

**ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI**

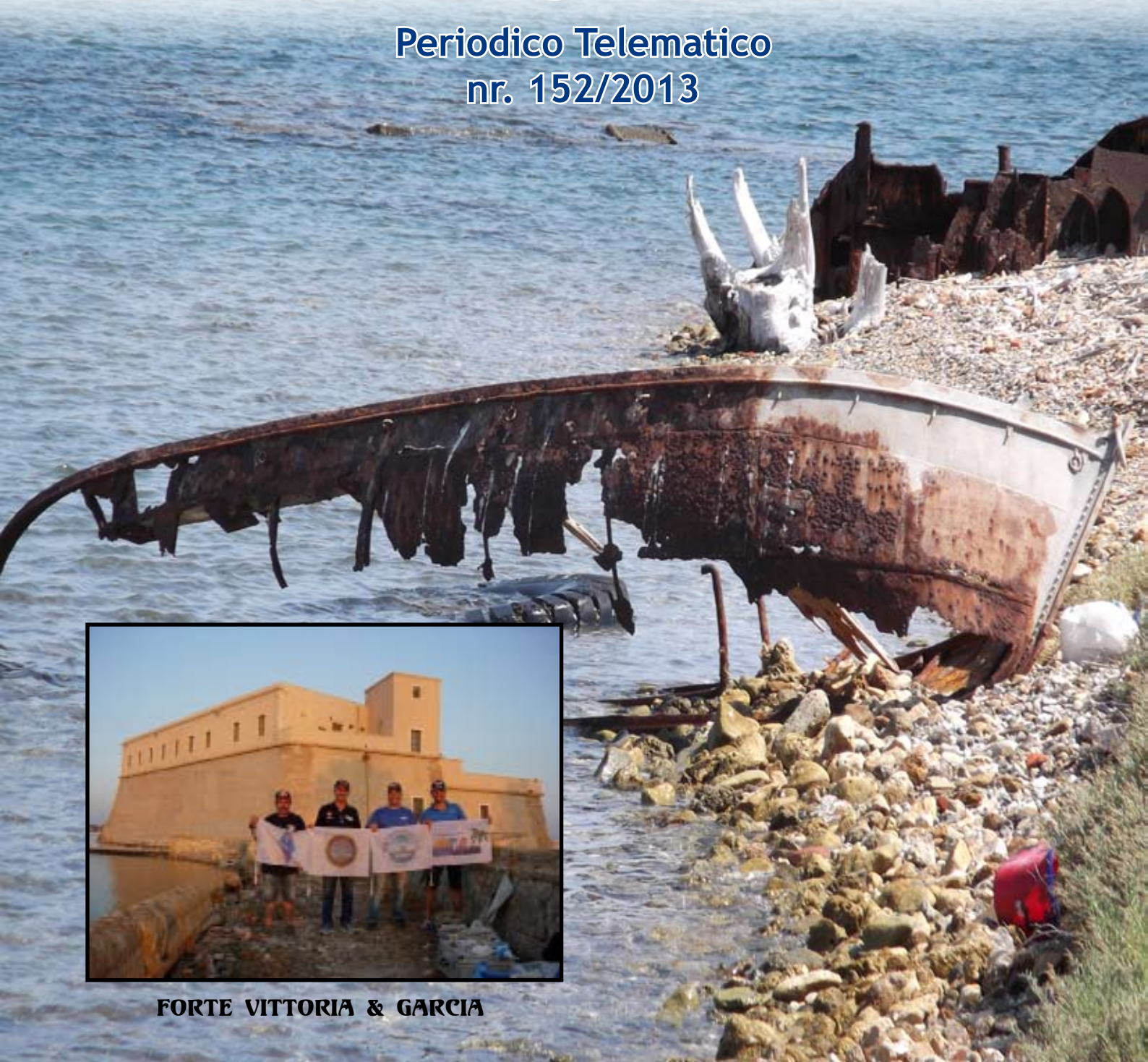
**IQOMQ**

Associazione affiliata A.R.I.



# **BOLLETTINO DEI MARINAI**

Periodico Telematico  
nr. 152/2013



**FORTE VITTORIA & GARCIA**



# EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

**C**arissimi amici e colleghi ARMigeri, il "tour de force" di questo mese è finito, abbiamo avuto 22 giorni di fuoco, con tantissime stazioni ARMigere in radio in tutte le bande e frequenze, a scambiarsi rapporti e numeri (MI). Abbiamo iniziato dal 1 al 9 di Settembre con la commemorazione del 70° anniversario dell'affondamento della Regia Corazzata ROMA, che ha visto in primo piano l'ARMI con le sei stazioni speciali attivate in tutto il nostro territorio, e dove i nostri "Radioamatori di Marina" in collaborazione con le locali sezioni ARI, hanno attivato i previsti nominativi speciali dedicati alla "ROMA". Tantissimi sono stati i complimenti ricevuti da altrettante stazioni radio, che hanno manifestato il loro plauso alla manifestazione, nel portare a conoscenza e a ricordo di uomini, marinai, l'estremo sacrificio che hanno compiuto per l'amata Patria. Questo è fonte di orgoglio, per essere riusciti a portare a termine in seno alla comunità radiantistica una manifestazione storica-navale, e questo, permettetemelo di dire, grazie a due figure principali, IK2KXC Fabrizio e IK2UVR Pier Luigi della sezione ARI di Busto Arsizio. Devo inoltre ringraziare i tanti colleghi radioamatori nazionali e soprattutto oltre confine, che per suggellare questo evento hanno richiesto il Diploma in PDF. A chiusura del log sono più di 250 gli award emessi ed inviati alle tante stazioni. Infine l'esordio del neo diploma delle stazioni radio navali, l'alter ego di quello più famoso delle stazioni radio costiere, l'Italian Navy Ships Radio Stations Award, che dal 7 al 22 ha infuocato le frequenze dagli 80 metri ai 15 metri, dando l'opportunità a tante stazioni di collegare e far rivivere in seno ai nominativi speciali, i nominativi internazionali usati (ed ancora in uso per qualcuno) delle navi della Marina Militare Italiana. Tanti collegamenti, e tanti apprezzamenti per questo nuovo contest che con quello delle stazioni radio costiere, sono due diplomi molto ricercati nel contesto radiantistico navale. Alcuni numeri, anche se sono parziali è bene riportarli (ad oggi 29.09.2013): ben 3811 stazioni partecipanti e ben 10072 QSO totali effettuati. Maggiori dettagli, ed informative varie saranno pubblicate nel prossimo bollettino. Adesso il prossimo appuntamento è con il CW PARTY - 2^ Parte, un appuntamento per gli appassionati del BUG, non mancate!!!! Adesso non mi resta altro che salutarvi, augurarvi una buona lettura e soprattutto buoni DX-NAVAL.



*73's de IT9MRM*



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

Continua la nostra carrellata delle news sulle stazioni in /MM. continua anche per questo mese di **Settembre** un aumento di attività in Maritime Mobile, sempre con i soliti OM vacanzieri che operano da piccole imbarcazioni a vela, mentre vengono segnalate attività, dai soliti OM a bordo di navi mercantili da carico, bulk carrier, gassoniere ecc.

Le segnalazioni vengono monitorate sui principali cluster. Di seguito una breve carrellata di stazioni operanti in "**Maritime Mobile**":

**UR3IDD/mm**: Eugen Gnilita è l'ufficiale addetto alle comunicazioni a bordo della Mv "AURORA" una porta containers battente bandiera Cipriota, attualmente si trova in porta ad Emden (Nord della Germania). Eugen è molto attivo in radio ed opera prevalentemente in CW in HF. La QSL va inviata via bureau oppure via diretta (QRZ.com).



**5P00/mm**: E' il nominativo speciale acquisito da Steen Rudberg Joergensen (OZ1GDI). E' stato segnalato giorno 1 Settembre in HF da bordo del S/S BJØRN un vecchio rompighiaccio a vapore. Il S/S Bjørn fa scalo nel porto di Elsingore è un unico progetto storico navale sotto l'egida del Veteran Danish Ship Club. Il S/S Bjørn è stata costruita a Bremerhaven nel 1908 per la Randers Port Authority. La nave ha servito nei fiordi norvegesi, fino al 1981, dove è stata rilevata dalla danese Veteran Naval Club che ha iniziato i lavori di restauro che hanno portato la nave al suo aspetto originale. Steen ha operato da bordo attivando zone danesi per il diploma Flora e Fauna. Scambia QSL solo via

e-QSL.

**DL1HA/mm**: Harald Adolph a bordo della sua barca a vela "sy TRIDENT", si trovava in escursione nel Mar del Nord. E' stato segnalato sul cluster in 15 metri in fonia. La QSL va inviata tramite il suo indirizzo privato su QRZ.com

**YB3MM/mm**: Adhi (Bimbo) Widodo, è un radioamatore molto attivo da Pandaan (Indonesia), utilizza molto l'imbarcazione di un suo amico, capitano dalla Mv KLM JAYA PUTRA ANOM, per operare tra le isole di Kangean e Madura. E' stato segnalato sul cluster sui 15 metri. La bellissima QSL va richiesta tramite il suo QSL Manager IZ8CCW, oppure richiesta via diretta tramite OQRS.



**IZ1MHQ/mm** : Andrea Conti (MI468), dal 12 al 15 settembre in navigazione a bordo di una nave, dallo Stretto di Gibilterra sino al Canale della Manica. E' stato operativo in 15 e 20 metri in fonia. La QSL va richiesta via Bureau oppure via diretta.

**DO6NIK/mm** : Nikolas (Nik) Niekamp, a bordo della sua barca a vela sv MALU, in vacanza in Olanda, è stato segnalato sul cluster giorno 13 settembre sui 40 metri in fonia. La QSL va richiesta via Diretta.

**PD0ARI/mm** : Arie Rietveld, è un infermiere specializzato e quando libero dal lavoro, si rifugia (quando può) nella sua barca, nel fiume, ormeggiata di fronte casa sua. Opera principalmente in fonia ed è molto attivo in HF. QSL via Bureau/Diretta.



**IW5AB/mm & IZ5GST/mm:** Gilberto Lepori (IW5AB) e Steve Tolari (IZ5GST), giorno 3 settembre hanno attivato il faro delle Secche della Meloria (di fronte Livorno). Hanno operato a bordo di un gommone a noleggio e sono stati attivi con due stazioni nei 20 e 40 metri. La QSL va inviata rispettivamente ai propri nominativi (via diretta o via bureau).

**SP2GPR/mm:** Wieslaw Oleszek è l'ufficiale marconista della mv GASCHEM MOSEL, una nave gassoniera. Wies è stato segnalato sul cluster giorno 17 settembre 2013 alle ore 2357 sui 20 metri in CW. Scambia QSL via bureau.



**RX6CB/mm:** Continua l'attività radio di Eduard S. Eysmond, RX6CB da bordo della Super petroliera "VLCC FRONT TINA", nave battente bandiera Liberiana. Attualmente si trova nello stretto di Malacca (Lo Stretto di Malacca è un passaggio marino dell'Oceano Indiano che separa l'isola indonesiana di Sumatra dalla costa occidentale della penisola malese) diretto nel porto di Onsan (South Korea). Eduard è attivo prevalentemente in CW e nei modi digitali. Scambia regolarmente la QSL via Bureau.



**CT5JZX/mm:** Pedro Almeida appartenente al Nucleo de Radioamadores da Armada - PN063 (nonchè socio ARMI **MI-533**) è un marinaio specialista in telecomunicazioni appartenente alla Marina Mi-

litare Portoghese. Pedro presta servizio nella Base Navale di Lisbona, sul pattugliatore NRP ORION (P1156). E' attivo in radio in VHF ed UHF e nelle HF solo nella banda dei 10 metri in SSB. Per la QSL scambia molto volentieri e la si può richiedere via diretta con contributo spese, oppure via bureau.



**LA5EKA/mm:** Gisle J. Bjoerneseth è un ricercatore scientifico si trova a bordo della Nave da Ricerche "H.U Sverdrup II" nel Mar di Barents, a Nord-Est di Capo Nord (Norvegia). Gisle è molto attivo in radio con il suo Elecraft T1, predilige il CW e lo si trova sia in 20 metri che nelle bande WARC. La QSL via Bureau oppure diretta (anche via LOTW).



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

EA3NY/MM - R73ASP/MM - YJ0RK/MM - UT1FG/MM - SV1KMK/MM - DL2DUA/MM - RA1AIF/MM - GM0UDL/MM - UA0ZDY/MM - K0ALE/MM - M3KPY/MM - RZ1ZE/MM - SP1ST/MM - KJ4WEH/MM - N1ZZZ/MM - RU4PO/MM - DJ1AG/MM - G3VTT/MM - OE1AES/MM - W6H/MM - DH2MS/MM - IW8FFX/MM - DL0CUX/MM - 9K2YM/MM - ON8VC/MM - SM6CAL/MM - OJ0H/MM - KE5AAO/MM - TF2LLA/MM - VP8CJZ/MM .





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



Segui  
QSL CARD BY IT9EJW  
SU





# NOTIZIARIO DEI MARINAI

## LA TELEGRAFIA

di Adolfo Brochetelli, IK1DQW (MI-Ø11)

Da alcuni anni diversi gruppi di R.T. e clubs di radioamatori dediti all'uso del morse in campo radio, stanno cercando di far riconoscere la telegrafia come patrimonio dell'umanità.

E' un passo meritevole, la telegrafia utilizzata inizialmente sulle linee telegrafiche terrestri e sottomarine, ha permesso la prima globalizzazione del mondo.

Inutile ripetere i salienti passi tecnologici delle ricerche scientifiche che da Lorenz, Herz, Maxwell e tanti altri hanno scoperto l'esistenza delle onde radio. Immediata l'applicazione della nuova tecnologia: inizialmente concepita a livello militare, ma che in breve tempo si è connessa a tutto il globo.

L'attività professionale che si è sviluppata intorno alla radiotelecomunicazione ci ha portato oggi a un tipo di tecnologia che molti definiscono "aliena".

Credo che sia solo il frutto dell'uomo e della sua volontà di realizzare e sperimentare qualsiasi applicazione tecnologica.

Nei primi esperimenti di ricezione delle onde radio (trasmissione "*point to bcst*" o "*sistema broadcasting*") un solo trasmettitore e xN riceventi, attuato dalla Regia Marina italiana negli anni tra il 1880 e 1890, si parlava di operatore telegrafista di bordo.

Erano anni iniziali, sperimentali ma con effettive soluzioni tecniche, certo forse non era ancora stata approntata la parola corretta, ma se quel tale telegrafista sul rimorchiatore della marina, stava ricevendo un segnale radio, lo possiamo ufficializzare come radiotelegrafista, lui, forse il primo, e i suoi colleghi in contemporanea o dopo, allo stesso modo.

La nascita della categoria era quindi tipicamente professionale: titolo di studio, abilitazione e lavoro.

Era quindi una persona che aveva il compito di essere sicuro del segnale che stava ricevendo.

Questa è la prima ed unica differenza tra il professionista e il radioappassionato.

Molti telegrasti e poi radiotelgrafisti sono diventati noti tecnici, sperimentatori e si sono evoluti nelle nuove tipologie lavorative che la tecnologia offriva.

Molti radioamatori nati dopo la prima guerra mondiale hanno contribuito ad evoluzioni di nuove tecnologie che soppiantassero l'allora generatore di frequenza o trasmettitore ad arco di scintilla o i suoi vari sinonimi, con tecnologie sui tubi termoionici.

Mi rammarico del fatto che la parola "***i radioamatori sono coloro che porteranno il testimone della radiotelegrafia professionale***", sono state forse troppo prese sul serio oppure travisate.

Accedere alla patente di classe A, senza limitazione di potenza, modi e bande, di già per se stesso non impone più il perseguire per forza la conoscenza della telegrafia morse.



Essa è ora demandata solo a quelli che si identificano in questo metodo di radioemissione. Diventa un implemento esclusivamente del tutto personale, in cui solo una bassa percentuale lo applica con vera maestria e sentimento.

Io non faccio distinzioni tra colui che fa un radiocollegamento morse a 12 wpm o quello a 40 wpm. Certo io non ho il dono di poter intuire quello che il corrispondente mi vorrà dire, a meno che non si parli di un codice morse standardizzato che comprende quelle poche terminologie di codice Q, dove si può lasciar perdere di trascrivere quello che si sta ricevendo. Certo se poi il nostro collega "xyz", pone una domanda, chissà per quale motivo chi pratica *HST* inizia a fare strani segnali per prendere tempo, pur di individuare la domanda, ma di non ammettere mai di chiedere "PSE RPT", dimostrazione che i radioamatori non possono portare il testimone della telegrafia, se essa viene snaturata dal suo concetto base: chiarezza e cadenza in trasmissione e capacità acquisita alla ricezione.

La velocità è sempre in relazione ai tanti fattori che la radio introduce, che tutti noi conosciamo. QRS per segnali deboli e QRQ per quelli forti, sempre che il ricevente sia in grado di comprendere il morse in QRQ.

Inutile dare del QSD, credendo di dire al corrispondente che la sua trasmissione è da *"zampa di gallina"*, se QSD in codice Q ha tutt'altro significato.

In ambito marittimo si era introdotto la "virgola" per dire che uno trasmetteva come fosse su una nave con mare forza 10.

Dobbiamo portare avanti la telegrafia "patrimonio dell'umanità" ma con più umiltà e dovere. Non per ottenere una medaglia sulla bandiera dei caduti, ma per far ricordare ai posteri che una volta una semplice radiocomunicazione basata sull'alfabeto morse ci ha permesso di comunicare importanti messaggi. La H.S.T. è un limite che ognuno dovrebbe tentare di raggiungere per saggiare le proprie capacità, una opzione di traguardo personale. E' essenziale non dimenticarsi che cadenza, chiarezza e ricezione, sillaba per sillaba possono solo portare alla dominanza completa della ricezione telegrafica, senza tralasciare che, se uno va in HST, un altro non potrebbe capire nulla.

E' altrettanto scorretto, come spesso ascolto è dirgli in QRS *"vedi il cluster"* per conoscere il nominativo della stazione.... allora è inutile portare avanti una bandiera con la "t", se il radioamatore si è evoluto in un semplice dattilografo.

Difendiamo anzi, il personale navigante marittimo, che lavora ancora su carrette o in zone di guerra e non tanto per ricordare anche l'ancora oscura vicenda del "Tito Campanella" del 1984 o del "Marina d'Equa". Non credo che i radiotelegrafisti giocavano a briscola sulla 500khz, mentre la nave colava a picco. Forse si porterebbe più onore a portare avanti un riconoscimento alla telegrafia sul contributo alla sicurezza della vita umana, che ritrovarsi un'assegnazione che identifichi coloro che si radiodilettavano con il morse, pur sapendo noi tutti che tra qualche anno, la popolazione dei radioamatori avrà già un'altra mentalità, forse per quei pochi rimasti comanderanno i loro apparati tramite ordini verbali.

Oggi chi fa telegrafia usa *skimmer* o altre diavolerie, è pur sempre telegrafia, ma produrla con le proprie mani ed ascoltarla con le proprie orecchie è un altro mondo e ricordarsi quanto è stata importante in 200 anni tra applicazione terrestri e marittime e aeree deve essere il vero simbolo per richiedere l'assegnazione della titolarità di patrimonio.



## UN GIORNO AI FORTI

di Alberto Mattei, IT9MRM (MI-ØØ1)



Le isole mi hanno in qualche modo, sempre affascinato, e con esse tutte le attività radiantistiche connesse. Vivo sostanzialmente da residente in un "isola" (così viene chiamata la cittadina di Augusta nel siracusano) per noi radioamatori conosciuta con il nome di "Isola delle Palme" (referenza S-029), nonostante la presenza di alcuni radioamatori locali residenti sull'isola, l'unico ad essere attivo dall'isola sono io.

La città di Augusta, fu fondata nel 42 a. C. da Ottaviano Augusto, altre fonti indicano che deve il suo nome al titolo imperiale di "Augusto" attribuito a Federico II di Svevia che la rese città nel 1232 e che, per primo, colse il valore strategico del luogo e vi edificò un castello. La città ha sempre avuto per la sua posizione protesa nel Mare Ionio un spiccato carattere difensivo, come appare chiaramente dal Castello Svevo, costruito appunto tra il 1232 ed il 1242, ed i Forti Garcia, Vittoria e Torre Avalos.

La presenza della Marina Militare è una costanza ad Augusta, vede nella rada una forte presenza di navi militari, sede del Comando delle Forze da Pattugliamento Costiero (COMFORPAT) e del Comando Militare Marittimo Autonomo in Sicilia (MARISICILIA) oltre a vari comandi navali dislocati nel territorio, inoltre la Capitaneria di Porto con l'Autorità Portuale ha un notevole lavoro demaniale con la presenza di molte navi mercantili in arrivo e partenza dal porto industriale, questo determinato dalla presenza di industrie chimiche e petrolifere, situati nella parte nord della rada.

Oltre all'isola delle Palme, altre referenze locali, per il diploma dell'I.I.A. e molto appetitose sono l'Isola di Torre Avalos (referenza S-037) e l'isola dei Forti Garcia e Vittoria (referenza S-036), tutte situate nel Golfo di Augusta.

Proprio di queste ultime, parleremo di seguito, con il resoconto dell'attività effettuata il giorno 11 agosto 2013.

Tutto è iniziato agli inizi di Aprile 2013, con una semplice telefonata intercorsa tra il sottoscritto ed Alfio IT9EJW, con la quale mi chiedeva informazioni sui Forti e su Torre Avalos e sull'eventuale fattibilità di poterli attivare.

Avevo in archivio parecchio materiale, in quanto

avevo studiato la possibilità di poterli un giorno attivare, ed una mezza idea già mi frullava sulla testa, ma non avevo ancora avuto modo di poterla sviluppare. Alfio mi è cascato, come si suol dire a "fagiuolo", e iniziammo subito un intenso scambio di email con relative foto ed informazioni.

Da quando la Marina Militare ha cessato la sua sovranità sui Forti, lasciandola in un primo momento ai Beni Culturali e dopo all'Autorità Portuale, tenendo ancora in parte l'autonomia solo su Torre Avalos, in quanto collegato con un pontile in legno alla base del comprensorio militare di Marisicilia. Subito, per motivi esclusivamente burocratici, l'idea dell'attivazione è ricaduta sui Forti Garcia e Vittoria, lasciando, per il momento, Torre Avalos ad una probabile e prossima attività.

Quindi appurato l'obiettivo, ci siamo subito buttati a capofitto nel suddividere i compiti, a me la parte più "rognosa" relativa alle varie autorizzazioni e logistica, mentre ad Alfio la parte più operativa, quella di assemblare le apparecchiature che dovevamo portare.

Inizialmente l'idea era solo di operare con una stazione e solo con due operatori (io ed Alfio), solo in un secondo tempo abbiamo optato per un altro operatore!

La richiesta iniziale, viene effettuata regolarmente con un buon margine di anticipo all'Autorità Portuale di Augusta gestore titolare dei Forti, richiedendo l'attività per giorno 30 giugno 2013, ma non avevamo fatto i conti con "Murphy" ed i soliti imprevisti. La lettera si era smarrita e la mail inviata con la copia della lettera allegata, era stata letta ed archiviata da altro personale, il responsabile del settore inoltre risultava momentaneamente in ferie!!! Morale... ci siamo ritrovati ad un paio di giorni dell'inizio dell'attività senza autorizzazione e senza aver potuto informare la comunità radiantistica dell'attività.

Al ché decidemmo di spostare il tutto a data da definirsi, previo l'aver contattato telefonicamente il responsabile del settore presso l'Autorità Portuale (Sig. Pòlonia), che nel frattempo era rientrato in sede.



Il tutto sembrava risolto, in quanto il responsabile aveva ritrovato la documentazione e letto le mail giacenti, dando il suo placido consenso previo aver avuto il nulla osta da parte della Capitaneria di Porto, essendo il sito disposto in "zona militare".

Nel frattempo abbiamo concordato una data prossima per effettuare le operazioni, decidendo di effettuarle la Domenica dell'11 agosto 2013.

I giorni passavano, Alfio nel frattempo riesce a reclutare anche Filippo Copia - IW9FRB, e ad approntare ben due stazioni con relative antenne e materiali vari per l'attività (mancava solo il RxTx). La burocrazia continua purtroppo a fare brutti scherzi, vedendo che dopo vari tentativi sia con l'Autorità Portuale che con la Capitaneria di Porto non ci si riusciva a sentire e soprattutto ad avere conferme del caso, decisi di contattare personalmente il Comandante dell'ufficio preposto (C.C. CAMINITI SANTI), con il quale ho avuto modo di spiegare le nostre intenzioni e le attività che dovevamo effettuare.

Insomma, dopo tanti tentativi sono riuscito ad avere il nulla osta da parte della Capitaneria di Porto e a seguire, ormai a pochi giorni dall'inizio dell'attività anche quello dell'Autorità Portuale (grazie al Dott. Scatà ed all'Ammiraglio Lavaggi).

Nel frattempo, avanza la sua partecipazione an-

che Orazio Intagliata - IT9DBF dal mio stesso QTH (borgata), che mette a disposizione la seconda radio con relative apparecchiature in dotazione.

Adesso il team era formato, due operatori per ogni stazione che si potevano alternare a vicenda in tutto il periodo di permanenza sull'isola.

Arriva il giorno fatidico, l'11 agosto 2013, è una bellissima giornata, alle ore 0700 Orazio IT9DBF attende all'entrata di Augusta Alfio e Fabio mentre io approvvigiono gli ultimi viveri (pane caldo appena sfornato e cornetti per la colazione) e soprattutto l'acqua (fresca) importante per la "sopravvivenza" sull'isola.

Ci ritroviamo all'appuntamento presso la banchina della vecchia darsena dove c'è il gruppo barcaoli, li apprendiamo che la Capitaneria di Porto ci ha autorizzato ad imbarcare dalla nuova darsena, così ci spostiamo su di essa a circa 5 minuti di macchina. Appena arrivati e parcheggiato i mezzi, sistemiamo il materiale pronto per imbarcare sul mezzo dei Barcaoli che arriva puntualmente, veloce trasbordo e via per l'approdo a Forte Vittoria.

La navigazione dura meno di 10 minuti e ci ritroviamo presso il pontile a sbarcare tutto il materiale; ringraziamo il capitano del mezzo e gli diamo appuntamento alle ore 20:00.





### **L'attrezzatura pronta per essere imbarcata**

Così iniziamo a spostare tutto il materiale dal pontile sino all'istmo che collega Forte Vittoria con Forte Garcia, mentre Orazio e Fabio continuano il trasbordo, io e Alfio effettuiamo un breve sopralluogo e provvediamo a cercare una sistemazione utile per sistemare la stazione e soprattutto i viveri.

Troviamo un posto molto fresco ed ombroso su Forte Garcia e vicini alle postazioni delle antenne.

Iniziamo a spostarci, quando vediamo l'arrivo del mezzo dei barcaioli verso il pontile, sbarca una persona molto giovanile (di lì a poco apprendiamo che è il responsabile del sito, Sig. Polonia inviato dall'Autorità Portuale), si presenta e ci avvisa che non potevamo sostare presso il Forte Garcia in quanto era pericoloso ed era vietato l'ingresso. Al che abbiamo avuto un attimo di "panico" su dove poter appostare la stazione, non avendo una zona a riparo dal sole e soprattutto per le antenne che dove piazzate erano ben rivolte a nord (e quindi da lì non conveniva spostarle)!

Il cavo coassiale lungo circa 20 metri ci dettava le condizioni, e dopo aver scelto la posizione più ideale per le antenne in virtù della lunghezza del cavo,

ci appostiamo a metà istmo, posizionando il tavolo e gli ombrelloni.

Iniziamo così ad approntare il tutto, io e Filippo iniziamo a trasportare il materiale verso la postazione, mentre Alfio ed Orazio iniziano ad installare le due stazioni radio, la prima uno YAESU FT450, la seconda uno YAESU FT897D, connessi a due distinti PC con gestione del software QARTest, dopo è la volta delle antenne, una ECO 7+ utilizzata per i 20 metri ed una verticale (canna da pesca) monobanda per i 40 metri.

Alle 10:00 ora locale, Alfio ed io iniziamo il primo CQ, il primo in 40 metri mentre io in 20 metri, ci alterniamo con Orazio e Filippo ogni ora (circa), il pile-up è sempre alto e veramente tante stazioni si fanno sentire, buona la propagazione con tutto il nord Italia e nord Europa, nel pomeriggio, sprazzi di apertura verso gli Stati Uniti ed il Canada. Alle ore 1930 Orazio e Fabio terminano le trasmissioni, al termine contiamo 1130 collegamenti, più di quanto ne avevamo messo in conto, un ottimo bottino!!!



Il sole è quasi al tramonto, abbiamo circa 30 minuti ancora di visibilità prima dell'imbrunire, per poter smontare velocemente il tutto e chiamare in VHF i barcaioli, che alle 20:00 puntualmente arrivano affiancando il pontile.

Ormai soddisfatti, imbarchiamo il materiale e diamo un ultimo sguardo ai due forti, è all'imbrunire quando il mezzo scosta per il viaggio di ritorno!! La brezza marina si sente e gli spruzzi dell'imbarcazione arrivano sino a lambire le nostre guance, sorridenti e appagati di tutto!!!

Arrivati in banchina e sbarcato tutto il materiale, non c'è rimasto altro che salutarci e a riprometterci

un'altra avventura come questa!!!

E' la volta dei ringraziamenti, tutto questo si è concretizzato, grazie al Dott. Carrozzo (Presidente dell'Autorità Portuale), all'Ammiraglio Lavaggi (Segretario Generale dell'A.P.) alla gentilissima persona del Dott. SCATA' (Responsabile Ufficio Affari Generali dell'A.P.), al Capitano di Corvetta (CP) CAMINITI SANTI, al Sig. Neri (Presidente del Gruppo Barcaioli Augusta), ed infine un ringraziamento a tutte le stazioni che ci hanno collegato ed inserito sui cluster.

Alla prossima attività.









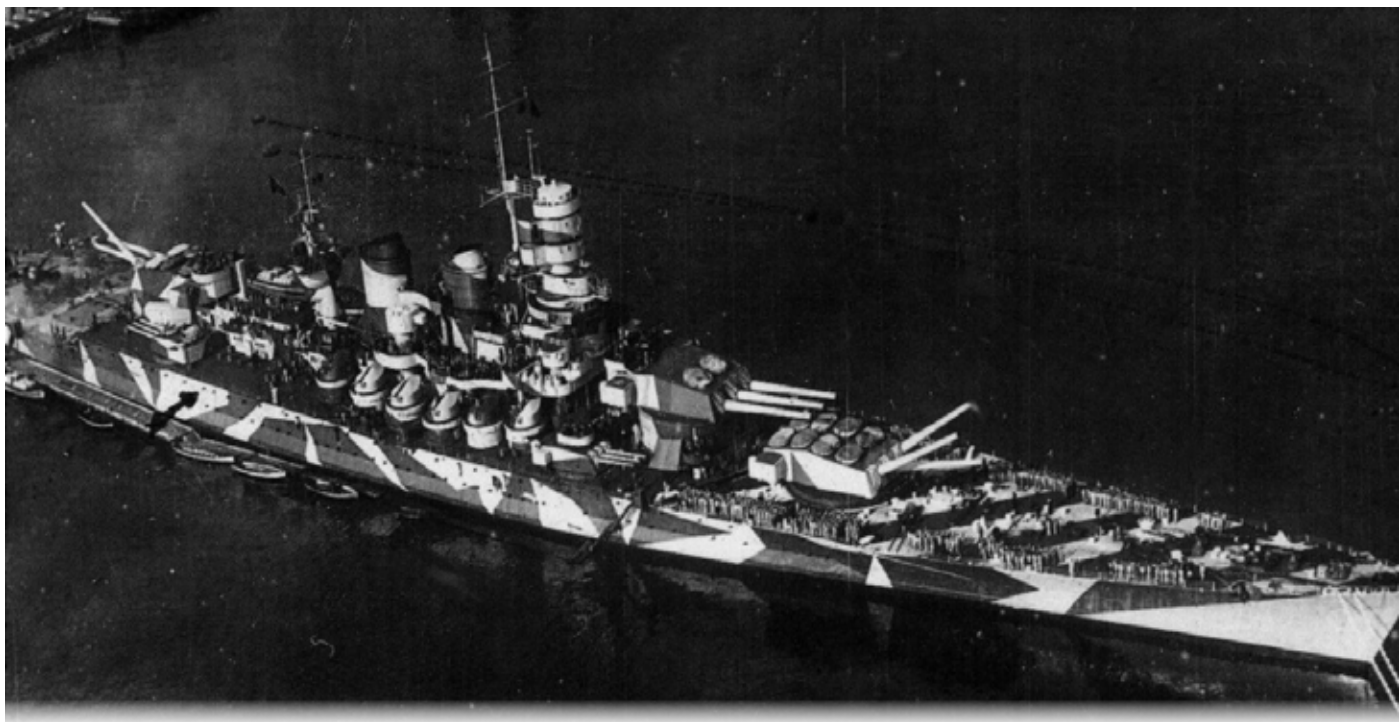






## REGIA NAVE ROMA

di Nicola Facciolini, tratto da il "Quotidiano"



Il 9 settembre 1943 la corazzata "Roma", nave ammiraglia della Regia Marina Militare Italiana, venne affondata da aerei tedeschi mentre navigava nelle acque della Sardegna. Morirono 2 ammiragli, 86 ufficiali e 1.264 uomini d'equipaggio. L'affondamento della Roma non fu solo un deliberato atto di vendetta dei tedeschi per il «tradimento italiano», ma la conseguenza di un piano per salvare la monarchia sabauda elaborato dallo Stato Maggiore della Marina e rimasto segreto per anni.

Il pomeriggio dell'8 settembre 1943 la radio dà la notizia dell'armistizio tra Italia e le Nazioni alleate. A bordo delle navi italiane di base a La Spezia c'è fermento, molti vorrebbero continuare a combattere anche se la prospettiva di farla finita con la scellerata guerra è allettante.

Il comandante di squadra, l'Ammiraglio Bergamini, ed i suoi ufficiali sono indignati. Hanno ricevuto l'ordine di portare tutta la flotta italiana in un porto alleato. Un ordine che non vorrebbero eseguire perché contrario al loro senso dell'onore. Alle ore 3 del 9 settembre la grande squadra salpa dalla base navale ma l'ammiraglio dà ordine di non dirigere verso gli anglo-americani.

Naviga per dodici ore e nel golfo di Bonifacio è attaccata da aerei tedeschi, fino al giorno prima alleati dell'Italia, con bombe radiocomandate nuovissime, vere antesignane delle moderne armi "intelligenti". Due colpiscono in pieno la corazzata Roma, la nave più bella mai posseduta dall'Italia, che esplode generando una colonna di fumo alta 1.500 metri, simile la fungo di una bomba nucleare, ed affonda con i suoi 1.393 uomini. Marinai italiani dimenticati dalla cultura, dalla storia, dalla scuola, dal cinema e dalla memoria degli italiani per 60 anni. Fino al racconto del film-documentario di Leonardo Tiberi che si snoda attraverso una serie incredibile di im-

previsti, di incomprensioni, di scelte mancate che hanno reso da sempre misteriosi i fatti e le decisioni prese in quelle ore.

Perché la corazzata Roma non si difese? E' possibile che a bordo fosse in atto un forte contrasto tra ufficiali e marinai che da una parte non volevano sparare sull'ex alleato e rifiutavano la resa con quelli che dall'altra intendevano ubbidire all'ordine del Re? Le vittime dell'affondamento potevano essere risparmiate?

Il mistero dura ancora oggi e nessuno ha mai visto il relitto che giace, nel tratto di mare che divide la Sardegna dalla Corsica.

L'Autore di queste pagine, ufficiale della corazzata Roma, svela inquietanti retroscena politico-militari di quel tragico episodio. Vediamo di capire cosa accadde quel 9 settembre 1943.

L'Europa tutta è nel turbine della Seconda Guerra Mondiale alla quale anche l'Italia partecipa dal giugno 1940. In un primo tempo le vicende belliche sembrano favorevoli all'Italia e alla Germania ma con l'ingresso in guerra degli Stati Uniti le cose cambiano e l'Italia è costretta ad arrendersi.

La notizia dell'armistizio viene diffusa l'8 settembre 1943. La stessa notte le squadre navali italiane ancorate a La Spezia e a Genova ricevono l'ordine di salpare per sfuggire ai tedeschi che potrebbero occupare i porti. Della squadra navale ancorata a La Spezia, comandata dall'ammiraglio Carlo Bergamini, fanno parte: le corazzate "Roma", "Italia", "Vittorio Veneto", gli incrociatori "Eugenio di Savoia", "Montecuccoli", "Attilio Regolo"; i cacciatorpediniere "Legionario", "Grecale", "Mitragliere", "Fuciliere", "Carabiniere", "Velite", "Artigliere", "Orioni" e le unità in avanscora "Pegaso", "Orsa", "Orione", "Impetuoso".

Della squadra navale ancorata a Genova, al comando dell'ammiraglio Luigi Biancheri, fanno parte gli incrociatori "Garibaldi", "Duca D'Aosta", "Duca degli Abruzzi" e la torpediniera "Libra".

Nella notte, alle ore 2.25 del 9 settembre 1943, la flotta ordinata, silenziosa e ubbidiente lascia il Golfo di La Spezia diretta a La Maddalena e, passando a Nord di Capo Corso, si riunisce, alle ore 6.30, alla 8<sup>a</sup> Divisione incrociatori, partita da Genova. Destinazione La Maddalena, in Sardegna, dove è previsto anche l'arrivo del Re.

Al centro della formazione le tre corazzate, a sinistra e a dritta le due divisioni incrociatori e le due squadriglie di cacciatorpediniere. Alle ore 9 la formazione fa rotta per 218°, accosta per rotta Sud, passando a ponente della Corsica. Alle ore 10 viene avvistato un ricognitore inglese che fa alcuni larghi giri e si allontana. Alle 10.29 viene avvistato un ricognitore tedesco. Poco dopo le ore 12 la formazione assume la linea di fila con i sei incrociatori in testa e i cacciatorpediniere ai fianchi delle corazzate. L'isola dell'Asinara è già in vista.

Una squadriglia di cacciatorpediniere riceve l'ordine di entrare in porto a La Maddalena.

Quest'ordine viene tempestivamente modificato alle ore 14.45 da Supermarina che comunica che La Maddalena è stata occupata dai tedeschi. Immediata l'inversione di rotta delle unità navali. Sono le ore 15.10, al largo dell'Asinara in cielo appaiono, in tre ondate, 15 aerei bombardieri bimotore tedeschi "DO-217/K2" decollati dall'aeroporto di Istrés presso Marsiglia.

Gli aerei lanciano bombe: le tristemente note "FX/1400" radiocomandate. Le navi rispondono al

fuoco ma inutilmente: gli aerei volano a 6-7 mila metri d'altezza. Alle ore 15 e 47 la corazzata "Roma" viene colpita due volte. La prima bomba cade tra i due complessi da 90 di dritta (n. 9 e n. 11) a un metro dalla murata, trapassa lo scafo causando una grossa falla e scoppia in mare. L'esplosione sotto lo scafo blocca due delle quattro eliche sistemate a poppa. Immediata la caduta della velocità della nave sotto i 16 nodi. Quattro caldaie poppiere e le relative macchine si allagano. La seconda bomba colpisce la "Roma" alle 15.52 fra il torrione di comando, vicinissimo al fumaiolo di prora, e la torre n. 2 di grosso calibro.

La bomba perfora il ponte corazzato, il locale turbodinamo e scoppia nel locale motrice di prora. La nave è ferita a morte. La torre 2 è proiettata in mare. Ben 2 mila tonnellate di acciaio vengono strappate violentemente dalla nave. La corazzata si ferma, sbanda di 10 gradi a dritta. Poi le fiamme raggiungono il deposito di munizioni di prora, la santabarbara: l'esplosione è terribile. La grande nave, orgoglio della Marina Militare italiana, 46 mila tonnellate di stazza, si spezza in due e affonda rapidamente trascinando con sé 1393 marinai di cui 1193 dell'equipaggio della nave e 200 del Comando Forze Armate da Battaglia presenti a bordo della Nave Ammiraglia.

Fra essi l'ammiraglio Carlo Bergamini, il contrammiraglio Stanislao Caraciotti, il comandante della nave C.V. Adone Del Cima e ottantacinque ufficiali. Anche la corazzata "Italia" viene colpita, ma la micidiale bomba radiocomandata attraversa la fiancata della nave ed esplode in acqua. La nave può proseguire.







Sul mare in calma, relitti e molti naufraghi. Vengono recuperati 628 superstiti tra i quali molti feriti e 25 cadaveri. Il comando viene assunto dall'ammiraglio Romeo Oliva.

La flotta punta verso Sud. L'Attilio Regolo e i cacciatorpediniere Carabiniere, Fuciliere e Mitragliere si fermano a raccogliere pietosamente i 25 morti e parte dei 628 superstiti, proseguono poi per Port Mahon, capoluogo di Minorca (Baleari), in Spagna. Le torpediniere "Impetuoso" e "Pegaso", anch'esse impegnate nel recupero dei morti e dei superstiti,

proseguono poi per l'isola di Majorca dove vengono auto-affondate.

La Spagna è neutrale: la convenzione internazionale prevede che le navi impegnate in guerra possano sostare solo 24 ore nei porti neutrali. Le navi non si riforniscono di nafta da tanti giorni. E' impossibile riprendere la navigazione senza quei rifornimenti che la Spagna non può concedere. Una triste pagina della nostra Storia che non possiamo e vogliamo dimenticare.

## La corazzata Roma

Scheda della nave della Regia Marina affondata il 9 settembre 1943

Equipaggio  
oltre **1.900**  
uomini

Autonomia  
**7.300 km**  
(a 37 km/h)

Anni di costruzione  
**1938-1942**

### L'AFFONDAMENTO

Colpita da due bombe lanciate da aerei tedeschi, si inabissa nel Golfo dell'Asinara a 16 miglia dalla costa

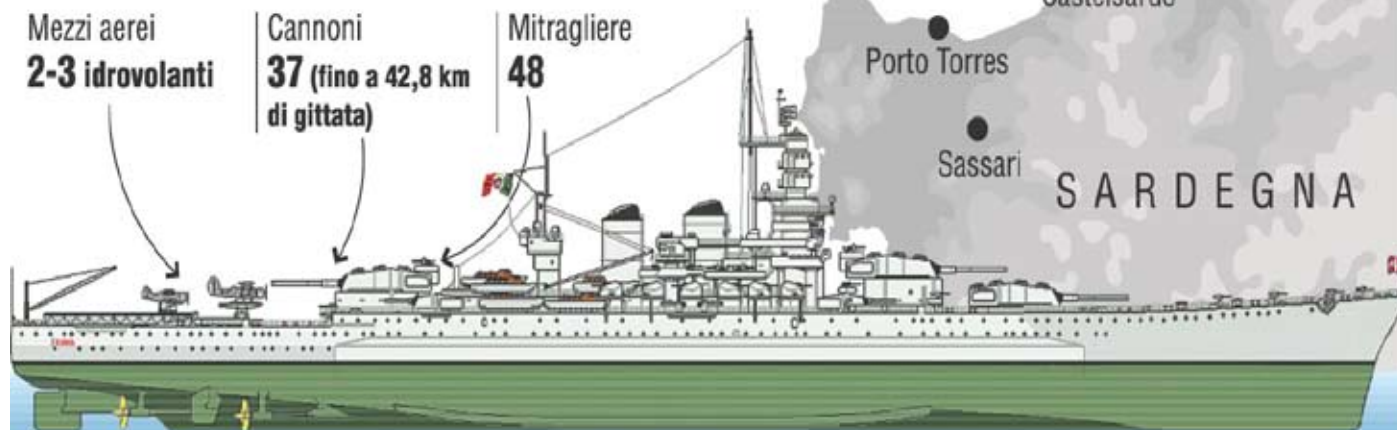
**1.352** Morti **622** Superstiti



Mezzi aerei  
**2-3 idrovolanti**

Cannoni  
**37** (fino a 42,8 km di gittata)

Mitragliere  
**48**



## EA6AZ/ROMA DAL MUSEO DEL REY (MENORCA - BALEARI)

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

**Cayetano Donato "TANO", EA6AZ** è la stazione che è stata accreditata per il diploma dedicato alla Regia Corazzata ROMA. Tano è il Presidente della locale sezione URE di Menorca, per questa attività è stato contattato dal Sig. Mario Cappa, Curatore del locale museo dedicato alla Regia Corazzata ROMA, per poter operare via radio il giorno 9 settembre per il 70° anniversario dell'affondamento. La stazione ha trasmesso dal Museo del REY a Menorca, solo il giorno 9 settembre dalle ore mattinali sino al pomeriggio. La QSL va richiesta via QRZ.com



In alto, EA6AZ dalla postazione radio dal Museo del Rey - 09.09.2013.

In basso (foto di repertorio) La Regina Sofia visita il Museo il 14.08.2013





## II3ROMA

di Franco Valenti, IV3PTU (MI-094)



Il team di II3ROMA, con il suo leader IV3PTU Franco, che ha reso possibile l'attività da Monfalcone creando un gruppo coeso e perfetto sotto ogni punto di vista! Il team ha operato per tutto il periodo della gara, e con successo ha gestito la manifesta-

zione radio del 9 settembre, che ha concluso con la "Preghiera del Marinaio" letta da una giovane Guardiamarina della CP, ed ascoltata su 7100 Mhz in LSB. L'attività radio è apparsa sul TGR regione FVG e sulla rete nazionale.









## LA CORAZZATA ROMA - IL MODELLINO

di Sergio Fabris, IZ3NXC

..... COMPLIMENTI A TUTTI ..... ci tenevo molto, lo capirai quando guarderai la foto che ti allego.

L'ho costruita io, rilevato in scala il disegno da un libro e poi assemblata pezzo per pezzo con le mie mani, ci sono voluti 10 anni e non e' ancora finita. E' lunga mt.1,80, e' una perfetta riproduzione, naviga perfettamente con 4 motori, i cannoni sparano

proiettili uno per ogni bocca da fuoco e sono girevoli, le ancore scendono con i vericelli, tutti gli oblo' sono illuminati, le luci di via funzionano di notte, il tutto radiocomandato con una radio a 18 canali. La foto non e' molto chiara ma l'ho fatta ora con il buio.



## UN ALTRO MODELLINO DELLA CORAZZATA ROMA

di Valerio Erbetta

Buongiorno,  
in contemporanea al vs. award, ho costruito la suddetta nave impiegando circa due anni e mezzo di lavoro e pazienza, è stata ultimata il giorno

09/09/2013.

Se lo gradite, in merito ad una vostra risposta, vi invierei la fotografia del lavoro ultimato.



## II1NS - SOMMERGIBILE NAZARIO SAURO

Tratto da ARI Genova

In occasione del Museum Ships Weekend event, manifestazione radiantistica che si tiene ogni anno grazie al Battleship New Jersey Amateur Radio Station - NJ2BB" e in cui si incontrano in etere moltissime navi e sommergibili di tutto il mondo la sezione ARI di Genova in collaborazione con il Museo del Mare di Genova partecipa ormai da tempo a questo evento attivando il Sommergibile Nazario Sauro con call II1NS valido anche come referenza **ARMI MI 971**.

A ricordo di questo evento, come di consueto, la sezione ARI di Genova invia una QSL speciale a tutte le stazioni che ha collegato.





## II1IASR - REGIO SOMMERGIBILE SCIRE'

Tratto da ARI La Spezia

Il giorno 1 e 2 giugno 2013 l'ARI Associazione Radioamatori Italiani, Sezione della Spezia in collaborazione con il Museo Navale, ha attivato una stazione a ricordo del Sommergibile Scirè, utilizzando per l'occasione il nominativo speciale **II1IASR (MI-861)**.

La manifestazione è organizzata in occasione del "Museum Ships Weekend event 2013", evento internazionale che coinvolge le navi museo e i musei

navali che si incontrano in etere per promuovere e diffondere la conoscenza di queste Istituzioni. Il "Museum Ships Weekend Event" è una gara di radiocollegamento internazionale organizzata dai radioamatori americani della "Battleship New Jersey Amateur Radio Station NJ2BB". L'evento si ripete ogni anno ed ha lo scopo di attivare in tutto il mondo stazioni radio a bordo o in prossimità di unità navali militari musealizzate.







*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:*

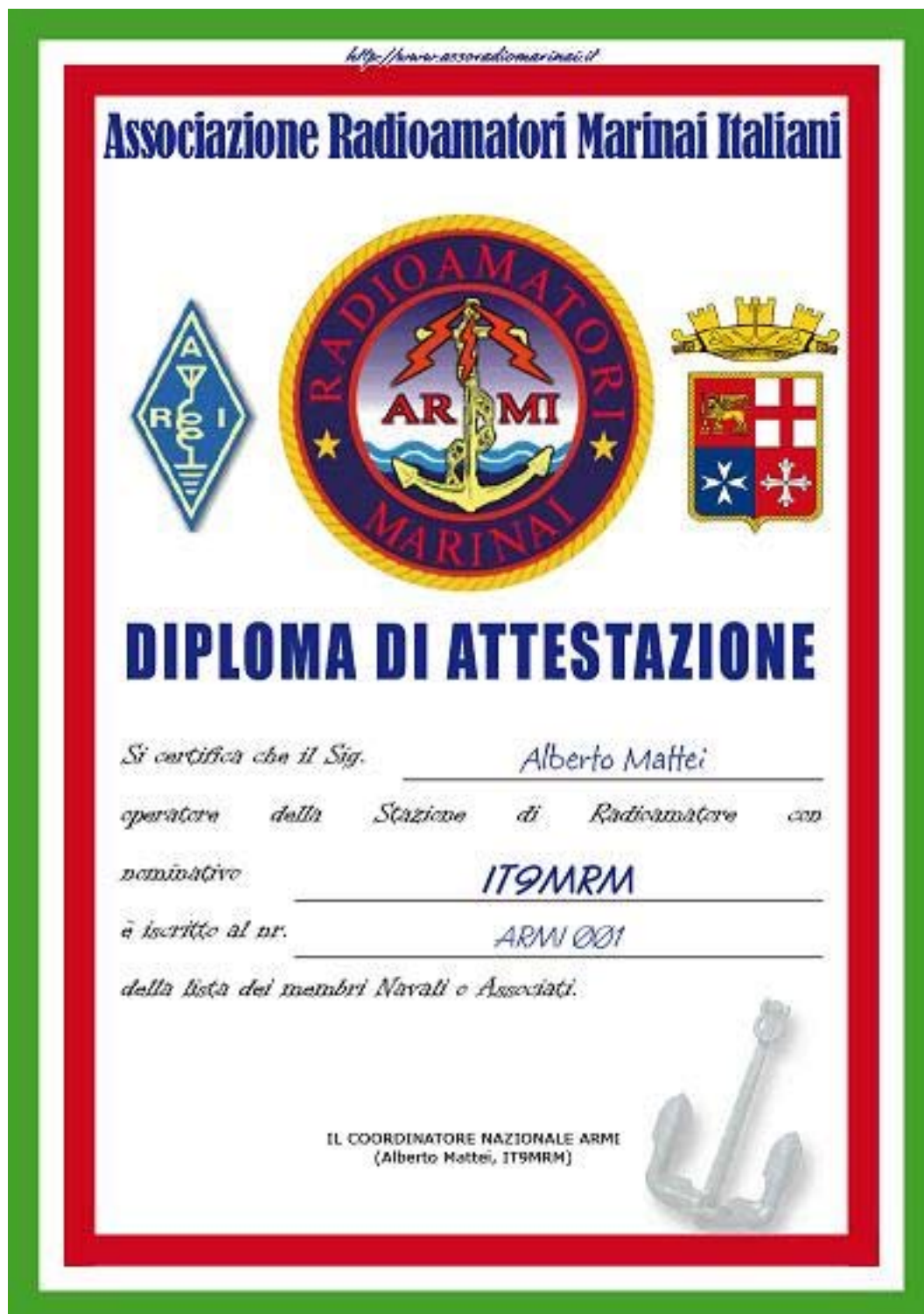
Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.)

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)"

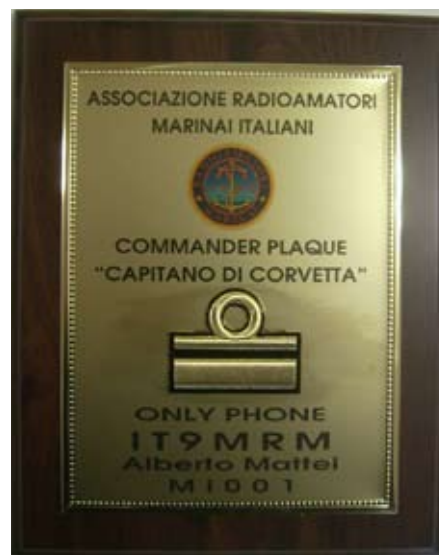
### SOTTOCATEGORIE

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);





## OTTIMO SERVIZIO DI ROMA RADIO - IAR

di Angelo Brunero, IK1QLD (MI-100)



Vorrei con questa mia ringraziare gli operatori di Roma Radio che, avendo ricevuto una mia segnalazione, mi hanno risposto con garbo e competenza, mettendomi a parte di informazioni che non erano tenute a darmi ma che mi hanno permesso di esercitare al meglio la mia passione di radioamatore e di radioascoltatore in particolare.

Nello scorso mese di luglio ho avuto modo di rimanere per una settimana in vacanza a Limone Piemonte, dove non ho mancato di issare un'antenna e di darmi al radioascolto; dove? Ma sulle frequenze dedicate alla diffusione dei bollettini per i naviganti, Costavurnav, Locavurnav e Meteomar. Mi è così capitato di imbartermi in una trasmissione in LSB sulla frequenza utilizzata dalla stazione radio marittima di Porto Torres... ho controllato e ricontrrollato più volte, ma senza ombra di dubbio quella trasmissione della mattina dell'11 luglio 2013 su 2719 kHz era emessa in LSB.

Ho subito divulgato la notizia sul gruppo dedicato al radioascolto SW-ITA sotto Yahoo (lista che, rinata nel marzo scorso, ricalca le orme della più nota e ormai defunta lista di distribuzione SW-ITA creata nel 1994 e mantenuta dal sottoscritto e da Andrea Borgnino presso un server dell'Università di Torino), <http://it.groups.yahoo.com/group/sw-ita/>, e dalla lista sono arrivate le conferme: le mie apparecchiature funzionavano benissimo, anche altri ascoltavano in LSB.

Fu così che all'arrivo in città mi sono messo alla

ricerca di un indirizzo di posta elettronica cui inviare il mio rapporto, che sottolineava la non corretta emissione delle trasmissioni. Chi ricevette il mio avviso girò il tutto a Roma Radio che così mi rispose:

*Gentile Sig. Brunero*

*Chi Le risponde è la Stazione Radio Costiera di Roma (Roma Radio IAR) dei Servizi Radiomarittimi e Satellitari di Telecom Italia da cui dipende la SRC di Porto Torres che Lei ha citato nella mail rigirataci dalla Capitaneria di Porto della medesima città.*

*La ringraziamo per la sua segnalazione e le comunichiamo che, in effetti, a seguito di un'avaria occorsa al nostro trasmettitore, prontamente riparato, lo stesso veniva provato in emissione in varie modalità. Erroneamente, durante tali prove, il trasmettitore non era stato commutato su carico artificiale, come generalmente avviene ma, lasciato su antenna ed è per questo che Lei ha ricevuto un'emissione con modalità LSB anziché USB.*

*A tal scopo, visto che da appassionato segue anche le nostre emissioni, La invitiamo a scriverci direttamente al nostro indirizzo di posta elettronica per qualsiasi problematica oppure a contattarci al numero del Responsabile della sala operativa 06-87250284 dove è sempre presente personale H24 (in alternativa NV 800010167 sub-numerazione 3), anche solo per chiedere informazioni riguardo ai nostri servizi.*

*Cordialmente la salutiamo.*

**SRC IAR**

**Via della Cesarina, 282  
00139 ROMA**



Davvero non mi sarei aspettato tanta considerazione ed una risposta così particolareggiata e puntuale. Inutile dire che ho risposto ringraziando profusamente per le spiegazione avute e per la considerazione accordatami.

Più tardi, nel mese di agosto, ho avuto modo di passare qualche giorno in Toscana, dove ho avuto modo di effettuare un po' di ascolti in banda marittima in VHF; ho captato i bollettini Meteomar da diverse stazioni operanti su diverse frequenze e, non avendo trovato da nessuna parte la corrispondenza tra frequenza usata e stazione radio costiera, mi sono permesso di nuovo di inviare missiva alla SRC IAR a Roma, chiedendo di potere avere qualche notizia.

Anche qua chi mi ha risposto ha profuso informazioni e delucidazioni a volontà, permettendomi di calcolare gli orizzonti virtuali e le distanze tra la mia stazione di ascolto (a circa 230 metri, sulla parte alta di Scarlino) e le varie stazioni radio costiere. Vi riporto la risposta, magari le informazioni ivi riportate possono essere utili a qualcuno:

*Spett.le Sig. Brunero,  
nel ringraziarLa della Sua cortese comunicazione,  
La informiamo che le frequenze elencate corrispondono ai seguenti canali/siti VHF:*

*156.425 MHz: ch 68, iso frequenza meteo h24, posto su numerosi siti delle nostre rete di impianti vhf (per la Sua posizione di ricezione posso indicarle i siti di Monte Bignone (Imperia), Castellaccio (Genova), Zoagli, Monte Nero (Livorno), Argentario.*

*160.650 MHz Ch 01 Argentario  
160.950 MHz Ch 07 Monte Bignone (Imperia)  
161.850 MHz ch 25 Castellaccio (Genova)  
161.900 MHz ch 26 Gorgona  
161.950 MHz ch 27 Zoagli  
162.000 MHz ch 28 Monte Moro (Nord Sardegna Stretto di Bonifacio):*

*Augurandoci che queste informazioni possano esserle state di aiuto Le inviamo cordiali saluti.*

*Stazione radio costiera Telecom di Roma*

In effetti quelle sopra riportate erano le frequenze dove avevo potuto effettuare gli ascolti dei bollettini Meteomar, oltre a 161.800 MHz e 161.750 MHz dove ho ascoltato i bollettini in inglese e francese di Monaco Radio. E così ho potuto appurare che a circa 230 metri di altezza ho potuto ascoltare forte e chiaro il Meteomar da una distanza di circa 280 Km (M.te Bignone), con un palmare Wouxun KG-UVD1P, tenuto in mano e funzionante con il suo gommino di dotazione.



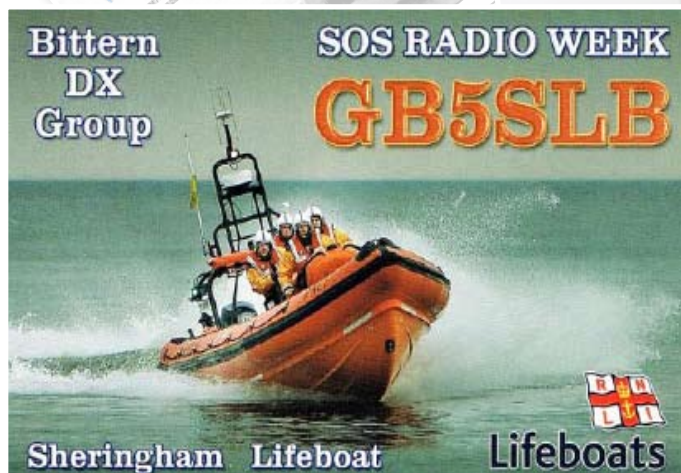
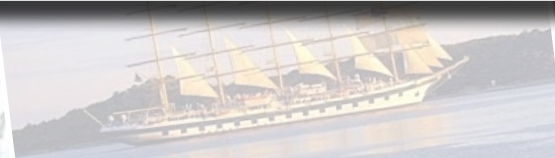


# QSL NAVALI

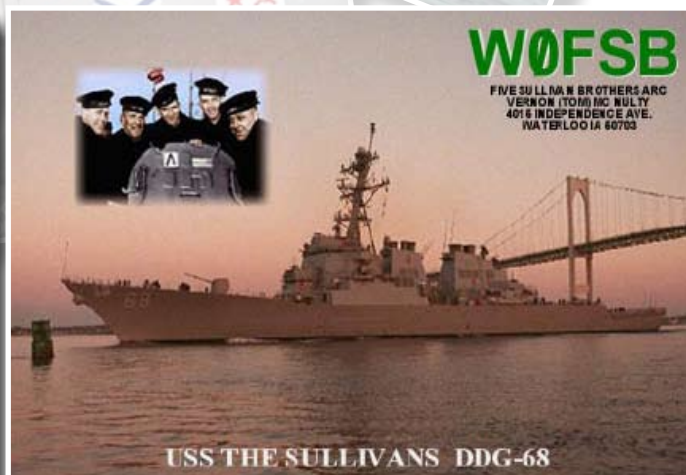
Carrellata di cartoline QSL di stazioni radioamatoriali, nazionali ed estere, con sfondo di carattere marittimo-navale, con navi, velieri, mare, barche e yacht. Le QSL fanno parte della collezione di carte QSL dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani.













# FOTO STORICHE



**Torpediniera ARIETE** (1942-1949)(Ceduta alla Jugoslavia con il nome di Durmitor)



**Fregata ORSA** (1979-2004)(Trasferita al Perù con il nome di Aguirre)





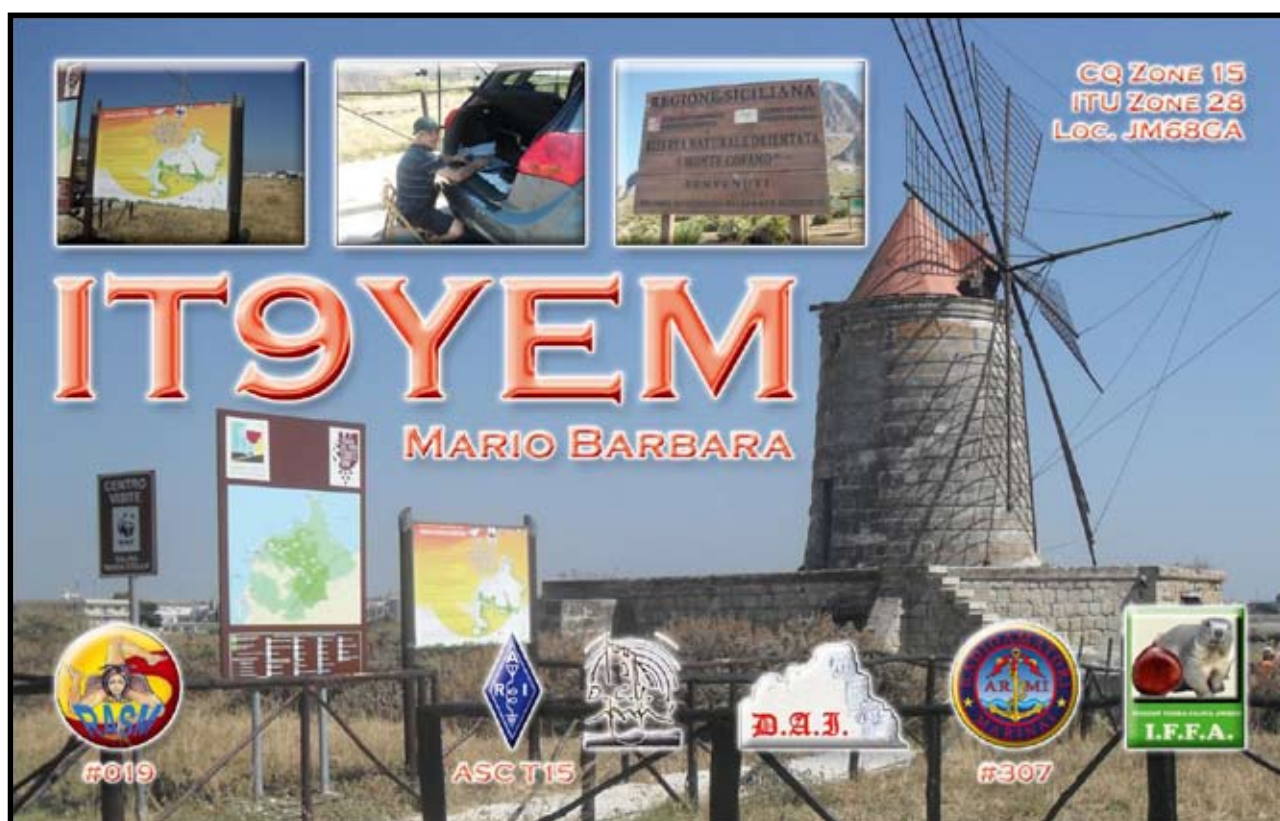
Il costo del crest è di 20 euro + le spese di spedizione, per richiederlo basta scrivere al seguente indirizzo di posta elettronica [it9mrm@gmail.com](mailto:it9mrm@gmail.com), il crest è completo di targhetta in ottone personalizzata con il nominativo di stazione, il nome dell'operatore ed il numero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



# LA STAZIONE RADIO DI....



# LA QSL DEI SOCI....





# CALENDARIO EVENTI 2013



1 Agosto - 31 Dicembre	IIØELET - Nave ELETTRA (Sala Radio) Museo P.T. Roma
1 - 9 Settembre	70° anniversario affondamento Regia Corazzata ROMA
	IRØMA by ARMI/ARI Roma-Frascati
	IIØROMA by ARMI/ARI Olbia-Porto Torres
	II1ROMA by ARMI/ARI La Spezia
	IR1OMA by ARMI Genova
	II3ROMA by ARMI/ARI Trieste
	II7ROMA by ARMI/ARI Taranto
	EA6AZ by URE is. Minorca
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
"	II9IAGM - Sommergibile G. Marconi by IT9YEM
"	II1IARU - Nave Audace by IK1VDQ
	IIØIAML - Nave IMPAVIDO by ISØIGV
21 Ottobre	IV° ARMI Semiautomatic Contest party - II^ parte
4 Novembre	Giornata delle FF.AA. Italiane
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)





*Sono Dante e faccio parte del gruppo "campo giovani" di San Benedetto del Tronto, periodo trascorso dal 2/9/13 al 8/9/13. Periodo nel quale ho arricchito il mio bagaglio culturale già abbastanza fornito poiché ho lavorato per tre anni come bagnino di salvataggio presso Marina di Lesina, quindi molte cose mi erano familiari. Con questa esperienza ho conosciuto cose nuove di cui non sapevo, come ad esempio i numerosi compiti che svolge la Guardia Costiera di cui prima non sapevo in pieno, per esempio svolgono un controllo sulla navigazione per quanto riguarda la sicurezza e la salvaguardia della vita in mare e di tutte le attività marittime che si possono svolgere. Questa esperienza, come già detto mi ha arricchito ulteriormente ed è una ottima prospettiva per quanto riguarda il lavoro. In questa settimana ho conosciuto l'organico della capitaneria di San Benedetto del Tronto composto da persone eccezionali che mi hanno fatto sentire a mio agio sin dal primo giorno. Un'esperienza significativa che consiglio a tutti i giovani.*  
(Dante)

*L'esperienza effettuata con la capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto è stata capace a farmi vedere ciò che non viene detto, il lavoro che fanno per la collettività. Ciò mi ha permesso di divenire più critico e magari un giorno servire il paese.*  
(Marcello)

*Trovo che quest'iniziativa promossa dal dipartimento della gioventù, ovvero partecipare per una*

*settimana ad un campo insieme ad altri coetanei sia un'ottima opportunità per poter conoscere una realtà, che a noi giovani non è sempre chiara. Avere la possibilità di apprendere dall'interno quali siano le competenze di un organo militare è una grande esperienza, che nella vita potrà sempre servire e magari diventare quello di cui vorremo occuparci in un prossimo futuro. È inoltre un'ottima iniziativa per conoscere un territorio diverso e nuove persone. La consiglierei perciò a tutti i giovani.*  
(Erica)

*Il Campo Giovani è un'iniziativa fantastica che consiglierei a tutti coloro curiosi di scoprire il mondo militare, giovani desiderosi di nuove amicizie e di soddisfare la propria voglia di impegno civile. Nella Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto siamo stati ospitati benissimo, è un ambiente sereno ed ospitale in cui è facile incontrare e conoscere persone straordinarie! Abbiamo imparato nozioni base dei molteplici compiti della Guardia Costiera in porto, in mare e in ufficio ed è stato interessantissimo !!*  
(Letizia)

*In questi giorni di Campo Giovani abbiamo imparato a rispettare l'ambiente e ad impegnarci nel farlo nel miglior modo possibile. Ci hanno messo a conoscenza dei vari compiti della Guardia Costiera impegnandoci attivamente nel scoprire e conoscere questo lavoro.*  
(Arianna)



## IL NAUFRAGIO DEL FUSINA

di Luciano Molin - tratto da [www.isoladisani Pietro.org](http://www.isoladisani Pietro.org)

Quello che state per leggere è il racconto fedele di un fatto di mare realmente accaduto, che rimarrà nella storia della marineria come una maglia di una tragica catena che forse non sarà mai completata. Anche in questo avvenimento sovrasta l'ombra di un cupo destino che chiede spesso le sue vittime sacrificali lasciando poca luce all'indagine della nostra ragione.

Il naufragio del "Fusina" è avvenuto al largo di Capo Sandalo, ad un ora e mezza di navigazione da Porto Vesme, scalo marittimo poco lontano da Sant'Antioco, nella Sardegna meridionale.

Forse nessuno avrebbe saputo più nulla del "Fusina" se uno solo dell'equipaggio non si fosse miracolosamente salvato.

Il mercantile con un carico di minerale, blenda flottante per un totale di 3995 tonnellate, era partito da Porto Vesme per Marghera dove era atteso alla banchina della Montedison, alla quale era destinato il carico.

Sappiamo, oggi, che il "Fusina" si trova in fondo al mare a due miglia e mezzo da Punta delle Oche, nella zona di Capo Sandalo, che giace coricato su un fianco e che presenta squarci nella carena, provocati verosimilmente da spuntoni corallini incontrati scivolando sul fondo.

Ora veniamo al racconto, cioè alla testimonianza del cameriere Ugo Freguia, unico sopravvissuto.

«Quella sera, a bordo c'era allegria. Eravamo tutti contenti essendo prossimi ad iniziare il viaggio di ritorno che ci riportava a casa.

Il capitano aveva portato a tavola alcune bottiglie di "Cannonau" che gli erano state offerte dall'Agenzia di Vesme.

Si festeggiava l'ultima traversata di Giovanni Nordio che doveva sbarcare a Venezia. Il radiotelegrafista infatti aveva ricevuto la lettera di assunzione da parte della SNAM progetti, che lo aveva destinato alla cabina radio di una piattaforma per le ricerche petrolifere.

Inoltre avrebbe dovuto sposarsi, dopo pochi mesi, con una bella ragazza bruna di Chioggia. In-

Ugo Freguia, il superstite



somma passammo tutti una buona serata.

Io, dopo cena, feci il mio consueto lavoro di disbrigo e riassetto delle salette e approntai i tavoli per la colazione del mattino seguente. Scesi poi la scaletta che mi portava al ponte inferiore e mi rinchiusi nella mia cabina. Mi rilassai, soddisfatto della giornata, dopotutto il mio lavoro mi piaceva, mi consentiva una certa libertà ed io potevo distribuire nel tempo le mie incombenze, conservando il mio entusiasmo di vivere. Qualche volta, solo, in cabina ricordavo, non senza qualche presunzione, i lazzi a me diretti dagli ufficiali più anziani che mi dicevano bonariamente: "Ugo, possibile che tu non abbia ancora incontrato una graziosa 'pollastra' padovana?".

Si parlava spesso in dialetto a bordo, essendo noi per la gran parte veneti. Io, in verità, avevo sempre rifiutato di "agganciarmi" con qualsiasi ragazza, considerando l'estrema gelosia del mio carattere, che non si accordava certo con il mio lavoro di navigante.



Quella sera conversai, se così si può dire, con le poche cose che conservavo nella mia intimità, al riparo di curiosità altrui: qualche lettera e qualche fotografia che estraevo dal cassetto della piccola scrivania sotto l'oblò. Pensavo anche ai colleghi della nave.

Non c'era uno solo, tra loro, che mi fosse antipatico e pensavo davvero che la nave fosse la mia seconda famiglia.

Non mi garbava l'idea che qualcuno fosse in procinto di sbarcare.

Alle 21 sentii avviarsi i motori principali e il rumore dei verricelli per la manovra.

Le vibrazioni delle paratie mi tennero sveglio durante la partenza, poi mi coricai e presto mi assopii.

Accadde tutto alle 22.30, lessi l'ora sulla mia sveglietta.

Udii un colpo sordo, come il tonfo di una valanga e venni quasi sbalzato fuori dalla cuccetta. Subito qualcuno entrò nella mia cabina e mi scosse gridando.

Era il nostromo Padoan, urlava: "Fora tuti chè stemo andando a pico!".

Ripetevo le stesse parole andando avanti e indietro, lungo il corridoio.

La nave si era talmente sbandata che bisognava aggrapparsi a qualsiasi cosa per non cadere. Mi infilai a fatica una maglia e sopra il giubbotto di salvataggio, stringendo forte i lacci sul petto e salii in coperta.

Vidi gli alberi inclinati a 45 gradi e la scialuppa più bassa che veniva invasa e sbattuta dal mare infuriato che presto la strappò e se la portò via.

Il radar continuava a girare sopra la mia testa, il comandante gridava ordini ai marinai che armeggiavano intorno all'altra scialuppa.

Le onde arrivavano ovunque e ogni impresa pareva impossibile.

Qualcuno inciampava e cadeva, i fusti dell'olio rotolavano disancorati in coperta, molti erano presi dal panico, avevano perduto il controllo e correvano senza capire.

Un violentissimo maestrale, con tuoni e lampi, soffiava quasi di prora, verso la costa.

La nave s'inclinava sempre di più.

Il comandante capì che la stavamo perdendo, risalì sul ponte e parlò con il marconista, poi estrasse i razzi di soccorso e li sparò tutti e buttò a mare le polveri fosforescenti.

Vidi in alto le fiamme dei razzi che illuminavano il cielo scendendo piano.

La lancia non si poteva ammainare, le frustate del mare non permettevano ai marinai di lavorare, vidi la paura sbiancare i loro volti.

Io rimasi calmo. Forse non mi resi conto del pericolo e la paura non mi paralizzò mai.

Guardai la luce verde della boa, i razzi e poi guardai il faro. Mi dissi: - devi arrivare fin là -

Tutta l'attenzione del capitano era rivolta agli sforzi dei marinai intorno alla scialuppa. Qualcuno in precario equilibrio tentò di tagliare le drizze con l'ascia ma le ghie non cedettero perché i colpi risultavano scomposti, inefficaci.

La nave ingavonata continuava a sbandare, lo scafo vibrava come fa un morente in agonia, sembrava volere capovolgersi da un momento all'altro. Il comandante intuì che non c'era più tempo, ordinò di buttarsi in mare. Si tuffarono per primi il marinaio Ballarin ed il meccanico Ravalico, io fui il terzo. Mi trovai come un fuscillo dentro l'acqua gelida.

Rigettai subito, una o due volte. Forse questo m'impedì la congestione che causò la morte di altri.

Appena galleggiai mi dissi: "qui bisogna amministrare bene le forze, a riva ci possiamo arrivare, dista non più di tre miglia e il maestrale ci aiuta".

Conservai la fede sicuro di salvarmi. Cercai di allontanarmi con gli altri il più presto possibile dallo scafo che affondando ci poteva risucchiare. Vicino a me nuotavano almeno quattro uomini, si dibattevano, ogni tanto qualcuno gridava aiuto ma io non potevo far nulla, sentivo una gamba paralizzata dai crampi del gelo e rispondevo: "da'ì, state calmi, l'onda ci porta a terra, non agitatevi così vi stancherete, il salvagente ci tiene a galla, a terra ci arriveremo, il vento ci spinge verso la costa".

Loro continuavano a gridare ed a chiamare aiuto.

La gamba mi faceva male ma c'era il faro, ogni pochi secondi, quando risalivo sulla cresta dell'onda a darmi speranza; ne scorgevo la luce prima di precipitare nel buco della valle dell'onda.

Poi non so, nuotai tutta la notte e ad un tratto mi accorsi di non sentire più alcuni miei compagni. Sentivo ormai solo la voce di Ballarin che era il più forte, gli altri non li sentivo più, vidi un salvagente vuoto.

Ricordo che ad un tratto il chiarore della luna scomparve e su tutta la zona infuriò una tempesta con lampi e saette e la pioggia.

Ero esausto dopo tante ore in acqua, ma sapevo che stavo ormai vicino alla terra.

Pensai: - non puoi morire, tua madre ha bisogno di te - e nuotai ancora. Vidi le onde frangersi sugli scogli, sentii che le prime punte delle rocce mi grattavano il salvagente, vidi una secca, cercai di aggrapparmi a qualcosa, fui respinto indietro una volta, due volte. Un'onda più lunga, alta come una montagna mi prese e mi portò in alto e mi sbatté come un sacco sulla spiaggia.

Ero vivo, sfinito, "strassà", ma vivo.

Mi abbandonai, avevo fame e vomitavo, avevo bevuto molta acqua. Chiamai i miei compagni a lungo, cercando sulla spiaggia. Non sentii altro che il fragore delle onde sugli scogli. Mi addormentai sotto la roccia più alta, in una zona selvaggia, disabitata.

Quando riaprii gli occhi, dolorante, intirizzito, bagnato, vidi, alla luce del giorno, una casa, che seppi dopo appartenere all'ing. Freni, e la raggiunsi carponi. La villa era vuota, entrai dalla porta di servizio, trovai un letto e coperte. Subito mi addormentai e là dormii fino a domenica mattina quando una voce d'uomo, dopo tante ore di vento, mi svegliò. Era Antioco Grosso, un anziano pastore che portava al pascolo il suo gregge. Mi precipitai fuori ad incontrarlo, gli dissi che ero un naufrago e che avevo fame.



*Lui mi aiutò e mi condusse al Compartimento Marittimo di Carloforte, dove denunciai, con un ritardo di 48 ore il naufragio del "Fusina".*

*Non sapevo ancora ch'io ero l'unico superstite. Dopo la mia prima relazione al maresciallo Porcu, fui accompagnato all'albergo "Riviera" dove il giorno seguente, il lunedì, il dottor Leone mi visitò e mi trovò in buone condizioni, pur se ancora in stato di shock e di estrema spossatezza». (Sic).*

A questo punto, il racconto pur frammentario del naufragio, approda ad un fardello di domande che troveranno risposta solo in parte.

Le ricerche degli altri 18 componenti dell'equipaggio, considerati dispersi, furono condotte con estrema cura dalla motovedetta C.P. 306, dalla fregata "Andromeda", dalla fregata "Altair" della Marina Militare, da alcuni elicotteri e da altre unità di Cagliari, dalla Guardia di Finanza, nonché da aerei del Centro di Soccorso di Elmas.

Furono presto recuperate le salme del direttore di macchina, del nostromo, del cuoco, dell'operaio meccanico, del marconista e di un marinaio. Il 21 gennaio erano già state recuperate otto salme di cui sei identificate. Nel giorno di giovedì 22 gennaio furono recuperati altri due corpi.

Il giorno 23 gennaio in seguito all'esame necroscopico delle salme, il dottor Felice Maurandi, incaricato dal pretore di San Antioco dr. Polo, accertò che ben cinque dei primi otto corpi recuperati, tra i quali Ballarin, erano morti per assideramento, dopo che avevano raggiunto gli scogli dove il mare li aveva sbattuti e dove avevano agonizzato molte ore.

Chi non può profondamente turbarsi rileggendo sui giornali le notizie del povero Angelo Barbieri Boscolo? A Carloforte tra le vittime portate a terra dal rimorchiatore "Atleta" vi era quella del mozzo sedicenne. Il ragazzino morto al suo primo imbarco aveva insistito per ottenere l'assenso del padre per partire sul "Fusina". Il padre che era marinaio non voleva, ma Angelo aveva insistito tanto. «Me lo ha chiesto da uomo - racconta Menotti Barbieri - e io non ho potuto rifiutare». Appena finita la scuola Angelo si era accorto che a casa il bilancio si chiudeva a stento, tra sacrifici e rinunce. Allora si era dato da fare. Dopo il primo mese d'imbarco, Angelo mandò a casa alla madre la busta paga: novantatremila lire c'era scritto in fondo, nella busta ce n'erano invece ottantottomila. «Cinquemila - aveva scritto a matita - le conservo per le mie necessità». Norma Boscolo continuerà a ripetere finché avrà fiato: «Avevo preparato il dolce domenica, aspettavo che mio figlio apparisse sulla porta di casa, invece il mare me lo ha portato via per sempre».

Chi non può meditare tristemente sul destino di Giovanni Nordio, il radiotelegrafista? Egli doveva morire a due anni! Durante la guerra, nel 1944, egli stava in braccio alla madre sulla M/n "Giudecca" che si trovava in laguna a Venezia. La motonave venne bombardata da un aereo ed affondò. La madre rimase ferita ma riuscì, nuotando, a portare a riva il bimbo ed a consegnarlo ai soccorritori prima di spirare. Giovanni era al suo ultimo imbarco, aveva in tasca la lettera d'assunzione della SNAM progetti ed il suo matrimonio era ormai prossimo. È

davvero insensato parlare di un nero destino?

Chi non diventerà muto pensando alla morte di Giuseppe Ballarin che era forte come un toro e abilissimo nuotatore, che aveva fatto per anni il bagnino sulla spiaggia di Jesolo ed aveva portato valido aiuto a molti bagnanti in pericolo?

Che dire del vecchio Giordano Voltolina che aveva ripreso il mare per giungere ad impinguare un poco la sua misera pensione?

Diciotto uomini sono morti nel naufragio del "Fusina". Cinque di loro non sono mai stati ritrovati. Per cinque famiglie la preghiera sarà adombrata di attesa, di vuoto e di disperazione. Per la ragione umana perdureranno le appassionate domande, i laceranti perché.

Una sola cosa si può considerare miracolosa in questo avvenimento ed è il modo in cui Freguia sia riuscito a salvarsi.

Da tutto quanto egli ha narrato e descritto emerge la grande forza d'animo che accompagnò la sua fortuna, se fortuna può chiamarsi l'essere sopravvissuto da solo alla tragedia.

Oggi sembra che tutto il dramma che visse quel venerdì notte, sia scorso sopra un grande schermo. Forse egli conserva una cicatrice nel profondo di se stesso, ma non la lascia vedere. Con un corpo sempre solido e tutto muscoli, il sorriso sempre pronto, dimostra senza parole che è felice di essere vivo, anche se non potrà mai dimenticare i suoi compagni del "Fusina".

#### LISTA EQUIPAGGIO

Comandante	Mario Catena	52
1° Uff.le coperta	Giacinto Gimma	32
2° Uff.le coperta	Giordano Voltolina	62
Direttore macchina	Giorgio Renier	31
1° Uff.le macchina	Erminio Doria	31
2° Uff.le coperta	Giacomo Canova	47
Uff.le RT	Giovanni Nordio	27
Nostromo	Duilio Padoan	49
Marinaio	Domenico Bonaldo	36
Marinaio	Giuseppe Ballarin	32
Marinaio	Giuseppe de Gennaro	33
Marinaio	Felice Spanio	
Mozzo	Angelo Menotti Barbieri	15
Capo fuochista	Sergio Doria	52
Operaio meccanico	Francesco Ravalico	37
Ingrassatore	Nicola Farinola	24
Ingrassatore	Giuliano Scielzo	24
Cuoco	Giovanni Lenzovich	56
Cameriere	Ugo Frequia	

Uno solo si è salvato, cinque corpi non sono mai stati recuperati e riposano in mare.



## BLACK SEA CUP INTERNATIONAL CONTEST

di IZ7AUH Francesco Giacoia - Coordinatore ARMI Regione Puglia

Ottimo successo del nominativo speciale "II7IADO (MI-975) assegnato a IZ7AUH nel periodo di permanenza della nave nella Base Navale di Taranto. E' stato utilizzato per uno dei più importanti contest internazionali il BSCC (Black Sea Contest Club) nel periodo dal 2 al 3 febbraio 2013, piazzandosi al primo posto nella categoria "Singolo Operatore 20m Mixed". Premio che arricchisce la bacheca della sezione ARMI di Taranto. BRAVO ZULU



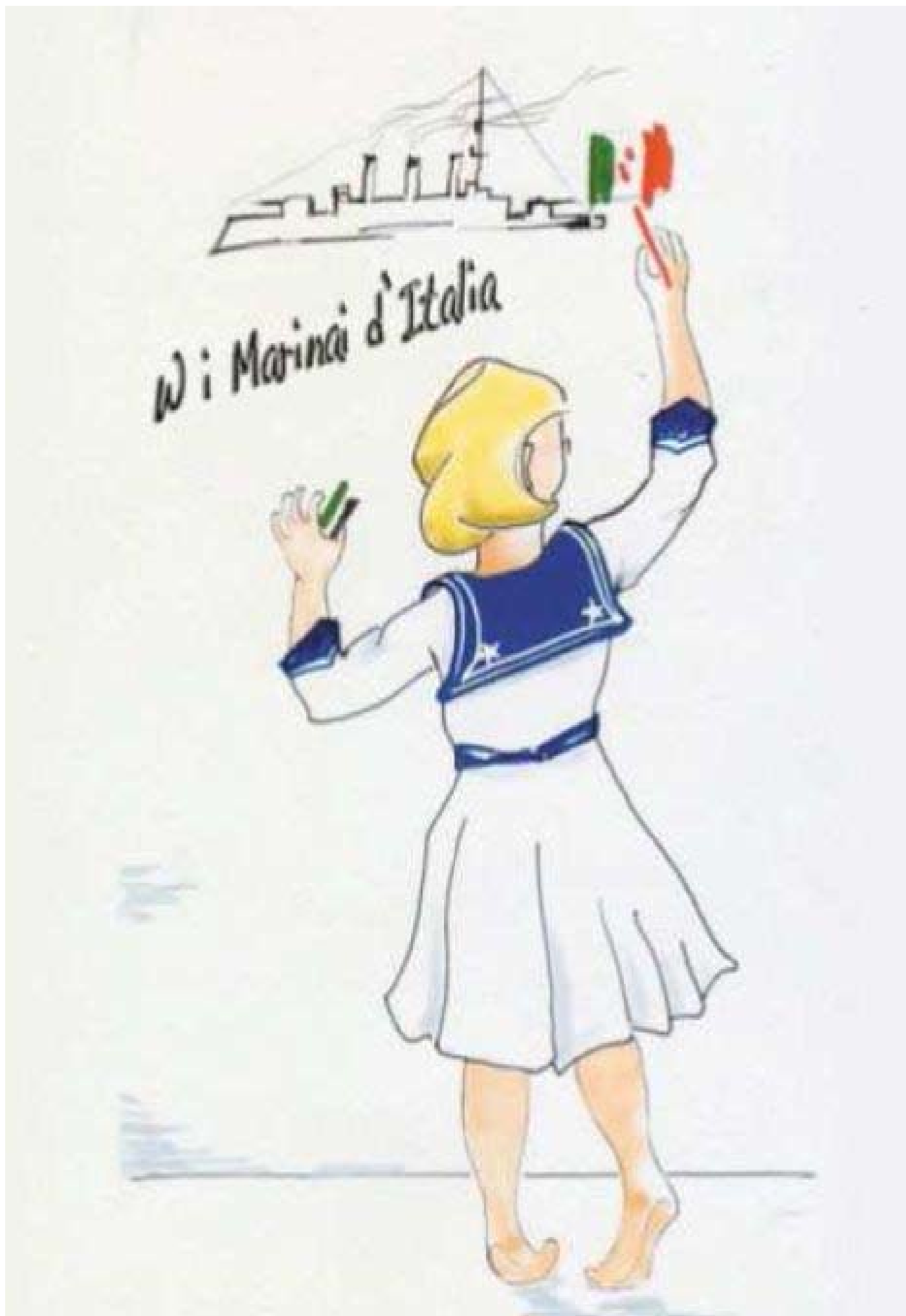


## IJ7T - SAN PIETRO ISLAND - IOTA EU-073

di IZ7AUH Francesco Giacoia - Coordinatore ARMI Regione Puglia

Dal 27 al 28 luglio 2013, il team della sezione ARMI di Taranto ed il famoso "599 DX TEAM", hanno partecipato al Contest IOTA con il nominativo speciale IJ7T, dalla bellissima isola di San Pietro (gruppo Cheredi) nel golfo di Taranto, riferimento IOTA EU-073 e nuova riferimento IIA JØØ2 (ex. TA002). L'attività si è svolta prevalentemente in HF nelle modalità SSB, CW e nei modi Digitali. La QSL via IK7WDS, ulteriori informazioni li potete prelevare dal sito della sezione ARMI di Taranto (<http://www.armi.ta.it>)







## RICORDO DI I6VDB (MI 420)

di Erminio D'Alessandro, IK6CPD (tratto da ARI Pescara)



### ROMANO DI BERNARND, I6VDB (ARMI 420)

Lunedì 13 maggio, intorno all'ora di pranzo, con Antonino I6DQD, ci siamo recati all'ospedale di Pescara ove era ricoverato Romano I6VDB. Ha da poco subito un delicato intervento alla testa per l'asportazione di un angioma. Nel vederci, pur sofferente e con la fronte livida, gli brillano gli occhi, ci abbracciamo a lungo, gli stringiamo le mani, a tratti si commuove, la moglie Michela ed il figlio David, che l'adorano, non lo hanno lasciato per un minuto da solo. Ci salutiamo dopo una mezz'ora con l'augurio di ritrovarci presto intorno ad un tavolo con del buon pesce. E' stata l'ultima volta che ho visto il carissimo ed indimenticabile Romano, una infezione post operatoria ce l'ha portato via per sempre nella mattina di sabato 18 maggio.

Un uomo eccezionale descritto dal sacerdote all'omelia del funerale come "uno che volava alto" giornalista, scrittore, poeta, appassionato d'arte, di musica, grande divoratore di libri, marinaio, amava il mare come nessun altro. Valente radioamatore, telegrafista eccezionale, ha ricoperto innumerevoli incarichi per l'ARI sia nella Sezione di Pescara che a livello regionale e nazionale.

L'ho conosciuto nel gennaio del 1981 al corso di radiotelegrafia, da lui tenuto, per il conseguimento della patente da radioamatore. I tanti interessi comuni hanno creato subito un feeling particolare, dopo pochi mesi mi affidò l'incarico di documentarista della Sezione, negli ultimi anni, oramai in pensione, ha dato vita ad un giornale on line "Pescara on line" nel quale mi ha dato continuamente spazi per esprimere tanti interessi condivisi, non ultimo quello per la cucina e la buona tavola.

Nel 2005 mi ha affidato l'incarico di coordinare e realizzare il libro in occasione del 40° anniversario della Mostra Mercato del Radioamatore della Sezione ARI di Pescara.

L'ultima volta che è venuto a trovarmi, prima di una bella cena di pesce fresco, si è seduto davanti alla mia stazione di radioamatore e con la mano sul VFO dell'IC 7700 girava la sintonia passando da una frequenza all'altra e cambiando antenna, estasiato dalla qualità dei segnali, ricevuti sulla mia collina sopra la città di Pescara, il suo sguardo, i suoi occhi rendevano più di ogni parola la sua soddisfazione di buon "Maestro".

Negli ultimi dieci anni abbiamo dato vita ad un lunghissimo epistolario via mail, entrambi portati a scrivere per riflettere, abbiamo scritto di tutto, la sua scrittura era fluida, semplice, diretta e raffinata al tempo stesso. Le sue due ultime pubblicazioni sulle tradizioni e la storia del piccolo borgo di San Silvestro ai colli a sud di Pescara, sono un capolavoro. Spesso la politica teneva banco nei nostri epistolari, cercavamo nell'attualità, non senza difficoltà, qualcosa che la riportasse verso la comprensibilità o meglio la realtà. Grazie Romano per tutti i momenti di gioia che ci hai regalato, come tutti i grandi sei e resterai per sempre nei nostri cuori.



*Ciao Romano, buona navigazione nell'eterno mare.....*

# SEMIAUTOMATIC CW PARTY

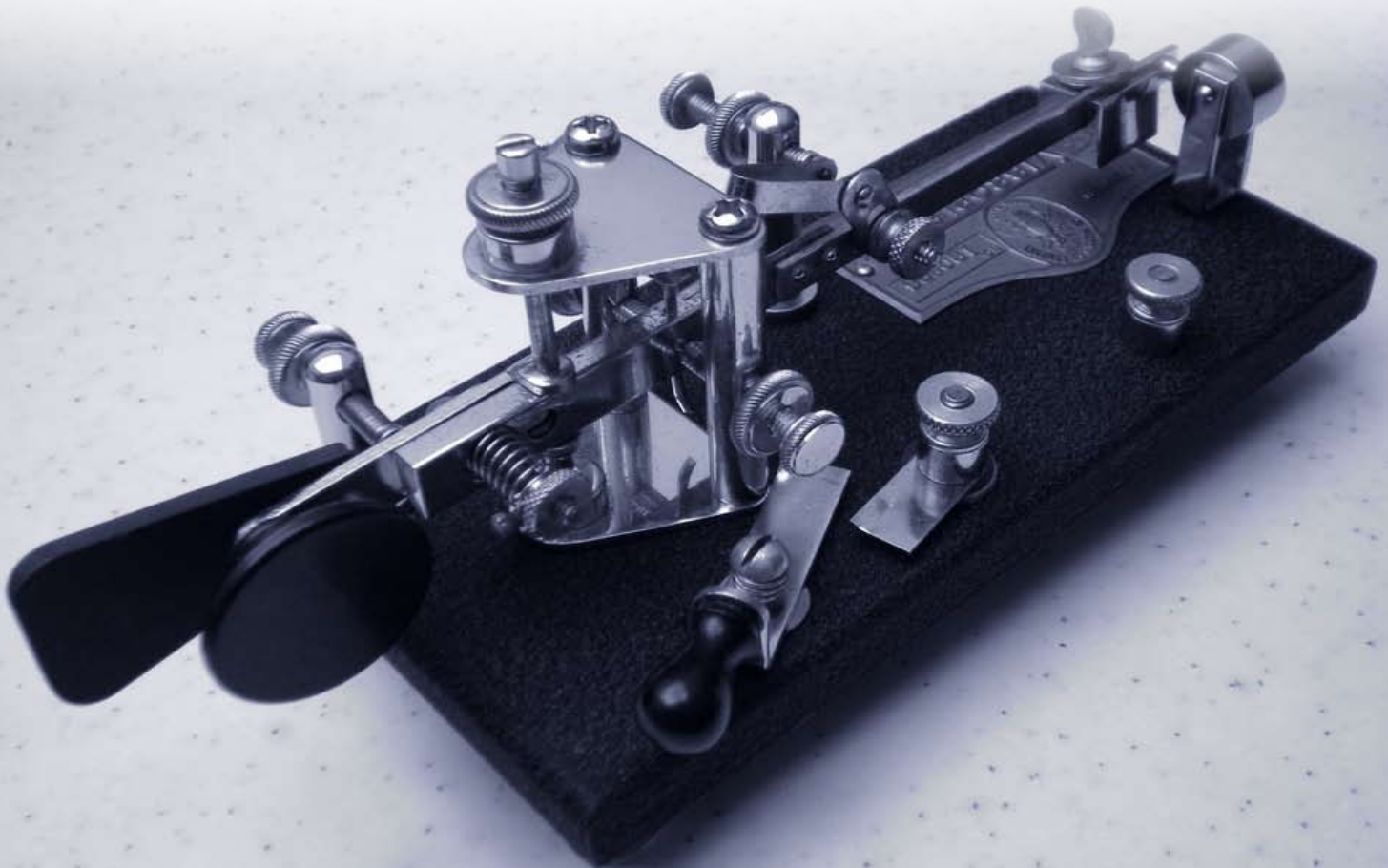


<http://www.assoradiomarinai.it>

**20 OTTOBRE 2013**

dalle 19.00 UTC alle 21.00 UTC

3532-3540 Khz +/- 1 Khz





# dxgadget

embroidery & more

<http://www.giacoa.it>



**Giacoia** 1899  
shop



ATLANTIS  
USA