

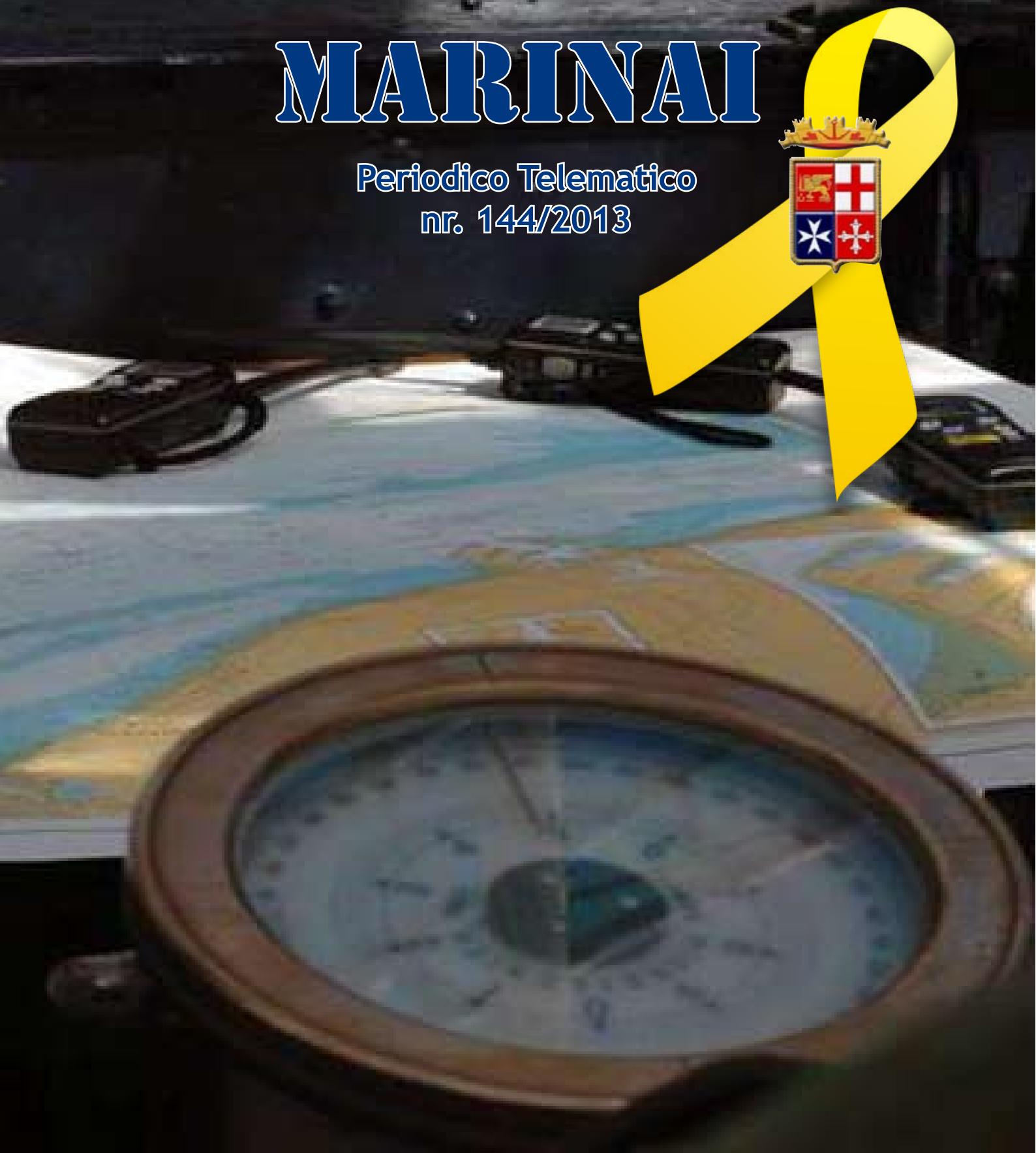
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI - IQ9MQ

Associazione affiliata A.R.I.



BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico Telematico
nr. 144/2013



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Cari colleghi ARMIGeri, mancano poco più di due settimane all'inizio del "VII° cotest delle stazioni radio costiere della M.M.", ed i preparativi iniziano a farsi sentire. I teams fervono gli ultimi ritocchi, ai vari setup, si controllano le ultime cose da fare e si iniziano le prime iscrizioni ad EnzoLog. Sì, e bene farlo già da adesso, perchè si da modo ad Enzo di affinare il programma, quindi cogliete l'occasione di registrarvi, non aspettate all'ultimo momento!!! Questo bollettino, è stato scritto in tempi rapidi, per dar modo di uscire molto prima delle solite date di inserzione (fine mese), per darvi modo di poterlo leggere, assimilare il regolamento del contest. vedere le altre informative utili per l'utilizzo del Log e della "chatDX". Un consiglio personale, utilizzate la chatDX del nostro sito, vi darà modo di poter effettuare molti contatti ad appuntamento! Parliamo adesso di attività navali, volevo esprimere una mia considerazione su attività radiantistiche a bordo di unità navali (sommersibili e navi) effettuate da altre associazioni. Come sapete, l'ARMI collabora oltre all'ARI con la quale siamo affiliati, anche con tante altre associazioni sparse sul territorio, inoltre molti nostri soci sono iscritti e fanno parte di tante associazioni, club di carattere radiantistico, avendo anche dei posti, in seno a queste associazioni, molto importanti (segretario o addirittura anche Presidente). Di fatto è increscioso, vedere un nostro socio essere promotore o operare a bordo di una nave o di un battello musealizzato, senza aver dato nessuna informativa al nostro sodalizio. E venire a conoscenza da parte terzi, e addirittura tramite il cluster e vedere un'attività se pur prettamente "NAVAL" non avere nessuna referenza ARMI ne richieste in merito e quindi senza validazione per i diplomi "Navali" delle altre "Sister Naval Societies"! Con questo non voglio, anzi non vogliamo prenderci l'esclusiva delle attività NAVAL nazionali, ma dare l'opportunità a tutti di poter collegare una referenza NAVAL anche sotto l'egida di altre associazioni. Vi invito a tutti voi colleghi, che pure essendo "Radioamatori di Marina". stando parte attiva di altre realtà associative in campo nazionale, di incentivare verso il vostro Direttivo, facendovi portavoce di questo increscioso evento, ribadendo la nostra piena collaborazione in future attività a bordo di UU.NN. della nostra M.M. Con questo termine, il prossimo appuntamento con il "Bollettino" sarà a fine Marzo, dove avremo un primo resoconto a caldo dell'attività del "contest delle stazioni radio costiere". Buona lettura. 73'

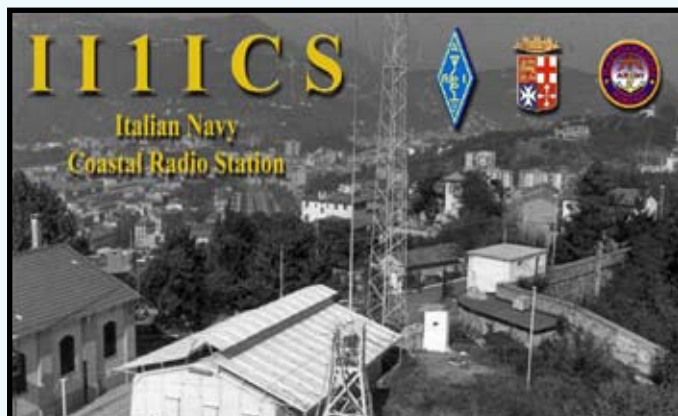


ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2013



ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2013

Ecco alcune QSL delle stazioni radio costiere della M.M.I. che parteciperanno al contest.



REGOLAMENTO "ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2013"

di Alberto Mattei, IT9MRM - MIØØ1 - Coordinatore Nazionale ARMI

Il Diploma A.R.M.I. denominato "ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS" è stato ideato per ricordare le Stazioni Radio Costiere della Marina Militare Italiana. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. Per il 2013 la stazione Jolly è la stazione radio costiera di Trapani: **IGA**.

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 2 marzo 2013 (00:01 UTC) e si concluderà il 17 marzo 2013 (23.59 UTC).

STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni:

- Stazioni con nominativo speciale in rappresentanza delle Stazioni Radio Costiere della Marina Militare:

IIØIDR - IIØIDP - IIØIGU - IIØICH - IIØICV - IIIICS - IIIIGG - II3ICZ - II5IDK - II7ICT - II9IGA - II9ICF

- Stazioni iscritte all'A.R.M.I.;
- Stazioni iscritte ad altri Naval Clubs;
- Stazioni indipendenti.

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW - SSB - DIGI (PSK31 - RTTY)

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO

QSOs (HRD) con Navy Coastal Radio Stations valgono 10 punti (tutti i modi);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 3 punti (CW);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 2 punti (PSK31 / RTTY);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 1 punto (SSB);
QSOs (HRD) con la Italian Navy Coastal Radio Station "JOLLY" **II9IGA** valgono 25 punti (tutti i modi);

N.B. : Ogni stazione ARMI, stazione costiera e la stazione JOLLY, possono essere collegate solo una volta al giorno per ogni modo di emissione e le stesse per tutto il periodo della gara.

MOLTIPLICATORE

Per ogni stazione COSTIERA collegata.

Es. Se al termine della gara ho collegato in tutto 5 stazioni costiere diverse, il mio risultato devo moltiplicarlo per 5.

PUNTI DIPLOMA

Per ottenere il diploma è necessario un minimo di punti come segue :

Stazioni Italiane : **30 punti**;

Stazione Europee: **15 punti**;

Stazioni extra-Europee: **5 punti**;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW / PSK31-RTTY : CQ CQ DE II9IGA II9IGA
AWARD IT NAVY COASTAL RADIO STATIONS K

SSB : CQ CQ da II9IGA - CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI COSTIERE DELLA MARINA MILITARE ITALIANA - .

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni Radio Costiere passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione (MI#).

Le stazioni A.R.M.I. passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione (MI#)

Le stazioni NAVAL (*) passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione corrispondente al proprio club (MF# - IN# - RN#....).

CATEGORIE

Sono previste tre categorie :

"**NAVAL**" per le stazioni ARMI e gli appartenenti ad altri Naval Club (*)

"**INDEPENDENT**" per tutti gli altri OM

"**SWL**"

SOTTOCATEGORIE

Sono previste tre sottocategorie:

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

"**PHONE**" (SSB)

"**MORSE**" (CW)

PREMI

La stazione che avrà il punteggio più elevato in assoluto, riceverà un premio;

Il punteggio più elevato di ogni Categoria/Sottocategoria riceverà una targa premio;

Per gli SWL è prevista una sola Sottocategoria (MIXED);

Per le stazioni costiere, saranno premiati il I°, II° e III° posto.

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all' Award manager :

IT9MRM, Alberto Mattei - Via E. Millo, 20 - 96011

Augusta (SR) - Italy -

email: it9mrm@gmail.com

La richiesta sarà effettuato on-line tramite il sito di **EnzoLog**, farà fede il log inserito. Il richiedente per partecipare alla gara, deve inviare un contributo di **€ 10,00** oppure **\$ 15,00 (USD)**.

Questo darà diritto a ricevere il Diploma in formato PDF ed a concorrere per il premio finale.

LOGS

Devono essere in formato ADIF ed inseriti automaticamente tramite il sito web "ENZOLog" (Log on-line) al seguente link <http://www.enzolog.org/itnavyradiocoastal/>

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

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

- **POSTEPAY**: numero 4023600573417690 intestata a Mattei Alberto (c.f. MTTLRT63L22I535Z);

- **PAYPAL**: al seguente indirizzo alberto.mattei@libero.it

- BONIFICO BANCARIO:

IBAN IT64E0306984620100000004132 c/o
INTESA-S.PAULO filiale di Augusta.

SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire entro e non oltre il **30.06.2013**.

INFORMAZIONI

Eventuali informazioni in merito alle stazioni partecipanti ed al diploma possono essere prelevate dal sito ufficiale dell'A.R.M.I. <http://www.assoradiomarinai.it>

Nota: Il contributo per il Diploma, dedotte le spese ed oneri per i premi finali, sarà interamente devoluto all' ISTITUTO "ANDREA DORIA" che si occupa dell'assistenza dei bambini orfani di padri marinai deceduti in servizio.

(*) BMARS, MFCA, FNARS, INORC, MARAC, MF, RNARS, YO-ARC, RNA.



ENZO LOG - ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2013

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI - <http://www.assoradiomarinai.it>



Per poter partecipare al contest delle stazioni radio costiere "Italian Navy Coastal Radio Stations Award 2013", devi obbligatoriamente iscriverti ed utilizzare l'appropriato log o in alternativa dopo l'iscrizione inserire il tuo LOG in formato ADIF.

Quello che andremo a descrivere sono i passaggi per l'iscrizione e l'uso del portale di EnzoLog per l'utilizzo della pagina dedicata al Log del contest delle sta-

zioni radio costiere.

Per iniziare bisogna accedere dalla maschera principale dove sono elencati le modalità da effettuare (<http://www.enzolog.org/itnavyradiocoastal/>). Il primo passo è quello di registrarsi [**Registrarsi come stazione chiamante cliccando qui**] cliccando sull'apposito link.

Si aprirà la maschera di registrazione dove sono riportati i campi obbligatori da compilare come da figura [2].

Callsign: Nominativo della stazione che partecipa; **Tipo Stazione:**

è riportato un campo a tendina dove bisogna scegliere che tipo di stazione deve operare (chiamante ARMI o altro Clubs Navale, Stazione Costiera, stazione Jolly, Partecipante/Hunter, oppure SWL). **Nome:** inserire il

nome dell'operatore (lasciare in bianco se è una stazione costiera o una stazione costiera Jolly); **Cognome:** (idem come prima); **QTH:** inserire il nome della città da dove si trasmette, se stazione radio costiere il nome della città dove è ubicata la SRC. **Locator:** inserire il grid locator; **E-Mail:** la propria posta elettronica; **Lingua:** cliccando il tasto si può impostare la lingua (inglese/italiano).

Quando avrai compilato ed inviato tutti i dati tramite l'apposito pulsante, ti sarà inviata automaticamente sulla tua casella di posta email una password che ti servirà per accedere nel LOG. La registrazione a questo punto è ultimata! Andiamo a vedere adesso la pagina di lavoro.

Figura 2

Band	CW	SSB	FM	Dig.	TOT
160m	0	0	0	0	0
80m	0	0	0	0	0
40m	0	0	0	0	0
30m	0	0	0	0	0
20m	0	0	0	0	0
17m	0	0	0	0	0
15m	0	0	0	0	0
12m	0	0	0	0	0
10m	0	0	0	0	0
8m	0	0	0	0	0
<6m	0	0	0	0	0
TOT	0	0	0	0	0

Figura 3

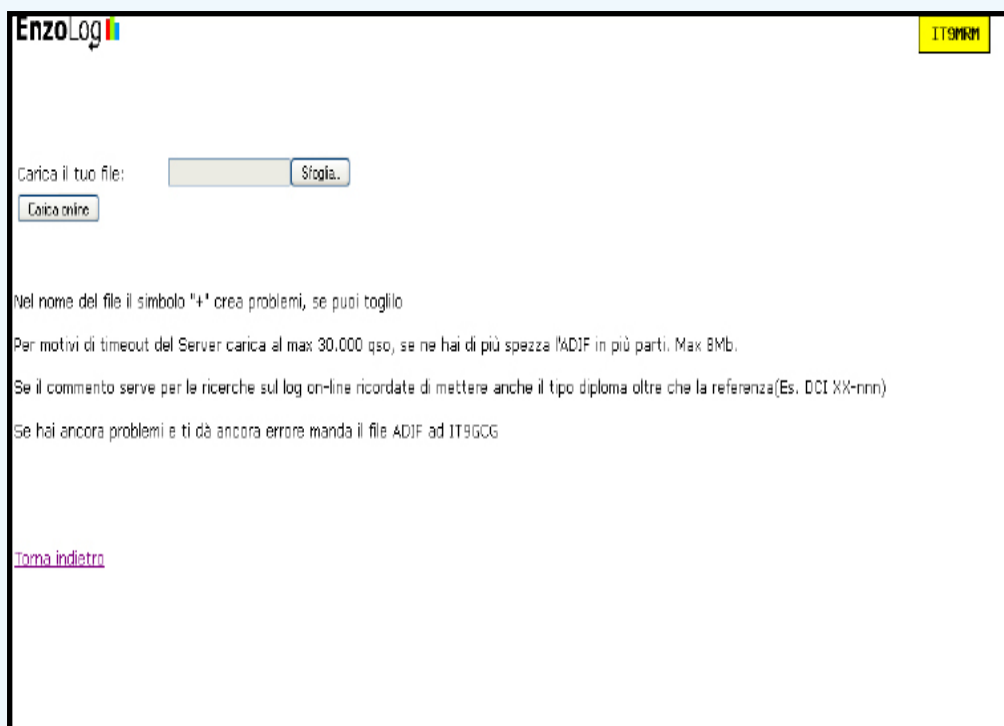


Figura 4

sulla directory dove l'hai salvato, appena trovato, cliccaci sopra e poi clicca su "Carica Online". A questo punto il file è caricato e dovresti vedere il resoconto dei contatti sulla pagina principale (in basso a destra). Il link "**Leggi/Modifica il tuo Log**", cliccandoci si aprirà la pagina che vedi in figura [5] su questa pagina puoi apportare modifiche al tuo Log oppure solo controllare e verificare che tutto sia in ordine. Puoi utilizzare altre opzioni elencati in alto, soprattutto le statistiche che dovrai selezionare

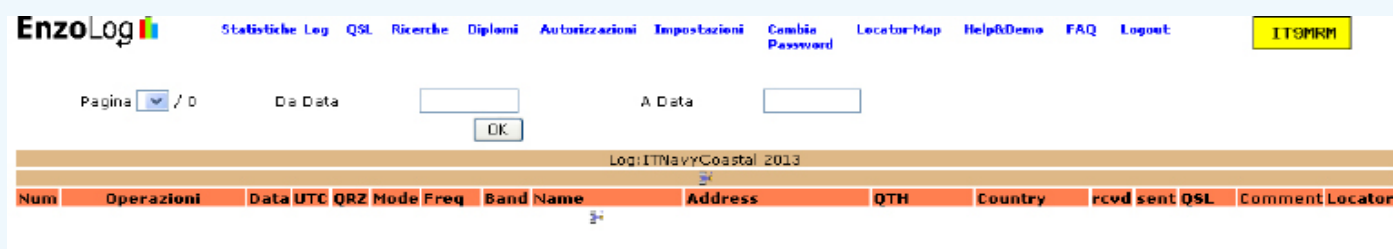


Figura 5

indicando il contest delle "Stazioni Radio Costiere". Il link "**Usa EnzoLog**" ti riporta sulla pagina web del Log on-line di EnzoLog, dove puoi inserire manualmente i contatti. Sul link "**FAQ**" trovi tutte le domande con relative risposte su eventuali problematiche sul log di EnzoLog.

Il link "**Logout**" ti consente di sconnetterti dal log.

L'utilizzo del Log è estremamente facile e consente il controllo automatico dei contatti, la visione della classifica in automatico, l'inserimento manuale dei collegamenti oppure in automatico tramite log ADIF generato da qualsiasi LOG in uso.

Vi ricordo inoltre che anche gli SWL devono utilizzare il presente LOG!

Come già detto, EnzoLog è il log ufficiale dell'ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2013, perciò la classifica sarà redatta in base ai LOG registrati su EnzoLog.

Per qualsiasi informazione potete contattare direttamente Enzo che vi darà tutti i possibili chiarimenti.

La mail ufficiale è la seguente: enzolog@enzolog.org



COME UTILIZZARE LA DX CHAT ARMI

di Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale ARMI

Come fatto per il contest delle stazioni radio costiere del 2012, anche per il 2013 si consiglia di utilizzare il sistema della chat messo a disposizione sul nostro sito web per le comunicazioni dirette o per poter



Figura 1

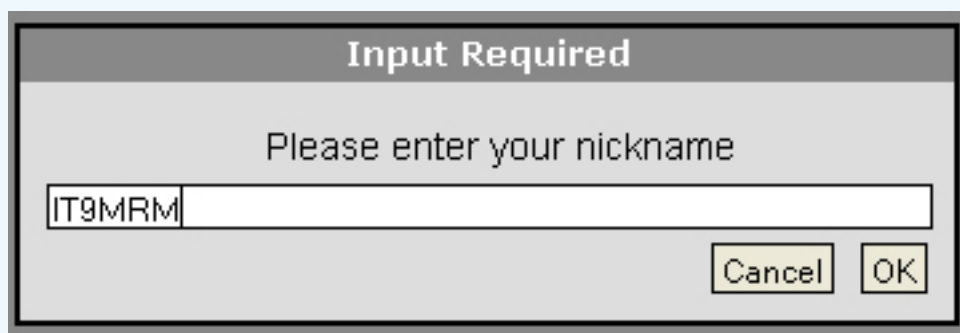
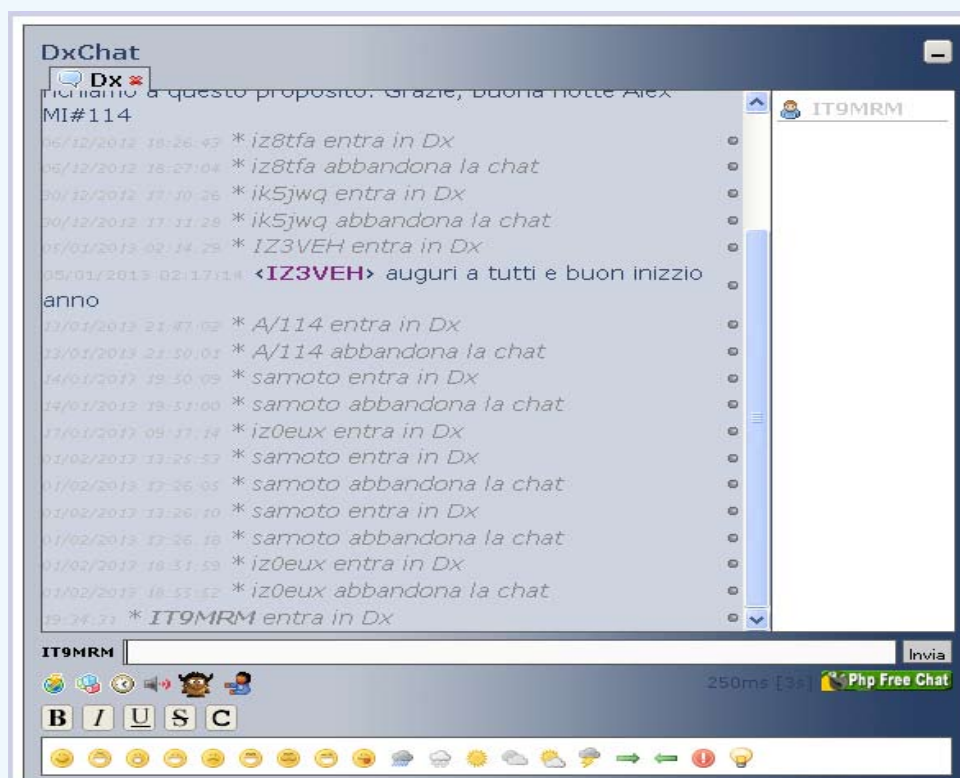


Figura 2



effettuare degli skeep con altre stazioni ARMI o costiere. Per poter utilizzare la Chat è semplicissimo, basta connettersi sul nostro sito web, nell'apposita BARRA situata in alto sotto il "Banner di intestazione" si trova il pulsante "DxCHAT" [Come da figura 1], cliccando sul link, si aprirà una finestra di attesa di pochi secondi, dopo di che apparirà una finestra di richiesta "Input required - Please enter your nickname", [figura 2] nello spazio dovreste digitare il vostro nominativo di stazione [in questo caso inserisco il mio IT9MRM] e pigiare OK!

A questo punto siete già in "Chat room" e potete messaggiare con il corrispondente che sarà on-line in chat [figura 3].

L'uso è molto semplice ed intuitivo, sulla destra trovate i nominativi delle stazioni che si trovano on-line in chat, sullo schermo centrale trovate i messaggi, in basso si trova la barra di scrittura dove inserire il messaggio, il pulsante "invia" ed in basso le icone da utilizzare insieme al testo!

Come vedete è di una semplicità elementare, chiunque può utilizzarla ed approfittare di essere on-line per colloquiare, scambiare frequenze, informazioni di propagazione e meteo ecc. ecc. e soprattutto poter effettuare appuntamenti via radio con il corrispondente.

Io sarò a vostra disposizione on-line (nel tempo libero fuori dagli impegni di lavoro), per qualsiasi cosa e per eventuale aiuto.

Buon divertimento!

Figura 3

NOTIZIARIO DEI MARINAI

IQ9MQ/Ø ON-AIR DAL MUSEO DI PIANA DELLE ORME

di Alessandro Golfi, IZØJSD (MI 114) - Coordinatore ARMI Sezione di ROMA

Volevo informarvi che dal 9 al 10 marzo 2013, saremo operativi dal Museo di Piana delle Orme, opereremo in fonia, utilizzando il nominativo d'associazione. Chi vorrà effettuare uno skeep con la stazione speciale, ci farà cosa gradita e ringraziamo anticipatamente nell'eventualità che ci possiate segnalare anche sul cluster! Gli operatori ARMI che si alterneranno al microfono, saranno IZØJSD, IKØUAG e IZØJOY con la presenza di altri amici OM. Quindi non mancate all'appuntamento in radio!!! Volevo ricordarvi che IQ9MQ è la stazione HQ dell'ARMi e come tale ha una sua referenza MI300, quindi saremo validi anche per il diploma delle stazioni costiere.



Cercaci su

facebook

e richiedici l'amicizia



La Radio, il Suono

4^a edizione

Mostra Scambio

**Radio d'epoca, apparati per radioamatori, Hi-Fi,
Valvole termoioniche, dischi in vinile
e tanta componentistica ed editoria specializzata
Miniconferenze sulla Radio e l'Hi-Fi**

9 - 10 marzo 2013

Piana delle Orme

Via Migliara 43,5 - Borgo Faiti (LT)

Orario 9,00 - 19,00 Ingresso libero



In collaborazione con:

AIRE gruppo Roma

ARAC sez. Roma

ARI sez. Latina

A.R.M.I. sez. Roma

CISAR sez. Roma

E.R.A. sez. Latina

Ass.Cult. "Tor Tre Ponti"



PER INFORMAZIONI

www.franconervegna.it

338-6155146

ASSOCIAZIONE ONDA TELEMATICA

Seconda edizione "DIPLOMA PIANA DELLE ORME"



L'AVVENTURA DELLA COMUNICAZIONE *Il più grande percorso nella storia di noi uomini*

Relatore: Francesco Berio - IK0UAG - ARMI

4° edizione della Mostra/Scambio: "La Radio, il Suono"



**MUSEO STORICO
PIANA DELLE ORME
9 - 10 marzo 2013**

Via Migliara 43,5 - 04100 Borgo Faiti (Latina)



IL MIO OMAGGIO A GUGLIELMO MARCONI

Relatore: Francesco Berio - IK0UAG - ARMI



4° edizione della Mostra/Scambio: "La Radio, il Suono"

**MUSEO STORICO
PIANA DELLE ORME
9 - 10 marzo 2013**

Via Migliara 43,5 - 04100 Borgo Faiti (Latina)



Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su





Sez. Taranto

Nave DORIA D553

Nominativo speciale

I171ADO



MI-975

Dal 01 gennaio al 31 marzo 2013

NASCE IQ9MQ IT NAVY DX RADIO NET SU CQ100

di Onofrio Gallina, IZ3VLK (MI 787)



CQ-100 ormai sapete cosa è, se ne parlato tanto anche su questa newsletter (Bollettino dei Marinai nr. 95/2010) scritto da Alberto Mattei, IT9MRM nostro Coordinatore Nazionale.

In questo mondo virtuale, abbiamo deciso di creare una NET per tutti gli ARMIgeri dediti a questo transceiver in V.O.I.P. (Voice Over Internet Protocol), tramite il nulla osta da parte di Alberto si è deciso di creare una NET su **14255** (frequenza virtuale dei 20 metri) a partire dalle **21.30** (ora locale), denominata **"IQ9MQ IT NAVY DX RADIO NET"** dove il sottoscritto con altri colleghi ARMIgeri e non, sarà presente e dove si cercherà di coinvolgere il maggior numero di NAVAL italiani e stranieri ad attivarsi per poter dialogare, scambiare opinioni, incontrarsi come in una radio. Questo ci potrà permettere sempre ed in ogni modo e soprattutto a qualsiasi ora di poterci sentire e conversare utilizzando i nostri nominativi radio e trasmettendo virtualmente con una radio.

In seno a questo volevo scrivervi due righe in merito alla mia esperienza su CQ-100: lo scopo è quello di incoraggiare le comunicazioni radioamatoriali via internet attraverso questo interessante "Ricetrasmittitore", per mantenere costantemente vivi i contatti fra tutti i soci ARMI e di far conoscere maggiormente la nostra associazione ai numerosi radioamatori e DX Club di vari paesi del mondo presenti nel Network di CQ100. Ho avuto modo di testare personalmente le funzionalità della radio gestita via web, operando da postazione fissa con il PC e una connessione internet ADSL e in mobilità con un Notebook utilizzando una connessione internet di rete mobile, realizzando numerosi QSO in bande virtuali su 20, 40, 80 metri collegando in modalità VOI (Voice Over Internet) paesi come France, Spain, Switzerland, Germany, England, Wales, Northern Ireland, Canada, USA, Brazil, Japan, Barbados, Russia. Il CQ100 è una "radio" rappresentata graficamente come un ricetrasmittitore sul vostro monitor del computer, è un progetto VOIP chiamato QsoNet, il creatore di questo programma è Doug McCormack con indicativo VE3-EFC, il quale parla di "ionosfera virtuale". Per utilizzare il programma e per poterlo scaricare è necessario registrarsi al link **www.qsonet.com**, il servizio è in abbonamento con 90 giorni di prova, ed è riservato esclusivamente ai radioamatori con regolare licenza. Il contatto radio avviene in modalità VOIP con altri OM utenti del programma attraverso uno dei sei server "riflettore" che gestiscono altrettante "bande" virtuali. Non esiste nessuna emissione di RF, lo spettrogramma integrato nella radio virtuale permette di visualizzare le frequenze occupate in quel momento. Radioamatori americani hanno già sperimentato delle variazioni nel programma immettendo in QsoNet stream audio ricevuti attraverso la ionosfera vera. Per fare funzionare il CQ100 è necessario completare la registrazione inviando copia della licenza di radioamatore. Le frequenze di chiamata sono 14.200 (Fonia) e 14.058 (CW) sulle quali molti radioamatori stanno in ascolto, quindi è un buon punto di riferimento per chiamare CQ, alla risposta di una stazione bisogna fare QSX cioè spostarsi su qualche frequenza per fare il QSO.



Sezione ARMI/ARI Frascati

IOELET

1 luglio 2012 - 1 luglio 2013



PIROSCAFO ELETTRA

La sala Radio
di
Guglielmo Marconi
custodita nel Museo
delle P.T. di Roma



LA RADIO IN MARE... UNICA VERA COMPAGNIA

di Alfredo De Cristofaro, IK6IJF (MI 009) tratto da <http://digilander.libero.it/casellidomenico>

Il mio paese fino circa quindici anni fa non contava più di 8.000 abitanti e quasi tutti gli uomini lavoravano sui grandi pescherecci oceanici o nell'indotto a terra. Anche mio padre era nel settore, Lui era Comandante del M/P CARLO DI FAZIO "IRJS" una nave di circa 1.000 tonnellate di stazza lorda lunga 76 metri con motore DEUTZ di circa 2.000 cavalli che non erano mai troppi per il traino dei grossi mestieri di pesca durante le campagne in aperto Oceano. La radio per quelle navi era l'unica possibilità durante i sei mesi di mare per rimanere in contatto con i familiari e di seguire le notizie di ciò che accadeva in Italia e nel mondo.....già.....proprio così, per sei lunghi mesi gli equipaggi di quei giganteschi pescherecci rimanevano legati alla terra ferma solo grazie alle Onde Corte.

I pescherecci più grandi e le navi fattoria imbarcavano un Ufficiale RT che durante le campagne di pesca svolgeva il traffico radio sia commerciale che di corrispondenza pubblica mentre sulle navi più piccole, che usavano solo la radiotelegrafia, gli Ufficiali di coperta dovevano avere il certificato di radiotelegrafista per navi; andava bene anche quello limitato. Le stazioni radio di queste navi erano ben equipaggiate, innanzitutto a bordo, una cabina

adiacente al ponte era adibita a stazione radio e seppure in genere non fosse molto grande era sicuramente ben fornita di apparecchiature, il CARLO DI FAZIO montava un ricevitore della REDIFON a sintonia continua, il trasmettitore principale era un CRUSADER della MARCONI MARINE che erogava circa 1.500 Watts in SSB e che consentiva al motopesca di essere sempre tra i primi nel turno assegnato da IAR dopo il lancio della lista traffico, a bordo c'era un trasmettitore di emergenza della IRME per la 500 kc/s ed un ricetrasmettitore sempre della IRME per le onde medio corte in banda laterale unica, non mancavano poi i VHF della SAILOR uno ubicato sul ponte ed uno in stazione radio per le comunicazioni a portata ottica e un



Canary Isl. - Las Palmas 1988 - M/p Oceanico "CARLO DI FAZIO"

grosso ricevitore quarzato per la ricezione delle carte meteofax di marca SKANTI.

Per sei lunghi mesi quella stazione radio vedeva passare giorno e notte i numerosi membri dell'equipaggio (circa 40 persone), ansiosi di chiamare a casa, molte volte questi uomini coraggiosi apprendevano la notizia della nascita dei propri figli tramite la radio di bordo e a volte anche notizie tristi come la dipartita di amici o dei loro cari. Nel mio paese si era radicata, la mentalità di non comunicare con ai propri cari imbarcati notizie tristi per evitare di affliggere chi era lontano da casa impegnato in un lavoro molto duro e così, molti marittimi apprendevano le notizie più tristi solo quando tornavano a terra a conclusione della campagna di pesca. Gli operatori di ROMA RADIO e di GENOVA RADIO sapevano dei lunghi periodi che queste navi dovevano passare in mare e molti qui al paese raccontano della cordialità e della disponibilità che questi operatori mostravano verso le chiamate provenienti da questi natanti; molti di questi operatori, oggi sono soci dell'INORC Club ed a loro mi sento di rivolgere un particolare grazie.

Durante i lunghi periodi in mare il Marconista o l'Ufficiale di Coperta incaricato delle comunicazioni doveva lavorare diverse ore del giorno per la ricezione dei bollettini meteo e degli avvisi ai naviganti soprattutto quando le campagne di pesca avvenivano in Nord Atlantico. Un bollettino non acquisito significava la possibilità di ritrovarsi nel mezzo di uno storm per intere giornate ma, grazie alla cura posta da parte del personale radio, i motopesca riuscivano quasi sempre a sospendere il loro lavoro per tempo e trovare rifugio in zone di mare più tranquille, lontane dal centro delle basse pressioni o nelle rade, quando le zone di pesca non erano lontane dalla terraferma. Per le festività natalizie e di Pasqua il traffico radio impazziva, decine di telegrammi di auguri in partenza ed in arrivo e decine di telefonate a familiari ed amici e se il turno preso con la stazione costiera non era tra i primi si rischiava di aspettare per ore ed ore che le altre navi svolgessero il loro traffico con il rischio di perdere la propagazione, cosa che a volte accadeva.



San Benedetto del Tronto 1980 - M/p Oceanico "MARIA MICHELA"

Tutto il traffico veniva svolto attraverso le stazioni costiere di ROMA RADIO e di GENOVA RADIO a volte alcune navi si servivano anche della famosa stazione francese di SAINT LYS RADIO (FFL) che diffondeva sulle sue frequenze di lavoro in SSB una musicchetta popolare francese per facilitare la sintonia dei ricevitori di bordo. Anche per il traffico in grafia venivano usate le stesse stazioni radio. Davanti alla porta della stazione radio mentre si era in attesa del turno per le telefonate c'era un continuo andirivieni di gente che aspettava con impazienza di chiamare casa, in quel momento la sala radio diventava un luogo di aggregazione che distoglieva per qualche attimo gli animi dal duro lavoro ed i marinai trovavano il tempo per parla-

re delle loro famiglie dei loro figli e delle loro situazioni, discorsi che nella routine di una nave da pesca trovavano di solito poco spazio; a bordo gli orari erano scanditi dalle manovre, dai turni di lavoro per il confezionamento del pescato e dalle pause pranzo e per la cena a volte consumare frettolosamente pur di trovare un po' di tempo per il riposo.

Le domeniche erano giornate come le altre ma l'attenzione era concentrata sui risultati del campionato di calcio e quindi il Marconista doveva cercare in tutti i modi di beccare la frequenza della RAI piu' idonea per ricevere i risultati delle partite che a volte venivano diffusi per interfono..... finalmente un po' di sollievo per gli appassionati del pallone.

Oltre che al traffico di corrispondenza pubblica la stazione radio era l'unico mezzo per i contatti con l'armatore e le Agenzie Marittime a terra, il Comandante aggiornava spesso la societa' armatrice sull'andamento della pesca e tra le varie navi esisteva una sorta di competizione sulle quantita' di pesce catturato.

I contatti con le agenzie a terra erano altrettanto importanti per la vita della nave, soprattutto quelli dedicati all'approvvigionamento dei viveri, dei materiali e del bunke, le navi da pesca infatti, durante i sei mesi di lavoro toccavano terra in pochissime occasioni, forse nell'arco di un'intera campagna di pesca la somma dei giorni passata a terra non superava i venti ed in porto, l'equipaggio, dopo i lavori di imbarco delle scorte, trovava finalmente il tempo per qualche serata a terra anche galante.

Molto importanti erano i contatti che avvenivano tra navi sociali in Onde Medio Corte, di solito una 2MHz di notte ed i 4 o al massimo una 8MHz di giorno; durante questi contatti i Comandanti delle navi si scambiavano le informazioni sulle zone di pesca ma erano molto cauti nel passare le quantita' del pescato in virtu' di quella sana competizione che esisteva tra navi, dico sana perche' in verita' tra gli equipaggi di queste navi c'era una forte solidarieta' e quando una nave aveva bisogno di assistenza in mare aperto a seguito di un'avaria, chi era piu' vicino si precipitava sul posto per dare il proprio aiuto come veri i lupi di mare. Solo il Comandante sapeva quando la nave avrebbe finito la campagna di pesca e la chiusura ufficiale avveniva solo dopo che era stato informato l'armatore via radio.

Quella era la comunicazione che in fondo a bordo tutti aspettavano a da quell'istante i volti delle persone subivano una trasformazione, erano meno incupiti, quello era il momento in cui ci si accorgeva che per sei lunghi mesi c'era stato qualcuno che aveva lavorato accanto a te e che aveva vissuto la tua stessa esperienza.

Tutti si davano da fare per i lavori di manutenzione prima del rientro in Italia, picchettaggio, pitturazione, riparazione delle reti e con ansia tutti aspettavano che fosse comunicata tramite ROMA o GENOVA RADIO L'ETA nave.

Era il momento del conto alla rovescia e le valvole finali del trasmettitore HF non smettevano mai di lavorare, gia', ora era arrivato il momento di contattare i familiari e gli amici per informarli del rientro in Italia.

Oggi la grande pesca italiana con la sua numerosa flotta non esiste piu' proprio come il CW commerciale ma qui la tradizione marinara ricorda ancora con grande nostalgia quei tempi in cui gli uomini si misuravano con i grandi marosi dell'Oceano e con le ricche catture di pesce.

L'importante ora non e' dimenticare ma mantenere vivo nell'animo quei ricordi che facevano grande l'uomo.

LA STORIA DI UN RADIOTELEGRAFISTA DELLA REGIA MARINA - PARTE I[^]

di Antonio Cotrone (biografia) tratto da "Racconti Navali"

PREMESSA

Un periodo importante della nostra vita non può non tornarci spesso alla mente con i suoi episodi ed i suoi momenti significativi e a volte cruciali.

Sono frequenti le occasioni che danno l'opportunità di riviverli, magari raccontandoli ad amici e, ogni volta, ci rinnovano le sensazioni, arricchite da considerazioni e riflessioni a volte diverse, dipendenti dalle nostre successive conoscenze ed esperienze di vita; dalla nostra acquisita maturità.

Gli episodi che seguono, legati alla guerra del 40/45, potranno essere familiari a coloro i quali l'hanno vissuta; mi auguro risultino interessanti per gli altri e spero anche per i più giovani, ai quali mi piacerebbe indurre qualche riflessione; perché la guerra è comunque, e sempre, sventurata e, alla resa dei conti, nessuno ne rimane indenne.

Da avvenimenti che offendono Dio, perché tolgono agli uomini il suo più grande dono, la pace, cosa potremmo aspettarci di buono?

Alla fine di ogni evento bellico, seguono sempre altri eventi propri delle guerre non dichiarate, più o meno tragici, con agguati e insidie condotti da franchi tiratori.

Di tali esperienze potrebbero forse giovare i più giovani che combattono oggi la guerra senza fronti che la società occidentale propina loro.

Alle atrocità della guerra 40/45 e alle ristrettezze del lungo periodo successivo è seguito, rispettando forse una certa legge di compensazione, un periodo di relative agiatezze: il cosiddetto "boom economico"; con i suoi usi, e abusi, esso ha prodotto un falso, illusorio benessere, sfociato nell'attuale caos morale e nello smarrimento dei valori essenziali.

I pericoli sono regolarmente dietro l'angolo e i giovani sono in prima linea. Combattere e vincere potrebbe essere meno problematico se i giovani potessero far tesoro delle esperienze e dei sacrifici sostenuti dalle loro precedenti generazioni.

Potrebbero sentirsi più preparati di fronte agli attuali franchi tiratori della peggiore rima la violenza, la delinquenza, organizzata e non, la droga e le malattie mortali.

Credo giusto sottolineare che la società del dopoguerra, forse perché provata dalle rinunce e dai sacrifici, ha voluto donare il meglio ai suoi figli, anche l'impossibile, forse creando in essi la falsa convinzione del "tutto facile".

Le conseguenze sono state negative, in tanti casi disastrose ed hanno minato la solidità del tessuto familiare, gravato dalle sempre più pressanti richieste di "libertà" dei suoi componenti.

Inevitabile è stato l'indebolimento e, in moltissimi casi, lo smembramento della famiglia, che "imbarca acqua" da innumerevoli falle, e che rimane pur sempre il cardine della società.

Per evitare l'affondamento e portare in porto que-

sto scafo, ridotto piuttosto male, vorrei, modestamente fare una considerazione: l'uomo è un essere composto da corpo ed anima!

Fin quando non si deciderà a smetterla di privilegiare solo la sua componente fisica, con tutte le esteriorità e i suoi effimeri miraggi, non potrà mai ritrovare l'equilibrio necessario a migliorarsi.

La chiave non va ricercata nelle generiche manifestazioni esteriori, nelle adunate, nelle fiaccolate notturne e nei vari pellegrinaggi; la ricerca va fatta prima di tutto in se stessi, nel proprio cuore, nel sentire la propria coscienza; quella coscienza che con la Natura e la "Parola" dimostra la presenza di DIO.

IL MIO BATTESIMO

Dopo aver sostenuti gli esami ed essere stati sottoposti a visita medica con esito di idoneità all'arruolamento, il Comando Marina del Deposito di Messina, ci inviò a destinazione per la frequenza del corso RT alle scuole di San Bartolomeo a La Spezia.

Ci imbarcarono con un capo drappello su di una tradotta. Ogni scompartimento delle vetture di allora conteneva otto posti. Eravamo nei primi giorni di settembre del 1939.

Alla stazione di Paola dove la tradotta si fermò, trovai i miei genitori che vennero a salutarmi. Mi portarono un pacco che, fra l'altro conteneva anche viveri di conforto che parlavano il calabrese case-reccio: salami, formaggi, polpette, pollo arrosto e dolci.

La stanchezza, dopo varie ore di viaggio cominciò a farsi sentire e, dopo la partenza da Paola, mi addormentai pesantemente.

Alcuni erano svegli e, secondo le consuetudini insite nella scuola magari non del tutto acquisite ma solo istintive, procedettero al mio "battesimo".

Eravamo ancora in viaggio e, potevamo permetterci ciò che non avremmo più potuto fare, dopo aver varcato il cancello delle scuole C.R.E.M. (Corpo Reale Equipaggi Marittimi), senza incorrere in provvedimenti disciplinari.

Mi ero addormentato poggiato col capo sul poggia vivande vicino allo sportello dove svegliatomi, trovai un pacchetto: era la mia porzione della roba che conteneva il pacco lasciatomi dai miei.

Tutto sommato poteva andare peggio!

Data la mia buona educazione di fondo, della vicenda non ne feci certo un dramma. Avevo ricevuto una lezione che, in fondo, è stata per me salutare: il "battesimo".

Li ringraziai con un sorriso per nulla forzato. Tutto sommato, materialmente, non era cambiato nulla. Io avrei certo divisa con i compagni la roba che conteneva il pacco. Consumarla da solo sarebbe stata per me un'assurdità.

Da allora ho imparato tantissimo iniziando dai primi passi di un cammino lungo e tortuoso in comunità dove non sono mancate le realtà della vita. Ho imparato ad affrontarle con dignità nelle sue molteplici circostanze, buone o cattive e ad esserne preparato.

Per tutto questo devo un grande "Grazie!" alla Marina e al Signore in cui credo, per la buona sorte assegnatami!

Dal corso radiotelegrafisti 1939/40 uscimmo in 422.

Fui classificato primo del corso e grande fu la mia soddisfazione e quella di tutti i "terroni" che avevano "tifato" per me, piccolo verace calabrese.

Che ci fosse dell'antagonismo con i "polentoni" non era certo una novità. Quando tutto rimane nell'ambito di un campanilismo schietto, può servire anche da stimolo per confrontarsi lealmente e far meglio.

Di questo periodo ho un ricordo vivissimo del nostro istruttore Capo nocchiere, al corso RT al Varignano (La Spezia). Pare si trattasse di Capo Lubrano, uno dei due gemelli napoletani arruolatisi insieme nella Regia Marina. Vorrei dedicare qualche minuto a lui e alla sua materia d'insegnamento che riguarda i servizi di coperta.

Una materia complessa ed interessante, a parte la interminabile sequenza di gasse e nodi con cui non riuscivo a simpatizzare.

Il nostro istruttore aveva un carattere allegro e gioviale e usava un linguaggio arricchito da espressioni colorite con una spiccata musicalità partenopea.

Le sue lezioni erano regolarmente intercalate da barzellette spesso anche grassette e da racconti di vita vissuta a sfondo marinaro.

Era questo il sistema migliore per farsi seguire attentamente nel resto della lezione, diceva: "Mo arapite 'e 'recchie!" La nostra simpatia per lui era davvero grande e genuina.

Ora, per giustificare la mia iniziale riluttanza verso

i nodi e le gasse che risultano invece essere importanti e in tantissimi casi risolutivi e con un alto indice di sicurezza, ve ne elenco alcuni che possono destare curiosità anche ai non addetti.

Intanto diciamo subito che i nodi sono legature fatte con cime cavi o varie minutenze intorno ad oggetti che occorre assicurare.

In marina hanno svariate forme ma rispondono ad un comune requisito che è quello del farle e disfarle agevolmente.

Una breve parentesi per un ulteriore ricordo di Capo Lubrano.

Dopo qualche anno lo incontrai a Taranto in Via d'Aquino. Appena scorto gli corsi incontro per salutarlo. Contraccambiò affettuosamente il mio saluto; non era il mio istruttore ma il suo gemello. Spesso gli capitavano simili incontri ai quali corrispondeva con naturalezza.

10 GIUGNO 1940

Il 10 giugno del '40, l'entrata in guerra dell'Italia ci aveva trovati al Varignano (La Spezia).

Dopo qualche giorno, in fretta e furia, ci "decentrarono" a Marina di Carrara.

La parola "guerra" aveva provocato in noi ragazzi delle reazioni, prima fra tutte l'incredulità, quasi non fossero possibili simili eventualità.

Qualcuno pensava addirittura che, in quanto troppo giovani, non ci avrebbero imbarcati.

La nostra immatura personalità ci predispondeva a delle emozioni dalle quali scaturiva confusione. Ci sentivamo impreparati e da ciò la lotta interiore fra gli ideali "patriottici" propinati in ogni occasione, particolarmente nella scuola, e la sfiducia prodotta da una comprensiva e spontanea ripugnanza verso eventi contraddistinti dalla violenza.

Era naturale che fosse presente in noi, al massimo livello, un legittimo istinto di conservazione, lontano dal modello eroico, che la cultura del regime voleva imporci.



Ben altra cosa è invece il senso di appartenenza ad un popolo.

Quello, per intenderci, il cui concetto di patriottismo non è delimitato da confini geografici e non esacerbato da egoistici motivi ideologici o da fanatismo religioso; un sentimento che ha ben ragione di risvegliarsi se sollecitato da sani principi di fratellanza fondati su valori morali riconosciuti come universali.

A Marina di Carrara rimanemmo pochi giorni; il tempo per preparare i documenti e trasferirci alle destinazioni per il trimestre di tirocinio.

Io, come primo del corso, ebbi un premio in denaro di 50 lire che destinaai ad una cena con un nutrito gruppo di amici di sezione. Inoltre, mi regalarono un almanacco navale che conservo ancora gelosamente tra i miei libri.

Per lo stato di guerra erano sospese le licenze. Chiesi, per il tirocinio, di essere destinato nella zona di Napoli. Mi inviarono alla stazione di Capo Miseno. Fui felicissimo. Ho avuto sempre un debole per questa straordinaria città.

A fine settembre '40 mi imbarcarono sulla torpediniera Andromeda, che raggiunsi a Palermo.

Palermo, stupenda e antichissima città ricchissima di storia e cultura. Vi rimanemmo una settimana. Ebbi in quei giorni l'occasione felice di incontrare il mio carissimo amico e compaesano Valerio Ielpa, fuochista imbarcato sull'incrociatore Diaz.

Fu l'ultima volta che lo vidi. In un'operazione bellica il Diaz fu affondato e lui non fece più ritorno. E' tristissimo pensarci.

DA PALERMO A BRINDISI.

Ultimati i lavori prendemmo il mare diretti a Brindisi, dove fummo assegnati al naviglio leggero destinato alla scorta convogli in partenza dai porti di Brindisi e Bari e diretti in Albania, a Valona e Durazzo.

All'arrivo a Brindisi ebbi il battesimo del fuoco. Aerei inglesi bombardarono la zona del porto.

Sentii in azione la contraerea e le mitragliere di bordo.

Il canale d'Otranto era il nostro teatro di guerra. Un breve tratto di mare che, proprio perché ristretto e con rotte obbligate, poteva essere più facilmente controllato dal nemico per attaccare sia con aerei che con sommergibili.

Con un po' di fortuna il primo convoglio giunse indenne nella baia di Valona.

NON PIU' RAGAZZO.

Ero nella squadra franca per cui potevo andare in franchigia. Per la prima volta toccavo un porto fuori dal territorio nazionale, ed era comprensibile l'ansia di mettere i piedi a terra.

Per chi non lo sapesse, in marina il personale che deve sbarcare, viene sottoposto ad una minuziosa ispezione da parte dell'ufficiale di servizio.

Essa consiste nell'assicurarsi sul rispetto di tutte le norme di igiene ed estetica relative alla persona ed alla divisa.

Quel pomeriggio fu il Comandante in persona che volle ispezionarci. Ogni tanto lo faceva per poter stabilire un rapporto diretto con l'equipaggio.

Quando giunse dinnanzi a me, mi "squadro" bene. Vidi che era un po' sorpreso, e rivolto all'ufficiale che lo seguiva chiese: "Ma abbiamo anche marinaretti a bordo?"

Signor no, Comandante! E' un radiotelegrafista appena uscito dal corso.

Avevo 17 anni, ma a guardarmi ne dimostravo 14 al massimo.

Ero uno di quegli elementi che in Marina si chiamano "sbarbatelli". Difatti al posto della barba avevo una leggera peluria che al Comandante non piacque perché mi disse:

"Hai la barba lunga! Vai a raderti!"

Corsi in radio e pregai il sottocapo Sodini di prestarmi la lametta. Mi guardò sorpreso e abbozzò un sorriso.

Bastò ch'io mi bagnassi il viso per potermi radere senza alcuna difficoltà. Dopo pochissimi minuti mi ripresentai tra i franchi che erano ancora in riga in attesa di imbarcare sulla motobarca. Il Comandante mi osservò di nuovo e annuì compiaciuto:

"Ora sì che puoi andare in franchigia e ricordati che da oggi non sei più un ragazzo ma un marinaio con tanto di ... barba!"

NATALE '40

Eravamo a bordo dell'Andromeda dopo un pomeriggio passato a scorrazzare per le vie di Brindisi. Immersi in un clima di festa. Nelle nostre orecchie "ronzava" ancora il suono delle zampogne e delle ciaramelle.

Le luci erano spente a causa dell'oscuramento ed il piacevole ricordo della festa appena trascorsa veniva offuscato dalla gelida e immorale presenza della guerra.

Era già buio da un pezzo e una fitta pioggerella cadeva con insistenza a chiusura di una giornata grigia e uggiosa.

Una pesante cappa resa ancora più triste dalla foschia che, col passare delle ore, si faceva sempre più fitta.

Nel porto ovattato dalla nebbia si intravedevano sporadiche luci e più lontano sembravano quasi spenti i segnali rossi e verde dell'ingresso.

L'orario di rientro anticipava di poco il "posto di manovra". La nave Andromeda si preparava a partire per scortare sette piroscafi già in rada pronti a mollare: solo una piccola torpediniera assegnata alla scorta di ben sette unità con il modesto aiuto di una nave ausiliaria; ci sembrava davvero un po' azzardato. Ma le cose stavano così.

Occorrevano occhi aperti e tanta fortuna.

Il compito era certamente gravoso, ed in silenzio ci guardavamo increduli e dubbiosi. Era il nostro istintivo atteggiamento ad una situazione delicata anche se non stava a noi giudicare circa l'opportunità o meno della missione.

Che il Signore ce la mandi buona!

Tra i piroscafi, una "carretta", lentissima. Con una velocità di cinque nodi obbligava gli altri a rallentare.

Venne spontaneo pensare che c'era qualcosa di illogico nella formazione di quel convoglio. Un dubbio che si aggiungeva agli altri e che serviva ad aumentare le nostre già rilevanti preoccupazioni.

Il convoglio era già fuori dalle ostruzioni. Ogni unità si era disposta secondo l'ordine di operazione.

Noi, come nave di scorta, vigilavamo girando intorno.

Eravamo in assetto di guerra. Il "posto di combattimento" poteva battere da un momento all'altro.

Buoni alleati erano la nebbia e la grande quantità di fumo denso e nero che fuoriusciva dai fumaioli dei piroscafi.

Anche se le emissioni di fumo consentono un più facile avvistamento a distanza quella notte il fenomeno era rivelabile solo da distanza ravvicinata.

A tratti si scorgevano le sagome dei natanti, che, nella notte, apparivano maestose e molto più grandi di quanto non fossero in realtà.

Passando vicino alla "carretta" mi accorsi che aveva l'elica per metà fuori dall'acqua; sembrava la ruota di un mulino. Le pale sbattevano producendo il rumore caratteristico di una cascata trasformando l'acqua in bianca schiuma, nel buio luminescente.

Il convoglio, diretto a Valona, trasportava uomini e materiali, alpini e automezzi destinati al fronte greco - albanese.

Dentro di me mi chiedevo se quella gente si sentisse sufficientemente protetta; un altro dubbio che si aggiungeva ai tanti.

Le vedette in plancia usavano il passamontagna per proteggersi da una gelida brezza da grecale. Il mare appena increspato dava segni d'impazienza.

La visibilità adesso era migliorata e quindi occorreva una vigilanza più scrupolosa e attenta.

In radio giunse il caffè per la seconda comandata che nei normali turni è dalla mezzanotte alle quattro.

Tra una parola e l'altra qualcuno si ricordò che era Natale. Solo da una settimana avevo "festeggiato" il mio 18° compleanno; troppo pochi per capire a fondo le ragioni degli eventi in cui ero coinvolto anima e corpo. Il vento cominciò a rinfrescare ed anche il mare si fece più minaccioso.

Col mare di bolina, l'Andromeda iniziò, a "danzare" alternando movimenti di rollio e beccheggio.

Si ripresentava così un altro nemico, cattivo e imprevedibile: il mal di mare.

La nostra torpediniera faceva parte del naviglio leggero con un dislocamento di 642 tonnellate; una lunghezza di 82 metri e larghezza di 8. In pieno assetto aveva un pescaggio di 2,18 metri.

Con queste caratteristiche non ci voleva un gran mare per vederla "sballottare" come un guscio di noce.

Quando si è in mare aperto si è sempre piccoli e se l'unico mezzo di paragone è l'interminabile infinita

distesa d'acqua, non può essere che così.

In cinque radiotelegrafisti "coprivamo" tre ascolti, oltre la frequenza di soccorso (500 Kc/s) che veniva ascoltata in altoparlante.

Ciò comportava per ognuno di noi tre ore di cuffia e due di riposo; neppure il tempo per rilassarsi. Dormire era pressoché impossibile.

La mia "cuccetta" era collocata nel carruggio davanti la cabina radio tra due rumorosissimi estrattori. Tra un turno e l'altro, quando era possibile, mi sdraiavo su dei salvagente per riposare.

Più che dormire, sovente mi immergevo in lunghi pensieri che mi portavano molto spesso lontano; dai miei cari.

In quella notte di Natale sentivo ancora più forte il desiderio del focolare domestico; ma il divario tra il sogno e la realtà appariva insormontabile ed una lacrima solcò il mio viso. Perché vergognarsene? In fondo ero poco più che un ragazzo.

Il turno di riposo era scaduto. Non avevo dormito, ma quello "sfogo" aveva rinvigorito le mie energie. Ero pronto a rimettermi la cuffia.

Il convoglio proseguì indisturbato per tutta la notte.

I primi bagliori dell'aurora ci permisero di scorgere a distanza il profilo dei monti albanesi. L'andatura era molto lenta ma, in fondo, non potevano che dividerci poche ore dalla rada.

Il vento era ulteriormente rinfrescato ed era anche aumentato il moto ondoso. Designata vittima dei capricci meteorologici era il sottocapo r.t. Sodinì che, assieme alla cuffia, portava appesa al collo una scatola di latta.

In quelle circostanze il povero ragazzo non era certo nelle condizioni ideali per svolgere un servizio importante come quello delle comunicazioni; ma l'inusuale metodo gli consentiva di non muoversi ogni volta che inesorabilmente apparivano i sintomi del vomito. Il mal di mare è davvero un nemico che centuplica i sacrifici nella vita di bordo.

Noi marinai definiamo questo spiacevole atto "franchi in riga".

Quanti sacrifici! C'era da soffrire in mille maniere e spesso ci domandavamo quanto sarebbe durato.

Con la luce del giorno ritornavano insidiosi i pericoli della guerra. Il convoglio proseguiva lento per la sua rotta.

Con il ricovero ormai a portata di mano, anche le preoccupazioni e le paure sembravano diradarsi.

Sul brogliaccio di bordo: normale navigazione.

Speravamo di poter giungere in porto indenni, ma esserne sicuri era come vendere la pelle dell'orso. Improvvisamente il silenzio, che veniva a tratti interrotto dal soffiare del vento e dal frangere delle onde contro le murate, venne squarciato da un cupo boato.

Dall'oblò della radio scorgemmo una colonna di fumo a poppavia del piroscalo "Firenze".

Nello stesso momento era battuto il "posto di combattimento".

Le navi che procedevano in doppia fila, iniziarono a fare fumogeni e a spingere il più possibile, il che aumentava la fuoriuscita di fumo. Intanto il "Firenze" si era appoppato e inclinato sulla dritta. Sembrava stesse per affondare da un momento all'altro. Certamente la situazione poteva essere valutata solo da chi stava a bordo. L'Andromeda, con i giri al massimo, faceva quanto era nelle sue possibilità, affinché il resto del convoglio potesse raggiungere il porto in sicurezza. Intanto, in aiuto del Firenze, vi si era accostata la nave ausiliaria Barletta per iniziare il trasbordo. Non vi era alcun dubbio che il Firenze fosse stato colpito da un siluro lanciato da un sommergibile nemico, che ora si era certamente adagiato sul fondo per renderne più difficile, se non impossibile, la localizzazione. Difatti, in assenza di rumori, gli idrofoni non possono effettuare alcun rilevamento. Sul Firenze era il caos. Le scialuppe di salvataggio venivano prese d'assalto dagli alpini. Lo stracarico, fino all'inverosimile, rompeva i cavi prima che i natanti potessero essere ammainati.

Da gente non avvezza al mare non ci si poteva aspettare di meglio. Moltissimi si buttavano in acqua completamente vestiti e senza aver bene indossato il salvagente.

Una tragedia, resa ancora più pesante dall'inesperienza. Attorno alla nave ferita pullulavano centinaia di naufraghi. La loro presenza in mare, impediva alla scorta anche il lancio di bombe di profondità. Lo scoppio, per i naufraghi, sarebbe stato letale entro un vasto raggio.

Né potevamo fermarci senza mettere in serio pericolo la nave e peggiorare ulteriormente la situazione. Era davvero cosa ardua prendere decisioni. Passarono ancora interminabili minuti; poi il Comandante decise di accostare e, a lenta velocità, iniziammo il recupero dei naufraghi ormai sparsi per una larga zona. Il vento era sceso e il mare, sebbene ancora molto mosso, era in diminuzione. Ammainammo la lancia e il battellino. Lanciammo in mare salvagente e sagole con galleggianti vari. Gli alpini, in preda al panico imploravano aiuto.

Si trattava di soldati fuori dal loro ambiente e la loro impreparazione, a quel tragico evento, ne rendeva oltremodo difficile il recupero. Essi non potevano che sentirsi come "pesci fuor d'acqua". Vedevamo il Comandante preoccupato. Non era certo quello il momento per chiedergli notizie sulla situazione; lo avremmo fatto all'arrivo in porto. Intanto il Firenze continuava a rimanere a galla. L'ordine di abban-

donare la nave, seppi poi, non era stato impartito in quanto i danni subiti dallo scafo lasciavano ampi margini di tempo.

Recuperammo, non senza estreme difficoltà, ventinove naufraghi e purtroppo tredici corpi inanimati. I morti furono allineati sotto-castello coperti da lenzuola. Tutto l'equipaggio partecipò con ogni mezzo, in una stupenda gara di solidarietà, per soccorrere quei poveri ragazzi, ma nulla si poté contro il destino crudele di chi non era più. Aleggiava in tutto il bordo un'aria d'infinita tristezza, di rabbia, di dolore e commozione.

Le parole non potranno mai descrivere il mio stato d'animo di quei momenti. Che fosse il giorno di Natale rendeva ancora più ingiusto ciò che la vita ci riservava. Una verità che ci era difficile accettare e che, almeno per ora, non aveva alcuna alternativa. I naufraghi, cambiate le loro divise fradice con le nostre da marinai, si erano rifocillati.

Un ragazzo alto, con accento veneto, chiese cosa avrebbe potuto fare per avere notizie di suo fratello destinato al suo stesso reggimento e imbarcato con lui sul Firenze. Era inquieto e preoccupato, era ancora presto per avere notizie, lo avremmo fatto all'arrivo in porto.

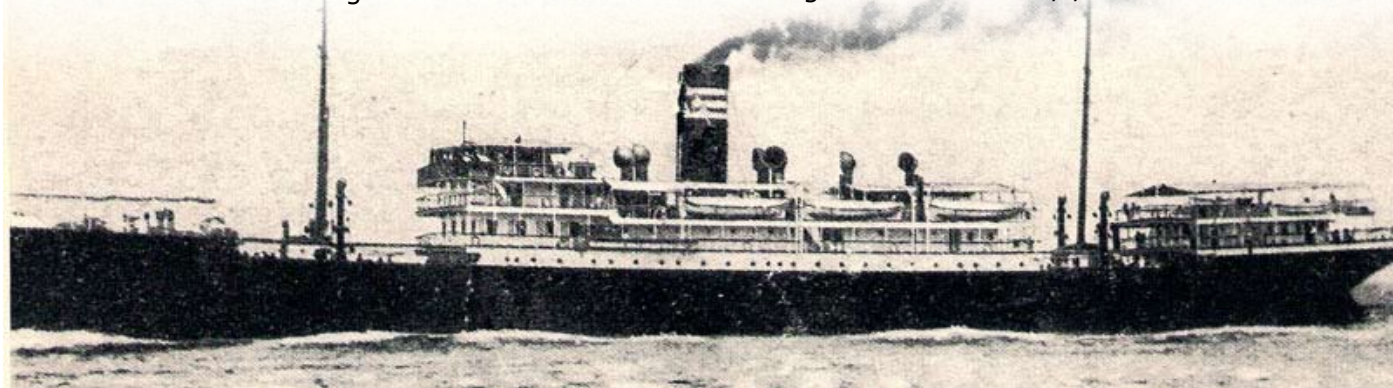
Continuammo ancora per oltre un'ora la caccia antisommergibile, poi volgemo la prua verso Valona. Intanto il nostro amico Luigi, così si chiamava l'alpino che chiedeva notizie del fratello, appariva sempre più ansioso e preoccupato. Chiese di poter vedere sotto-castello i suoi compagni morti. Incominciò a scoprirli soffermandosi su ognuno di quei visi cerulei. Avevano tutti un'espressione di dolore e di collera per una fine giunta così prematura ed improvvisa.

Li fissava sui volti. D'un tratto si fermò. Volle guardare ancora meglio. Coprì, poi scoprì ancora. Rimase lì fermo impietrito. Si sentì perduto in un evento terribile ed estremamente ingiusto. Solo per un attimo riuscì a dominare la sua profonda emozione.

Un momento durante il quale riuscì a chiamare con straziante dolore il fratello: "Giulio!" E vide, lì vicino, la povera mamma, così lontana che li aspettava con trepidazione.

Era proprio lì la mamma perché lui la chiamò: "Mamma! Mamma mia!"

Affranto dal dolore, scoppiò a piangere di un pianto caldo, straziante. Dopo qualche ora ci accostammo alla nave ospedale Gradisca dove trasferimmo i 29 naufraghi e le 13 salme. ./.





*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

Realizzo le vostre QSL Personalizzate
Con tre bozze a scelta
consegna Rapida
Cartoncino 280 grammi
stampa alta qualità
plastificazione lucida



anche Confezioni da
200 pezzi
personalizzate
nella sezione qsl regionali



Sconto per
soci AR MI

Visita il nuovo sito - WWW.qslitaly.it
ordini@qslitaly.it - info@qslitaly.it
tel. 0776/566655 - Cell.334/3995850

Istituto
ANDREA DORIA



**ASSISTE
LE FAMIGLIE
E GLI ORFANI
DEL PERSONALE
DELLA MARINA
MILITARE**

VIA D. NICOTERA, 20 - 00196 ROMA
TEL. (06) 3217477
C/C POSTALE 59190009

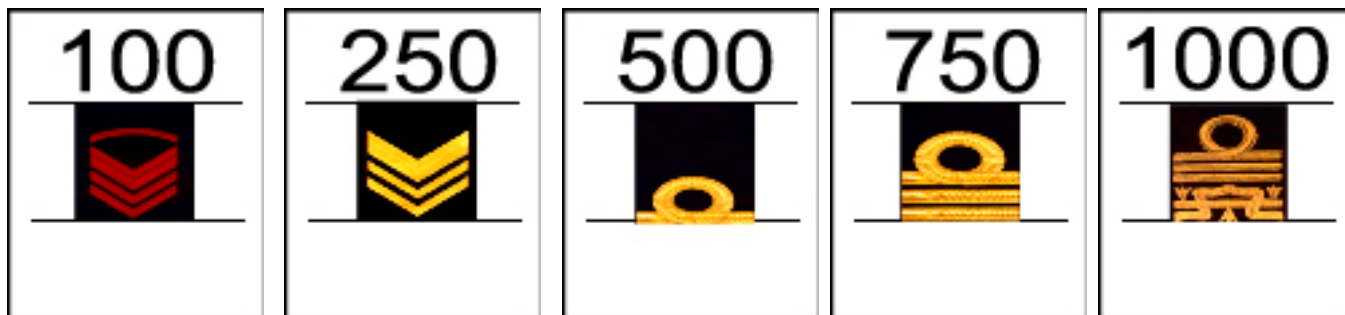
INTERNATIONAL SAILOR AWARD

di Alberto Mattei, IT9MRM (MIØØ1) - Coordinatore Nazionale ARMI

L'International Sailor Award è uno dei diplomi permanenti dell'A.R.M.I., esso è strutturato in modo da essere molto difficile se si auspica a diventare "Admiral", se invece ci si accontenta solo ad essere "Mariner", sostanzialmente è facile; è accessibile a tutti i radioamatori ed SWL. Di seguito vi esplicito il regolamento che potete trovare anche sul nostro sito web.

L' International SAILOR Award "il diploma dei marinai" è accessibile a tutti gli OM ed SWL italiani e stranieri. I modi consentiti sono SSB/CW/RTTY/MISTO.

Esistono 5 categorie:



1. **MARINER (Marinaio)**: Totale da 100 a 249 QSO punti;
2. **SERGEANT (Sergente)**: Totale da 250 a 499 QSO punti;
3. **TENENT (Tenente)**: Totale da 500 a 749 QSO punti;
4. **CAPTAIN (Capitano)**: Totale da 750 a 999 QSO punti;
5. **ADMIRAL (Ammiraglio)**: Totale da 1000 QSO punti;

I contatti sono validi a partire dal 1.01.2000 su tutte le bande HF e WARC comprese, con stazioni appartenenti ai gruppi NAVAL, stazioni operanti da Museumships, Lightships o Lightvessel, Maritime Mobile e Naval Radio Club che usano Call speciali.

Ogni stazione può essere lavorata e/o ascoltata una sola volta (può essere lavorata una seconda volta se appartiene ad altri Naval Club).

Bande: 3,5 - 7 - 12 - 14 - 18 - 21 - 24 - 28 - 50 MHz

Modo: SSB-CW-RTTY-MISTO

Punti x QSO:

Naval Club Members: 1 Punto;

Museumships: 2 Punti;

Lightship/Lightvessel/Lighthouse: 2 Punti;

Maritime Mobile: 5 Punti;

Naval Club Special Call: 10 Punti;

Gli "Endorsment" si possono richiedere per l'avanzamento al costo di 5 euro per ogni Categoria QSO per punti (250 - 500 - 750 - 1000);

Per la richiesta del diploma bisogna inviare in busta all'indirizzo dell'Award Manager, allegando 1 QSL propria, l'estratto LOG dei QSO (non sono richieste le QSL di conferma ma è obbligatorio avere le QSL per eventuale controllo originali) e 15 € (18 \$) per i non soci ARMI, mentre per i soci ARMI 10 €. (13 \$) al seguente indirizzo:

Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.)
Alberto Mattei (IT9MRM)
Via Enrico Millo, 20
I-96011 Augusta (SR)
ITALY



COMMANDER PLAQUE

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

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**" la seconda categoria "**CF Plaque**" e la terza categoria "**CV Plaque**".

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)"

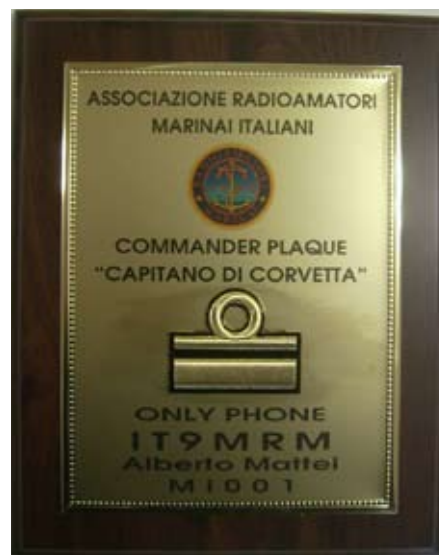
SOTTOCATEGORIE

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: 4023600573417690 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 di colore 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"** 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"** 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"** 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);





CSY & SON srl

CSY & SON
TELECOMUNICAZIONI

YAESU
The radio

E' TOP DEALER YAESU

<http://www.csytelecomunicazioni.com>



di
Luigi Pasquarella

Via Sannitica, 51
82036 Solopaca
(BN) Italia

QSL NAVALI

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



FOTO STORICHE



Cacciatorpediniere IMPETUOSO



Cacciatorpediniere SAN GIORGIO

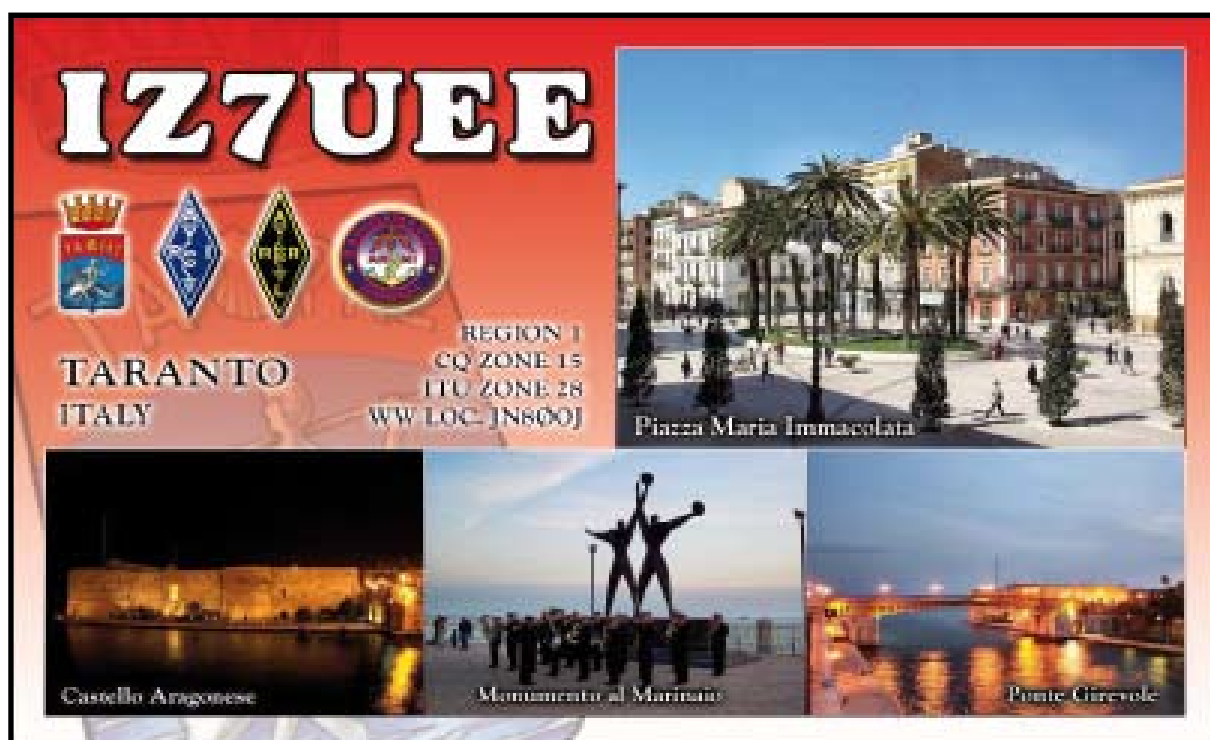


Il costo del crest è di 20 euro + le spese di spedizione, per richiederlo basta scrivere al seguente indirizzo di posta elettronica it9mrm@gmail.com, il crest è completo di targhetta in ottone personalizzata con il nominativo di stazione, il nome dell'operatore ed il numero ARMI.

LA STAZIONE RADIO DI....



LA QSL DEI SOCI....



CALENDARIO EVENTI 2013



1 Gennaio - 31 Luglio	IIØELET - Nave ELETTRA (Sala Radio) Museo P.T. Roma
1 Gennaio - 31 Marzo	II7IADO - Nave DORIA by ARMI Taranto
2 - 3 Febbraio	MF Activity Weekend Event's
2 - 17 Marzo	Italian Navy Costal Radio Stations - Award 2013 by ARMI
	IIØIDP - Maritele Cagliari by ARMI Cagliari
	IIØIDR - Maritele Roma by ARMI Roma
	IIØIGU - Maritele Gaeta by ARMI Formia
	IIØICH - Maritele La Maddalena by ARMI La Maddalena
	IIØICV - Maritele Tavolara by ARMI Olbia
	II1ICS - Maritele La Spezia by ARMI La Spezia
	II1IGG - Maritele Genova
	II3ICZ - Maritele Venezia by ARMI Marcon
	II5IDZ - Maritele Livorno by IW5EBE
	II7ICT - Maritele Taranto by ARMI Taranto
	II9IGA - Maritele Trapani by ARMI Trapani
	II9ICF - Maritele Messina by ARMI Messina
14 - 15 Aprile	Radio Maritime Day - Merchant Marine Radio Officers W.W. Event
11 - 12 Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest - SSB/CW
15 Maggio	MARAC 80/40 meter SSB Contest
20 - 24 Maggio	50th International Submariner Association Congress - Italy
	II9SUB - Congresso Internazionale dei Sommergibilisti - by ARMI
26 Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest - PSK/RTTY
1 - 2 Giugno	International Museum Ship Radio Event
	IQ1SP - Museo Tecnico Navale Arsenale M.M. di La Spezia
10 Giugno	Festa della Marina Militare Italiana
23 Giugno	IV° ARMI Semiautomatic Contest party - I^ parte
14 Luglio	NRA Naval Radio Party - Portuguese Navy
Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
7 - 22 Settembre	Italian Navy Ships Radio Stations Award
	II7IAJV - Nave Vittorio Veneto by IZ7AUH
	IIØIAFM - Nave Francesco Mimbelli by IZØEUX
21 Ottobre	IV° ARMI Semiautomatic Contest party - II^ parte
4 Novembre	Giornata delle FF.AA. Italiane
12 Novembre	Giornata della memoria dei Marinai scomparsi in mare
20 Novembre	MARAC 2m. Contest
Novembre	RNARS CW Activity Contest
1 - 2 Dicembre	INORC CW Activity Contest
4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
1-2 Dicembre	IX° International Contest ARMI - Italian Navy Day - Santa Barbara Day
"	IIØSB/marittimo mobile - Santa Barbara Day
"	II3SB - Santa Barbara Day - Burano Island
Dicembre	Pearl Harbour Day (USS Kidd)
7 - 8 Dicembre	International Naval Contest - sponsor by MFCA
Dicembre	MF Xmas-greetings on the air (HF)



Capo di Stato Maggiore della Marina

DIRETTIVA

N° 002 in data 31 DIC. 2012

Argomento: Revisione organizzativa dello strumento militare - disposizioni attuative nel settore ordinativo e organico.

1. Come noto è in fase di finalizzazione un importante processo di ristrutturazione della F.A.¹ che, oltre a rispondere a criteri generali di ottimizzazione delle risorse, consentirà di ottenere un rilevante snellimento organizzativo attraverso l'adozione di una struttura più rispondente alle accresciute esigenze operative² e, in linea con le direttive generali dello SMD, omologa a quella delle altre Forze Armate.

Il progetto prevede la riorganizzazione della M.M. in quattro aree³ e il raggiungimento di un nuovo assetto della sanità militare con la razionalizzazione delle strutture ed una maggiore integrazione interforze. Il disegno complessivo è riportato in allegato, mentre il quadro normativo di riferimento è fornito dal Decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, la così detta *Spending Review*, che fissa le risorse sulle quali, al gennaio 2016, la Forza Armata potrà contare per l'assolvimento dei compiti assegnati.

Il dimensionamento e il livello di ambizione di una organizzazione sono, per principio, strettamente connessi alle risorse disponibili; in particolare, per quanto attiene l'organico, la M.M. dovrà addivenire, entro il 2016, ad un modello basato su 30.421 unità con un taglio di circa 3400 pp.tt. rispetto alla situazione attuale. Tale ineludibile processo di riduzione comporterà, inoltre, la necessità di rivedere in modo critico l'organizzazione per tener conto dello scompenso tra le pp.tt. da ricoprire e la reale consistenza della forza impiegabile, in particolar modo per gli Ufficiali. Quest'ultimo aspetto impone la necessità di un nuovo approccio culturale che consenta di addivenire a modelli organizzativi in grado di operare efficacemente con un minor numero di Ufficiali rispetto agli schemi tradizionali, valorizzando pertanto le figure del Luogotenente e del Primo Maresciallo. Il cambiamento dovrà inoltre essere integrato da una revisione critica di tutte le pp.tt. con particolare riferimento alle priorità associate ed alla distribuzione geografica delle stesse, con l'obiettivo finale di ridistribuire le risorse per far fronte alle accresciute esigenze di natura operativa e rendere l'organico M.M. coerente con i disposti di legge.

¹ Anche per l'area interforze è in corso una riorganizzazione, in particolare per il settore tecnico/amministrativo, che verosimilmente comporterà una contrazione complessiva dell'organico pari a circa il 10%.

² A titolo di esempio: Sorveglianza Marittima, DIISM, riorganizzazione Forza da Sbarco in Brigata Marina San Marco, riorganizzazione Componente Subacquea, etc.

³ Vertice, operativa, logistica e formativa, con accorpamento della funzione territoriale a quella logistica.

2. I numerosi studi di revisione organizzativa in corso devono necessariamente tener conto dei limiti e delle necessità sinteticamente enunciati al punto precedente e pertanto **dispongo quanto segue**:
- il 1° Reparto dello SMM, con il concorso dell' Ufficio Generale del Personale e degli altri Reparti dello Stato Maggiore di volta in volta competenti, effettui a partire dal 01 gennaio 2013 una revisione delle T.O. degli enti non coinvolti nel processo di ristrutturazione della FA in modo da rivedere in modo critico le priorità associate alle posizioni tabellari. La revisione dovrà concludersi entro il 30 settembre 2013 e, in linea di massima, si dovrà eliminare la classica suddivisione delle pp.tt. in quattro priorità, riducendo la casistica a due: bassa e alta priorità. In tale revisione devono essere eliminate le posizioni tabellari a bassa priorità storicamente non ripianate⁴ e quelle ritenute non essenziali per il funzionamento dell'ente. Inoltre si dovrà rivedere la distribuzione geografica delle stesse in modo da temperare le esigenze di funzionamento degli EdO con la sostenibilità dei processi di alimentazione delle tabelle organiche evitando distorsioni ed impieghi non coerenti con le professionalità ed i profili del personale. La corretta valutazione delle priorità dovrà anche essere perseguita, in accordo ai principi enunciati, dai GdL responsabili dei vari studi organizzativi per le TOO degli enti di nuova istituzione (a titolo di esempio COMLOG di area, COMSTANAV, etc);
 - i Gruppi di Lavoro aventi diretta e significativa influenza sulla riorganizzazione di Comandi / enti (in particolare i GdL COMLOG e COMSCUOLE), con la supervisione del 1° Reparto e con il concorso di tutti gli EdO partecipanti, concludano gli studi di revisione organizzativa in corso con la proposta di nuove TOO che consentano di raggiungere, in particolar modo nell'area periferica, una contrazione globale del 10% delle posizioni organiche. Sarà pertanto necessario perseguire, ovunque possibile, ottimizzazione, razionalizzazione, condivisione di assetti ed eliminazione delle ridondanze. Si sottolinea, a fattor comune, la necessità di valorizzare le figure dei LGT e dei Marescialli prevedendo per essi incarichi di responsabilità fino ad ora riservati esclusivamente ad ufficiali subalterni.
3. Il 1° Reparto dovrà monitorare costantemente i processi in corso in modo da assicurare il raggiungimento, entro il dicembre 2013, degli obiettivi fissati dalla presente Direttiva.


IL CAPO DI STATO MAGGIORE

⁴ Nel caso in cui la non alimentazione sia dovuta alla mancanza cronica di personale con l'adeguato profilo professionale, sarà necessario effettuare una attenta analisi di medio/lungo periodo (a titolo di esempio: incursori, personale volo, etc) con i Reparti dello SMM competenti.

PROGETTO DI RAZIONALIZZAZIONE DELLA STRUTTURA ORGANIZZATIVA DELLA MARINA MILITARE

4

1. Quadro normativo di riferimento

- A.S. 3271 Delega al governo per la revisione dello strumento militare nazionale;
- Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95 Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario, convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135 (*Spending Review*).

2. Revisione dell'area centrale

Il progetto di revisione organizzativa dell'area centrale della Forza Armata, in linea con i principi della legge delega e le indicazioni fornite dallo SMD, è stato sviluppato perseguendo il generale allineamento tra SMD e SMM, secondo il principio dell'analogia di funzioni omologhe, mantenendo comunque alcuni elementi di organizzazione specialistici peculiari di Forza Armata. La revisione ha inoltre comportato una razionalizzazione dei comandi di vertice con la creazione di due nuovi comandi per l'area logistica e per la formazione che assorbiranno le funzioni gestionali precedentemente svolte dai Reparti dello S.M. e dagli Ispettorati.

Nello specifico, dal Capo di Stato Maggiore dipenderanno:

- lo Stato Maggiore;
- l'Ufficio Generale del Personale;
- gli organismi specifici di F.A. (MARISPESAN, MARIUGCRA e UCOM);
- il Comando dell'area operativa (CINCNAV);
- il Comando dell'area logistica (COMLOG), da costituire a far data dal 30 aprile 2013;
- il Comando dell'area formativa (COMSCUOLE), da costituire a far data dal 30 aprile 2013.

La riorganizzazione dello Stato Maggiore Marina prevedrà il seguente assetto:

- I Reparto Personale, riorganizzato acquisendo la *policy* della formazione, dell'impiego e del supporto al personale;
- III Reparto Pianificazione generale, motore dello SMM, focalizzato sulle attività di pianificazione e di cooperazione internazionale con il trasferimento di tutte le competenze operative a CINCNAV;
- IV Reparto Logistica e Infrastrutture, che assorbe le competenze di pianificazione degli attuali IV Reparto Infrastrutture e Reparto Logistica;
- V Reparto Sommergibili: il comandante delle forze subacquee si trasferisce a S. Rosa dove assolverà anche il compito di SUBOPAUTH assumendo contestualmente la direzione del Reparto SMG dello SMM.

Gli Altri Reparti/Uffici resteranno sostanzialmente invariati:

- VI Reparto Aeromobili;
- VII Reparto Studi, Progetti, Mezzi e Materiali (a meno della logistica che transita nel COMLOG);
- Ufficio Affari Giuridici e Contenzioso;
- Ufficio Affari Generali e Relazioni Esterne;
- Ufficio Pianificazione e Programmazione Finanziaria.

L'obiettivo è di conferire maggiore centralità e capacità strategica allo Stato Maggiore attraverso una più chiara e lineare attribuzione di competenze e responsabilità. Lo S.M. gestirà direttamente le risorse strategiche (umane, finanziarie) e le progettualità future, assicurando il decentramento

delle attività gestionali verso gli Alti Comandi competenti per area, mantenendo a livello S.M. il solo controllo dei risultati ottenuti.

3. Revisione dell'area territoriale e formativa.

La revisione dell'area territoriale è strettamente connessa con quella dell'area centrale.

Infatti, all'istituzione del Comando Logistico, deputato ad assicurare il supporto tecnico logistico generale, seguirà una complessa riorganizzazione territoriale, che possa assicurare, in periferia, il pieno svolgimento delle nuove funzioni.

Il nuovo assetto territoriale, da raggiungere entro la fine del 2013, prevede:

- la soppressione di:
 - MARIDIPART Ancona; ad Ancona è prevista l'istituzione del Comando Scuole;
 - MARISARDEGNA; la sede cagliaritana manterrà una funzione logistica secondaria dipendente dal Comando Logistico Area Nord;
 - MARIDIST Messina.
- la riconfigurazione di:
 - MARIDIPART TA in Comando Logistico Area Sud;
 - MARIDIPART SP in Comando Logistico Area Nord;
 - MARISICILIA in Comando Logistico Area Sicilia
 - MARICAPITALE in Comando Logistico Area Capitale.

Le funzioni territoriali degli alti comandi periferici che saranno soppressi saranno ripartite tra i rimanenti Comandi, di massima, senza incrementi organici a favore di questi ultimi.

Il criterio guida per la riorganizzazione dell'assetto territoriale sarà quello di assegnare le funzioni territoriali/presidiarie ai comandi che assolvono funzioni nell'area logistica.

Per quanto concerne l'organizzazione dell'area formativa, essa farà capo al Comando Scuole, responsabile della selezione e della formazione del personale militare. Il nuovo assetto dell'area viene confermato, a meno di:

- MARICENSELEZ, ora comando dipartimentale, che transiterà alle dipendenze del Comando Scuole;
- MARICENTRO Taranto, che verrà soppresso entro il 2016; le funzioni in ambito formativo attualmente svolte da MARICENTRO confluiranno a MARISCUOLA TA.

4. Revisione dell'area operativa

La revisione dell'area operativa sarà caratterizzata da una contrazione numerica delle linee operative e dalla realizzazione di unità polivalenti e multifunzionali, in grado di svolgere missioni diverse e con forte connotato "dual use".

Lo sforzo più concreto ed immediato è rappresentato dalla dismissione, nell'arco di 5/6 anni, di un significativo numero di unità di prima e seconda linea, nonché di mezzi deputati al supporto dello strumento e all'addestramento/formazione del personale. Ciò al fine di concentrare al più presto le scarse risorse disponibili sul funzionamento (addestramento e manutenzioni) sulle Unità a maggiore disponibilità/prontezza operativa. Nel complesso, nel periodo 2012-2018 è programmata l'uscita dalla linea operativa di 30 unità a fronte dell'ingresso di solo 8.

È stato parimenti avviato un accurato e bilanciato processo di redistribuzione dello strumento che, tenendo conto anche delle esigenze del personale, porterà alla totale concentrazione dei reparti e unità nei tre poli di Taranto/Brindisi, La Spezia e Augusta/Catania.

Analogamente, è stata avviata la riorganizzazione della struttura di comando della componente operativa, al fine di renderla più snella ed efficiente, adeguata alle nuove esigenze NATO e UE ed apportando, nel medio termine, anche benefici in termini di risparmio di risorse umane.

Nella fattispecie:

- Il Comando in Capo della Squadra Navale – CINCPNAV è stato elevato a unico referente operativo di F.A., analogamente al COI per SMD. Nel contempo sono state incrementate le capacità nel settore della MSA e, in prospettiva, ne verranno ampliate le capacità di supporto alla flotta, passando sotto l'A.C. le attività di logistica di aderenza dello strumento navale;

- Il Comando delle Forze d'Altura - COMFORAL è stato riorganizzato in modo da garantire una maggiore efficacia e continuità nella pianificazione e condotta delle Operazioni Anfibia, unitamente all'elaborazione/custodia della dottrina, una maggiore versatilità di impiego nelle sue diverse forme di Comando single service o joint, la disponibilità di una concreta possibilità di generazione simultanea di più Comandi proiettabili a vari livelli e un maggiore e più efficace controllo sulla gestione delle UU.NN. nella sede di La Spezia.
- Il Comando delle Forze da Sbarco - COMFORSBARC avrà alle dipendenze 3 Reggimenti, consentendo l'acquisizione di maggiori capacità di proiezione, il potenziamento della funzione di supporto, l'incremento delle capacità di risposta a fronte della crescente esigenza in assistenza alle UU.NN. della Squadra Navale impegnate in attività MIO e una maggiore efficacia nelle attività di *force protection* ed *harbour protection*.
- Il Comando delle Forze di Contro Misure Mine - COMFORDRAG sarà riorganizzato, creando un Comando di Gruppo di Contro misure Mine e la relativa Scuola, accentrando sotto un unico ente le funzioni di addestramento e certificazione, analogamente a quanto avviene nel centro di eccellenza di Eggermin (BE).
- Il Comando delle Forze Ausiliarie - COMFORAUS verrà riorganizzato in modo da porre sotto un unico comando la gestione di tutte le Unità ausiliarie; tale Comando sarà accorpato al COMFORDRAG.
- Il Comando delle Forze Subacquee - COMFORSUB per il quale saranno accentrate tutte le responsabilità inerenti l'approntamento, l'impiego, il supporto (tecnico, logistico), l'addestramento e lo sviluppo dei mezzi subacquei ed il Comando FORze SUBacquee verrà trasferito a S. Rosa. E', inoltre, prevista una importante razionalizzazione della struttura organizzativa periferica della componente, in modo particolare nella sede di Taranto, al fine di renderla più flessibile ed efficace.
- I Comandi Stazione Navale - COMSTANAV costituiti a Taranto, La Spezia ed Augusta per riconfigurazione dei Comandi Servizi Base, assorbendo le funzioni delle direzioni di supporto diretto degli arsenali.

5. Revisione dell'area sanitaria

In relazione all'area sanitaria, infine, MARISPESAN viene riordinato separando:

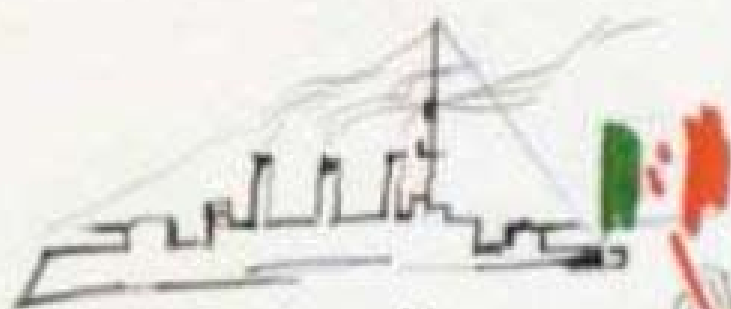
- la componente deputata a funzioni di indirizzo e coordinamento degli organismi sanitari di F.A., nei confronti dei quali esercita funzioni ispettive, che, mantiene l'attuale denominazione di Ispettorato e la posizione ordinativa alle dipendenze del Sig. CaSMM;
- la componente deputata a funzioni di sostegno che assumerà la denominazione di Direzione Sanitaria e sarà incardinata nel Comando Logistico M.M.

Saranno soppressi entro il 31 dicembre 2012:

- le Direzioni di Sanità (La Spezia e Taranto), con trasferimento delle funzioni non alienabili ad altri E.d.O. di F.A.;
- la Commissione medica interforze di 2^a istanza (Bari), con trasferimento delle funzioni ad altro E.d.O. territoriale interforze similare;
- Il DMML di Taranto.

Il Centro Ospedaliero Militare di Taranto ed il DMML di La Spezia saranno riordinati quali Enti interforze inquadrati in F.A., organicamente dipendenti dalla M.M., funzionalmente da IGESAN. Presso il Centro Ospedaliero Militare di Taranto verrà costituita, senza incremento organico, una Commissione Medica Ospedaliera Interforze di 1^a istanza ai sensi dell'articolo 193, comma 2., lettera b), del D.Lgs. 15 marzo 2010 n. 66, "Codice dell'Ordinamento Militare" e successive modificazioni ed integrazioni.

W i Marinai d'Italia



MARITIME MOBILE - RADIO NETS PER CROCIERISTI

di Onofrio Gallina, IZ3VLK (MI 787)

La reti radioamatoriali "mobile marittimo" "**Maritime Mobile**" **Ham Radio Nets** sono nate per condividere l'interesse per la nautica da diporto, fornendo orari e frequenze si può avere assistenza via radio in diverse aree del mondo. Lo scopo principale è di mettere a disposizione stazioni radiamatoriali in "Maritime Mobile" trasmettendo informazioni meteo, rapporti di posizione nell'area in cui ci si trova, scambio di dati relativi alla navigazione e per fornire una maggiore sicurezza in navigazione. In caso di emergenza, le norme FCC - Federal Communications Commission non permettono di usare qualsiasi frequenza per chiamare aiuto. tutti i navigatori con le radio SSB ad alta frequenza a bordo devono sapere che la frequenza di 20 metri amatoriale di 14.300 è attiva per circa diciotto ore al giorno ed è sempre a disposizione per l'assistenza di emergenza. Mobile Marittimo è il più efficace mezzo di comunicazione in mare con apparati HF radioamatoriali e frequenze marine in SSB utilizzate per lungo raggio e VHF per il contatto radio fino a circa 20 miglia. Le Radio Nets sono istituiti dai controller di tutto il mondo (Oceano Indiano, Atlantico, Mediterraneo, Pacifico, ect.) per gestire e coordinare il traffico di navi. E' importante per yacht da crociera di conoscere queste frequenze e tempi, dati utili per la navigazione.

Ham Radio Maritime Mobile Nets

Pacific Seafarer's Net Roll Call

Area: Pacifico
Frequenza (MHz) 14.3
Orario (UTC) .03:25

Arnold's Net

Area: Sud Pacifico
Frequenza (MHz): 14.318
Orario (UTC): 04:00

UK/NZ/African Net

Area: Pacifico, Oceano Indiano
Frequenza (MHz): 21.2
Orario (UTC): 05:00

MED, SEA Cruisers Net

Area: Mediterraneo
Frequenza (MHz): 7.085
Orario (UTC): 07.00-00:00

Bay of Islands Net

Area: Nuova Zelanda, Australia, Pacifico
Frequenza (MHz): 3.82
Orario (UTC): 07:15

MED, SEA MM Net

Area: Mediterraneo
Frequenza (Mhz): 14.313
Orario (UTC): 09:00

Caribbean M/M Net

Area: Caraibi.
Frquenza /MHz): 7.241 Mhz
Orario (UTC): 1100
Sito Web: <http://users.isp.com//kv4jc/>

East Coast Waterway Net

Area: Costa Est, Caraibi
Frquenza (MHz): 7.268
Orario (UTC): 12:45
Sito Web: <http://www.waterwayradio.net/>

Sonrisa Net

Area: Baja California
Frequenza (MHz): 3.968
Orario (UTC): 14:45
Sito Web: <http://sonrisanet.org/>

Canadian DDD Net

Area: Pacifico
Frequenza (MHz): 14.115
Orario (UTC): 17:30 anche 04:00

UK Maritime Net

Area: Atlantico, Mediterraneo
Frequenza (MHz): 14.303
Orario (UTC): 18:00 anche 08:00

South Pacific Cruising Net

Area: Sud Pacifico
Frequenza (MHz): 7.076
Orario (UTC): 18:00

Manana Net Warmup

Area: Est Pacifico, West Coast
Frequenza (MHz): 14.34
Orario (UTC): 18:30

Kaffee Klatch Un-Net

Area: Hawaii, Tahiti
Frequenza (MHz): 14.285
Orario (UTC): 19:00

Bay of Islands Net

Area: Nuova Zelanda, Sud Pacifico
Frequenza (Mhz): 14.329
Orario (UTC): 19:00

New Zealand WX Net

Area: Nuova Zelanda
Frequenza (Mhz): 7.08
Orario (UTC): 20:00

Harry's Net

Area: Ovest Pacifico, Est Pacifico
Frequenza (MHz): 7.095
Orario (UTC): 20.00

Swedish Maritime Net

Area: Atlantico
Frequenza (MHz): 14.303
Orario: 20:30 - 0530,1630

Tony's Net Warmup

Area: Nuova Zelanda, Sud Pacifico
Frequenza (MHz): 14.315
Orario (UTC): 20:30

Ben's Friends MM Un-Net

Area: East Coast, Est Caraibi
Frequenza (MHz): 14.261
Orario (UTC): 21:00

Mickey Mouse Connection

Area: Sud Atlantico, Sud Pacifico
Frequenza (MHz): 14.113
Orario (UTC): 21:00

EC Waterway Net

Area: Est Coast, Stati Uniti
Frequenza (MHz): 14.29
Orario (UTC): 21:30

PAC Maritime Mobile Service Net

Area: Pacifico
Frequenza (MHz): 21.412
Orario (UTC): 22:00 - 24:00
Sito Web: <http://pmmsn.aboutus.tc/>

Maritime Mobile Service Net

Area: Caraibi, Baja, Pacifico
Frequenza (MHz): 14.300 - 14.313
Orario (UTC): 0000-0200

Happy Hour Net

Area: Baja, Messico
Frequenza (MHz): 3.968
Orario (UTC): 00:00

Southeast Asia MM Net

Area: Pacifico, Sudest Asia
Frequenza (MHz): 14.32
Orario (UTC): 00:00

Ham Radio HF Emergency Net**Alabama**

Frequenza (KHz): 3965

Antigua / Antilles

Frequenza (KHz): 3815.0, 7165.0

Antilles Net

Frequenza (KHz): 3818

Southern Louisiana

Frequenza (KHz): 7245

Baja California

Frequenza (KHz): 7235

Belize

Frequenza (KHz): 3935

Bermuda

Frequenza (KHz): 14275

Caribus Net

Frequenza (KHz): 14283.0 +/-

Caribbean Emergency

Frequenza (KHz): 14185

Caribbean Maritime Mobile

Frequenza (KHz): 7115.0
(12:00 Zulu)

Caribbean WX

Frequenza (KHz): 3808.0
(10.30 Zulu)

California WX

Frequenza (KHz): 3948.0
(14.00 Zulu)

Georgia

Frequenza (KHz): 3975

Gulf Coast Central Hurricane

Frequenza (KHz): 3935.0, 7245.0

Gulf Coast Western Hurricane

Frequenza (KHz): 3845.0, 7260.0

Gulf Coast (outgoing only)

Frequenza (KHz): 3967.0, 7283.0

Gulf Coast WX

Frequenza (KHz): 3995.0, 7290.0

Gulf Coast Health and Welfare

Frequenza (KHz): 3993.5, 7264.0

Hurricane Watch Net (Nat. Hurr. Center)

Frequenza (KHz): 14325

Interamericas Health and Welfare

Frequenza (KHz): 21390

Inter-Island 75 meter (24 hr watch)

Frequenza (KHz): 3815

Inter-Island 40 meter

Frequenza (KHz): 7165

Lake Charles, LA

Frequenza (KHz): 3993.5, 7264.0

Louisiana

Frequenza (KHz): 14340.0
(19:00 Zulu)

Manana

Frequenza (KHz): 7070

Mexican National

Frequenza (KHz): 3987.5

Mississippi ARES

Frequenza (KHz): 3923.0, 3910.0

North Carolina

Frequenza (KHz): 3915

Red Cross (IARN)

Frequenza (KHz): 14275

South Carolina Emergency Net

Frequenza (KHz): 3915.0, 7232.0, 7243.0

South Texas Emergency

frequenza (KHz): 3955

Texas Emergency

Frequenza (KHz): 7240.0, 7250.0

Texas Traffic / Health and Welfare

Frequenza (KHz): 3691.0, 7290.0 (day), 3910.0 (night)

Transatlantic Maritime Mobile

Frequenza (KHz): 21400

Waterway

Frequenza (KHz): 7268

Per maggiori informazioni:

http://www.mayaparaíso.com/maritime_mobile_frequencies.php



INTERMAR®
inc

Amateur-Seefunk e.V.
Das deutsche Maritim-Mobile Service-Netz.

14313 MHz

dxgadget

embroidery & more

<http://www.giaccoia.it>



Giaccoia 1899
shop