

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

IQOMQ

Associazione affiliata A.R.I.



BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico Telematico
nr. 171/2015



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi colleghi, amici e naviganti ARMIGeri, ci siamo, è l'ora di assegnare la palma d'oro alla super station costiera che per quest'anno è ritornata agli allori **"IDP"** e tutto il suo team di attivatori (numeroso). Il team capeggiato da IS0IGV con la fattiva collaborazione tecnico-operativa dell'instancabile Patrizio IS0FQK e logistica di IS0MKX Giuseppe, hanno raggiunto il meritato successo, battendo per un centinaio di punti l'agguerrita stazione **IGG** di I2AZ & company che bisca così il secondo posto. Il terzo posto va a **IGJ** che miglora nettamente rispetto all'anno precedente la posizione in classifica. A questo punto, essendo di parte, espongo alcune mie considerazioni sull'attività di II9IGJ. *Quest'anno la rosa del team era composta da quattro operatori, IT9CFP, IT9JPW, IT9ASD e IT9CLN. Hanno operato in tutti i modi previsti dal regolamento dando modo a tutti quanti di poter collegare la stazione Jolly. Il grosso dei collegamenti sono stati in fonia dove IT9CFP Giuseppe e Marco IT9JPW hanno dato modo a tutti di poter collegare Maritele Palombara, la sortita di Ivano IT9CLN veterano dei contest e ottimo radiotelegrafista ha dato i suoi frutti, peccato che ha potuto essere attivo solo per pochi giorni. Mentre il nostro caro IT9ASD Ivan ha continuato i suo QSO "only CW", consentendo, con la sua simpatia e gentilezza ottimi ritorni.* L'HAM SPIRIT non è mancato e la professionalità di tutti gli operatori delle stazioni costiere è stata rimarcata da tutti i corrispondenti. Fanno fede le tantissime email e lettere ricevute in questi giorni, con i ringraziamenti rivolti a tutti i nostri operatori. Alcuni numeri, giusto per rendere l'idea del nostro contest, riferiti ai QSO dichiarati dalle Stazioni

Costiere "15500" un buon numero visto l'interessamento del nostro contest, oramai ricercato anche in campo internazionale. Bene, ne parleremo ancora nel nostro prossimo bollettino! Adesso bisogna prepararsi per gli appuntamenti di giugno che ci vede protagonisti della prima manche del nostro **Contest CW** e a seguire, un appuntamento importante in campo naval, il **MUSEUMSHIPS WEEKEND**. Mi preme sottolineare, il nostro primo concorso dedicato alla più bella QSL dell'ARMI, a seguire in queste pagine del "Bollettino" troverete il regolamento e lo stesso sarà inserito sulla pagina web del nostro sodalizio e su quella di Facebook. E' irrisorio ricordare di partecipare tutti, sarà piacevole visionare e far vedere i vostri capolavori di QSL, un biglietto da visita che non può mancare negli ottimi "Naval Old Man" che siete. L'appuntamento è con il prossimo bollettino che sarà on-line presumibilmente la terza settimana di Maggio.



Buona lettura a tutti... 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 **Marzo** e la prima metà di **Aprile** 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.

PQ0T/mm: E' il nominativo speciale della spedizione sull'isola di Trinidad ad opera di PP5BZ Fabio, PP5JD Jaime, PY3FJ Jacobus, PY3MM Miguel e PY3OZ Claudio. Sono partiti giorno 30 marzo 2015 a bordo del pattugliatore oceanico "Patrol Boat Oceanic ARAGUARI" della Marina Brasiliana, e sono arrivati a Trinidad & Martin Vaz Island giorno 2 aprile 2015. Durante la navigazione sono stati attivi con il nominativo speciale /MM. Le operazioni dall'isola sono durate sino al giorno 4 aprile 2015. La QSL via manager PP5BZ (diretta o bureau).



FM4QH/mm: Laurent Vandenbroucke e sua moglie Sylvie a bordo del loro catamarano "sy ALOUETTE 42" si trovano tra le isole Martinica e ST. Vincent e Grenadine (Mar dei Caraibi), attualmente stanno veleggiando. Sono particolarmente attivi in radio e utilizzano il loro catamarano per trasportare turisti. Hanno un blog molto interessante e ricco di foto, potete visionarlo al seguente indirizzo: www.alouette42.blogspot.fr. Per la QSL potete inviarla via QRZ.COM

SP5LJP/mm: Capitano Marek Bala, è il comandante della nave VOS RUNNER una "Emergency Response and Rescue Vessels" e lavora nella zona delle piattaforme petrolifere nel Mar del Nord (Lat. 58°21'N - Long. 000°47'E). E' molto attivo in ra-

dio, lo si ascolta soprattutto in 20 metri in CW, quasi sempre dopo pranzo intorno alle 13:30 utc. Per la QSL potete inviarla via bureau oppure diretta al seguente indirizzo: Marek Bala - Radna 12/22 - Warszawa 00-341 Poland.



KF5WJD/mm: James L. Deano, è il marconista a bordo di una nave per lo stoccaggio e l'estrazione di petrolio nel Golfo del Messico, la "FPSO HELIX PRODUCER I", la nave si trova attualmente a circa 175 miglia a SSW di New Orleans (Louisiana). Opera principalmente in fonia ed utilizza il sistema Furuno del GMDSS. Per chi fosse riuscito a collegarlo la QSL va inviata al seguente indirizzo: James L. Deano, JR - 814 Chene Dr. - Houma, LA 70364 USA



Altre stazioni in marittimo mobile sono state segnalate in questo periodo (dal 18 marzo 2015 al 17 aprile 2015), ecco di seguito i nominativi:

F5MYK - RW3LG - UA6GO - G3SED - UT1FG - ON5-VA - WP4OTZ - UR7FM - UR5ZQG - SP1ST - WQ3W - UR6IR - OE3PKW - YO4RYU - HT1FG - RX6CB .

NOTIZIARIO DEI MARINAI

CONTEST SANTA BARBARA 2014 - CLASSIFICA FINALE

di Carlo Avallone - IZ0EGC (MI073) - Coordinatore Sezione ARMI - Golfo di Gaeta

Ecco di seguito la classifica finale del Contest di Santa Barbara 2014. Il premio, per ciascuno dei primi classificati, consiste in 1.000 qsl a colori da personalizzare, previo invio bozza a **QSLITALY**. Emilio Fagnoli, IZ0NNI (QSLITALY) è lo sponsor

ufficiale del Contest di Santa Barbara, è socio attivo della sezione ARI "Basso Lazio" e della sezione ARMI "Golfo di Gaeta". Per contattarlo potete scrivere alla sua email: **iz0nni@qslitaly.it**. Le spese di spedizione sono a carico del vincitore.

CLASSIFICA NAVAL CW

POSIZIONE	NOMINATIVO	PUNTI
1°	LY2MM - MI426	101.048
2°	I2AZ - MI060	81.620

CLASSIFICA NAVAL SSB

POSIZIONE	NOMINATIVO	PUNTI
1°	IK5IWU - MI910	1.890
2°	IT9NSL - MI1051	121
3°	IT9EYV - MI1157	70

CLASSIFICA NAVAL MIXED

POSIZIONE	NOMINATIVO	PUNTI
1°	IK5TBI - MI349	1.029

CLASSIFICA INDIPENDENTI SSB

POSIZIONE	NOMINATIVO	PUNTI
1°	IK7XTA	4.485



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 Giaccioia	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 Iudicibus
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



ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2015 - CLASSIFICA

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

CLASSIFICA DEFINITIVA DELLE STAZIONI RADIO COSTIERE

POSIZIONE	NOMINATIVO	PUNTI
1	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	3460
2	II1IGG - MARITELE GENOVA	3297
3	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA (SR)	2393
4	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	2139
5	II0IDR - MARITELE ROMA	1170
6	II1ICS - MARITELE LA SPEZIA	971
7	II9ICF - MARITELE MESSINA	834
8	II5IDK - MARITELE LIVORNO	789
9	II0ICH - MARITELE LA MADDALENA	447

SSB

POSIZIONE	NOMINATIVO	PUNTI
1	II1IGG - MARITELE GENOVA	1650
2	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA (SR)	1444
3	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	861
4	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	820
5	II9ICF - MARITELE MESSINA	792
6	II0IDR - MARITELE ROMA	564
7	II5IDK - MARITELE LIVORNO	527
8	II0ICH - MARITELE LA MADDALENA	211
9	II1ICS - MARITELE LA SPEZIA	31

CW

POSIZIONE	NOMINATIVO	PUNTI
1	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	1881
2	II1IGG - MARITELE GENOVA	1417
3	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	1102
4	II1ICS - MARITELE LA SPEZIA	940
5	II0IDR - MARITELE ROMA	416
6	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA (SR)	397
7	II5IDK - MARITELE LIVORNO	243
8	II0ICH - MARITELE LA MADDALENA	116
9	II9ICF - MARITELE MESSINA	42

RTTY/PSK-31

POSIZIONE	NOMINATIVO	PUNTI
1	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	759
2	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA (SR)	552
3	II1IGG - MARITELE GENOVA	230
4	II0IDR - MARITELE ROMA	190
5	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	176
6	II0ICH - MARITELE LA MADDALENA	120
7	II5IDK - MARITELE LIVORNO	19
8	II1ICS - MARITELE LA SPEZIA	0
9	II9ICF - MARITELE MESSINA	0



"Un lieto evento per II0IDP!"

Anche quest'anno l'Italian Navy Coastal Radio Station è giunta al termine coinvolgendo diverse migliaia di operatori radio.

Per il Team di II0IDP reduce da un terzo posto nella scorsa edizione, il 2015 si è aperto in modo sobrio, pensando unicamente a costituire un gruppo allargato, che potesse offrire una buona chance di vittoria rispetto alla scorsa edizione.

Proprio seguendo questa filosofia, il Team di IDP è giunto meritatamente alla vittoria finale, questa volta giocata al cardiopalma, come non accadeva da tempo.

Gli artefici di questa meritata vittoria oltre che condividere la stessa con tutto il Team che si è adoperato in perfetta sincronia per l'allestimento della sala radio, le fasi preparatorie relative all'ottenimento delle rispettive autorizzazioni prima Militari e Ministeriali, e delle installazioni poi del parco antenne nonché delle radio e dei rispettivi computer, oltre che della fattiva disponibilità ad operare come in regime di H12 sono infatti facilmente riconducibili a Patrizio IS0FQK, ed al nostro "carro armato" macina QSO Gianni IS0IGV, che anche se con fortissime limitazioni dovute alla sue precarie condizioni di salute, ha fornito anche quest'anno il suo generosissimo contributo, per l'ottenimento del miglior piazzamento.

Anche se spesso quest'anno la propagazione non

ci ha assistito per tutta la durata del Contest, appena si è presentata la favorevole opportunità, sia i "veterani" che le "nuove leve", di operatori radio, hanno saputo subito cogliere il momento, per macinare quanti più QSO possibili, senza lasciare nulla di intentato, ben consci che come nel 2010 (dove abbiamo perso per appena 34 QSO in meno....!!!) e recentemente nel 2014 (dove invece un mio errore madornale con il computer a mandato in fumo una vittoria sicura), anche un solo punto poteva fare la differenza.

Con questo spirito quindi abbiamo gareggiato tutti assieme, dimostrando una sinergia tra le parti, che ha determinato il 9 Aprile scorso la conferma della vittoria del Team di II0IDP.

Grazie a questo bellissimo risultato il giorno 10 Aprile alle ore 10.00 presso la Base di Sant'Ignazio a Cagliari il Team di II0IDP alla presenza del Comandante in Capo del Comando Supporto Logistico Marina Militare di Cagliari e Vice Comandante Marittimo Nord per l'Area Sardegna Contrammiraglio Edoardo COMPIANI, assistito dal Direttore del Centro TLC - Comandante C.F. Angelo DONZELLO e dal Capo Nucleo Operativo Luogotenente Bartolomeo CENEDESE, si è svolta la cerimonia relativa alla consegna dei Crest, e degli Attestati ai rispettivi operatori del Team ARMI.



Il cerimoniere di turno è stato il nostro Gianni ISOIGV che per l'occasione ha relazionato il Contrammiraglio Edoardo COMPIANI, sull'operato del Team relativi ai 3460 contatti realizzati, che hanno riguardato tutte le parti del globo. Gianni IGV, ha poi provveduto alla consegna della lettera inviata all'Ammiraglio da parte del Coordinatore Nazionale Alberto MATTEI.

L'Ammiraglio dopo aver letto la lettera del Coordinatore Nazionale IT9MRM, ha ringraziato ed ha

dimostrato il suo interesse nonché il suo apprezzamento per l'ottimo piazzamento del Team specie nella modalità CW per la gioia di Gianni ISOIGV, Andrea ISOUTA, Franco ISO SZU, e Patrizio ISO FQK condividendo con loro la gioia per il bellissimo mondo della telegrafia.

L'incontro è poi proseguito con la consegna a nome di tutto il Team delle foto della Stazione dei Cappuccini di Ancona, all'Ammiraglio ed al Centro TLC Sant'Ignazio, in segno di riconoscimento per la loro squisita collaborazione nei confronti di tutto il Team IDP.

In finale sono stati consegnati gli attestati di partecipazione a tutti i gli operatori del team per la loro partecipazione all'INCRS 2015.

Ha fatto da cornice alla bellissima giornata, un breafing alquanto apprezzato da tutti i partecipanti all'evento.

In conclusione, alle 11.50 l'Ammiraglio nel congedarsi da tutti noi, si è augurato di poter condividere anche per il prossimo anno una analoga festa.

Cercheremo di non deluderLa Ammiraglio...!!!

Viva la Marina, Viva l'A.R.M.I.



Arrivo del Contrammiraglio COMPIANI, Comandante del Supporto Logistico di Cagliari, accolto dal Direttore di Maritele Cagliari, C.F. Donzello



Scambi di doni tra il Coordinatore Dipartimentale Area Isole - IS0IGV Gianni con il Contrammiraglio Edoardo COMPIANI - Comandante Supporto Logistico di CagliariI.



Negli anni scorsi ho visto l'interesse e il successo che l'attivazione della vecchia stazione costiera della Marina Militare, IGG MARITELE di Genova hanno suscitato, per cui anche questo anno ho deciso di chiedere nuovamente il nominativo speciale al Ministero per lo Sviluppo Economico.

Premetto di lavorare solamente ed esclusivamente in telegrafia, per regolamento occorre operare anche in fonìa e modi digitali perciò dovevo trovare degli operatori in questi due modi.

Ho sparso la voce nella sezione di Milano e immediatamente ho trovato alcuni volenterosi:

IK2GWH Paolo, IU2CIQ Emanuele, IW2CTQ, Maurizio, IZ1GJK Maurizio da Genova, il loro compito era di operare in CW, SSB, RTTY e modi digitali.

Attorno al 20 gennaio ho inoltrato la domanda al ministero ed è cominciata l'attesa.

A fine febbraio ho telefonato a Roma chiedendo informazioni sullo stato dell'autorizzazione, la ben nota voce glaciale e cortese mi ha risposto dicendo che la mia domanda non era ancora arrivata!

E' intuibile il mio smarrimento, ho telefonato all'amico Alberto, IT9MRM, che mi ha tranquillizzato dicendo semplicemente che c'era ancora tanto tempo davanti a noi e perciò di avere pazienza. Mi sono messo l'animo in pace e ho ripreso ad aspettare e, miracolo!!!!!!!, alcuni giorni prima dell'inizio del diploma è arrivata l'autorizzazione.

Questa volta desidero fare una piccola digressione alla solita relazione ufficiale, inserirò le mie riflessioni personali su ogni collega e di seguito aggiungerò le loro risposte e sarà divertente leggerle e confrontarle.

Paolo, IK2GWH, è stato il più compassato di tutti, non si è sbilanciato in grandi lodi ma ho capito chiaramente che si è molto divertito operando in CW. Qui ho il suo commento:

Giuseppe, ti ringrazio per avermi definito "il più compassato di tutti". Credo che moglie e figli avrebbero qualcosa da ridire: mi sono cimentato, e non lo facevo da molto tempo, anche in SSB e nei momenti di pile-up sono stato richiamato all'ordine più volte perchè gridavo come un dannato..... Mi prenoto fin da ora per il prossimo turno. Ciao

Emanuele, IU2CIQ, ha esternato la sua soddisfazione per avere preso parte a questa attivazione in SSB e mi ha segnalato che le chiamate fatte in RTTY sono state numerosissime, ma con scarsi risultati, mentre il modo PSK31 ha dato ottimi risultati. La sua risposta è stata lapidaria:

Per me ok. Ciao

L'amico Maurizio, IW2CTQ, è stato il più entusiasta di tutti, impiega una canna da pesca come antenna sporgente da un balcone al quinto piano di una casa ubicata nell'hinterland milanese. Rubando parecchie ore al sonno ha ottenuto dei risultati incredibili per la sua modesta attrezzatura e sollevando anche dei buoni pile-up. Questo è quanto dice e mi inorgoglisce:

Direi.... OTTIMO...! Da parte mia entusiasmo e voglia di operare non sono mancati... la canna da pesca ha funzionato ottimamente e i rapporti ricevuti non sono mai stati sotto il 9+10.... Grazie ad una buona propagazione in quei giorni... ho cercato di raggiungere ogni angolo

del globo operando nelle varie bande... E' stata una bellissima esperienza che... se richiesto... rifarò ben volentieri e... in caso contrario.... opererò con il mio nuovo MI gentilmente rilasciatomi dalla ARMI... e di cui vado assolutamente fiero! Alla prossima esperienza...! IW2CTQ

L'altro amico Maurizio, IZ1GJK, di Genova, anche lui molto entusiasta e super impegnato nel suo lavoro, ha ottenuto risultati splendidi rubando ore al sonno e impiegando un'attrezzatura modesta e da una posizione non proprio felice. Il suo entusiasmo è stato tale che si è già prenotato per l'attivazione del prossimo anno. La sua risposta è stata questa: *Carissimo Giuseppe, ti prego di scusarmi per il ritardo ma come ti avevo già detto al telefono tutto ciò che fai è per me già vistato con un "OK".*

Voglia aggiungere ancora questa nota, questo diploma è oramai ben conosciuto, nel suo piccolo gode del favore dei cacciatori di diplomi ed è ricercato dai colleghi di ogni continente in modo particolare, da quelli russi. Ad ogni chiamata si genera un buon pile-up non certo a livello di DX-pedition ma comunque di una certa consistenza e capace di dare emozioni e soddisfazioni. Ricordo che nei primi anni sentivo una certa diffidenza nei corrispondenti e spesso mi veniva richiesto il QTH ma dicendo *".....to remember the old italian Navy Radio Station IGG MARITELE in Genova"* veniva dissipato ogni dubbio sull'autenticità della stazione.

Come conclusione posso dire che abbiamo puntato su CW per collezionare punti, i risultati ci hanno dato conferma che la nostra strategia è stata pagante, una punta di rammarico per avere toppato il primo posto per una manciata di QSO però non dobbiamo dimenticare che una stazione Jolly è privilegiata e il mondo intero le dà una caccia spietata, un solo QSO vale oro e regala anche un moltiplicatore. Quest'anno non devo segnalare casi ostinati di interferenze deliberate come succedeva negli anni scorsi. L'impiego del nominativo IGG da parte di persone di estrazione civile, come può essere un radioamatore, veniva osteggiato da parte di una certa corrente di meschini malpensanti. Probabilmente il successo raggiunto dall'*"Italian Navy Coastal Radio Stations Award"* è tale che ha annullato l'animosità di questi detrattori. Al prossimo anno!



ARMI CW CONTEST

<http://www.assoradiomarinai.it>

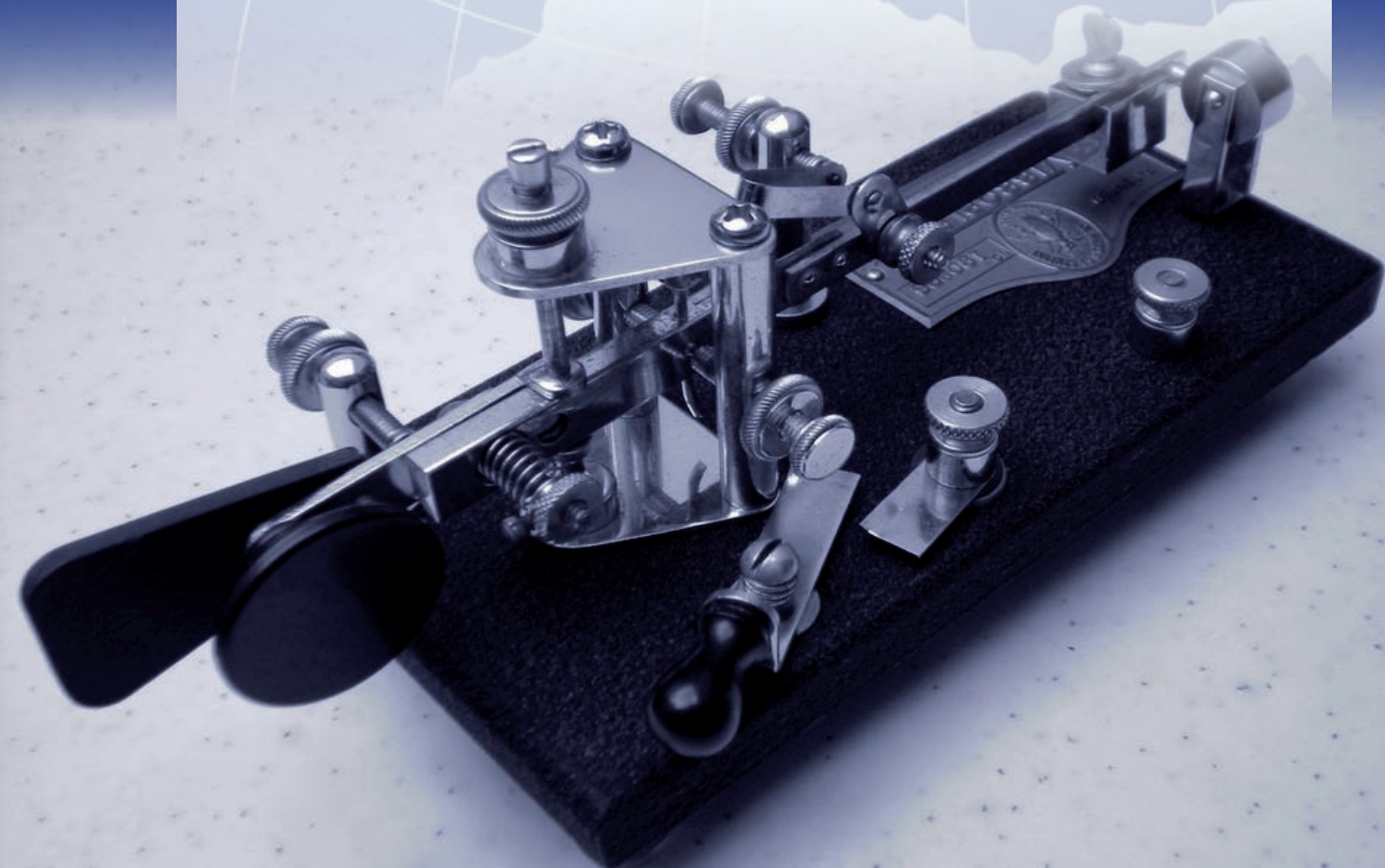
**21 GIUGNO
&
25 OTTOBRE
2015**

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!



Naufragio e affondamento, l'insidia del cloruro di metile. Giugno 1940.

Adriano Tovo, sommergibilista silurista del Macallé, così scrive sul suo diario alla data del 9 giugno 1940 (il giorno prima dell'entrata in guerra dell'Italia). Siamo a Massaua in Mar Rosso, Eritrea, Africa Orientale Italiana:

"Ho ultimato la regolazione dei siluri, la mia gente è stanca, sdraiati sotto la tenda di bordo, con la stoffa zozza ci togliamo il grasso dei siluri che unge quasi tutto il corpo. Il sudore gronda abbondante dalla nostra pelle quasi nera, ormai stracotta dai raggi solari più simili a pungenti aghi. Una doccia? Soltanto un sogno! Non c'è acqua. Tuffarsi nel mare? Il lichene non ci darebbe pace. E' la vita di ogni giorno. E' la vita del sommergibilista in Africa, è la più nera delle vite che un uomo possa condurre su questa terra Sono stanco, stanco di tutto, sogno ad occhi aperti l'Asmara. Asmara! Asmara! Dove sei? Mandami un po' della tua aria fresca, mandami il sollievo accompagnato da una delle tue donne che tanto desidero..."

E' una sintesi efficace di cosa significhi trovarsi a presidiare "i confini dell'Impero". Una realtà disagiata che si animerà subito, entrando in azione.

Quasi tutti i resoconti di guerra in forma di diario difficilmente sono stati redatti giorno per giorno, e più realisticamente sono stati scritti dopo, in base alla memoria. Da qui la conseguenza che alcuni diari possano differire tra loro, soprattutto nella dinamica e sequenza, mentre i particolari più minuti (di cui il testo di Tovo è ricco) sono interessanti per conoscere la realtà operativa. Anche senza conoscere le esatte disposizioni dell'epoca, è certo che fosse sconsigliabile, per non dire proibito, tenere traccia scritta delle attività, essendovi sempre il rischio che cadessero in mani nemiche. Era già difficile distruggere i documenti di bordo e ci mancava

solo che ve ne fossero copie in giro sul battello. In genere i racconti venivano ricostruiti a distanza di tempo, dopo la guerra, verificandoli anche con i rapporti ufficiali, se c'erano. Nel caso del Macallé i superstiti si ritrovarono praticamente nudi e per loro contava più l'acqua che un foglio di carta.

Delle drammatiche vicende esiste anche un resoconto, da parte dell'Ufficiale di Rotta Sandroni, che è stato inserito nel libro "Odissea di un sommergibilista", con alcune differenze rispetto al diario di Tovo, che commentiamo in seguito.

Prima di proseguire, diamo solo alcuni cenni per capire il contesto.

La colonia dell'Africa Orientale Italiana era sia una realtà da proteggere che una base in posizione strategica rispetto al traffico navale tra Mediterraneo e Oceano Indiano: si poteva attaccare il traffico nemico e proteggere il proprio fin nell'oceano. Ma la decisione di entrare in guerra con la Gran Bretagna nel 1940 rendeva intransitabile il Canale di Suez, isolando la colonia senza possibilità di aiuti dalla madrepatria. Il nemico non aveva problemi nel far affluire altre navi, mentre le forze presenti non potevano essere aumentate né ricostituite, in caso di perdite. Se si pensava di sfruttare la posizione in modo offensivo, conveniva pertanto agire al più presto, prima che il rapporto di forze divenisse svantaggioso.

Le forze navali italiane erano però limitate, con una nave coloniale, 7 caccia superati, Mas, e 8 sommergibili, che teoricamente costituivano l'arma più moderna e temibile.

Nonostante una richiesta del Vicerè, il Duca d'Aosta, lo Stato Maggiore non aveva voluto aumentare le forze, per non sottrarle al teatro principale mediterraneo; rimaneva tuttavia l'idea di impegnare il nemico ovunque fosse possibile. Ai sommergibili italiani presenti in Mar Rosso fu chiesta quindi una immediata azione offensiva, appena dopo l'entrata in guerra. Così il Macallé salpò per Port Sudan, Galvani per Oman, Ferraris per Gibuti, Galilei per Aden, e pochi giorni dopo Torricelli, Perla, Archimede, Guglielmotti (praticamente tutti).

In missione di guerra.

"Alle dieci posto di manovra. Il comandante Alfredo Morrone arriva, lancia uno sguardo veloce a tutto l'equipaggio schierato a poppa e dice: Nostromo, pronti a mollare. Ognuno raggiunge il proprio posto, c'è un'aria di mistero, un'aria insolita. Molla a poppa, molla a prua, pari avanti adagio, tutta la barra a dritta. I primi giri dell'elica creano una scia di poppa, lascia la banchina..."

Il sommergibile Macallé con i suoi motori elettrici silenziosamente esce dal porto di Massaua. Pare che scivoli in questo mare piatto, a vederlo sembra una grande massa di olio. Sono le dieci e venti, al largo un po' di ventilazione ci fa rivivere, ma è il venticello prodotto dalla velocità del sommergibile perché di vento vero e proprio non ce n'è. Alle ore quattordici pronti per l'immersione, ma dove andiamo? Nessuno sa dove. Alle quattordici e trenta immersione.. Sempre più buio. Sul da farsi, in immersione nulla si sa, nulla si vede, solo il comandante guida il battello e i suoi uomini.

Ore ventidue, aria all'emersione, c'è una brezza tesa, che delizia! Si respira a pieni polmoni, si fumano sigarette una dietro l'altra. Fumare, fumare. Sono otto ore che non si fuma, otto lunghe eterne ore! Si inizia la carica degli accumulatori. Un motore diesel per far girare un'elica e spingere il sommergibile, un altro per il dinamotore che darà la carica agli accumulatori che a loro volta faranno funzionare i motori elettrici per la propulsione in immersione. In immersione non si può sprecare aria per la combustione dei motori, per questo motivo si naviga con motori elettrici che non hanno bisogno di ossigeno.

Alle ventitré, franco dalla guardia mi sdraio in cuccetta. Un rapido pensiero a mio padre, ai miei fratelli e alla mia povera madre defunta. Uno storpiato segno di croce residuo di una fede ormai vacillante ma ancora presente. Mi prende il sonno mentre il Macallé naviga verso ignota destinazione."

10 giugno 1940: entrata in guerra.

"Alle ore cinque immersione, monto di guardia presso la mia camera lancia siluri, sono ormai le dieci e la quota è di sessanta metri sotto il pelo dell'acqua. Il Macallé è in linea di navigazione perfetta, il suo assetto lo fa sembrare immobile come posato su due cavalletti. Improvvisamente l'interfonico: Attenzione! Tutta la gente in camera di manovra. Il Secondo di bordo dà l'attenti, è il Signor Napp, Tenente di vascello e presenta l'equipaggio al Comandante. Attimi di silenzio, silenzio di tomba, tutto è fermo a bordo. Noto il tic tac dell'orologio,

parla Morrone. La sua voce è ferma, il suo sguardo tiene a bada quarantaquattro uomini. Ragazzi!... Da questo momento siamo in guerra! (non si sente il respiro di nessuno) Contro l'Inghilterra, scrupolosamente faremo il nostro dovere! Che il destino della Patria salga ai massimi allori. So perfettamente, e ne sono sicuro, che tutti mi seguirete fiduciosamente. Le nostre famiglie ci seguono con il loro pensiero e ci benedicono. Siate sempre sereni e soprattutto calmi. Per il Macallé, per l'Italia, per noi tutti, in bocca al lupo! Viva il Re! Evviva! Rispondiamo con slancio.

Ognuno ai propri posti! Tovo e Manfredini, approntate i siluri al lancio, distanza tremila metri, profondità tre metri, angolazione a zero, appena pronti avviate. Signorsì! Alle dodici pronto! Pronto! Camera di manovra? Tutti i siluri pronti al lancio. Noto nel volto della gente uno sguardo mutato, sono più seri, le loro espressioni par che dicano: ho da fare qualcosa. Si naviga in rotta per Porto Sudan."

Porto Sudan, 11 giugno 1940.

"Alle cinque immersione, siamo davanti all'uscita del porto, quota periscopica otto metri, il mare è piatto, la visibilità al periscopio è limpida, l'occhio del Macallé non vede anima viva. Gregorio un mio silurista milanese mi chiede: ma quando esce questo Incrociatore?

Calma Gregorio gli dico, ci vuole pazienza, nella guerra di Spagna per tre settimane a diciotto ore di immersione al giorno ho atteso davanti a Cartagena uno scafo da pizzicare. Arrivò finalmente, era il Ciurruca un caccia da duemila tonnellate, due " chiodi in pancia e addio Ciurruca, calma Gregorio, verrà perché lo sento.

Zigzaghiamo tutto il giorno. Nulla all'orizzonte! I sommergibilisti non perdono mai la calma, sanno attendere, altrimenti guai, diventerebbero pazzi in breve tempo. Io sono vecchio della vita d'agguato, la guerra di Spagna mi ha ben allenato.

Alle ore ventuno aria all'emersione. Ora non si può più andare in coperta tutti insieme, i portelli sono sempre chiusi, il battello è pronto ad una eventuale immersione rapida, soltanto quello della torretta è aperto per favorire l'aspirazione dei motori. La plancia è piccola. In navigazione di superficie in torretta c'è il comandante, quattro vedette e un timoniere, sono già troppi per lo spazio che offre. Così a turno, uno alla volta per cinque minuti si sale a prendere una boccata d'aria. Inspirazioni profonde a pieni polmoni, aria, aria pura, che delizia! E' il mio turno, fumo una sigaretta, tenendo la brace chiusa nel palmo della mano, la brace potrebbe tradirmi, nel buio si vede a distanza. Il Secondo Napp fa assemblea in camera di manovra, un breve discorsetto, poi dà l'attenti e fa cenno all'Ufficiale di rotta, signor Sandroni, di iniziare la preghiera del Marinaio."

13 giugno: Cloruro di metile, un nemico silenzioso.

"Attenzione! Attenzione, l'interfonico chiama la mia sezione poppiere. Poppa, parla camera manovra. Tovo in camera di manovra.

Mi dirigo al centro, il Comandante: Tovo siamo con i locali in pressione, compressore di poppa in moto. Perché dà a me questo ordine? A prora c'è un capo silurista... non discuto e mi avvio a prora, cosa vedo? Le nove persone destinate in questo locale sdraiate a terra, chi con le mani legate ad una maniglia fissa, altri con gli occhi stralunati, altri dormienti. Cosa succede? Manfredini che ti piglia? Marchetti! Marchetti parlo con te, che cosa fai? Questo mi risponde con una risata e gesticola con le mani. Santo cielo qui sono tutti impazziti! Non riesco a rendermi conto di cosa possa essere accaduto. Metto in moto il compressore, porto la pressione regolare affidandomi al barometro, richiudo la paratia stagna e ritorno in camera di manovra. Incontro subito con lo sguardo il Comandante, non riesco a pronunciare parola che mi fa cenno di tacere, mi accosto, mi fissa un attimo negli occhi, china due o tre volte la testa e sotto voce mi dice: cloruro di metile!

(Nota: nel diario è scritto erroneamente "clorugo di metilla", forse a causa dell'uso solo verbale del termine, poi meglio conosciuto e visto scritto in seguito). I condizionatori d'aria servono a ridurre la temperatura ambiente e per ottenere tale risultato, nel complesso di questa macchina, ci sono anche le bombole di cloruro di metile, questo gas è indispensabile per ottenere il raffreddamento dell'aria ma una sua fuoruscita può essere mortale. Non c'è sistema per trovare la perdita di questo gas perché è invisibile, incolore, inodore, agisce sull'uomo lentamente provocando sonnolenza, poi pazzia e con l'abuso la morte! Nove uomini sono destinati a prora, nove pazzi adesso lottano e giocano con la morte!

La missione continua, il condizionatore è stato fermato, la bombola del gas si è ormai esaurita, il suo effetto non si è smentito. La temperatura sale, abbiamo al termometro quarantanove gradi. Una follia."

Purtroppo non era la prima volta che si manifestavano i nefasti effetti del gas, ci sarebbe voluto il freon. Dopo vari incidenti e intossicazioni, dalla primavera 1939 la pericolosità era nota ma venne sottovalutata, pensando che non si raggiungessero concentrazioni eccessive ed esposizioni prolungate; oltretutto la guerra giunse prima del previsto, senza rimedi al pericolo. Ma, a differenza delle esercitazioni, in guerra le sollecitazioni agli impianti erano maggiori con possibili perdite nascoste; inoltre la permanenza in immersione e in atmosfera inquinata aumentò considerevolmente, con più gravi conseguenze sulla salute e sulla lucidità di tutto l'equipaggio. Peraltro lo spegnimento prudenziale dell'impianto avrebbe fatto salire la temperatura interna a livelli insopportabili.

Se per necessità bisognava prolungare l'immersione, gli effetti del gas diventavano letali, fino a follia irreversibile, talvolta mortale. Tutti, marinai e ufficiali, erano esposti all'avvelenamento: potevano compiere errori e prendere decisioni sbagliate. Vi furono alcuni casi di incaglio ed è difficile dire se furono causati solo da scarsa conoscenza degli infidi fondali o anche da errori di valutazione e di rotta,

indotti dagli effetti del gas. A questo grave pericolo si sommarono condizioni ambientali sfavorevoli, alte temperature, fondali bassi e insidiosi, effetti dei monsoni, che rendevano problematico l'impiego delle unità subacquee in Mar Rosso nelle severe condizioni di guerra.

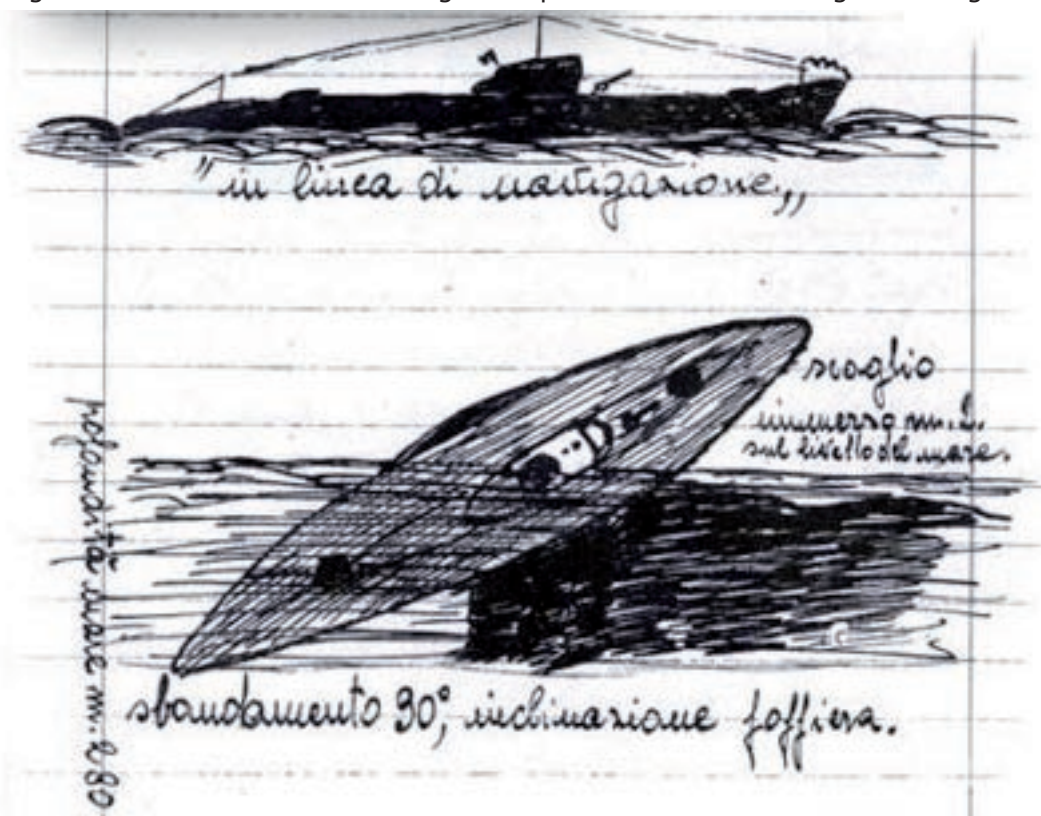
L'Archimede dovette interrompere la missione per gravi intossicazioni a tutto l'equipaggio, trenta colpiti dalla follia, di cui 4 morti prima del rientro e altri 2 in seguito. Il Galilei, sottoposto a caccia antisom dopo un siluramento, fu costretto a rimanere in immersione, con effetti di intossicazione, e una volta riemerso fu attaccato dalle unità nemiche, avendo la peggio (uccisione di tutti gli ufficiali) con successiva cattura del battello, compresi forse dei documenti. Resta il dubbio che questo abbia favorito l'intercettazione da parte britannica causando gli affondamenti del Torricelli il 23 e del Galvani il 24. Il piccolo Perla ebbe molti casi di intossicazione con allucinazioni e manifestazioni di follia, venendo anche sottoposto a caccia antisom. Emerso successivamente si incagliò, sostenne uno scontro a fuoco con un caccia britannico, e un attacco aereo. L'equipaggio fu salvato e anche l'unità venne disincagliata e recuperata in seguito (riparato, all'abbandono della zona, riuscì con gli altri tre sommergibili sopravvissuti a compiere il periplo dell'Africa fino a Bordeaux).

In sintesi, nelle prime settimane di guerra venne perduta o messa fuori combattimento la maggior parte dei sommergibili del Mar Rosso.

Tornando al sommergibile Macallé, secondo il resoconto dell'Ufficiale di rotta Sandroni, vi erano stati prima sintomi più lievi, inizialmente attribuiti ad avvelenamento da cibi guasti, vanamente curati con il latte. Anche il Comandante alternava momenti di lucidità a malesseri. Altra differenza tra i due resoconti è l'agguato a Port Sudan che nel diario di Sandroni non sarebbe avvenuto, perché l'incaglio avvenne nell'avvicinamento. Sandroni attribuisce al cielo coperto l'impossibilità di aver fatto un preciso punto astronomico e quindi (dovendo cercare riscontri a terra) che sia stato confuso, nel buio e nell'uniformità della costa, un faro con un altro più a nord, ritenendo che le pericolose secche fossero finite. In sostanza non si trovavano dove pensavano di essere...



La rotta approssimata di avvicinamento a Port Sudan in cui venne incontrata la secca.



Il disastro

Notte del 15 giugno, ore 2.30 Stiamo caricando gli accumulatori, siamo lontani da Port Sudan di circa quaranta miglia, l'atmosfera è un po' fosca, una brezza tesa increspa il mare producendo piccole onde spumeggianti, nel mar Rosso c'è molta fosforescenza dovuta alla presenza di abbondante plancton, a volte addirittura sembra che ci sia terra di prua, altre volte invece è schiuma bianca.

Un fortissimo colpo arresta il Macallé che sbanda sul lato sinistro, sbanda rapidamente, i "massimi" scattano, la luce si spegne, non ritorna orizzontale. Ma che succede? Mi sveglio di soprassalto, sono scaraventato per terra dalla mia cuccetta, accuso un forte colpo al fianco... sento che mi scorre qualcosa di caldo giù fino alla gamba, porto la mano alle labbra, sangue. Luce, luce di sicurezza, accendete la luce di sicurezza!...Dentro la poppa siamo in tredici..."

"Vado all'interfonico e chiamo col 'generale': camera manovra a plancia, camera manovra a plancia, sempre lo stesso appello infinite volte poi finalmente una risposta. Qui plancia parlo con camera di lancio addietro? Riconosco la voce del Comandante. Tovo! Tovo! Parla Tovo? Sì Comandante sono io. Tieni la gente calma, non c'è alcun pericolo, abbiamo picchiato contro uno scoglio, ci sono feriti? Do uno sguardo ai miei compagni, mi fanno cenno di no, rispondo: no signore, nessun ferito. Perdo sangue sul lato sinistro, sino alla caviglia è tutto rosso.

Bene, risponde il comandante, mettetevi gli autorespiratori Davis e state pronti per la fuoriuscita se sarà necessario. In ogni locale, in base al numero delle persone ci sono le maschere, a parte la fatalità per cui un marinaio che doveva essere in camera di manovra, si trovava a poppa.

Do l'ordine di mettere le maschere e non mi accorgo di essere senza. Di Nunzio mi porge la sua, non l'accetto, penso che non servirà a nessuno. Grazie Di Nunzio, ammiro il tuo gesto. Afferro uno straccio, uno dei tanti che si trovano sulle navi per asciugarsi le mani dall'olio e dal grasso e mi asciugo il sangue riuscendo a stagnare la ferita che mi ero provocato contro un maledetto stipetto nel momento del rovesciamento. La sezione di prua è fuori acqua, il centro del portello della camera di manovra è al livello del mare. Noi di poppa siamo immersi per dodici metri dalla chiglia al pelo dell'acqua. Tutti escono dal sommergibile, il mio locale, la poppa, ha la paratia chiusa e non si può aprire. Data la posizione scomoda lavoriamo male, cerco in tutti i modi di aprire il portello e ci riesco con una serie di movimenti acrobatici. Sospendendomi ai volantini e alle trasmissioni riesco ad arrivare con gli altri sino alla camera di manovra, prendo la maschera disponibile, la garitta di salita è quasi orizzontale, cammino con le gambe e con le mani, prendo una chiave, batto alcuni colpi. Di fuori mi rispondono, capisco che quello è il portello centrale e che sta giocando col livello del mare, faccio arrivare tutta la gente in contro torretta e chiudo il contro portello inferiore mentre do un ordine: ragazzi calma! Maschere in funzione. Picchio ripetutamente al portello superiore e vedo che il volantino di chiusura si muove finché si apre. Una provvidenziale colonna d'acqua del diametro di sessanta centimetri ci casca sulla testa allagando il nostro piccolo locale. I polmoni della gente con l'autorespiratore inspirano e respirano rumorosamente aria del polmone di gomma della maschera come fossero delle macchine, appena completato l'allagamento fuori! Mi tolgo il facciale ed il boccaglio. Aria! Aria pura nuovamente."

"Il ventre del Macallé sinistrato fa da coperta, è buio, non si vede terra, riusciamo dopo tremendi sforzi a mettere in mare il battellino situato nell'intercapedine di prora. Il Comandante fa una nota di S.O.S. chiama il radiotelegrafista e gli dà l'ordine di tentare una trasmissione. Il S. Capo R.T si chiama Sergio Ursino che dimostra una certa indecisione nell'eseguire l'ordine, certamente è pericoloso ridiscendere in quella tomba.

Capisco la situazione e l'importanza di quella trasmissione per cui chiedo il permesso di accompagnare il Sotto capo R.T. Il Comandante Morrone battendomi una mano sulla spalla: lo sapevo Tovo che saresti stato il primo.

Rimettiamo al posto le maschere, in una mano un fanale stagno, due persone aprono il portello, noi ci infiliamo e poi il portello viene richiuso alle nostre spalle.

Camminiamo strisciando nella garitta allagata fino al contro portello, lo apro e scarico tutta l'acqua in camera di manovra, una capacità di circa quattro metri cubi (quattromila litri). Ci dirigiamo verso la sala radio ma la convertitrice è allagata quindi la trasmissione non può essere effettuata, torniamo indietro ripetendo al contrario le stesse operazioni fatte durante la fuoriuscita.

Il Comandante dopo dieci minuti mi dice che devo tornare nel quadrato ufficiali e portare su le cassette con i segreti di guerra, bisogna immediatamente affondarli prima che all'alba il nemico ci scorga e facendoci prigionieri s'impossessi dei "riservatissimi". Affondiamo le cassette dei segreti. In questo secondo viaggio prendo dal mio stipetto la fotografia di mia madre, sfondo con un calcio la vetrinetta della vinicola e prelevo una bottiglia di cognac, ne riempio un mezzo bicchiere e lo svuoto d'un fiato, poi lo scaglio contro uno specchio e tutto va in frantumi, sfidando quel detto che vuole che lo specchio rotto porta disgrazia, impreco contro il destino che peggio di così al Macallé non poteva capitare. Riesco all'aria aperta.

Il comandante dà l'ordine di ridiscendere in tre persone attraverso quell'infernale portello per andare a prora a salvare quei pazzi del cloruro di metile. Ritorno volontariamente, mi adopero con il massimo delle mie forze disponibili, si completa il salvataggio. Il mio Sotto Capo silurista è il più grave fra tutti, si studia intanto a quale distanza da noi ci può essere terra, partiamo a nuoto in quattro direzioni diverse, le quattro più probabili per una ricognizione ma l'alba non si fa ancora viva ma dopo venti minuti ecco un grido: terra! Si tocca coi piedi, terra! La staffetta al traverso di dritta ci regala un grido di salvezza.

Alle ore cinque del sedici giugno 1940, nel mar Rosso è già giorno, lo scoglio alto sul mare un metro, lungo circa duecento metri e largo cinquanta con un po' di sabbia al centro è posto sulla nostra dritta poco distante. Tutto l'equipaggio mette i piedi sulla terra ferma, io, il Comandante in seconda, e due motoristi restiamo a bordo.

Facciamo mille prove per tentare di salvare il Macallé, cercando di disincagliarlo. Si cerca di allagare la poppa in modo da appesantire il sommergibile

per farlo scivolare via dallo scoglio. Allaga, allaga, ecco si muove, il Comandante in seconda ordina di chiudere il portello, l'acqua entra con troppa violenza, non si chiude più, si allaga tutto, noi subito fuori per non affondare insieme al Macallé che affonda. Affonda verticalmente per non risalire più a galla. Mai più! Tutti piangono esclusi i pazzi. Siamo tutti su questo maledetto scoglio, quarantacinque uomini senza cibo e senz'acqua, nudi e col sole africano a temperatura di sessanta gradi ed anche settanta nelle ore più calde."



Adriano Tovo.

Il sommergibile Macallé era scomparso in centinaia di metri di profondità. Mentre nel resoconto di Tovo ciò sarebbe avvenuto accidentalmente nei tentativi di disincaglio, in quello di Sandroni, sarebbe dovuto alla decisione di autoaffondamento. Comunque il battello era in bilico sull'abisso. Bisogna tenere conto che le condizioni ambientali e i postumi dell'avvelenamento da gas potevano rendere difficile mantenere lucidità e memoria esatta dei fatti.

"Passa il primo giorno, la sete e la fame mi tolgono tutte le forze, non riesco a muovermi. Bisogna fare qualcosa, il Comandante decide di far partire il battellino con tre persone in direzione di Massaua fino a Morsa Tarlai in Etiopia al confine, si tratta di percorrere 120 miglia, è una distanza enorme per una barchetta a remi ma la voglia di vivere ti fa fare questo ed altro, l'ora della partenza è decisa per le diciotto. Il Guardiamarina Elio Sandroni, il sergente nocchiere Torchia ed il marinaio Castigliola fanno equipaggio per una delle più avventurose imprese che mai nella mia vita abbia sentito raccontare. Ecco che dopo il grido viva il Re, viva l'Italia quel guscio di noce s'allontana sempre più da noi dando al cuore la prima stretta per la separazione dai fratelli del mare."

In effetti il lungo viaggio alla ricerca di aiuti fu un'avventura che meriterebbe di essere raccontata: si può leggere nei ricordi di Sandroni, una storia nella storia. Sull'isola gli intossicati dal cloruro di metile manifestarono ancora sintomi di follia, gesti pericolosi. Tovo fu costretto a stordire un amico con un pugno per renderlo inoffensivo. Azione che lo turbò. Si occupò di Carlo, in gravi condizioni. Ma non ci fu niente da fare: non sopravvisse alla permanenza sull'isola. Alla fine fu l'unica vittima della vicenda.

Il resto della storia

Prosegue il racconto il nipote, Adriano Tovo:

E' soltanto un mio pensiero folle, i gabbiani sono da sempre i migliori amici dei marinai, infatti volavano basse picchiate per porgere un ultimo saluto d'onore all'amico Carlo, all'eroe ormai sepolto sotto pochi centimetri di sabbia, la poca sabbia che l'isolotto poteva offrire. Dopo tanto tempo lui è ancora lì a riposare, scrupolosamente protetto dai voli ridenti degli amici gabbiani dell'isolotto di Barr Musa Kebir.

Luglio 1957, zio Adriano viene in Sardegna per portare un fiore sulla tomba di suo fratello Umberto e per conoscere i suoi due nipoti.

Zio, mi vuoi raccontare come sono andate le cose nel mar Rosso col tuo sommergibile?

Siamo stati dieci giorni al sole su quell'isolotto di madrepora senza acqua né cibo, siamo riusciti a sopravvivere tutti meno uno, ridotti a pelle e ossa fino a quando siamo stati salvati grazie a quei tre eroi che con la barchetta a remi, dopo una serie di vicissitudini faticose e rischiose sono riusciti a raggiungere una base militare italiana in Africa e poter finalmente trasmettere un fonogramma informando dell'accaduto.

Ma sull'isola cosa facevate?

Ah, niente, stavamo praticamente immersi nell'acqua tutto il giorno con le mutande bagnate sulla testa. Durante la notte, alla luce della luna, una miriade di granchi col carapace sottile e morbido con la consistenza della pellicola che sta dentro un uovo sodo, salivano dal mare sull'isolotto. Noi riuscivamo a schiacciarli con uno schiaffetto pensando di poterli mangiare ma erano pieni di acqua di mare e nient'altro, li chiamavamo i granchi della luna.

E per bere?

Acqua di mare!

Un giorno un piccolo gabbiano, forse stanco o forse ferito ha avuto l'ardire di star fermo e lasciarsi catturare. Quarantadue uomini che circondano un gabbiano, immaginarsi la scena, lo abbiamo mangiato vivo dividendolo in quarantadue parti uguali. Abbiamo privato della vita un gabbiano, il migliore amico dei marinai. Qualche giorno dopo uno dei nostri compagni di sventura, nonostante il prolungato digiuno, riuscì ad andare di corpo. Tu hai mangiato qualcosa di nascosto senza dividere con gli altri, fu in breve il verdetto, ma il poveraccio forse non aveva colpa, comunque non si seppe mai.

Successivamente fummo avvistati da un aereo nemico che ci paracadutò le istruzioni per essere fatti prigionieri da un idrovolante, che sarebbe sopraggiunto il giorno dopo.

Quando è arrivato l'idrovolante inglese, ci siamo messi gli autorespiratori Davis e ci siamo nascosti in immersione. Gli apparati Davis erano strumenti piuttosto rudimentali ma efficienti, una fiala di ve-

tro contenente ossigeno puro che veniva spezzata dall'esterno e un po' di calce sodata per filtrare l'anidride carbonica allo scopo di trattenerla dentro il polmone di gomma per non emettere bolle che sarebbero state viste dal nemico.

Successivamente arrivò il sommergibile Italiano Guglielmotti che ci raccolse e ci portò in salvo presso un presidio italiano sulla costa africana. In seguito, ad alcuni di noi capitò di essere in procinto di essere fatti prigionieri dal nemico e per evitare tale evenienza fuggimmo col Mas verso la penisola araba; dopo aver attraversato tutto il mar Rosso ci mettemmo nelle mani dell'autorità Yemenita, paese amico dell'Italia che ci accolse come previsto da un accordo internazionale. Internati ma non prigionieri.

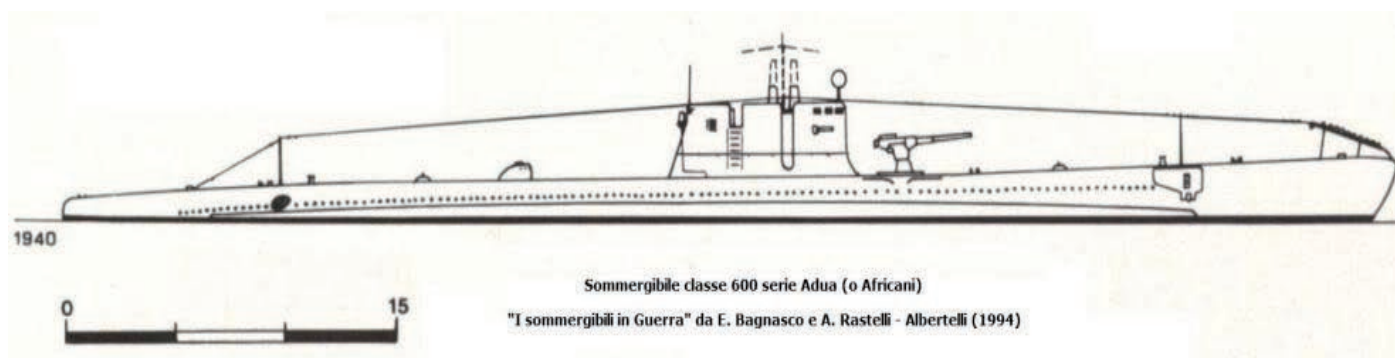
Il rientro in Italia avvenne facendo via mare il periplo dell'Africa essendo chiuso il canale di Suez. Ci vollero una trentina di giorni di navigazione ed il tempo passava giocando a carte insieme a quella signora che divenne poi sua moglie, una slava di Gorizia che scelse di essere italiana, una persona dolcissima che fu, per il nipote, la zia Lella. Rientrati in territorio italiano, Adriano Tovo ed altri hanno poi fatto parte della Decima Mas. Dopo la guerra, divenuto dirigente tecnico presso un'azienda in Lombardia, morì di polmonite all'età di cinquantadue anni per aver guidato l'auto con la testa fuori dal finestrino a causa della nebbia.

Il nipote Adriano Tovo ci ha fatto presente i molti personaggi della sua famiglia che hanno militato in Marina. Oltre allo zio Adriano, il padre Umberto Tovo, nocchiere, fu naufrago sull'Incrociatore Da Barbiano. Lo zio Armando Santandrea visse l'armistizio nella base della Maddalena occupata dai tedeschi. Lo zio Claudio Santandrea perse la vita nell'affondamento della sua nave in porto. Un nonno Pietro Santandrea era maresciallo di Marina, cannoniere. Una vera dinastia di uomini di mare, che hanno servito la Nazione.



Medaglia del sommergibile Macallé.

Regio Sommersibile MACALLÉ



Cantiere: O.T.O. - La Spezia

Impostazione: 1 marzo 1936

Varo: 29 ottobre 1936

Consegnato : 1 marzo 1937

Affondato: 15 giugno 1940

Radiazione: 18 ottobre 1946

Attività operativa

Il 20 aprile 1937 l'unità passò alle dipendenze di Maricosom per la 23^a Squadriglia di Napoli.

Dopo una breve crociera addestrativa, effettuò, tra il 27 agosto e il 3 settembre 1937, una missione speciale nell'ambito delle operazioni relative alla guerra di Spagna.

Nel 1938 fu destinata nella sede della Spezia e nel 1940, in considerazione delle sue limitate prestazioni operative, fu dislocata a Massaua. Allo scoppio del conflitto il Macallé, al comando del tenente di vascello Dante Morrone, salpò da Massaua per portarsi ad operare in una zona di mare posta circa 8 miglia a levante di Porto Sudan, rimanendo in agguato a circa 30 miglia da tale porto.

Il giorno 12 iniziarono a manifestarsi, a bordo, sintomi di avvelenamento da cloruro di metile fra il personale destinato in camera di lancio di prora. Effettuata una ispezione e non constatandosi perdite di gas all'impianto di condizionamento, i sintomi vennero attribuiti a cibi guasti ingeriti, oppure ad altre cause di non rilevante importanza ma non individuate. Vennero comunque accuratamente ventilati i locali e tenuti sotto controllo gli uomini intossicati. Tuttavia la situazione andò peggiorando e anche il Comandante e gli ufficiali rimasero vittime dalla intossicazione.

Nella notte tra il 14 ed il 15 giugno, a causa delle correnti e dell'incertezza della posizione, mai perfettamente determinata a causa dello stato confusionale dovuto all'intossicazione, l'unità si incagliò sui frangenti dell'isolotto di Bar Musa Chebir (a sudest di Porto Sudan). Impennata di prora e sbandata di circa 60° sulla sinistra, l'unità rimase per alcune ore sugli scogli e ciò permise all'equipaggio di trasportare sull'isolotto materiali e viveri. Cifrari e documenti segreti vennero distrutti. Purtroppo, da bordo del Macallé non fu comunicato a Massaua l'accaduto, probabilmente perché l'avvelenamento da cloruro di metile aveva molto ridotto le capacità di percezione di molti uomini e dello stesso Comandante (come ebbe ad accertare la Commissione d'inchiesta).

Successivamente, il Comandante decise di inviare un gruppo di marinai, al comando del guardiamarina Elio Sandroni, in cerca di soccorsi, utilizzando un battellino di salvataggio. Dopo varie peripezie, il pomeriggio del 20 giugno il gruppo riuscì a mettersi in contatto con Massaua. I naufraghi furono poi raccolti, il giorno 22, dal sommergibile Guglielmotti. Al guardiamarina Sandroni fu conferita, sul campo, la M.A.V.M.



*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

LA RADIO SSB A BORDO

di Giovanni Chiappisi - IT9PZM (tratto dal suo blog <http://chiappisi.blogspot.it>)



In tanti mi hanno chiesto come montare una radio in SSB in barca e a cosa serve. Premesso che a bordo sono davvero poche le cose indispensabili, diciamo anche che tutto ciò che ci rende la vita più comoda e sicura o più semplicemente tutto quello che ci piace è ben accetto.

Con una radio in SSB che riceve e trasmette in onde corte si possono fare tante cose. Per esempio, a me ha consentito di tornare a fare il radioamatore dopo una pausa durata una ventina di anni: grazie a Maurizio Tramuto (presidente della sezione Ari di Palermo) ho riavuto il mio vecchio nominativo (IT9PZM).

Ma ci sono cose che servono davvero a chi va per mare e fa altura, lì dove telefonini e internet sono inservibili, a meno di non possedere un costoso ma arido telefonino satellitare. Per esempio, si possono ricevere carte meteo, scaricare Ugrib, ricevere bollettini Navtext, ricevere segnali AIS e mandare e ricevere email di testo. Se ci pensate non è poco.

Ma andiamo con ordine. Dando per scontato che avete una patente e una licenza da radioamatore (in caso contrario potreste avere problemi in caso di controlli in mare), ecco quel che serve:

- un ricetrasmittitore in onde corte;
- una antenna;
- un accordatore di antenna;

- un computer;
- un'interfaccia tra radio e pc;
- diversi software, quasi tutti scaricabili gratuitamente.

IL RICETRASMETTITORE

Io sono riuscito a recuperare un vecchio YAESU FT-100D che opera (in ricezione) dalle onde lunghe (per ricevere i bollettini Navtext a 490 e 518 Khz) fino ai 900 Mhz. Trasmette su tutte le bande dedicate ai radioamatori, ma con una piccola modifica anche in trasmissione la copertura è continua, il che ci permette di operare anche nella banda VHF nautica avendo così un VHF di rispetto.

Visti gli spazi che abbiamo nelle nostre barche, la radio deve, per forza di cose, essere piccolina. L'FT-100D è più piccolo di una autoradio e ha una potenza nelle onde corte di 100 watt, di 50 watt in VHF e 20 nelle UHF.

Attenti ai consumi: in ricezione sono praticamente nulli, mentre in trasmissione sono dolori.



Ma se avete un buon parco batterie e come ricaricarle, allora il problema non esiste. In ogni caso, se siete in navigazione e volete divertirvi per un po' di tempo, conviene accendere il motore al minimo. L'ideale sarebbe avere una batteria da almeno 100 ampere dedicata alla radio: L se si scarica, almeno non avrete problemi con i servizi.

L'ANTENNA

In barca è inutile fare gli schizzinosi. Io utilizzo un pezzo di filo lungo poco più di 9 metri che va dalla struttura del rollbar dei pannelli solari fin quasi alla testa dell'albero. Il filo termina alla base inferiore con una cimetta di una ventina di centimetri (l'"antenna" deve essere isolata) e in quella superiore è agganciato all'amantiglio (ho un vang rigido e quindi l'amantiglio non mi serve). Il filo poi va ad un UN-UN 4:1, un "coso" che serve per abbassare l'impedenza e permettere al filo di essere utilizzabile al meglio su tutte le bande delle onde corte. L'Un-Un è stato realizzato avvolgendo del filo bifilare (quello rosso e nero, per intenderci) in un anello di ferrite. Dopo vari tentativi, almeno qui su Horus, ho trovato il punto migliore avvolgendo 19 spire. Ma non è Vangelo.

Dopo l'Un-Un, il cavo coassiale che deve andare alla radio, viene fatto passare dentro un altro anello di ferrite per ridurre (eliminare credo sia impossibile) i ritorni di radiofrequenza.

Per la massa non uso radiali accordati. Una massa, che va collegata al cavo del coassiale, va al rollbar e un'altra è un filo di sezione abbastanza grossa

che termina in un pezzettino di grondaia in rame buttata in acqua. Lo so che molti rischiano una emiparesi causata da disusto, ma prometto che fra un paio di mesi, quando Horus sarà in secco per fare i lavori alla carena, metterò una piastra di bronzo poroso e quella sì che sarà una vera massa. Il cavo coassiale viene collegato alla radio attraverso un accordatore d'antenna, la cui funzione è quella di "far vedere" al trasmettitore sempre e comunque una impedenza di 50 ohm mentre quella dell'antenna varia, a seconda della banda, da pochi ohm a un paio di migliaia. Io ho recuperato dalla mia vita precedente un vecchio Daiwa: accorda di tutto!

L'INTERFACCIA

Una buona interfaccia serve a collegare radio e pc. Serve praticamente a tutto ed è indispensabile per tutti i modi digitali. Ma serve anche a chi non è radioamatore, ma vuole scaricare carte meteo e scambiare email. Io eviterei le autocostruzioni (a meno di non avere la manina d'oro, cosa che io non ho): ho un RigExpert TI-7 che è ben isolato e non mi ha mai dato problemi di ritorno di radiofrequenza.

In un prossimo post, vi dirò quali programmi uso e per che cosa. Adesso, invece, vi comunico che con il "piccolino" e il pezzo di filo ho collegato quasi 150 Paesi in tutti i continenti. La distanza massima? Oltre 18 mila chilometri con un radioamatore delle Shetland del Sud in terlegrafia sui 40 metri. Quando si dice soddisfazioni.....

COMMANDER PLAQUE

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO

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

PERIODO di validità

I contatti sono validi dal 1.1.2000 ad oggi.

MODI

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

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

CATEGORIE

Sono previste TRE categorie :

"CC (Capitano di Corvetta)"

"CF (Capitano di Fregata)"

"CV (Capitano di Vascello)"

SOTTOCATEGORIE

Sono previste TRE sottocategorie:

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

"ONLY PHONE" (SSB)

"ONLY MORSE" (CW)



RICHIESTE

Va richiesto all' Award manager :

IT9MRM
Alberto Mattei
Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR)
- Italy -
email: it9mrm@gmail.com

La richiesta dovrà essere corredata dalla lista dei QSO effettuati (LOG SHEET), una QSL del richiedente e un contributo di € 40,00 oppure \$ 45,00 (USD) per gli italiani, per tutti i paesi al di fuori dell'Italia il contributo è di € 50,00 oppure \$ 60,00 (USD).

I contributi possono essere versati nei seguenti modi:

POSTEPAY: 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);

PAYPAL: alberto.mattei@libero.it

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

CARATTERISTICHE DELLA PLAQUE

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

INFORMAZIONI

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



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

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



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

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



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

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



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



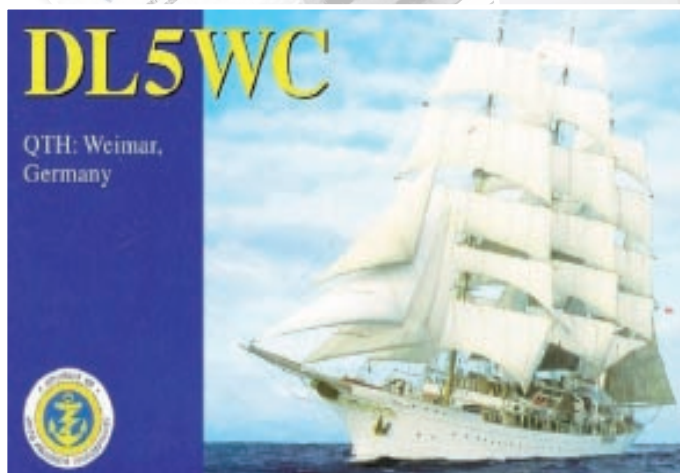
Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



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.





85ØHRA

M.S. STRATHBRODA GTGA
P&O CARGO DIVISION

G3ZNR
ex: VOIDE, VO2AO, VESYL

The Queen's Diamond Jubilee

GQ3ZGC

**ITALIAN
AMATEUR
RADIO
STATION**

IV3KVC



**CG Zone 15
ITU Zone 2G
WW Loc. JN6515**



JA1DDZ

Yokohama Japan
Zone: CQ 25 ITU 45



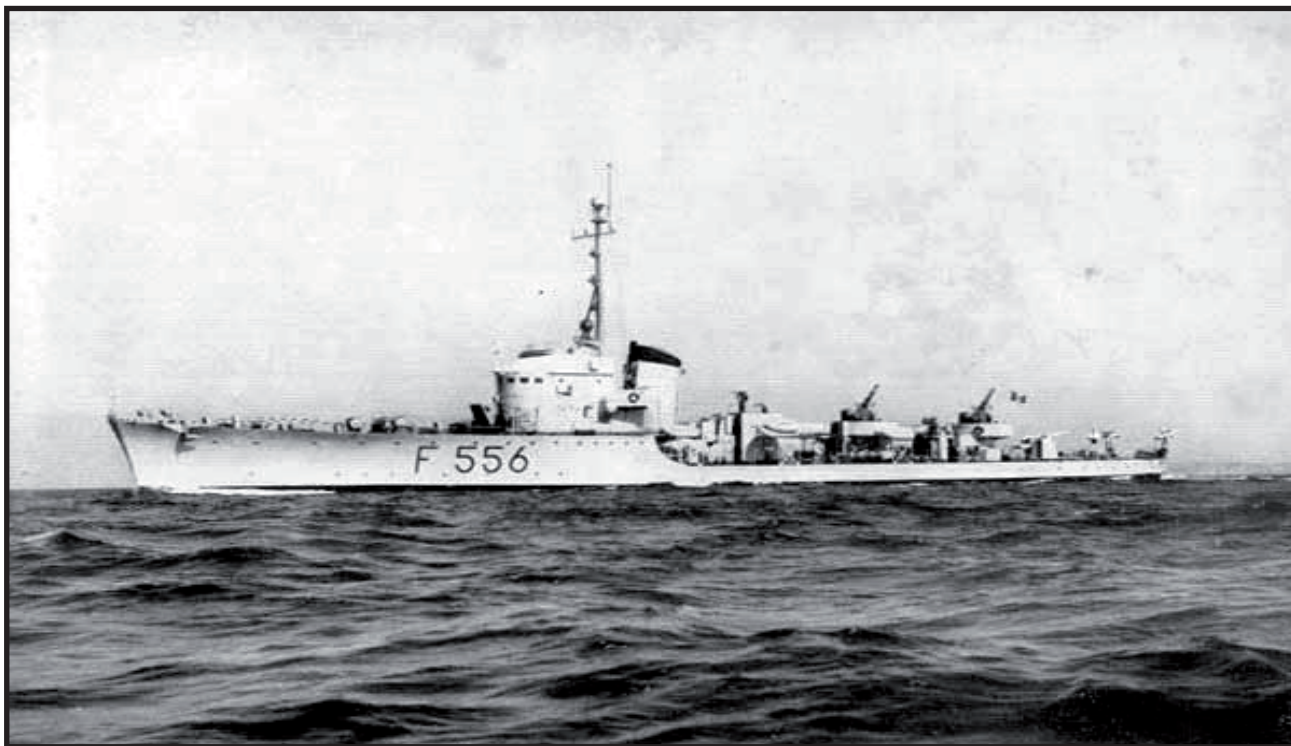
KC8JMS

Col. James M Schoonmaker

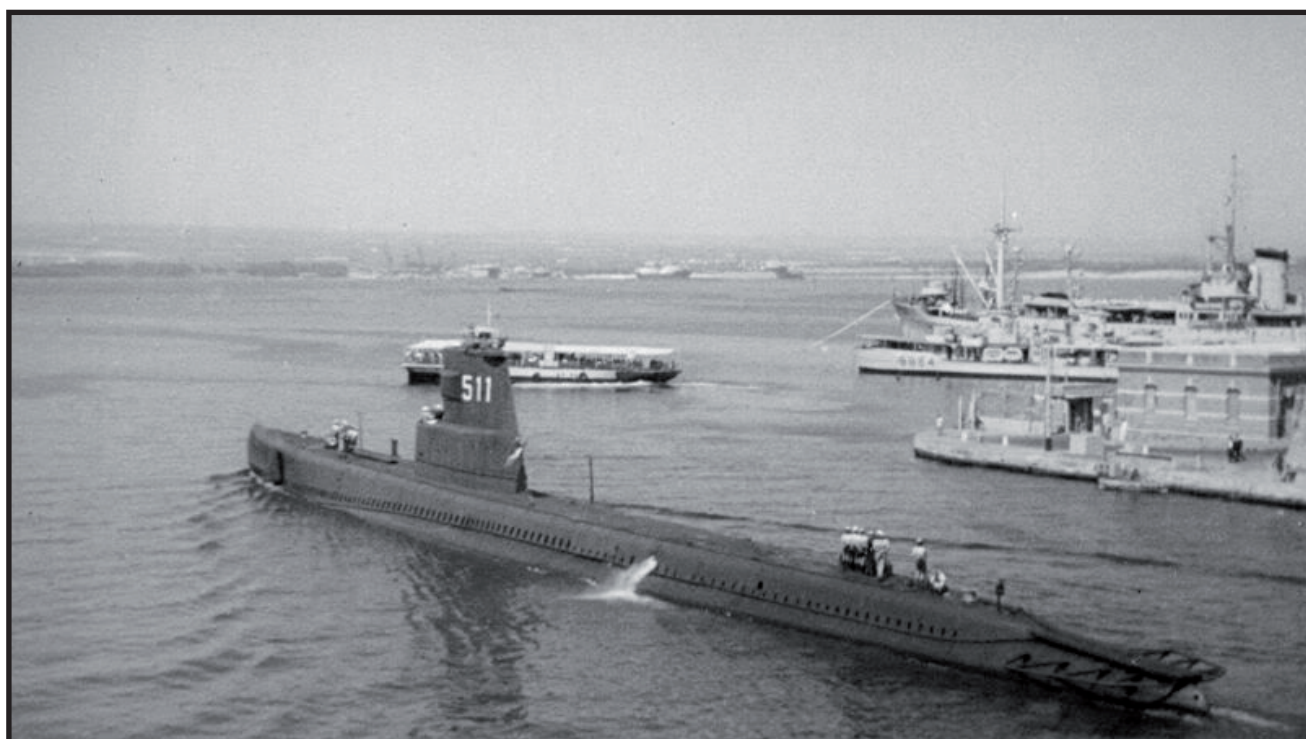
N2NL

UNITED STATES

FOTO STORICHE



Corvetta ARETUSA (1938 - 1958)



Sommergibile TAZZOLI ex. USA (Barb) (1942 - 1973)

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....



LA QSL DEI SOCI....



CALENDARIO EVENTI 2015



Aprile	Radio Maritime Day - Merchant Marine Radio Officers W.W. Event
12 Aprile	IIISAP - Regio Sommergibile Andrea Provana (MI1203) - by ARI Torino
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!



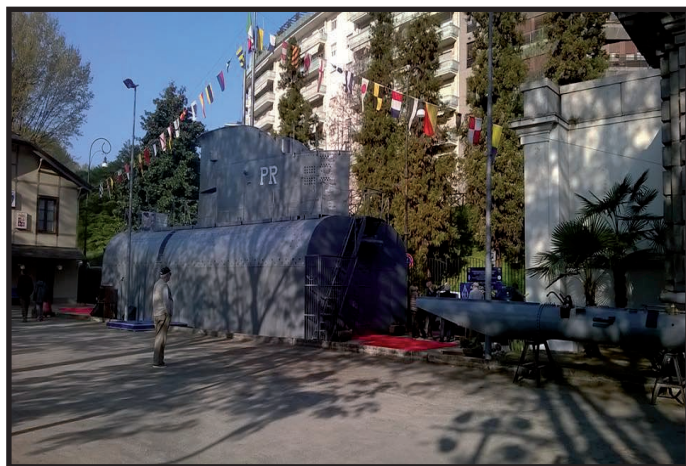
QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it



Il Regio Sommersibile Andrea Provana, situato sulla sponda sinistra del Po in coincidenza con ponte Isabella, arrivò a Torino nel 1928, in occasione della mostra organizzata per il decimo anniversario della vittoria nella grande guerra e per il quarto centenario della nascita di Emanuele Filiberto di Savoia.

Alla fine della mostra il sommergibile Provana rimase a Torino e nel 1933 venne affidato alle cure dell'associazione "Marinai d'Italia", che ancora oggi se ne occupa.

Il sommergibile, appartenente alla classe Barbarigo, fu varato nei cantieri Fiat San Giorgio di La Spezia il 27 gennaio 1918 e consegnato alla Regia Marina il 10 settembre dello stesso anno. Realizzato su progetto del Maggiore del Genio navale Cesare Laurenti, questo tipo di battello si caratterizzava per essere pesante, sicuro e affidabile, capace di notevoli prestazioni in fatto di velocità ed autonomia, in termini di operatività penalizzato soltanto



in profondità molto basse. Un fattore che in fase di progettazione non fu considerato di grande importanza.

Per il sopraggiungere dell'armistizio, il sommergibile Provana non partecipò ad azioni durante la Prima Guerra Mondiale, ma svolse un'utile ed intensa attività addestrativa in attesa dell'ingresso in servizio dei nuovi battelli. Nel settembre / ottobre 1923, al comando del capitano di fregata Achille Gaspari Chinaglia, partecipò all'occupazione di Corfù. Danneggiato da un'esplosione al motore termico destro il 30 marzo 1927, fu radiato dal quadro del Naviglio Militare il 1° gennaio 1928. La parte centrale del sommergibile arrivò a Torino in occasione della Mostra della Regia Marina, che fu organizzata al Valentino nell'ambito dell'Esposizione Internazionale del 1928 per celebrare il X anniversario della vittoria della Grande Guerra, e fu sistemato nella collocazione attuale nel 1933.



Il Secondo sommergibile italiano ad avere questo nome è stato dedicato ad Andrea Provana di Leini (nato nel 1511, morto nel 1592), grande ammiraglio che combatté per tutta la vita i Turchi partecipando anche alla battaglia di Lepanto dove rimase ferito. Numero di costruzione: 1.194. Motto: "Omnia omnium bene agere" ("Far tutto per il bene di tutti"). Dopo la consegna ufficiale alla Regia Marina (25 giugno 1938), il Provana fu posto alle dipendenze del II° Gruppo Sommergibili con sede a Napoli. Fino allo scoppio della seconda guerra mondiale fu intensamente impiegato in attività addestrativa. Il sommergibile ebbe vita molto breve. Al comando del capitano di corvetta Ugo Botti, durante la prima missione di guerra, il 17 giugno 1940, il Provana, mentre era in agguato al largo di Orano si portò

all'attacco di un convoglio francese composto da 5 unità mercantili francesi, scortato dalle torpediniere Commandant Bory e La Curieuse diretto da Orano a Marsiglia. Il Provana lanciò una coppola di siluri che, tuttavia, fallirono il bersaglio. Individuato a sua volta, il sommergibile fu sottoposto a dura caccia antisom dalle due torpediniere francesi. Gravemente danneggiato dalle bombe di profondità, il Provana fu costretto ad emergere ed appena in superficie fu speronato dalla torpediniera Curieuse ed affondò. Nella collisione anche l'unità francese rimase seriamente danneggiata. Tutti e 62 i membri dell'equipaggio del Provana perirono. Nella sua breve attività bellica il Provana aveva effettuato una sola missione offensiva percorrendo 1.180 miglia in superficie e 224 miglia in immersione.



L' A.N.M.I. - Associazione Nazionale Marinai Italiani di Torino, domenica 12 di Aprile ha invitato la Sezione A.R.I. di Torino ad attivare via radio il sommergibile esposto al Parco del Valentino in riva al Po, rompendo un silenzio radio durato 88 anni. L'attività è schedulata nella cerimonia della commemorazione del centenario del varo del Sommergibile.

L' A.R.M.I. con l'occasione, ha assegnato al nominativo II1SAP la referencia/indicatore **MI-1203** e lo stesso è valido per tutti i diplomi NAVAL dell'ARMI e di tutte le associazioni navali Internazionali (M.F. - INORC - MFCA - ecc.).

Alle ore 08,30 sono iniziate le operazioni radio in CW ed SSB, alle ore 10,30 ha avuto inizio la cerimonia commemorativa (con sospensione delle attività in radiofonia), l'ingresso dei Gonfaloni con relativa alzabandiera. La deposizione della corona di fiori, a seguire il taglio del nastro ed il discorso delle autorità intervenute alla cerimonia. Alle ore 11,30 termina il cerimoniale e riprendono le attività radio sino al tardo pomeriggio. Per tutti i colleghi che sono intervenuti, hanno avuto la possibilità di visitare gratuitamente l'interno del Sommergibile A. Provana e l'interessantissimo Museo Storico Navale favolosamente allestito e ricco di tantissimi reperti storici.

Molte foto dell'attività si possono vedere sulla pagina personale dell'ARI di Torino su Facebook.

BRAVO ZULU a tutti gli operatori.



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"





CONCORSO "LA PIU' BELLA QSL ARMI DELL'ANNO"

E' indetto un concorso denominato "**LA PIU' BELLA QSL DELL'ANNO**" dedicato a tutti i soci ARMI presentando la propria QSL personale (veduta fronte e retro).

Il concorso è annuale e potranno concorrere tutti gli iscritti all'associazione che hanno un numero **MI**.

Dovranno far pervenire al seguente indirizzo email **info@assoradiomarinai.it** una scannerizzazione della propria QSL in formato JPEG o PNG ad alta risoluzione (300 dpi), sia del fronte che del retro.

E' indispensabile, per concorrere al concorso che sulla QSL sia stampato il logo ufficiale dell'ARMI. E' valido anche se il logo si trova solo su una dei due lati della QSL, o sul fronte o sul retro.

Tutte le QSL saranno inserite su una pagina appositamente creata sul nostro sito web e verranno esposte anche sulla pagina di Facebook dell'associazione.

Il criterio di scelta della più bella QSL dell'anno, verterà sul tema navale (mare, navi, velieri, ecc.),

e verrà giudicata insindacabilmente da una giuria presieduta dal Coordinatore Nazionale ARMI e da professionisti del settore, designer e grafici e dai visitatori del sito web/Facebook.

Il punteggio sarà classificato da 1 a 10, la giuria assegnerà solo 5 punti (da 1 a 5 punti), mentre i restanti 5 punti saranno assegnati dai visitatori che voteranno le QSL candidate su Facebook.

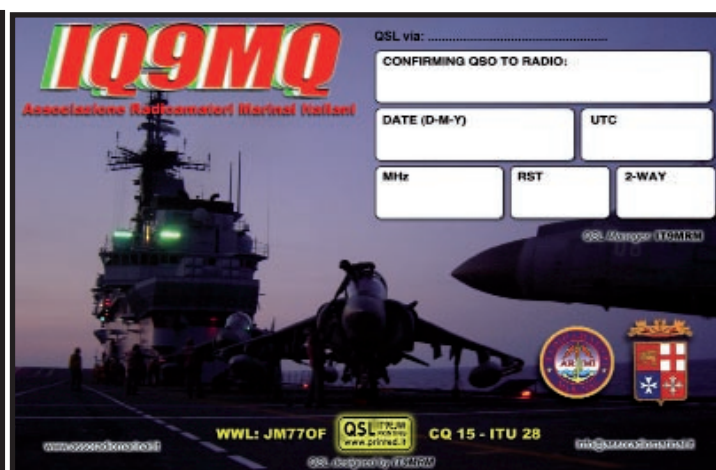
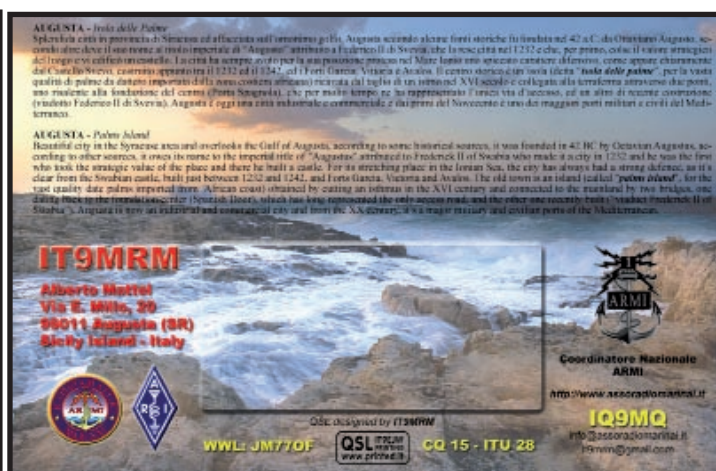
La votazione della QSL avviene pigiando il pulsante LIKE (mi piaci), questi acquisiranno punti, con più "LIKE".



Un Like vale 0,01 punto, ogni 100 Like valgono 1 punto, sino ad un massimo di 500 Like (5 PUNTI)

Il concorso terminerà il 15 Dicembre 2015.

Il vincitore sarà premiato con una targa e la QSL sarà esposta per tutto l'anno sulla pagina web dell'ARMI.





Marina Militare
Collezione orologi



Memphis Belle
MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS



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