



A.R.M.I. - Associazione Radioamatori Marinai Italiani - IQ9MQ
associazione affiliata A.R.I.



IL BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico telematico
Nr. 62/2008

SOMMARIO

Editoriale.....	2
News	3
Notiziario dei Marinai.....	6
QSL Navali.....	20
Calendario.....	21
Foto storiche	22
La stazione radio di.....	23

A.R.M.I.

Via Gorizia, 42
97010 Donnalucata (RG)



<http://www.assoradiomarinai.tk>
it9mrm@gmail.it



C arissimi "marinai" e colleghi, l'estate oramai è entrata forte della sua calura e le sospirate ferie sono arrivate. Le attività che hanno caratterizzato il mese di Giugno forte della presenza di operatori ARMI in tutte le frequenze è passata con un pizzico di malinconia. I risultati si contano veramente tanti, circa 6000 contatti tra le operazioni dal Sommersibile TOTI, dal Mueso Navale di La Spezia e dalle attività congiunte per la Festa della Marina - 90° anniversario della battaglia di Premuda". Direi ottimo in considerazione della magra propagazione in questi ultimi tempi.

Adesso, ci concentreremo sulla prossima attività di Settembre che ci coinvolgerà in prima persona, le operazioni a bordo di Nave Carabinieri per la sua ultima ammaina bandiera.

Inoltre molti dei nostri soci saranno operativi in portatile da posti di vacanze... quindi buoni contatti a tutti (nel limite possibile).

Per adesso termino qui, avremo occasioni di approfondire e scrivere di più nei prossimi numeri del nostro bollettino, permettetemi di inviarvi i miei soliti e calorosi 73's e per tutti quelli che andranno in ferie "Buone Vacanze"... e buoni bagni!

...buona lettura! ... buoni DX-naval!!!

sincerely 73's
IT9MRM
Albert Mattei



Dal Direttivo dell'ARMI
vi giungano
BUONE VACANZE!

Noi saremo in ferie dal 1 Agosto al 25 Agosto.

NEWS

Molte sono le attività radioamatoriali a bordo di navi (da crociera, porta containers, research ships e tanti altri) in tutto il globo, e molti sono i cacciatori di "marittime mobile" che vogliono collegare la stazione nautica, per diversi diplomi o per il solo piacere di aver collegato il mobile marittimo. Di seguito una carrellata di news sulle /mm che potete avere l'occasione di ascoltare o collegare nelle nostre bande. (Queste informazioni sono state prelevate dal nostro Gruppo «reflector» di Google).

ZS6SUN/mm



Gerrie Bosshoff, (ZS6SUN) è un famoso skipper Sud Africano, che sta gareggiando con un yacht da 57 piedi tipo Simonis, di nome s/y "Wizard of Africa". Il 23 gennaio 2008 un team di marinai Sud Africani con



a capo Gerri, sono partiti da St. Lucia (Caraibi) per quindici mesi circa, per la World Yacht Rally, una gara che attraversa tutto il globo. Il Wizard of Africa è l'unica barca battente bandiera del Sud Africa. Attualmente si stanno accingendo ad attraversare il Pacifico. Per chi è interessato a visionare la web page del "Wizard of Africa", questo è l'indirizzo: <http://wizardofafrica.com/index.htm> invece chi è appassionato di gare ed interessato al World

Yacht Rally può dare un'occhiata a quest'altro indirizzo web: <http://www.worldcruising.com/worldarc/>

PE1IGM/mm



Harm Brink (PE1IGM) e sua moglie Lizzy si trovano nel Mare dei Caraibi, a bordo del loro ketch due alberi, s/y HORTA. Harm con la sua maritime/mobile opera prevalentemente nelle aree caraibiche (PJ2/YV/J3).

Utilizza la sua barca e la affitta per minicrociera nei carabi. Chi fosse interessato può visionare il suo sito web (in lingua olandese)

<http://www.privecharter.nl/>

Chi ha la fortuna di collegare Harm, lui scambia QSL only via eqsl (eqsl.cc)



I4EML/mm



Sergio è di nuovo attivo dalla Nave da ricerche scientifiche UNIVERSITATIS, attualmente opera nel Mediterraneo centrale, principalmente nel Mar Libico per una campagna oceanografica per conto del CNR. Chi desidera contattarlo opera

principalmente in QRP sui 20 metri SSB e lo si trova tutti i giorni. Vi ricordo che per inviare la QSL il suo indirizzo lo potete prelevare da QRZ.COM oppure inviare la QSL via bureau.

UU9JX/mm



Belyankin Oleg, UU9JX è stato segnalato sul cluster sui 10 e 7 MHz, in CW è imbarcato a bordo della M/N Cape Blanc e si trova nelle vicinanze delle Bahamas (C6), ecco di seguito la QSL di Oleg, e la foto della Nave. L'indirizzo per richiedere la sua QSL è Belyankin Oleg, P.O.BOX 65 Sevastopol 99003 UKRAINE



LU4DXU/mm



HORACIO ENRIQUE LEDO, LU4DXU ha operato da venerdì 29 Febbraio al 2 Marzo 2008 a bordo della Nave Museo "Corbeta Uruguay", sita nel Porto Madero, rappresenta assieme alla Nave Museo "Presidente Sarmento" la gloria della Armada de la Republica Argentina.

La Nave Museo Corbeta Uruguay è stata una delle prime navi a vela a solcare l'Antartico agli inizi del 1900.

Per chi fosse interessato alla QSL di Horacio può inviare la QSL al suo indirizzo HORACIO ENRIQUE LEDO P. O. Box # 22.- MARTINEZ (1640) - Bs.As. ARGENTINA



9A3ADE/mm



Damir Eterović, 9A3ADE si trova a bordo della petroliera "TOYO" attualmente viene riportato nel "Golfo del Bengala", è un tecnico motorista e fa attività nel periodo libero dal turno e prevalentemente in PSK! E' stato segnalato nel cluster facendo attività radio a 14 Mhz. La QSL via bureau!



UA6GO/mm



Vladimir Yurevich Pchelin UA6GO o KC7JEF (ex. UA0ZDA) è nuovamente on-air dal Golfo Persico, vicino all'OMAN (A4), lo ascoltate quotidianamente in HF (bande 15mt, 18mt, 20mt e 40mt) opera in SSB e anche in CW. Vi ricordo che potete richiedere la sua bella QSL tramite il suo manager "UA6GG" Oleg Yulevich Latyshev P.o. 3564 Stavropol 355035 RUSSIA-



UR7FM/mm



Gennadiy KOVALYOV, UR7FM (2° Macchinista) è di nuovo operativo da bordo della portacontainers CSL MELBURNE ed opera nell'Oceano Indiano nella tratta da "Shanghai - Nignbo - Xiamen - HongKong - Kaohsiung - Melbourne - Sydney - Brisbane - Yakohama - Osaka - Pusan - Qingdao".

E' molto attivo esclusivamente in PSK31 e scambia quotidianamente skeeds con tutti. La QSL può essere richiesta tramite QRZ. Com o via Bureau, scambia anche tramite e-QSL.



Complimenti al carissimo Orazio iZ1CCH per l'articolo apparso su RR di Luglio sulla sua visita a i1ZB. Ormai ARMI ed INORC sono legate assieme per le molte iniziative comuni. Sono nate delle belle amicizie e dei grandi legami a seguito di operazioni congiunte. Molti ARMIGeri

sono soci INORC e viceversa e ciò è veramente bello per la vita in mare che ci accomuna (sia essa militare di leva o carriera oppure della mercantile o, ancora, del servizio alle costiere ex PPTT). Molti INORC hanno fatto la storia della radio, la nostra storia e le nostre tradizioni, soprattutto della telegrafia.

Il mio ricordo va agli INORC che sono SK e che, da giovane SWL ascoltavo, ogni giorno, in 40 metri e che, poi, avuta la licenza, salutavo spesso in radio. Alcuni conosciuti di persona ed altri solo per radio. Sono fiero di ascoltare ancor ora il carissimo Nicola iT9XMN al tasto che chiama in radio.

Mi sono iscritto all' INORC nel 1980, proprio a casa di Nicola, ad Augusta, durante una delle regolari visite che le navi militari fanno a quel porto. E quell'articolo, carissimo antonio ZB, proprio te lo dovevamo, perchè per tutti noi, rappresenti la tradizione. L' ARMI rappresenta la Marina Militare e l' INORC rappresenta gli OLD RHYTMERS ed è un piacere ascoltarvi, caro Antonio, al tasto...perchè la telegrafia è una musica.

73 a tutti

i5NQQ

ARMIG 076, INORC 102



IY1SP – MUSEO TECNICO NAVALE DELLA M.M.I. LA SPEZIA

abbiamo operato per quattro giorni, dal 7 al 10 giugno, per dare punti per il diploma di Premuda.

Qso fatti oltre ottocento. Operatori : IZ1FCF, IZ1ELP, IZ1CLA, IW1RLR, IZ1HIE, IZ1JLF e I1SAF (SPERO DI NON AVER DIMENTICATO NESSUNO!)

Cosa dire? esperienza positiva anche quest'anno, attività buona grazie all'interesse sempre vivo verso il call Marconiano.

Cominciano già ad arrivare richieste di QSL via diretta.

Abbiamo fatto pure qualche QSO con la linea Geloso che si vede nelle foto : G-222 e G4/216 rispettivamente degli anni '60 e '70, in particolare domenica 8 giugno con la II5MG dal Monte del Giego dove si è svolta la cerimonia di apertura della tratta troposcatter tra le stazioni "Livorno" e "Roma" della rete ACE-HIGH della NATO attiva ai tempi della "guerra fredda". Di questo si parla più diffusamente nell'articolo del "Secolo XIX" che allego.

Vivo interesse dei visitatori che si sono intrattenuti ad ascoltare le nostre spiegazioni sull'attività in corso e presso i quali abbiamo "promosso" i cimeli marconiani custoditi nel Museo.

Un grazie a tutti coloro che ci hanno collegato e a cui sarà inviata QSL via associazione, salvo diversa richiesta. Un sentito ringraziamento al C.V. Camaiora , Direttore del Museo Tecnico Navale che anche quest'anno ci ha ospitati con grande cortesia e un grazie anche al personale del Museo. Naturalmente si ringrazia il Maridipart La Spezia che ha concesso l'autorizzazione e che sempre si dimostra aperto e collaborativo nei nostri confronti.

L'appuntamento è per il prossimo anno.

Giuliano I1SAF





IZ1FCF con IW1RLR



IZ1ELP



IZ1CLA



IZ1ELP con IW1RLR



400

IL MOCENIGO ED IL BAGNOLINI CHE FINE HANNO FATTO?

Sommergibili della classe TOTI, sono gli unici che tuttora non hanno una locazione museale, il Mocenigo è stato consegnato al Comune di Augusta per essere avviato alla sua futura musealizzazione e ridislocazione vicino alla Porta Spagnola (speriamo al più presto!), mentre il gemello Bagnolini in condizioni più disastrose è sicuramente destinato alla sua demolizione definitiva. Ecco delle foto inedite dei due battelli...



Smg. MOCENIGO dismesso a Punta Cugno, Base Navale di Augusta (Italia) 2005

archivio SUB.net 🇮🇹 Italia



Interno del Mocenigo



Il Bagnolini a Punta Cugno (Augusta)

Interno cannabilizzato...



E ORA CHE FACCIAMO CON LA RICERCA IN ANTARTIDE?

Scrivo Gianni Varetto, I1HYW, Editor **WAP on-line** al sig. Paolo del Debbio (Giornalista Mediaset) e per conoscenza al Giornale di Milano, al Consorzio PNRA ed al Presidente del Consiglio (neo eletto) Silvio Berlusconi (*è stata inviata copia anche all'ARMI, per divulgazione in quanto il sottoscritto collabora con il WAP, per quanto riguarda le navi antartiche*).



Gent.mo Paolo Del Debbio,

Le scrivo per sottoporre un comunicato ANSA dello scorso 18 Marzo, che forse merita qualche approfondimento giornalistico.

L'Italia come Paese è ufficialmente in Antartide dal 1986 e la base Italiana Mario Zucchelli è una delle migliori basi di ricerca a livello mondiale presenti nel Continente. I nostri Governi che dicono di voler investire nella ricerca, che si scandalizzano perchè le nostre "risorse" migliori fuggono all'estero, hanno comunque operato dei tagli scandalosi sulla ricerca stessa.... e ahimé l'Antartide pare non far eccezione. In circa 1/4 di secolo abbiamo investito considerevoli risorse in Antartide e ora?

Il passato governo, da quanto si legge, pare abbia dato il colpo di grazia, e il comunicato ANSA che le allego, fa accapponare la pelle:

.....
(ANSA)- ROMA, 18 MAR - Addio **nave Italica**. Dopo 18 anni di servizio impeccabile dall'Italia all'Antartide e ritorno, la ricerca italiana non potrà più permettersela. La nave è servita per trasportare alla base antartica italiana 'Mario Zucchelli' persone, carburante, viveri e strumenti di ricerca ed è stata il punto di riferimento per la ricerca oceanografica. Con il rientro dell'Italica in Italia è scaduto il vecchio contratto e la nave è stata riconsegnata all'armatore.

.....
Come spiegheremo ai contribuenti Italiani che per tanti anni si è creduto nella ricerca in Antartide e ora buttiamo tutto (anni di finanziamenti e risorse) alle ortiche?

Intanto i nostri ragazzi (ricercatori Italiani emigrati per motivi fin troppo palesi) lavorano in Antartide per Istituti di Ricerca stranieri mentre potremo sviluppare queste eccellenze a casa nostra e un domani (con un briciolo di lungimiranza) vendere all'estero i risultati.

Un comunicato Reuters di ieri dice:

.....
(Reuters) - Dom 20 Apr - 18.29 PECHINO

- La Cina completerà una nuova stazione di ricerca in Antartide l'anno prossimo estendendo la propria presenza sul continente, riferiscono oggi media di stato.

Sun Bo, capo della spedizione cinese antartica, ha detto - come riferito dall'agenzia stampa ufficiale Xinhua - che una spedizione con inizio programmato a novembre costruirà la struttura principale della nuova stazione situata su Dome A, il punto più alto del continente a 4.093 metri sul livello del mare.

La terza stazione di ricerca scientifica del Paese sul continente dovrebbe essere conclusa entro il prossimo gennaio, ha detto Sun al ritorno dalla 24esima spedizione scientifica della Cina in Antartide.

"Gli scienziati ... cercheranno il nucleo di ghiaccio risalente a 1,2 milioni di anni fa su Dome A, e studieranno l'evoluzione geologica sotto la cappa di ghiaccio, i cambiamenti climatici globali e l'astronomia", ha detto Sun.

.....
Molti Paesi stanno ampliando la loro presenza in Antartide (Belgio, Germania, Regno Unito, Australia, USA, Bulgaria, Romania, Pakistan, Corea, Cina, India ...tanto per citarne alcuni) e l'Italia ...?

Noi ce ne andiamo via in un momento strategicamente importante e magari facciamo come la Base Giacomo Bove frutto del lavoro di un Grande italiano quale fu Renato Cepparo ? (nota: la base G. Bove costruita dalla Spedizione Cepparo e finanziata totalmente dai privati, venne donata da Cepparo al Governo Italiano che immediatamente la REGALO' agli Argentini che la smantellarono ... peccato che nelle South Shetlands esistano -pare- degli enormi giacimenti petroliferi, che un giorno forse verranno sfruttati ... e l'Italia si rosicchierà i pugni? ...sob!)

Mi auguro che il nuovo Governo che si insedierà tra breve non sia miope e masochista come il precedente, faccia un minimo di analisi e continui nella ricerca in Antartide, perchè è strategicamente importante.

Se vuole approfondire, mi può chiamare quando vuole, intervistarmi o che altro a sua discrezione.

Grazie per la pazienza di avermi letto.

Distinti saluti

Gianni Varetto i1HYW

Scrivo Luciano Blasi, IOJBL

(In risposta alla mail di Gianni Varetto).

Buonasera, ma vista l'ora, forse è meglio dire buonanotte a tutti.

Sono stato molto tentato sul rispondere o meno alla mail di Gianni, poi ho pensato che una testimonianza diretta avrebbe potuto fornire qualche informazione in più e credo che questa mia, a dei veri appassionati di Antartide quali voi siete, fosse dovuta.

Non so se tutti quelli che sono in indirizzo mi conoscono. Il nome lo avete nella mail, l'indicativo è IOJBL, e mi sono occupato di Antartide, per lavoro, dal 1989 fino al 2003, anno in cui ho cambiato occupazione perché oramai l'Antartide Italiana era finita e ci volevano due spese fette di prosciutto per non accorgersene. A dire il vero la nostra avventura era finita addirittura assai prima, diciamo negli anni a cavallo tra lo SCAR di Roma del 1994 e il 1° Premio Ippolito del 1998. Non sono due date buttate lì a caso. Con il 1994 l'Italia porta a casa la nomina di Mario Zucchelli a chairman del COMNAP (Consiglio dei Manager dei programmi antartici nazionali – diventa cioè responsabile dell'organismo che mette insieme tutti i capi di tutti i progetti antartici mondiali) e nel 1997 muore Felice Ippolito che era stato per anni presidente della Commissione Scientifica Nazionale per l'Antartide. Detta così può significare poco ma la prima data rappresenta la fine della fase di inseguimento dell'Italia agli altri paesi che operavano in Antartide e l'inizio di un'era di affiancamento fattivo. La seconda rappresenta la caduta di un baluardo verso un mondo scientifico famelico e ignorante, supponente, clientelare e baronale e, implicitamente l'inizio della vite che ci ha portato ai giorni nostri. Gianni, che stimo moltissimo come uomo e come radioamatore, è vittima (a mio modestissimo parere) di una visione manichea del mondo. Da una parte c'è infatti un sistema politico spesso inaffidabile e corrotto e dall'altra parte c'è tutta la società che vede nella ricerca il suo punto più qualificato. Purtroppo non è così. Volete sapere chi ha ucciso la ricerca in Antartide? Reggetevi forte. I Baroni Universitari della CSNA, cioè lo stesso mondo della ricerca. E posso provarlo. Il Programma Nazionale di Ricerche in Antartide nasce con una legge, la 184 del 1985, che decide di strutturare una organizzazione a matrice su base competenziale. Cosa significa tutto ciò? E' presto detto. Quando si tratta di ricerca polare (oltre all'Antartide infatti c'è anche l'Artide) i paesi hanno due strade. La prima è quella di strutturare un organismo dedicato a questo tipo di attività. E' quello che hanno fatto molti paesi con lunga tradizione antartica. Si crea un organismo dedicato alla ricerca polare, come ad esempio il BAS (British Antarctic Survey) oppure l'AWI (Alfred Wegener Institut tedesco) o l'IFRTP francese (Institut Français pour la Recherche et la Technologie Polaire). L'Italia sceglie un'altra strada. Siamo nel 1984 e il traguardo è il 1990, anno in cui si riuniranno i membri del Trattato Antartico e in quella sede si deciderà del futuro dell'Antartide (sfruttamento della pesca e dei giacimenti compresi). A quel tavolo potrà prendere la parola solo chi dimostrerà di avere una permanenza stabile in Antartide, definita, da almeno due anni.

C'è poi da fare un'altra scelta. Seguire la tradizione geografica (seppur modesta) o cambiare radicalmente? La tradizione geografica dell'attività polare italiana, anche per questioni di affinità e di opportunità, si era indirizzata verso la penisola antartica (a voi esperti di Antartide non devo certo ricordare le spedizioni di Ajmone Cat con il San Giuseppe II e il tentativo di Cepparo – che non è proprio andato come lo racconta Gianni). Lì però non c'è oggettivamente spazio. In quella zona le rivendicazioni territoriali sono molto forti (siamo in un'epoca, vi ricordo, in cui alcuni paesi rivendicano territori sul principio della continuità della piattaforma continentale), soprattutto Chile e Argentina si fronteggiano diplomaticamente e non vale la pena mettersi in mezzo. Tra le altre cose l'Italia non ha regalato la Base di Cepparo agli Argentini. Gli argentini alla base di Cepparo gli hanno dato fuoco e l'Italia in maniera molto coraggiosa non se ne è data per intesa (gli inglesi per una cosa del genere avrebbero scatenato una guerra – cito solo a titolo di esempio). Cossiga quindi fa un accordo con i Neozelandesi e si sceglie il Mare di Ross zona già abbondantemente esplorata ma che consente una continuità con altre attività fatte negli anni settanta dal CNR e dall'Istituto di Oceanografia di Genova diretto dal Prof. Carlo Stocchino altro padre storico della ricerca italiana in Antartide (uomo al quale era impossibile non volere bene, diritto e onesto). Quindi non c'è tantissimo tempo a disposizione per mettere su un istituto polare. Si organizza un programma che prende le competenze dove le trova (CNR, Università, ING ora INGV, OGS, FF.AA.) e si mette un Ente come l'ENEA a gestire il programma. Perché l'ENEA? Sostanzialmente per due motivi. Il primo è che le strutture amministrative dell'ENEA sono in grado di muovere molti soldi in poco tempo e il secondo è che l'ENEA è l'unico ente di ricerca italiano che ha al suo interno un'ingegneria sperimentale. In Italia la ricerca che si fa è da nanetti. Geniali, innovativi, brillantissimi, ma nanetti. Le strutture di ricerca, anche quelle del CNR, sono spesso formate da laboratori da 10, massimo 15 persone. Qua c'è da mettere in piedi un ambaradam che sia in grado di supportare una logistica complessa e numerosa. Servono gruppi di lavoro che possano gestire situazioni complesse e l'ENEA ha nella pancia il bagaglio della ancora non abbandonata (a quel tempo) ricerca nel settore nucleare. Vi ricordo che il referendum post Chernobil è del 1987.

Tra le altre cose il legislatore (che è un politico e che non è fesso) conosce i suoi polli e sa che con il sistema del finanziamento a pioggia verso l'università e il CNR noi non solo non saremmo arrivati mai in Antartide ma ci saremmo forse fermati alle Canarie o giù di lì. Meglio mettere un ente terzo con la mani sul rubinetto dei quattrini. Al mondo dell'Università e del CNR questa cosa non va giù. Sul tavolo c'è una bella torta da cinquanta miliardi annui su un piano quinquennale e loro per poterci mettere la bocca dentro devono passare attraverso un sistema di regole che non solo controlla il finanziamento, ma controlla anche la produzione scientifica! E ci sono spinte fortissime sin dall'inizio talchè il primo gestore, il Prof. Vallone, salta dopo soli tre anni e al suo posto arriva Zucchelli.

Zucchelli è un animale strano. E' un ingegnere da cantiere ma è uno che ha fatto per anni l'amministratore locale, conosce i meccanismi della politica e dei finanziamenti. Poi ha una dote che spiazzati tutti. E' un uomo onesto....

Adesso mi rendo conto che l'ho fatta troppo lunga e forse a voi magari questa storia neanche interessa.

Se volete sapere come va a finire la storia datemi un cenno e io continuo.

Sono quasi le tre di notte e ho l'occasione di levarmi un rospo dallo stomaco.

Fatemi sapere

L.

Carissimo Luciano,

sapevo che avrei sollecitato il tuo orgoglio che e' anche il nostro!

Premetto che sono onorato e felice della tua risposta che tu come ex addetto ai lavori e coerente con la tua integrità morale, non hai mancato, per puntualità e precisione.

Quello che noi sappiamo dell'Antartide, è frutto della sola nostra passione, libri, giornali e quant'altro e come spesso accade la verità vera, è sempre leggermente o abbastanza distante da quella raccontata dai media.

Certo che sarei (saremmo) onorati di leggere il resto.

Sono consapevole che "l'informazione" di cui disponiamo, quella che ci forniscono i media, sia manipolata, così' come sono consapevole di sentirmi un povero pellegrino scalzo, che vorrebbe fare e dare al nostro Paese qualcosa di personale: l'entusiasmo ...fatta salva poi la delusione che si prova alzando il famoso coperchio, e la delusione assoluta (come cittadini di una grande nazione come l'Italia) di essere così poco tenuti in considerazione.

Sono anche personalmente consapevole che la "nostra" crociata per la ricerca in Antartide, è meno di una goccia nell'Oceano, ma se non ci proviamo, se manca la fede e la volontà di combattere per una causa che riteniamo giusta... allora avremo sempre e solo il mugugno che poco a poco si impadronirà di noi.

Luciano, io ho imparato molto da te, fin dalle prime volte che ci siamo visti, ricordi?

Casoria e il primo Meeting Antartico di quasi 20 anni fa... ma non abbiamo mai gettato la spugna.

Ti ringrazio e so che la tua esperienza e i tuoi consigli saranno sempre benvenuti.

Un abbraccio

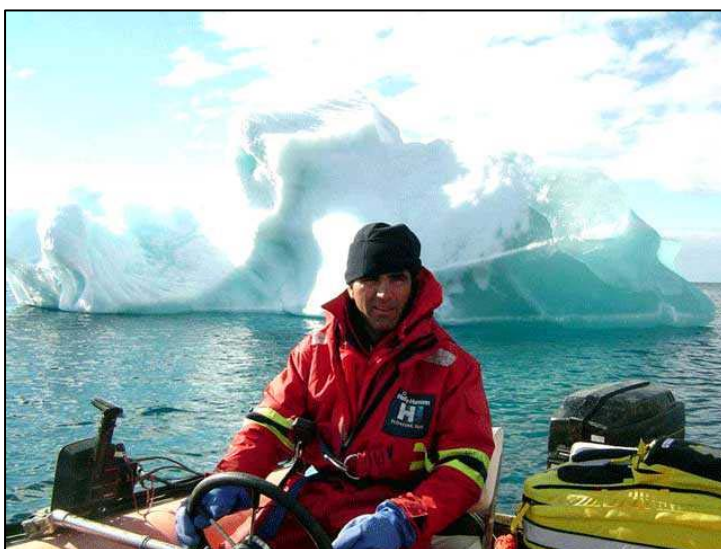
Gianni i1HYW

www.waponline.it

Noi tutti, siamo vicini a Gianni, nella sua "battaglia" per far riconoscere e continuare le ricerche in ANTARTIDE. Vi ricordo che la Marina Militare con il suo Istituto Idrografico della M.M.I. di Genova, ha contribuito ed inviato ricercatori, (Ufficiali di Marina specialisti "Idr") ed inoltre ha addestrato ed inviato personale (nocchieri, motoristi ed incursori) nelle varie campagne di ricerca.

Alberto Mattei, IT9MRM

Coordinatore Nazionale ARMI



Messaggio

Da: Franco Donati, I5DOF
 A: it9mrm@libero.it
 Date: 25/05/09 01:21
 Oggetto: Info

Messaggio:

Bei tempi !!!!! Bei ricordi.
 Vita dura ! tutto era più duro !!!!!



CAR La Spezia, 1964



**Poligono di tiro di Fossola, pane salame e candia (Avenza-Carrara) 1964
 (Ringooo) Glorioso fucile Enfield usato
 nello sbarco in Normandia 1944
 (impresso sul calcio di legno)**



**Scuole CEMM di Taranto 1964/1965
 Allievo Elettromeccanico (il più bello
 del corso) destinazione - Marimuni -
 San Bartolomeo La Spezia**



Messaggio

Da: Eduardo Faggioni, I7XUW
A: it9mrm@libero.it
Date: 09/07/08 09:39
Oggetto: Gruppo ANMI TARANTO - Mostra di modellismo navale radiocomandato

Messaggio:

Carissimo Alberto,
ti informo che il 10 agosto p.v. presso la Spiaggia Ufficiali di San Vito Taranto, il Gruppo ANMI di Taranto, del quale mi onora essere il Presidente, organizza una mostra di modelli navali radiocomandati costruiti in maniera a dir poco artistica, dai nostri Soci nonché Radioamatori i7UOZ Alfredo e iz7FLL Alessandro e da altri Soci ANMI non radioamatori. Se quel giorno le condizioni del mare lo consentiranno, i modelli saranno fatti navigare lungo la spiaggia per essere ammirati dai bagnanti presenti.

Tutti i modelli che ti trasmetto in allegato sono radiocomandati, il Sommergebile U-BOAT può navigare, in radiocomando, anche sott'acqua.

Ci faresti cosa gradita se, ritenendolo opportuno, vorrai pubblicare sul notiziario ARMI questa notizia e le foto.

Un cordiale abbraccio de
i7xuw Edoardo Faggioni.



Messaggio

Da: Giuseppe Alberti, I2AZ
A: it9mrm@libero.it
Date: 10/07/08 23:34
Oggetto: Bollettino ARMI 61 Speciale

Messaggio:

Milano, 10 luglio 2008.

Ciao caro Alberto IT9MRM,

soltanto oggi ho saputo della pubblicazione del Bollettino ARMI 61 Speciale.

Sono rimasto molto sorpresa per il fatto che tu abbia saputo costruire attorno alla mia modesta relazione un numero di 21 pagine. Devo farti i miei complimenti, perchè hai prodotto del materiale molto interessante che cattura l'attenzione del lettore.

Devo confidarti che sapevo della storia del primo Toti, dell'affondamento a cannonate del sommergibile inglese Triad ma ignoravo dell'inceppamento del cannone del Toti, poveri soldati e marinai italiani costretti a combattere con armi tecnicamente inadeguate.

Una cosa del Bollettino ARMI mi ha colpito e forse tu potrai spiegarmi, si tratta di questo: come mai in piena guerra il Toti è stato rimosso dal servizio attivo il 2 aprile 1943 e poi demolito? Cosa ha imposto alla Regia Marina il ritiro di una unità in piena guerra? Non abbiamo mai abbondato di mezzi e questa decisione mi sorprende.

Per correttezza ti segnalo di avere scritto un articolo molto più corposo per Radio Rivista e di averlo inviato alla redazione. Se verrà pubblicato o meno non lo so!

Ora termino dicendoti di essere rimasto contento di avere contribuito alla riuscita dell'evento, di avere operato dal Toti e di avere fatto parte di un team molto affiatato che ha operato molto bene.

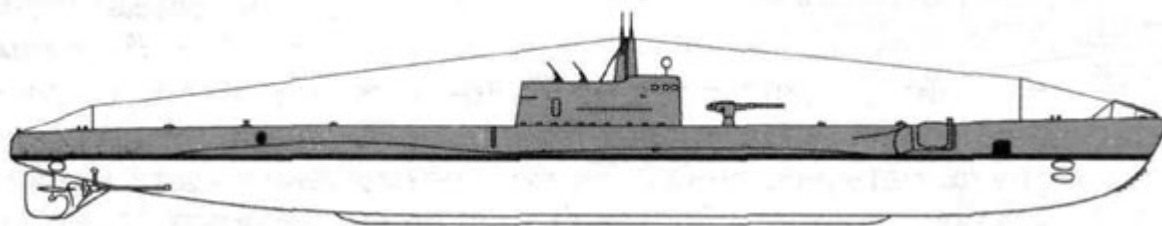
Un caro saluto.

Giuseppe
 i2AZ.

Grazie Giuseppe, per i complimenti ma questo, a modesto mio parere è rivolto a voi che ci date la possibilità a tutti di potervi contattare.

....Si dice che una nave per poter navigare ha bisogno di tutto l'equipaggio che è formato dal Comandante sino all'ultimo marinaio.... Questo è l'ARMI!!!!

Per risponderti alla tua domanda, non ho la capacità e l'esperienza per dare una risposta esauriente, ma posso risponderti in base alle mie conoscenze ed alle ricerche effettuate su internet e su libri storici.



Regio sommergibile Balilla

Furono i primi battelli ad esser costruiti nel periodo compreso tra le due guerre mondiali. In fase di progettazione la Regia Marina chiese unità da grande crociera con un tonnellaggio previsto senza precedenti: di ben 1500 tonnellate. Pertanto questi sommergibili furono dotati, di elevata velocità, forte autonomia e buona abitabilità. Dal punto di vista bellico erano inoltre armati in modo adeguato: ben sei tubi lanciasiluri da 533mm nella configurazione di 4 prodieri e due poppieri; cannone da 120mm, inizialmente fu installato il calibro record per l'epoca di 120/27 scudato (precedentemente i cannoni installati erano solamente da 76/30) collocato in posizione ravvicinata con la falsa torre, nel 1934 fu sostituito dal 120/45 e fu spostato più a prua. L'aumentato spazio permise di stoccare maggiori riserve

di siluri e munizioni. Fu il primo progetto ad inglobare motori termici diesel da ben 2400 cavalli ciascuno che garantivano una velocità massima di superficie di ben 17 nodi. Unità a doppio scafo totale resistente fino a cento metri di profondità avevano lo scafo interno costituito nella parte centrale da un fuso a forma cilindrica terminante alle estremità a tronco di cono all'interno del quale erano posizionate sia il lubrificante che le varie casse (assetto emersione rapida), lo scafo esterno invece era costituito da una struttura leggera. Rapportata al periodo in cui furono prodotte, si trattò di unità dotate di ottime qualità nautiche nonché di eccellente manovrabilità, sebbene non furono esenti da difetti che colpirono i vari impianti installati a bordo nonché l'apparato di propulsione, ma del resto queste unità dovevano considerarsi a ragione dei prototipi operativi pertanto la difettosità andrebbe considerata fisiologica, questi sommergibili aprirono la strada alla costruzione su grande scala del sommergibile atlantico.

Trattandosi di un progetto mai tentato prima, l'unico cantiere che aveva le attrezzature adatte all'impresa era quello di **Muggiano** a cui fu affidata la commessa nel 1925 per la costruzione di quattro unità ovvero: **Balilla, Domenico Millelire, Enrico Toti, Antonio Sciesa**.

I quali furono consegnati tra il 1928 ed il 1929.

Invero fu costruito anche un quinto sommergibile, l'**Humayà** per la marina Brasiliana che rimase in servizio in quella marina fino agli anni cinquanta.

Toti:

Impostato il 26 gennaio del 1925 fu varato il 20 settembre 1928. Utilizzato in periodo prebellico come unità di addestramento nell'anno 1933, nel mentre che il *Balilla* ed il *Millelire* stavano sulla rotta di rientro dalla *Trasvolata Atlantica*, salpò da La Spezia il 14 settembre insieme allo *Sciesa* diretti verso il canale di Suez per effettuare una lunghissima crociera con lo scopo di effettuare il periplo dell'Africa missione che terminò il 25 febbraio 1934 dopo aver toccato oltre venti porti: *Port Said, Massaua, Aden, Mogadiscio, Chisimaio, Mombasa, Zanzibar, Dar es Salaam, Diego Suarez, Lourenco Marques, Durban, Capetown, Walvis Bay, Lobito, Sao Tomè, Takoradi, Dakar, porto Praia, Las Palmas, Gibilterra e Barcellona*.

Partirono in assetto di guerra, ovvero con personale al completo e tutte le armi imbarcate ed operative, in modo da poterli addestrare il personale per tutto il periodo di crociera. Le due unità non furono adattate ai climi caldi ed umidi equatoriali, le uniche accortezze furono l'installazione di una cella frigorifera e la dotazione di due teli che dovevano servire a fare ombra allo scafo, quando il battello era in superficie onde evitare che l'acciaio si arroventasse al sole facendo raggiungere temperature proibitive per l'equipaggio.

Vogliamo qui ricordare solo gli episodi più significativi:

Dopo lunga navigazione, si arrivò a *Massaua* con gli equipaggi spossati dal caldo e dalla fatica, pertanto furono fatti sbarcare e portati in escursione ad *Asmara* al fine di fare riposare gli equipaggi e soprattutto rinfrescarli.

Nel doppiaggio dell'Africa il mare, contrariamente alle previsioni fu molto agitato, mettendo a dura prova gli scafi e i marinai, come se non bastasse si guastò la bussola giroscopica (che fu riparata solo due mesi dopo con l'invio di una squadra di tecnici dall'Italia)) il che creò non pochi problemi di navigazione in quanto le bussole magnetiche risentivano delle deviazioni del campo terrestre per via della vicinanza al polo inoltre si navigò per lunghi tratti avvolti da fitta nebbia, il che si tradusse in pratica in un lavoro supplementare per le vedette di bordo.

A largo di *Mogadiscio* il **Toti** effettuò un'immersione dimostrativa con a bordo una ventina di importanti personalità indigene.

A *Città del capo* a meno di un chilometro dall'ingresso al porto le due unità si produssero in una spettacolare emersione rapida. Per la città fu un evento grandioso, per la prima volta potevano ammirare un vero sommergibile, unica nota stonata di quel memorabile giorno fu un incidente che per poco non si tramutò in tragedia: un pilota di aereo per poter mirare meglio i due battelli si abbassò così tanto da urtare contro l'albero di una nave precipitando a pochi metri dallo *Sciesa*.

Furono organizzate ben 3 settimane tra cerimonie e festeggiamenti. Giunti in Atlantico l'oceano non risparmiò i due sommergibili che furono in sballottati tra le onde e le correnti. Al rientro in Italia le due unità avevano percorso un totale di oltre 16000 miglia nautiche ciascuno. La missione fu un successo sia dal punto di vista politico propagandistico che addestrativo. Il Toti fu impiegato sia nella guerra di Spagna che durante la seconda guerra mondiale.

Per quest'ultima vogliamo raccontare l'episodio più famoso:

Era il 15 ottobre ed il C.te Bandino Bandini per problemi ai motori elettrici stava rientrando alla base di Brindisi in quanto impossibilitato a compiere la missione di prendere parte allo sbarramento alle forze navali inglesi. Navigava pertanto in superficie quando a cinquanta miglia da Capocolonna in Calabria una vedetta avvistò la sagoma di un sommergibile, erano le ore 1.10.

Il battello era l'**HMS Triad** il quale cominciò a puntare la prua verso l'*Enrico Toti* ed il suo Comandante intuì immediatamente che se la sua unità fosse rimasta con quella rotta sarebbe stata facile tiro di eventuali siluri nemici.

Tutta la barra a dritta! Pari avanti tutta! Fu ordinato istintivamente.

Le eliche cominciarono a mordere il mare mentre il grosso sommergibile iniziò ad accostare posizionando la prua verso la prua del sommergibile oramai riconosciuto come britannico al fine di offrire il minore bersaglio. La manovra fu provvidenziale in quanto mentre stava per concludere la virata la bianca scia di un siluro sfilò di poco a dritta del battello.

Il Comandante inglese **Salt** visto il lancio a vuoto ingaggiò il Toti a cannonate senza però danneggiarlo seriamente, mentre su quest'ultimo febbrili erano le manovre intorno al pezzo da 120mm al fine di armarlo, pertanto entrarono in funzione dapprima le mitragliere da 13,2mm.

Nel frattempo i serventi caricarono il cannone, lo brandeggiarono e puntarono sul nemico, ma al momento di fare fuoco il colpo non partì.

Il tempo sembrò fermarsi mentre uno dei serventi, un marinaio elettricista addetto anche all'artiglieria, **Nicola Stagi** preso da collera per quel maledetto cannone che non ne voleva sapere di sparare emulò il gesto del Bersagliere Enrico Toti a cui era intitolata l'unità si levò una scarpa e la lanciò contro gli inglesi.

Quest'ultimo vista la reazione italiana sia con le mitragliere che con mezzi decisamente meno convenzionali, aumentò la velocità sopravanzando l'italiano ed iniziò l'immersione. Sembrava tutto perduto quando proprio in quel momento il cannone sparò il suo primo colpo... Centro! I serventi, che nel mentre vedevano il **Triad** scappare, caricarono velocemente l'arma e partì il secondo colpo da 120mm che colpì il centro della nave nemica, nel mentre Bandini nel timore che la preda potesse scappare lanciò un siluro.

Ci fu una violenta esplosione ed il sommergibile inglese tentò di invertire l'immersione, ma l'unico risultato fu che la prua salì a candela per poi sprofondare per sempre negli abissi, non ci furono superstiti.

Per molto tempo si credette che fosse l'**HMS Rainbow**, solo grazie a recenti studi si è potuti risalire al vero nome del battello.

Il battello nel periodo compreso da marzo 1941 fino a giugno del 1942 fu utilizzato come unità di addestramento, dopodiché a causa della gravissima situazione delle truppe italo-germaniche in africa settentrionale, e della mattanza di navi da trasporto dell'Asse, fu trasformato in sommergibile da trasporto dove effettuò 4 missioni, successivamente fu disarmato e trasformato in pontone da carico. Il 18 ottobre 1946 fu demolito.

.....
Quindi si evince da questo scritto tratto dal sito web: <http://www.maricosom.net>, che il battello era effettivamente molto usurato con alle spalle molte miglia, ed in considerazione che l'Italia era in piena guerra e che tutti i mezzi servivano per le operazioni belliche, non si poteva metterlo in bacino ed affrontare i grandi lavori che a quei tempi duravano anni! In considerazione anche del costo elevato e del tipo di battelli che già vecchi, erano sostituiti dai più nuovi costruiti subito dopo la guerra spagnola e pronti ad essere impiegati nel mediterraneo. E' anche da supporre che essendo sommergibili oceanici, erano di stazza molto grossa per poter operare nel mediterraneo dove erano utilizzati maggiormente i più piccoli e manovrieri. Quindi in parte furono trasformati in sommergibili da trasporto o addirittura in pontoni, ecco, l'inevitabile soluzione al ritiro del battello, ed all'utilizzo ausiliario portuale dello stesso e quindi, al suo disarmo definitivo.

Per pura informazione, all'inizio del conflitto avevamo 172 battelli operanti ed al termine della guerra 128 sommergibili mancarono all'appello.

AWARD TALL SHIPS' RACES – II1TS



Potete richiedere se non lo avevate fatto già, il diploma del "Tall Ships Races 2007", manifestazione avvenuta a Genova lo scorso Luglio, avanzando richiesta con i dati relativi al contatto della stazione speciale (II1TS), ed allegando 5,00 Euro. vi ricordo che l'iniziativa è a scopo benefico e tolte le spese di spedizione e di stampa, come di consueto saranno destinate all'Istituto Andrea Doria.

AWARD II1ARU & II1ARD

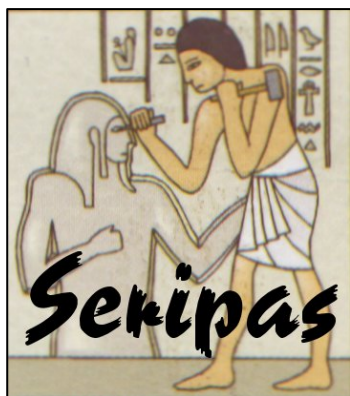
Per i soli membri ARMI e/o per le sezioni ANMI, ed in forma eccezionale, sono disponibili una quantità discreta di **AWARD IARD & IARU**; potete avanzare richiesta per il diploma, anche se non avete nessun contatto con le stazioni speciali, o solo per regalarlo alla vostra sezione ANMI; vi ricordo che l'iniziativa è a scopo benefico e potete donare almeno 5,00 euro all'Istituto Andrea Doria.



GADGET ARMI

Anche l'ARMI ha la sua spilletta, per chi è interessato potete richiederla al seguente indirizzo di posta elettronica info@assoradiomarinai.tk al costo di 5,00 euro (2 euro costo della spilletta, 1,50 euro costo spedizione e 1,50 euro in donazione I.A.D.), vi ricordo che l'iniziativa è a scopo benefico e la donazione avviene all'Istituto Andrea Doria.





Il nostro sponsor "**SERIPAS**" di Luigi Pasquarella (I8JYK) ARMI 132 ha preparato il crest dell'A.R.M.I. a colori in smalto, per chi fosse intenzionato ad acquistarlo il costo è di €.15,00 + spese di spedizione (€.6,00). Sarà personalizzato con il nominativo ed il numero di iscrizione ARMI. Potete contattare l'associazione inviando una mail a it9mrm@gmail.com

ALCUNE ESCLAMAZIONI RICEVUTE PER POSTA ELETTRONICA:

...è arrivato bellissimo.

De IK3ZBD

Antonio G. Gnan ARMI 049

.....

Caro, Alberto IT9MRM,

sono qui ad esprimere tutta la mia gioia e la piena soddisfazione per l' opera ben fatta nel forgiare il crest dell' Associazione A.R.M.I.

Una volta estratto il crest dalla scatola, i miei occhi si sono illuminati e il sorriso ha marcato il mio volto, contento e ansioso di poterlo mostrare alla mia famiglia, parenti e amici e di riporlo con molta attenzione insieme agli altri oggetti preziosi "pochi" "importanti" ma di profondo significato, proprio a coronare questo evento " la realizzazione del Crest A.R.M.I."

La parete sul quale ho appeso il crest è quella personale, privilegiata, dedicata solo al mio lavoro ed all' hobby del radioantismo, un simbolo, come il faro che illumina la rotta delle navi.

I colori forti, profondi e decisi lo rendono presente e unico, forte nel tempo con l'impegno di portare sempre con orgoglio "on the air" in terre vicine e verso terre lontane" il nome prestigioso dell A.R.M.I .

73'S

de IW1RLR op. Nicola

A.R.M.I # 116



Per chi vuole inviare in sicurezza la
somma può utilizzare
la seguente ricarica **POSTE PAY**



N° 4023 6004 2169 9846.

Intestata a **Mattei Alberto**
e comunicare via e-mail l'avvenuta
ricarica.

"PREMIO NAZIONALE ARTEMARE 2008"



Il premio Nazionale ARTEMARE arrivato alla XIX Edizione, è un concorso artistico-letterario in campo nazionale sul tema specifico "L'uomo e il mare". La manifestazione è intesa a rivalutare l'interesse per il mare, a tutelare la tradizione marinara e a contribuire alla difesa del patrimonio della gente di mare. Il Premio è a carattere nazionale perché si vuole che le opere letterarie o artistiche provenienti dalle varie parti d'Italia possano esprimere i caratteri distintivi di una cultura marinara in modo da essere riconosciuti rappresentativi di tutto il popolo italiano, contribuendo così alla presa di coscienza di una identità nazionale. L'iniziativa, non mancante di validi presupposti per l'assunzione di un particolare suo ruolo come importante punto di riferimento verso il grande tema del mare, si è affermata sempre più negli anni, riuscendo a prendere una sua precisa collocazione in campo nazionale. L'approvazione per questa iniziativa, manifestata dalle numerose adesioni da ogni angolo del Paese, è segno della validità della sua originale formula. In 32 anni di ARTEMARE, sono stati assegnati 29 premi di "Pittura", 18 di "Fatti di bordo", 11 di "Narrativa", 20 di "Canzone", 15 di "Modellismo navale", 12 di "Fotografia", 11 di "Video documentario", 10 di Protagonisti del mare, 5 di "Gastronomia" e 4 di Giornalismo. Negli anni 1992 e 1999 ha organizzato il festival della canzone marinara con la partecipazione di cantanti provenienti dai 12 paesi della Comunità europea. L'Associazione ha ospitato centinaia di concorrenti provenienti da ogni parte d'Italia e dall'estero. Sono stati accolti e premiati uomini di cultura come lo scrittore Vincenzo Consolo, i pittori Salvatore Fiume e Piero Guccione, il filosofo Manlio Sgalambro, il regista di documentari sul mare Bruno Vailati, il musicista Franco Battiato, e tanti altri. Nel 1997 è stata inserita una nuova sezione denominata "Protagonisti del Mare" per riprendere una importantissima manifestazione andata perduta: il Premio Internazionale Capitani Coraggiosi, inteso a riportare in primo piano quanti mostrano capacità e coraggio nel loro rapporto con il mare.

Nelle ultime edizioni, il Premio "Protagonisti del mare" è andato al Direttore del Settore Navigazione della rete Ferroviaria Italiana s.p.a., alla Società di Navigazione Ignazio Messina, all'Accademia Navale di Livorno, al Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, a RAI Fiction - Sony Pictures Television International - Palomar Endemol coproduttori della serie televisiva "Gente di mare".

In questa edizione, nella sottocategoria "FATTI DI BORDO" sezione Letteraria del premio, si sono aggiudicati il primo ed il secondo posto, due dei nostri famosi soci "scrittori" ARMI, il primo **IZØDDD Natalino Pappalardo (ARMI 232)** (ha scritto molto dei suoi imbarchi sulle navi mercantili, sulla Newsletter dell'INORC) e al secondo posto il nostro "armigero" **IZ1CCH Orazio De Maria (ARMI 113)** (molti dei suoi scritti compaiono sul nostro bollettino, su Radio Kit e su Radio Rivista, oltre ad essere giornalista non professionista per il giornale "BRAOGGI"). Dal direttivo ARMI e da tutti i soci ARMI vi giungano i migliori complimenti.

BRAVO ZULU



Circolo
Ufficiali
Marina
Mercantile
Riposto



Comune
Riposto



Provincia
Regionale
Catania

Regione
Siciliana
Ass. Beni
Culturali
Ambient.
e P.L.



Assess. Turismo
Dipartimento
turismo, sport
e spettacolo



Premio Nazionale ARTEMARE 2008

XXXIV Edizione

sul tema *"L'uomo e il mare"*



Giovedì 31 luglio e Venerdì 1 agosto - ore 21.00 - Festival della Canzone sul mare
Sabato 2 agosto - ore 20.30 - Consegna dei Premi Artemare

Premio Targa d'argento al merito, XVIII ed., al giornalista Tony Zermo de "La Sicilia"

Premio Città di Riposto, XIX edizione, al prof. Giuseppe Vecchio, Preside della Facoltà di Scienze Politiche - Università di Catania

Premio «Protagonisti del mare», XII ed., alla compagnia di navigazione "Gruppo Grimaldi"
Ritira il Premio l'Amministratore delegato *Emanuele Grimaldi*

L'on. prof. avv. Carmelo D'Urso presenta il 14° volume *"Storie e racconti di mare"*

Intermezzi: l'atelier di *"Lady Grazia"* - le danze di *Valentina Greco* - i musicals della Scuola di ballo *"Movimento latino"* di *Giuseppe e Maddalena Vento* - le musiche del mandolinista *Beppe Visy*, reduce da una tournée in Argentina - la *Compagnia Teatrale Ionica* rappresenterà una storia tratta da un volume della raccolta *"Storie e racconti di mare"*

Ingresso libero. Per i posti a sedere del 2 agosto e per ricevere il volume dei racconti di mare occorre presentare l'invito rilasciato dal Circolo

Presenta ANNA PAVONE



Circolo Ufficiali Marina Mercantile Riposto

95018 Riposto (CT)
Corso Italia, 70 – Tel. (095) 934.319
E-mail: copani@artemare.it
Sito Internet: www.artemare.it
Codice Fiscale: 83003080872
Conto corrente postale n. 16127953 intestato a:
Circolo Ufficiali Marina Mercantile Riposto

Oggetto: Esito Concorso "Fatti di bordo"
Sezione letteraria del Premio nazionale Artemare 2008

Per nostro dovere e sua conoscenza, Le comunichiamo il risultato del concorso in oggetto.

La Commissione giudicatrice del concorso nazionale di "FATTI DI BORDO" – XIX edizione, sezione letteraria del Premio ARTEMARE 2008 – XXXIV edizione, presieduta dal prof. universitario Orazio Licciardello e composta di: dott.ssa Betty Denaro, Segretaria – on.le prof. avv. Carmelo D'Urso, Sindaco del Comune di Riposto - ten. vasc. Francesco Terranova, com.te della Capitaneria di Porto di Riposto - prof.ssa Sara Martello - cap.d.m. Mario Di Pino - cap.l.c. Angelo Leonardi, dopo approfondita discussione e costatata, in tutte le opere, la presenza di un forte impegno, ha così deciso:

Il primo premio è stato assegnato a:			
Natale Pappalardo	di Fiumicino RM	per il racconto	<i>M/n Ignazioemme 3° viaggio</i>
Il secondo premio a:			
Orazio De Maria	di Savona	per il racconto	<i>La luna e la falce</i>
Il terzo premio a:			
Idamo Rossi	di Viareggio LU	per le poesie	<i>Nostromo - Gente di mare</i>

La giuria ha ritenuto doveroso attribuire una menzione speciale le opere:

<i>Il lavativo</i>	di Francesco Castorina	San Donato Milanese MI
<i>Cernobyl</i>	di Giovanni Pagano	Torre del Greco NA
<i>Crociere del 2000</i>	di Felice Zanghi	Ganzirri ME

La premiazione avverrà la sera di Sabato 2 agosto p.v. – ore 20.30 all'interno del porto turistico "Marina di Riposto".

I residenti oltre 200 Km da Riposto vengono ospitati a mezza pensione (con esclusione degli extra). Si ricorda che i premi devono essere ritirati personalmente. Si invitano i premiati a segnalarci la partecipazione alla premiazione e noi comunicheremo, a chi ne ha diritto, l'albergo dove verrà ospitato per i giorni 1 e 2 agosto.

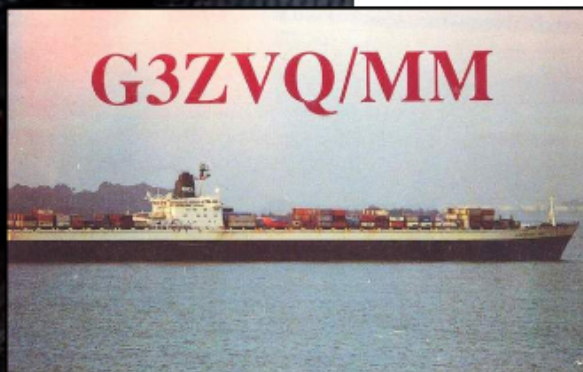
Per eventuali chiarimenti chiamare il numero telefonico 095/934319 – oppure 095/934030 ore pasti.

La informiamo che sul sito internet www.artemare.it sarà possibile visionare il depliant della manifestazione e la cerimonia della premiazione.

Nel ringraziarLa per aver voluto partecipare alla nostra manifestazione, Le porgiamo i nostri più distinti saluti.

Riposto, 5 luglio 2008

Il Presidente
Giacchino Copani



IZØINU

ITALIAN AMATEUR RADIO STATION

I see you on the air 73 by IZØINU

PALAZZESE ALDO
Via Svezia, 12
104100 LATINA (LT)
ITALY

Tel/Fax 06390773621509
Mobile 0639336606707
E-mail a.palazze@tin.it
Web www.qrz.com/aldou

CQ ZONE 16
ITU ZONE 28
WW LOC: JN61KL



CALENDARIO EVENTI

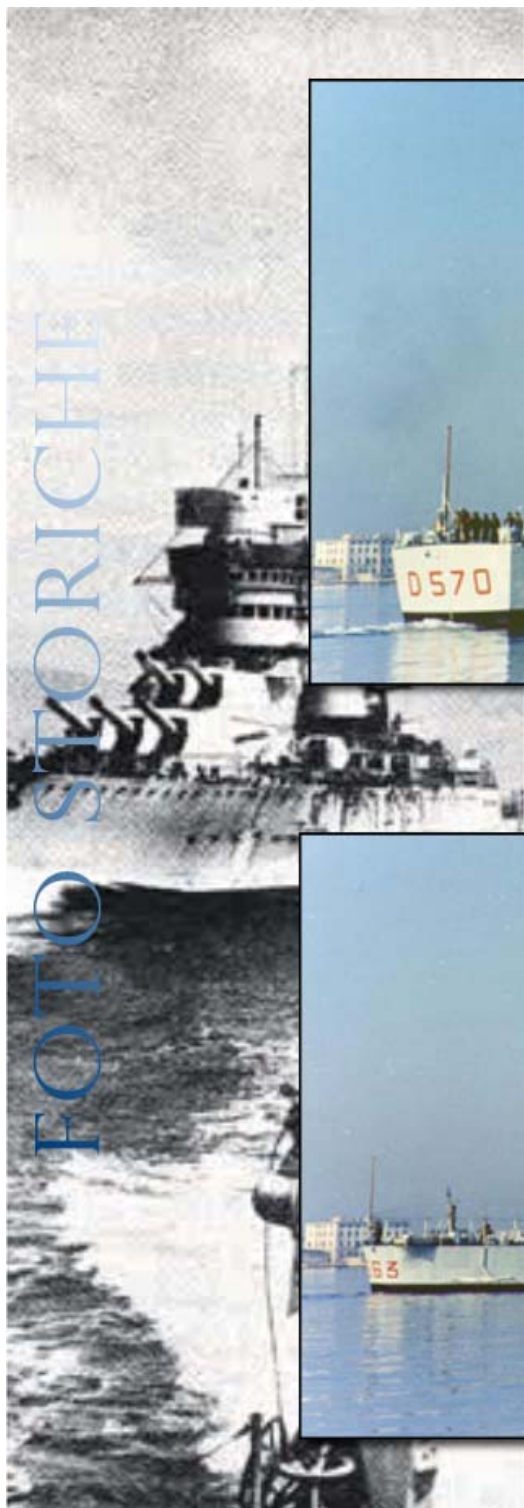
Questa rubrica sarà dedicata prettamente al calendario permanente delle attività DX mondiali di Associazioni e Clubs Navali, con riferimento a date e tipo delle attività prettamente Navali.

-2008-



16 – 17 Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
Settembre	MFCA – TRAUNSEE (OE6XMF/5)
25 – 30 Settembre	II 1ADV – NAVE CARABINIERE
Novembre	MFCA - Sonderstation in PULA (9A/OE6XMF)
Novembre	MARAC 2m. Contest
15 – 16 Novembre	RNARS CW Activity Contest
15 – 16 Novembre	INORC CW Activity Contest
4 Dicembre	4° International Contest ARMI - Italian Navy Day - Santa Barbara Day
Dicembre	Pearl Harbour Day (USS KID)
13 – 14 Dicembre	International Naval Contest
26 Dicembre	MF XMAS Greetings on the air (HF)





Cacciatorpediniere Impavido



Cacciatorpediniere San Marco

LA STAZIONE RADIO DI....



IW1FGY - Franco Saffioti (ARMI 415)



IT9BQK - Fabio B. Fidone (ARMI 215)

LE QSL DEI SOCI ARMI

