

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

IQOMQ

Associazione affiliata A.R.I.



BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico Telematico
nr. 170/2015



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi colleghi, amici e naviganti ARMIGeri, eccoci al nostro consueto appuntamento mensile, con il nostro bollettino. Quando sarà on-line, il contest delle stazioni radio costiere, sarà giunto alla fine della competizione ed anche per quest'anno, nona edizione, è stata portata a termine con grande successo, come oramai è consuetudine, per tutte le attività effettuate dalla nostra associazione. Il resoconto, sarà riportato nel nostro prossimo appuntamento, ma visti i numeri, ed i collegamenti, si presume un nuovo successo. La partecipazione a questo evento, è sempre sentita, da tutti i "radioamatori di marina", e si vedono i tanti contatti dei naval. Pur non avendo da qualche anno a questa parte la presenza di "new coastal" di cui potrebbero portare una ventata nuova alla competizione, le vecchie e gloriose stazioni, si fanno ben rispettare, e dalla classifica parziale che si nota da EnzoLog si vedono i tanti contatti che riescono a macinare. Questa competizione, per chi vuole di fatto gareggiare con un nominativo speciale dedicato alle stazioni costiere, vuol di fatto far coinvolgere più persone, ovvero formare dei "multi teams" per essere più competitivi e gareggiare per i primi tre posti. E' vero che le singole stazioni speciali che concorrono con un solo operatore, hanno ben poca speranza di arrivare tra i primi, ma lo scopo principale, è quello di partecipare nel puro e semplice "Ham Spirit" che ci contraddistingue. Bene tralasciamo per adesso il contest delle stazioni costiere, per parlare delle prossime elezioni che vedranno assegnato l'incarico di Coordinatore Dipartimentale dell'Area Sud Italia. Su queste pagine troverete l'elenco degli elegibili per questo

incarico e le relative istruzioni su come votare. Infine volevo ricordarvi che, l'associazione è formalmente formata da militari ed ex militari della Marina Militare, e come tale rispettiamo determinate regole che ci vedono e ci hanno



visto formare durante la nostra carriera, tutto ciò è stato riversato al nostro sodalizio, ecco perchè quando si formano in occasione di gare o di attività radiantistiche, dei teams, c'è sempre un capo team (leader dell'attività) che ne gestisce in toto il loro buon andamento, facendone rispettare le regole fondamentali! Questi ne risponde, direttamente al Coordinatore di Sezione o Provinciale (ove esiste) e dirattamente al Coordinatore Nazionale per tramite del Coordinatore Dipartimentale. Le regole devono essere rispettate da tutti! Ecco che tutti coloro che fanno direttamente parte di teams o di sezioni, devono sottostare alle nostre regole! A "buon intenditore, poche parole"! Bene, siamo arrivati ai saluti finali..., visto che il prossimo bollettino sarà on-line la terza settimana di Aprile, colgo l'occasione di inviare i miei più cordiali auguri di una "Santa Pasqua" a voi tutti ed alle vostre rispettive famiglie. 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 **Febbraio** e la prima metà di **Marzo** 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.

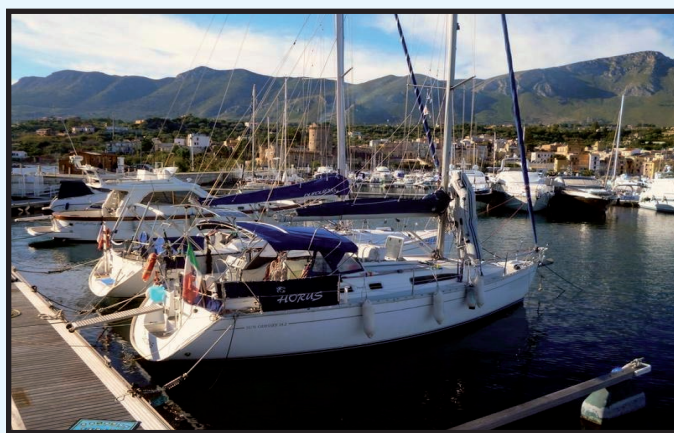
3Z9DX/mm: Dom Grzyb, leader della spedizione in Cocos Island (TI9/3Z9DX) è stato attivo a bordo dello Yacht OKEANOS AGGRESSOR durante il trasferimento dalla Costa Rica alle isole Cocos e viceversa. La QSL via diretta (QRZ.com).



RW1AI/mm: Mikhail N. Fokin, è stato attivo a bordo della nave rompighiaccio "Akademik Fedorov" durante l'attraversata dall'Antartide verso il Sud Africa. E' stato segnalato sul cluster nei giorni dal 16 al 20 febbraio 2015 operante prevalentemente in CW sui 10, 12 e 30 metri. La QSL va inviata via bureau oppure via diretta (QRZ.com)



IT9PZM/mm: Giovanni Chiappisi, vive a bordo della sua barca a vela "s/y HORUS" ormeggiata nel porticciolo dell'isola delle Femmine (PA). Giovanni è molto attivo in radio, soprattutto in HF sia in fonia che in CW. La QSL va inviata via diretta al seguente indirizzo: Giovanni Chiappisi - Via Passag. Alisatros - 90040 Isola delle Femmine (PA)



PY7BC/mm: Capitano Jose Luiz Dias Martins, è il comandante di un rimorchiatore d'altura d'appoggio alle piattaforme petrolifere al largo della costa brasiliana (giacimenti petroliferi di Campos, Santos e Espirito Santos). Opera soprattutto in fonia in 20 metri. La QSL via QRZ.com



Altre stazioni in marittimo mobile sono state segnalate in questo periodo (dal 15 febbraio 2015 al 17 marzo 2015), ecco di seguito i nominativi:

- IK1EGC - UR7FM - FK8IK - F5MYK - HA3FOK - UT1FG - SP4RKZ - OE6ADD - OY1R - UA6GO - RX6-CB - KC7JEF - R7AV - SMØOTX - ON6SEA - F4ERF - BA7IO -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

CONTEST SANTA BARBARA 2014 - IIOSB/MM

di Gianni Manca - IS0IGV (MI147) - Coordinatore Dipartimentale ARMI - Isole



Era rimasta ancora qualcosa in sospeso relativa all'attività A.R.M.I. svolta ai primi di Dicembre dello scorso anno svoltasi a bordo della bellissima M.V. CP 409 "INGIANNI" della Guardia Costiera di Cagliari, per motivi di tempo non era stato possibile richiedere ed avere in tempi brevi qualcosa da donare sia all'unità che ci aveva ospitato, al suo Comandante T.V. (C.P.) Giuseppe Zaccaro ed al Comandante della Capitaneria di Porto di Cagliari C.V. (C.P.) Vincenzo Di Marco in ricordo della manifestazione svolta. Nel commiatarci dal bordo al termine della nostra attività ci eravamo ripromessi di risentirci per programmare altro incontro. Si è provveduto nel contempo ad ordinare al Coordinatore Nazionale due Crest A.R.M.I. dedicati, da donare agli Ufficiali summenzionati questi pervenuti in tempi brevi grazie ad Alberto IT9MRM, che ancora ringrazio. Per problemi ormai noti che mi riguardano da tempo in prima persona ho dovuto attendere ancora qualche giorno prima di informarne il Team Leader IIOSB/MM Patrizio ISØFQK, per prendere contatti con il Comando di bordo e programmare l'incontro questo finalmente avvenuto sabato 7 gennaio u.s.-

All'ora concordata lo scrivente unitamente allo stesso Patrizio ISØFQK, Siro IWØURG, Beppe ISØMKX accompagnato dalla sua gentile Signora, eravamo sottobordo dell'unità accolti dal C.te Zaccaro e dall'intero equipaggio presente al completo nonostante il fine settimana, dopo i saluti di rito siamo stati introdotti nell'ampio locale sede ove si svolse la nostra attività, un buon caffè gentilmente offerto dal bar di bordo e' stato particolarmente gradito,

prendevo quindi la parola ringraziavamo a nome dell'A.R.M.I. il Comando della Capitaneria di Porto della Guardia Costiera di Cagliari per aver concesso ancora una volta l'autorizzazione alle operazioni da bordo di una loro unità. Il Comandante Zaccaro nel rispondere al nostro saluto si diceva onorato della nostra presenza ringraziando l'Associazione Radioamatori Marinai Italiani per l'onore di aver avuto a bordo i nostri operatori dicendosi disponibile per le attività future d'istituto a bordo di loro unità. Nel contempo tutte le varie fasi degli eventi succedutesi venivano immortalate dal nostro fotografo d'eccezione Beppe ISØMKX Coordinatore A.R.M.I. Sezione di Cagliari che ringrazio, dopo ulteriore intervento del team leader IIOSB/MM Patrizio ISØFQK si procedeva alla consegna dei Crest dedicati per il Comandante della Capitaneria CV (CP) Vincenzo Di Marco e per il TV (CP) Giuseppe Zaccaro ad entrambi veniva altresì donato un testo di Guglielmo Marconi ed un gagliardetto A.R.M.I., il Cte Zaccaro ringraziava ed a sua volta donava un Crest della Motovedetta "INGIANNI" 409.

Alle 12.45 circa ci portavamo a poppa per i saluti di commiato l'evento veniva ancora una volta ricordato da Beppe ISØMKX con varie foto di gruppo con tutto l'equipaggio dell'unità.

Corre obbligo ringraziare altresì ancora una volta tutti gli operatori A.R.M.I. che hanno partecipato al Contest Santa Barbara 2014 ed a tutti i radioamatori che ci hanno collegato da tutto il mondo che con la loro presenza in radio hanno assicurato il successo della manifestazione con l'augurio di un arrivederci/risentirci alle prossime nostre attività.-



ELEZIONI CONSIGLIO DIRETTIVO ANNO 2016 - 2020

di Alberto Mattei - IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

A fine anno termina il mandato del C.D. dell'ARMI e di conseguenza si deve andare alle votazioni, per eleggere il nuovo C.D. per gli anni 2016-20. Come previsto dallo statuto, è stata avanzata da parte del Coordinatore Nazionale la richiesta ai coordinatori Dipartimentali di rimanere in carica, per un ulteriore mandato, questo vale solo per il Dipartimento Area Nord, Area Centro ed Area Isole, mentre per il solo Dipartimento Area Sud, dovranno essere svolte le elezioni regolarmente, in quanto il candidato uscente era già al suo secondo mandato. I candidati, ovvero IK8XVA/I1 per l'Area Nord, IZ5DEZ per l'Area Centro e IS0IGV per l'Area Isole, hanno dato il loro consenso per rimanere in carica ulteriormente per altri cinque anni.

Quindi le prossime elezioni saranno svolte per il solo candidato dell'AREA SUD.

Le elezioni saranno svolte secondo il seguente ca-

lendario:

- dal **1 aprile** al **15 maggio**: avanzamento delle richieste per la candidatura a Coordinatore Dipartimentale Area Sud;

- dal **16 maggio** al **23 maggio**: Votazione elettronica;

- **24 maggio**: spoglio e nomina del candidato.

Si ricorda che i candidati a Coordinatore Dipartimentale sono eleggibili da tutti i soci di estrazione NAVAL. Mentre gli elettori sono tutti (NAVAL ed ASSOCIATI).

Di seguito, l'elenco dei NAVAL del Dipartimento AREA SUD eleggibili e quindi che possono avanzare richiesta come Coordinatore Dipartimentale.

Seguiranno ulteriori, info tramite email istituzionale.

MI	NOMINATIVO	NOME E COGNOME	MI	NOMINATIVO	NOME E COGNOME
ØØ7	IZ7ANO	Leonardo Partipilo	4Ø2	IW7CFO	Ignazio Catalano
Ø25	IW7BWW	Vincenzo Barberio	4Ø6	I7IJU	Carlo Incorvaia
Ø29	I7TZU	Fernando Rini	4Ø8	IW7AUH	Ernesto Lo Savio
Ø43	I7WYF	Franco Candido	411	IK7BPV	Raffaele Ceppato
Ø68	I7OXH	Aldo Micocci	421	IK7MJA	Cosimo Marangiolo
Ø8Ø	IZ7EDQ (*)	Leonardo Leone	429	IZ7SGV	Giovanni Lanese
Ø83	I7HQS	Giuseppe Schirone	43Ø	IZ7NRJ	Raffaele Di Natale
Ø87	IZ7HNO	Bartolomeo Giannico	433	IK7ARK	Francesco Montanariello
Ø93	IW7CYA	Massimiliano Verardi	435	IZ7MSJ	Luigi Ruggieri
Ø97	IZ7AUH	Francesco Giaccoia	436	IZ7NTJ	Rocco Forleo
138	IZ7DOG	Vito Lomartire	441	IZ7OJL	Enzo Mastrodonardo
148	IZ7CDE	Marco Fiore	459	IZ7NPH	Onofrio D'Onghia
153	IZ7FUL	Nicola Laurora	472	IK7FBK	Lucio De Donno
174	IK7TAM	Domenico Sorrenti	475	IK7EOT	Francesco Di Lorenzo
182	IZ7ETP	Michele Francioso	498	IK7EJT	Simplicio Del Moro
184	IK7TVE	Pasquale De Ceglie	524	IZ7QFX	Eligio Fanigliulo
198	I7HMP	Pasquale Martinelli	537	IK7OFI	Giuseppe de Iudibus
224	I7XUW	Edoardo Faggioni	628	IZ7QEB	Angelo Vetrano
284	IZ7FLL	Alessandro Lenzoni	64Ø	IZ7SID	Gianfranco Ferreri
286	SWL	Luigi Ruggieri	691	IW7EGJ	Luca De Leonardis
291	I7UOZ	Alfredo Sofio	71Ø	IZ7LFP	Vincenzo Martinelli
295	I7LMR	Luca Mori	731	IK7MXH	Michele Parente
3Ø8	IK7WDS	Antonio Scrimieri	76Ø	IZ7UEE	Ascanio De Filippis
322	IZ7CTE	Angelo Morciano	773	IZ7FMI	Gioacchino D'Auria
323	IK7LQE	Vincenzo Liaci	78Ø	IZ7HYA	Luigi De Falco
328	IZ7FJJ	Larry Taber	782	IZ7FLQ	Fabio Torzelli
347	IZ7MFF	Giorgio Amoroso	791	I7-4135	Marco Lanese
354	IZ7LFR	Leonardo Carlino	892	SWL	Fernando Antonio Toma
356	IZ7FLP	Giovanni Sandionigi	935	IZ7XMX	Giovanni Maffei
361	IZ7NDH	Massimo Bon	1ØØ6	IK7FPV	Giuseppe Castronovo

MI	NOMINATIVO	NOME E COGNOME	MI	NOMINATIVO	NOME E COGNOME
1058	IZ7XVG	Vittorio Ortiz	1112	IZ7JYG	Nicola Fratti
1060	IZ7ATN	Simon Gadaleta	1120	IU7BTO	Giuseppe Illuzzi
1081	I7-4142	Francesco Albertini	1138	IZ7ZKS	Emanuele Catucci
1082	IZ7QEN	Tommaso Garofalo			
MI	NOMINATIVO	NOME E COGNOME	MI	NOMINATIVO	NOME E COGNOME
012	I8XTX	Pasquale Emozione	501	IZ8OGK	Gennaro Benincasa
015	IC8GVV	Luigi Esposito	514	IZ8QNX	Lucio Figliolia
019	IC8CQF	Pasquale Cerrotta	540	IW8FEI	Antonio Cacace
024	IK8VKW	Francesco Cupolillo	635	IZ8SYB	Gerardo Ruggiero
028	IK8YSV	Massimo Piedimonte	649	IK8RIJ	Marco Sapioli
032	IZ8AZC	Vincenzo Di Guida	656	I8AWN	Antonio Arcudi
058	I8HXG	Giuseppe Castellano	662	IZ8TFA	Giuseppe Del Duca
067	IZ8EQK	Giuseppe Ferraro	675	I8PXT	Pietro Capuano
075	IZ8FCN	Alessandro Loizzo	684	IZ8OGR	Tommy Cacciapuoti
091	IW8EHK	Alessandro Formisano	695	IZ8PPH	Daniele Ochiuzzi
103	IW8EYM	Davide Nobler	696	IK8OFW	Antonio Silvagni
118	IK8TEO	Francesco Filippone	698	IZ8JBS	Nino Janniello
132	I8JYK	Luigi Pasquarella	727	IK8WEJ	Francesco Fazio
145	IK8MFA	Pier Luigi Zaccari	741	I8YLW	Vincenzo Langellotti
151	IZ8EDG	Carmin Ambruoso	752	IW8EFO	Nunzio Schiano
181	IC8PSO	Fabien Fabien	753	IK8ACR	Michelangelo Aceto
206	IZ8HNC	Domenico Principe	768	I8IEM	Alfredo Migliaccio
225	IZ8JPV	Giovanni A. D'Andrea	774	IK8VMU	Franco Taglioretti
240	IW8EPX	Giuseppe De Rosa	789	IK8GDA	Andrea Tintore
294	IZ8JCW	Fabio Forconi	817	IZ8IBB	Angelo Farina
352	IZ8IYX	Pasquale La Gamba	1056	IK8PXZ	Vittorio Borriello
360	IZ8IZA	Raffaele Incaprera	1104	I8-514-NA	Maurizio Cusimano
381	IZ8LHE	Maurizio Sellitto			
496	IZ8PPI	Luigi Benvisto			
499	I8MTQ	Paolo Mercogliano			

(*) elettore ma non elegibile



IIOTHOR - INCONTRO CON LA REALE AMBASCIATA DI NORVEGIA

di Alessandro Golfi, IZ0JSD - Coordinatore sezione ARMI Roma



Al culmine delle nostre attività finalmente ha avuto esito la nostra richiesta d'incontrare l'Addetto Culturale dell'Ambasciata Signora Else L'Orange per resocon-
tarLa delle attività celebrative realizzate dall'ARMI Team Roma_Frascati a ricordo
del centenario della nascita di THOR HEYERDAHL e dell'impresa compiuta dal
Kon-Tiki nel 1947 quando lo scienziato in compagnia di cinque studiosi attraversò
l'Oceano Pacifico. Consegna dell'attestato d'amicizia a mani del Segretario d'Am-
basciata in riconoscenza del patrocinio dell'evento.

Giovedì grasso è il giorno in cui saremo ricevuti in mattinata presso gli uffici dell'Ambasciata di Norvegia, sita in via delle Terme Deciane a Roma nel quartiere Aventino; i nostri rapporti sono stati intrattenuti per tutto il tempo, che abbiamo preparato la nostra ricerca sulla zattera di balsa KON-TIKI, condotta dall'esploratore Thor Heyerdahl, con la Signora Else L'Orange, Addetto Culturale dell'Ambasciata.

L'invito era rivolto al sottoscritto, a Giulio Paris, IZ0FVD, quale rappresentante dell'ARI di Frascati, che tanto apporto ha dato come sezione all'iniziativa di celebrare il genetliaco di Thor Heyerdahl, trovando strada facendo anche l'aiuto di Manuel Contena, solerte radioamatore navale, di Simone Bizzarri, Presidente dell'ARI di Frascati, e di Paolo Pellegrini, Segretario dell'Asso.Lagunari di Roma, nostro fotoreporter, diventato SWL nel 2014 poi

nuovo socio ARMI a riprova dell'impegno portato avanti nel proseguire insieme tante attività cerimoniali e radiantistiche fondate sull'amicizia, nata all'interno della FederMaestri e cementatasi con il cammino comune.

Purtroppo il nostro amico Giulio Paris quella mattina restava bloccato nel traffico cittadino romano essendo in corso una manifestazione sindacale con camion e trattori convergenti sulla capitale, per cui toccava al sottoscritto ed al MdL Paolo Pellegrini presentarsi all'incontro.

Arrivati all'ingresso del civico n. 7, dov'è la palazzina, suoniamo al citofono, mentre rispondo, Paolo ha già scattato 2 foto: una dell'edificio ed una sulla scala d'ingresso ove è collocato lo stemma reale; superiamo il controllo visivo ed entriamo nella reception, ove ci chiedono il motivo della nostra visita.

Ricordo che la Norvegia non fa parte dell'Europa Unita; è legata da un accordo commerciale con la Svezia e la Danimarca, stati membri dell'Europa Unita.

Diamo i nostri cognomi e spieghiamo perché siamo lì, compare la nostra Referente al di là d'una vetrata, superiamo un altro controllo e veniamo accolti gentilmente in un saloncino a piano T ove sediamo intorno ad un tavolo ovale, seguono le presentazioni, conosciamo il Dr. Mathias Rongved, Segretario della Regia Ambasciata di Norvegia, la Signora Maya Acharya, cittadina Norvegese, ospite dell'Ambasciata per un master di studio. Per allentare un po' la tensione di questo primo incontro ufficiale ci offrono il caffè Norvegese, dopodiché cominciano ad intervistarci, ma Paolo declina dicendo che è <in-

tervenuto come supporter in nome dell'amicizia ed in qualità di fotoreporter, ma la storia della ricerca è opera di Alessandro Golfi ed in subordine di Giulio Paris, perciò non avendoci ancora raggiunto Giulio alle ore 11,30, Alessandro dovrà procedere da solo all'illustrazione>.

Per un attimo ho vacillato ma la Signora Else L'Orange mi ha gentilmente pilotato chiedendomi, dove era nata la mia passione per la Norvegia e per Thor Heyerdahl, così ho iniziato un racconto libero sulla mia esperienza.

Quando mio zio Ettore, residente all'epoca in provincia di Genova, appassionato di mare, durante una visita resa ai miei genitori a S. Marinella aveva portato in regalo ad un ragazzino di 10 anni un album della Nestlè, ove si dovevano attaccare delle figurine, fra cui ve ne erano alcune dedicate all'illustre navigatore Thor Heyerdahl, già famoso negli anni '60, per quell'impresa di attraversamento del Pacifico su una zattera di balsa con un equipaggio di cinque studiosi scandinavi effettuata nel 1947, si accese la scintilla, che tutt'ora arde.

Le figurine avevano approfondite didascalie e

quest'impresa è rimasta nei miei ricordi di mare congiuntamente alla passione per la navigazione a vela coltivata fino ad oggi.

Aggiungo anche la frequentazione per anni della cittadina di S. Ma-

rinella, ove avevano vissuto i nonni materni dal 1920 fino al 1949, poi mia nonna Lella da sola fino al 1964: trascorrevi perciò tutta l'estate al mare.

Il Venerdì 7 novembre 1980 uscito dall'ufficio di Bologna, ove lavoravo, diretto alla stazione per recarmi a Roma, mi fermai al mercatino in <Piazzola> (piazza VIII Agosto) cercando su una bancarella qualcosa da leggere in treno (all'epoca il Rapido impiegava oltre cinque ore - di giorno - per andare da Bologna a Roma con tre fermate: Firenze, Arezzo e Chiusi-Chianciano Terme); quel giorno trovai FATU-HI-VA, Ritorno alla natura, autobiografia

di Thor Heyerdahl e della moglie Liv, relativa ad un periodo della loro vita antecedente la seconda guerra mondiale, nella traduzione di Maria Garro-ne, edizione rilegata in tela verde da Mondadori, collana <Arcobaleno>, stampata nel giugno 1977, 1^a ediz. Dall'originale di George Allen Ltd. 1974.

Fu una lettura fasciosa durata per quasi tutto il viaggio in treno, che mi fece conoscere con poche foto in BN e descrizioni suggestive il mondo Polinesiano fino ad allora a me ignoto tranne che per l'avventura del Bounty.

Allora iniziai a riservare un angolino del mio tempo libero allo studio dei Vichinghi, alle esplorazioni polari Nord e Sud, a cercare di conoscere la Norvegia e la Scandinavia e leggere le imprese di Thor Heyerdahl in biblioteca.

Nelle mie peregrinazioni di lavoro attraverso l'Italia del Nord: Varese e Busto Arsizio, Milano e Como ebbi il tempo di coltivare la passione per la vela durante i weekend, frequentando il lago Maggiore ed il lago di Como, conobbi così la Lega Navale Italiana ed alcune scuole di vela della la F.I.V. (fine anni '70) lacustri.



Sede della Reale Ambasciata di Norvegia a Roma

Poi fui trasferito a Bologna, cominciai a leggere la rivista Bolina e per navigare a vela frequentai la L.N. di Comacchio imbarcandomi a nolo su un Piaff, che avevano chiamato <Rha>, come un'altra zattera costruita da Thor Heyerdahl: era un guscetto di m. 3.95 con randa e fiocco, che tenevo all'ormeggio su un braccio del delta del Po nei pressi del lido di Volano; trovai nei pescatori locali una miniera di informazioni ed ascoltavo il racconto delle loro esperienze quando effettuavo la manutenzione e la pulizia della deriva.

Questa mia avventura ebbe però una chiusura perentoria perché fui trasferito da un giorno all'altro ad Arezzo: costretto dalla situazione a restituire la deriva alla scuola di vela, che apprezzò lo stato di manutenzione del Piaff, migliore di quando me lo avevano dato.

Nel 1997, ancora lettore di Bolina, mi capitò un articolo di Alberto Casti, intitolato <La scoperta di Heyerdahl>, che condensava le esperienze del navigatore citando la vita trascorsa nell'isola di Fatu_Hiva nel 1937 durante la quale lo scienziato scoprì che le piante dell'ananas, le patate dolci e la papaya erano antecedenti all'arrivo degli Europei nell'arcipelago delle isole Marchesi. Durante un'esplorazione sull'isola di Hiva-Oa, vicina a Fatu, un guaritore indigeno, che aveva curato la moglie Liv contro la puntura delle zanzare, lo condusse nell'interno dell'isola al centro d'una fitta foresta al cospetto di colossali statue di pietra localmente chiamate TIKI, erette per ricordare antiche divinità.

Queste due paginette di Alberto Casti, giornalista, direttore della redazione di Bolina, furono da me inserite nel risguardo della terza di copertina del mio libro Fatu-Hiva, per conservare per sempre questo documento, che mi consentiva di capire perché Heyerdahl avesse poi voluto compiere la traversata del Pacifico nel 1947 subito dopo la fine della 2^a guerra mondiale, per confermare la teoria che gli Inca avessero potuto navigare dal Perù fino alle Isole Marchesi ed alla Polinesia.

Nel 2000 la consorte mi propose un viaggio nella terra scandinava: dalla Danimarca transitando per la Svezia proseguendo fino alle Alpi Norvegesi verso il Rondane Park poi scendere verso la Norvegia lungo il fiordo di Balestrand, seguire la costa Norvegese fermandosi a Bergen e Stavanger per poi risalire verso Oslo ove ci saremmo imbarcati per tornare a Copenhagen.

Fui subito pronto per la partenza.

Ai primi di luglio eravamo in Danimarca ed alla metà del mese dopo aver sostato a Stoccolma proseguimmo per l'Università di Uppsala, quindi traversammo l'altopiano di Geilo mentre nevicava - di luglio! - per varcare le Alpi Scandinave e scendere lungo il Sognefjord fino alle cascate di Vetti e Voss, poi sosta a Bergen, transito per Stavanger e finalmente Oslo, ove guadagnammo dall'Agenzia Giver, che ci aveva costruito il viaggio <ad hoc>, una giornata per visitare i sei musei scientifici nella penisola di Bigdoy.

Ho visitato per la prima volta il museo del Kon-Tiki nei pressi di Oslo, venerdì 21 luglio 2000.

53 anni dopo che era stata compiuta una tale impresa con la zattera di balsa trovavo un museo costruito nel 1957 per raccontare l'avventura di questa fragile imbarcazione, un legno leggerissimo, costruita sul modello delle imbarcazioni degli Inca Peruviani del VI sec. D. C.

Heyerdahl voleva dimostrare avvalendosi delle correnti marine e della spinta velica che la civiltà trovata in Polinesia da Lui e dalla moglie Liv era giunta dall'America del Sud traversando l'Oceano Pacifico: nel 1947, dopo aver trovato 5 studiosi altrettanto avventurosi al pari di Lui, che parteciparono alla ricerca dei tronchi di balsa nell'interno della foresta amazzonica, portarono i tronchi per via fluviale fino all'Oceano, costruirono personalmente la zattera nel porto militare di Callao in Perù, finalmente dopo alcuni mesi di studi ed elaborazioni sui rifornimenti e le attrezzature da imbarcare, partirono riuscendo a giungere dopo 101 giorni di navigazione nell'atollo di Raroï ove sbarcarono perigliosamente, ma erano nell'arcipelago delle Tuamotu.

Nel museo trovai esposti oggetti preistorici delle isole del Pacifico, toccate nelle sue svariate esplorazioni da Thor Heyerdahl e da Lui riportate indietro in patria a corredo del suo lavoro di naturalista ed antropologo; nel museo c'era anche la riproduzione di uno dei monoliti Moai, alto 9,5m; nel museo si conserva oltre al Kon-Tiki l'imbarcazione <Rha II> realizzata col papiro lunga 14m con cui Thor Heyerdahl compì nel 1970 in 57 gg un viaggio di oltre 6.000 km con un equipaggio di sette uomini dal Marocco fino alle isole Barbados nelle piccole Antille.

Dopo quest'esposizione non telegrafica, con cui ho sbalordito i componenti della Rappresentanza Norvegese, per la mia passione inveterata per le esplorazioni di Heyerdahl, mi è stato chiesto se avevo visitato in Norvegia altri musei navali e brevemente per non stancare l'<auditorium> ho precisato che ad Oslo avevo visitato la <<Casa delle navi vichinghe>>: la nave di Oseberg, appartenuta alla regina Asa (lunga 21m x 5,1m di larghezza), la nave di Gokstad e quella di Tune; alla fine della visita comprai un libretto redatto dall'Università di Oslo, facoltà di Archeologia navale nella traduzione Italiana.

Successivamente mi recavo in visita al Museo Marittimo "Norsk Sjøfartsmuseum", ove è esposta una raccolta modellistica strepitosa di natanti a remi, di imbarcazioni a vela ed a motore per diporto e per commercio mercantile e trasporto passeggeri e merci. In ultimo ad Oslo ho visitato il Museo polare del Fram, che ospita al suo interno la nave con cui Roald Amundsen nel 1910 raggiunse l'Antartide.

La Signora Else L'Orange ci sottolineava l'apprezzamento per la nostra solerte attività celebrativa attuata col dedicare tutto questo tempo alla vita di Thor Heyerdahl e soprattutto al coinvolgimento degli altri nostri amici per conseguire quel notevole risultato degli oltre mille collegamenti effettuati per ricordare il genetliaco di Heyerdahl aggangiandolo tuttavia alla strepitosa impresa compiuta col Kon-Tiki nel 1947; a quel momento provvedevo alla consegna a mani del Segretario dell'Ambasciata



dr. Mathias Rongved del nostro attestato A.R.M.I. di riconoscenza per il patrocinio rilasciatoci con l'attestazione del proprio sigillo su tutte le nostre QSL e sul diploma per il nominativo speciale II0THOR, che il nostro Coordinatore Alberto Mattei, IT9MRM, aveva inoltrato ad oltre cinquanta radioamatori che avevano conseguito questo ambizioso traguardo. Venivano effettuate diverse fotografie, a quel momento, della cerimonia per ricordo di questo inusuale momento di cui l'Ambasciata ci dava testimonianza per essere noi i primi radioamatori che si erano prodotti in un totale sforzo per onorare un loro concittadino Norvegese, che tanto aveva amato la nostra Italia da volerci venire a vivere in Liguria nei suoi ultimi vent'anni di vita.

Per testimoniare la profonda riconoscenza che la Reale Ambasciata di Norvegia presso l'Italia nutre nei nostri confronti ci venivano elargiti in dono due volumi a testa:

A) Fridtjof Nansen <Nel cuore della Groenlandia> 1888: la 1^ traversata con gli sci, nella traduzione in italiano di Davide Sapienza - Il racconto in prima persona del visionario esploratore Norvegese - Gallaud edizioni, con le illustrazioni originali della 1^ versione pubblicata in Gran Bretagna nel 1890.

B) Thor Heyerdahl <L'uomo del Kon-Tiki> testo di Valerio Massimo Manfredi, fotografie di Walter Leonardi, edizioni Mazzotta.

Dopo la consegna di questi doni seguivano parole di commiato e l'augurio che avremmo valutato di portare il nostro interesse di ricercatori anche su altri due grandi Norvegesi quali Amundsen e Nansen.

Da parte nostra si anticipava che avremmo comunque seguito ad indagare per trovare qualcuno dei radioamatori che entrarono in contatto coi due radiotelegrafisti Torstein e Haugland, atteso che nel 2017 ricorrerà il 70° anniversario della traversata del Pacifico ad opera del Kon-Tiki.

Tuttavia avremmo valutato eventuali iniziative nei confronti di questi due esploratori Norvegesi, soprattutto nei confronti di Roald Amundsen, caduto con l'aeroplano nell'intento di portare soccorso al generale Umberto Nobile precipitato sul pack al Polo Nord col dirigibile Italia.

D'ora in avanti la Reale Ambasciata di Norvegia tenendoci nel conto di "Amici della loro nazione" ci terrà informati con l'invio del loro bollettino periodico per @ di tutte le attività Norvegesi, che saranno attuate in Italia, ivi comprese le nostre iniziative qualora intendessimo proseguire ulteriori impegni radiantistici attinenti ad eventi che riguardano la Norvegia.

E su questo momento di commozione ci siamo per il momento salutati.



100th Anniversary Thor Heyerdahl Birthday 6 October 2014		Special Call II0THOR Team: IZ0JSD - IZ00IB - IZ0RGA - IZ0FVD QSL Manager: IZ0FVD																										
The History This year occurs the centennial of the Thor Heyerdahl birthday. A crew of six men plus a parrot took place on a raft built with balsa wood in year 1947. The raft was built according to local people rules. After a trip of 101 days the crew of this raft named Kon-Tiki (IZ0JSD) landed in Polynesia. The Thor's theory which asserts that local people could reach the Polynesia was true. Two of the crew members were radio hams: Torstein Røddy, military telegraphist second war time and Knut Haugland, licensed radio ham. Thor absolutely prohibited to carry on board modern object for the reason that he would like to repeat the conditions of the original trip. He only permitted to carry on a radio set to take contact with Norway. The radio contact has been kept with the help of American radio hams due to the poor condition of the radio set. The raft has on board vacuum bulbs type 2E30 with a power of only ten watts. The power has been supplied by dry batteries and sometimes by manual generator. Based on the historical research of Alessandro IZ0JSD. The original picture has been provided for the courtesy of Alessandro IZ0JSD.																												
IN QSO WITH: _____ CONFIRMING QSO TO RADIO: _____ QSL VIA: _____ <table border="1"> <thead> <tr> <th>DATE (Day-Month-Year)</th> <th>TIME (UTC)</th> <th>MODE</th> <th>2-WAY</th> <th>RST</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> QSL: ☐ PSK ☐ USB ☐ VHF				DATE (Day-Month-Year)	TIME (UTC)	MODE	2-WAY	RST																				
DATE (Day-Month-Year)	TIME (UTC)	MODE	2-WAY	RST																								
WWW: JN615 CQ 15 - ITU 28 SACS: R100THOR QSL designed by IT9MRM																												

ARMI CW CONTEST

<http://www.assoradiomarinai.it>

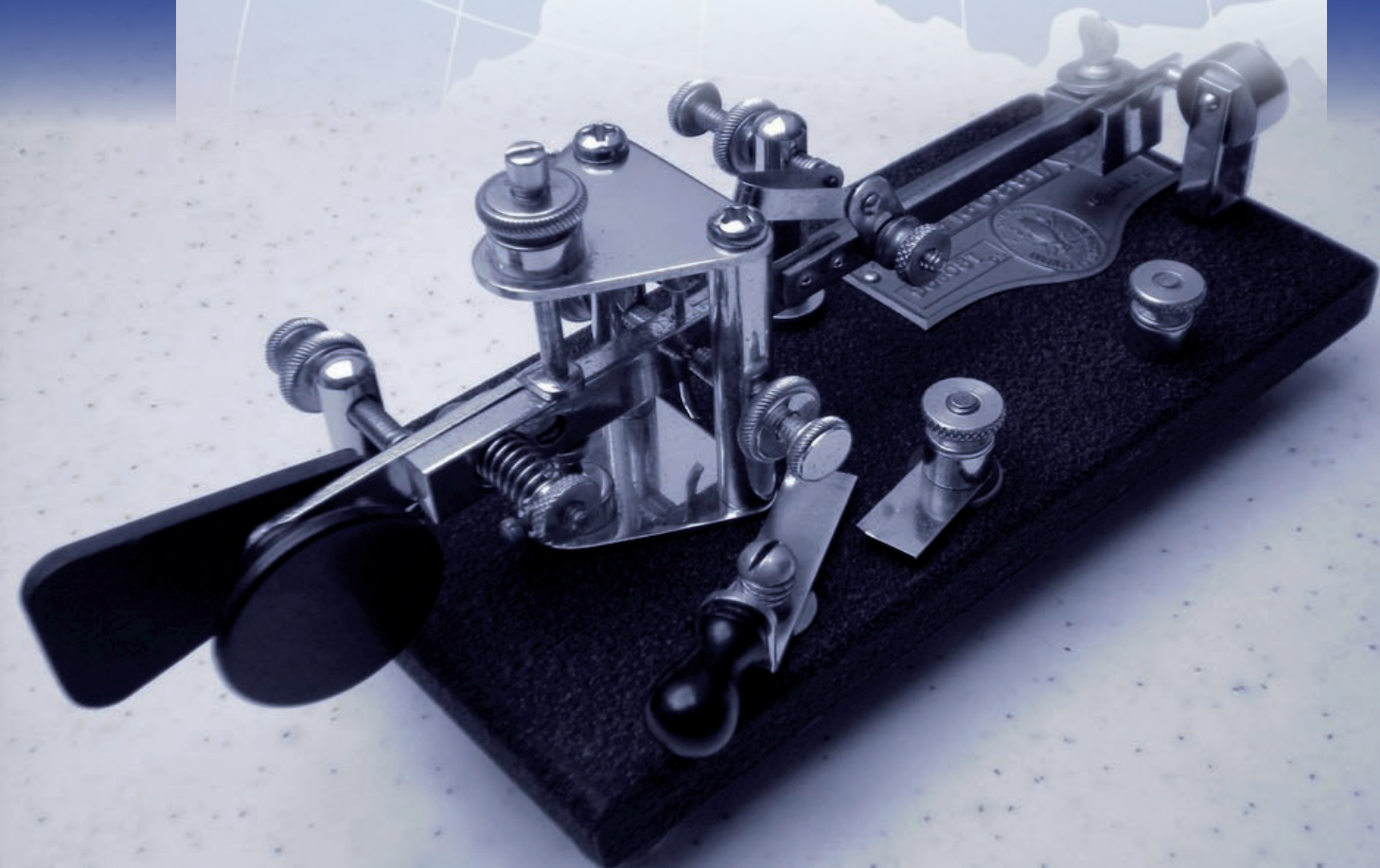
**21 GIUGNO
&
25 OTTOBRE
2015**

dalle 00.01 UTC alle 23.59 UTC

3532-3540 Khz +/- 1 Khz

7010-7020 Khz +/- 1 Khz

14010-14020 Khz +/- 1 Khz



ARMI CW CONTEST 2015 - REGOLAMENTO

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI



21 giugno & 25 ottobre 2015

L'Associazione Radioamatori Marinai Italiani - A.R.M.I. organizza il primo contest CW dedicato a tutti coloro che sono appassionati ed amano il magico suono del "morse". La partecipazione è devoluta a tutti i radioamatori ed SWL in regola e con la licenza valida. Possono essere utilizzati tutti i tipi di tasti ad eccezione di personal computer. Le velocità e le potenze utilizzate devono favorire il collegamento senza interferire con gli altri partecipanti.

DATA:

1° step - Domenica, **21 Giugno 2015**

2° step - Domenica, **25 Ottobre 2015**

FREQUENZA:

3532-3540 Khz +/- 1 Khz (80 m);

7010-7020 Khz +/- 1 Khz (40 m);

14010-14020 Khz +/- 1 Khz (20 m).

MODO DI EMISSIONE: solo CW

ORARI: dalle 00.01 UTC alle 24.00 UTC

CATEGORIE:

NAVAL (OM iscritti all'ARMI o ad altre associazioni/club navali - MF, BMARS, MARAC, RNARS, etc.);

INDIPENDENT (tutte le altre stazioni che partecipano);

SWL.

CHIAMATA: CQ ARMI, TEST ARMI;

Le stazioni iscritte ad un Naval club, possono utilizzare in chiamata il suffisso /N per essere subito riconosciute.

RAPPORTI:

Le stazioni NAVAL (ARMI, MF etc.) passeranno il rapporto RST seguito dal loro numero di iscrizione (599 MI054);

Le stazioni INDIPENDENT, passeranno il rapporto RST seguito dal numero progressivo del QSO (599 001);

PUNTEGGIO:

10 punti per le stazioni NAVAL (ARMI, MF, etc);

1 punto se stazione INDIPENDENT;

La stessa stazione può essere lavorata una sola volta per banda.

MOLTIPLICATORE: solo per ogni stazione NAVAL collegata.

PUNTEGGIO FINALE: si ottiene moltiplicando la somma dei punti per la somma dei moltiplicatori;

LOGS: Tutti i partecipanti dovranno spedire per posta elettronica "al contest manager", il log in formato elettronico (EXCEL o WORD) oppure una scansione del log cartaceo scritta in maniera chiara e leggibile, suddividendo i log in due file/parti, nominandoli come da esempio: it9mrm_parte1.xls - it9mrm_parte2.xls;

Oppure utilizzare il foglio di calcolo excel **ARMICWLOG2015**

I log devono pervenire entro giorno **1 novembre 2015** (farà fede il timbro postale, se spediti via posta).

Tutti i log che perverranno dopo la data indicata, saranno presi in considerazione al solo fine del controllo (Control Log).

La classifica finale sarà pubblicata sul sito ARMI e sul "Bollettino dei Marinai" organo ufficiale dell'associazione.

CLASSIFICHE: Saranno previste tre tipi di classifiche separate (NAVAL - INDIPENDENT - SWL);

PREMI:

Saranno premiati il 1°, 2° e 3° classificato nella categoria NAVAL e INDIPENDENT;

Sarà premiato solo il 1° classificato nella categoria SWL.

I premi saranno rilasciati se ad ogni categoria partecipano almeno 5 stazioni.

A tutti i partecipanti sarà rilasciato un diploma in formato PDF.

Per chi desidera ricevere il diploma in formato cartaceo (cartoncino formato A4 - 200 gr.) è indispensabile inviare la seguente somma a forma di pagamento forfettario per le spese di stampa in tipografia e di spedizione:

- 10,00 Euro o 15,00 USD (stazioni italiane ed europee);
- 15,00 Euro o 20,00 USD (stazioni extraeuropee).

Il pagamento può essere effettuato tramite:

- via POSTEPAY nr. 4023600645946221 intestata a Mattei Alberto (c.f. MTTLRT63L22I535Z);
- via PAYPAL al seguente indirizzo alberto.mattei@libero.it;
- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT64E0306984620100000004132 c/o INTESA-S.PAOLO filiale di Augusta.

CONTEST MANAGER: IT9MRM, Alberto Mattei - Via E, Millo 20 - 96011 Augusta (SR)

it9mrm@assoradiomarinai.it





dal 12 al 27 settembre

2015

CONTEST DELLE STAZIONI RADIO NAVALI"



ITALIAN NAVY

SHIP RADIO STATION

Award

<http://www.assoradiomarinai.it>

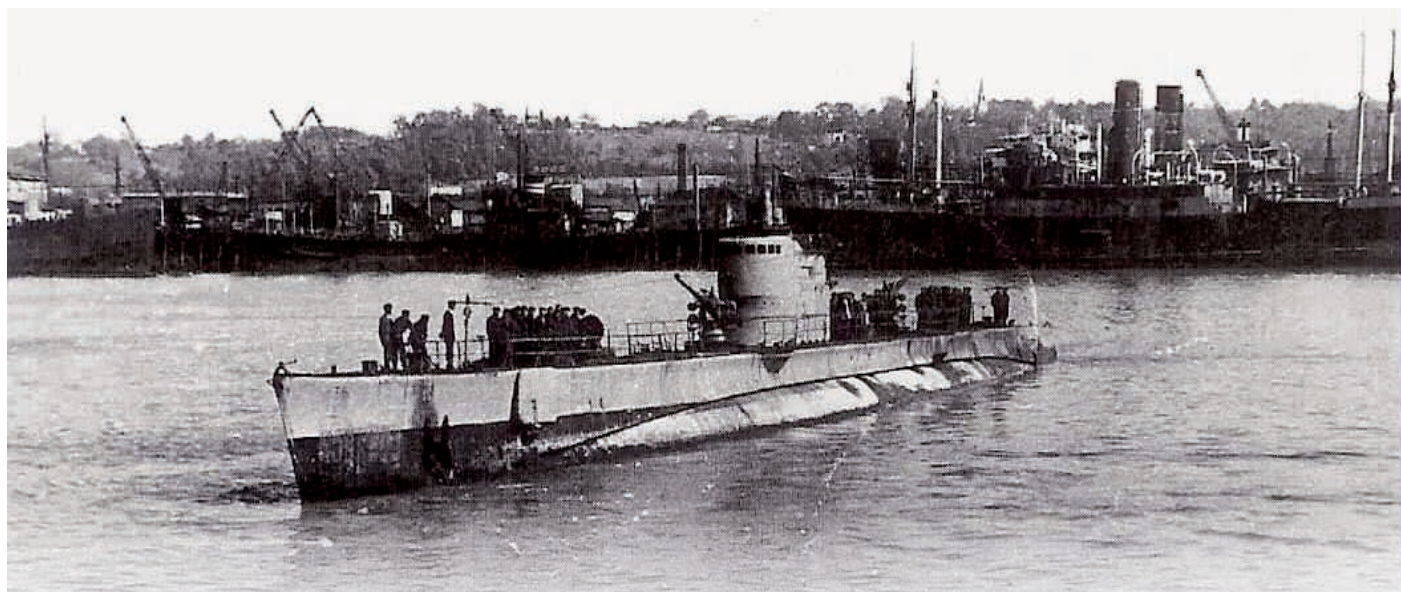


Designed by Alberto Maltai, IT9BVM

SEI PRONTO!



RICHIEDI IL NOMINATIVO SPECIALE!



Ho tra le mani una trentina di pagine dattiloscritte dal Sergente Elettricista Amleto Sommaruga imbarcato sul Sommergibile Finzi... pagine che vi trascrivo esattamente come lui stesso le ha dattilografate, punti e virgole, maiuscole e minuscole (che certamente per lui hanno una importanza) certo che riceverete la stessa grande emozione, commozione e rispetto per chi con tanta umiltà ha così fatto tanto per la Patria, per noi, per i nostri figli, nipoti e quanti ne seguiranno... non dico altro, preferisco trascrivere quanto ho tra le mie mani in questo instante.

11 ottobre 1941, lunedì

Questa mattina mi viene comunicato che appartengo all'equipaggio del SMG. FINZI. Ciò vuol dire che partirò tra una quindicina di giorni per una missione di tre mesi. Faccio perciò "sacco e branda" e mi sposto al Campeggio. Alloggio riservato ai sommergibilisti e che alloggio!

Mi trovo per la prima volta da che sono in Marina a dormire fra due lenzuola in un villino costruito per venti persone. Il campo è composto da diverse capanne simili e si trova nel bel mezzo di un bosco ove si può trovare quiete e riposo dopo tanti giorni sacrificio bordo. Esco e mi trovo Janette una bionda parigina...

12 martedì

Salgo per la prima volta a bordo del "battello". Sebbene sia in disordine l'interno mi sembra abbastanza pratico e comodo in rapporto ai "Mediterranei". I compagni sembrano molto cortesi ed anche la parte anziana ed elevata del personale, sembra buona gente.

Ho passato la serata con Janette.

13 mercoledì

A bordo questa mattina si prepara la missione. Sono uscito ancora e me la cavo benissimo con il mio francese.

14,15,16 giovedì, venerdì, sabato

Nulla di nuovo. Oggi mi ha scritto Anna, una lettera freddissima.

Poveraccia è nei guai per colpa mia.

17 domenica

Ho passato la nottata fuori con Janette. Poi con una strategica manovra sono rientrato. Nel pomeriggio ho conosciuto Daniele. Simpatica e bella ragazza.

19 martedì

Nel pomeriggio io e Primetti abbiamo avuto il nostro posto di navigazione. Sono destinato in camera motori elettrici (poppa).

27 martedì

Nel pomeriggio hanno stabilito le destinazioni al posto di combattimento in superficie. Ho avuto dunque un posto abbastanza rischioso: il rifornimento alle mitragliere in plancia. Questa non me l'aspettavo, ma ormai mi debbo abituare ad ogni sorpresa.

29 giovedì

Questa mattina verso le dieci tutti ordinati, schierati in coperta sul battello, siamo passati in rivista da sua eccellenza (in originale scritti a lettere minuscole) Alfieri e Ufficiali di Stato Maggiore della Marina e dell'Esercito Tedesco. Il FINZI primo battello partente è stato oggetto di ogni ripresa cinematografica, da visite e felicitazioni dagli stessi Uff. di Stato Maggiore. Il resto della giornata non ha avuto nulla di notevole.

30 venerdì

Nella mattinata alle 11.30 è rientrato il Barbarico. Lo schieramento militare è stato più imponente di ieri mattina.

Rappresentanze armate di ogni corpo delle due Nazioni alleate erano schierate lungo la banchina.

Una sagoma di periscopio con sventolante le bandierine nere rappresentanti le due grandi corazzate Americane affondate dal Sommersibile.

Gli stendardi dei due Paesi e le fanfare rendevano solenne il momento nel quale il "battello" dopo una bellissima manovra attraccava.

L'equipaggio nella classica tenuta da sommergibilista era schierato fiero in coperta. Il Comandante Grossi dalla plancia dirigeva con sicurezza la manovra di attracco. Il fischio del nostromo e l'affondatore scende sul podio ove viene subitamente promosso Capitano di Vascello.

Le donne rappresentanti i corpi giovanili dell'Italia e Germania incoronavano di fiori ogni parte del battello.

Che ibrido contrasto, le rose scarlatte, messe lì, posticce sull'affusto del cannone; i bouquets di garofani sul complesso della mitragliera seminatrice di morte.

Nel tardi pomeriggio si è ripetuta la cerimonia, un breve elogio del grande Ammiraglio Tedesco e la decorazione all'ordine di Cavaliere del Raich al Comandante Grossi.

Un "alalà" al nostro Paese.

1 novembre, domenica

In mattinata il nuovo comandante Amendolia si è presentato all'equipaggio e con un laconico discorso si è dimostrato un uomo di polso al cui ci si può affidare la propria vita con fiducia.

Una buona pattinata nel pomeriggio.

2 lunedì

Si imbarcano i viveri, siamo dunque pronti a dare l'addio alla bella vita fra pochi giorni.

Ho passato nel pomeriggio una deliziosa oretta con Wanda.

3 martedì

Da questa mattina si imbarca viveri.

5 giovedì

In mattinata è partito il Tazzoli. Sono di guardia a bordo.

6 venerdì 7 sabato

Siamo pronti per la partenza.

8 domenica

Sono conciato male. Ho la faccia incerottata per un terribile capitolombolo.

Con ciò non ho esitato ad uscire con tutto l'equipaggio a celebrare l'ultima sera di franchigia.

Serata che poi si è chiusa con un allarme aereo e un'esemplare ferocia scazzottata con un gruppo di marinai tedeschi.

9 lunedì

Abbandoniamo il campeggio per prendere i nostri posti a bordo. Nel pomeriggio un ordine ci sospende la partenza. Sembra che il canale sia stato minato dagli Inglesi.

10 martedì

Niente di nuovo in mattinata

Domani alle 5 partenza.

11 novembre, mercoledì

Partenza sospesa di nuovo. Sempre a causa di mine buttate questa notte nel golfo.

13 venerdì

Domattina si parte. Nella giornata nulla di interessante. Io e Primetti stiamo organizzando di pubblicare un quotidiano di bordo, pubblicato durante i giorni di missione.

14 sabato

Leviamo le cime. Si esce dalle chiuse dopo esser stati salutati dal picchetto d'onore del San Marco e da una folla (non troppo folta) di Ufficiali e marinai.

Imbrocciamo il fiume diretti verso l'Atlantico.

È la prima volta che vado in un oceano, in una missione di guerra su un grande sommergibile.

Non nascondo che provo un certo orgoglio nell'essere fra un equipaggio che fiero e sereno parte per una missione di un centinaio di giorni per portare alla vittoria il vessillo della Patria lontana.

La giornata è molto fredda, un forte vento di tramontana rende un po' faticosa la navigazione nel canale.

Ore 18. Arriviamo a Le Verdon, ove ci si ferma ancora in attesa del giorno per uscire dalla zona pericolosa ed arrivare a La Pallice.

Allarme aereo e come servente mitragliere mi faccio 1 ½ in plancia ove tira un ventaccio gelido, senza avvistare niente.

Ore 24. Termino la mia guardia, ai motori elettrici. Domani deve essere una giornata terribile.

15 domenica

Abbiamo salpato questa mattina alle ore 9.15 da Le Verdon. Si naviga con un mare agitato, scortati da un incrociatore tedesco.

Incontriamo dopo 4 ore di navigazione il SMG Tazzoli che rientra per un'avaria ai motori.

Avvistiamo diverse mine sulla nostra rotta. Navighiamo in zona minata dagli Inglesi, perciò tutto il personale sta in coperta con i salvagenti. Alle 18 entriamo nel porto della "Pallice".

Allarme aereo e niente altro.

16 lunedì

Siamo stati attraccati in porto per tutta la giornata. Ho avuto così l'occasione di visitare gli imponenti bacini corazzati tedeschi. Si è fatto scambio di visite sui sommergibili tedeschi. Solito allarme aereo.

17 martedì

Niente di nuovo. Allarme serale.

18 mercoledì

Siamo usciti, verso le 11 di stamattina per esercitazioni. A poche miglia dal porto ci si immerge a 10 metri quando improvvisamente sentiamo uno scoppio secco sulla sinistra dello scafo. Ci accorgiamo di essere attaccati da aerei. Emergiamo, dato che il fondale è basso per potervisi rifugiare, preparandoci la difesa, ma gli aerei (una quindicina) dopo aver sganciato qualche bomba intorno, proseguono e bombardano La Pallice amazzando 80 persone. Rientriamo incolumi alle 16.

19 giovedì

Siamo usciti nel pomeriggio per esercitazioni. Allarme aereo.

20 venerdì

Niente di nuovo. Allarme aereo.

21 sabato

Siamo sempre in porto in attesa dell'ordine di prendere il mare e di iniziare finalmente una volta per tutte questa missione.

Non v'è nulla di nuovo. Allarme serale.

22 domenica

Niente di nuovo. Allarme aereo come al solito.

23 lunedì

Siamo tutti consegnati per un pasticcio combinato da alcuni.

Abbiamo avuto nel pomeriggio due allarmi aereo-navali ma senza incidenti di sorta.

Nella notte altri allarmi aerei in continuità.

24 martedì

Siamo usciti nella mattinata per fare l'assetto del sommergibile. Rientriamo verso le 14 con un allarme aereo.

25 mercoledì

È ormeggiato al nostro fianco un sommergibile germanico che ha affondato giorni fa il più grande transatlantico del mondo, il Queen Elisabeth di 85.000 tonnellate.

Sono conciato maluccio a causa di un ascesso che mi sta crescendo sul ginocchio. Non sarebbe niente se si restasse in porto, ma sembra che domani sera si parta definitivamente, perciò con questa febbre e il dolore causato mi fa passare la voglia di affrontare il mare di Gascogna.

26 giovedì

Ore 10.15 si salpa da La Pallice e definitivamente prendiamo l'Oceano diretti.. (lo sapremo domani mattina alle 8 quando il Comandante aprirà il plico segreto indicante la rotta).

Una discreta folla di tedeschi ci saluta dalla banchina augurandoci una buona missione. Queste spontanee dimostrazioni ci riempiono di entusiasmo e di orgoglio nel vedere che tutti ammirano il nostro bel battellone filare perfetto in mare aperto, con la bandiera che sventola fiera sull'asta in plancia.

Peccato che io debba starmene in cuccetta malamente conciato e con la febbre.

Ore 17.25 è scoppiata a qualche decina di metri dallo scafo una mina.

Ore 17.48 un altro scoppio di mina, ma questa volta più vicina. Usciamo incolumi da questi maledetti campi minati.

27 venerdì

Abbiamo navigato tutta la nottata in superficie. Ci siamo immersi alle ore 6.00 del mattino per rimanere sotto tutta la giornata.

Ore 11.14 Siamo a 86 metri e sentiamo lontani scoppi i bombe di profondità. Si naviga al largo della costa Spagnola, eppure l'Inglese si aggira anche qui a caccia di sommergibili.

Si riemerge alle 19 per restare tutta la notte in superficie.

28 sabato

Come ieri ci si immerge al mattino per saltare fuori alla sera. Doppiamo nella nottata Capo Finisterre, punta sulla costa Nord Occidentale della Spagna.

Con sistemi un po' subdoli, come di solito si usa

sulle navi da guerra, l'equipaggio è al corrente della rotta che si dovrà tenere in questi tre mesi di missione; L Africa del Nord, Isole di Capo Verde, Costa Brasiliana, Costa Argentina, il ritorno non è ancora stabilito. Il mio ginocchio va meglio.

29 domenica

Ore 19. Emergiamo con un mare forte, dopo essere stati sotto per 13 ore con una temperatura di 38 gradi.

Navighiamo al largo della costa Portoghese.

È da mercoledì che non vedo la luce del giorno e non respiro una boccata d'aria pura. Le barbe cominciano a crescere e a bordo si diventa fetentucci. Queste prolungate immersioni ci impediscono di pulirci e pulire l'interno del battello.

Ma siamo solo al principio, perciò... chi sa poi, dunque... mi sarà facile abituarmi.

Oggi ho pensato ad Anna, non molte domeniche fa ero in sua compagnia, oggi navigo verso l'Equatore.

30 lunedì

Abbiamo navigato tutta la giornata in emersione, con un mare calmo ed una velocità regolare. Nella nottata o domani passeremo tra le Azzorre e l'isola di Madera indi punteremo su Capo Verde. Per ora stiamo su una rotta battuta dai convogli anglo americani. Oggi a quanto sembra ne abbiamo avvistato uno fortemente scortato dal quale ce ne siamo bene guardati dall'avvicinarci.

L'orologio è stato ritardato di un'ora.

1 dicembre, martedì

Nella nottata il mare si è messo abbastanza brutto, tanto che verso le 10 è stato necessario immergerci. Si riesce verso le 19 per caricare le batterie, ma il mare è sempre fortissimo.

Sto male, "racco" ma constato che molti stanno peggio di me.

Eppure con tutto ciò è necessario fare il proprio quarto di guardia tra il caldo opprimente e il puzzo d'olio dei motori e il lezzo schifoso emanato dalla poppa. Nella cui poppa si crede di poter riposare... e tutto questo deve durare 90 giorni.

Sono sette giorni che navighiamo e siamo ormai tutti luridi, sentiamo il bisogno di un po' d'acqua per lavarci almeno il viso ma niente, siamo condannati a restare così per tutta la durata della missione. La luce, l'aria fresca e frizzante, come la si desidera; non ho mai apprezzato così tanto la luce del sole; il chiaro della luna e, sono sette giorni che non vedo il chiarore del giorno e della notte.

2 mercoledì

Ci siamo immersi stamattina per via del mare e di un motore che non funziona. Riemergiamo in serata con discreta bonaccia.

L'orologio è stato ritardato di un'ora.

3 giovedì

Nella nottata il mare si è messo di nuovo male.

Nelle prime ore del mattino si è avvistato un piro-scafo di 5.000 tonnellate e dopo una caccia durata qualche ora si scopre che è di nazionalità portoghese. Cosicché ci è scappato un bocconcino.

Nella nottata il mare è molto aumentato.

4 venerdì – Santa Barbara

Il mare è sempre forte, navighiamo in emersione, molto al largo di Gibilterra. Alle 12.25 (ora di bordo) avvistiamo una grossa petroliera in rotta verso il Nord.

Immersione rapida, con un'abile manovra si accosta e si sta per lanciare... quando ci accorgiamo che è Spagnola. E questo è il secondo fiasco che ci capita.

5 sabato

Navighiamo al largo delle coste del Nord Africa. Nulla di nuovo nella giornata. Mare calmo.

6 domenica

Nella nottata è successo un guaio serio che a quanto sembra, debba compromettere la missione. Due delle quattro pompe dei motori si sono avariate. Tentiamo perciò con un arduo e faticoso lavoro di rimetterle in efficienza, altrimenti il Comandante è propenso a rientrare.

Perciò tutta la giornata in immersione a lavorare con una temperatura di 40 gradi; uomini nudi infilati tra tubi, cilindri, a smontare, rimontare, incuranti di ogni cosa, cacciare braccia e teste in così stretti pertugi, tanto da fare pensare l'impossibilità di uscita dei membri stessi.

E tutto perché ognuno ha una avversione di un ritorno in Base, dopo aver fatto tanti sacrifici, passati i pericoli maggiori.

No! Iddio ci dovrà aiutare.

Abbiamo avuto finora tanta sfortuna, ma ho ancora fiducia nella buona sorte e nel Comandante che a quanto sembra è l'unico tra gli ufficiali che abbia la testa a posto.

7 lunedì

Nuova faticosa giornata di lavoro, da due notti non dormiamo per riparare delle avarie che continuano a verificarsi numerose.

Ma malgrado gli sforzi fatti da tutti sembra sia necessario il rientro.

Ci troviamo ad un centinaio di miglia a sud delle Isole Canarie. Mare molto calmo. L'orologio di bordo è stato ritardato ancora di un'ora. Perciò Italia ore 12, a bordo ore 9.

8 martedì

Nelle prime ore del mattino il Comandante ha disposto di inviare a Betasom un telegramma chiedendo pezzi di ricambio (la distanza dalla base è di 4000 miglia=7408km) oppure un ordine che disponga il rientro.

La risposta è di rientrare a due motori (noi non ne abbiamo che uno efficiente, altrimenti non si sarebbe chiesto il parere di nessuno) .

I lavori di bordo procedono alacremente (io rubo per scrivere, qualche minuto delle poche ore di riposo) e dati i buoni risultati il Comandante... .. con troppa leggerezza, e di proseguire verso le Americhe. *(PS: di Fly: mancano alcune parole.. ma deduco che il Comandante abbia deciso di proseguire la missione, e che la parola "leggerezza" sia da attribuirsi al Comando che ha dato il consiglio di usare i due motori... chiederò a Sommaruga al mio ritorno, purtroppo in alcune pagine mancano alcune linee alla base, spero dovuto ad una fotocopia fatta con pagine leggermente più corte)*

Perciò si prosegue zoppicando, ma si va! Mare calmo.

9 mercoledì

I lavori di bordo proseguono alacremente con buoni risultati, tanto che nel pomeriggio abbiamo inseguito un piroscalo, che poi era spagnolo. La solita disdetta.

10 giovedì

Abbiamo fatto l'impossibile, ognuno ha cooperato al massimo per la buona riuscita della missione.

Ma alle 8 di stamani si è messa la prora al rientro. Siamo tutti stanchi e sfiduciati e solo l'idea di un buon successo teneva gli spiriti ed i morali alti.

Mare calmo.

11 venerdì

Navighiamo in superficie con una discreta velocità. Siamo prossimi alle Canarie.

12 sabato

Si ritorna; il mare è alquanto ingrossato, il tempo è cattivo e minaccia una bufera.

Nella nottata la bussola elettrica si è guastata e la magnetica è molto fuori scala.

Verso mezzogiorno ci accorgiamo di essere 200 miglia fuori rotta e se non si rimette il bel tempo, chissà dove si andrà a finire.

13 domenica

Si naviga in emersione con un mare tempestoso. Nel pomeriggio ci è stato segnalato un forte ciclone a Nord Est delle Isole Azzorre.

Sera.. il mare diventa molto forte; il barometro scende e perciò prepariamoci a ballare per qualche giorno.

Ho attaccato il serata il (frigor)...

15 martedì

Il mare si è calmato tanto da permetterci di riparare una avaria successa nella nottata. In serata dopo una accanita discussione sono stato costretto a prendermi a cotti con un compagno... che ha avuto la peggio.

Il Comandante ha saputo il fatto e dopo un giusto sermone, ha fermamente promesso che oltre i 10 giorni i rigore, non ci farà avere la licenza.

16 mercoledì

Si procede in emersione.

17 giovedì

Incominciamo ad immergerci durante la giornata. Emergiamo verso le 18 con mare fortissimo.

20 domenica

Ci avviciniamo alla Base. Da ieri navighiamo nel mare di Guascogna e, caso raro, si presenta molto calmo.

Dopo 32 giorni mi sono tagliato la barba.

21 lunedì

Ci siamo trovati questa mattina alle ore 6 con la nave di scorta (un incrociatore ausiliare tedesco)

Per poco non prendiamo con la poppa due mine, quando la terza colpisce la scorta che sbanda e affonda. Continuiamo così fino al canale.

Verso le 14 per completare questa sfortunata missione ci areniamo su un banco di sabbia, cosicché dopo una infinità di manovre siamo costretti ad attendere la marea del giorno seguente.

22 martedì

Dopo esserci disincagliati proseguiamo e rientriamo finalmente in Base alle 18.

Dopo 30 giorni metto così il piede a terra e respiro un poco di quell'aria naturale.

23 mercoledì

Marco visita e sono ricoverato per angina o qualcosa d'altro.

24 giovedì

Sono in infermeria e me la passo benone.

25 venerdì (Natale)

Messa di Natale. Ho fatto la comunione; ho così passato, sebbene ricoverato il terzo, ma migliore Natale di guerra.

29 lunedì

Partiamo per la licenza (i guai della cazzottata sono passati in silenzio, ed io me ne guardo bene al farne una parola).

30 martedì

Una bella passeggiata a Monaco.

31 mercoledì - 1-19 gennaio 1942

Arrivo a Milano e qui resto fino al 19 gennaio ove passo una delle migliori licenze con i vecchi compagni di borghesia.

Domenico di ritorno dall'Africa. Fulvio dal suo cacciatorepediniere e quel fanfarone di Pietro sempre imboscato. Insomma tutti abbiamo cercato di fare del meglio per passarcela benone.

Anche questa volta ho trovato Anna la quale malgrado tutte le avversità in famiglia mi ha mostrato un affetto ed un amore superiore al solito. Mi domando talvolta a che serve continuare questa relazione se poi è certo che avrà una fine. Io che sono uomo dovrei dimostrare una forza superiore alla sua e smetterla... ma le voglio troppo bene.

Per il resto altre piccole e poco interessanti avventure, Maria è la principale ragazza con la quale ho passato le mie ore libere.

Cosicché ho riassunto la mia licenza, in breve, perché lo faccio dopo quasi un mese.

20 sabato

Viaggio verso Monaco e resto gironzolando per questa bellissima città fino in serata ove parto per Parigi.

21 domenica

Eccomi nuovamente a Parigi. Ottengo il permesso per soggiornare fino a domani. Parto alla ricerca della nostra vecchia casa in rue Bellevue 22, ma al suo posto trovo due graziosi villini. Mi dicono che è stata demolita due anni fa. Peccato mi sarebbe piaciuto rifare quelle scale soffermandomi davanti a quello che anni fa da bambino avevo visto.

Ho riveduto le scuole ove vi passai qualche anno per iniziare la mia istruzione elementare e poi ho ritrovato una famiglia di buoni milanesi che da tempo (cioè da quando la mia famiglia lasciò Parigi) non più vedemmo. Il vecchio e arzillo sig. Ballabio mi ha gentilmente fatto da guida per il pomeriggio.

22 lunedì

Continuo da solo la mia escursione per Parigi, conosco bene il francese e mi sono ambientato con tanta facilità nei dedali sotterranei del metrò che

mi è facile girovagare per tutta la giornata.

Rivedo così la colossale Tour Eiffel e vi salgo fino al secondo piano, Montmartre, Notre Dame, La Concorde, la Madeleine, insomma tutto ciò che è di più bello nella grande Parigi.

Parto in serata per Bordeaux assicurando a me stesso, che se il Fato non mi sarà contrario, di ritornarci.

23 martedì

Arrivo a Bordeaux e per finire la licenza come si deve passo la notte fuori con una ragazza.

24 mercoledì

Ritrovo tutti i compagni ed iniziamo la vita marinara.

(Ps: di Fly il nostro Sommaruga deve pensare a Parigi, o alla ragazza di Bordeaux, poiché per molti giorni i giorni della settimana sono scritti in francese)

25 giovedì

Nulla di nuovo. Proseguo il diario sino al giorno della partenza per la missione.

3 febb. mercoledì

Oggi abbiamo imbarcato le ultime cose, l'ultima franchigia, perciò l'ultimo contatto con il mondo frivolo, ma pure delizioso.

4 Giovedì

Ore 16.00 molliamo le cime. Si parte per la missione.

Ho lasciato a terra fra la mia roba una lettera, forse l'ultima, per mia madre e per Anna. Se non torno una avrà stima di suo figlio e l'altra quanto l'ho amata.

Una discreta folla di compagni, amici, ci salutano dalla banchina, inneggiando alla nostra buona sorte, alla fortunata nostra buona caccia.

Il tricolore in terra straniera sventola dall'alto di una sagoma di periscopio. Fisso sulla banchina il picchetto del San Marco presenta gli onori militari mentre il battello si stacca lentamente trascinato dalla corrente del fiume e fila verso l'Oceano, contro l'Inghilterra, contro la Vittoria e forse contro la... morte.

5 Venerdì

Siamo fermi nel fiume (Gironde) causa una nebbia che ci ostacola la navigazione.

6 Sabato

Leviamo l'ancora e scortati da una nave tedesca attraversiamo il pericoloso Golfo e arriviamo alla La Pallice alle 17.

7 Domenica

Una breve uscita di prova

8 Lunedì

Nulla di nuovo. Allarme aereo. Una sbronza terribile con i camerati (strano proprio con loro) tedeschi.

9 Martedì

Nulla di nuovo. Breve uscita in mare.

10 Mercoledì

Prove a bordo. Domani a quanto sembra prendiamo definitivamente il mare. Sto ascoltando alla radio del quadrato delle deliziose canzonette italiane. Quanta bellezza in quella musica, quanti ricordi... ed io domani darò addio terra per tre mesi.

11 Giovedì

Ore 11.30 diamo definitivamente addio alla terra. Partiamo con un discreto entusiasmo per la missione. L'entusiasmo è da notare, è suscitato da una quasi certa licenza di 60 giorni che avremo al rientro.

Navighiamo con mare un poco forte.

12 venerdì

Restiamo immersi a 60 metri per 16 ore. Emergiamo verso le 20 con mare abbastanza mosso. Altro, nulla di nuovo

(PS: di Fly... saranno state le canzonette italiane o altro, ma il Sommaruga è tornato a scrivere i nomi della settimana in italiano...questo è il suo diario... sono curioso di carpire i suoi pensieri, prendo nota per il prossimo incontro).

13 sabato

Abbiamo navigato a due motori fino alle 6 di stamane. Con regolare navigazione emergiamo alle 20.

14 domenica

Rapida immersione alle 3, è stato segnalato dal radio ricevitore un aereo diretto su noi. Restiamo immersi..... Sembra che l'apparecchio ci abbia individuato con le sue onde magnetiche.

15 lunedì

Ore 5. Riproviamo ad uscire, abbiamo le batterie scariche e l'aria dell'ambiente si fa pesante (sono circa 36 ore che siamo sotto)

Mettiamo in moto i termici ma ecco che fischia la rapida.

L'aereo non ci abbandona (si saranno dati il cambio) ma aspettano che noi saremo costretti ad uscire; dunque per stasera o se ne va o dovremo affrontarlo. Emergiamo alle 20. Sembra che l'apparecchio non se ne sia andato... Riusciamo così a caricare quando alle 23.45 di nuovo rapida. Sembra proprio deciso a non mollare.

16 martedì

Cacciamo il muso fuori verso la 3.ma alle 7. Di nuovo sotto e sempre più che in fretta. Per fortuna la carica è completa e possiamo star sotto un bel po'. Bisogna vedere se egli pure avrà la pazienza di aspettarci.

Emergiamo in serata e finalmente l'aereo se ne è andato.

Continuiamo indisturbati la navigazione in superficie con mare forte.

17 mercoledì

Emergenza alle 4.

E per oggi (Forse l'ultimo di navigazione subacquea) riprendiamo a vivere in questo sozzo, lurido, putrido e fetido ventre d'acciaio.

Hanno un bel pubblicare i giornali, della nostra vita, che bei articolini per quelli che li scrivono e li leggono comodi in una poltrona nel loro desco familiare. Ma non basta che essi trabocchino di Amor Patrio, di noi giovani eroi del mare. Dovrebbero aggiungere ciò che veramente reale lo sembrerebbe meno, ciò che è per noi e costa a noi giovani ancora imberbi di guerra.

Settimane e settimane di rinuncia alla vita, senza vedere il sole, la terra, il cielo. Non respirare che aria viziata già priva di quell'ossigeno necessario alla nostra esistenza.

Non poter dare al nostro viso, alle nostre mani, quel delizioso e salutare contatto con l'acqua fresca. Se ne deve consumare pochi chilogrammi al giorno, al suo posto sono imbarcati quegli ordigni di morte atti a portare il progresso e la civiltà tra i nostri nemici.

E poi insomma tante cosucce ancora che racconterò se Iddio mi concede.....

18 giovedì

Navighiamo per tutta la giornata in superficie. Siamo all'altezza di Lisbona ma 500 miglia più al largo.

Per un erroneo calcolo dell'assetto andiamo giù a 140 metri!

19 venerdì

Questa mattina con la scusa di una riparazione ho fatto una scappatella... in plancia a vedere dopo 8 giorni il cielo. Per pochi minuti soli. Con il mare un poco mosso navighiamo per tutta la giornata in superficie. Incontriamo verso le 22 un piroscalo, ma è illuminato perciò neutrale.

20 sabato

Navigazione in superficie con mare calmo. Siamo all'altezza di Gibilterra. Smonto ora di guardia, ed ho finalmente, dopo 12 ore, 6 ore per dormire nella mia umida cuccetta di poppa.

21 domenica

Con un mare calmissimo navighiamo in superficie a poche miglia dall'isola di Madera.

22 lunedì

Dopo 12 giorni ci permettono di prendere un po' d'aria, di vedere infine quel mare su cui dobbiamo passare tante settimane.

Navighiamo un poco a Sud Ovest di Madera, diretti alle Canarie, indi (come si vocifera) resteremo in agguato per un periodo di tempo davanti alla base navale Americana (ex Africa Francese) di Dakar.

23 martedì

Abbiamo passato le Canarie e ci dirigiamo verso Dakar, ora importante base aeronavale Americana. A quanto sembra avremo molto da fare e forse anche caldo, molto caldo.

26 venerdì

Abbiamo in mattinata passato il Tropico del Cancro.

Ci dirigiamo verso il 15.mo parallelo tra le isole di Capo Verde e Dakar.....

...probabilmente da qualche nave nemica. Emergiamo verso mezzanotte.

28 domenica

Con una navigazione in superficie, (abbastanza azzardata) ci portiamo nel canale che divide le isole di Capo Verde e Dakar.

Ore 21, passiamo davanti Dakar.

1 marzo lunedì

A due motori sortiamo dal canale senza aver avviato nulla.

Ci dirigiamo verso l'Equatore.

2 martedì

Un aereo nella zona ci fa eseguire nella nottata una serie di rapide e ci costringe a rimanere sotto per 10 ore. Ancora a mezzanotte un'altra tuffata.

3 mercoledì

Ci avviciniamo a gran passi all'equatore e il caldo si fa sentire. Il termometro segna 37 gradi Siamo perciò tutti in tenuta più che estiva e continueremo a levare roba d'addosso.

5 venerdì

Ci troviamo al 3.º parallelo (decisamente all'altezza della costa Iberica. Il termometro segna 40 gradi.

Nel pomeriggio un acuto dolore al fianco (causato probabilmente dal caldo) mi ha fatto perdere i sensi. Una puntura di morfina mi ha rimesso allo stato normale, dopo esser stato per qualche ora in uno stato di subcoscienza (così mi è stato detto poi).

6 sabato

Domani secondo i calcoli ci troveremo all'Equatore.

Oggi è sabato di carnevale.

7 domenica

Navighiamo in superficie con mare abbastanza calmo.

Ore 18. Passiamo l'Equatore e mi trovo così per la prima volta a percorrere il continente australe ammirando i celebri tramonti equatoriali e la famosa Croce del Sud.

La festa con il tradizionale battesimo è stata breve ma non priva di originalità.

Un brindisi comune e via verso il nemico.

8 lunedì

Navighiamo al centro del Golfo di Guinea. 500 miglia circa dalla costa.

10 mercoledì

Siamo fuori dal Golfo di Guinea in rotta verso l'Isola Sant'Elena, celebre per l'esilio di Napoleone.

11 giovedì

Nulla di nuovo a parte la solita monotona navigazione in superficie ad una distanza della costa Africana di circa 700 miglia in una zona continuamente infestata dai pescicani ed altri pesci di non minore mole.

12 venerdì

Oggi dopo diverse capatine, di tanto in tanto in plancia, incominciamo a salire in coperta in costumi alquanto succinti, alcuni assolutamente privi. Il sole è abbastanza scottante, l'acqua sembra un brodino e così la coperta si è trasformata in spiaggia vagante a 2 miglia di velocità. Non ne compiamo molta di strada a questo passo, ma fretta non ve ne è.

Ci troviamo ora a poca distanza dal Tropico del Capricorno, a circo 600 miglia da Angola (Colonia Portoghese).

Incontreremo il sommergibile Da Vinci il giorno 18 tra l'Isola St.Elena e le coste dell'Angola (Sud Africa).

13 sabato

In mattinata abbiamo catturato un pescecane! E non di piccole dimensioni, che poi è finito nelle nostre pance. Nel pomeriggio abbiamo fatto a cannonate con delle cassette gettate a mare.. un po' di rumore come le bocche dei nostri due 120mm, tanto per passare il tempo... Se gli Inglesi non si fanno vedere che ci possiamo fare noi?

14 domenica

Nulla di nuovo. Ci dirigiamo con la solita velocità e con mare un poco mosso verso la zona. Organizziamo un fac-simile dell'ora del dilettante e al microfono trasmettiamo.

15 lunedì

Sempre il caldo torrido delle zone tropicali. Il termometro segna 41 gradi e ancora proseguiamo.

Riforniremo il Da Vinci fra qualche giorno, egli più fortunato di noi ha affondato un transatlantico di 23.000 ton.

17 mercoledì

Lascio in bianco la parte riservata a questo giorno, forse mi riferirò molto ad esso.

18 giovedì

In giornata regolare navigazione all'altezza del 12.º parallelo Sud.

Ore 21. Avvistiamo ed attacchiamo un piroscapo.

Essendo alle mitragliere in plancia ho l'occasione di vedere molto bene le fasi dell'attacco un po' sfavorente dal falso riflesso della Luna.

Avanziamo lentamente, ci avviciniamo così alla nave nemica (che stazza 8000 ton.) la quale prosegue la sua marcia senza (sembra) avvedersene della nostra presenza. Ci portiamo a 600 metri da essa tanto da distinguerne i particolari di essa.

Il Comandante lancia (abbiamo la prua contro il suo fianco) ma il siluro passa ad un metro dalla sua poppa, lancia il secondo, mi tappo le orecchie e mi preparo a sentire la formidabile esplosione tanto il siluro è ben diretto. Ma l'abile Comandante avversario manovra in modo che questo misteriosamente scompaia. Al terzo: fuori! Che pure non raggiunge il bersaglio, l'avversario ci risponde a cannonate ma per fortuna sentiamo solo fischiare degli obici sopra le nostre orecchie.

Ci immergiamo rapidamente (per quale motivo, poi.. noi che siamo armati da due grossi cannoni) e il piroscapo se la fila.

Riemergiamo poco dopo per inseguirlo e quasi raggiunto i nostri vecchi motori fanno cilecca ed avvistiamo in questo momento il Da Vinci... che prosegue l'attacco.

19 Venerdì

Il Da Vinci non si fa vedere, probabilmente avrà avuto da fare con la nave da noi lasciata.

20 sabato

Incontriamo nelle prime ore del mattino il Da Vinci reduce dall'inseguimento, pronto a ricevere nostra nafta e siluri.

Che roba! In pieno Oceano Atlantico far passare dei siluri del peso di 2 tonnellate ad un altro sommergibile, senza essere minimamente disturbati.

Il rifornimento continua fino a tarda sera. Prendiamo a bordo un prigioniero, un marinaio inglese, l'unico superstite dell'equipaggio della nave a noi sfuggita e affondata dal Da Vinci.

Da un ufficiale italiano (passatoci dal Da Vinci) fatto prigioniero in Africa, abbiamo saputo, che veniva trasportato con 500 connazionali e 4500 passeggeri sull'Espresso di Canadian, diretto nel Senegal e colato a picco dallo stesso Da Vinci.

21 domenica

Rotta per 310. Si rientra, ma ci vorrà più di un mese

24 mercoledì

Navighiamo sempre in superficie rifacendo quasi esattamente la rotta di andata. Da ieri un immenso branco di delfini ci segue scherzando audacemente con la nostra prora.

Di tanto in tanto scorgo qualche veloce rondine; sfiora, come per salutarci, le cime dei periscopi, poi fila verso la terra che da quasi due mesi non vediamo.

25 giovedì

Ci avviciniamo all'Equatore, il caldo è di una intensità opprimente.

26 venerdì

La solita monotona navigazione da impazzire. Nel tardo pomeriggio una balena di discrete dimensioni (circa 15 metri) festosa gironzola attorno al nostro scafo. Con l'intenzione di farci cosa gradita.

27 sabato

Ripassiamo la linea dell'Equatore.

28 domenica

Le 16.05. Si va all'attacco di un piroscabo avvistato da pochi minuti sulla nostra rotta. Il siluramento potrebbe difficilmente riuscire.

Con calma esemplare il Comandante dalla plancia dirige la manovra di accostamento verso la nave che ignara della sua sorte continua a procedere (a un migliaio di metri da noi).

Si lancia una coppia di siluri, uno va a vuoto l'altro centra.

Un'altra coppia viene lanciata ed entrambi gli ordigni di morte arrivano a segno. Così la nave, tre volte colpita si inabissa in 30 secondi.

Ci dirigiamo lentamente sul luogo del sinistro e tra i rottami galleggianti si discernono numerose luci, rosse e verdi. Sono i fanalini applicati ai salvagenti.

Si odono gridi di lamento, d'invocazione di aiuto, molti, anzi i più di essi sono certo gravemente feriti, terrorizzati dalla presenza di numerosi pescecani che voraci si precipitano su quei corpi dilaniati e quasi finiti.

Col proiettore ne scorgiamo uno aggrappato ad un relitto, accostiamo in modo da riuscire a salvarlo, ma a pochi metri (quando già possiamo distinguere la fisionomia) questo si inabissa, come preso da un gorgo, un pescecane o chissà.

Riusciamo a issarne uno a bordo che mette a tutti compassione al vederlo. Sul viso sbiancato e con gli occhi fuori dalle orbite vi si legge il terrore recente, il doppio spavento provato gli dà uno shock nervoso che lo scuote continuamente dalla testa ai piedi. Poveraccio! Si inginocchia davanti al Comandante e con le mani giunte prega di non ucciderlo, di non gettarlo in pasto ai mostri che pullulano nel mare. Come se fosse capitato in mano a dei selvaggi...

Dal racconto fatto (egli è Portoghese) in una lingua mista di francese, spagnolo e inglese si sa che la nave da noi affondata era carica di minerale, il suo nome era "Granitus" diretta a Fretwoo.

Ecco così che ho finalmente partecipato a buttare a fondo qualcosa del nemico inglese, così in un certo

qual modo ho cooperato ad ammazzare una cinquantina di persone. Perché la guerra lo vuole!

29 lunedì

Ore 15.55 Avvistiamo un grosso piroscabo

Ore 23.00 Continuiamo l'agguato alla motonave che fila di buon passo verso Sud.

Col favore delle tenebre ci portiamo sotto la nave nemica....

30 martedì

..... che sembra abbia aumentato velocità.

A 2600 metri partono dalla nostra prora una coppia di siluri... subito una seconda coppia, due sordi botati e la motonave è colpita.

Ore 1.12. La nave affonda.

Dopo esser stata una decina di minuti in agonia, l'incrociatore ausiliario della Marina Inglese scompare tra i flutti.

Come la precedente notte ci avviciniamo al luogo del sinistro e scriviamo numerose barche cariche di naufraghi.

Una di esse per ordine del Comandante si accosta a noi. Chiediamo chi vuole salire a bordo per restare come prigioniero. Nessuno parla, tutti quei marinai preferiscono restare in mare con una scialuppa che passare al nemico.

Domandiamo loro se serve qualcosa prima di lasciarli in balia del destino; nulla all'infuori delle sigarette.

Ne diamo diversi pacchi e giacché ci è necessario un prigioniero il primo che le afferra viene portato a bordo.

Gli altri calorosamente ringraziano e se ne vanno. Ecco dunque il secondo piroscabo affondato, senza però fare molte vittime. Abbiamo a Bordo 3 prigionieri.

1 giovedì

Navighiamo con mare calmo all'altezza del Tropico del Cancro.

In Italia (come da bollettino ricevuto dalla radio di bordo) è stata fatta la mobilitazione generale.

Verso le 21 ci siamo immersi rapidamente per via di un aereo.

2 venerdì

Il caldo diminuisce e ciò è finalmente un gran sollievo.

3 sabato

Passiamo a 20 miglia a Nord Ovest di Capo Verde. La navigazione prosegue in superficie senza sorprese di sorta.

4 domenica

..... questo, salvo complicazioni, dovrà durare ancora per una ventina di giorni.

(Ps: di Fly penso si riferisca a qualche razionamento del cibo...)

6 martedì

Oggi ci è stato permesso di prendere un po' d'aria. Che strano spettacolo offrono i nostri corpi, flaccidi, unti, le lunghe barbe, gli arruffati capelli, gli abiti stracciati, senza traccia del colore primitivo. Il colore e l'odore della nafta, il combustibile del quale da 55 giorni respiriamo l'emanazione gassosa che intossica i nostri polmoni privi di quel puro ossigeno tanto utile alla nostra esistenza.

Nella serata avvistiamo un piroscalo che dalle visibili sue luci si riconosce l'appartenenza ad una nazione neutrale. Lo lasciamo dunque andare senza disturbarlo con la nostra temibile presenza.

9 venerdi

Da questa mattina seguiamo a due motori, con un mare calmo e senza alcuna novità di sorta.

10 sabato

Nella serata per mancanza di nafta siamo stati costretti a fermare un motore, cosicché proseguiremo molto lentamente fino a Golfo.

Nella nottata passiamo all'altezza dello Stretto di Gibilterra.

12 lunedì

Verso le 8 un aereo ha disturbato la nostra navigazione costringendoci ad immergerci per qualche ora. Sentiamo improvvisamente lo scoppio di diverse bombe di profondità, per fortuna abbastanza lontane, per produrci il minimo danno.

Gli idrofoni notano il fruscio delle eliche di un cacciatorpediniere che si allontana.

Emergiamo verso le 10.30. Navighiamo all'altezza di Lisbona.

13 martedì

Restiamo in superficie con mare forte, doppiamo in serata Capo.....

.....

14 mercoledì

Verso le 6. Uno dei tanti aerei nemici che pullulano nella zona si fa sentire nel raggio dei nostri strumenti di ascolto. Cosicché immersione fino a tarda sera. Emergiamo dopo aver sentito ad una certa distanza ripetute scariche di bombe di profondità. Filiamo a due motori.

15 giovedì

Verso le 4. Un aereo ci disturba, perciò sotto nuovamente.

Sbuciamo fuori nel pomeriggio ma siamo costretti ad immergerci.

16 venerdì

Abbiamo navigato in superficie per una buona parte della nottata, portandoci così a circa 200 miglia dall'imboccatura della Gironda. Nella giornata abbiamo tentato di procedere ma gli aerei ci hanno costretti ad immergerci per ben 6 volte.

17 sabato

Scendiamo ad una cinquantina di metri dopo aver segnalato alla Base la nostra posizione, precisando l'appuntamento con la nave tedesca di scorta che ci dovrebbe accompagnare fino alla foce del fiume.

Sentiamo nel pomeriggio lontani scoppi di bombe, indi l'avvicinarsi di cacciatorpediniere, individuati dal caratteristico fruscio delle loro macchine.

Rimaniamo nella assoluta immobilità, nel rigoroso silenzio (scrivo mentre odo i sordi colpi lontani delle bombe di profondità).

Emergiamo nel tardo pomeriggio e senza essere disturbati carichiamo e ci rituffiamo di nuovo.

18 domenica

Siamo immersi a 25 miglia dal punto ove troveremo la scorta.

È l'una e da una mezz'ora si susseguono forti scoppi (probabilmente le mine magnetiche) che fanno vibrare l'intero scafo. Mentre scrivo queste righe ho contato una mezza dozzina di esplosioni abbastanza vicine. Qualcuno con la classica calma che non si dovrebbe mai perdere, tira fuori qualche santino. Un altro il santo protettore del suo paese. L'allegria di poco fa è scomparsa dal volto di tutti.

La Base è a un centinaio di miglia, ma sappiamo che proprio in questo breve spazio di mare, giacciono decine e decine di nostri compagni, chiusi per sempre nelle loro bare di ferro.

Questa dovrebbe essere l'ultima notte di mare, che le insidie seminate dal nemico in questo mar di Guascogna, lo rendono pericoloso e tanto temuto. Sono le due e provo a caricarmi sul mio fetido materasso, forse se Dio lo vorrà, fra poche ore vedremo l'ambita terra.

.....

Ore 6.33. Avvistamento della nave di scorta.

Si issa la bandiera nazionale, le bandierine rosse con il tonnellaggio delle navi affondate e tutti in coperta.

Si naviga scortati da quattro navi disposti a croce intorno a noi, per proteggerci da eventuali attacchi aerei e dalle mine vaganti.

Ore 8.15. All'orizzonte si profila la frastagliata lingua di terra con il faro che ci indica l'entrata del canale. Crediamo finalmente di essere a contatto con il mondo, con la vita; ma improvvisamente quando tutti cantiamo dimostrando la nostra gioia per l'imminente arrivo si ode una formidabile esplosione, uno schianto un improvviso arresto del sommergibile.

Subito si eleva a pochi metri dalla poppa un'immensa colonna d'acqua.

Una mina magnetica che per un raro e fortunato caso, è scoppiata vicinissima allo scafo senza averlo urtato.

Le navi accorrono verso di noi, mentre stiamo verificando le avarie prodotte dall'esplosione. Povero "battello", nell'interno, specie verso poppa è un indescrivibile confusione, nel locale di poppa tutto è infranto da una falla prodotta nello scafo resistente; entra non poca acqua. Ma con questo ci siamo salvati per poco e non tarda a ritornare il buon umore, seguiamo e la terra è tanto vicina.

Ci fermiamo a mezzogiorno a Le Verdon ove abbiamo finalmente la posta e vediamo la terra dai due lati.

Ore 16. Dopo quattro ore di navigazione nel canale (Gironda) arriviamo a Bordeaux. Sulla banchina oltre al picchetto d'onore del Batt. San Marco, donne, autorità, Stato Maggiore della Base Atlantica e una folla di amici e marinai ci aspettano entusiasti.

Mettiamo le "cime in banchina" una fanfara suona l'inno nazionale indi un urrà unanime all'equipaggio del Finzi.

Dei mazzi di fiori sono offerti dalla candide mani di quelle donnine assai graziose (che differenza dalla nostra epidermide che da quasi tre mesi non ha avuto contatto con l'acqua) e sono posti tra le bandierine in cima ai periscopi.

Il Comandante scende a terra. Indi il Comandante Grossi ci rivolge parole di elogio e di ammirazione. Abbiamo compiuto una delle più brillanti missioni in "Atlantico". Finita la cerimonia mettiamo finalmente piede a terra.

Conclusione. Siamo rientrati dopo 76 giorni di missione nelle acque dell'Oceano Atlantico. Affondato due piroscafi nemici per un totale di 10.000 tonnellate e rifornendo dopo l'Equatore un sommergibile italiano e catturando tre prigionieri.

19 lunedì

Esco in franchigia e per prima cosa con Medici, il fedele collega sempre gaio e sempre pieno di buon umore, sono andato alla Cattedrale ad accendere un cero alla Madonna. Una poca cosa dopo i pericoli scampati. Abbiamo saputo che una parte di noi al rientro dalla licenza partirà con il sommergibile per il Giappone ed un'altra parte per un porto della Germania per formare l'equipaggio dei sommergibili tedeschi.

Io sono tra i primi, meglio così.

20 martedì

Ho ritrovato stasera Wanda.

21 mercoledì

Franchigia brillantissima.

22 giovedì

Oggi l'equipaggio del FINZI ha avuto un pranzo d'onore con l'intervento di tutte le autorità della Base e del Comandante Grossi.

Domani parto per la licenza.

23 venerdì 24 sabato

Arrivo a Parigi e vi sosto tutta la giornata.

25 domenica

Riparto in serata da Parigi indi per Monaco arrivo a Milano.

Il **27 martedì** ha inizio un brevissimo periodo di licenza, interrotto da un fonogramma ai Carabinieri che mi prelevano per un rientro immediato.

Proseguo il mio diario di guerra su un altro volume, con la speranza di riunirli presto e con attenzione rileggerli alla fine di questo inutile massacro.

Nota del Sergente Eletttricista Amleto Sommaruga

Dopo più di 40 anni ho voluto copiare questo diario per un ragazzino di 11 anni. Non per trasmettergli l'amore per il MARE ma per ricordare suo nonno (ora defunto) con Quale divisi gli stessi rischi e gli stessi sacrifici.

Lui era Direttore di macchina sul Finzi, io un sottocapo elettricista.

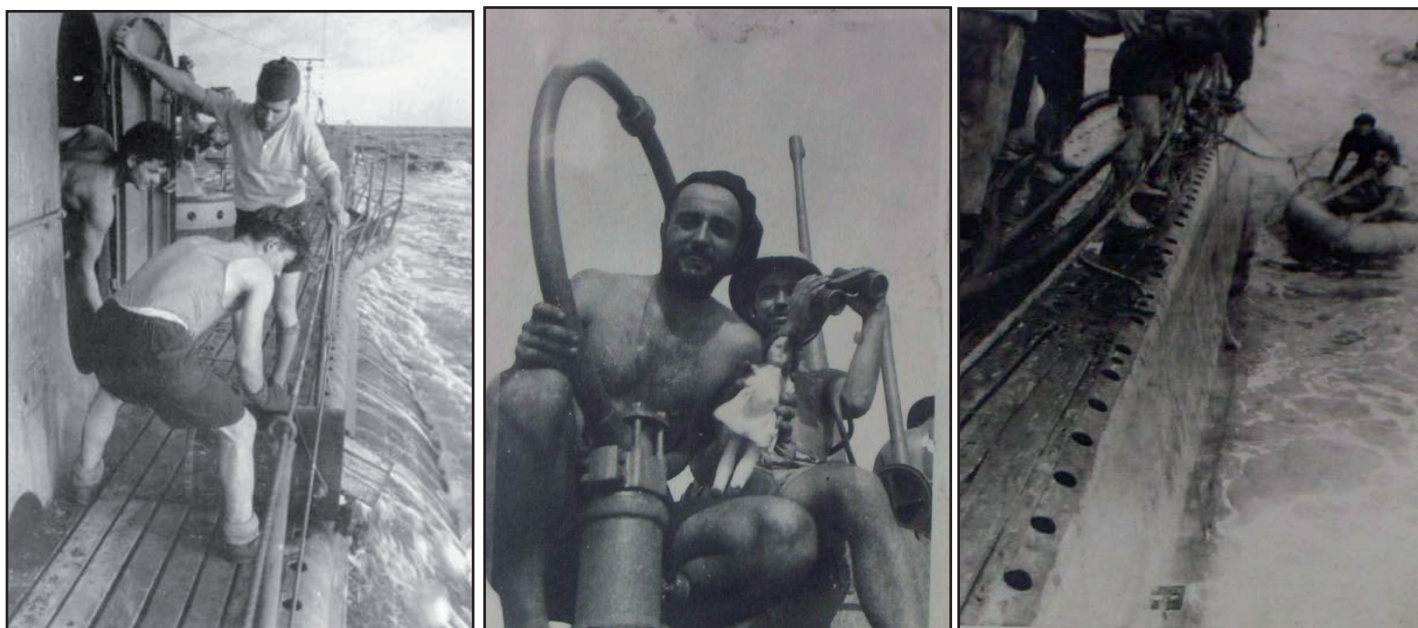
Non ho tolto una virgola e non ho cambiata una parola.

*Ciò che al tempo scrissi su un brogliaccio di bordo è qui riportato
Sommaruga Amleto*

Nota di Fly

Con le lacrime agli occhi, non è retorica, termino di trascrivere a mia volta questo diario, dal quale possiamo trarre una grande lezione di vita, di altruismo, di eroismo, di partecipazione in gruppo con un unico obiettivo nonostante gli umori e le difficoltà, quello di servire la Patria.

Che si sia di esempio a noi in questa Betasom virtuale....



Alcune foto tratte dall'album di Ammleto Sommaruga

COMMANDER PLAQUE

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI



COMMANDER PLAQUE



CC **BRONZE** PLAQUE



*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



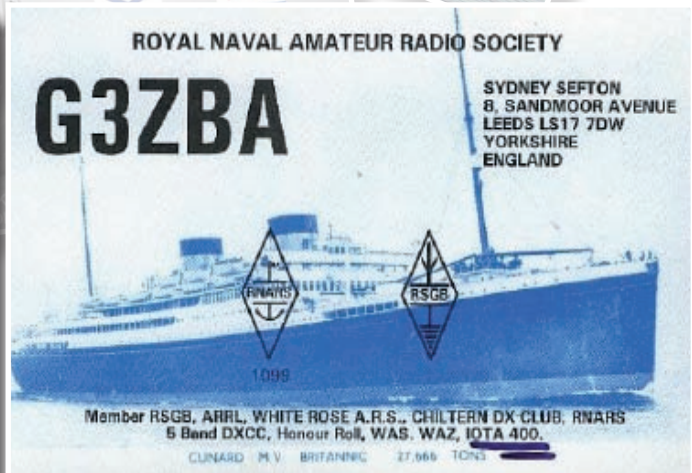
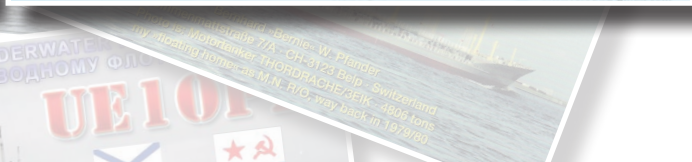
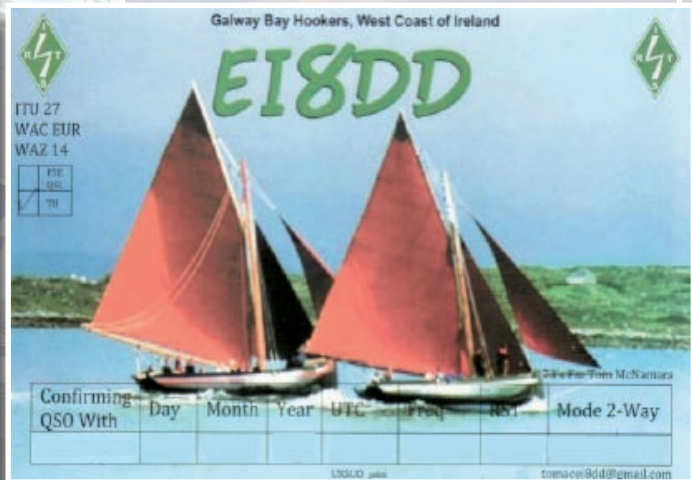
Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



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.





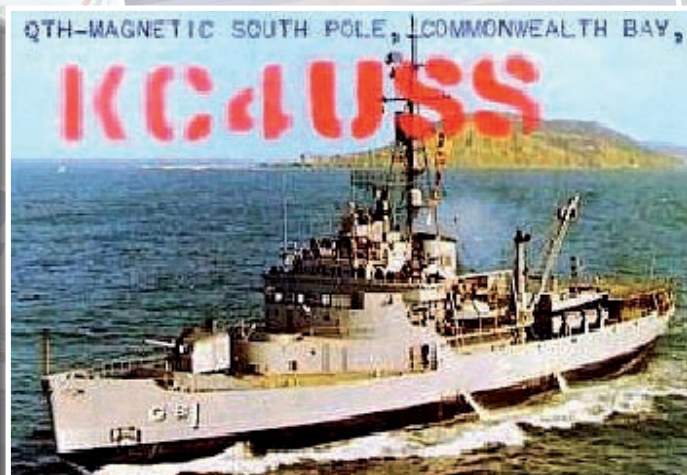
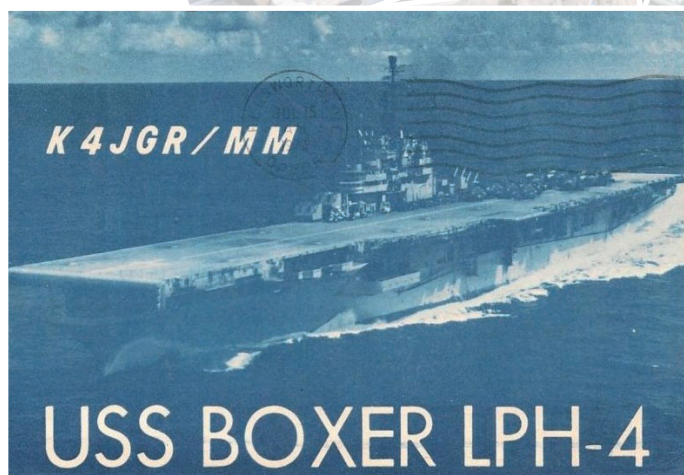
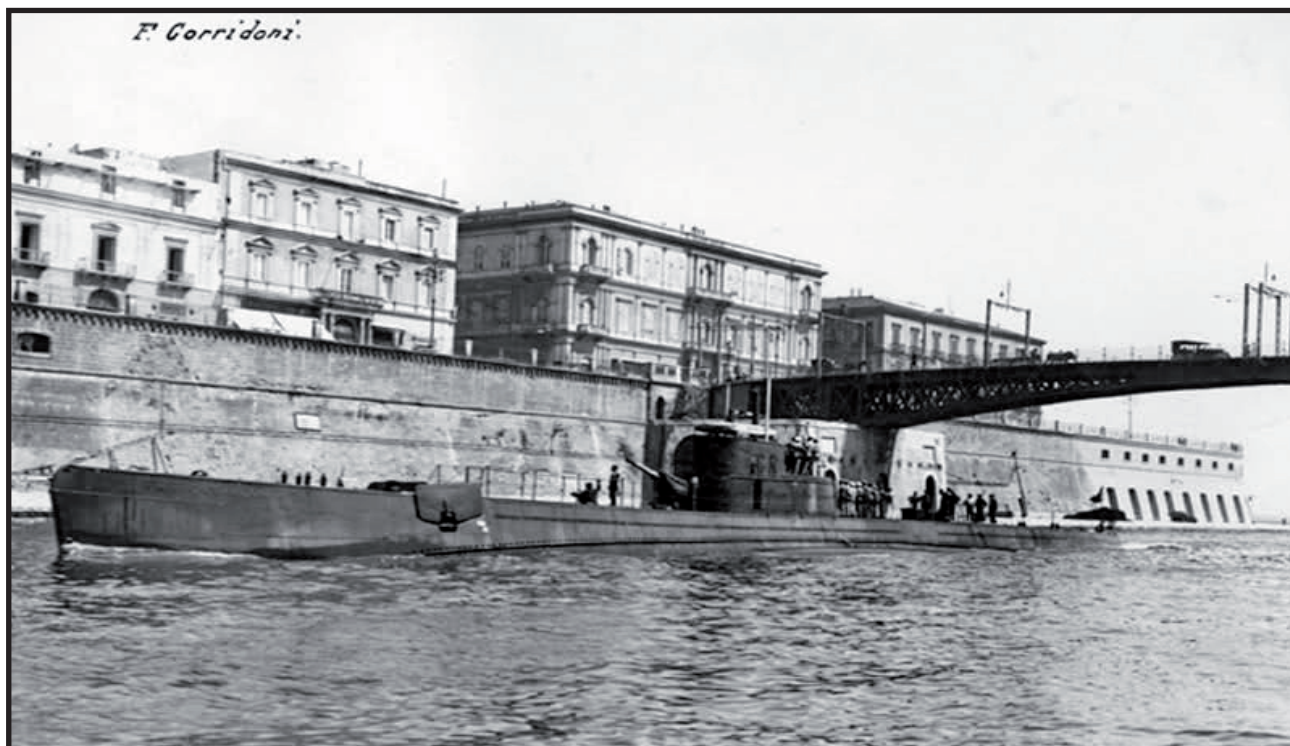


FOTO STORICHE



Regio Sommergebile CORRIDONI (1930 - 1948)



Fregata ALPINO (1965 - 2006)

GADGET'S



Il costo del crest è di 25 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....



I6HWD

LA QSL DEI SOCI....

ITALIAN AMATEUR RADIO STATION

IK8VKW

FRANCESCO CUPOLILLO FIORINO

Via Isidoro Gentili, 16 - 87027 Paola (Cosenza) ITALY

E-mail: ik8vkw@yahoo.it

Web: www.ik8vkw.it

CONFIRMING QSO TO RADIO

DATE (D-M-Y)

UTC

MHz

RST

2 - WAY

PSE

QSL

TNX



73's de



#130639



#024



MEMBER OF THE
CLUB
OTELEGRAPHY
#971



CQ ZONE 15
ITU ZONE 28
WW LOC. JM89AI

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	ARMY 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	ARMY 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!



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it





Come molti radioamatori sanno, nel corso del primo fine settimana di marzo, ha avuto luogo in quel di Montichiari la fiera del radioamatore e del settore dell'elettronica più in generale. In concomitanza dell'evento si è anche tenuto il primo meeting del GRA, gruppo radioamatori alpini, organizzato, nella circostanza, dai radioamatori di Cuneo. Senza voler entrare nel dettaglio dello stesso, in quanto presumo che molto meglio faranno i colleghi della provincia "granda", vorrei sottolineare il motivo che mi ha portato ad essere presente a questo prestigioso incontro. Qualche tempo prima della data della fiera, vengo coinvolto previa una sua telefonata, dal coordinatore nazionale dell'ARMI Alberto Mattei, il quale mi chiede se ho la possibilità di poter presiedere, durante il primo giorno della fiera, alla premiazione dei vincitori del diploma delle FF.AA. tenuto conto del fatto che quest'anno, così come tradizione vuole per i capi di stato maggiore, è stato organizzato dall'associazione radioamatori marinai italiani, in quella che sarà una turnazione che vedrà via via coinvolti a giro, per le successive edizioni, le altre forze armate. Chiaramente, quando Alberto chiama, difficilmente ci si può sottrarre ai suoi "ordini", per cui, appena saputo che la mia unità navale era ricoverata in porto nel periodo sopra citato, ho aderito piacevolmente all'iniziativa. Il

giorno prima della partenza, ho recuperato la tenuta di rappresentanza del nostro sodalizio, da troppo tempo riposta dentro il guardaroba attiguo alla mia sala radio, forzosamente messa a riposo visto il mio attuale periodo di imbarco che mi vede attualmente impegnato, quale Capo Centrale della apparecchiatura di direzione del tiro, della fregata Maestrale in quel di La Spezia. Appuntamento fissato per le ore 05.45 di sabato con Salvatore, IZ1PLH socio e collega della sezione di Bra, che sarebbe passato a prendermi. Mattinata freddissima, ma con cielo stellato che preannunciava una giornata di sole, trovo Salvatore puntualissimo e desideroso di partire, poi spiegherò il perché, sotto il mio QTH, rapidi saluti e poi via verso Bra ove abbiamo atteso l'arrivo del pulman proveniente da Cuneo ed organizzato dal direttivo della sezione omonima. A questo proposito ne approfitto per ringraziare i colleghi cuneesi per la possibilità che mi hanno concesso ospitandomi a bordo e, nel contempo, fornito l'opportunità di salutare vecchi soci braidesi emigrati a Cuneo per motivi geografici, come il buon Orlando I1URL. Giunti in quel di Montichiari, è iniziata la parallela, rispetto alla fiera, manifestazione radianistica, con le presentazioni del raduno dei radioamatori alpini, e quelle relative al diploma della grande guerra.

Nel contesto ho approfittato anche per salutare vecchi amici come Stefano Catena, Presidente del COTA e presente con lo stand della sua associazione, e Salvatore Bonomolo, con tanto di cappello di ordinanza in rappresentazione della Brigata Taurinense, insomma un bel meeting interforze! Venendo all'aspetto tipico della gara, ho avuto l'onore, in qualità di rappresentante dell'ARMI di premiare i colleghi piazzatesi nelle rispettive categorie di seguito enunciate:

- IZ2CDR Angelo De Franco (Primo classificato FF.AA. Phone);
- IZ5CPK Renato Martinelli (Primo classificato Independent Mixed);
- I-6031BZ Sergio Cristofaro (Primo classificato SWL);
- IQ1CN (Targa per partecipazione)
- IQ6CC (" " " ")

PREMIAZIONE CON DIPLOMI

- IZ1PLH Salvo Colonna (primo classificato C.C.);

- IK1NPP Pier Giovanni Uberti (primo classificato E.I.);

RICONOSCIMENTO DI PARTECIPAZIONE

- IZ1CCK Brigata Alpina Taurinense, riceve il diploma IZ1BWB Salvatore Bonomolo, operatore della stazione radio.

Chiuso il capitolo della premiazione, che ha coinciso anche con la chiusura dei lavori, noi armigeri, abbiamo passato idealmente ed in perfetta simbiosi lo scettro di organizzatori del prossimo diploma delle Forze Armate al GRA che, sono convinto, saprà degnamente rappresentare gli scopi dello stesso, al pari di come abbiamo fatto noi della marina, d'altronde le montagne sono ricche di neve che sempre acqua è, e se è vero che noi marinai abbiamo anche ormeggiato un sommergibile a Milano.....

73 a tutti



Foto 1



Foto 2

[Foto 1] Premiazione a I-6031BZ Sergio Cristofaro (Primo classificato SWL), inoltre riceve la targa dell'IT Navy Ships Radio Stations 2014 come primo classificato SWL;

[Foto 2] Consegna dell'attestato IK1NPP Pier Giovanni Uberti come primo classificato E.I.



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"





MOSTRA "SOTTO IL VENTO E LE VELE" DI ADOLFO RANISE

Sabato 14 marzo è stata inaugurata presso il Museo Tecnico Navale della Marina Militare a La Spezia, la mostra fotografica di Adolfo Ranise "Sotto il vento e le vele", già ospitata al Galata Museo di Genova e a Venezia.

Si tratta di una raccolta di più di 30 fotografie di grande formato aventi ad oggetto il mondo della vela: gli equipaggi in azione, le vele e i velieri in navigazione, per lo più ricavate durante le regate delle vele d'epoca. L'autore ha voluto conferire alle proprie immagini, come nel suo stile, un aspetto estetico dai toni pittorici, un gradevole connubio visivo tra fotografia e pittura che ha permesso alle immagini di Adolfo Ranise di essere apprezzate dal pubblico nelle molteplici mostre già realizzate e di vincere numerosi premi in prestigiosi concorsi fotografici in Italia e all'estero. Nell'osservazione delle fotografie che compongono questa mostra il visita-

tore potrà far viaggiare senza limiti la fantasia, perdendosi tra i molteplici elementi che compongono l'ambiente marino. La vela, soggetto preponderante delle immagini, è infatti solo uno dei tanti protagonisti. Sotto le vele è il mare, con il suo alternarsi di umori, agitato, calmo, ribelle; sopra le vele e sul mare agisce e si percepisce il vento, intenso, fastidioso, appena percepibile. Si può osservare come siano cangianti i colori del cielo e come le nuvole non siano mai uguali le une alle altre. Infine, a bordo delle imbarcazioni a vela opera l'uomo, nell'affannoso strenuo tentativo di dominare gli elementi della Natura.

I più sognatori potranno percepire in queste immagini un profumo di libertà e una voglia di conquista, la stessa che forse aveva spinto Cristoforo Colombo a imbarcarsi verso le "Indie".

La mostra resterà aperta fino a fine aprile.

MOSTRA FOTOGRAFICA DI ADOLFO RANISE

**DAL 14 MARZO
AL 30 APRILE**

**SOTTO IL VENTO
E LE VELE**



NOTTE EUROPEA DEI RICERCATORI PROGETTO "ENIGMA" AWARD



25 SETTEMBRE 2015

***La competizione tra Enigma e Ultra ha aperto
le porte all'era della ricerca informatica .***



MUSEO TECNICO NAVALE



Museo Tecnica Elettrica
Università degli Studi di Pavia



Italian Naval "Old Rhythmers" Club