

**ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI**

Associazione affiliata A.R.I.




# **BOLLETTINO DEI MARINAI**

Periodico Telematico  
nr. 148/2013



**C**ari colleghi ARMIGeri, il mese di Maggio ci ha portato un grave lutto tra i marittimi, la perdita di uomini della Guardia Costiera di Genova e di personale dei piloti del porto, per mezzo della Jolly Nero una portacontainer della compagnia italiana "Messina", che in fase di manovra ha urtato il pilone della torre di controllo e VTS del porto di Genova, causando appunto la morte di buona parte del personale che operava dalla sala operativa. L'incidente numero di uomini che sono periti è dovuto, al cambio del turno di guardia che si doveva svolgere alla mezzanotte! Nel gruppo delle persone purtroppo decedute, risulta anche un Radioamatore, Maurizio I1YUM, operatore marconista e tlc in sala controllo nella torre del porto di Genova, morto nel tragico incidente di quella notte del 7 Maggio. Tutta la comunità ARMIGera si stringe commossa alla tragica perdita di questi "marinai", deceduti in servizio, le sentite condoglianze alle proprie famiglie, ai Piloti ed alla Guardia Costiera di Genova.

## PREGHIERA DEL MARINAIO



*A Te, o grande eterno Iddio,  
Signore del cielo e dell'abisso,  
cui obbediscono i venti e le onde, noi,  
uomini di mare e di guerra, Ufficiali e Marinai d'Italia,  
da questa sacra nave armata della Patria leviamo i cuori.  
Salva ed esalta, nella Tua fede, o gran Dio, la nostra Nazione.  
Dà giusta gloria e potenza alla nostra bandiera,  
comanda che la tempesta ed i flutti servano a lei;  
poni sul nemico il terrore di lei;  
fa che per sempre la cingano in difesa petti di ferro,  
più forti del ferro che cinge questa nave,  
a lei per sempre dona vittoria.  
Benedici , o Signore, le nostre case lontane, le care genti.  
Benedici nella cadente notte il riposo del popolo,  
benedici noi che, per esso, vegliamo in armi sul mare.  
Benedici!*



Molte sono le attività radioamatoriali a bordo di navi (da crociera, porta containers, research ships e tanti altri) in tutto il globo, e molti sono i cacciatori di "maritime mobile" che vogliono collegare la stazione nautica, per diversi diplomi o per il solo piacere di aver collegato il "barrato nautico". Di seguito una carrellata di news, sulle /mm che potete avere l'occasione di ascoltare o collegare nelle nostre bande.

Continua la nostra carrellata di news sulle stazioni in /MM. Il mese di **Maggio** a similitudine dei mesi scorsi, continua l'attività in Maritime Mobile, di OM che hanno operato prevalentemente a bordo di navi mercantili da carico, bulk carrier, gasoniere ecc. e sono stati segnalati sui principali cluster. Di seguito una breve carrellata di stazioni operanti in "MM":

**PD1CQ/mm**: Menno Boom è un ingegnere specializzato che lavora a bordo della MN STORNES, nave d'appoggio per piattaforma petrolifera nel Mar del Nord nelle acque norvegesi. Menno è molto attivo sulle HF ed opera prevalentemente in 20 metri in fonìa. La sua bellissima QSL va richiesta tramite bureau oppure via diretta con contributo all'indirizzo riportato su QRZ.com

**ON3SEA/mm**: Raf Peeters utilizza la sua imbarcazione come "casa" praticamente ci vive. L'imbarcazione, una barca a vela di nome "OPUS" è ormeggiata nel porto di Antwerp (Belgio). E' attivo in 40 e 20 metri in SSB. QSL via bureau.

re per chi vuole la QSL diretta, tramite contributo all'indirizzo riportato su QRZ.com

**G3SED/mm** : Mike Devereux, è stato segnalato sul cluster, egli ha operato da bordo della sua imbarcazione, un Jeaneau Prestige 42 Motor Cruiser. La QSL va richiesta via QRZ.com



**OH1VESA/mm**: Vesa Rantanen, è un operatore scientifico a bordo della Nave rompighiaccio "SISU" nella zona Artica. La nave è gemella della "Urho" dove negli anni passati, Vesa ha operato. E' stato segnalato sul cluster sui 20 metri in RTTY. Vesa è socio del Radio Club OH1AAA, e per la QSL va indirizzata tramite Bureau.



**DL1HA/mm**: Harald Adolph a bordo della sua imbarcazione a vela, sv TRIDENT, è stato segnalato in navigazione nel mar del Nord ed attivo in 40 metri. La QSL va richiesta via diretta oppure via bureau.

**KE5AAO/mm**: Continua l'attività del Capitano David L Fountain, dall'rimorchiatore d'altura "Gulf Service" attualmente al largo di Cabinda, 200 miglia a nord ovest delle rive del Congo. David è molto attivo e lo si trova in PSK-31 specialmente nel tardo pomeriggio. Scambia la QSL via eQSL oppu-

**KA3NAM/mm** : Joseph Bennett è stato attivo dal 29 Aprile al 6 Maggio 2013, a bordo della nave da crociera M/S RUBY PRINCESS. La nave si trovava in crociera nel mar dei Caraibi. Joseph ha operato prevalentemente in fonia sui 20 metri. La QSL via diretta.



**IZ5KID/mm**: Massimo Marras, è il comandante di uno Yacht che opera prevalentemente nel Mar Egeo tra le coste sud ed ovest della Turchia. Massimo è socio ARMI ed il suo numero di iscrizione è MI820, è attivo prevalentemente nel periodo libero dal servizio, ed è stato segnalato sul cluster in 15 metri in PSK. La QSL via bureau oppure diretta al suo indirizzo privato (QRZ.com).



**4L1QX/mm**: Emin Chijavadze si trova a bordo della M/T Seychelles Pioneer, attualmente alla fonda nel Golfo di Finlandia nel Mar Baltico, di fronte l'isola di Hogland. Emin è molto attivo specialmente in PSK, la QSL va richiesta tramite il suo QSL Manager RW6HS.

**KB6GZ/mm** : Richard E. Kneeshaw e sua moglie, si trovavano a bordo della nave da crociera MS Westerdam della Holland America, in navigazione nell'Oceano Pacifico, tra Honolulu e Tahiti. Ha operato soprattutto in 15 e 10 metri in SSB. La QSL va inviata via bureau.

**KC2IOV/mm**: Continua la circumnavigazione in solitario di Jeanne Socrates, a bordo della sua barca a vela "s/y NEREIDA". Jean comunica che ha avuto

problemi con il suo PC e quindi non funziona. Tutte le mail devono essere inviate a questo indirizzo mail: kc2iov@mv.com così i suoi amici faranno da relay via radio alle mail che riceverà. Attualmente si trova in Oceano Pacifico (02° 25'N - 173° 46') in pieno Oceano Pacifico. Jeanne è molto attiva in radio (fonia) soprattutto nelle ore notturne. [http://www.svnereida.com/]

**R230CF/mm**: Nominativo speciale attivo dal 12 maggio al 13 luglio 2013, da bordo della nave museo Incrociatore "Michail Kutusow" in Noworossijsk. L'attività sarà condotta da un team russo, le operazioni si svolgeranno in HF in tutti i modi. La QSL va inviata al suo QSL Manager RK6AX.



**VQ975FOC/mm**: Jim Clary, ND9M (ex VQ9JC) è un Ufficiale Radio Elettronico (REO) imbarcato a bordo della "USNS SGT WILLIAM R. BUTTON (T-AK 3012)" un Container & Roll-on/Roll-off Ship della U.S.Navy appartenente al "Military Sealift Command's fifteen" di stanza in Florida (USA) e al comando della MPSRON TWO (Maritime Prepositioning Squadron Two). Attualmente si trova alla fonda, in rada a Diego Garcia, British Indian Ocean Territory (VQ9). Jim sarà attivo come VQ975FOC fino alla fine di Maggio (il nominativo speciale è stato scelto per la ricorrenza del 75° anniversario della nascita del FOC), opererà esclusivamente in CW ed i collegamenti saranno validi per il diploma FOC.

La QSL via diretta al suo indirizzo: Jim Clary, P.O. Box 18095 - Panama City, FL 32417, USA oppure via bureau..



Altre stazioni in marittimo mobile sono state segnalate in questo mese, ecco di seguito i nominativi:

VE7PKE/mm - UR5FA/mm - UR3FCZ/mm - ON8-KW/mm - ON7ZJ/mm - OY1R/mm - DL9GMM/mm - SP1ST/mm - DL0CUX/mm - RA0LQ/mm - F4CJY/mm - EA3QS/mm - G4ROJ/mm - PA3HEN/mm - OJ0H/mm - RL3ZD/mm - - HC1HC/mm - DL2KDF/mm -



# IT NAVY

## *ship radio station Award*

dal 7 al 22 settembre

# 2013

"IL PRIMO CONTEST DELLE STAZIONI RADIO NAVALI"



<http://www.assoradiomarinai.it>



# ITALIAN NAVY SHIP RADIO STATIONS AWARD 2013

Vuoi partecipare da protagonista! Vuoi assaporare l'emozione di un pile-up stile "expeditioner". Vuoi essere segnalato sul cluster, come le stazioni "most wanted"! Allora partecipa al 1° contest delle stazioni radio navali!! Richiedi il nominativo speciale "navale", e lanciati nelle onde insieme agli altri "Radioamatori di Marina".



## DIVENTA PROTAGONISTA!!

Perchè partecipare ed essere protagonisti di questa nuova avventura!! Il contest delle stazioni radio navali, è l'alter ego del già blasonato e conosciuto contest delle stazioni costiere. Questa idea nata da IK1VDQ Gianni (MI715) e rielaborata da IT9MRM, vuole rievocare (ove non esistono più) i nominativi radio delle navi della Marina Militare che dal dopo guerra sino ad oggi hanno solcato e solcano le onde (elettromagnetiche). E' un tributo alle gloriose navi che hanno fatto la storia moderna della Marina Militare Italiana. Il protagonista sarà ognuno di noi "Radioamatori di Marina" che ha nel cuore una delle navi dove ha vissuto i migliori anni della propria gioventù. Proprio questo è lo scopo, far rinascere per tre week-end, il nominativo radio e quindi virtualmente la nave dove si è stati imbarcati. I nominativi radio delle navi sono tanti e la scelta è ampia, quindi

ci si può sbizzarrire sui nomi ed eventualmente anche sulle foto! Sì, perchè la QSL sarà proprio questa l'immagine che girerà in lungo ed in largo tra i collezionisti. Foto d'epoca con navi in bianco e nero a ricordare, con quel nominativo, il ricordo più vivo di questi gloriosi vascelli!! Quindi, sin da adesso, ricerca sul nostro sito web il nominativo radio della nave dove hai fatto il servizio di leva, o hai effettuato il primo imbarco.... o magari perchè ti piace, scegli il nominativo e richiedilo al Ministero! Questo è il primo passo... dopo di chè, ti sarà rilasciato il numero di referenza ARMI che trascriverai sulla tua QSL, che sicuramente riporterà l'efige o la figura fotografica della nave dei più bei ricordi giovanili da "Marinaio"!

A Settembre, sarai protagonista... nel più bello ed emozionante contest radio navale.... Partecipa!





# Italian Navy

## Ship Radio Station Award

### 2013



*Rilasciato a:*

**SAMPLE**

per aver collegato i nominativi speciali delle stazioni radio navali della Marina Militare Italiana

AWARD MANAGER  
(Alberto Mattei, IT9MRM)

## REGOLAMENTO

Il Diploma A.R.M.I. denominato "ITALIAN NAVY SHIP RADIO STATIONS" è stato ideato per ricordare le Stazioni Radio Navali della Marina Militare Italiana dal 1960 ad oggi ed incentivare le radiocomunicazioni in tutti i modi con tutte le stazioni radioamatoriali. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo.

Per il 2013 la stazione Jolly è la stazione radio navale:

**IIZIAJV** (Nave V. Veneto)

### PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 7 settembre 2013 (00:00 UTC) e si concluderà il 22 settembre 2013 (24.00 UTC).

### STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni:

- Stazioni con nominativo speciale in rappresentanza delle Stazioni Radio Navali della Marina Militare (vedasi elenco riportato sul sito <http://www.assoradiomarinai.it>);
- Stazioni iscritte all'A.R.M.I.;
- Stazioni iscritte ad altri Naval Clubs;
- Stazioni indipendenti.

### MODI

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

### BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU



## **PUNTI QSO**

QSOs (HRD) con la IT Navy Ship Radio Station "JOLLY" **II7IAJV** valgono **25 punti** (tutti i modi);

QSOs (HRD) con IT Navy Ship Radio Stations valgono **15 punti** (tutti i modi);

QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs members valgono **5 punti** (CW);

QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs members valgono **3 punti** (PSK31 / RTTY);

QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs members valgono **2 punti** (SSB);

QSOs (HRD) con INDIPENDENT stations valgono **1 punto** (SSB-CW-DIGI);

N.B. : Tutte le stazioni (ARMI, stazioni navali e la stazione JOLLY), possono essere collegate una sola volta al giorno per ogni MODO di emissione e le stesse per tutto il periodo della gara.

Le stazioni INDIPENDENT solo una volta. Non saranno presi in considerazione tutti i collegamenti doppi.

## **MOLTIPLICATORE**

per ogni "Ship Radio Stations" collegata.

Es. Se al termine della gara ho collegato in tutto 5 stazioni radio navali 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: 20 punti;

Stazioni extra-Europee: 10 punti;

## **CHIAMATA**

La chiamata sarà come segue :

CW / PSK31-RTTY : CQ CQ DE II9IACR II9IACR AWARD IT NAVY SHIP RADIO STATIONS K

SSB : CQ CQ da II9IACR - CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI RADIO NAVALI DELLA MARINA MILITARE ITALIANA - .

## **RAPPORTI E NUMERI**

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

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

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

## **CATEGORIE**

Sono previste tre categorie :

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

"INDIPENDENT" per tutti gli altri OM

"SWL"

## **SOTTOCATEGORIE**

Sono previste tre sottocategorie:

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

"PHONE" (SSB)

"MORSE" (CW)



## PREMI

La stazione che avrà ottenuto il punteggio più elevato in assoluto, indipendentemente che sia un NAVAL o un INDIPENDENT, riceverà un premio donato dalla ditta **"PRINTED. IT"** dei Fratelli Bonanno (<http://www.printed.it>) (consiste in una stampa gratuita di 1000 QSL fronte retro a colori – il fronte sarà plastificato lucido);

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

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

Per le stazioni "Ship Radio Station", saranno premiati il I°, II° e III° posto con una coppa.

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

## RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all' Award manager :

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

La richiesta dell'award deve avvenire on-line tramite EnzoLog, oppure tradizionalmente via posta, farà fede il log inserito. Il richiedente per partecipare alla gara, deve inviare un contributo di € 10,00 oppure \$ 15,00 (USD).

Questo darà diritto a ricevere l'Award in formato cartaceo ed a concorrere per il premio finale.

## LOGS

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

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

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

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

- via "POSTEPAY" 4023600573417690 intestata a Mattei Alberto (c.f. MTTLRT63L22I535Z);
- via "PAYPAL" al seguente indirizzo [alberto.mattei@libero.it](mailto:alberto.mattei@libero.it)
- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT64E0306984620100000004132  
c/o INTESA-S.PAOLO filiale di Augusta.

## SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il 30. 11. 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.





Le QSL dei Radioamatori  
di Marina sono  
*printed.it*





# NOTIZIARIO DEI MARINAI

## JOLLY NERO

di Adolfo Brochetelli, IK1DQW - MIØ11

### PREMESSA

Associo il mio dolore alla Guardia Costiera e alla Marina Militare per il lutto che ha colpito il personale di guardia alla centrale operativa per la gestione del traffico marittimo del porto di Genova e del Mar Ligure, per il fatto legato all'anomalia introdotta dall'incidente della Jolly Nero.

Come ex dipendente navigante della Compagnia di navigazione Ignazio Messina, desidererei che pubblicassi l'articolo allegato, in quanto sono stati associati da parte dei mezzi di stampa e non, una visione della stessa di armatori "pirati", come si usa definire una categoria non in riga, dimenticando che la Compagnia esiste dal 1926 e al momento non mi risultano altre compagnie in Italia che possono vantare tale anzianità. Di questa, con ferma e scevra volontà ho sempre apprezzato e condiviso l'incremento della qualità senza sperare inutilmente il pubblico denaro sulla sicurezza alla navigazione e salvaguardia della vita umana sul mare, avendone vissuto imbarcato la trasformazione della stessa su questo fronte, al di là delle imposizioni della IMO, ma proprio dalla volontà dell'armatore di essere sopra le parti.

La stampa pur di distogliere lo sguardo dalla parte politica e vicende personali del noto personaggio nazionale, ha messo in moto una marcia di strafalcioni e periodi da vocabolario di illetterato marinaresco che non ha precedenti, pur di trovare un colpevole.

Colpevole che per mare è raro trovare, perché i fattori sono innumerevoli e vanno dall'ingrassatore che non pulisce l'olio, al marinaio che porta il caffè sul ponte, al cuoco che grida perché gli sono bruciate le bistecche, al nostromo che se la prende con il mozzo per via del bozzello non ingrassato, alle luci troppe intense della discoteca di fronte al porto che usa i laser multicolore visibili a 30 miglia di distanza.

A chi non capisce quale forza cinetica sviluppa l'abbrivio di una nave e a quanta forza meccanica serve a contrastarla.

Non c'è una ragionevole sequenza di fatti, ma un caotico miscuglio di elementi.

Comprendo che l'articolo può dare adito a critiche enormi, ma sono sempre i marittimi che ci rimettono e quelli che non sono più marittimi mal digeriscono parole di mare, non volendo più ricordare che il mare è stata la loro vita e la loro fonte di guadagno monetario e poco o niente si ricordano di quei marittimi dispersi o che in navigazione hanno sofferto per ustioni, arti rotti, ulcere sanguinanti, coliche renali e teste rotte.

Si ricordano i fatti esaltanti ed eclatanti ma non ci si sminuisce più, nemmeno di fronte alla morte di fratelli del mare.





La prima nave che prese il nome di Jolly Nero nella compagnia di Navigazione Ignazio Messina (IMEC) di Genova fu un Ro-Ro di 5864 dwt costruito nel 1972 dotato di due propulsori (2sc) costruita da Langvik Sarpsborg Mekaniske Verksted - Greker, in Norvegia.

Nel 1978 viene acquistata dalla IMEC, che la trasforma in un Ro-Ro secondo le esigenze del suo traffico commerciale e delle rotte del Mediterraneo, East e West Africa.

Venne adeguata ai nuovi standard per via della crescente concorrenza di merci rotabili e containers sia dei teu da 20' che 40'.

Impegno costante della compagnia armatrice è la sicurezza della nave e professionalità dell'equipaggio.

Secondo le nuove normative IMO se le navi non rispettavano questi standard non potevano avere la certificazione del registro navale.

La società armatrice, con l'aumento del traffico marittimo, ha introdotto nuovi e sofisticati sistemi di acquisizione, imbarco e sbarco delle merci a seconda della sequenza dei porti di scarica e caricazione. La caricazione principale avveniva al terminal IMEC di La Spezia.

La compagnia aveva nel terminal stesso una sua officina meccanica e relativa squadra volante, nonché un indotto esterno nell'area spezzina e genovese. Ciò poneva l'armatore a contenere i costi, ma altresì ad avere sempre uno standard di qualità elevato, rendendo sempre le navi efficienti. Ai primi anni del 1980 la concorrenza di compagnie estere sulle rotte che erano diventate standard della IMEC, costrinse l'armatore ad adeguare le navi. Furono così via via identificate ed acquistate nuove Ro-Ro molto specifici per i trasporti che eseguiva su quelle rotte. Questo ha fatto sì che la compagnia rielaborasse i suoi standard non a quegli anni, ma in prospettiva futura. Noi che eravamo imbarcati fummo tra i primi a fare i corsi IMO, sia pur a nostre spese, ma poi rimborsati dalla compagnia stessa per coloro che passarono ad una sorta di ruolo, dove la stessa poteva contare su personale altamente qualificato e motivato professionalmente.

Fu la prima compagnia di navigazione in bandiera italiana ad installare il nuovo sistema di comunicazione a telescrivente onde corte di SAGradio/Gotemborg, Svezia.

Tale sistema ad onde corte aveva una copertura globale 24 ore e il testo trasmesso verso terra poteva essere consegnato via fax. Sistema che dopo la metà degli anni 70, stava soppiantando le telescriventi a terra. Le navi IMEC erano anche dotate di impianto satellitare, a quei tempi ancora molto costoso. Tre satelliti coprivano il globo ed erano della Comstat/Inmarsat - solo dopo con il quarto satellite e le innumerevoli stazioni terrestri i costi si abbassarono notevolmente. La IMEC, fu la prima compagnia di navigazione che si impegnò di più per la salvaguardia della vita sul mare. Introdusse il GMDSS e mantenne i radiotelegrafisti a bordo, pur se dopo il 2000 presero a fare mansioni generali. Mansioni che in bandiera estera si facevano da decenni.

Ricordo i miei imbarchi in bandiera estera dove oltre la funzione di RT., facevo sia la contabilità nave, che i documenti di arrivo e partenza e aiuto in sala macchina come elettricista.

La IMEC gestiva moltissime navi sia di proprietà che noleggate. Era quasi normale che incidenti marittimi si potevano avere. Non ho mai capito perché i giornali e i massmedia si agitassero tanto contro la IMEC, sorvolavano su altre cose di altre e ben più note compagnie di navigazione e qui non voglio citare nessuno.

La perdita di alcune navi non erano state causate da problemi ma cause fortuite. Non ultima quella della Jolly Nero, nave acquistata dopo il 2000 ed appartenuta a nota compagnia nordica. La IMEC, malgrado tutte le ignoranti e malicenti parole scritte ha dato un grosso contributo continuo alla sicurezza della vita umana sul mare. Quello che è successo nel maggio 2013, purtroppo, rientra nella casualità fortuita.

Si cerca sempre la colpa nella nave in quanto mezzo mobile in quanto l'errore umano è molto più elevato, ma pochi guardano e hanno guardato come mai si va a costruire una struttura abitativa quasi a picco sul mare e con enorme altezza. Con le moderne tecnologie si poteva fare una torre posta nello stesso punto con impianti radar/radio e di controllo video e porre la struttura di controllo in ambito più protetto. Molti possono essere gli elementi che si possono introdurre, primo fra tutti che una nave in base alle sue dimensioni e quindi pescaggio, se si vuol muovere e tenere una certa rotta e quindi manovrabilità, dovrà per forza avere una velocità minima 6 miglia all'ora, sono poco più che 10 km all'ora. Credo che di meno una nave diventa ingovernabile per natura. Il fattore "fortuito" avviene sempre, dandone grande risalto solo quando, purtroppo vi sono vittime. Questo fattore dal lato umano altamente negativo, non corrisponde però al fatto che i marittimi imbarcati o la compagnia armatrice abbiano fatto partire una nave con a bordo un carico a destino di innumerevoli paesi esteri e con migliaia di miglia di mare da fare, non in condizioni di sicurezza o con un equipaggio non all'altezza dei compiti assegnatogli. Sia pur con grande amarezza mentale per l'enorme perdita di vite umane, il personale di terra e quello di bordo della IMEC, è stato ingiustamente sminuito dall'attacco dei massmedia.

Chi ha navigato sia sul mercantile che sul militare, queste cose le capisce bene. Lasciamo perdere le parole di giornalisti e presentatori televisivi e pseudopolitici referenti che al massimo fanno il bagno d'estate con il salvagente addosso comprato alla baracchetta dei giocattoli. Rivolgiamo solo il nostro pensiero alle vittime di questo incidente navale, senza scordarci di altri ben più gravi dove i dispersi sono rimasti dispersi e non a caso voglio citare proprio il Tito Campanella.

Comprendo bene disperazione dei familiari delle vittime a cui doppiamente mi associo perché alcuni piloti che personale della Guardia Costiera li conoscevo, e anche loro erano stati naviganti come noi.

## 8<sup>TH</sup> ARMI INTERNATIONAL CONTEST OF SANTA BARBARA 2012 - CLASSIFICA

di Carlo Avallone, IZØEGC - Coordinatore Sezione ARMI " Golfo di Gaeta "

La classifica dell'ottava edizione del Contest di Santa Barbara, vede vittoriosi i primi classificati di seguito elencati. I primi classificati hanno diritto ad un premio messo in palio da **QSLITALY** di Emilio IZØNNI ([www.qslitaly.it](http://www.qslitaly.it)), nello specifico 1000 QSL plastificate ad alta qualità e stampate a colori fronte/retro con soggetto personalizzato. Per le modalità di ritiro dei premi, contattare l'Award Manager Carlo IZØEGC all'indirizzo di posta elettronica [iz0egc@libero.it](mailto:iz0egc@libero.it)

#	CW NAVAL		SSB NAVAL		MIX NAVAL	
1°	<b>IZ1CLA</b>	161.464	<b>IZ8QNX</b>	616	<b>IT9DTU</b>	87
2°	I2AZ	33.859	II7IAOI	416		
3°	DK4WF	24.026				
4°	IZ0INX	22.683				

Primo classificato CW NAVAL: **IZ1CLA**

Primo classificato SSB NAVAL: **IZ8QNX**

Primo classificato MIX NAVAL: **IT9DTU**

**Appuntamento a Dicembre con la nona edizione! Speriamo che di numero (partecipanti) questa volta ce ne siano di più!!!**

# QSL italy. it





# II9SUB - 50<sup>TH</sup> INTERNATIONAL SUBMARINER ASSOCIATION CONGRESS

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI



In occasione del 50° congresso internazionale dell'associazione dei sommergibilisti, svoltasi a Catania, dal 20 al 24 maggio 2013, l'ARMI ha organizzato con l'ausilio di un team "siculo", attività radiantistica con il nominativo speciale **II9SUB**, rilasciato all'occasione dal Ministero dello Sviluppo Economico, compartimento Telecomunicazioni. L'attività svoltasi in concomitanza con il congresso, si è procrastinata sino al 26 di maggio dando così modo a molti radioamatori (liberi appunto nel week-end) di poter ascoltare e collegare il nominativo speciale. L'attività è stata effettuata dal seguente team, che si è messo subito a disposizione: IT9EJW Alfio Bonanno (MI077) - IT9DTU Nunzio D'Arrigo (MI014) - IT9CLM Giuseppe Licausi (MI876) - IT9JPW Marco Mora (MI889) - IT9CKA Serafino De Filippi (MI771) - IT9DSA Antonio Di Bella (MI633), si ringrazia all'occorrenza anche IT9-YEM Mario, Coordinatore ARMI Regione Sicilia, per

il sostanziale aiuto profuso per la riuscita dell'evento. Le operazioni si sono svolte dai 40 ai 10 metri, nelle modalità SSB - CW e RTTY. E' stata approntata una QSL speciale che va richiesta via diretta tramite il QSL Manager - IT9MRM - (SASE + contributo spese di spedizione), oppure via bureau.





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





## ARSENALE MILITARE - FINALMENTE LA BONIFICA DEI RELITTI PORTUALI

di Francesco Migneco, tratto da <http://peppetringali.myblog.it>



L'amm. Giuseppe Abbamonte, direttore dell'arsenale M.M. di Augusta ha dichiarato che finalmente il progetto della rimozione di parte dei relitti militari nel porto di Augusta è nella sua fase di attuazione. Ci sono voluti parecchi anni, e non ne vogliamo dire il numero, e ciò non per colpa o negligenza dell'ente arsenale o dei comandi territoriali interessati a supporto. Sembra facile per il profano dire: "che ci vuole a tirare fuori dall'acqua una carcassa di nave". Bene, non è così! Le varie direzioni dell'Arsenale hanno dovuto combattere e non è finita, e combattono con la tremenda ed inestricabile normativa burocratica relativa all'ambiente e allo smaltimento dei rifiuti conseguenti che nella fattispecie, fagocita anni e anni di tempo, in un groviglio di scartoffie, autorizzazioni, pellegrinaggi e attese snervanti innanzi agli usci degli uffici ministeriali competenti. Senza mettere in conto poi, spesso come avviene in Italia l'avventarsi continuo di leggi e codicilli che investono l'ambiente e la regolamentazione dello smaltimento dei rifiuti nocivi o no. Non va disgiunto, altresì l'aspetto economico, cioè il finanziamento che lo Stato deve approntare per dette operazioni. Indubabilmente, la lungaggine dell'iter burocratico comporta la lievitazione dei prezzi e capita spesso che la pratica si interrompa oppure perché va incontro a periodi di poco confortevole assetto economico nazionale. Nello specifico, sono interessate alla bonifica:

- lo specchio acqueo antiastante il Forte Vittoria;
- lo specchio acqueo antiastante la banchina di Punta Cugno.

Nel primo sito, sono da sgomberare l'ex dragamine Loto e Giaggiolo, un MTF, mentre per il secondo, cioè Punta Cugno, dove sono ormeggiate le ex corvette Alcione e Airone, oltre all'MTF 1302 e l'ex dragamine Palma. Dei relitti del Loto, Giaggiolo e dell'MTF emergono in superficie solo alcune parti, e

si tratta di oltre 1.000 tonnellate. A proposito della sigla MTF "Mezzo Trasporto Fari", altre fonti indicano trattarsi di un MTC "Mezzo Trasporto Costiero" che in origine doveva essere un LCS "Landing Craft Ship" ossia un mezzo anfibio alleato utilizzato durante lo sbarco in Sicilia e successivamente ceduto all'Amministrazione Militare italiana. Di questo mezzo, allo stato, emerge solo la chiglia piatta. A Punta Cugno, invece, il recupero è più complesso in quanto il dragamine Palma di 500 tonnellate è posato sul fondale, mentre l'MTF1302 ha in superficie solo la plancia. I relitti più consistenti sono rappresentati dalle corvette Airone e Alcione. La prima venne varata nel 1954, ed entrò in servizio il 21 ottobre del 1955 con un dislocamento di 895 tonnellate, 76,30 m di lunghezza e 9,60 m di larghezza. Era dotata di due cannoni da 76/62 e due mitragliere da 40/70, e un equipaggio di 117 di cui 6 ufficiali. Utilizzata sino al disarmo avvenuto nel 1992, come unità di addestramento di TT.VV., per il pattugliamento e vigilanza pesca, con base ad Augusta. La sigla era F544, e a poppa stagliava il motto "Nihil me deflectit". L'Airone della stessa classe, dal 1955 ha prestato gli stessi servizi dell'Alcione. Di stazza leggermente superiore alla sua gemella (950 tonnellate) era dotata in più di quattro tubi lancia bombe. Al momento del disarmo avvenuto in Augusta nel 1992, i due scafi vennero appaiati al molo di Punta Cugno e così sono rimasti per lungo tempo fino a quando qualche anno fa, un violento fortunale fece rovesciare di fianco l'Alcione che si adagiò con l'alberatura sull'Airone. In seguito, l'alberatura è ceduta e, quindi, l'Alcione è scivolato sul fondo sul suo lato dritto. Infine l'MTF1302-A5362 presenta solo la parte della plancia fuori dall'acqua. Questo relitto, infatti, essendo coperto da fanghiglia richiederà più lavoro e l'impiego di attrezzature più avanzate.



A questo punto, come ha riferito con dovizia di particolari l'amm. Abbamonte, vale soffermarsi sulla procedura del recupero. Verranno utilizzati sistemi d'avanguardia per tale tipo di lavori, anche, perché si deve tenere conto dell'impatto ambientale. A tal uopo, si procederà secondo quanto stabilito dalle "Conferenze dei Servizi" del 2005 e 2006 in cui specificatamente venivano affrontati i problemi inerenti i recuperi navali e ponendo vincoli e prescrizioni ineludibili e spesso pesanti che diluiscono nel tempo il conseguimento di tali opere. Nel nostro caso, spiega ancora l'amm Abbamonte i relitti da smaltire, praticamente vengono circoscritti e isolati da un cosiddetto "bacino di demolizione", vale a dire che si pone in opera una cintura di paratie in lamiere d'acciaio conficcate nel fondale che in pratica imprigiona, a tenuta, il relitto da recuperare. Ciò consente di agire nella massima sicurezza, evitando qualsiasi sversamento di sostanze nocive, durante l'imbragamento delle parti sommerse. Si premette, per dovere di completezza che preliminarmente, tale livello di attenzione è stato adottato in quanto sono stati già effettuati carotaggi sino a un metro sotto il fondale dove allo stato giacciono i relitti. Fortunatamente, nei siti interessati non è stata rilevata concentrazione di mercurio o di altri metalli nocivi fuori dalla norma. Pur tuttavia, è previsto che man mano che il relitto verrà smantellato e portato in superficie, verrà effettuato un continuo monitoraggio dell'acqua al fine di evitare ogni dispersione eventuale, per cui non vi potranno

essere problemi sulla continuità delle operazioni. Il contratto dei lavori se lo è aggiudicato il raggruppamento temporaneo di concorrenti, con a capo la ditta MAMMOET SAVAGE B.V. di Rotterdam (Olanda) con la CHELAB srl, per un valore complessivo di € 2.330.000. Questa impresa è una delle più qualificate in campo internazionale in ordine al recupero di relitti navali anche a profondità rilevanti. Infatti di recente è passata alla storia per avere recuperato un troncone, pari a tre quarti della zona prodiera del sommergibile nucleare sovietico, il "CURSK" di 13.500 tonnellate, inabissatosi nel mare Artico a una profondità di oltre 120 metri. La stessa ditta procederà, inoltre, allo smaltimento di tutte le parti dei relitti mediante la separazione dei rifiuti classificati nocivi e non, osservando scrupolosamente quanto previsto dalle norme di legge. Orbene, finalmente, "la grande novella", come si apostrofava negli ambienti portuali, sormontando caparbiamente vincoli, scaramucce e l'evoluzione continua della normativa in materia, si avvia alla definitiva soluzione. Concludendo, non va disattesa, la svolta decisiva data prima dall'amm. Brogi, e poi dal suo successore amm. Abbamonte che ha guidato e guida con competenza l'operazione, unitamente all'altrettanto esperto staff di ufficiali arsenali. Senza dubbio la bonifica si concluderà, almeno, per quegli specchi d'acqua del nostro porto e, quindi, sarà restituita l'antica bellezza paesaggistica a lungo deturpata da questi avanzi inerti.





## LA STORIA DI UN RADIOTELEGRAFISTA DELLA REGIA MARINA - PARTE V<sup>^</sup>

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

Con lui era corsa anche la bambina. Tornarono di lì a poco. Era evidente che era andato a cercare qualcosa da mangiare. Vuotò il sacchetto; c'era del pane, del latte e orzo.

Accendemmo il camino.

*"Mi dispiace di non potervi offrire di più!"* Lo rassicurammo dicendogli che per noi era più che sufficiente e ciò che dava maggior conforto era l'aver incontrato una persona così gentile e buona.

Vi assicuro, trovo anch'io in questo nostro incontro tanta consolazione e la forza di poter andare avanti.

Il suo parlare era accorato e l'emozione traspariva dalla sua espressione e dal tono di voce. "Vorrei poter fare tanto e poter colmare questo immenso vuoto che c'è in me! Non voglio che la disperazione possa sopraffarmi! M'è rimasta questa creatura a cui devo provvedere."

Ci parlò sempre più avvinto dalla emozione, della tremenda disgrazia che la guerra aveva abbattuto sulla sua famiglia. Il pianto aveva portato sul suo viso un profondo silenzio rotto dallo scrosciare della pioggia che era ripresa a cadere.

Riprese a parlare lentamente: "Solo due settimane fa la guerra mi ha portato via la mia compagna e due bambini."

Eravamo interamente coinvolti e sconvolti dall'immenso dolore di quell'uomo e dallo sguardo smarrito di quella bambina, uno sguardo che vagava sulle pareti anch'esse segnate dalla cattiveria degli uomini.

Ora il silenzio ch'era possibile ascoltare come lenti e mesti rintocchi di campana perdurò a lungo. Nessuna parola avrebbe potuto romperlo. Potevamo ascoltare il nostro respiro. Ci adagiammo su quei giacigli. Eravamo troppo stanchi per non essere colti da un inevitabile e pesante sonno.

Dovessi vivere mille anni, non potrei mai dimenticare l'abbraccio di quel caro e sventurato amico e il viso dolcissimo di quella bambina, che baciai con infinita tenerezza.

Non rimane che raccogliersi in silenzio e meditare; le parole non possono dirci più nulla.

### VERSO NORD

Ripartimmo di buon mattino e di buona lena. Ogni passo verso nord era un passo in meno per giungere a casa. Ci definivamo i quattro moschettieri anche se eravamo del tutto disarmati. Attribuirsi energie inesistenti, poteva essere utile e confortante.

Si avvicinava Scalea, il mio paesello natio, per me voleva dire giungere a casa; per i miei amici, qualche giorno di meritato riposo e il sapore dolcissimo del contatto con l'ambiente della famiglia che a tutti mancava da tempo lontanissimo.

Giungemmo a Mileto, piccolo paese agricolo, antico feudo dei Sanseverino sito su una zona collinare nella provincia di Catanzaro. Ci sparpagliammo alla

ricerca di qualcosa da mangiare ci ritrovammo poco dopo, ognuno aveva qualcosa da sgranocchiare.

Ricordo un particolare che mi appare tanto lontano, forse di poco conto ma pur vero. Uniti a capannello, ci accingemmo a spegnere un po' il nostro appetito. Non so come e perché, nella mia razione, forse perché gli altri non li gradivano, c'erano sei uova fresche che io bevvi uno dopo l'altro.

Lungo il nostro cammino era un continuo incontrarsi con gruppi di sbandati. Erano soldati calabresi e siciliani che dal nord cercavano di raggiungere i loro paesi.

A Lamezia, nei pressi della stazione ferroviaria, mi ricordai che nelle palazzine ferroviarie abitava la famiglia Montesanto, un collega di mio padre. Alcuni anni prima avevano svolto il loro servizio nella medesima destinazione per cui, fra le rispettive famiglie, si era creato un bellissimo cordiale rapporto.

Dissi ai miei tre compagni che potevano proseguire verso la vicina stazione di Ajello calabro. Da informazioni avute da "Radio Fante" da Ajello, un trenino effettuava fino a Scalea, un viaggio al giorno di andata e ritorno e, coi tempi che correivano, era davvero una manna.

Dissi loro che mi sarei fermato un po' a salutare questa famiglia di amici e poi li avrei raggiunti. Non avvenne così. Fu un incontro bellissimo durante il quale, tutti ebbero per me tanta premura e mi convinsero a rimanere almeno a pranzo con loro e a riposarmi un po'; mi avrebbero loro accompagnato alla stazione di Ajello. Fu così, ma ciò avvenne il mattino successivo.

Nel frattempo i miei amici giunsero senza di me a Scalea e si recarono subito a casa mia. La mia famiglia era composta da mio padre, mia madre e i miei tre fratelli minori, Fiorina, Peppino e Franca.

I pensieri di mamma erano così tanti che, poverina, non riusciva neppure a seguire i loro discorsi tendenti a rassicurarla circa il mio ottimo stato di salute e che, al più tardi, sarei arrivato l'indomani col successivo viaggio del trenino.

Con tutte le possibili precisazioni, mia madre si rasserenò quando giunse a casa mio padre che era corso per incontrare questi miei amici. Come avesse fatto a saperlo, non me lo sono mai chiesto. In un paese così piccolo le notizie corrono come il vento.

Io giunsi appunto l'indomani con il solito unico trenino e i miei amici e i miei familiari mi attendevano alla stazione. L'incontro fu carico di emozioni.

Quando ci si ritrova dopo lunghi periodi di incertezze, coi dubbi di un mondo di pericoli come quelli di una guerra che non fa di meglio che spezzare gli affetti e accrescere l'odio fra i popoli.

I miei amici si riposarono un po' e ripartirono con qualche vettovaglia e tanti auguri di buona fortuna per raggiungere le loro famiglie.

Ne ebbero davvero bisogno, l'Italia era ancora spezzata. Io rimasi in famiglia ancora pochi giorni. Assieme a tanti altri marinai di Scalea sbandati come me, ci organizzammo per rispondere alle chiamate affisse sui muri e presentarci al Comando Marina più vicino che per noi era il Deposito Militare Marittimo di Taranto.

Eravamo ormai alla fine di ottobre del '43. Raggiungere Taranto con mezzi di fortuna (non vi era altro), fu decisamente un'impresa; strade impraticabili e una quasi totale assenza di treni. La maniera più attuabile sarebbe stata quella di incamminarsi a piedi e approfittare di qualche mezzo di fortuna nei piccoli tratti praticabili.

Incontrammo un camion alquanto rumoroso, con gomme piene, senza sospensioni, che ogni tanto perdeva qualche bullone e, in una grossa camera d'aria portava dell'acqua per poter, a brevi intervalli, fermarsi e raffreddare il motore.

L'autista, dopo un piuttosto laborioso accordo, ci caricò a mo' di balle, trasportandoci per un buon tratto di strada dal Tirreno allo Jonio, attraverso la zona collinare e la piana di Sibari fino ai pressi di Metaponto.

Dopo un viaggio colmo di peripezie, giungemmo a Taranto e ci presentammo al Comando di Maridopo (Deposito Militare Marittimo).

Dopo le dichiarazioni fatte davanti ad una apposita commissione, relative al nostro recente periodo di sbandamento, fummo assegnati al Distaccamento Marina (Caserma Cugini), in attesa della destinazione.

Nella caserma trascorremmo una settimana, a dir poco, davvero non troppo comoda.

Il minimo necessario di cui avevamo bisogno, ci venne distribuito in maniera approssimata e in uno stato di più che evidente inefficienza; a quel punto c'era da stringere i denti. E da buoni marinai, riuscimmo a superare la buriana.

Per dare una idea dello stato in cui eravamo immersi, si dormiva su strapuntini arrangiati e dalle apparenze non puliti, messi su lettini a castello in ferro che, mancanti di sufficiente cura e pulizia, presentavano anche ospiti poco graditi.

A proposito di ciò, il mio amico Mario, sempre allegro e scherzoso, mi disse che tornato dalla franchigia, il suo letto, non lo aveva più trovato al suo posto; chi lo aveva potuto spostare se non quegli sgraditi ospiti?

Per come stavano le cose, scherzarci sopra non era male. In fondo, nel mio piccolo, mi sentivo corresponsabile di tale situazione e a parte le esagerazioni scherzose, c'era comunque da dolersene tanto.

Non era questa la Marina che avevamo conosciuto per cui non potevamo sperare che tutto potesse risolversi in pochi giorni. D'altra parte, nessuno poteva fare miracoli.

Malgrado tutto, di quel periodo conservo anche momenti di incosciente allegria con scherzi che ci distoglievano dalla triste realtà. Gli anni giovanili sono quelli che, senza eccessivi sforzi, ci consentono di ridimensionare e superare le avversità.

Una parentesi poco felice che ho comunque volu-

to evidenziare anche nella sua provvisorietà e che è servita anche essa a forgiare il mio già provato carattere.

*Una parentesi turbinosa che non può minimamente offuscare le pagine luminose scritte da uomini davanti ai quali non ci rimane che inchinarsi riverenti.*

Operazioni come: posto di manovra, posto di combattimento, scorta convoglio, caccia antisom, forza otto, avaria alla centrale uno, bombardamento aereo, contatto col nemico e con la meteorologia che per mare è fin troppo importante specie in circostanze inclementi; il tutto rappresentava non certo cose di poco conto ma un carico insostenibile.

E ancora, il pesante impegno per i vari servizi fra cui, per ciò che mi riguardava direttamente, quello radio, strettissimo, che ricopriva una notevole importanza a volte capitale e risolutiva.

Per rendere chiara l'idea anche ai non addetti: immaginiamo la probabile conseguenza della mancata ricezione di un avviso ai naviganti che comunicava l'avvistamento e la relativa posizione di una mina alla deriva.

## DISORIENTATI

Nel corso della vostra lettura, troverete alcuni racconti che hanno un preminente carattere leggero dal quale traspare, da parte dei protagonisti, una specie di abbandono al: "Ma sì!

Vada come vada!

Sento la necessità impellente di soffermarmi sull'argomento, almeno un tempo sufficiente a lasciare il segno. Sento ancor più il dovere sacrosanto di esporne le cause, secondo la mia modesta e convinta prospettiva. Non certo per giustificare l'andamento.

Sugli eventi ho riflettuto molto e mi sembra di poter rilevare, che subito dopo lo sbarco degli Alleati in Sicilia e, ancor più, dopo l'armistizio e le tristi, incerte ed ambigue situazioni, negli individui in genere, si siano smarriti, ho detto smarriti e non perduti, i contenuti migliori dell'essere, la facoltà del discernimento, lasciando il passo a giudizi e conclusioni del tirare a campare di cui vi accennavo.

Insomma, si era disorientati. Per usare un termine marinaro, eravamo in abbandono.

Agli enormi, inutili sacrifici cui si è stati sottoposti in una lunga, sfortunata, impari ed inutile guerra con tutte le sue sventure, finora riscontro, nella maniera più naturale, la ricerca di una qualche distrazione come compenso da voler ricevere che non comportasse alcun impegno e responsabilità; una ricerca condotta con una incontrollata, spesso incosciente leggerezza, spesso del tutto fuori da ogni legittima e logica ragione.

*Per quanto sopracitato, mi conforta il pensiero espresso da Giorgio Villa nella sua premessa al primo volume.*

Orientarsi, per mare, vuol dire stabilire la propria posizione rispetto ai punti cardinali. Nel periodo di cui stiamo interessandoci, mi sembra che siano stati proprio essi a non essere al loro posto.

*Una rosa dei venti che la tempesta ne aveva svolto i petali.*



## LA NUOVA DESTINAZIONE.

All'assemblea generale delle ore 14 sul piazzale della caserma Cugini veniva fatto l'appello e il personale veniva informato di tutti quegli eventi di interesse generale o personali.

Fra l'altro veniva anche fatta la lettura degli elogi e dei castighi. Agli interessati venivano comunicati anche i movimenti (nuove destinazioni).

Fu la mia volta. Andai in segreteria a ritirare il mio movimento: Serg. R.T. Cotrone Antonio, seguito da altri nominativi, tutti destinati per "armare" la stazione semaforica e il radiofaro di Rocca Imperiale.

Il termine "armare" vuol dire: fornire gli uomini necessari per far funzionare un servizio. Un gruppo di marinai rivelatosi poi molto affiatato per il buon andamento di questa piccola stazione nel golfo di Taranto, tra Sibari e Metaponto, ubicata in una vecchia torre di guardia, un tempo destinata all'avvistamento e alla difesa da attacchi pirateschi.

Un camion ci portò a destinazione il materiale di casermaggio necessario: letti a castello, strapuntini (materassini), coperte e quanto necessario alla pulizia. Nessun mobile di arredamento. Era ovvio che per sopperire alle bisogna avremmo avuto a disposizione il nostro universale verbo "arrangiarsi" che nessuno avrebbe mai potuto pensare di toglierci.

Tra il personale, oltre agli R.T. (radiotelegrafisti) e ai segnalatori, un marò cuoco e due marò S.V. (servizi vari). Nella stazione venne sistemato un trasmettitore per il servizio del Radiofaro, il telefono, e il telegrafo per i collegamenti col Dipartimento Marina di Taranto.

La stazione semaforica e di vedetta è attrezzata per la scoperta navale ed aerea. Il radiofaro è una stazione radiotrasmittente che emette segnali in tutte le direzioni o in una zona stabilita. Tali segnali captati vengono rilevati col radiogoniometro, nel secondo caso con normali radioricettori e servono a fornire alla nave dati per stabilire la posizione. E' chiaro che per poter fare il punto nave, è necessario rilevare almeno tre emittenti.

Rocca Imperiale è la località più a nord della Calabria Jonica a circa tre chilometri dal mare e a 200 metri sul suo livello. Un castello medioevale è a guardia dei suoi circa tre mila abitanti. Venne costruito intorno al 1240 da Federico II di Svevia per cui la Rocca è detta Imperiale.

Rocca Imperiale scalo, nell'ottobre del 43 era un villaggio che, come si suole dire, aveva quattro case e un forno. Vi era il fabbricato viaggiatori (stazione ferroviaria), un casello sito alla punta degli scambi lato Reggio, una casa con un magazzino e altre poche casette di campagna. Nella zona circostante orti e qualche piccola stalla.

Un grande canneto separava la nostra stazione dalla spiaggia deserta che presentava una piccola insenatura prima della foce del fiume Sinni. A volte si notava qualche barca da pesca proveniente dalla vicina Trebisacce che fra i suoi abitanti, aveva una buona percentuale di pescatori.

Fra questi, Francesco, sottocapo nocchiere. La sua ciurma esercitava la pesca nella zona e tutte le vol-

te che passava da noi, ci faceva dono di una cassetta di pesce fresco che solitamente dividevamo con i vicini.

La nostra stazione, piccolo castello a tronco di piramide: un antico fabbricato in pietra con muri spessissimi, dotato in cima di merli per la difesa. In un angolo della terrazza vi era stato costruito un casotto di cinque o sei metri quadrati, atto al disimpegno del servizio di guardia.

Nell'interno un tavolo con il telegrafo e il telefono. Sul muro di fronte, appeso a un chiodo, un orologio da tasca in dotazione alla Marina Militare.

I muri del castello erano cosparsi di moltissimi fori quadrati serviti per la costruzione, che in primavera, diventavano chiassosi di cornacchie con le loro grida rauche e sgradevoli. Esse vi allestivano i loro nidi e molti piccoli, appena impennati, finivano arrostiti a guarnire la nostra mensa.

Il personale della stazione era composto da:

Il Capo Posto era siciliano, 2° capo segnalatore richiamato. Non posso non segnalare che aveva un caratterino intrattabile e poco socievole, non ci voleva! Comunque, aveva la famiglia in paese e, nelle giornate non festive, si vedeva solo per qualche ora. Io, come Sergente R.T. fungevo da vice. Ero sempre presente e a portata di mano. Mi sentivo un po' capo famiglia. Sono nato a Scalea e mi onoro di essere calabrese. Tocca a voi giudicare circa il mio carattere.

Matteo, marò cuoco, era di Monte Sant'Angelo, in provincia di Foggia. Carattere deciso e fermo nei suoi propositi comunque sempre equilibrati.

Emanuele, marò S.V. (servizi vari), di Riva Trigoso quindi ligure. Un ragazzo semplice, sempre disponibile ed accomodante. Mai un mugugno.

Mimmo, Sottocapo R.T. di Reggio Calabria. Un ragazzo di quelli che si possono definire in gamba. Molto generoso e bravo anche professionalmente.

Antonio, segnalatore di Giovinazzo quindi pugliese. Si esprimeva quasi esclusivamente nel suo colorito dialetto. Intraprendente anche troppo. Bisognava tenerlo a bada perché non uscisse fuori dal seminato. Diceva che tutto ciò che verteva a migliorare, era giustificato.

Francesco (Ciccio), nocchiere di Trebisacce, quindi calabrese. Pescatore nato, i suoi discorsi più frequenti vertevano fra barche, reti, scalmi, ancore, libeccio e simili.

Gilberto, marò S.V. della provincia di Reggio Calabria. Ottimo carattere, sempre gioviale e disponibile.

Giovanni, segnalatore lombardo. Appassionato di musica, passione che, a dire il vero avevamo in comune in parecchi nel gruppo. Dotato di una bella voce, solista del nostro coro. Il complesso corale preferito era quello degli alpini, per cui, nelle nostre esecuzioni non potevano mancare "Quel mazzolin di fiori" e "Va pensiero!"

Fra gli abitanti del villaggio, ormai facenti parte del nostro "giro", di amicizie, vi era Ciro, il Capo stazione delle ferrovie che ovviamente abitava al primo piano del fabbricato viaggiatori e Micuzzo, diminutivo di Domenico, il manovale che abitava nel casello.

Ogni sabato sera, Ciro ci invitava a trascorrere qualche ora di allegria in compagnia di un vecchio giradischi. Naturalmente dei nostri vi partecipava il personale libero dal servizio. Erano sempre presenti componenti delle famiglie del villaggio. Una settimanale occasione per conoscersi meglio, socializzare e rafforzare l'amicizia. La signora, gentilissima padrona di casa, non faceva mai mancare i dolci e il rosolio, naturalmente fatti in casa.

Matteo, Gilberto ed Emanuele erano gli addetti al servizio di "gamella". Gli incaricati a organizzare e amministrare la mensa. "Gamella" è il nome del recipiente a forma di parallelepipedo in alluminio o ferro stagnato con coperchio in dotazione ad ogni rancio di bordo (dieci persone). La gamella conteneva il primo, mentre il coperchio, ovviamente dalla parte concava, la pietanza. Un bidoncino conteneva il vino. Il gamellino, il piatto, il bicchiere con le stoviglie tutti in alluminio, erano dotazioni personali.

Due per volta, a turno e ogni mese, andavamo a Taranto, al magazzino viveri, a ritirare le nostre spettanze mensili. E' a titolo di curiosità che, salvo errori, vi elenco le porzioni giornaliere spettanti:

Pasta 110 gr., carne in scatola 40 gr., Salmone in scatola 40 gr., legumi secchi, non ricordo, caffè abbrustolito 14 gr., Zucchero 28 gr.

Vi sarete certo resi conto che non c'era molto da scialacquare. Facevamo invece affidamento sulle porzioni di zucchero e caffè che risparmiavamo e ne barattavamo la rimanenza, nelle campagne, con farina che usavamo per trasformare in ricche razioni di tagliatelle che Matteo confezionava benissimo.

Eravamo tutti giovani e i piatti non erano mai troppo pieni.

I rapporti con gli abitanti del villaggio erano buoni. Matteo, che aveva maggiori contatti per il suo servizio di mensa, si lamentava di un certo ortolano che trovava sempre delle scuse per non vendergli i prodotti del suo orto. Forse per antipatia nei confronti dei marinai. Non voleva averci a che fare e questo per noi non era bello. Matteo lo accusava di spilorceria e di asocialità. Ne parlava spesso e ciò mi preoccupava un po'.

Quella volta, dopo una ennesima risposta negativa all'insistenza di Matteo, forse appositamente voluta, lo apostrofò con una certa insistenza e sentito il grugnito di un maialino nella stalla, Matteo avrebbe associato la situazione a quella bestia; insomma se l'era legato al dito.

Comunque noi cercavamo di convincere il nostro bravo cuoco di non prendere avventate iniziative.

E' il caso di evidenziare ancora una volta e non perdere di vista le ragioni che ci inducevano a certi comportamenti: il particolare periodo, l'ambiente in cui eravamo immersi, la tendenza di noi giovani a minimizzare su tutto e l'essere egoisti privilegiando sempre le nostre esigenze su quelle degli altri.

Possiamo però rilevare che, in fondo, tutte quelle nostre azioni leggere e inconsulte, in fondo, tendevano anche al bene del prossimo.

Ciò veniva evidenziato, più che nei singoli, dal comportamento della comunità. Diciamo pure che, in fondo, uno per uno eravamo dei bravi ragazzi, mentre nelle azioni collettive potevamo, di frequente, uscire dal seminato e magari, essere giudicati uno per uno: un poco di buono!

Nei nostri rapporti personali con la gente non vi era nulla da eccepire. Qualche volta, per il nostro comportamento, ora che siamo più navigati, possiamo giudicarci con maggiore severità e rammaricarci per allora. Via! Un po' di magnanimità non fa mai male!

Nel nostro alloggio avevamo bisogno di un tavolo per la mensa, delle panche, degli sgabelli, qualche stipo e una specie di carrettino per andare a Taranto a ritirare i viveri e poterli trasportare dal magazzino viveri alla ferrovia, a dir poco, un paio di chilometri di percorso e poi, compreso il carretto, poterli imbarcare sul treno.

Intanto noi non eravamo provvisti di alcun mezzo meccanico, motorizzato e non, in assegnazione per i servizi logistici, normalmente assegnato ai posti distaccati.

Dato i tempi, come tante altre cose, la Marina, non poteva ora permetterselo. I mezzi privati erano pressoché inesistenti, per cui non vi era che la solita e unica soluzione: "arrangiarsi".

Sulla linea ferroviaria, Taranto - Reggio Calabria, dove eravamo ubicati, passavano quattro treni viaggiatori alla settimana, due in un senso e due nell'altro. I treni merci erano quasi totalmente assenti.

Il mattino successivo al nostro arrivo, un merci carico di legname era fermo in stazione.

Il treno sostò una nottata e sembrava fosse venuto apposta per noi. Come ho accennato avevamo necessità assoluta dei "mobili" per arredare il nostro alloggio.

Ci riunimmo d'urgenza e, dopo una breve discussione, decidemmo di passare all'azione e "prelevare" un certo numero di tavole per disporre così della materia prima.

Una operazione a beneficio della comunità. La stazione vedetta e il radiofaro appartenenti allo Stato, dovevano pur funzionare!

## **UN GIORNO DIVERSO.**

Il 24 luglio del '44. Una splendida giornata, un sole cocente fin dalle prime ore del mattino. Ero al mio trasmettitore per emettere il segnale del radiofaro nei tempi e nelle modalità stabilite.

Il segnale morse era GM11 (Due linee e un punto, due linee, un punto e quattro linee ripetuto due volte. Il tutto era seguito da altre due linee di 5 secondi). Tali segnali consentivano agli operatori delle navi in ascolto al radiogoniometro, di effettuare il rilevamento della emittente che assieme ad altri due rilevamenti consentiva di realizzare il punto nave. Mi pare di aver già citato il problema. Forse non è mai troppo!



Erano le dieci del mattino, avevo appena effettuata la mia emissione, quando si udirono, provenienti dalla spiaggia distante circa 100 metri, grida di: Aiuto! Aiuto! Nel casotto eravamo io e il segnalatore.

Mi precipitai verso la spiaggia mentre le grida si ripetevano: Aiuto, annegano! Due ragazze erano in pericolo.

Raggiunsi la spiaggia di corsa e avvistate le due ragazze che si dibattevano, mi tuffai e dopo una nuotata precipitosa, raggiunsi la prima, quella a me più vicina. La afferrai per cercare di sorreggerla. Mi si aggrappò con forza al collo impedendomi i movimenti per poterla aiutare.

C'è da dire che io non ero un esperto in salvataggi per cui mi trovai in grande difficoltà. Per un attimo mi sentii perduto, tutti e due andavamo a fondo.

Dovetti darle uno strappone per separarmi dalla stretta e riaffiorai in superficie. Dopo alcuni secondi mi rituffai e riuscii a prenderla dai piedi e spingerla; la riportai prima su e poi raggiunsi la riva. Intanto erano giunte alcune persone. Fra queste Gilberto, che con me si tuffò e con un mezzo tavolone raggiungemmo l'altra ragazza.

Eravamo vicino alla foce del Sinni e il fondale era di circa 3 o 4 metri e irregolare; penso che ciò sia stata la causa dell'infortunio che si trasformò in disgrazia: La prima era salva ma l'altra ragazza, purtroppo era annegata e non ci fu davvero nulla da fare. La portammo sulla spiaggia ma tutti gli interventi possibili, fra cui quelli di un medico giunto sul posto, non sortirono a nulla.

Anche se una ragazza era salva, fu una triste giornata per tutti.

Seguirono le operazioni burocratiche da parte del medico e dei carabinieri che, seppi dopo, inviarono una relazione anche al Comando Marina di Taranto. Dopo qualche mese mi giunse una ricompensa al valor civile: medaglia di bronzo.

La ragazza che, con l'aiuto di Dio riuscii a portare in salvo era una delle figlie del casellante, sedici anni. L'altra, quindici, apparteneva ad una famiglia del villaggio che gestiva un negozietto di alimentari.

Il fatto contribuì a rendere più cordiali i rapporti con la gente del villaggio; per strada venivo additato simpaticamente, mi sentivo confuso, in fondo non avevo che seguito il mio istinto.

Nulla di eccezionale. Solo un gesto di solidarietà verso il prossimo.

## **CONTRABBANDO**

Nel complesso delle illegalità del tempo non potevano mancare i contrabbandieri che nelle campagne, di preferenza, potevano trovare e acquistare per rivenderli a Taranto, polli, uova, carne, farina, olio e altri generi commestibili.

Questa gente nelle sue scorribande, temeva gli interventi della guardia di finanza che naturalmente giungeva all'improvviso. Noi non potevamo che essere con la legalità e non certo dalla parte dei fuori legge, anche se a questa gente si poteva concedere almeno una parziale giustificazione per il particola-

re periodo contingente.

Il marciapiedi della stazione ferroviaria, nei due giorni alla settimana, il martedì e il giovedì, che passava il treno Reggio - Taranto, era pressoché gremito. Le vetture erano sempre colme fino all'inverosimile e i viaggiatori salivano perfino sull'imperiale delle stesse.

Il nostro segnalatore Antonio, dalla terrazza, col suo bravo San Giorgio (binocolo in dotazione), poteva dominare e controllare tutti i movimenti e il brulichio sul piazzale della stazione.

E qui, a seconda della situazione, poteva pianificare la sua azione per collaborare, diceva, con la guardia di Finanza.

Quel giorno, qualche ora prima dell'arrivo del treno, un contrabbandiere, di soppiatto, nascose due ceste fra i cespugli della scarpata, per evitarne il sequestro nel caso fossero giunti i finanzieri.

Antonio che aveva scorto col suo binocolo i particolari dell'operazione, con cautela, scese dalla terrazza.

Si portò sotto la scarpata e, preso uno dei due cesti, lo nascose a debita distanza dall'altro sotto i cespugli.

All'arrivo del treno che per farsi sentire, iniziava a fischiare qualche chilometro prima di giungere alla fermata, il contrabbandiere, andò a riprendersi i due cesti, ma ne trovò uno solo. Una specie di scherzo del cavolo che di scherzo aveva ben poco.

Apriti cielo! Si mise alla ricerca, avvicinandosi anche sotto la nostra scala di accesso. Ebbe la risposta che meritava.

Tra l'altro nessuna persona estranea, neppure i Carabinieri, poteva varcare la nostra soglia senza l'autorizzazione del Comando Marina.

Passò qualche ora e il contrabbandiere dovette abbandonare le ricerche. La collaborazione con la legge era un fatto compiuto.

La sera stessa, malgrado il caldo estivo, Antonio e Gilberto indossarono la tuta blu e andarono a ritirare il bottino fuorilegge.

C'era da soddisfare una curiosità. Quel cesto cosa conteneva?

Attorno ad Antonio intenti ad aprirlo, un capannello di curiosi.

Ci volle solo qualche minuto e il segreto venne svelato. Il cesto conteneva trecentocinquanta uova fresche destinate alla piazza di Taranto.

Il mattino successivo incominciammo a farne uso: buona parte di esse, come al solito, furono distribuite ai vicini mentre per noi preparammo uno zabaglione gigante che ci restituì un po' delle energie disperse.

## **MISSIONE VIVERI**

Mensilmente si presentava l'annoso problema della missione a Taranto per il ritiro dei viveri. Il treno per l'andata, il Reggio - Taranto, c'era il lunedì e il giovedì, mentre per il percorso inverso, martedì e venerdì. Pernottavamo al distaccamento Marina presso il castello vicino al ponte girevole.

Trovare il posto sul treno con quel bagaglio ingombrante, sarebbe stato impossibile se non avessi avuto un carissimo amico, Carlo, figlio maggiore dei cinque del guardalinee Carella, amico di mio padre, quando prestavano servizio a Capo Bonifati.

Carlo faceva il macchinista proprio sulla tratta Sibari - Taranto e viceversa. La nostra missione la facevamo coincidere col suo turno di servizio e lui ci ospitava sulla locomotiva; non era molto comoda e pulita, data la propulsione a carbone, ma il posto in piedi era sicuro e ancora più sicuro era il compimento della nostra missione.

### "HANU MUERT' L'ALIV'!"

Nel dialetto tarantino vuol dire letteralmente: Sono morte le ulive! Un motto del proletariato tarantino, in gran parte dipendenti dell'arsenale militare marittimo, che tradotto in politichese, voleva denigrare gli avversari tra i quali i marinai del battaglione S. Marco considerati non avversari ma addirittura nemici. Siamo nel '46. Dalla stazione RT di San Giorgio Ionico venni inviato, assieme ad un Sotto Capo RT, ad "armare" un stazione Radio, presso il Battaglione Bafile (gemello del S. Marco).

Il distaccamento era ubicato sulla strada di San Vito. Fra le parti contrapposte vi era ormai guerra dichiarata e gli scontri in città e fuori non erano sporadici. La nostra divisa non prevedeva per la franchigia alcun armamento personale. Vista comunque la necessità di difendersi c'eravamo costruiti una particolare arma.

Si trattava di circa 40 centimetri di cavetto d'acciaio. Ad una delle estremità, dopo aver piegato per alcuni centimetri i fili, vi veniva fusa un pallina di piombo del peso di circa un chilo. Il tutto veniva ricoperto di pelle per cui, a lavoro ultimato, si otteneva un elegante e comodo frustino che, all'occorrenza, poteva rappresentare una valida arma di difesa. Per la franchigia, quando vi erano le condizioni favorevoli, avevamo tassative disposizioni che tra l'altro prevedevano il divieto di uscire da soli; una precauzione necessaria per evitare, nel caso di offesa da parte del "nemico" di trovarsi in difficoltà. Sembra incredibile ma a Taranto, in quel tempo, vi era un clima di guerra fratricida a sfondo politico, quando, come è risaputo, noi militari, non ne vestivamo alcun colore. Eravamo in piena campagna per il referendum "repubblica o monarchia".

In questo clima, il mio sottocapo, mi pare Antonio D'Amico, di Catania, aveva fissato un appuntamento per il giorno dopo alle 14. Mi chiese se era il caso che portasse la pistola. Gli risposi, un po' per le mie tendenze pacifiche e per evitare che potesse trovarsi invischiato in guai e complicazioni, di non portarla anche perché a quell'ora, faceva molto caldo e le strade sarebbero state deserte.

Da piazza Immacolata stava imboccando via d'Aquino e s'accorse che due persone lo stavano seguendo. Provò ad accelerare il passo ma i due gli erano sempre più vicini. Infilò il portone di un palazzo e iniziò a salire le scale. I due lo seguirono pronunciando il loro motto. "Hanu muert' l'aliv'!"

Accelerò la salita fino all'ultimo pianerottolo, quar-

to piano, dove pensò di poter raggiungere il tetto, nessuna apertura, Bussò alle due porte di accesso agli appartamenti. I suoi inseguitori lo avevano ormai raggiunto. Li divideva solo l'ultima rampa. Uno dei due aveva la mano armata da un grosso coltello. Antonio, visto il pericolo e non avendo alternativa, si lanciò sull'avversario più vicino. Mentre i due lottavano, quello armato di coltello gli vibrò un colpo alla gola e, solo per fortuna, risultò impreciso e gli procurò un profondo taglio sotto il mento con la conseguente fuoruscita di molto sangue.

Nel frattempo si aprì una porta dove Antonio aveva bussato. Uscì una signora che, vista la scena, si mise a gridare e a chiedere aiuto. I due vigliacchi fuggirono discendendo le scale di corsa.

La signora che era sola in casa, prese un grande asciugamani, tamponò la ferita ed accompagnò Antonio al vicino ospedale della Marina. Chi conosce Taranto, sa che da via d'Aquino l'ospedale era a portata di mano. Ovviamente furono fatti gli accertamenti del caso. Antonio mi disse: E' andata così! Se avessi avuto la pistola avrei certamente sparato ad uccidere con le conseguenze che si possono immaginare. Malgrado l'evidente legittima difesa, non sarebbe stato facile uscirne, comunque m'è andata bene! Mi dispiace dirlo, ma questo era il clima che si viveva a Taranto "marinara" in quel tempo.

E tanto per respirare un momento diverso, della loro città, i tarantini allora dicevano:

*"Triji su li città chiù bedd' d'u munno, Budapest, Bucarest e Tarantu nuest'!"*

/./

**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 ARMI**

**Visita il nuovo sito - [www.qslitaly.it](http://www.qslitaly.it)**

**ordini@qslitaly.it - info@qslitaly.it**

**tel. 0776/566655 - Cell.334/3995850**







*Una volta marinaio ...  
marinaio per sempre*



[www.marinaiditalia.com](http://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](mailto:segreteria@marinaiditalia.com)



*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

## DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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

*Il Diploma di Attestazione ARMI può essere richiesto da tutti i soci iscritti all'ARMI. Per il rilascio dell'attestato è richiesto un contributo volontario di almeno 5 Euro, di cui tolte le spese di spedizione e stampa, il resto sarà donato all'Istituto Andrea Doria.*

*Ulteriori informazioni li trovate sul nostro sito web.*

*La richiesta va inviata al seguente indirizzo:*

Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.)

Alberto Mattei (IT9MRM)

Via Enrico Millo, 20

I-96011 Augusta (SR)

ITALY





## COMMANDER PLAQUE

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

### 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)"

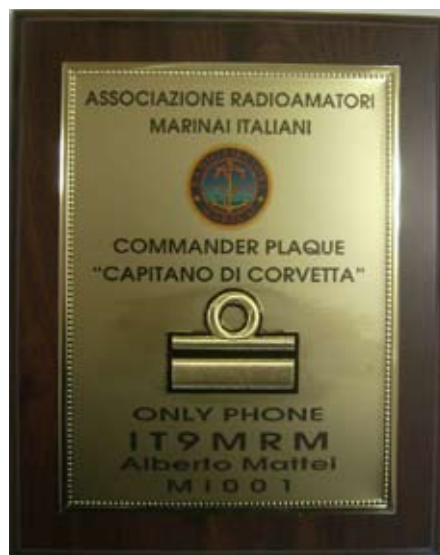
#### SOTTOCATEGORIE

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](mailto: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](mailto: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);





**ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI  
MARINAI ITALIANI**



**COMMANDER PLAQUE  
"CAPITANO DI CORVETTA"**



**Only CW  
I 2 A Z  
Giuseppe Alberti  
M I 0 6 0**

## TESSERA ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

★

**ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI  
MARINAI ITALIANI**

★



INSERIRE  
FOTO

NOMINATIVO: \_\_\_\_\_

NOME: \_\_\_\_\_

COGNOME: \_\_\_\_\_

MI# \_\_\_\_\_

E' da tempo che mi viene richiesto, da parte di colleghi, una tessera ARMI da utilizzare nelle fiere e nei raduni; finalmente è stata ideata e messa a disposizione per tutti tramite il nostro sito web istituzionale sulla pagina riservata del "MENU UTENTE". Quindi ai nostri soci, l'invito è quello di scaricarlo, con un semplice programma di grafica (tipo paint) completarlo con i dati personali e provvedere a stamparlo (su cartoncino bianco), inserirlo sul porta badge (da acquistare in una qualsiasi cartoleria).

## TRA DUE PEZZI GROSSI

di Mario Barbara, IT9YEM - Coordinatore ARMI Regione Sicilia

Ti invio una foto che ritrae il sottoscritto ed altri due operatori ARMI, IT9APJ in maglia bordò e IW9FRA in maglia celeste. Vedi cosa mi tocca fare????!!!!





# QSL NAVALI

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





85ØHRA

LB1AV

RADIO STN	DATE	TIME	FREQ	RST	MODE	OP



SUBMARINE S-61 DELFIN



EG5STTB

DF9GK

GERMAN  
AMATEUR  
RADIO  
STATION



RM9WN

Крейсер управления "АДМИРАЛ СЕНЯВИН"



ITALIAN RADIO  
IT9

CENTURY OF UNDERWATER  
100 MET RESEARCH

UE101

EJ185RNLI

53°7'12"N  
5°40'1"W

Lifeboats



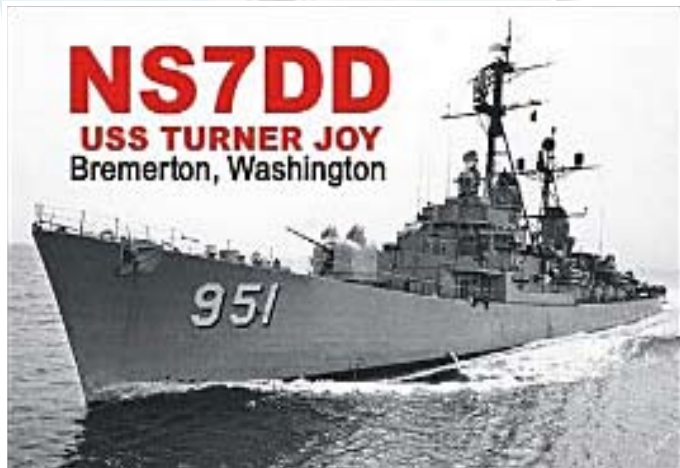
QSL from the Kilronan, Inismor Lifeboat Station EJ185RNLI Special Event Station commemorating 185 years of the Royal National Lifeboat Institute in Ireland



85ØHRA

**NS7DD**

**USS TURNER JOY**  
Bremerton, Washington



GB175PO  
TM175

**OH1NAVY**

FINNISH NAVY AMATEUR RADIO CLUB



**G3UFO**

M.V. Clan Graham  
Cdn Line Steamers  
Pictured in English Channel  
David Oakden retired Radio Officer, Member Radio Officers Association Amateur Radio Society



ITALIAN AMATEUR RADIO STATION

**IK7GUW**

CQ ZONE 15  
ITU ZONE 28

cantieri made in Italy



ITALIAN RADIO  
**IT9**

CENTURY OF UNDERWATER  
100 MEV NUCLEAR POWER

**UE101**



**MØLBJ**



**ON4KV**

DF4BV

Helmut Müller - Norderende 34 - D-21782 E-MVao.

DOK E-34

# FOTO STORICHE



**Dragamine SALMONE** (ex USA) (1955-1990)



**Corvetta ALBATROS** (1953-1986)





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](mailto: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
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
20 - 26 Maggio	II9SUB - 50° 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 - by ARI/ARM I
"	II1NS - Sommergibile N. Sauro - Museo Galata Genova - by ARI/ARM I
"	II1IASR - Mausoleo Regio Sommergibile Scire' by ARI/ARM I La Spezia
"	II2IGTO - Sommergibile Toti - Museo della Tecnica di Milano - by ARI/ARM I
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 Franco Mimbelli by IZØEUX
"	II9IACR - Nave Pietro De Cristofaro by IT9DTU
"	II1IASR - Sommergibile Scire' by IK8XVA
"	IIØIGZF - Nave Tarantola by IZØFVD
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)

## MUSEUMSHIPS WEEKEND EVENT 2013

by The Battleship New Jersey Amateur Radio Station

Dal 1 al 2 Giugno, ci sarà il MSWE 2013, con ben 90 nominativi speciali da altrettanti navi musealizzate sparse in tutto il mondo.

Il regolamento per poter conseguire il diploma è molto semplice: È necessario lavorare almeno 15 diversi nominativi di navi che partecipano al Museumships Weekend Event 2013.

A tutte le stazioni che lavorano almeno 15 diverse navi (come da elenco di seguito riportato) sarà rilasciato un attestato, previo invio di una copia del log dove devono essere riportati tutti i contatti.

Lavorare la stessa nave su frequenze diverse non è valido, conta come due navi. Lavorare invece una nave non elencata, non conterà.

Per ottenere il certificato, bisogna inviare una copia del tuo log con l'elenco di almeno 15 navi e 4,00 dollari al seguente indirizzo: Margaret Burgess KB2BRR - 150 Schooner Ave - Barnegat, NJ 08005 - USA entro e non oltre il 30 set 2013. (I \$ 4 coprono il costo della busta, l'affrancatura e la stampa fornita. Sarà cura del BNJARS a fornire un involucro a busta per contenere il certificato) Non si effettuano invii di certificati ad SWL.

### MUSEUMSHIPS WEEKEND EVENT 2013

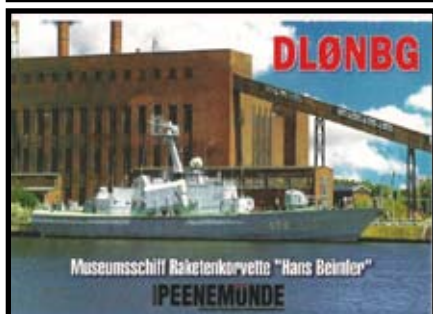
#### LISTA DELLE NAVI/SOMMERGIBILI CHE PARTECIPANO

#	Name	Type of ship	Location	Callsign
1	K1USN	Watson Museum	Braintree, MA	K1USN
2	USS MIDWAY	Aircraft Carrier	San Diego, CA	NI6IW
3	USS HORNET	Aircraft Carrier	Alameda Point, CA	NB6GC
4	USS YORKTOWN	Aircraft Carrier	Charleston, SC	WA4USN
5	USS LEXINGTON	Aircraft Carrier	Corpus Christi, TX	W5LEX
6	ST-695 Angels Gate	Army Tugboat	San Pedro, CA	K6AA
7	USS NEW JERSEY	Battleship	Camden, NJ	NJ2BB
8	USS IOWA	Battleship	San Pedro, CA	NI6BB
9	USS WISCONSIN	Battleship	Norfolk, Virginia	N4WIS
10	USS MISSOURI	Battleship	Pearl Harbor, HI	KH6BB
11	USS TEXAS	Battleship	Houston, Texas	NA5DV
12	USS NORTH CAROLINA	Battleship	Wilmington, NC	NI4BK
13	SS Col. James M Schoonmaker	Bulk Carrier	Toledo, OH	KC8JMS
14	Ex MV Dresden	Cargo Ship	Rostock, Germany	DL0MCM
15	USS CAIRO	Civil War Ironclad Gunboat	Vicksburg, MS	K5ZRO
16	USCG Ingham	CG Cutter	Key West, FL	NR4DL
17	USS Potomac	CG Cutter Pres. Yacht	Oakland, CA.	NE6JP
18	USS Littlerock	Cruiser	Buffalo, New York	W2PE
19	USS Indianapolis CA-35 Memorial	Cruiser	Indianapolis, IN	WW2IND
20	HMS Belfast	Cruiser	London, UK	GB2RN
21	USS Olympia	Cruiser	Philadelphia, PA	WA3BAT
22	USS Turner Joy	Destroyer	Bremerton, WA	NS7DD
23	USS Laffey	Destroyer	Charleston, SC	NT4HI
24	USS Joseph P Kennedy, Jr	Destroyer	Fall River, MA	NB1CR
25	USS Orleck	Destroyer	Lake Charles, LA	W5BII
26	FGS Moelders	Destroyer	Wilhelmshaven/ Germany	DL0MFX



#	Name	Type of ship	Location	Callsign
27	USS Kidd	Destroyer	Baton Rouge, La	W5KID
28	USS Stewart	Destroyer Escort	Galveston, TX	KK5W
29	USS Slater	Destroyer Escort	Albany, NY	WW2DEM
30	USS Oklahoma Mast Memorial	Fire Control Mast Memorial	Muskogee, OK	WW2OK
31	MV Cap San Diego	Freighter	Hamburg, Germany	DL0MFH
32	SS Edmond Fitzgerald Memorial	Freighter	Whitefish Point, MI	K8F
33	SS Daniel J Morrell	Freighter	Rogers City, MI	K8M
34	D. Fernando II e Glória	Frigate	Cacilhas Dockyard Portugal	CS5DFG
35	HMAS Diamantina	Frigate	Brisbane, Australia	VK4RAN
36	MV France 1	Frigate (Meteorological survey)	La Rochelle, France	TM1EJ
37	Navio Hospital Gil Eanes	Hospital Ship	Viana do Castelo, Portugal	CS5ARAM
38	SS Sankt Erik	Icebreaker	Stockholm, Sweden	8SØHRA
39	USCGC Mackinaw	Icebreaker	Mackinaw, MI	W8AGB
40	SS Jeremiah O'Brien	Liberty Ship	San Francisco, CA	K6JOB
41	SS John W Brown	Liberty Ship	Baltimore, MD	W3TFR
42	SS High Flyer Memorial	Liberty Ship	Texas City, TX	AC0TX
43	SS Grandcamp Memorial	French Liberty Ship	Texas City, TX	AC0TX
44	LS Overfalls (LV 118)	Lightship	Lewes, DE	KB3MIP
45	LV Elbe I	Lightvessel	Cuxhaven Germany	DL0CUX
46	SS Carl D Bradley	Limestone Carrier	Rogers City, MI	K8B
47	USS LST-325	LST	Evansville, IN	WW2LST
48	LST-393	LST	Muskegon, MI	N8LST
49	MS Atlantis	Minesweeper	Dresden, Germany	DK0MHD
50	USS Lucid	Minesweeper	Stockton, CA	N6MSO
51	National Museum of Pacific War	Naval Museum	Fredericksburg, TX	N5P
52	Skibladner	Paddle Steamer	Gjovik, Norway	LA1X
53	RMS Queen Mary	Passengership	Long Beach, CA	W6RO
54	MS Finnmarken 56	Passengership	Stokmarknes, Norway	LA1HMU
55	SS Keewatin	Passenger Steamship	Port McNicoll, ON	VA3VGC
56	SS Milwaukee Clipper	Railroad Car Ferry	Muskegon, MI	W8CJQ
57	SS City of Milwaukee	Passenger Steamer	Manistee, MI	KS8B
58	MV "Hans Beimler"	Rocket Corvette-Tarantul class	Peenemuende, Germany	DL0NBG
59	Tall Ship Elissa	Sailing Barque	Galveston Island, TX	N5E
60	Star of India	Sailing Ship	San Diego, CA	NS6OI
61	Vidar	Schooner	Peenemuende, Germany	DL0MFM
62	SS Ticonderoga	Steamboat	Shelburne, VT	W1T
63	Novosibirskij komsomolec (B-396)	Submarine 641-b	Moscow, Russia	RU3AWK
64	HMUb Nordkaparen	Submarine	Göteborg, Sweden	SL8SUB

#	Name	Type of ship	Location	Callsign
65	U-5075	Seehund Submarine	Quincy, MA	WW2MAN
66	USS Cavalla	Submarine	Galveston, TX	KK5W
67	U-995	Submarine	Laboe Germany	DL0DMB
68	USS Nautilus	Submarine	Groton, CT	N1S
69	USS Clamagore	Submarine	Charelston, SC	NJ4DU
70	USS Cobia	Submarine	Manitowoc, Wisconsin	NB9QV
71	ITS Nazario Sauro	Submarine	Genoa, Italy	II1NS
72	K24 (U-461)	Submarine	Peenemuende, Germany	DM3G
73	USS Batfish	Submarine	Muskogee, OK	WW2SUB
74	USS Dolphin	Submarine	San Diego, CA	NS6OI
75	USS Silversides	Submarine	Muskegon, MI	N8SUB
76	USS Cod	Submarine	Cleveland, OH	W8COD
77	USS Becuna	Submarine	Philadelphia, PA	N3SUB
78	USS Pampanito	Submarine	San Francisco, CA	NJ6VT
79	USS Blueback	Submarine	Portland, OR	W7SUB
80	USS Ling	Submarine	Hackensack, NJ	W2GLQ
81	U3	Submarine	Malmo, Sweden	SD7SUB
82	S-61 Delfin	Submarine	Torrevieja Spain	EG5SUB
83	U9	Submarine	Speyer, Germany	DK0SP
84	USS Albacore	Submarine	Portsmouth, NH	NM1JY
85	S637 Espadon	Submarine	Saint-Nazaire France	F6KBG/P
86	HMCS Ojibwa	Submarine	Port Burwell, Ontario	VE3RCN
87	ITS Enrico Toti	Toti Class Submarine	Milan, Italy	II2IGTO
88	SS American Victory	Victory Ship	Tampa, Florida	W4AVM
89	Elettra	Yacht	Pontecchio Marconi, Italy	II4BTK
90	Submarine "Scire"	Submarine Memorial	Museo Tecnico Navale La SPEZIA, Italy	II1IASR





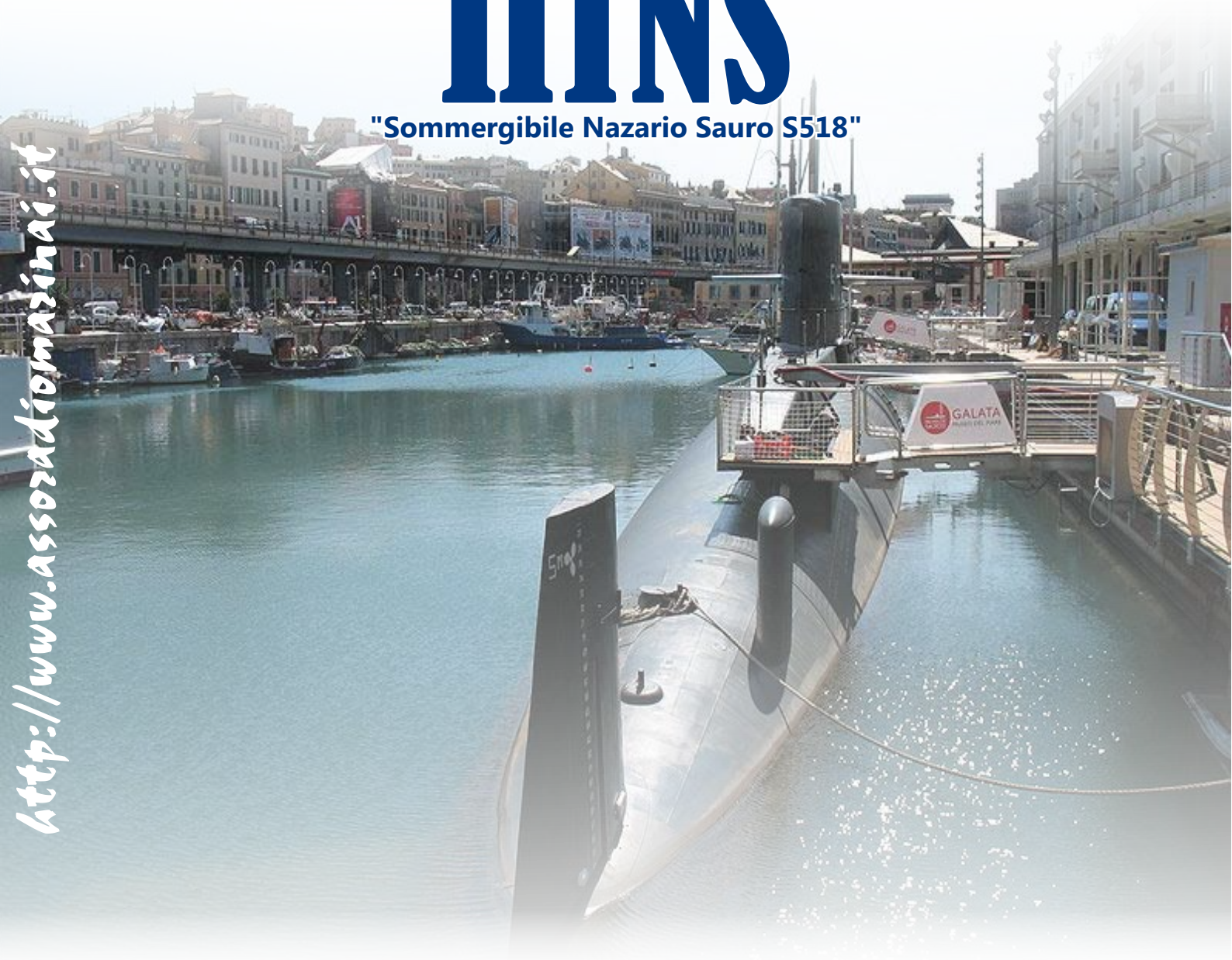
# Museumships Weekend 2013

dal 1 al 2 giugno 2013

## II1NS

"Sommergibile Nazario Sauro S518"

<http://www.assoradiomarinai.it>



MI 971



Sezione  
di Genova





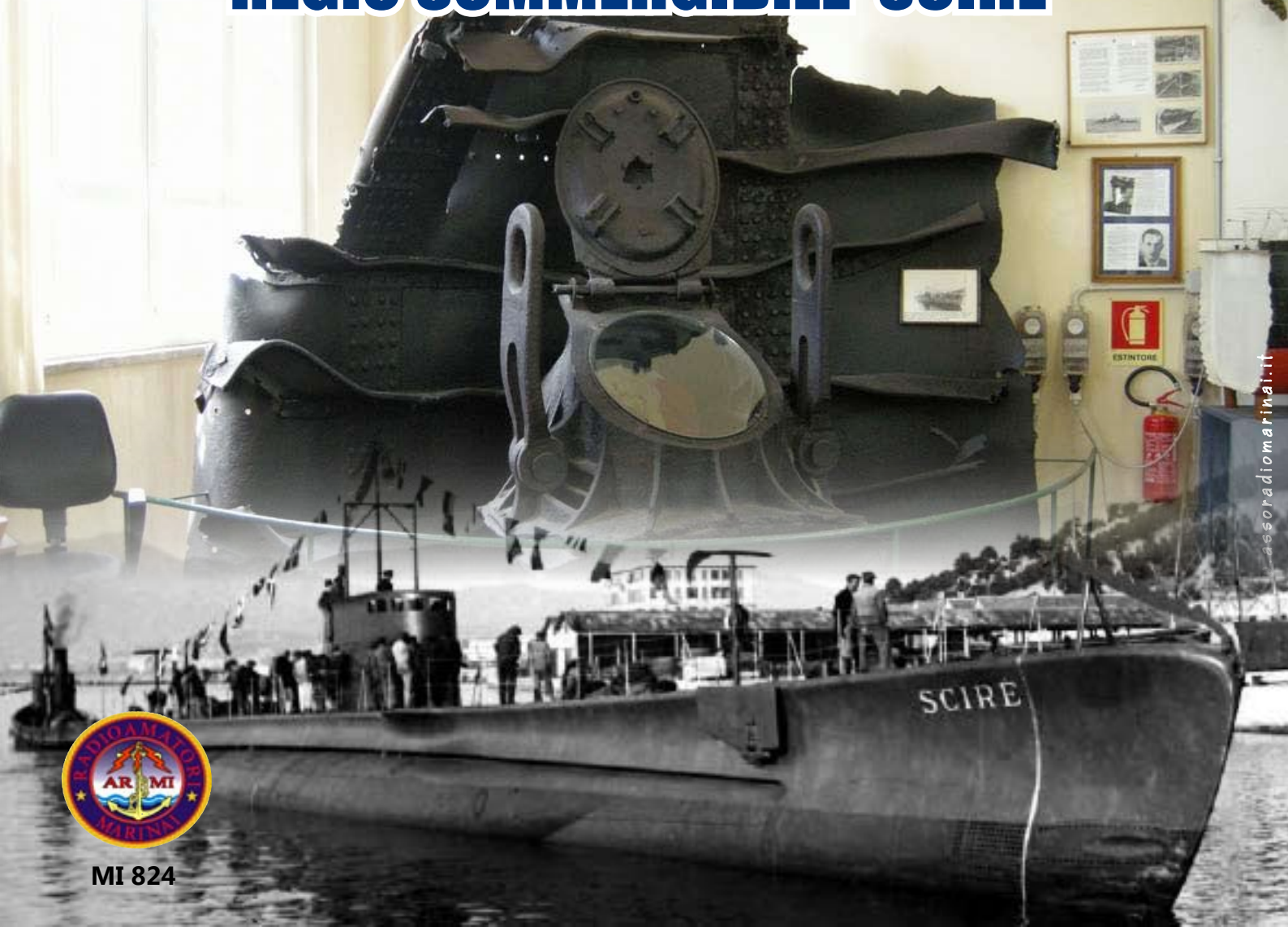
# MUSEUMSHIPS WEEKEND 2013

MUSEO TECNICO NAVALE  
ARSENALE M.M. LA SPEZIA

SPECIAL CALL

# III ASR

REGIO SOMMERCIBILE SCIRE'



MI 824



# Museumships

## Weekend 2013

dal 1 al 2 giugno 2013



MI 850

# IIGTO

"Sommersgibile TOTI"



Sezione  
di Milano



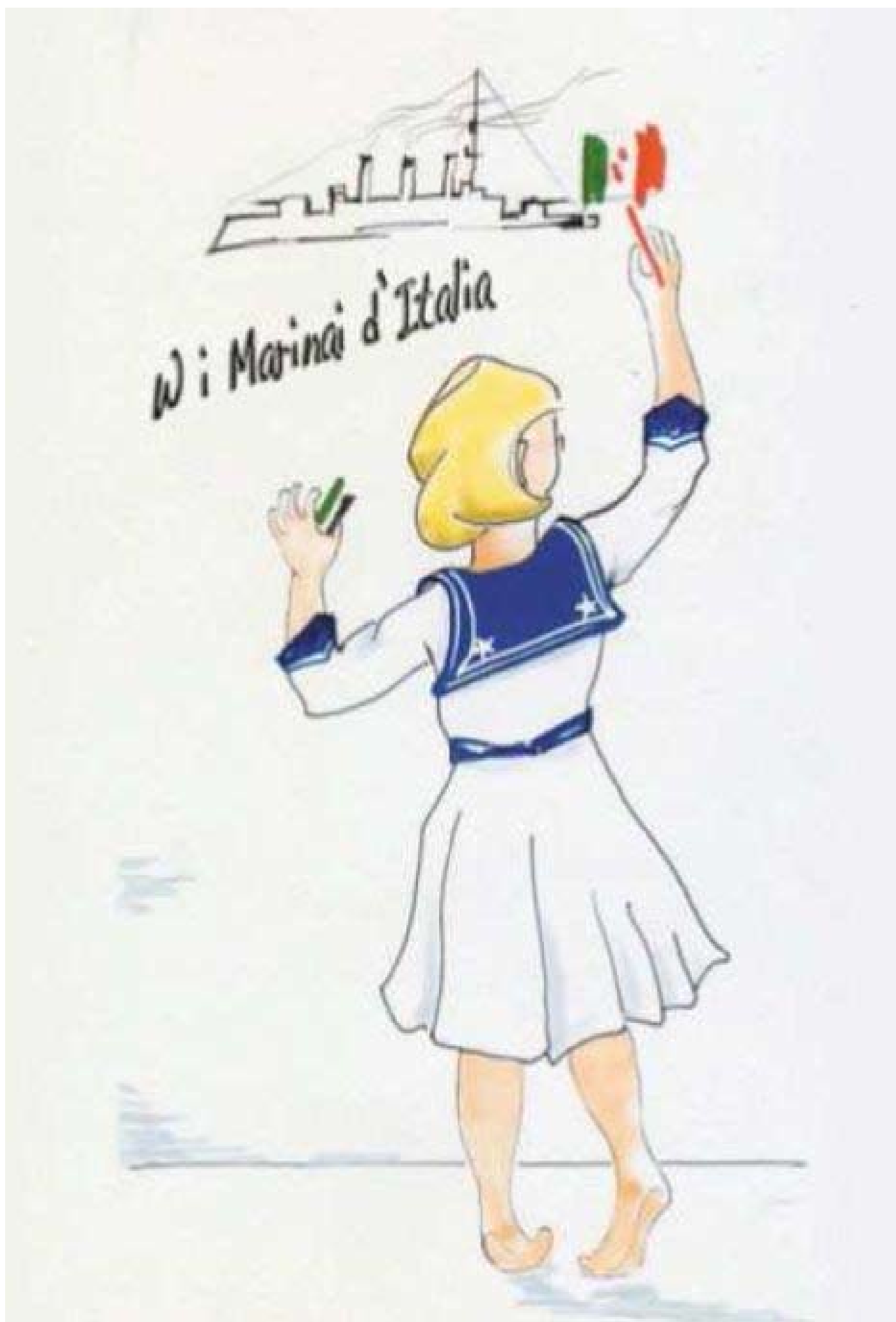
# S-506

506



# enrico toti

<http://www.assoradiomarinai.it>





# dxgadget

embroidery & more

<http://www.giaccoia.it>



**Giaccoia** 1899  
shop

