

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

Associazione affiliata A.R.I. (C.D.N. del 9 dicembre 2006)



bollettino dei marinai

Bollettino tecnico ad uso gratuito per i soci

276/2024

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

Associazione affiliata A.R.I. (C.D.N. del 9 dicembre 2006)



BOLLETTINO DEI MARINAI

organo ufficiale dell'A.R.M.I.

Associazione Radioamatori Marinai Italiani

editor: Alberto Mattei, IT9MRM

e-mail: it9mrm@assoradiomarinai.it

Il presente "Bollettino dei Marinai" non costituisce una testata giornalistica; non ha, comunque, carattere periodico ed è aggiornato secondo la disponibilità e la reperibilità dei materiali (dei contenuti, degli articoli e dei materiali ivi contenuti). Pertanto, non può essere considerato in alcun modo un prodotto editoriale ai sensi della L. n. 62 del 7.03.2001

La responsabilità di quanto pubblicato è esclusivamente degli Autori.

Collabora con noi, invia i tuoi articoli, saranno pubblicati nel prossimo numero.

Grazie e buona lettura!



Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Presidente Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	Norma Goffredo, la radiotelegrafista della Marina Mercantile
8	Intervista a Norma Goffredo
11	Naval Logger 3.2 - Il primo Log per l'International Naval Contest
12	II1GM - 150° Anniversario di Guglielmo Marconi
21	In ricordo di IT9WCL - Luigi Colombetti
22	Pizza a mezzanotte
23	L'ultimo istante...
25	Con la pelle appesa ad un chiodo - Torpediniera Clio - Parte Terza
38	L'importanza della professione da militare, la serenità delle città che ci ospitano durante il servizio....
42	Radiazione e trasmissioni - Test antenne
50	Essere un marinaio..
52	ITS Amerigo Vespucci World Campaign Award – 2023-2025
55	Propagazione di Giugno
59	Nuova ID Card ARMI
60	QSL Navali
63	Foto storiche
64	La stazione radio di.. IZ8JCW - La QSL dei soci: IU1AAH
66	Commander Plaque
69	Diploma di attestazione ARMI
70	Calendario eventi 2024
72	Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale
86	Gadgets
90	Abbonamento Notiziario della Marina
93	Le battaglie navali della Regia Marina
95	L'award della battaglia navale di Mezzo Giugno
97	Guglielmo Marconi e la Marina Italiana
98	Organizzazione territoriale

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Siamo al nostro appuntamento mensile con questo piccolo editoriale sul bollettino dei marinai. Dopo gli eventi marconiani dei mesi scorsi, i quali ci hanno dato un'ottima soddisfazione in tutti i campi (per quanto riguarda II1GM di seguito in queste pagine del bollettino, troverete ampi dati statistici). Ci accingiamo con il prossimo mese, verso la metà dell'anno e quindi ci avviciniamo alle operazioni sul "Navy Ships contest" del prossimo Settembre. Già iniziano le prime richieste di nominativi speciali da parte di alcuni nostri membri, che si vanno ad aggiungere ai nominativi già conosciuti e che trovate nella nostra pagina web. La gara si svolgerà come da similitudine al contest delle stazioni radio costiere, e sarà supportata da HAMAWARD. Per chi si vuole approcciare per la prima volta a questa bellissima esperienza, può avanzare richiesta di nominativo

speciale (le informazioni del caso li trovate sul nostro sito web) all'indirizzo email info@assoradiomarinai.it. L'attività di quest'anno, rispetto agli anni passati, sarà sicuramente di alta intensità radiantistica, con numeri che si attesteranno più o meno come il "COASTAL" di Marzo. Quindi per chi è amante del pile-up e a un po di tempo da trascorrere in radio, questo è il caso giusto. Come fatto negli anni passati, il nominativo speciale può essere operato da un signolo radio operatore, oppure si possono formare dei teams per un massimo di 10 operatori. Il capo team vi ricordo che deve essere uno iscritto all'ARMI (e di conseguenza sarà lui a richiedere il nominativo speciale al MIMIT) per gli altri operatori non è previsto (ma si chiede di massima di poterli iscrivere al sodalizio). Spero che ci siano molte richieste, così da avere un bacino di radio operatori presenti tutti i giorni ed in tutte le ore. Bene,



vi lascio, alla lettura di questo numero, dandovi appuntamento al prossimo Bollettino dei Marinai, alla seconda settimana di Giugno. Buona lettura e buon divertimento con le nostre attività radio navali.

73's de
IT9MRM



NEWS

Molte sono le attività radioamatoriali a bordo di navi (da crociera, porta containers, research ships e tanti altri) in tutto il globo, e molti sono i cacciatori di "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.

La fine del mese di **Aprile** e la metà del mese di **Maggio**, ha offerto una discreta attività di stazioni in "**Maritime Mobile**"; di seguito vengono riportate alcune segnalazioni di OM a bordo di navi da guerra, navi da crociera, mercantili, bulk carrier, gassoniere, porta containers, barche a vela ecc. Le segnalazioni sono monitorate sui principali cluster.



NB6GC/mm: (NBGC) E' il nominativo della **USS HORNET** ex portaerei della US NAVY attualmente musealizzata situata nel porto di Alameda, California. A bordo della nave si trova presso l'ex ufficio operazioni aeree, il **USS HORNET AMATEUR RADIO CLUB**, gestito dai radioamatori locali, il presidente è K6ERA Geoff Abreu. Sono molto attivi in radio soprattutto durante le visite ed i tour a bordo. La sala radio è dotata di cinque ricetrasmittitori Harris RF-350 vintage degli anni '80. Le antenne utilizzate sono quelle originali della nave. La CVS-12 è stata commissionata nel 1943 in servizio fino al 1970 anno in cui è stata dismessa. Il 24 luglio 1969, il presidente Nixon era a bordo della Hornet, per osservare il recupero della capsula spaziale Apollo 11 e il primo uomo a camminare sulla luna, Neil Armstrong. Nel 1970, Hornet fu scelta per il recupero di successo dell'Apollo 12 della seconda missione lunare. Per richiedere la QSL potete visualizzare le istruzioni via QRZ.com



OI1AY/MM: nominativo utilizzato a bordo di un pattugliatore della Marina finlandese durante tutto il mese di Maggio. Operazioni in 80, 40 e 20m in fonia. Attualmente ci sono circa due dozzine di radioamatori militari in Finlandia. Lo scopo dell'operazione è quello di creare abilità di intrattenimento e comunicazione per esercitare il personale in forza alla marina. Le operazioni SRA avvengono come richiesto dalle norme radioamatoriali. I radioamatori militari, a differenza di altri, sono autorizzati a usare il prefisso OI. Spesso, per le operazioni, le Forze di Difesa forniscono strutture e acquisiscono attrezzature adeguate. L'attività radioamatrice militare dell'area della guarnigione di Pansio è gestita dal FNARS. Il club offre un adeguato addestramento radioamatoriale militare utilizzando le proprie apparecchiature radio. Per la QSL potete inviarla via bureau oppure diretta all'indirizzo che trovate su QRZ.com



PE1OAD/mm: Michel Haver è un ufficiale di coperta imbarcato a bordo della nave **M/V SAMPOGRACHT** battente bandiera olandese. Il 6 maggio la nave si trovava al largo delle New Foundland (Canada) diretta in Finlandia (porto di Rauma) dove dovrebbero arrivare giorno 16 maggio. Michel è molto attivo in radio e lo si ascolta in 20 metri (14,333Mhz più o meno) in fonia. La QSL va inviata via bureau oppure diretta al suo indirizzo su QRZ.com (non accetta eQSL).



VK6JJJ/MM: Craig Hayhow opera a bordo della piattaforma petrolifera "**Ichthys Explorer**" nel

mar di Timor. Situata a 19 km a nord-ovest dell'isola di Browse nel Mar di Timor, 461 km a nord di Broome, Australia occidentale. Craig durante il periodo a bordo della piattaforma lo si ascolta facilmente in FT8 ed utilizza quasi sempre le bande alta (10m, 12m). Per la QSL potete inviarla via eQSL oppure via diretta al suo indirizzo che trovate su QRZ.com



SP4RKZ/mm: Przemyslaw "WITEK" Witkowski è l'ufficiale tecnico TLC di bordo imbarcato a bordo della nave RoRo/Traghetto **CRACOVIA**, battente bandiera delle Bahamas. La nave traghetto fa spola dal porto di Świnoujście (è una città ed un porto sul Mar Baltico e della laguna di Stettino, situata nel nord-ovest della Polonia) e Ystad (è una città portuale della Scania, la regione più a sud della Svezia). Witek è molto attivo in radio, opera principalmente in fonia e lo si ascolta in 80 metri. Per la QSL potete inviarla via bureau, Lotw, eQSL oppure diretta al suo indirizzo: Przemyslaw "WITEK" Witkowski - Fijewo 89 - 14-260 Lubawa - Poland



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 13 Aprile 2024 al 14 Maggio 2024), ecco di seguito i nominativi: DP0POL - 3E0MSC - M0DHS - PD7JV - **VK6JJJ** - S51TA - VE3NZ - 9A5Y - **PE1OAD** - **NB6GC** - DH2SR - G7ESK - E51DOM - 4S7JL - HA3YE - ON4DC - **SP4RKZ** - **OI1AY** - N2RC - ES0ZF - G5AUG -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

NORMA GOFFREDO - LA RADIOTELEGRAFISTA DELLA MARINA MERCANTILE

di Alberto Mattei, IT9MRM



Ho avuto modo di conoscere Norma Goffredo, durante il convegno che abbiamo organizzato presso Stelmilit Chiavari nel 2018, relativo al "*Dirigibile Italia - novantanni dalla tenda rossa*". Persona molto gentile e molto socievole, e a dir poco molto preparata nel campo delle radiocomunicazioni navali. In quel mentre abbiamo avuto modo di chiacchierare sulle attività marittime e sulle radiocomunicazioni in mare durante il pranzo presso la caserma insieme a I2AZ Giuseppe (accompagnatore di Norma) e durante il viaggio verso l'aeroporto (con la propria macchina) dove Norma e Giuseppe mi hanno gentilmente accompagnato al termine del convegno a Genova. Durante questi lunghi anni, Norma ha sempre presenziato le nostre attività effettuate dall'ARMI da parte di Bruno Lusuriello IK1VHX nostro esperto del settore ed ideatore di tanti convegni nella Liguria. Inoltre in alcuni casi è stata anche conferenziere durante

i nostri convegni. Norma non è un radioamatore ma essendo nata e cresciuta nell'ambito navale e lavorando come radiotelegrafista, prima ed istruttore di radio comunicazioni dopo, abbiamo deliberato il suo ingresso come membro onorario nel sodalizio. Quindi come prevede il nostro statuto, con delibera del C.D. ARMI in data 9 aprile 2024 è stata concessa l'iscrizione come "Membro Onorario" ed iscritta al numero di iscrizione ARMI H/1925. A portare la lettera ed il diploma a Norma è stato il nostro rappresentante ed amico Bruno Lusuriello, IK1VHX, a cui va la nostra stima e gratitudine. Di seguito alcune foto effettuate durante la consegna del diploma e del gagliardetto dell'ARMI e la storia di Norma Goffredo tratta da una sua intervista di qualche anno addietro.



INTERVISTA A NORMA GOFFREDO

tratto da trafficalist.altervista.org/radio-officer/norma-goffredo/

Mi chiamo Norma Goffredo, sono nata a Genova nel 1942. Mio padre, marinaio, mi parlava sempre dei suoi emozionanti viaggi. Quindi non ho mai avuto dubbi su cosa "volevo essere nel mio futuro". Volevo iscrivermi all'Istituto Nautico di Genova per diventare Capitano ma il Preside non me lo ha permesso. Scelsi quindi di frequentare la scuola per operatore navale radiotelegrafista dove mi diplomai nel 1963. Compiuta l'età legale, 21 anni, ho ricevuto il mio libretto di navigazione. Ho superato la prova con la barca a remi in mare aperto e la prova di nuoto con un tuffo a riva nelle fredde acque di aprile, lasciando perplessi gli esaminatori. Erano gli anni in cui per una donna aspirare ad una carriera diversa da quella tradizionale riservata al "gentil sesso" era pura follia, comunque chiesi di imbarcarmi come Tata/RT Cadet per maturare 6 mesi di tirocinio radiofonico richiesto per accedere al test di abilitazione da parte delle radiofoniche italiane SIRM e TELEMAR, ma la mia richiesta è stata totalmente ignorata.

Tuttavia nell'ottobre del 1963 trovai lavoro sulla nave ITALIA/HOJQ Home Line - Cosulich, bandiera di Panama. Dopo 6 mesi sono sbarcato e sono andato ad affrontare il proficiency test, ma con spiacevole sorpresa, ho appreso che l'addestramento su navi straniere non era valido. Si imbarcò poi, nell'ottobre del 1964, con lo stesso ruolo sulla M/V Asia/IBBA bandiera italiana. E' stato inutile, il Capitano ed il 1° Ufficiale Radiotelegrafista non mi hanno permesso l'accesso nella sala radio, hanno detto "così giovane e carina avrei distratto dal lavoro i colleghi radioamatori". Alla fine del secondo viaggio sbarcò senza rimpianti.

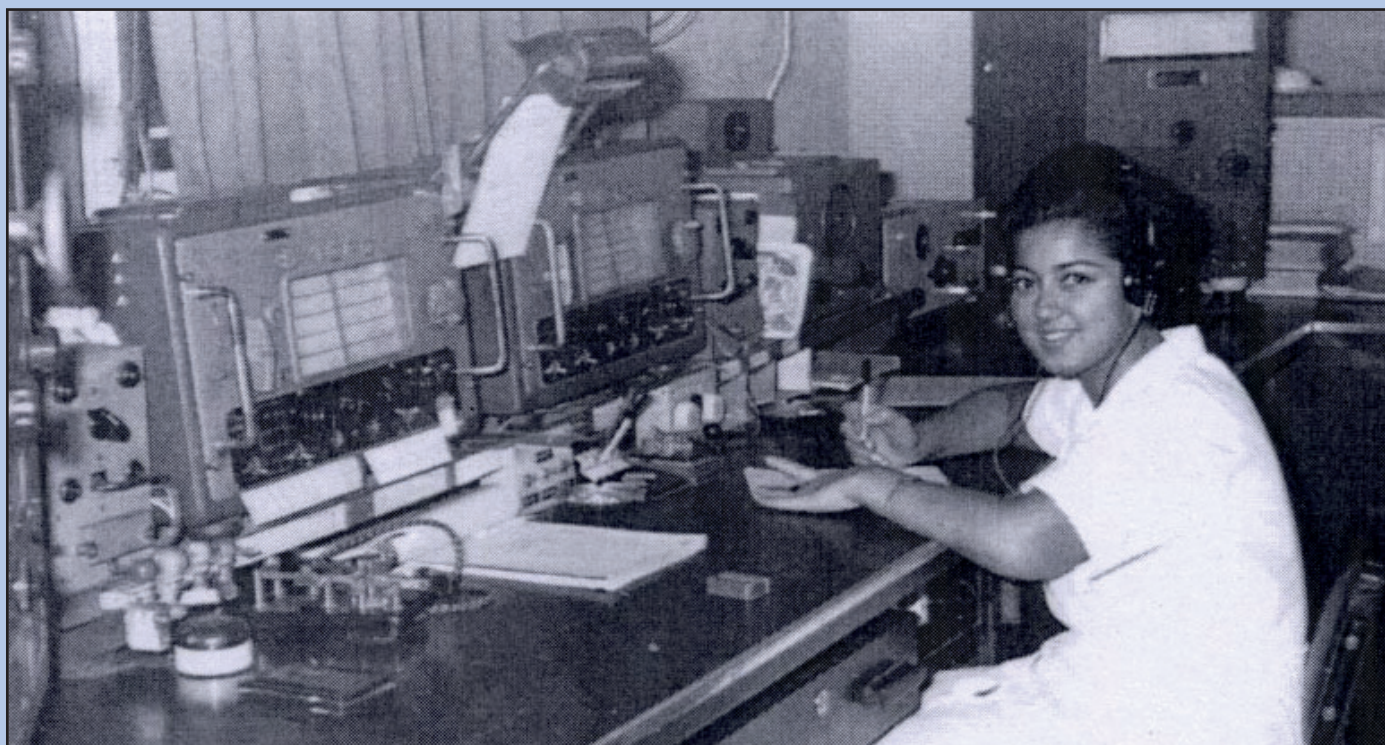
Nel giugno del 1965 salii a bordo della M/n Galileo Galilei/ICGN dove il Capitano (sua bontà!) mi permise eccezionalmente di accedere alla sala radio ma solo nelle ore notturne e lontano dagli sguardi dei passeggeri. Non mi sono perso d'animo e dopo un colloquio con l'On. Gioacchino Lauro dove gli ho espresso tutte le difficoltà incontrate per svolgere il mio periodo formativo come W/T Cadet, ho trovato un imbarco sulla M/V Roma/ICFQ dove ho completato la mia formazione.

Nel giugno del 1966 salii a bordo della T/N Michelangelo/ICVI in qualità di venditrice (volevo provare l'emozione di un lavoro tipicamente femminile!). Dopo essermi presentato sono stato cordialmente autorizzato a frequentare la sala radio dove, nel ruolo di secondo auricolare, ho migliorato la mia esperienza.

Ricordo sempre il Capitano che mi incoraggiava: "sei tagliato per fare l'Operatore W/T e non il venditore". Ascoltai il suo consiglio e nel febbraio 1967 salpai come 3° Ufficiale Radiofonico sulla M/V Angelina Lauro / IBHO. È stato un vero disastro.

Ho riscontrato molto risentimento e incomprensioni tra i colleghi quando ho mostrato difficoltà nel ricevere la stampa estera in particolare tramite macchina. Anche a causa di un doloroso mal di denti che mi faceva venire la febbre. Tanto che, al suo ritorno in Italia, è atterrata da sola, sollevando il 1° R/O "non voleva farmi del male", dall'imbarazzo di una brutta notizia sul mio conto.

Tolti i denti del giudizio tornai ancora più determinata a fare al meglio il mio lavoro. Ho raccolto una montagna di nastri con trasmissioni W/T registrate ad una velocità di 150 caratteri al minuto.



Norma nella sala radio a bordo della T/N Roma

Mi sono allenata per ore e ore a scrivere, finché non ho raggiunto i migliori risultati.

A giugno e nuovamente imbarcato negli anni successivi ho effettuato numerosi viaggi sulle navi passeggeri: Sydney/ICRB, Achille Lauro/IBHE, Roma/ICFQ e Angelina Lauro/IBHO, inizialmente con il grado di 3° poi con il grado di 2° Ufficiale Radiotelegrafista. Alla fine divenni capo dell'Ufficio W/T a bordo della M/V Santa Rosalia/ICSR, una superpetroliera che lasciai nel 1974, quando appendevo le cuffie al muro per dedicarmi alla famiglia.

Episodi curiosi? Molti! . A causa del mio cognome (Goffredo), che spesso veniva scambiato per un nome maschile creava molti malintesi, ne elenco solo alcuni.

– In contatto con Roma Radio RTF/IAR: l'operatore con estremo imbarazzo mi ha detto che ero forte e chiaro ma con un tono di voce femminile che non riusciva ad eliminare dal suo ricevitore. *"Grazie a Dio, ho risposto, altrimenti mi preoccuperei... Sono una donna al contrario infatti"*.

– A bordo della "Angelina Lauro/IBHO": nell'Oceano Atlantico, abbiamo preso a bordo da una nave mercantile norvegese un ufficiale in gravi condizioni per essere operato d'urgenza da personale medico. Più volte al giorno l'operatore radio della nave norvegese insisteva per informarsi sulle condizioni del paziente. Finché non mi ha detto di diventare

sua moglie. La sorpresa è stata quando ci siamo ritrovati colleghi.

– Sulla M/V Santa Rosalia/ICSR: diretto ad un porto del Sud America, mai visitato prima, ho avuto contatti con un collega che voleva darmi la lista dei "locali dove suonare". Quando ho detto che quel tipo di intrattenimenti non mi interessavano, gli è piovuto addosso un coro di virgole (il peggior insulto per un operatore radiofonico) di altri che mi ascoltavano. Ho intenzionalmente ommesso la mia identità di donna, che lui ha scoperto, imbarazzato, quando siamo passati alla voce.

Nel 1980 ho iniziato ad insegnare "Radiocomunicazioni" presso l'Istituto Nautico "M. Colonna" di Roma dove vivevo con la famiglia (nel frattempo ho avuto una figlia che ho chiamato Marina) e vi sono rimasta fino al 1988, quando passato il ruolo mi sono trasferita a Genova per insegnare negli Istituti Nautici di Genova e Camogli. Successivamente mi sono recata presso altri istituti di istruzione superiore con incarico di "docente di sostegno". Dal 2007 sono in pensione e, da buona nonna, scrivo racconti per Lucrezia, mia nipote. Rimpianti? SÌ ! Mi mancano le lunghe ore trascorse a pescare quando la nave era all'ancora e ho un grosso cruccio: non ho mai attraversato il Canale di Panama.



Norma al Convegno del 6 novembre 2021 a Genova - da Marconi al GMDSS



NAVAL LOGGER 3.2

✓ ALL FREE

✓ EASY TO USE

✓ NAVAL DATABASE

✓ EXPORT IN CABRILLO



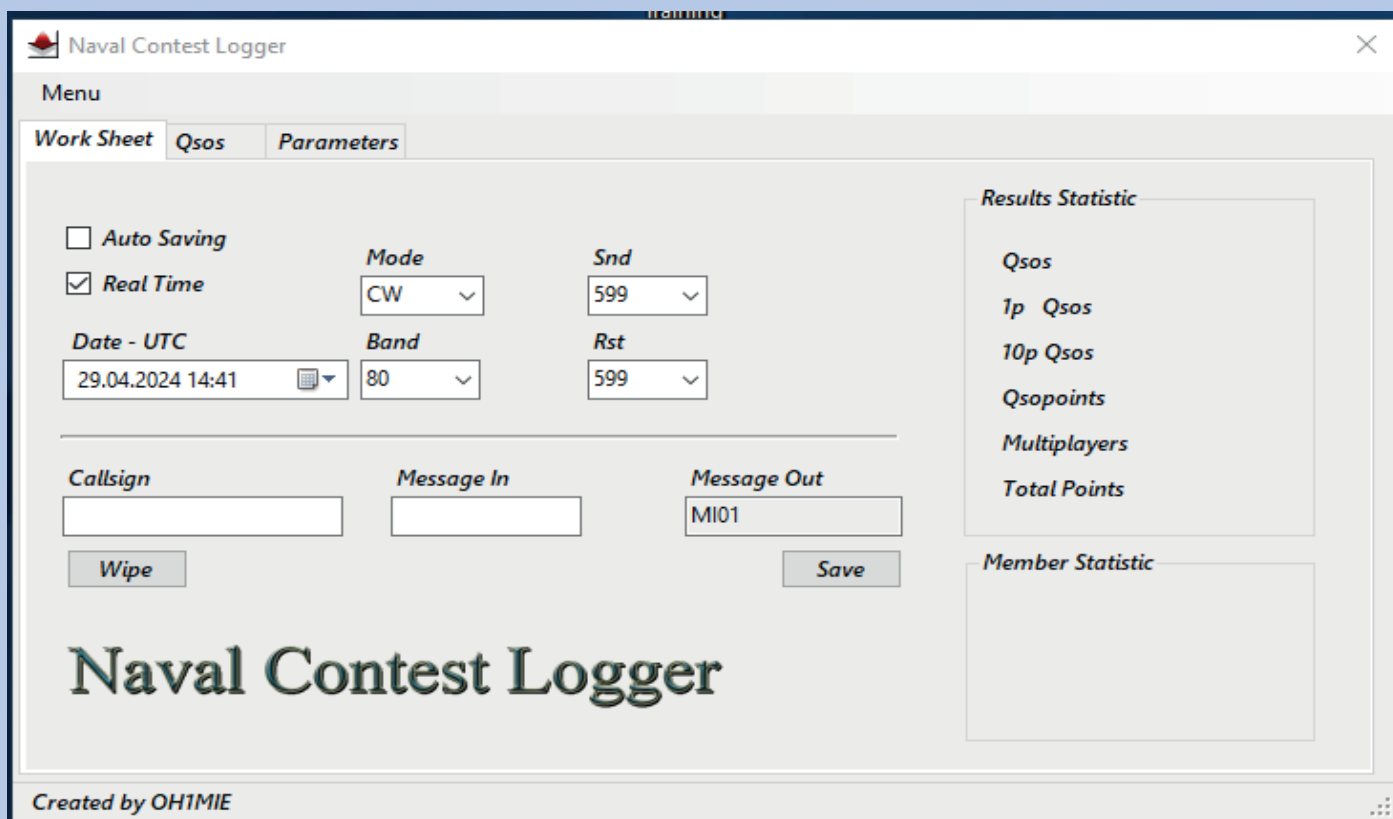
WHAT IS THAT?

It is a program written by OH1MIE Veikko for the International Naval Contest. It is the first free-to-use logger complete with an updated naval database. Compatible with Windows 10 and 11 system. Easy to use, requires minimal knowledge in using a PC.

Nº1 IN THE NAVAL CONTEST

NAVAL LOGGER 3.2 - IL PRIMO LOG PER L'INTERNATIONAL NAVAL CONTEST

di OH1MIE Veikko Nieminen - FN021



Naval Contest Logger è un semplice log dedicato all'International Naval Contest, il contest naval che ogni anno viene effettuato la prima settimana di Dicembre. L'idea di averlo creato è stata di Veikko Nieminen, OH1MIE appartenente al FNARS. Veikko è un professionista informatico che da qualche mese è in pensione.

L'idea è scaturita al termine dello scorso contest 2023 in quanto il FNARS era per quell'anno il gestore del contest e quindi necessitava di un foglio di calcolo per gestire i tanti log ricevuti.

Ecco che è stato dato in gestione il tutto al nostro programmatore Veikko che in quattro e quattrotto ha preparato un programmino gestionale per controllare i log in cabrillo ricevuti e ad espletare le varie classifiche per categorie. Il programmino che è stato preparato si chiama "OH1NAVY Logger" ed è a disposizione di tutti i Club Naval per gestire i prossimi contest. Per testare il tutto, ha avuto la brillante idea di coinvolgere IT9MRM Alberto e da questa breve ma intensa consulenza è nato il Naval Contest Logger proprio per facilitare l'utente naval a creare correttamente il proprio log esportarlo in cabrillo e così facendo, renderlo facile nel controllo e calcolo da parte di chi utilizzerà il nuovo OH1NAVY Logger.

Naval Contest Logger, siamo alla versione 3.2 il file di installazione lo trovate al seguente indirizzo: <https://oh1mie.fi/>

cliccando sulla voce "Setup packet and files 23.4.2024" vi aprirà la pagina di One Drive dedicata al file zippato, e cliccando sull'icona potete scaricarlo.

Dentro il file zippato troverete due file: Naval Logger.msi e setup.exe. Potete cliccare su setup.exe, inizia ad installare il programma, ci vogliono un paio di minuti ed il programma è installato. Nel desktop troverete un'icona dedicata al Naval Contest Logger e cliccandoci sopra si aprirà il Log.

La prima pagina che appare obbligatoriamente bisogna compilarla in ogni suo campo. Dopo di che il log è pronto e potete già iniziare ad inserire i contatti. La peculiarità di questo Log è che automaticamente vi comparirà in basso a destra il numero di iscrizione al club navale del corrispondente e quindi sarà facilitato l'inserimento, inoltre vi gestirà il punteggio in automatico ed avrete l'opportunità di visionarlo *de visu*. Avrete facoltà di visualizzare i contatti, ed eventualmente di apportare modifiche. Altra cosa essenziale è che al termine potete facilmente scaricare tutti i contatti in versione cabrillo. E se volete tramite alcuni software che potete trovare in internet, potete convertire il formato cabrillo in ADIF.

Per chi non mastica l'inglese, ci sono le guide in italiano che potete tranquillamente scaricare dal sito ufficiale (quello riportato in questa pagina), e aprirle e leggerle in PDF.

Provatelo e vedrete che non ne potete fare a meno per il prossimo **International Naval Contest**.

II1GM - 150° ANNIVERSARIO GUGLIELMO MARCONI

di Alberto Mattei



Il nostro sodalizio ha voluto onorare questo grande uomo e scienziato italiano (contrammiraglio della Marina Militare) in questo giubileo marconiano, con un nominativo speciale II1GM che per tutto il mese di Aprile è stato in aria con i suoi dieci suffissi accreditati.

Con oltre cinquantamila contatti e ben 164 country (DXCC) e tutti i continenti collegati è terminato il centocinquantenario anniversario della nascita di Guglielmo Marconi.

Il nominativo II1GM è stato operato da diverse stazioni italiane con il suffisso di regione, quindi suddiviso in 10 suffissi. Durante tutto il periodo della manifestazione purtroppo abbiamo avuto qualche intoppo causato da qualche pseudo OM che si spacciava con il nostro nominativo (segnalato varie volte sui vari cluster) e collegava molte stazioni (anche italiane) spacciandosi per stazione Jolly. Le operazioni di questo "l'estofante pirata" avvenivano in FT8, cosa molto improbabile in quanto la stazione Jolly non operava in questa modalità e quindi subito rintracciabile come "Fake".

A parte questo handicap da parte di questo pirata che ha continuato per buona parte della nostra attività a disturbare i nostri collegamenti, le operazioni sono scivolte abbastanza bene. Qualche problemino di natura tecnica dovuto al nominativo simile che in determinati pileup in FT8/FT4 portava accavallamenti di contatti

e quindi creava un problema per chi stesse operando. In alcuni casi essendoci in aria molte stazioni marconiane simili al nostro nominativo (II2GM, II3GM, ecc.) in fonia o in CW ci sono stati piccoli intoppi facilmente risolvibili. Per il resto non c'è stato nulla di eclatante. Le operazioni diligentemente sono state coordinate tramite una chat interna dove ognuno degli operatori marcava la sua presenza inserendo il nominativo e la banda e modalità di trasmissione. Così facendo si riusciva nella maggior parte dei casi a non accavallarsi. Ottima la performance degli hunter che sono stati tantissimi - da elogiare IK8EFI che è stato l'unico italiano (ARMiGERO) ad arrivare primo in classifica. Siamo ai ringraziamenti dovuti, in primis a Bruno Lusuriello IK1VHX titolare del nominativo speciale, che ha saputo organizzare questo evento con molte difficoltà ma alla fine le soddisfazioni arrivano.

Poi a tutte le stazioni accreditate dal nord al sud (comprese le due isole), che hanno saputo dare il massimo della loro professionalità. Grazie a tutti i partecipanti che sono stati tanti ed infine grazie a Claudio IW1QLH gestore di HRDLOG che ci ha supportati in questa grande avventura, con la sua meravigliosa piattaforma la quale ha gestito egregiamente i flussi dei nostri contatti.

Di seguito alcuni dati statistici dei collegamenti effettuati dalle stazioni accreditate (solo per una curiosità personale). BRAVO ZULU a tutti.

DATI STATISTICI

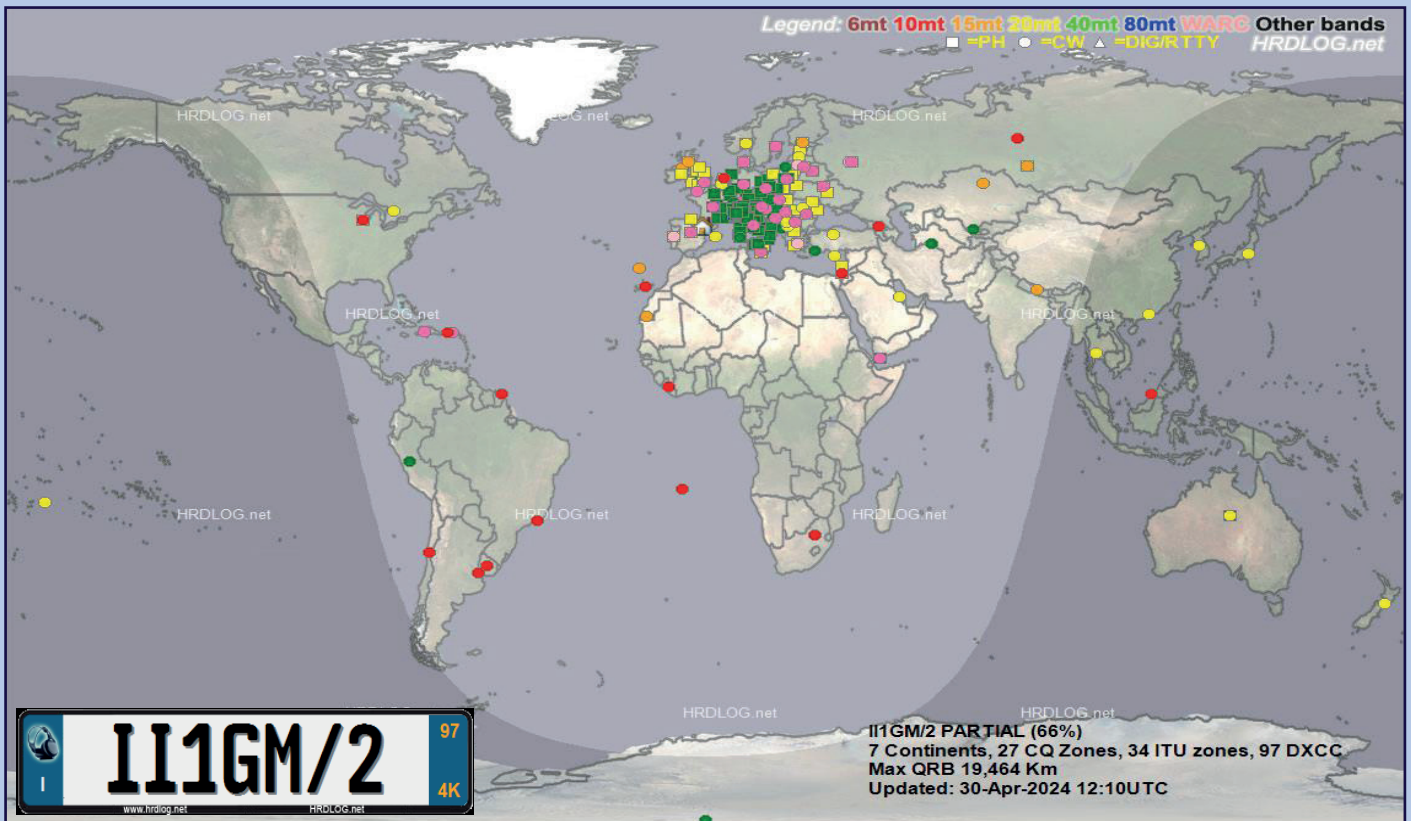
N°	CALL	QSO
1	II1GM/3	10000
2	II1GM/8	7701
3	II1GM/1	6737
4	II1GM/6	5745
5	II1GM/IT9	5210
6	II1GM/0	4763
7	II1GM/2	4571
8	II1GM/4	3101
9	II1GM	1192
10	II1GM/IS0	759
11	II1GM/7	690
12	II1GM/5	155
	TOTALE	50624

N°	CALL - NAME	Continenti	CQ zone	ITU zone	DXCC	Max QRB
1	II1GM/3	6	23	25	95	15,238
2	II1GM/8	6	21	26	83	15,238
3	II1GM/1 *	6	31	39	152	16,322
4	II1GM/6	6	22	25	83	15,238
5	II1GM/IT9	6	20	23	81	14,256
6	II1GM/2	7	27	34	97	19,464
7	II1GM/0	6	27	30	87	14,269
8	II1GM/4	6	27	33	95	17,546
9	II1GM	6	9	10	45	16,331
10	II1GM/IS0	5	10	13	43	18,946
11	II1GM/7	6	17	18	60	11,776
12	II1GM/5	1	2	1	8	1,997

* i dati non sono esatti e non rispecchiano quelli ufficiali.

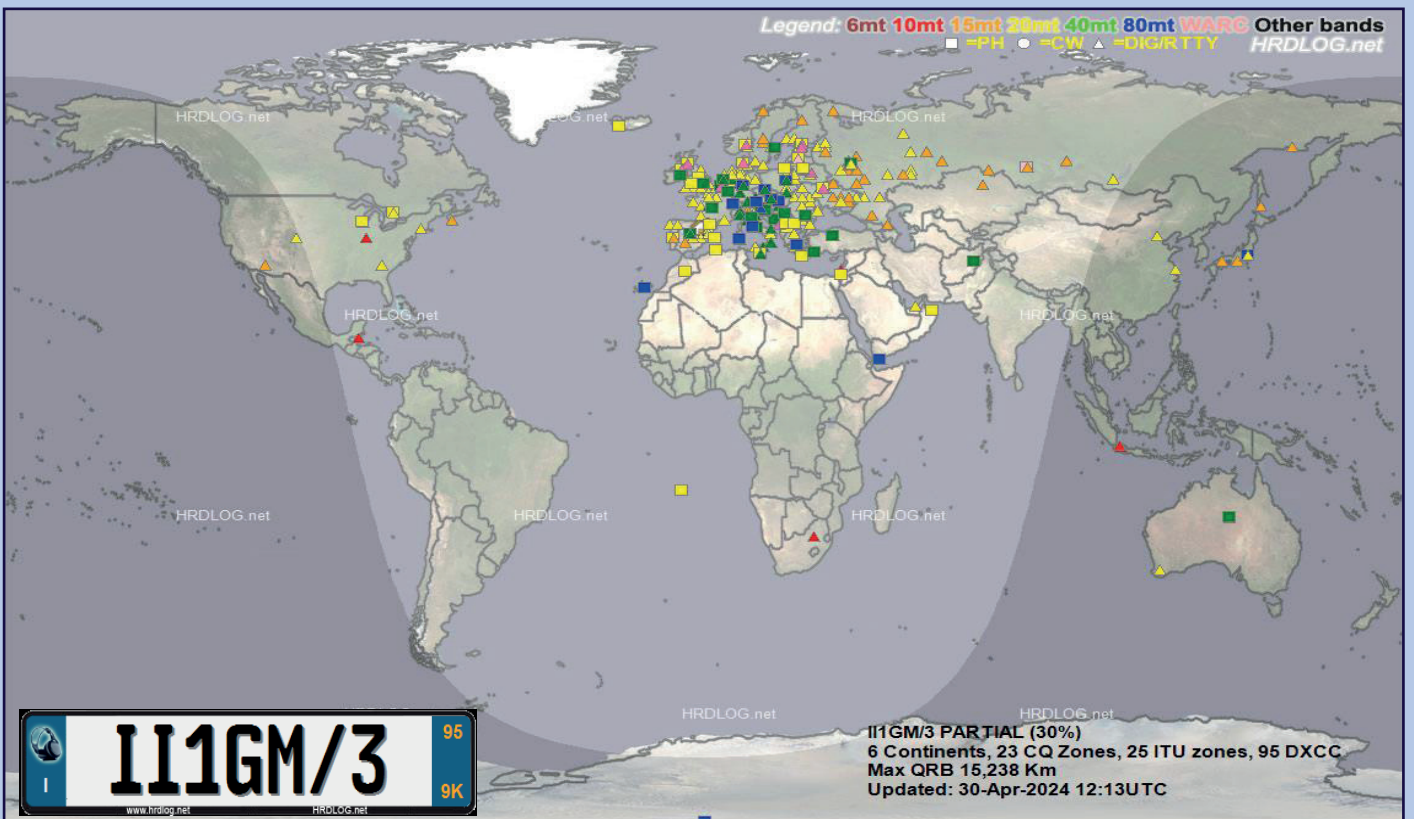
II1GM/2

I2VIU-I2DMK-IK2MMM-I2HFS



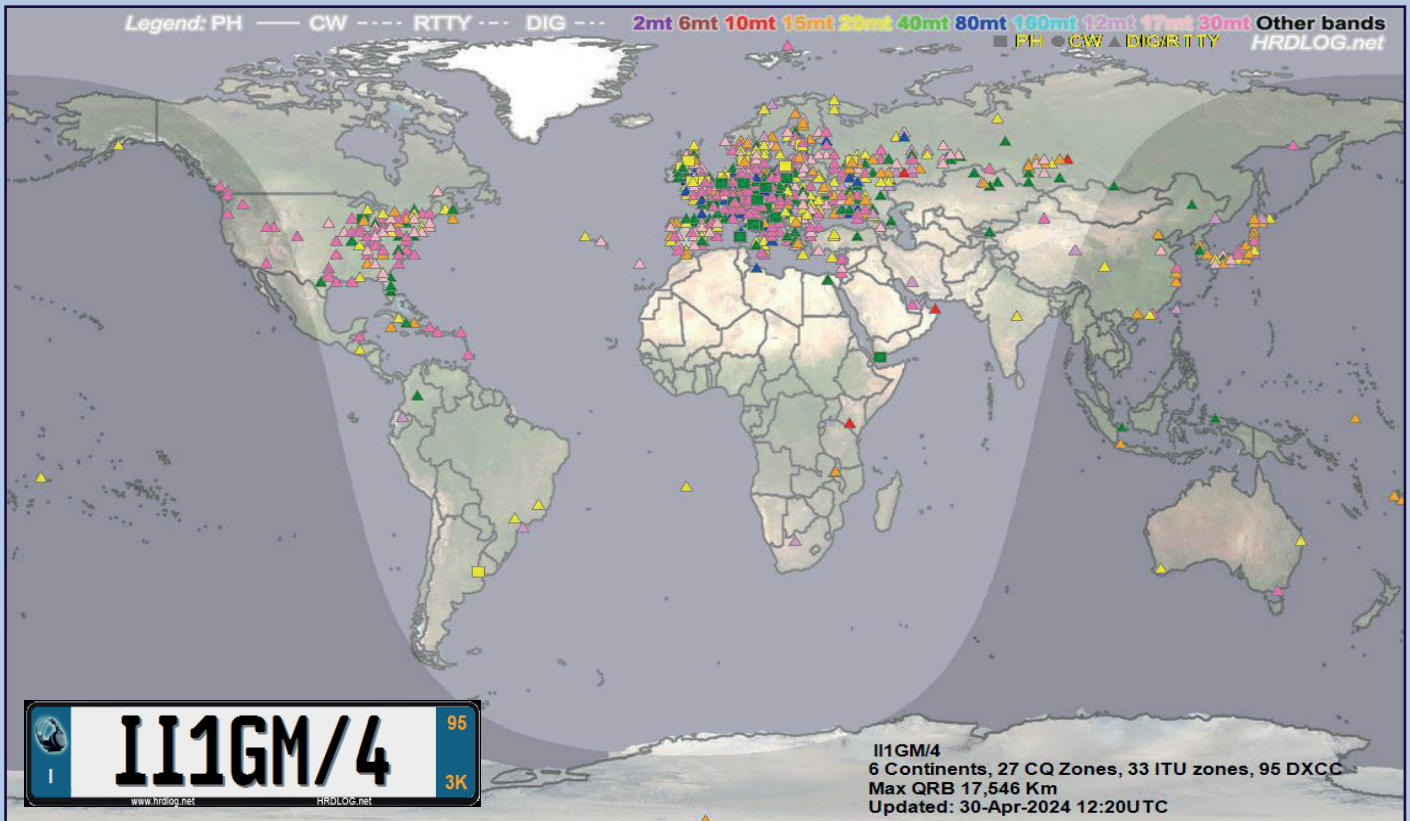
II1GM/3

IZ3WUW - IZ3CLE



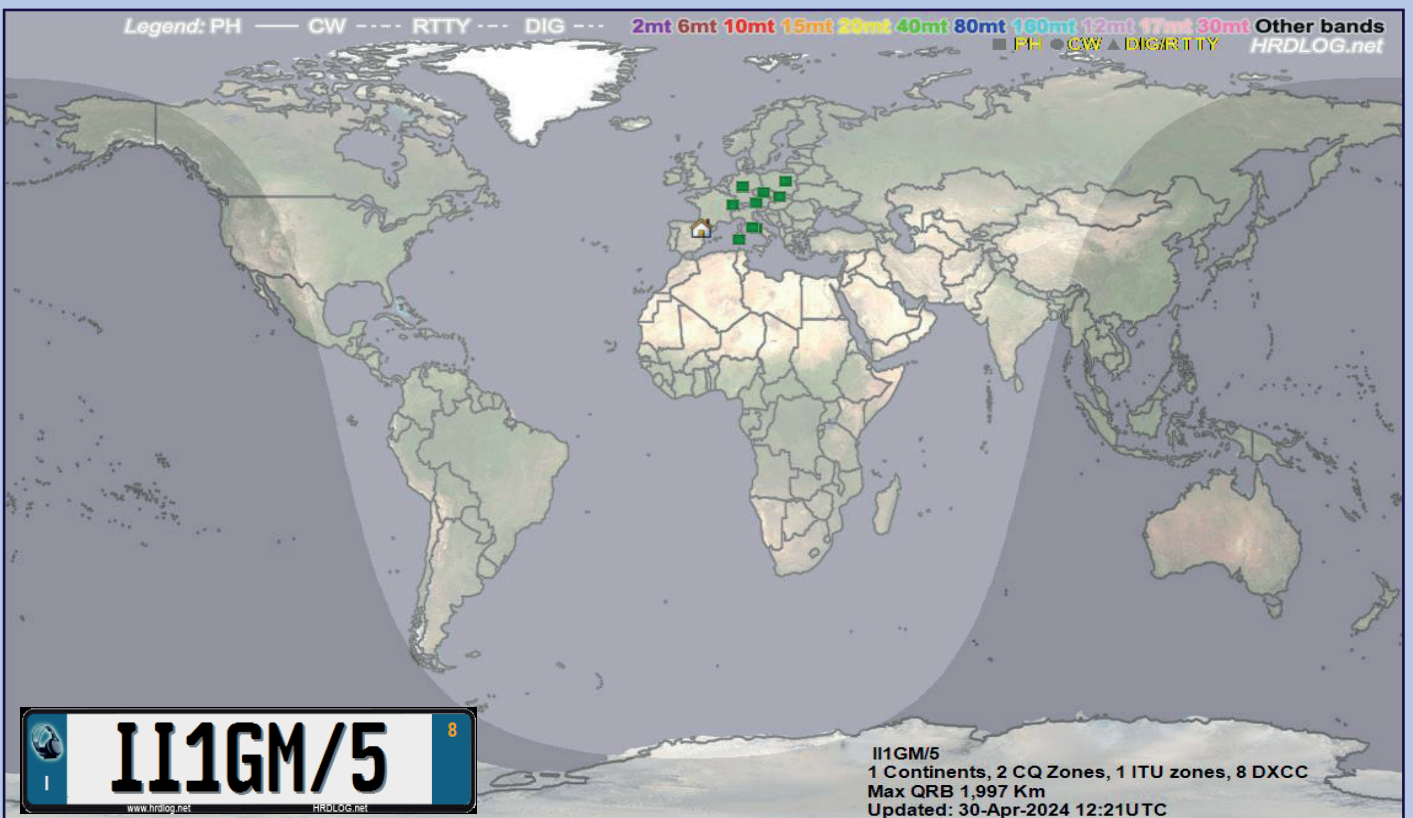
II1GM/4

IU4RWN - IZ4RTB

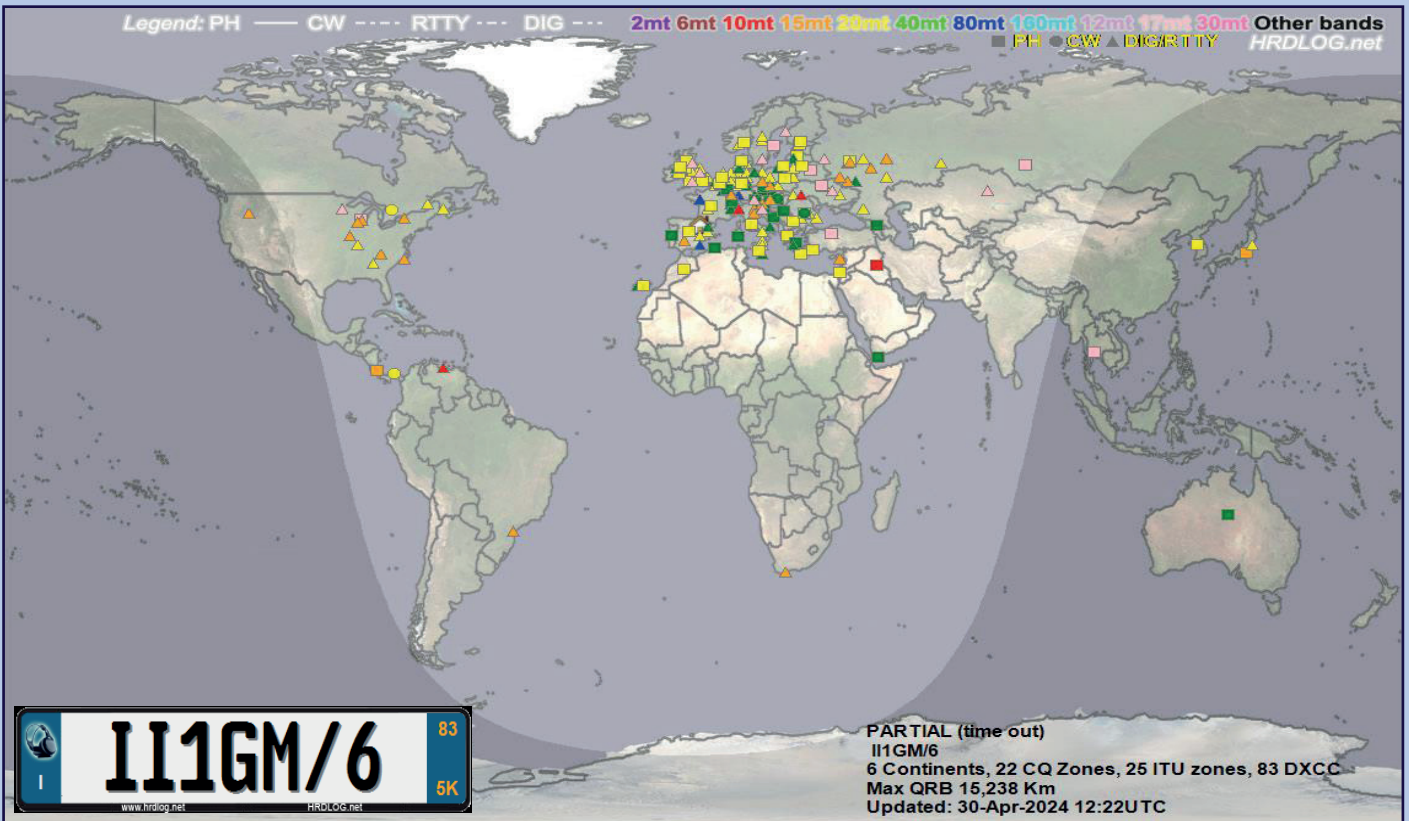


II1GM/5

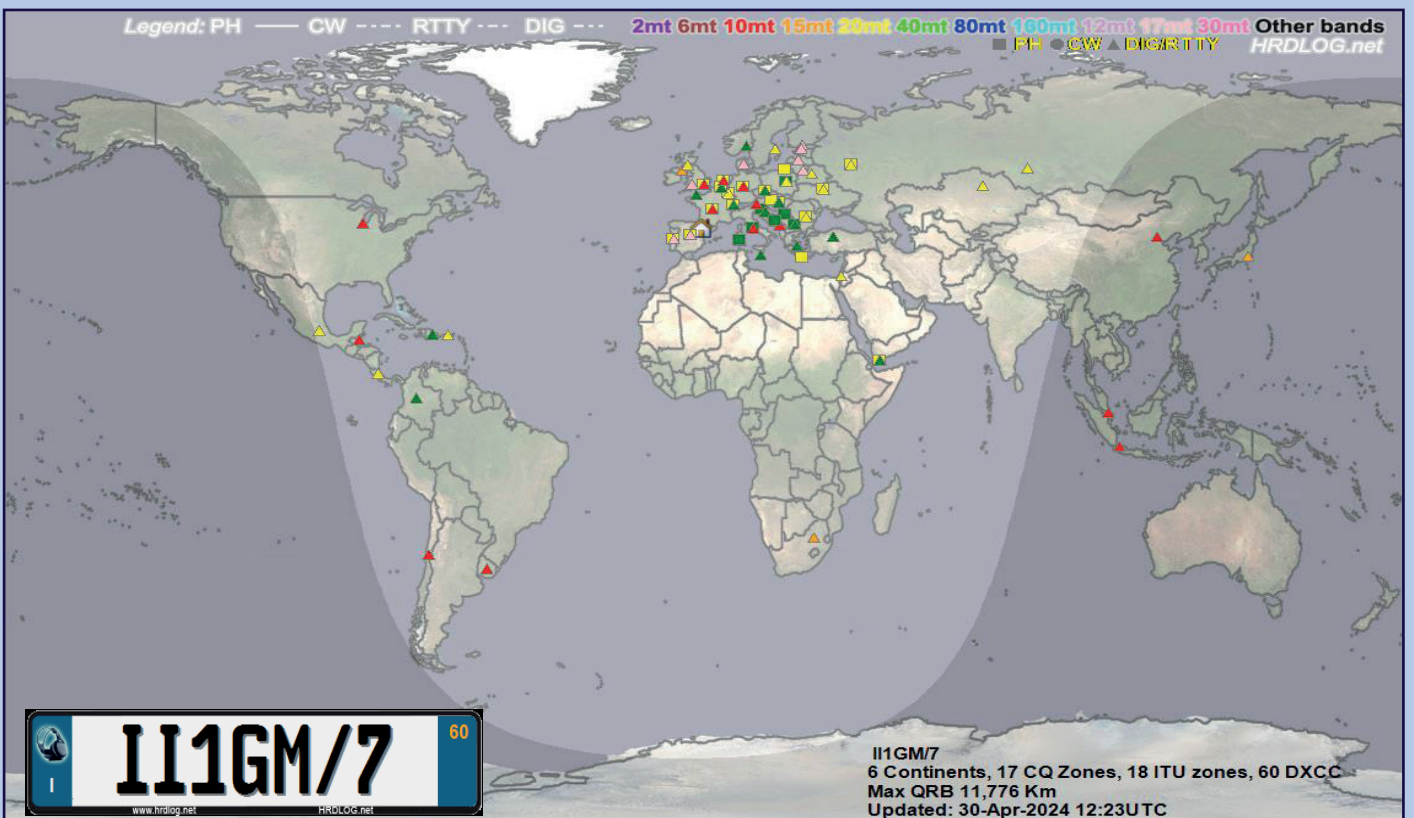
IU5IZY



II1GM/6 IK6BAK - IK6LBT

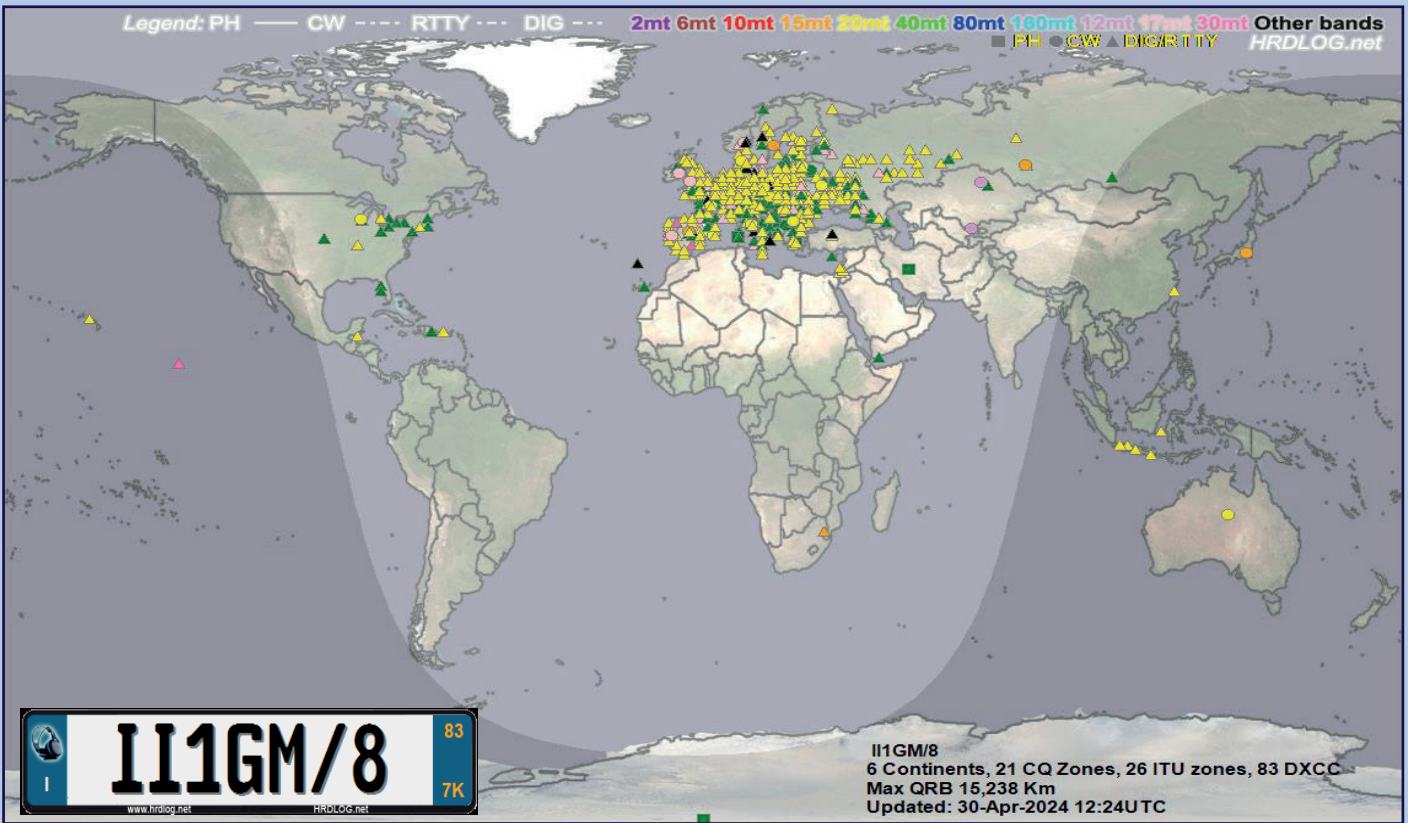


II1GM/7 IZ7WEM



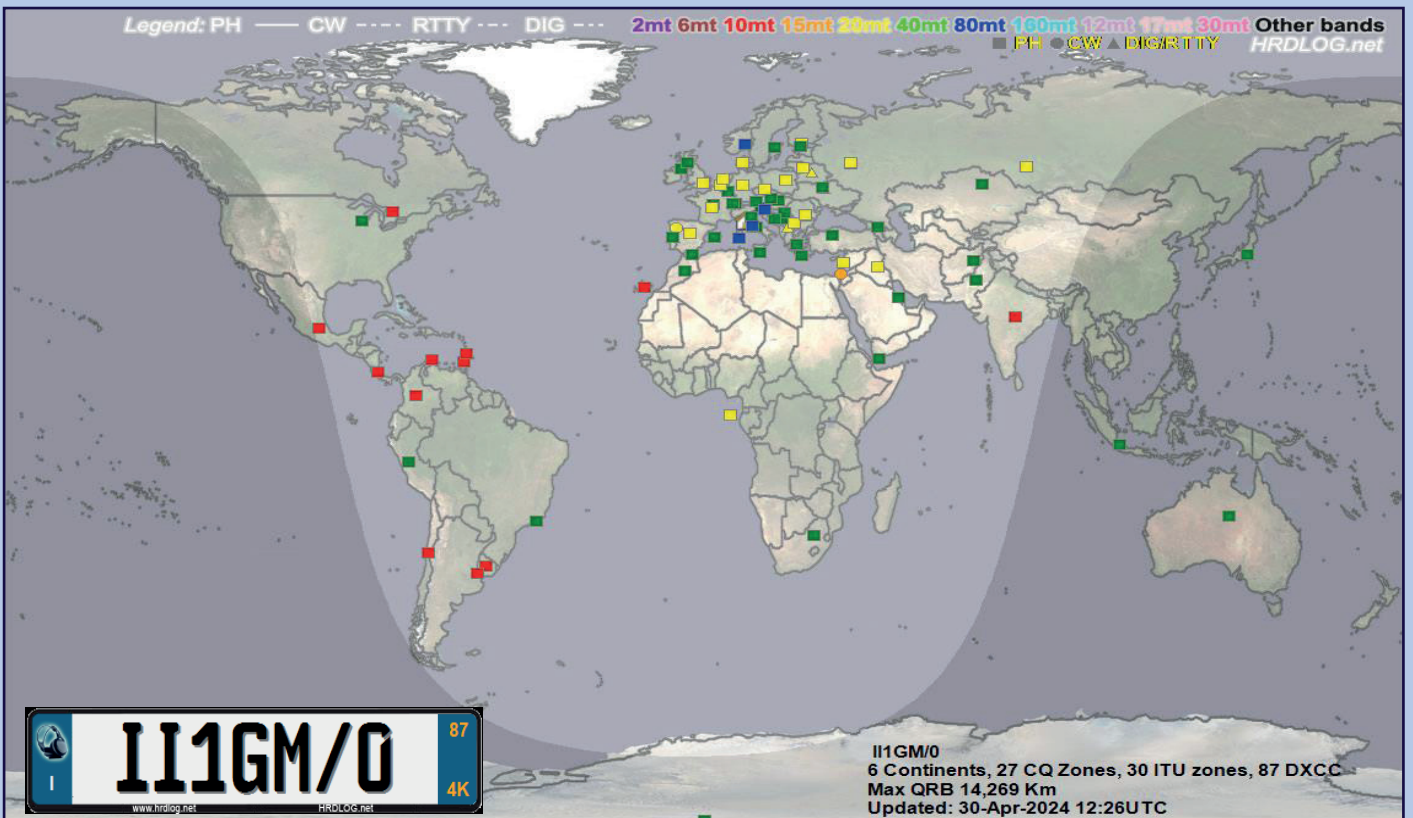
II1GM/8

IU8JOL - IU8CEU - IU8HEP - IZ8XXE - IZ8JFL



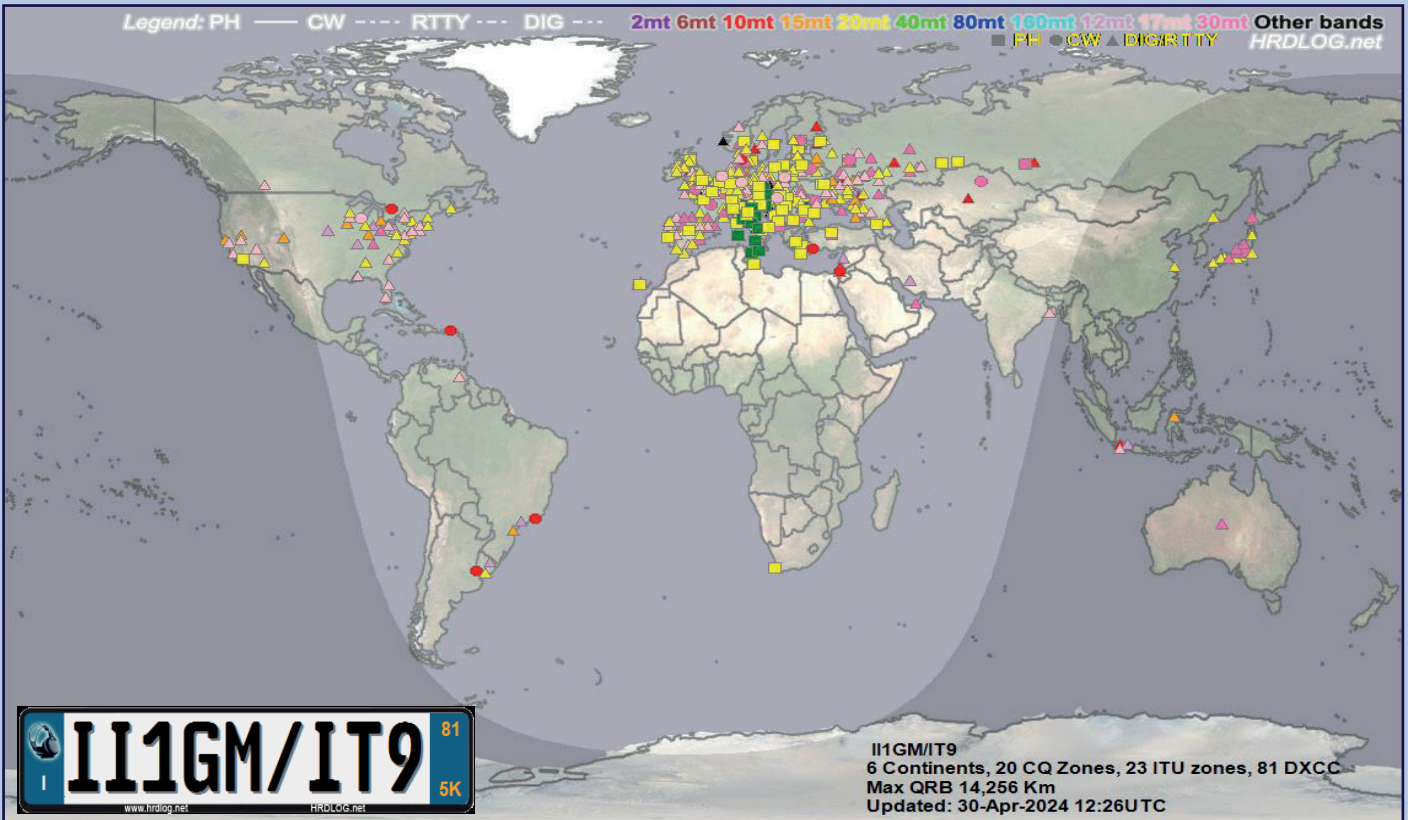
II1GM/0

IU0QVM - IZ0AYM - IZ0OVW - IU0PXQ - IU0FCA



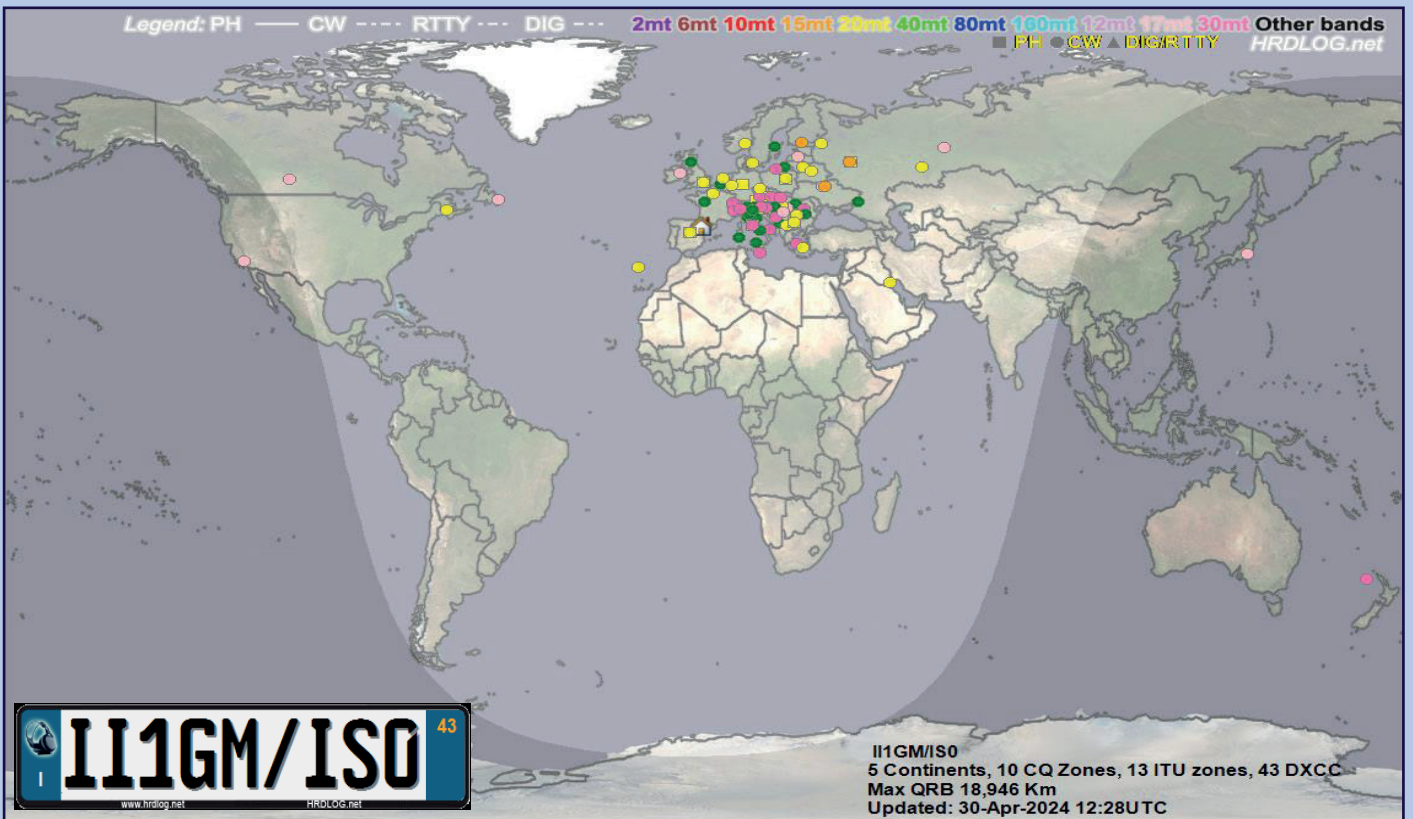
II1GM/IT9

IT9MRM - IT9HWM - IT9KCD



II1GM/ISO

ISOSEL - ISOXCU





IL N° 1
DELLE VENDITE
ON-LINE IN



RICETRASMETTITORI
ACCESSORI
AMPLIFICATORI
ANTENNE
CAVI
RICAMBI

USATO
GARANTITO

Le migliori marche: YAESU - ICOM - KENWOOD -
XIEGU - ANYTONE - BAOFENG - TYT - WOUXUN -
AOR - PRESIDENT - CRT - LDG - MAT - MFJ - PALSTAR
DIAMOND - MGE - ASTATIC - HEIL - ZETAGI - DAIWA
CREATE - CUSHCRAFT - HUSTLER - HY-GAIN - ACOM
SPE-EXPERT - HY-GAIN - ed altro ancora!

MEDIAGLOBE ELECTRONICS

VIA PIETRO NENNI 14/23-24
70016 NOICATTARO (BA)

WWW.MEDIAGLOBE.IT INFO@MEDIAGLOBE.IT



IN RICORDO DI IT9WCL - LUIGI COLOMBETTI

di Alberto Mattei, IT9MRM

Durante il mio percorso nel mondo della radio, ho avuto due persone che mi hanno aiutato ad intraprendere questo meraviglioso hobby, il primo IT9AVO Temistocle Avolio (direttore dell'Ufficio Postale del mio paese e tecnico riparatore radio/tv) vecchio OM di altri tempi (ho avuto modo di operare come secondo operatore nella sua bellissima stazione radio fatta di armadi valvolari e di una vecchia linea Geloso) e IT9WCL Luigi (Gino) Colombetti altro tecnico riparatore radio/tv. Purtroppo tutte e due oramai passati a miglior vita (SK). Spulciando tra i tanti file grafici che ho nel mio archivio personale, mi sono trovato tra le mani questa locandina della Marina Militare risalente al 1964 (avevo meno di un anno)!

Sapevo che Luigi era stato in Marina come Tecnico Elettronico, ma non sapevo che avesse fatto da modello per la Marina Militare. Proprio così, il marinaio che si vede sulla locandina pubblicitaria

è proprio lui, scelto come simbolo raffigurato in tutti i manifesti murali e nelle ambasciate italiane nel mondo proprio in quel periodo. Purtroppo nel 1996 ci ha lasciato per una grave malattia. In onore di Gino, quando è stato costituito l'ARMI l'ho voluto inserire col numero 004.

Ho sentito il dovere di ricordarlo in queste pagine del "Bollettino dei Marinai " .



**VIENI IN MARINA
SARAI UN TECNICO
GIRERAI IL MONDO**

AMMISSIONE ALLE SCUOLE C.E.M.M. **CORPO EQUIPAGGI
MILITARI MARITTIMI**

ETA': DA 17 A 20 ANNI
TITOLO DI STUDIO:
PRIMA MEDIA O
QUINTA ELEMENTARE
SCADENZA: 31 MAGGIO 1964
POSTI: 2.000

CHIEDERE IL FASCICOLO ILLUSTRATIVO SCRIVENDO A:
MINISTERO DELLA DIFESA-MARINA (MARINEQUIP) ROMA
OPPURE PRESSO:
CAPITANERIE DI PORTO
COMANDI DELLA MARINA MILITARE
COMUNI
GRUPPI E SEZIONI DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE MARINAI D'ITALIA
SEZIONI DELLA LEGA NAVALE

36 SPECIALIZZAZIONI
TRA CUI:
ELETTROMECCANICI
MOCCHIERI
RADIOELEGRAFISTI
RADARISTI
MECCANICI
PALOMBARI
INCURSORI
TECNICI ELETTRONICI
MOTORISTI NAVALI
ELETTRICISTI
FURIERI

LINEA ■

PIZZA A MEZZANOTTE

di Silvano Benedetti tratto da Facebook



Una delle tradizioni più antiche della Marina Militare durante la navigazione è la PIZZA per la squadra di guardia da mezzanotte alle 4 del mattino, la cosiddetta "SECONDA" per associazione alla turnazione del servizio di guardia in porto.

Sicuramente il turno più duro perché molto spesso affrontato dopo una intensa giornata di lavoro e senza aver avuto la possibilità di riposarsi dopo la cena.

Per aiutare il personale a rimanere sveglio, la cucina di bordo prepara alcune teglie di PIZZA e focaccia (PIZZA BIANCA) che, accompagnate da una bibita possibilmente analcolica, permettono di evitare il "colpo di sonno" ed arrivare svegli alle 4 del mattino.

Quando viene comunicato che la PIZZA è pronta, ogni destinazione di guardia invia una persona (in genere il meno anziano di servizio) in cucina a prendere un pezzo di PIZZA per ciascun collega di turno, a scelta bianca o rossa.

Le cosiddette "voci di prora" (pettegolezzi) dicono che ogni destinazione dichiara un numero di persone superiore all'effettiva presenza; che la vicinanza alla cucina dei locali del reparto GN/E faccia sì che la "MANO NERA" riesca ad avere più pezzi rispetto al personale degli altri reparti; che quei pochi fortunati che sono esentati dai turni di guardia si vedano "molto spesso" costretti a "lavorare" fino a tardi a causa di "urgenze inderogabili" e per questo siano i primi della fila davanti alla cucina.....

Insomma, i conti non tornano quasi mai e ogni notte risultano in servizio molte più persone di

quelle effettivamente di turno.... ma i cuochi lo sanno e bonariamente preparano sempre qualche teglia in più.

La PIZZA di mezzanotte viene preparata anche con mare agitato, ma in questi casi le teglie necessarie sono nettamente inferiori di numero e i "lavoratori stacanovisti" inspiegabilmente spariscono dalla scena....

Buon vento



L'ULTIMO ISTANTE...

di Nunzio Giancarlo Bianco tratto da Facebook



Il vecchio cuore del lupo di mare oramai è stanco, la vita da marinaio militare gli ha dato tanti onori ma ha anche tolto del suo privato, la sua vita per certi versi è stata fantastica sin dagli albori fino al tramonto della sua vita lavorativa, sembra volata via tutta d'un fiato la sua vita.

Ha servito con onore il suo compito, ha affrontato tante vicissitudini che l'esistenza gli presentava giorno per giorno, ha affrontati mari, oceani a bordo sulle unità della Marina Militare.

Ha dato pienezza di sé stando sempre al servizio dei giovani dando tutto il suo sapere, ha mostrato loro quanto è davvero estenuante a volte quella vita marinaresca, anche quanto appagante per l'amore ricevuto.

Ricorda di lui giovane burba e recluta, ammirava i vecchi marinai nelle loro mansioni, ha preso da loro tutta la loro esperienza che sapevano infondergli giorno per giorno.

Ne ha ammirato le gesta di chi prima di lui aveva avuto una vita fatta di sacrifici e duro lavoro, mai una parola fuori posto e sempre collaborativo con chiunque.

Quegli uomini dell'acqua salata gli hanno fatto capire l'onore e la lealtà nell'indossare quell'uniforme, la forza di superare tutti gli eventi avversi del salino che quotidianamente si materializzavano nelle traversate.

Ha rispettato quegli abissi che tante volte hanno preso gioco della sua mente, del suo corpo fino a sfinirlo, ma lui indomito non ha mollato mai.

Quell'oceano gli è entrato nell'anima, lo sente oramai scorrere nelle sue vene, quel salino che ha preso possesso di tutta la persona, fino a liquefarsi nel corpo.

Oggi stanco, arrivato alla meta ne sente il peso degli anni, avverte che quella vita seppur splendida ha scalfito quel corpo fino a logorarlo.

Nella sua mente ripassano tutti quegli anni vissuti, tutti gli amori coinvolgenti da scugnizzo, sempre nell'anima gentile e nei modi, fino a renderlo affascinante alla passione.

L'amore del vecchio lupo di mare è condito di tanti fiori raccolti costa dopo costa, in quelle emozioni

che lo ha appagato nella vita, che ha saputo regalare momenti indimenticabili.

Non è stato mai un superficiale verso il prossimo, ha sempre dato giusta importanza a tutto ciò che lo circondava, ha dato lustro a quella divisa indossata.

Ha vissuto le sue albe e i suoi tramonti con la poesia che un vero marinaio conosce, ha saputo donare tutto sé stesso per quella Forza Armata diventata la sua casa.

È stato quel figlio che ha dato tutto il suo essere per la vita che lo ha coniato alla professione, quell'uomo del profondo blu, per l'ultima volta sul suo battello appoggiato alla draglia vede per l'ultima volta la sua vita sul calpestio dell'acciaio.

Vede quella maestosità dell'ultimo vascello, come in un discorso mentale fra i due Essi si danno l'ultimo saluto, fuma stanco la sua ultima sigaretta anch'essa compagna inseparabile.

È arrivato il momento di scendere da quella passerella, sul suo groppone porterà con sé tanti ricordi, riaffioreranno nei momenti tristi nei pensieri.

Sa che quel legame col mare sarà eterno, porterà in sé tutto il bagaglio di emozioni che la sua Marina Militare ha saputo regalargli.

Il suo ultimo sguardo verso il passato, i suoi occhi intravedono il futuro, ma la sua mente, il suo cuore, la sua anima navigherà nei mari dell'infinito.

Il vecchio lupo di mare per quell'acciaio nei suoi ricordi ci sarà sempre, la sua impronta rimarrà immortale, il suo esempio narrato sarà da monito per chi vivrà quel mondo straordinario.

La tradizione di Lustru uomini della storia del mare proseguirà nelle giovani generazioni, ai posteri sempre l'arduo giudizio delle sue opere, anche la sirena s'aggrappa alla sponda nel salutare quel vecchio stanco, balene e delfini si riuniscono ammaliati da quell'essere, i gabbiani come narratori cureranno le gesta dell'uomo.

Quando il fato s'è compiuto raggiungerà Caronte e con quell'obolo lo porterà alla passerella dell'eternità, perché anche dopo quell'avventura continuerà nell'infinito.

PLAY

WITH US

I T I S A P L A Y



Regia Marina

award

NEVER ENDS

OUR PERMANENT AWARD

MORE 100 ACCREDITATE STATIONS

MORE 40 AWARDS

THREE STEPS

TOTAL FREE

EASY!

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI

WWW.ASSORADICOMARINAI.IT

In ricordo dei militari e civili italiani scomparsi in mare durante la seconda guerra mondiale

Torpediniera CLIO Parte Terza



8 maggio 1942

Il convoglietto effettua una sosta a Buerat, dov'è raggiunto dalle motosiluranti tedesche S 13 e S 15, provenienti da Bengasi per rinforzo alla scorta dalle sei del mattino dell'8 alle 2.15 del 9.

10 maggio 1942

Il convoglio arriva a Bengasi alle otto; nell'ultimo tratto della navigazione, ad ovest di Ras Tajunes, si unisce alla scorta anche il motodragamine tedesco R 16.

Già alle 10.30 la Clio ne riparte per scortare a Tripoli la piccola motonave frigorifera Amba Aradam.

12 maggio 1942

Le due navi arrivano a Tripoli alle otto.

17 maggio 1942

Alle 7.25 la Clio, salpata da Tripoli, va ad unirsi al convoglio «C», in navigazione da Napoli a Tripoli e formato dalla motonave Lerici e dalla torpediniera Perseo: si tratta di uno dei tre convogli diretti in Libia nell'ambito dell'operazio-

ne di traffico «Lero».

Alle 8.30, 70 miglia a sud di Capo Spartivento, il convoglio «C» si congiunge con i convogli «R» (motonave Mario Roselli e cacciatorpediniere Nicolò Zeno, provenienti da Brindisi) e «X» (motonave Nino Bixio e cacciatorpediniere Turbine, provenienti da Taranto), già unitisi in precedenza, formando un convoglio unico avente come caposcorta lo Zeno.

Tale convoglio procede sulla rotta a levante di Malta, fino alle 19.45: a quell'ora, giunte le navi a 80 miglia da Tripoli, il convoglio «C» (Clio, Lerici e Perseo) si separa nuovamente dagli altri (che sono diretti invece a Bengasi) e fa rotta per Tripoli.

18 maggio 1942

Clio, Lerici e Perseo entrano a Tripoli all'alba.

20 maggio 1942

La Clio (caposcorta) e la torpediniera Generale Carlo Montanari salpano da Tripoli per Bengasi alle 8.30, di scorta al piroscafo

tedesco Trapani ed alla nave cisterna italiana Alberto Fassio.

22 maggio 1942

Il convoglietto giunge a Bengasi alle undici.

25 maggio 1942

Alle 19 la Clio salpa da Bengasi per scortare a Tripoli il piroscafo tedesco Trapani e la nave cisterna Alberto Fassio.

26 maggio 1942

Alle 00.45 viene avvistato un sommergibile sulla rotta del convoglio; la Clio lo costringe ad immergersi e lo sottopone a caccia.

27 maggio 1942

Il convoglio arriva a Tripoli alle 12.30.

1° giugno 1942

Salpata da Sfax di scorta al piroscafo San Luigi, diretto a Palermo, alle 10.30 la Clio assume anche la scorta della nave cisterna Alberto Fassio, proveniente da Tripoli ed unitasi ad essa.

3 giugno 1942

Clio, Fassio e San Luigi arrivano a Palermo alle 9.15.

7 giugno 1942

La Clio e la gemella Castore lasciano Palermo alle 7.45 (9.45 per altra versione) scortando il piroscafo Numidia, carico di carbone, e la motonave cisterna Caucaso.

8 giugno 1942

Alle 17.25, al largo di Ras Iddah, le navi incontrano il convoglio «K» (motonavi Lerici, Rosolino Pilo e Reichenfels, cacciatorpediniere Vivaldi e Malocello, torpediniera Polluce, in navigazione da Napoli a Tripoli) dal quale si distacca la torpediniera Polluce, che assume il comando del convoglio «Numidia» come pianificato in precedenza.

11 giugno 1942

Il convoglio arriva a Tripoli all'una di notte.

27 giugno 1942

La Clio lascia Tripoli a mezzogiorno per scortare a Bengasi il piroscafo Tripolino e la piccola motonave frigorifera Amba Aradam.

29 giugno 1942

Il piccolo convoglio arriva a Bengasi alle 11.30.

2 luglio 1942

Alle sei del mattino la Clio riparte da Bengasi per scortare a Tobruk il piroscafo Petrarca.

3 luglio 1942

Clio e Petrarca arrivano a Tobruk alle 8.30.

6 luglio 1942

Alle 16 la Clio salpa da Tobruk per scortare a Bengasi il piroscafo tedesco Trapani.

8 luglio 1942

Clio e Trapani arrivano a Bengasi alle 7.30. Alle 13 la Clio (caposcorta) ne riparte insieme alla torpediniera Generale Antonio Cantore, per scortare a Tobruk la motonave tedesca Ankara.

9 luglio 1942

Clio, Cantore ed Ankara arrivano a Tobruk alle 10.30.

12 luglio 1942

La Clio viene inviata a cercare eventuali superstiti di un aereo da trasporto tedesco precipitato al largo del Peloponneso. Alle 2.40 viene probabilmente avvistata in posizione 37°00' N e 23°10' E dal sommergibile Zoea (che non è in grado di identificare esattamente la nave avvistata),

che s'immerge per evitarla.

22 luglio 1942

La Clio esce da Bengasi per andare a rinforzare la scorta del piroscafo tedesco Wachtfels, in arrivo da Napoli con la scorta del cacciatorpediniere Grecale (caposcorta) e delle torpediniere Pallade e Circe.

Il convoglio giunge a Bengasi alle 12.30, e subito dopo Clio e Circe si trasferiscono da Bengasi a Navarino, dove insieme alla gemella Polluce vanno a rinforzare la scorta (cacciatorpediniere Antonio Pigafetta, caposcorta, e Premuda) della motonave Rosolino Pilo, diretta a Bengasi con a bordo, tra l'altro, parte delle batterie costiere destinate alla difesa di Tobruk, riconquistata il mese precedente (convoglio «M»). Partita originariamente da Brindisi con la scorta dei soli Pigafetta e Premuda, la Pilo è stata dirottata a Navarino a seguito di alcuni attacchi aerei, scatenati dalle intercettazioni di "ULTRA", per poi ripartire con la scorta rinforzata dalle tre torpediniere. "ULTRA" continua ad intercettare e decifrare le comunicazioni relative al viaggio, riferendo la nuova rotta del convoglio alle 3.34.

23 luglio 1942

Dodici bombardieri Consolidated B-24 "Liberator" attaccano il convoglio al largo di Bengasi, ma non vi sono danni. Le navi arrivano a Bengasi alle 17.

24 luglio 1942

Alle 17.30 la Clio salpa da Bengasi per scortare a Tobruk, insieme alla cannoniera-cacciasommergibili Oriole, i piroscafi Tripolino e Pertusola.

26 luglio 1942

Il convoglio arriva a Tobruk alle 7.40.

30 luglio 1942

Clio e Circe salpano da Bengasi alle 8.30 scortando la motonave Lerici, diretta in Italia con tremila prigionieri.

31 luglio 1942

Alle 23 la Circe lascia la scorta del piccolo convoglio.

La Clio scorta la Lerici fino a Navarino, dove viene rilevata dal cacciatorpediniere Freccia.

Agosto 1942

Sottoposta ad un periodo di lavo-

ri di manutenzione.

26 settembre 1942

Alle 12.30 la Clio, la gemella Partenope ed il cacciatorpediniere Lampo salpano da Brindisi per scortare a Bengasi la motonave Francesco Barbaro, avente a bordo 175 militari, 21 carri armati, 151 tra automezzi e rimorchi, 547 tonnellate di nafta e carbone, 1217 tonnellate di munizioni e materiale d'artiglieria e 2334 tonnellate di materiali vari.

27 settembre 1942

Alle sette del mattino Clio, Partenope, Lampo e Barbaro si uniscono ad un altro gruppo, partito da Taranto e diretto anch'esso a Bengasi, formato dalla moderna motonave Unione (avente a bordo 3562 tonnellate di benzina e gasolio, 829 di munizioni e materiali vari e 192 tra automezzi e rimorchi) scortata dal cacciatorpediniere Giovanni Da Verrazzano (capitano di fregata Carlo Rossi, caposcorta) e dalle torpediniere Aretusa e Lince; i due gruppi formano così un unico convoglio (denominato appunto «Barbaro»), del quale è caposcorta il Da Verrazzano.

Procedendo a 14 nodi, il convoglio imbocca le rotte costiere della Grecia occidentale, ma fin dal mattino del 27 settembre inizia ad essere tallonato da velivoli da ricognizione nemici.

La loro presenza non è casuale: già il 26 settembre l'organizzazione britannica "ULTRA" ha intercettato e decifrato messaggi italiani dai quali ha potuto apprendere che «L'Unione partirà da Taranto alle 20.30 del 26 e la Barbaro da Brindisi alle 22.30 del 26, per riunirsi in mare alle 06.00 del 27 e procedere per Bengasi dove giungeranno alle 16.00 del 28». Ne è stato informato il sommergibile britannico P 35 (poi divenuto Umbra), al comando del tenente di vascello Stephen Lynch Conway Maydon. Alle 15.40 del 27 settembre il P 35 avvista un aereo che vola in cerchio ad otto miglia per 280° e, presumendo che si tratti di uno dei velivoli della scorta aerea del convoglio segnalato da "ULTRA", porta la velocità al massimo per portarsi in quella zona. Alle 16.02 il sommergibile avvista infatti il

convoglio, formato da due grossi mercantili scortati da cinque tra cacciatorpediniere e torpediniere più degli aerei, su rilevamento 285°. Alle 16.30 Maydon sceglie come bersaglio il mercantile più vicino, ossia la Barbaro; il comandante britannico stima rotta e velocità del convoglio come 150° e 14 nodi, e ritiene che vi siano sei tra cacciatorpediniere e torpediniere a scortarlo.

Alle 16.33, in posizione 37°04' N e 20°36' E (35 miglia a sud di Capo Marathia sull'isola di Zacinto, ed al largo di Cefalonia), il P 35 lancia quattro siluri verso la Barbaro, da una distanza compresa tra i 7300 e gli 8300 metri. I velivoli della scorta aerea avvistano le scie dei siluri dopo il lancio, e vi si avventano contro aprendo il fuoco con le mitragliatrici, nel tentativo di colpirli e farli esplodere prima che possano raggiungere il bersaglio; ma alle 16.40 uno di essi colpisce la Barbaro a prua, sul lato sinistro, a circa 60 miglia per 275° (ad ovest) da Navarino.

Sebbene gravemente danneggiata, la motonave rimane a galla, ed il caposcorta ordina al Lampo di prenderla a rimorchio e portarla a Navarino, ed a Clio e Partenope di dare la caccia al sommergibile attaccante, per poi assumere la scorta del gruppetto formato dal Lampo con la Barbaro a rimorchio. L'Unione, col resto della scorta, prosegue invece per la sua rotta.

Frattanto il P 35, dopo aver lanciato, è sceso in profondità, ha assunto rotta 300° ed ha fatto uno "scatto" a tutta forza per cinque minuti, allo scopo di allontanarsi dal convoglio prima che inizi la reazione della scorta.

Questa ha inizio alle 16.43, quando una bomba di profondità scoppia piuttosto vicina al sommergibile; quest'ultimo accosta allora per 270°, ma seguono altre bombe d'aereo, dieci in tutto, l'ultima delle quali alle 17.57. Alle 17.06, tra un attacco e l'altro, il P 35 ha modo di tornare a quota periscopica e di osservare il proprio bersaglio, che si trova ora su rilevamento 176°: la Barbaro è leggermente appoppata ed appare immobilizzata, con un cacciatorpediniere nei pressi;

si leva da essa parecchio fumo nero. Essendovi aerei tutt'intorno, Maydon scende a 15 metri ed assume rotta 200°, ed alle 17.13 inizia a ricaricare i tubi lanciasiluri per tentare un nuovo attacco. Alle 17.33, vedendo che dalla motonave non si leva più del fumo, il P 35 accosta per 240°, ma alle 17.34 ha inizio un pesante contrattacco da parte della scorta, che costringe il sommergibile a scendere a 60 metri ed a manovrare per sottrarsi alla caccia. Ne esce comunque di nuovo indenne, ed alle 17.52 rileva il bersaglio su rilevamento 155°, notando dopo cinque minuti che ci sono tre cacciatorpediniere o torpediniere in un raggio di 3660 metri (evidentemente Lampo, Partenope e Clio).

Alle 18.25 il P 35 torna a quota periscopica: avvistato un cacciatorpediniere o torpediniere a poppavia, distante 1370 metri, diretto verso di lui ed in avvicinamento, Maydon se ne torna a 60 metri. La nave italiana lancia undici bombe di profondità, che esplodono piuttosto vicine, arrecando alcuni lievi danni al P 35; alle 19.03 seguono altre sei bombe di profondità, esplose molto vicine al sommergibile, che tuttavia prosegue nella manovra di attacco. Alle 19.36 il battello britannico accosta per 250° per portarsi ad ovest prima di sferrare l'attacco, in modo da godere del vantaggio dato dalla luna che sorge; viene ultimato il ricaricamento dei tubi lanciasiluri. Alle 20.06 il P 35 riemerge nel punto 37°06' N e 20°28' E; la Barbaro appare ancora a galla ma sempre ferma, su rilevamento 070°, ad una distanza di circa quattro miglia. Tre tra cacciatorpediniere e torpediniere le girano intorno in cerchio, ad una distanza di un paio di miglia. Nelle due ore seguenti il P 35 si mantiene in contatto visivo col bersaglio, per attaccare col favore del buio una volta calata la notte, e riduce le distanze procedendo in superficie, per poi tornare ad immergersi alle 22.25. Cinque minuti dopo, in posizione 37°09' N e 20°27' E, il sommergibile lancia due siluri contro l'immobile Barbaro da una distanza compresa tra i 5500 ed i 7300 metri, per poi scendere su-

bito dopo a 36 metri di profondità, mettendo tutta la barra a dritta.

Maydon avverte un'esplosione dopo dieci minuti, molto più tardi di quanto da lui calcolato in base alla distanza stimata: in realtà, questa volta nessun siluro è giunto a segno.

Alle 23.10 il P 35 avvista quattro navi sui rilevamenti compresi 079°, 073°, 067° e 061°, l'ultima delle quali (rilevamento 061°) è la Barbaro. Maydon fa ricaricare gli altri due tubi lanciasiluri.

28 settembre 1942

Alle 00.34 il P 35 assume rotta 360°, allo scopo di portarsi nuovamente in posizione favorevole rispetto alla luna; alle 00.45 avvista due cacciatorpediniere o torpediniere su rilevamenti 044° e 058°, e cinque minuti dopo riemerge in posizione 37°07' N e 20°21' E. La motonave italiana appare ancora a galla, ma avvolta da un "velo" di fumo, con le navi scorta che continuano a girarle intorno. Il P 35 si trattiene in zona, senza per il momento lanciare nuovi attacchi. Nonostante il fallimento del secondo attacco del P 35, gli sforzi del Lampo per rimorchiare la Barbaro a Navarino non sono comunque coronati da successo: l'incendio scoppiato a bordo della motonave dopo il primo siluramento, infatti, si rivela incontenibile, ed alle 4.41 del 28 settembre le fiamme raggiungono le munizioni che facevano parte del carico (altra versione parla di un'esplosione verificatasi durante la notte all'interno della stiva colpita dal siluro ed incendiata), e la Francesco Barbaro esplode ed affonda punto approssimato 37°15' N e 19°55' E, una cinquantina di miglia a sudovest di Capo Marathia nell'isola di Zacinto. Su un totale di 278 uomini, tra equipaggio e militari di passaggio, imbarcati sulla Francesco Barbaro, le vittime sono 30; la Clio ha recuperato 125 superstiti, il Lampo altri 123. Alle 10.30 dello stesso 28 settembre Clio, Partenope e Lampo arrivano a Navarino, e vi sbarcano i naufraghi della Barbaro. Clio e Partenope ripartono poi per andare incontro all'Unione che, silurata da aereo alcune ore prima, sta arrancando



La Clio con colorazione mimetica (foto A. Gunetti, tratta da "Marinai in guerra" di Guido Alfano)

verso quel porto a rimorchio del Da Verrazzano.

29 settembre 1942

Clio, Partenope, Lince, Aretusa, Unione e Da Verrazzano arrivano a Navarino alle 7.40.

30 settembre 1942

Alle 18.10 Clio, Partenope, Aretusa e Lampo (caposcorta) lasciano Bengasi per scortare a Brindisi, via Navarino, le motonavi Ravello e Monginevro.

1° ottobre 1942

A mezzogiorno, il convoglio si divide: Clio, Lampo e Monginevro fanno rotta per Navarino, mentre Partenope, Ravello ed Aretusa dirigono verso il Pireo.

Alle 17.40 il gruppo che comprende la Clio viene attaccato da nove bombardieri, ma nessuna unità subisce danni; le navi arrivano a Navarino quattro ore più tardi.

12 ottobre 1942

La Clio (tenente di vascello Ugo Tonani), i cacciatorpediniere Folgore (capitano di corvetta Renato D'Elia) e Nicoloso Da Recco (caposcorta, capitano di vascello Aldo Cocchia) e la moderna torpediniera di scorta Ardito (tenente di vascello Emanuele Corsanego) salpano da Brindisi alle 20 diretti a Bengasi, scortando la motonave D'Annunzio.

13 ottobre 1942

Alle 7, al largo di Corfù, si uniscono al convoglio la motonave Foscolo, il cacciatorpediniere

Lampo (capitano di corvetta Antonio Cuzzaniti) e la torpediniera Partenope (capitano di corvetta Pasquale Senese); caposcorta è sempre il Da Recco. Nonostante un temporale in corso, i velivoli della scorta aerea raggiungono il convoglio, che procede a 14 nodi (per altra fonte, a 15: Foscolo e D'Annunzio, moderne unità della nuova classe "Poeti", sono infatti tra le più veloci navi da carico della Marina Mercantile italiana), sin dalle prime luci dell'alba, rimanendo poi sul suo cielo per tutto il giorno.

Durante il pomeriggio il sommergibile britannico Porpoise (tenente di vascello Leslie William Abel Bennington) viene informato della presenza di un convoglio di due navi mercantili, scortate da sei cacciatorpediniere, in posizione 38°14' N e 19°35' E, con rotta 180° e velocità 15 nodi: si tratta del convoglio di cui fa parte la Clio. Il Porpoise sembra trovarsi in posizione perfetta per intercettare il convoglio, ma non avvista nulla all'infuori di alcuni aerei: le navi italiane, infatti, passano un po' più ad est di quanto previsto dai britannici.

Alle 21.58 si accende un bengala, lontano sulla dritta, e si sente rumore di aerei; pertanto viene dato l'allarme e tutte le navi iniziano ad emettere cortine nebbiogene. Alle 22 un aereo sgancia due bombe che cadono tra il Folgore (che si trova a poppavia

del convoglio) e le motonavi (che sono disposte in linea di fronte); alle 23.07 si sente ancora rumore di aerei ed alle 23.30 si accendono tre nuovi bengala, sempre lontani e sulla dritta.

Alle 23.56 un aereo sgancia due bombe di piccolo calibro, che cadono cinque metri al traverso a sinistra del Folgore; le schegge delle bombe investono la nave, arrecandole modesti danni e ferendo non gravemente cinque serventi del complesso poppiere da 120 mm. Al tempo stesso, il Folgore avvista due aerei a circa 200 metri di quota ed apre il fuoco contro di essi, imitato dalle altre navi che procedono a poppa del convoglio.

14 ottobre 1942

Alle 00.30, quando il convoglio si trova a cento miglia da Bengasi, cessa l'allarme e si smette di emettere nebbia, dato che non si sentono più rumori di aerei da mezz'ora. Nessuna nave è stata colpita e nessuna, a parte il Folgore, ha subito alcun danno, grazie alla violenta reazione contraerea delle navi di scorta, che hanno disorientato i piloti nemici. Il caposcorta Cocchia del Da Recco riterrà che più che un vero e proprio attacco aereo si sia trattato di qualche aereo di passaggio che ha trovato per caso il convoglio e vi ha sganciato contro le bombe che aveva. Il convoglio giunge a Bengasi alle 13.30.

Dopo appena mezz'ora, non appena le motonavi sono entrate in porto, Clio, Da Recco (caposcora), Folgore, Lampo, Ardito e Partenope ne ripartono scortando la motonave italiana Sestriere e la tedesca Ruhr, scariche, uscite da Bengasi incrociandosi con Foscolo e D'Annunzio in arrivo.

16 ottobre 1942

Nel pomeriggio l'Ardito subisce un'avaria e deve lasciare il convoglio, dirigendo per Argostoli; la Clio la scorta fino a tale porto, dove arriva alle 15.20.

20 ottobre 1942

La Clio e la moderna torpediniere di scorta Animoso scortano da Taranto a Patrasso la nave cisterna Giorgio.

4 novembre 1942

Clio, Animoso ed i cacciatorpediniere Maestrale (caposcora), Grecale, Velite, Alfredo Oriani e Vincenzo Gioberti salpano da Napoli alle 17 per scortare a Tripoli il piroscafo Veloce e le motonavi Giulia e Chisone. Grecale e Gioberti, oltre a far parte della scorta, sono anche in missione di trasporto di 52 tonnellate di munizioni.

5 novembre 1942

Alle dieci del mattino un sommergibile attacca il convoglio, ma l'attacco è sventato dalla scorta. Alle 19.40 inizia una serie di pesanti attacchi aerei, che si protrarranno fino all'una di notte del 6, sempre senza causare danni.

7 novembre 1942

L'Animoso lascia la scorta del convoglio alle otto del mattino; le altre navi arrivano a Tripoli alle 18.15.

Si tratta di uno degli ultimi convogli a raggiungere la Libia senza subire perdite.

10 novembre 1942

Clio e Calliope salpano da Trapani alle quattro del mattino per trasferirsi a Napoli, dove giungono alle 18. Durante la navigazione effettuano esercitazioni di tiro e ricerca antisommergibili.

11 novembre 1942

Clio, Maestrale (caposcora), Grecale, Oriani e Gioberti salpano da Napoli alle 16, per scortare a Biserta la motonave Caterina Costa e l'incrociatore ausiliario Città di Napoli.

12 novembre 1942

Il convoglio giunge a Biserta alle 16.

13 novembre 1942

Alle 10.23 la Clio salpa da Biserta per scortare a Palermo la motonave Città di Napoli.

Alle 11.25 il sommergibile britannico P 48 (tenente di vascello Michael Elliot Faber) avvista Città di Napoli (di cui valuta la stazza in 7000 tsl) e Clio (identificata come un cacciatorpediniere) su rilevamento 197°, ed alle 11.50, in posizione 37°23' N e 10°00' E (una decina di miglia a nord-est di Biserta), lancia tre siluri contro la Città di Napoli da 5000 metri di distanza. I siluri non vanno a segno, e le navi italiane non si accorgono neanche di essere state attaccate.

14? novembre 1942

Le due navi arrivano a Napoli (?) alle 23.06.

15 novembre 1942

Clio (caposcora, tenente di vascello Ugo Tonani) e Calliope (tenente di vascello Marcello Giudici) salpano da Palermo per Biserta alle 8.30, scortando il piroscafo tedesco Menes e la piccola motocisterna italiana Labor. Verso mezzanotte la Clio perde di vista Labor e Calliope, a causa di continui piovaschi che limitano fortemente la visibilità; c'è anche mare molto mosso, che ostacola la navigazione, causando forte rollio e beccheggio.

16 novembre 1942

Alle due di notte la Calliope deve lasciare la scorta del piccolo convoglio in seguito ad un'avaria all'impianto elettrico; la Labor prosegue da sola, raggiungendo Biserta sei ore più tardi. Clio e Menes, per ordine di Supermarina, invertono la rotta e la percorrono a ritroso per cinque ore, per poi dirigere nuovamente verso Biserta.

Alle 8.55 il sommergibile britannico P 247 (poi Saracen; tenente di vascello Michael Geoffrey Rawson Lumby) avvista in posizione 37°30' N e 10°40' E Clio (che identifica come un cacciatorpediniere) e Menes (di cui stima la stazza in 4000-5000 tsl) su rilevamento 110°, da 2300 metri di distanza. Lumby apprezza la velocità delle navi come 9 nodi,

la rotta come 240°; alle 9.07 lancia tre siluri da 1370 metri, ma il Menes avvista le scie di due delle armi ed apre il fuoco contro il periscopio del sommergibile con una delle sue mitragliere contraeree da 20 mm, evitando i siluri e manovrando per speronare l'attaccante. La Clio lancia poi alcune bombe di profondità (nove, secondo il rapporto del P 247) a scopo intimidatorio. (Fonti italiane indicano l'orario dell'attacco come le 9.15, la posizione come 37°40' N e 10°40' E, a nord del golfo di Tunisi e 36 miglia a nord di Capo Bon).

Alle 10.22 un altro sommergibile britannico, il P 221 (poi Parthian; tenente di vascello Michael Frederic Roberts Ainslie), avverte rumori di motrici navali su rilevamento 030° e si porta a quota periscopica per vedere di che si tratti, avvistando il Menes (di cui stima la stazza in 5000 tsl) e la Clio (identificata come un cacciatorpediniere classe Dardo, che precede il piroscafo di un migliaio di metri) insieme a due idrovoltanti CANT Z. 506. Alle 10.42 il battello britannico lancia quattro siluri; benché Ainslie abbia annotato nel giornale di bordo di aver "osservato" due siluri colpire, in realtà nessuna delle armi va a segno. La Clio avvista le scie di tre siluri ed alle 10.51 contrattacca lanciando tre bombe di profondità - due delle quali esplodono vicine al sommergibile, che non subisce danni - prima di riunirsi al Menes.

(L'orario indicato da parte delle fonti italiane sono le 10.45, la posizione come 38°03' N e 11°51' E, a nord-est di Marettimo e 35 miglia a nord-ovest di Capo Bon). Clio e Menes, raggiunte nel pomeriggio dalla Climene in rinforzo alla scorta, entrano a Biserta alle 16.45.

Alle 20 la Clio riparte da Biserta per scortare a Palermo la motonave Città di Napoli.

17 novembre 1942

Alle 6.40 il sommergibile britannico P 37 (poi divenuto Unbending, tenente di vascello Edward Talbot Stanley), in pattugliamento a nord di Capo San Vito siculo, avvista in posizione 38°27' N e 12°43' E il convoglio formato

da Clio e Città di Napoli (di cui Stanley sovrastima sensibilmente la stazza in 10.000 tsl). Alle 7.01 il sommergibile lancia quattro siluri da 1370 metri di distanza contro il Città di Napoli, ma la motonave evita le armi con la manovra (l'orario dell'attacco è indicato dalle fonti italiane nelle 7.30). Clio e Città di Napoli arrivano a Palermo alle 10.30.

1° dicembre 1942

Alle dieci (o 10.15) del mattino la Clio (temporaneamente al comando del comandante in seconda, tenente di vascello Vito Asaro, essendo il comandante titolare ammalato) salpa da Palermo insieme ai cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco (capitano di vascello Aldo Cocchia, caposcorata), Folgore (capitano di corvetta Ener Bettica) e Camicia Nera (capitano di fregata Adriano Foscari) ed alla torpediniera Procione (al comando del capitano di corvetta Renato Torchiana) per scortare a Biserta il convoglio «H». Quest'ultimo è inizialmente composto da tre bastimenti, i trasporti truppe Aventino e Puccini ed il piccolo trasporto militare tedesco KT 1, ma prima di imboccare la rotta del Canale di Sicilia il convoglio passa davanti a Trapani, da dove esce, alle 15.30, il traghetto requisito Aspromonte, che due ore più tardi si aggrega ad esso come prestabilito (per altra fonte, ciò sarebbe avvenuto alle 20). Il convoglio trasporta complessivamente 1766 tra ufficiali e soldati in prevalenza della 1a Divisione Fanteria «Superga» (equamente distribuiti su Aventino e Puccini), 698 tonnellate di rifornimenti (di cui 120 di munizioni, il tutto sul KT 1), dodici pezzi da 88 mm con le relative dotazioni, 32 veicoli e quattro carri armati. Il convoglio «H» non è l'unico in mare quella notte: altri tre convogli si trovano in navigazione nel Canale di Sicilia. Il «B», con cinque mercantili (piroscafi Arlesiana, Achille Lauro, Campania, Menes e Lisboa) e cinque navi scorta (le torpediniere Sirio, Groppo, Orione, Pallade ed Uragano) è diretto da Napoli verso la Tunisia, il «C» con tre trasporti (piroscafi Chisone e Veloce e cisterna militare Devoli) e quattro

torpediniere per la scorta (Lupo, Ardente, Aretusa e Sagittario) procede da Napoli verso Tripoli, ed il «G» (nave cisterna Giorgio scortata dal cacciatorpediniere Lampo e dalla torpediniera Climene) è in rotta da Palermo a Tunisi. I convogli «G» e «H», partiti a poca distanza temporale l'uno dall'altro, rimarranno in contatto per buona parte della traversata del Canale di Sicilia. I comandi britannici sono a conoscenza di questi movimenti, e si sono preparati a contrastarli: se fino a questo momento il traffico con la Tunisia non è stato granché disturbato – perché gli Alleati hanno preferito concentrarsi sulla distruzione degli ultimi convogli diretti in Libia e necessitavano di tempo per riorganizzare le loro forze nel Nordafrica francese appena occupato –, la situazione è ora giunta ad una svolta. A Bona, in Algeria, è stata costituita una forza navale leggera incaricata, come la Forza K aveva fatto un anno prima, di compiere scorriere ai danni dei convogli italiani: la Forza Q. Questa formazione è composta da tre incrociatori leggeri, l'Aurora (nave di bandiera del viceammiraglio Cecil Halliday Jepson Harcourt) che proprio della Forza K è un reduce (il suo comandante, capitano di vascello William Gladstone Agnew, era stato il comandante della Forza K nel 1941), il Sirius (capitano di vascello Patrick William Beresford Brooking) e l'Argonaut (capitano di vascello Eric William Longley Longley-Cook), e da due cacciatorpediniere, il Quiberon (della Marina australiana, al comando del capitano di fregata Hugh Walters Shelley Browning) ed il Quentin (capitano di corvetta Allan Herbert Percy Noble). Nel pomeriggio del 1° dicembre si susseguono gli avvistamenti dei convogli italiani da parte dei ricognitori britannici: dapprima il «B», alle 14.40, indi il «C», alle 15, poi il «G» un quarto d'ora dopo. L'unico convoglio a non essere ancora stato avvistato al momento della partenza della Forza Q – le 17.30; per altra fonte, le 17.05 o le 19 – è proprio quello che ne cadrà vittima, l'«H»: esso viene difatti avvistato solo alle 20.15.

Ad ogni modo, i britannici dispongono di mezzi anche migliori per sapere se e quali convogli italiani siano in mare: già il 29 novembre "ULTRA" ha decrittato messaggi italiani che rivelano che Puccini, Aventino, KT 1, Giorgio ed Anna Maria Gualdi (quest'ultimo rimasto poi in porto per avaria) dovevano partire da Palermo alle 6.30 del 1° dicembre, i primi tre diretti a Biserta e gli ultimi due a Tunisi, dopo che la loro partenza era stata ritardata di 24 ore; e che al largo di Trapani si sarebbe unito a loro l'Aspromonte, dopo di che avrebbero imboccato il canale di Sicilia alla velocità di 9 nodi. Nel riferire tali informazioni ai comandi delle forze britanniche nel Mediterraneo, l'Operational Intelligence Centre dell'Ammiraglio britannico ha anche suggerito quale strumento sarebbe più idoneo per l'intercettazione del convoglio: la Forza Q. Il 1° dicembre "ULTRA" ha poi fatto avere ai comandi britannici maggiori particolari sui convogli «G» e «H». Dopo aver lasciato Bona, le navi di Harcourt assumono la velocità di 27 nodi, dirigendo verso il banco di Skerki, presso la costa tunisina: lì dovranno passare i convogli diretti in Tunisia. Basandosi sulle informazioni che aveva a disposizione, Harcourt pensa di poter intercettare i convogli «G» e «H», che devono navigare piuttosto vicini; quindi predispone la navigazione in modo da raggiungerli ed attaccarli di sorpresa verso mezzanotte, con l'ausilio del radar. Anche Supermarina ha contezza, almeno in parte, degli avvenimenti in corso: sin dal 30 novembre (quando i convogli «B» e «C» sono stati avvistati a sud-ovest di Napoli, verso le 23), tutti i segnali di scoperta dei ricognitori britannici sono stati intercettati; e com'è pratica comune, una volta decifrati Supermarina li ha ritrasmessi all'aria, così che i convogli in mare sappiano di essere stati avvistati, e dunque possano prendere i provvedimenti del caso. La sera del 30 novembre, inoltre, ricognitori dell'Asse hanno avvistato forze leggere avversarie nel porto di Bona. Supermarina, intuendo correttamente che tali forze sono

destinate all'impiego contro i convogli (si valuta che la distanza tra Bona e l'area di passaggio dei convogli «B» e «H» nella notte tra l'1 ed il 2 dicembre sarebbe percorribile in sei ore, se le navi britanniche mantenessero una velocità attorno ai 30 nodi), chiede che al tramonto del 1° dicembre venga effettuata una nuova ricognizione sul porto di Bona.

Un aereo della Luftwaffe, accompagnato da un velivolo della Regia Aeronautica, viene infatti inviato, ma nessuno dei due fa ritorno. Dopo insistenti richieste di Supermarina, l'Ufficio di collegamento con il Comando in Capo delle forze tedesche in Italia, Maricolleg Frascati, riferisce del mancato rientro dei due aerei, spiegando che probabilmente sono stati entrambi abbattuti.

L'arrivo dei rifornimenti trasportati dai quattro convogli atteso con grande urgenza, e non è pensabile di rimandare l'operazione soltanto perché sono state avvistate in porto forze navali nemiche. Nel Canale di Sicilia, in quel momento, si trova in navigazione la X Squadriglia Cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Ascari) che ha appena ultimato una missione di posa di mine; essendo il convoglio «H» più veloce e dotato di scorta più potente del convoglio «B», ed in considerazione del fatto che alla mezzanotte del 1° dicembre il convoglio «H» dovrebbe già godere della "protezione" dei bassi fondali del banco Keith (situato sei miglia a nord del banco Skerki, presenta scogli affioranti e fondali che in alcuni punti non superano i 7-8 metri) e dei tratti già posati dello sbarramento di mine in corso di realizzazione, Supermarina decide alle 19.35 di inviare i tre cacciatorpediniere a rinforzare la scorta del convoglio «B» e non quella del convoglio «H».

Alle 22.40, un altro aereo della Luftwaffe avvista per caso a nord di Biserta un gruppo di cinque navi da guerra di medio tonnellaggio e tipologia imprecisata, aventi rotta stimata 90° (sbaglia di poco, quella reale è 104°) ed alta velocità, in posizione poi rivelatasi quasi esatta: si tratta della Forza Q. La radio dell'aereo è però in avaria, così che l'avvista-

mento può essere riferito a Supermarina (mediante comunicazione telefonica di Superareo, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica) soltanto dopo l'atterraggio, alle 23.30. Poco dopo, Supermarina viene informata anche dell'intercettazione di un messaggio diretto ai bengalieri britannici con la richiesta di smettere di illuminare il convoglio: altro segno che il nemico è vicino. Alle 23.40 viene lanciato ai convogli il segnale di scoperta di questa forza navale. Supermarina, intanto, valuta l'evolversi della situazione: il convoglio «C», unico diretto a Tripoli anziché in Tunisia, è troppo lontano dalla posizione della forza avvistata perché questa costituisca un pericolo (infatti ad attaccarlo saranno inviati aerei e la Forza K da Malta); quanto al convoglio «G», esso non può più essere minacciato, perché la minaccia nei suoi confronti si è già manifestata con successo: alle 21.56, la Giorgio è stata colpita ed incendiata da un aerosilurante. In quel momento la Climene la sta rimorchiando verso Trapani.

I convogli a rischio sono quindi il «B» e l'«H», e specialmente quest'ultimo, dato che si trova in posizione più avanzata, e la sua rotta lo porterebbe con maggior probabilità ad incontrare le navi britanniche. L'ora a cui questo avverrebbe viene stimata, con notevole precisione, tra le 00.10 e le 00.30 del 2 dicembre. Si pondera la possibilità di far tornare indietro i due convogli: per il «B» è possibile, anche se non viene ordinato, preferendo lasciare che sia il caposcorta a decidere (avendo ricevuto il segnale di scoperta delle 23.40 ed un altro inviato dal Da Recco alle 00.30, ha abbastanza elementi per poter decidere: e infatti decide a mezzanotte di tornare indietro, dirigendo prima per Palermo e poi per Trapani); per l'«H», invece, sembra già troppo tardi. Gli ordini di dirottamento dei convogli vengono di solito eseguiti solo 30-45 minuti dopo essere stati impartiti, a causa dei tempi necessari alla trasmissione e ricezione degli ordini, ed all'esecuzione delle manovre; di conseguenza, un ordine che il convoglio «H» invertisse la rotta

farebbe sì che la Forza Q lo raggiunga proprio mentre è in corso la manovra di inversione della rotta, proprio in un momento di massimo disordine, in cui il convoglio sarebbe preda più facile. Dovendo rischiare in ogni caso, si preferisce che il convoglio prosegua almeno in formazione corretta e quindi non vengono ordinati cambiamenti di rotta.

La formazione è così articolata: i mercantili procedono su due colonne parallele, formando i quattro vertici di un quadrato di lato 800 metri; la colonna di dritta è costituita da Puccini (in testa) e KT 1 (in coda), quella di sinistra da Aventino (in testa) ed Aspromonte (in coda). Sui lati, alla stessa altezza dei mercantili di coda ed a 1500 metri di distanza da essi, ci sono sulla dritta il Camicia Nera e sulla sinistra la Clio; a proravia dritta della Puccini, a 1700 metri di distanza, si trova la Procione, ed a proravia sinistra dell'Aventino, ad eguale distanza, il Da Recco, che precede quindi la Clio di 1600 metri (Procione e Da Recco procedono in testa al convoglio per difesa antisommergibili, perché dotati di ecogoniometro). Il Folgore procede in coda al convoglio, a mille metri a poppavia di Aspromonte e KT 1, equidistante dalle due navi. La velocità del convoglio è di dieci nodi, la rotta di 245° (suddest). Prima di salpare, il caposcorta Cocchia ha diramato un ordine d'operazione che prevede che in caso di attacco da parte di navi nemiche la scorta le attaccherà, impegnandole a fondo e coprendo con cortine nebbiogene i mercantili, che dovranno allontanarsi più rapidamente possibile; sono esentati dal contrattacco il Folgore e la Clio, che dovranno invece restare assieme ai trasporti («Le siluranti di scorta attaccheranno il nemico impegnandolo a fondo e coprendo il convoglio con nebbia. Le unità mercantili assumeranno, anche senza ordini, la rotta di più rapido allontanamento cercando di coprirsi con nebbia. FOLGORE e CLIO resteranno col convoglio»). Il 30 novembre, inoltre, Cocchia ha convocato in riunione a bordo del Da Recco i comandanti e gli ufficiali radio di tutte le navi del convoglio,

mercantili e militari (nessuno dei comandanti delle siluranti ha precedentemente navigato in convoglio con Cocchia), impartendo ulteriori disposizioni sul da farsi in caso di minaccia aerea o di sommergibili, sulle formazioni da assumere e sui segnali da scambiare, e precisando che dopo mezzanotte le siluranti dovranno essere pronte a sviluppare la massima velocità e che in caso di avvistamento di navi di superficie nemiche Procione, Da Recco e Camicia Nera dovranno andare all'attacco immediatamente, senza aspettare ordini (in quanto il caposcorta avrebbe anche potuto essere colpito per primo od avere problemi di comunicazione) e combattendo ad oltranza, mentre i mercantili dovranno subito assumere la rotta di allontanamento più rapida, scortati da Clio e Folgore ed occultati dalle cortine fumogene delle torpediniere. Le disposizioni del caposcorta, impartite a voce, sono state poi messe anche per iscritto.

Quando scende il buio della sera, l'orizzonte è coperto da un po' di foschia, e la luna è nascosta da fitti banchi di nuvole. Il mare è calmo.

Poco dopo le otto di sera del 1° dicembre compaiono i primi aerei avversari, che per le quattro ore successive continuano a sorvolare il convoglio illuminandolo, ma senza portare a fondo i loro attacchi. Nel frattempo, a scopo difensivo, la distanza tra le colonne dei mercantili è stata raddoppiata, mentre quella tra i mercantili e le navi scorta è stata ridotta, così che queste ultime possano più agevolmente coprire i trasporti con cortine di nebbia. Già dalle 20 il Folgore informa il caposcorta della presenza in zona di alcuni radar (rilevati dal suo apparato «Metox»), appartenenti agli aerei nemici. Le navi della scorta iniziano ad emettere cortine fumogene, e dalle 20.30 iniziano a piovere i primi bengala. Da lì in poi la luminaria non si spegne più, fin dopo mezzanotte; bengala continuano ad accendersi anche a gruppi di 4-5-6 ai lati del convoglio, mentre il Folgore continua a rilevare le emissioni di numerosi radar attorno ad esso.

Anche un sommergibile tenta di attaccare il convoglio, della cui presenza è stato informato: il Seraph (tenente di vascello Norman Limbury Auchinleck Jewell) avvista le navi italiane alle 21.55 e si avvicina per attaccare, ma alle 23.39 uno dei bengala che vengono continuamente lanciati da aerei alleati cade proprio dietro il sommergibile; vedendo uno dei cacciatorpediniere della scorta avvicinarsi ad alta velocità, Jewell crede d'essere stato avvistato e s'immerge alle 23.43. Il cacciatorpediniere passa nei suoi pressi, poi si riunisce al convoglio.

Alle 23.01 il Da Recco riceve un messaggio di Supermarina con le disposizioni per il pilotaggio che le torpediniere della scorta dovranno effettuare nelle vicinanze del porto di destinazione. Alle 23.30, sulla base di un messaggio di Supermarina che ordina di mandare una torpediniera ad effettuare dragaggio a proravia del convoglio, il caposcorta Cocchia destina la Procione a questo compito, ordinandole di portarsi "bene di prora".

Alle 23.40 il caposcorta Cocchia riceve il segnale di scoperta della Forza Q trasmesso da Supermarina.

2 dicembre 1942

Alle 00.01 Cocchia chiede ordini a Supermarina, ma subito dopo decide autonomamente di far spostare il convoglio di tre miglia verso sud; non di più, perché sa che in zona ci sono vasti campi minati, ma non ne conosce la precisa ubicazione. A tale scopo, alle 00.05 ordina a tutte le navi di accostare di 90° a un tempo sulla sinistra (così assumendo rotta 150°, verso sud-sud-est); poi, alle 00.17, dà ordine di accostare a un tempo sulla dritta per riassumere la rotta 245°.

Questi ordini, tuttavia (insieme a quello alla Procione di portarsi a proravia del convoglio), hanno l'involontario effetto di scompaginare la formazione del convoglio: la Puccini non riceve il secondo ordine (delle 00.17) a causa della sua radio malfunzionante, e prosegue sulla sua rotta, speronando l'Aspromonte; nessuna delle due navi riporta danni gravi, ma entrambe si fermano e rimangono

no indietro, la Puccini traversata rispetto alla rotta 245°, l'Aspromonte scaduto a sudest del convoglio. Per giunta il KT 1, che è sprovvisto di radio ed ha l'ordine di seguire la Puccini ed imitarla nelle manovre, viene perso di vista dopo le 00.05: perde il contatto col convoglio e, non sapendo cosa fare, prosegue da solo nella notte.

Nel frattempo, a mezzanotte, il Seraph è riemerso. Alle 00.07, in posizione 37°42' N e 11°03' E, il sommergibile lancia tre siluri da 4570 metri, dai tubi prodieri, contro il mercantile di testa; Jewell avrebbe voluto lanciarne sei, ma vede che i primi due hanno corsa irregolare e decide quindi di interrompere la salva.

I siluri non vanno a segno, anche se le navi del convoglio avvertono due esplosioni subacquee poco prima della collisione tra Aspromonte e Puccini: a bordo si crede si tratti di bombe.

Limbury s'immerge per sfuggire alla reazione della scorta; quando più tardi riemergerà, vedrà una nave in fiamme e crederà di aver colpito, senza sapere che in realtà la Forza Q è già passata all'attacco. Dopo la collisione, il Folgore si avvicina alla Puccini per segnalargli la rotta da assumere, mentre la Clio viene inviata ad assistere l'Aspromonte, il cui comandante ha comunicato di poter proseguire la navigazione (Aldo Cocchia, nelle sue memorie, afferma invece di aver ordinato alla Clio di assistere in particolare la Puccini, essendo questa rimasta danneggiata nella collisione, ma sembra probabile un errore); le quattro navi formano un unico gruppetto piuttosto compatto, a proravia del quale, a circa 6 km di distanza, si trova il Da Recco. Alle 00.34 l'Aspromonte comunica alla Clio di poter proseguire, ed un minuto dopo la torpediniera si viene a trovare sulla sinistra ed a poppavia dell'Aventino, che forma la colonna sinistra del convoglio, con rotta 245°. L'Aventino - unico mercantile ad aver eseguito correttamente e senza incidenti la manovra -, per l'appunto, segue il Da Recco a meno di un chilometro; la Procione, che sta per mettere a mare i paramine (divergenti), si trova

in quel momento circa 2000-3000 metri a proravia del Da Recco, verso nordovest. Il Camicia Nera è a metà strada tra l'Aventino ed il grosso del convoglio, mentre il KT 1 si trova circa 3,5 miglia a nordovest del Da Recco. (Secondo fonti britanniche, il Da Recco, che procedeva su rotta ovest-sud-ovest, si trovava alla testa di una sorta di malridotta "colonna" composta da Aventino, Aspromonte e Clio, mentre Puccini e Folgore lo seguivano in linea di fronte a circa 6 km di distanza, in linea di fronte, con rotta sud-sud-ovest. Quando la Forza Q attaccò, con rotta 45°, il Da Recco si trovava al suo traverso ma in posizione più arretrata rispetto alla Procione, seguito a breve distanza da Aventino, Clio ed Aspromonte, tutti con rotta 45°, mentre Folgore e Puccini erano un po' più indietro, con rotta 190° circa). E proprio in questo momento di confusione, confermando le peggiori previsioni di Supermarina, arriva la Forza Q. Le navi britanniche procedono in linea di fila a 20 nodi: nell'ordine l'Aurora, il Sirius, l'Argonaut, il Quiberon e per ultimo il Quentin. Alle 00.21 il radar dell'Aurora rileva le navi del convoglio «H», mentre alle 00.30 il Da Recco chiede ordini a Supermarina in base all'avvistamento delle 22.40. Solo a questo punto Supermarina si rende conto che il convoglio è in ritardo rispetto alle sue stime, ma ormai è tardi per fare qualcosa. Il Folgore rileva col suo «Metox» le emissioni del radar dell'Aurora. Il KT 1, procedendo da solo nell'oscurità, finisce con l'imbarcarsi per primo proprio nella Forza Q: alle 00.37 l'Aurora ed il Sirius aprono il fuoco da soli 1700 metri contro la piccola nave tedesca, che viene subito colpita ed affonda nel giro di tre minuti, senza sopravvissuti. La Forza Q dà poi inizio ad una lenta accostata sulla dritta, passando di poppa al KT 1 in affondamento, dopo di che (tra le 00.45 e le 00.50) intraprende un'ancora più lenta accostata sulla sinistra ed all'1.04 assume rotta per nordest, avvolgendo l'intero convoglio da sud.

Alle 00.38, subito dopo che la Forza Q ha aperto il fuoco contro il KT 1, il caposcorta Cocchia trasmette via radio ad oltrecorte a tutte le sue unità l'ordine: «Andate all'attacco»; l'ordine non è più rivolto solo a Procione e Camicia Nera (oltre che al Da Recco stesso), ma anche a Folgore e Clio: la forza attaccante è infatti di entità tale che si rende necessario impiegare tutte le siluranti a disposizione per il contrattacco. Ai mercantili, contestualmente, Cocchia ordina di invertire la rotta verso nord. La Forza Q, con percorso curvilineo, "avvolge" progressivamente tutto il convoglio (eccetto Procione e Da Recco), vomitando ferro e fuoco contro ogni nave che incontra. Dopo il KT 1, primo ad essere affondato è l'Aventino: cannoneggiato dall'Aurora e dall'Argonaut e silurato da quest'ultimo o dal Sirius, affonda alle 00.55, trascinando con sé quasi un migliaio di uomini. La Procione, che ha ricevuto l'ordine di contrattacco alle 00.40, perde parecchio tempo per tagliare i cavi dei paramine, e quando alle 00.53 manovra per andare all'attacco silurante viene ripetutamente colpita, subendo seri danni che la costringono a ritirarsi (arrancherà poi faticosamente fino a La Goletta). Il Camicia Nera compie due attacchi siluranti alle 00.43 ed alle 00.45, senza successo, venendo infruttuosamente cannoneggiato all'1.07 per poi ripiegare all'1.14. La Puccini, cannoneggiata da tutte e cinque le navi della Forza Q, viene immobilizzata all'1.08 ed abbandonata dall'equipaggio e dalle truppe imbarcate, che periscono in mare a centinaia. Rimasta a galla benché divorata dagli incendi, verrà finita il giorno seguente dal Camicia Nera, nell'impossibilità di rimorchiarla. Il Folgore, andato al contrattacco col cannone e col siluro, viene centrato ripetutamente dal tiro britannico; mortalmente colpito, si capovolge ed affonda all'1.16, portando con sé il suo comandante ed oltre metà dell'equipaggio. L'Aspromonte, che in un primo momento sembrava essere riuscito a sottrarsi al massacro, vie-

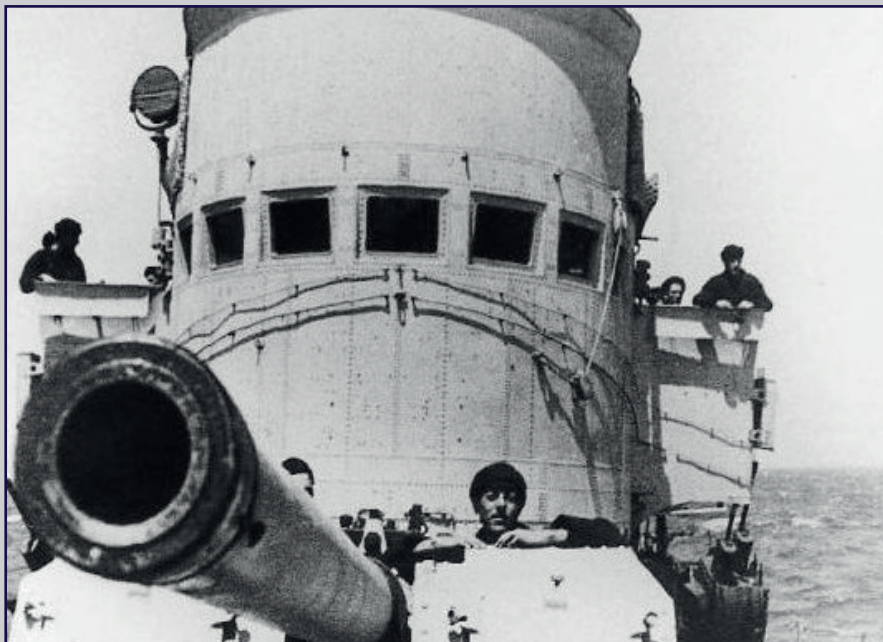
ne poi raggiunto, cannoneggiato dall'Aurora ed affondato all'1.29. Il Da Recco, andato con decisione al contrattacco, viene individuato e cannoneggiato all'1.35 dal Sirius, dal Quiberon e dal Quentin: il suo deposito munizioni prodiero deflagra, devastando la nave ed uccidendo od ustionando più di metà dell'equipaggio. Nonostante i danni tremendi, la nave non affonda. L'insieme della battaglia è efficacemente tratteggiato dal comandante della Mediterranean Fleet, ammiraglio Andrew Browne Cunningham, nelle sue memorie, "A Sailor's Odyssey": "...per il nemico fu un olocausto. Ingaggiati a ridotta distanza, quattro trasporti e tre cacciatorpediniere vennero affondati od incendiati. Era una scena agghiacciante di navi che esplodevano e s'incendiavano tra nubi di fumo e vapore; di uomini che si gettavano in mare mentre le loro navi affondavano; e di automezzi trasportati sul ponte che scivolavano e cadevano in mare quando le navi si capovolgevano". Quanto alla Clio, che alle 00.37 - momento dell'apertura del fuoco da parte della Forza Q - si trovava a poppavia sinistra dell'Aventino, e non appena avvista le vampe del tiro avversario riceve ordine di invertire la rotta insieme al convoglio, che esegue alle 00.40 accostando sulla sinistra ed iniziando ad emettere una cortina fumogena per coprire Aventino e Puccini, unici mercantili in vista, dato che l'Aspromonte ha invertito la rotta dal lato opposto e si è dileguato nell'oscurità. Il comandante Asaro decide di non eseguire l'ordine generale di attacco, ricevuto alle 00.40, attenendosi invece alla precedente disposizione di rimanere insieme ai mercantili; in merito la storia ufficiale dell'USMM commenta solo "Egli non dà spiegazioni di questa sua decisione, ma forse - data la posizione della Clio rispetto ai piroscafi - stimò utile preoccuparsi di mascherarli". La torpediniera si mantiene dunque in vista di Aventino e Puccini, cambiando a più riprese rotta e velocità ed emettendo cortine fumogene; dalla sua posizione assiste al combattimento tra il resto della scorta e la Forza Q, "con largo impiego di

tiro illuminante e di tiro battente incrociatisi in diverse direzioni". (Questa è la versione riportata dalla storia ufficiale dell'USMM; secondo lo storico Giorgio Giorgerini, dopo alcuni secondi il Da Recco avrebbe reiterato l'ordine dirigendolo specificamente a Folgore e Clio. Nelle sue memorie, tuttavia, il caposcorta Cocchia afferma invece di aver ordinato anche al Folgore di andare all'attacco, essendo l'unità della scorta meglio posizionata per un attacco silurante, ma di aver lasciato la Clio con i mercantili, cui aveva ordinato di invertire la rotta ed allontanarsi alla massima velocità: se ciò fosse vero la Clio rimase con il convoglio per ordine espresso del caposcorta e non, come riportato nella storia ufficiale dell'USMM, per decisione del suo comandante, in difformità con gli ordini ricevuti al momento dell'attacco. La versione di Cocchia sembra essere avvalorata anche dalla relazione sulla distruzione del convoglio dell'ammiraglio Lorenzo Gasparri, comandante del Gruppo Cacciatorpediniere di Squadra, il quale criticò la Clio proprio perché sarebbe dovuta restare con il convoglio ed invece, per iniziativa del suo comandante, sarebbe andata alla ricerca del nemico, non riuscendo poi a ritrovare i mercantili quando alle 00.38 giunse l'ordine per ultracorte di Cocchia "Invertite immediatamente la rotta. Fate nebbia". Alla luce di ciò, però, non si capisce perché l'USMM, nel compilare il proprio volume "La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale dal 1° ottobre 1942 alla caduta della Tunisia", avrebbe tratteggiato uno scenario opposto, in cui la Clio avrebbe ricevuto ordine di attaccare, contrariamente alla precedente disposizione di rimanere con il convoglio, ed invece l'avrebbe ignorato per attenersi agli ordini precedenti). Alle 00.47 la Clio viene cannoneggiata da due miglia di distanza dal Sirius, che l'ha avvistata a proravia sinistra insieme al Folgore; da parte sua, il comandante Asaro nota l'accensione dei proiettori da parte di una nave sconosciuta alle 00.48, chiede per radio al Da Recco se si trat-

ti di una nave nemica e si sente rispondere dal Camicia Nera che lo è. Di conseguenza, la Clio spara due salve con i cannoni poppieri contro il proiettore, che rimane acceso per pochi secondi, da una distanza stimata di 4500 metri (in realtà sono circa 5500). Poco più tardi avvista verso poppa una nave che procede ad altissima velocità verso sudest, con incendio sotto il fumaiolo: è il Folgore; poco dopo viene avvistato in lontananza sulla sinistra, sotto la luce dei proiettili illuminanti, anche l'Aspromonte, investito in pieno dal tiro britannico. La Clio seguita a coprire Aventino e Puccini con cortine fumogene, cambiando continuamente rotta e velocità. (Alle 00.40 l'Aurora sparò contro un cacciatorpediniere avvistato a nordest a 4000 metri di distanza, vicino ad un mercantile: in quella direzione non risultava trovarsi nessuna unità italiana, ragion per cui l'USMM ritiene che il comandante dell'Aurora avesse preso un abbaglio; Francesco Mattesini prospetta anche la possibilità che la direzione indicata dall'Aurora nel suo rapporto fosse errata e che le navi cannoneggiate in questo frangente fossero Clio e Puccini). Alle 00.55 il Quiberon avvista la Clio al traverso a sinistra ed esce dalla formazione per attaccarla, avendola correttamente identificata come un'unità tipo "Sirio" (avendola vista emergere da una cortina fumogena, il comandante del Quiberon ritiene che stia accostando per lanciare dei siluri), aprendo il fuoco su di essa da 4600 metri di distanza e proseguendo il tiro per due minuti. La Clio, che avvista il Quiberon di poppa a 4500 metri di distanza, accosta a dritta e risponde al fuoco, inquadrando il Quiberon ma senza colpirlo, ed alle 00.59 accosta per allontanarsi, coprendosi con una cortina nebbiogena. All'1.01 il Quiberon crede erroneamente di avvistare due MAS sulla sinistra ed accosta immediatamente per sud per sventare la possibilità di un loro attacco con i siluri, finendo così con il perdere il contatto con la Clio; rientra allora in formazione all'1.07, ritenendo a torto di aver messo numerosi colpi a segno

sulla nave italiana, che in realtà è rimasta indenne (da parte sua, l'equipaggio del Quiberon vede alcune salve della Clio cadere a poca distanza, di poppa ed a dritta della nave). (Nella sua già citata relazione l'ammiraglio Gasparri giudicherà quest'azione a fuoco come ininfluenza sulla difesa del convoglio ed anzi "del tutto negativa". Gasparri addurrà però come attenuante il fatto che il tenente di vascello Asaro non fosse preparato per esercitare il comando in una situazione del genere, essendosi trovato a dover svolgere provvisoriamente tale ruolo a causa della malattia del comandante titolare). A partire dall'1.21 tutti e tre gli incrociatori, che hanno portato la velocità a 27 nodi, sparano sulla Clio (scambiata per il Folgore, che in realtà è già affondato), che si ritrova improvvisamente inquadrata da tiro illuminante e subito dopo battente di navi che non riesce a vedere; le salve nemiche cadono dapprima corte, poi diventano ben centrate, cadendo lungo i fianchi della Clio a pochi metri di distanza, tanto da investirla con le loro schegge, che non causano danni di rilievo. Aumentata la velocità, la torpediniera inizia il serpeggiamento; non riuscendo a vedere l'avversario interrompe l'emissione di nebbia artificiale, il che le permette di avvistare le vampe dei cannoni nemici verso poppa, e di aprire il fuoco contro le unità britanniche da 4500 metri di distanza (secondo una versione, ritenendo erroneamente di aver messo vari colpi a segno sull'Argonaut). Subito dopo l'apertura del fuoco da parte della Clio, il Da Recco la contatta chiedendole se stia sparando e poi su quale rilevamento; Asaro risponde affermativamente e comunica che il rilevamento è 280°, essendo in quel momento la sua rotta 100°. L'azione di fuoco degli incrociatori della Forza Q contro la Clio si protrae per almeno sei minuti, senza mettere a segno alcun colpo, sebbene i britannici abbiano l'erronea impressione di averla centrata e fatta saltare in aria; la torpediniera segnala al Camicia Nera di essere sotto attacco.

All'1.25 (o 1.26) il Sirius spara contro un presunto cacciatorpediniere a proravia sinistra; a proravia della Forza Q in quel momento c'è la Clio, ma si trova a dritta, non a sinistra. Sulla condotta della Clio, erroneamente scambiata per il Folgore, in questo frangente il comandante dell'Argonaut scriverà nel suo rapporto che "Preminente fu la condotta dell'ultimo cacciatorpediniere (...) il quale alle 1.20 circa in poi, nonostante fosse sotto il fuoco di tre incrociatori, continuava a sparare contro l'Argonaut". Anche il Da Recco, intento in questo momento nella



Un'altra foto scattata a bordo della Clio durante la guerra (da "Marinai in guerra" di Guido Alfano)

sua manovra di attacco poi sfociata in disastro, osserva a 4000 metri di distanza quattro incrociatori che sparano molto intensamente e da ridotta distanza contro una nave che risponde piuttosto vivacemente, scontro osservato anche dal Camicia Nera; Cocchia ritiene anch'egli che si tratti del Folgore, in realtà già affondato, mentre la nave sotto attacco è proprio la Clio.

All'1.26 le navi britanniche accostano per ovest-sud-ovest (a sinistra) per rientrare alla base, passando a nord della zona del combattimento; completata la propria opera di distruzione, la Forza Q si allontana dal luogo dello scontro, assumendo rotta per Bona. Le navi britanniche non hanno subito alcun danno nel combattimento; durante la navigazione di rientro, invece, subiranno la perdita del Quentin, affondato da bombardieri tedeschi.

Insieme al Camicia Nera, la Clio è l'unica unità del convoglio «H» ad essere uscita indenne dal massacro notturno, che passerà alla storia come scontro del banco di Skerki. Le perdite umane

nello scontro, da parte italo-tedesca, sono terribili: in tutto perdono la vita 2200 uomini, ossia 1527 dei 1766 soldati imbarcati su Aventino e Puccini, 124 uomini del Folgore, 118 uomini del Da

Recco, 41 militari dell'Aspromonte (iscritto nei ruoli del naviglio ausiliario dello Stato), tre della Procione e circa 400 tra marittimi civili o militarizzati dei mercantili e personale tedesco del KT 1. Tra tutte le battaglie navali combattute nel Mediterraneo durante il conflitto, solo quella di Capo Matapan risulta più sanguinosa. Notata la cessazione del fuoco da parte della nave contro cui stava sparando (l'Argonaut), seguita dallo spegnimento degli illuminanti, la Clio cessa il fuoco a sua volta all'1.34, non vedendo più le vampe. Nel breve scontro ha sparato quattro salve con i pezzi poppieri, ed ha perso di vista sia l'Aventino, che intanto è stato affondato, sia la Puccini: si mette dunque alla loro ricerca con rotte e velocità varie, illuminata di quando in quando da bengala di aerei che la seguono, senza successo; alle quattro del mattino avvista invece l'immobilizzata nave cisterna Giorgio, del convoglio «G». La petroliera danneggiata, dopo lo spegnimento dell'incendio, è stata evacuata ed abbandonata dalla deriva dalle due unità di scorta, che hanno

deciso di ritornare sul posto per riprendere il rimorchio a giorno fatto, essendo troppo lungo e complicato tentare l'operazione durante la notte, con la Clime-

ne che doveva prima smontare le sistemazioni dei paramine; la Clio, insieme a due MAS poi sopraggiunti, rimane presso la nave abbandonata ed alle 6.15 viene raggiunta da Lampo e Clime-

ne. Il Lampo (capitano di corvetta Antonio Cuzzaniti) ordina alla Clio di assumere insieme ad esso la scorta della Giorgio, che viene presa a rimorchio dalla Clime (tenente di vascello Mario Colussi); alle 7.30 il Lam-

po, ricevuta una richiesta di soccorso da parte del danneggiato Da Recco, decide di andare in aiuto di quest'ultimo, lasciando la Clio ed i due MAS a scortare Giorgio e Clime-

ne. Alle 9.15, a poca distanza dalla costa, la Clime ne passa il rimorchio al rimorchiatore Liguria, proveniente da Trapani, ma la Giorgio non è in grado di proseguire fino a Trapani, e viene allora portata ad incagliare presso Punta Troia per scongiurarne l'affondamento. La Clio riceve dalla Clime ordine di andare a Trapani, ma durante la navigazione verso quel porto s'imbatte nel Da Recco, che è a rimorchio del gemello Antonio Pigafetta (capitano di vascello Rodolfo Del Minio) e scortato dal Lampo, e verso le 15 si aggrega alla sua scorta. Il piccolo convoglio entra a Trapani verso le 18.

13 dicembre 1942

Nel pomeriggio la Clio viene inviata a soccorrere il piroscavo tedesco Macedonia, silurato dal sommergibile britannico Umbra alle 15.30 nel Golfo di Hammamet, a quattro miglia da Susa.

La torpediniera prende a rimorchio il piroscafo danneggiato, che è sensibilmente appruato e sbandato sulla dritta, ma un miglio e mezzo a nord di Susa il Macedonia affonda, adagiando la prua sui fondali di dodici metri e lasciando la poppa emergente.

19 dicembre 1942

La Clio ed i cacciatorpediniere Lampo, Geniere (caposcorata) e Vincenzo Gioberti partono da Palermo alle due di notte per scortare in Tunisia un convoglio formato dalle moderne motonavi Calino, Mario Roselli ed Alfredo Oriani.

Durante la navigazione, il convoglio si divide: Clio, Lampo, Calino ed Oriani fanno rotta per Tunisi, ove arrivano alle 18 (o 18.30), mentre Gioberti, Geniere e Roselli dirigono per Biserta, dove giungono alle 17.25.

10 gennaio 1943

La Clio, le moderne torpediniere di scorta Ardente ed Ardito ed il cacciatorpediniere Camicia Nera (caposcorata) partono da Napoli alle 17 per scortare a Biserta le motonavi Manzoni, Alfredo Oriani e Mario Roselli.

Il convoglio, sorvolato continuamente da ricognitori nemici, non è però oggetto di attacchi aerei.

11 gennaio 1943

Alle 11.10 il convoglio viene infruttuosamente attaccato da un sommergibile (secondo alcune fonti si sarebbe trattato del britannico Umbra, ma l'attacco di quest'unità ebbe luogo alcune ore prima e fu diretto contro un singolo mercantile, scortato da due motovelieri requisiti) 70 miglia a nord di Biserta; alle 18 le navi raggiungono Biserta.

15 gennaio 1943

La Clio (tenente di vascello Carlo Brambilla) e le moderne torpediniere di scorta Groppo (caposcorata, capitano di corvetta Beniamino Farina) ed Uragano (capitano di corvetta Luigi Zamboni) partono da Napoli alle 17 per scortare a Biserta le motonavi Emma (italiana) ed Ankara (tedesca). L'arrivo a destinazione è previsto per le dieci del 16.

Alle 19.10 il convoglio, mentre procede con due torpediniere in testa seguite dai mercantili in linea di fila e con la terza torpe-

diniera accanto al secondo mercantile, viene avvistato ad una decina di miglia da Ischia da una vedetta del sommergibile britannico P 228 (poi Splendid, tenente di vascello Ian Lachlan Mackay McGeogh). Al momento dell'avvistamento, il convoglio si trova a proravia dritta del P 228, che a sua volta è a 30° a proravia dritta dell'Emma (nave di testa della colonna dei mercantili, seguita dall'Ankara), identificata da McGeogh come un mercantile di 6000 tsl; due delle tre torpediniere di scorta (identificate dal comandante britannico come "cacciatorpediniere") precedono l'Emma, la terza è vicino all'Ankara. Ci sono vento e mare molto grosso da ponente-maestro.

Rimanendo in superficie, il P 228 si avvicina al convoglio ed alle 19.27 lancia cinque siluri da 1830 metri, per poi immergersi.

Tra le 19.40 e le 19.45 l'Emma viene colpita da un siluro nella stiva subito a poppavia della sala macchine, rimanendo immobilizzata nel punto 40°25' N e 13°56' E (o 40°37' N e 13°47' E; una quindicina di miglia a nordovest di Capri ed una decina di miglia a sud/sudovest di Ischia); le unità della scorta contrattaccano con alcune bombe di profondità (nessuna delle quali esplose vicino al sommergibile), poi Groppo e Clio danno assistenza alla motonave danneggiata, senza notare che il battello nemico è emerso per ricaricare le batterie. L'Uragano viene fatta proseguire con l'Ankara, per ordine del caposcorata Farina (giungerà a Palermo alle 10 del 16).

Il P 228, che ha sentito l'esplosione del siluro andato a segno, rileva il lancio di alcune bombe di profondità, che però non esplodono vicine; dopo essersi allontanato per mezz'ora, torna in superficie ed osserva l'Emma ferma con Clio e Groppo che le prestano assistenza. Avendo il motore di dritta fuori uso, il sommergibile ricarica le batterie con quello di sinistra, tenendo in vista la motonave. Alle 20.37, con l'apparire della luna da dietro le nuvole, il P 228 torna ad immergersi; McGeogh vuole finire la sua preda, ma dopo un'ora la distanza è ancora superiore a 2700 metri, e la

notte diventa più buia, tanto che perde di vista le navi italiane. Alle 21.50, pertanto, il sommergibile torna in superficie per cercare l'Emma; una volta che l'ha avvistata, torna ad immergersi e continua ad avvicinarsi. Al calare della distanza, una delle torpediniere rileva il sommergibile al sonar, ma quando inizia ad accelerare perde nuovamente il contatto. Alle 23.50 il P 228 lancia l'ultimo siluro rimasto nei tubi di prua da 2300 metri, ma l'arma manca il bersaglio. Si allontana allora dal luogo dell'attacco, per ricaricare i tubi lanciasiluri e le batterie.

Clio e Groppo cercando di prendere a rimorchio il mercantile danneggiato, ma invano; il mare mosso da Maestrale sbatte violentemente la Clio contro l'Emma durante il tentativo, da parte della prima, di fornire aiuto, arrecandole seri danni all'opera morta e costringendola a rientrare a Napoli alle tre di notte del 16.

Tutti i tentativi di rimorchio saranno vani; l'indomani mattina l'Emma verrà silurata di nuovo dal P 228 ed affonderà esplodendo, lasciando solo sette superstiti su circa 350 uomini presenti a bordo.

..... Continua



CAMPAGNA PER
AUTOFINANZIAMENTO
2024

SOSTtienici
con un solo euro!



*il tuo contributo
è importante!*



L'IMPORTANZA DELLA PROFESSIONE DA MILITARE, LA SERENITA' DELLE CITTA' CHE CI OSPITANO DURANTE IL SERVIZIO.....

di Nunzio Giancarlo Bianco tratto da Facebook



Base Navale di La Spezia

L'era quei giorni che ero appena approdato a La Spezia imbarcato su Nave Centauro, fregata della Marina Militare Italiana con il suo ormeggio al molo Lagora dell'arsenale di La Spezia.

Quello che era sempre una caratteristica piovosa di questa meravigliosa città ligure, negli anni ho assistito anche a copiose neviccate, ma negli anni il clima è migliorato tantissimo.

Me terroncello approdato per la prima volta in una città del Nord Italia mi trovai subito a mio agio, tanto da rimanere meravigliato che c'era un bar che era intitolato e tifava la mia città partenopea. Comunque non potevo aspirare di meglio, anche se provenivo da una delle Navi più in vista di quegli anni, la fregata Lupo, quell'imbarco mi ha regalato emozioni ed esperienze uniche.

Rammento sempre che sono stato fortunato nel prestare servizio negli anni del grande sviluppo tecnologico della Forza Armata, quel passaggio dalle valvole agli attuali microprocessori oggi impiegati, ovvero la vera transizione tra il passato e il futuro attuale.

Non vorrei sembrare presuntuoso, ma personalmente penso che in tanti della nostra generazione abbiamo collaborato tantissimo nell'evoluzione tecnica della Forza Armata.

Quello che più mi rende orgoglioso è quello di aver

collaborato con la nostra Industria Nazionale, in tante riunioni ci siamo scambiati tante competenze che hanno trovato applicazione nelle soluzioni tecniche negli anni superate.

Proprio quelle esperienze fatte su unità con vecchia tecnologia mi ha trovato preparato nei processi evolutivi degli apparati di comunicazione, ma anche tutte quelle aree di pertinenza in tutti i settori tecnologici delle Forze Armate.

Dagli apparati di propulsione agli apparati di ricerca, anche nell'utilizzo di sistemi a terra, con grande sorpresa abbiamo dato una spinta anche nelle applicazioni civili delle nostre tecnologie militari.

Questa forma di interpolazione tra il mondo militare e quello civile è servita anche nel riconoscimento internazionale della bontà del nostro lavoro, ma anche la ricerca di cui si menziona sempre.

Un trend d'union che sopperisce alla crisi economica nella Ricerca, siamo sempre figli dei vari Leonardo da Vinci, Marconi e tanti altri, l'Italia nel mondo è sempre riconosciuta nella grande facoltà intellettuale.

Operare, lavorare in città come Taranto, La Spezia, Augusta, Cagliari, Napoli e tante altre sul mare per noi militari è fondamentale, perché essere accettati in tutte queste realtà ti migliorano e ti fanno evolvere umanamente.

Dare un gran valore a queste meravigliose città italiane è il mio personale riconoscimento se ho potuto svolgere la mia professione serenamente.

Una donna, un uomo che lavora nel mondo militare al fine lavori ha sempre bisogno di ritrovarsi nella normalità del mondo civile, tanti hanno famiglia e sapere che vivono lontani in contesti per tanti lontani dalle origini è fondamentale per la loro serenità.

Menzionando la stupenda La Spezia posso dire con assoluta certezza che è stato uno dei periodi più

bella della vita personale, una perla incastonata in una regione fra le più belle d'Italia.

Amo e adoro quei colori pastello quando con la nave si rientra e noti quella tavolozza artistica di quelle coste, dopo l'ennesima avventura vissuta in mare quella visione rassicura il cuore.

Dimentichi tutte le tormenti, tempeste dell'inverno passato con il mare in burrasca, approdi a terra sapendo di poterti godere quei lidi, quei paesaggi meravigliosi.



Base Navale di TARANTO



Base Navale di AUGUSTA



Arsenale di AUGUSTA
(veduta dell'Isola)



ICOM IC-7610

APPARATO SDR A CAMPIONAMENTO DIRETTO CON FILTRO DIGI-SEL
AD ELEVATA SELETTIVITA'



- Ricetrasmittitore HF/50 MHz
- DUAL DIGI-SEL
- Campionamento diretto RF
- 110 dB di RMDR
- Doppio monitoraggio in tempo reale
- Display a colori Touch Screen
- 2 uscite BF indipendenti
- 2 antenne separate ed indipendenti
- 2 porte USB posteriori e 2 frontali
- Slot SD per archiviazione dati
- Uscita video DVI-D
- Gestione remota



Technology

By Salvo Mangano IW9GZS

PRODOTTI PER RADIOAMATORI

ACCESSORI - ANTENNA - RICETRASMITTENTI

Il primo sito in DropShipping d'Italia

A prezzi super convenienti

VISITA IL NOSTRO NEGOZIO ON LINE

www.smelettronica.com

EMERGENZA

IN MARE

e sulle spiagge

Numero Blu

1530

GUARDIA COSTIERA



“Per le tue emergenze in mare,
non perdere tempo! chiama il 1530!
la Guardia Costiera è con te”.



Spunti per la preparazione all'esame per la patente di radioamatore, messi a disposizione gratuitamente per uso non commerciale.

Laboratorio, complementi esercizi e ripasso, radiotecnica dilettevole e qualche chiacchierata. In quanto tale, occorrerà sempre fare riferimento ai testi di base adottati per i corsi. Rivisitazione della tecnica alla scoperta del come e un po' anche alla ricerca dei perché. In fondo, il ripasso altri non è che radiantismo vissuto, cose magari ovvie ma raccontate con semplicità e chiarezza. Ciò che ritengo più importante di tutto in questa rivisitazione, e che facilmente sfugge ad un primo approccio, è la sintesi, che sovente svela interconnessioni tra argomenti solo apparentemente scollegati. Queste note sono pertanto dedicate a quanti hanno voglia di crescere verso conoscenze e consapevolezza maggiori, e disponibilità ma soprattutto determinazione a farlo.

2.2 - TEST DELLE ANTENNE

Nel capitolo precedente si è posto l'accento, tentando assieme alla direttività di inquadrarlo nella prospettiva più generale del guadagno che entrambi ricomprende ma sovente tende a sfuggire nella sua interezza e complessità, sul fattore efficienza del sistema d'antenna, vale a dire il rendimento espressione dalla frazione $\eta = R_r / R_a = W_{RF} / P_{RF}$ in termini di potenza ove R_r è la resistenza di radiazione, R_a quella complessiva di antenna, a sua volta data dalla somma tra la resistenza di radiazione R_r e quella dissipativa R_s , cioè $R_a = R_r + R_s$, mentre P_{RF} è la potenza RF fornita all'antenna ed infine W_{RF} quella effettivamente irradiata (v. Cap. 1.17). Elemento questo come abbiamo visto, di non semplice né immediato riscontro, stante le numerose difficoltà esaminate che vi si frappongono; tranne infatti in soli pochi casi elementari letteralmente da manuale, che guarda caso non sono proprio quelli di interesse del radioamatore il quale invece ambirebbe conoscere meglio cosa accada alla sua povera antenna, sottile, corta, ricurva, caricata capacitivamente d'estremità e/o induttivamente nel mezzo, con un piano di radiali risibili, variamente trappolata nonché dulcis in fundo quasi annegata tra ostacoli naturali e/o strutture ed edifici che la sovrastano... molto più facile a dirsi. Dobbiamo aggiungere a quanto già visto, che le misurazioni dell'intensità di campo (in Volt/metro nelle unità del Sistema Internazionale S.I.) non andranno fatte nelle vicinanze dell'antenna, ma ad una distanza da questa che sia oltre il cosiddetto campo di prossimità, ove in aggiunta all'irradiazione che proseguirà verso i luoghi più remoti, agiscono anche le componenti reattive costituite separatamente dei campi elettrico e magnetico sfasati rispetto ad essa e comportanti energia che verrà riassorbita nelle successive fasi del ciclo (non per nulla si chiamano reattive, trattandosi di energia che va e poi ritorna) ma che intanto andrebbero ad alterare le misure; distanza che teoricamente non dovrebbe superare il quarto d'onda, ma che prudenzialmente sarà meglio fissare in una decina di lunghezze d'onda... un raggio di cento metri in 28 MHz, quattrocento in 7 MHz.

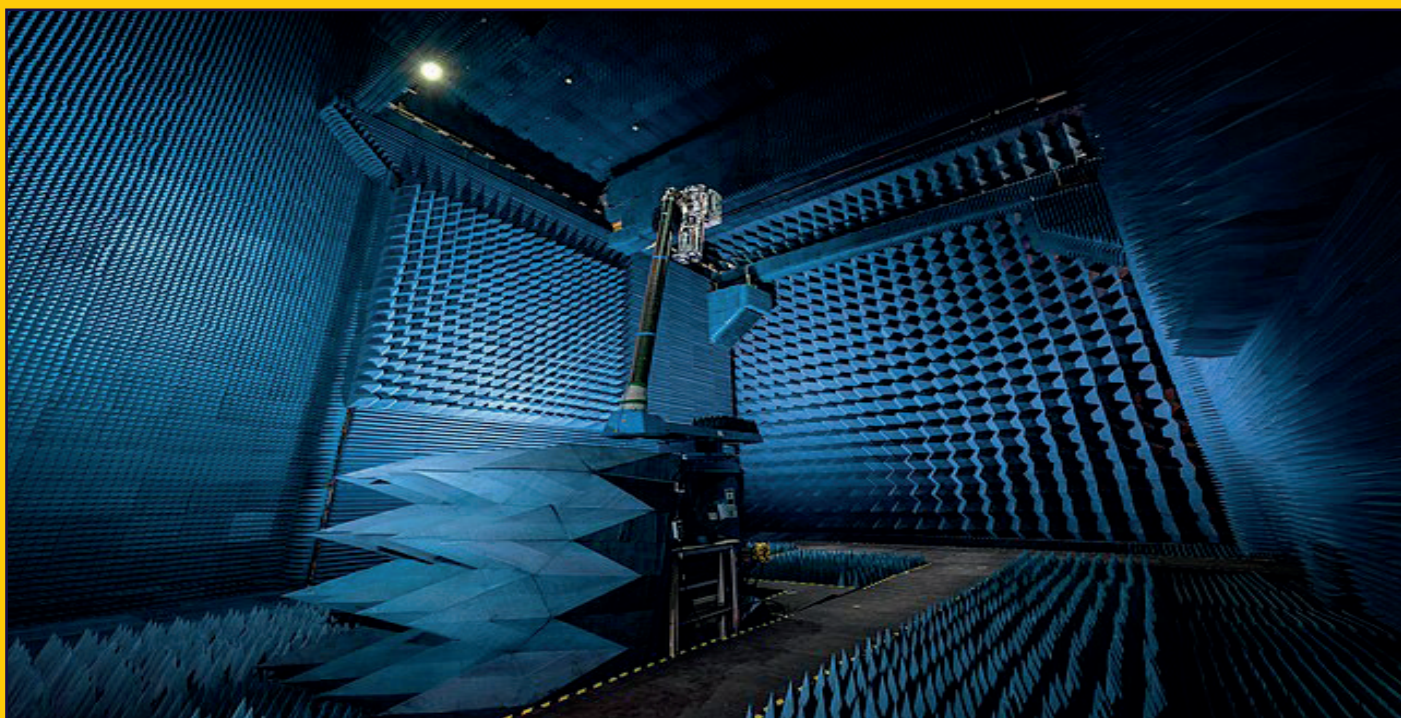


Fig. 2.2.1

Man mano inoltre che ci si allontana dalla sorgente, l'intensità del segnale da misurare andrà decrescendo, ed a meno che abbiamo a che fare con il potente segnale marconiano di Poldhu o di Coltano Radio, o di Grimeton (quest'ultima ancora in attività) o di una stazione di radiodiffusione broadcasting, occorrerà adoperare uno strumento, sempre calibrato, più sensibile; ma anche più selettivo e sofisticato, tale da discernere il segnale da campionare dalle interferenze e dai disturbi specie quelli impulsivi a banda larga così comuni nelle zone abitate o comunque interessate da attività, badando ovviamente anche alla schermatura ed alla necessaria preselezione ad evitarne la saturazione da forti segnali estranei. Questo per evitare che segnali indesiderati possano intramettersi nelle misure, falsandole con alterazione per eccesso, nel senso di rilevare componenti di irradiazione in realtà inesistenti; ciò soprattutto negli angoli corrispondenti ai punti morti del diagramma di radiazione (i bassi angoli verticali per il dipolo ma anche la ground plane, i lobi secondari per una direttiva, ecc.) ove il segnale da misurare, complice la distanza, divenga particolarmente debole. Tra i fattori alteranti certamente il rumore appunto, in particolare quello di origine antropica prodotto da apparati elettrici ecc. negli insediamenti urbani; chiaramente più è larga la banda passante dello strumento (massima nel caso di misuratore non selettivo) maggiore in proporzione la quantità di rumore raccolto; è altresì evidente che qualora il segnale di nostro interesse risultasse sommerso dal rumore di qualsivoglia origine, estraneo o intrinseco alla strumentazione stessa, a causa della propria debolezza o dell'eccessiva intensità di quello, per aree significative della superficie (o "bolla") di riferimento ovvero per i corrispondenti angoli solidi, si da non poterne in queste misurare con esattezza l'intensità, l'attendibilità delle complessi-

ve determinazioni ne riuscirebbe gravemente compromessa. Esamineremo di seguito le varie modalità per condurre sin dove tecnicamente possibile ed economicamente proponibile questo genere di prove, che ci interessano in generale ma ancor più ove trattasi di antenne autocostruite e massime se sperimentazioni, soprattutto qualora discoste da quelli che sono i canoni tradizionali; le quali ultime ricordiamo ricadono tra le finalità costitutive primarie del nostro Servizio di radioamatore.

Per ridurre ed anzi eliminare alla radice molte delle problematiche accennate sono state inventate e realizzate, per il test dei componenti e dei sistemi RF tra cui appunto le antenne, le cosiddette camere anecoiche (Fig. 2.2.1); per quanti non ne abbiano sufficiente conoscenza, si tratta di camere anzitutto schermate da interferenze e.m. esterne, compresa la neutralizzazione degli effetti dei cavi entranti e uscenti, sia di alimentazione RF come pure degli altri sistemi di controllo ed ausiliari, e rivestite internamente di materiali assorbenti tali, per natura, quantità e disposizione (spesso a coni prominenti dalle pareti) da impedire quanto più possibile, come dice il nome stesso l'eco, vale a dire la riverberazione sulle pareti dell'energia irradiata all'interno della camera stessa, così da simularne la diffusione e dunque la dispersione in uno spazio virtualmente illimitato. Individuandovi altresì degli opportuni intorni su cui effettuare abbastanza comodamente tutte le misurazioni occorrenti, così da poterle successivamente elaborare al fine di determinare con la maggior precisione consentita i parametri di interesse. Naturalmente più grande sarà la camera anecoica, minore l'influsso del potenziale riverbero dalle pareti e d'altro canto più accurata potrà essere la misurazione, potendosi avvalere di un campione più nutrito di rilevazioni in punti differenti.



Fig. 2.2.2

Per nostra sfortuna le camere anecoiche sono molto costose, inoltre raramente riescono ad accogliere antenne di grandi dimensioni, sebbene per poter effettuare rilevazioni su sistemi molto complessi siano state anche create camere di grandi dimensioni (Fig. 2.2.2). Mentre le antenne V/U ed SHF potranno di massima ricadere comodamente nell'ambito delle stesse, anche le antenne HF, che per le loro dimensioni difficilmente vi si presterebbero, possono esservi studiate mediante il ricorso a modelli in scala, nel qual caso per una maggiore aderenza alla realtà e quindi una più esatta determinazione delle grandezze in questione sarà bene riprodurre, sempre in scala, gli agglomerati materiali circostanti dal terreno ai fabbricati, ecc. naturalmente con caratteristiche e.m. analoghe; qui si evidenzierà però la difficoltà di poter adeguatamente riprodurre la grande varietà di ambientazioni (peggio che mai del radioamatore, che spesso di necessità lavora in quelle più astruse) in cui l'antenna sarà reale chiamata ad operare; una volta di più avremo così a che fare, tranne eccezioni, con campioni mediati. La determinazione a campione delle perdite nei suoli non darebbe ritengo risultati esaustivi causa la loro grande eterogeneità (tranne casi particolari, quali sull'acqua ecc.) e ciò massime nei centri urbani; considerato che il segnale irradiato verso le diverse direzioni ed ai vari angoli verticali ha comunque componenti riflesse dal suolo, e questa riflessione è in genere accompagnata da assorbimenti sempre dal suolo, per cui la valutazione del rendimento anch'essa risulterà a sua volta da componenti variabili con i percorsi effettivi e gli angoli azimutali e verticali. Non penso d'altro canto possa esistere (almeno attualmente) camera anecoica adeguata ad ospitare antenne per frequenze al di sotto dei 10 MHz, nelle cosiddette bande bas-

se, sotto certi aspetti le più intriganti nonché più bisognose di accurate determinazioni date le grandi dimensioni dei relativi impianti; per giunta con un intorno come si è anzi detto abbastanza largo e commisurato alla lunghezza d'onda!

Ma il radioamatore, per definizione, è di quelli che non si danno facilmente per vinti! Un buon *range* anecoico potremo ricostruirlo negli spazi aperti di una zona arida o pressoché desertica con abbondanza di sabbie silicee, ciò che riduce al minimo gli effetti riflettenti dovuti alla conduttività (correnti di conduzione) dei suoli e/o della prossimità di corsi o bacini d'acqua (mare, laghi) come pure agli effetti dielettrici (correnti di spostamento), quindi cielo aperto su, scarsa riflessione giù e dunque rimane solamente un buon assorbimento. Come pure su di una spiaggia, ma distanti dal mare un certo numero di lunghezze d'onda; anche se, qualora sotto la superficie sabbiosa asciutta si incontrasse a profondità piccole (sempre in termini di lunghezza d'onda) dell'acqua salmastra, la cosa non si presterebbe poi tanto bene ⁽¹⁾. Ci può poi fortunatamente venire in soccorso la tecnologia: ad esempio con droni utili allo scopo (ed all'occorrenza altri tipi di velivolo, sempre naturalmente nel rispetto degli obblighi e delle limitazioni imposti dalla normativa aeronautica vigente) che ci permetterebbero di testare modelli finanche in scala 1:1 posizionati su terreni ideali o di qualsiasi costituzione, se non anche l'antenna stessa in esercizio nella sua collocazione effettiva, seppur di grandi dimensioni e magari per le frequenze basse! Complice la miniaturizzazione delle apparecchiature, che rende possibile la realizzazione di apparati adatti allo scopo aventi peso ed ingombro insignificanti rispetto a quelli in uso solo pochi anni fa, sensibili e selettivi quanto occorre ed interfacciati col processore,

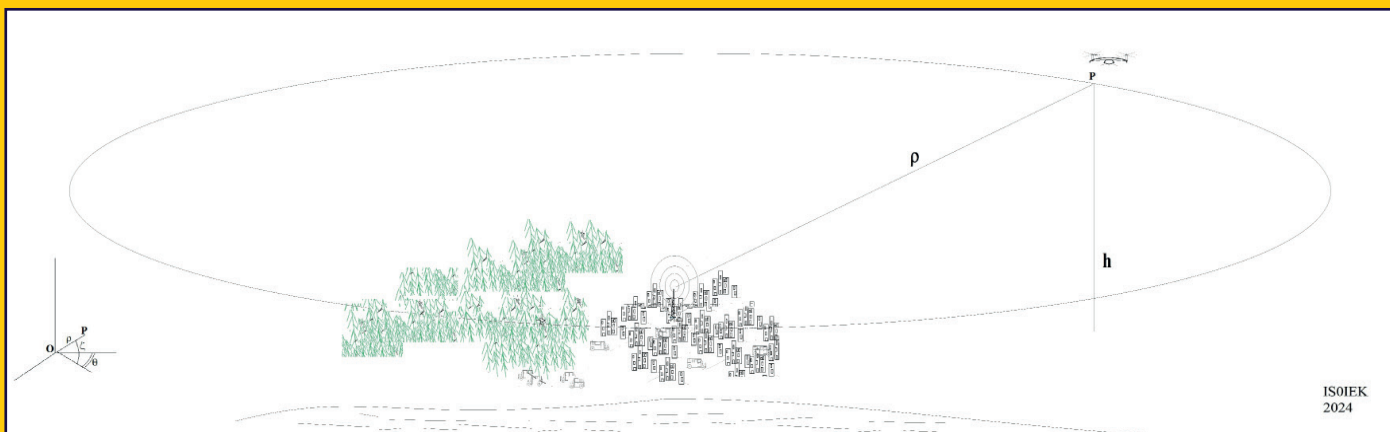


Fig. 2.2.3

nonché memorie che consentano di registrare dettagliatamente (mediante software appropriato) i numerosi valori puntuali rilevati istante per istante, sui quali ritorneremo. Diverrà infatti così possibile (Fig. 2.2.3) naturalmente con strumenti di sensibilità adeguata all'estensione dell'area di misura, effettuare rilievi in 3D del campo e.m. emesso (o reciprocamente, ricevuto) dall'antenna (2) permettendoci così di costruire diagrammi polari azimutali ed in elevazione, recanti cioè angoli solidi, assieme ove possibile ad una più esatta determinazione degli assorbimenti e delle perdite in tutte le condizioni di esercizio e nel caso di antenne direttive anche secondo i vari orientamenti di queste ripetendo ovviamente le misurazioni tante volte quanto occorre; per magari ripeterli poi ancora tutti, ad intervalli di tempo, quale verifica periodica dei parametri e delle prestazioni. Le facili illusioni hanno però vita breve: un lavoro esaustivo nel campo delle HF (ed assai peggio in MF/LF) non sarà facile; si potrà bensì disegnare in tal modo una mappa anche accurata delle prestazioni dell'antenna nello spazio immediatamente circostante, però dobbiamo tenere bene a mente che questo lavoro, se contenuto in spazi modesti tanto in superficie quanto in elevazione, finirà per avere scarsa rilevanza; perché quanto poi determinerà il vero diagramma di radiazione azimutale e verticale alla distanza DX , vale a dire la mappatura di come sarà ricevuto il nostro segnale alle varie ed innumerevoli location distanti (quelle che guarda caso maggiormente ci interessano) o dualmente come riceveremo i segnali anche flebili da queste provenienti, dipenderà una volta di più dalle caratteristiche del terreno esteso, ove cioè avvengono le riflessioni. Materia estremamente ardua, complessa ed incerta (come già visto al Cap. 1.12) a volerla affrontare in modo razionale e sistematico riducendo al minimo le incertezze ed approssimazioni anche convenzionali, si da poter determinare al meglio l'adempimento del sistema d'antenna alle nostre reali esigenze senza accontentarci del si dice, o di generici valori tabellari e mediati; e tali riflessioni purtroppo per noi (e fortunatamente invece per chi potrà giovare di una *location* tra quelle geomorfologicamente più favorite) potrebbero aver luogo in un raggio sino alle 100 lunghezze d'onda dall'emittente, ed oltre. Il che significa che la rilevazione andrà fatta, per poter

tener conto oltre dei raggi incidenti anche di quelli che vengono riflessi dal terreno/acqua, su una cupola di raggio almeno doppio, cioè 200λ (in 40m sarebbero ben 8 km!) e quanto ai rispettivi angoli verticali, di altezza in proporzione (3); cosa particolarmente complessa anche per il drone e l'ultraleggero, perché si tratterebbe di salire notevolmente in quota, il che richiederebbe (se non forse sopra i deserti) di operare con ogni probabilità in spazi aerei interdetti a tale tipo di macchine, oppure il ricorso ad un aeromobile di tipo adeguato e per i tempi necessari, certo non brevi, previa ovviamente la necessaria *clearance* dell'Autorità Aeronautica e preferibilmente in momenti di scarso traffico di aeromobili nonché evitando le zone densamente abitate, quelle guarda caso più problematiche per quanto riguarda l'impianto di antenne; con costi comunque quasi certamente proibitivi per le nostre radiantistiche tasche. Pertanto collaudi di questo tipo benché certo possibili ed anzi desiderabili, si potranno quasi certamente, e sempre parlando in generale, rivelare eccessivamente onerosi e probabilmente alquanto fuori portata per noi amatori. E così la verità sulle prestazioni della nostra antenna del cuore, ci rimarrà infine per sempre celata?

Non trascuriamo però l'evoluzione della strumentazione nel tempo! Come oggi abbiamo a disposizione ed anche a buon prezzo ottimi strumenti quali il VNA dei quali nemmeno potevamo mai immaginare di disporre (nella nostra preistoria radiantistica, quando il grid-dip o il rosmetro già costituivano un traguardo) costituendo appannaggio pressoché esclusivo dell'industria, degli enti o società di radio-diffusione, e dei grandi laboratori, così un domani potremo avere misuratori di campo calibrati compatti sensibili ed affidabili, poco soggetti a disturbi estranei ed a problemi di orientamento dei sensori, e dai costi più che abbordabili, pronti a rispondere alle nostre esigenze. Un'altra soluzione di grande semplicità, quanto meno concettuale, sarebbe quella di disporre, al posto del drone o dell'aeromobile, di un satellite artificiale (Fig. 2.2.4) collocato in orbita polare ed avente periodo tale da poter così coprire (beninteso in passaggi differenti) in un reticolo sufficientemente denso tutti i possibili angoli azimutali e di elevazione, e dotato di beacon in HF (cosa rara attualmente, a che mi risulti, per non dire

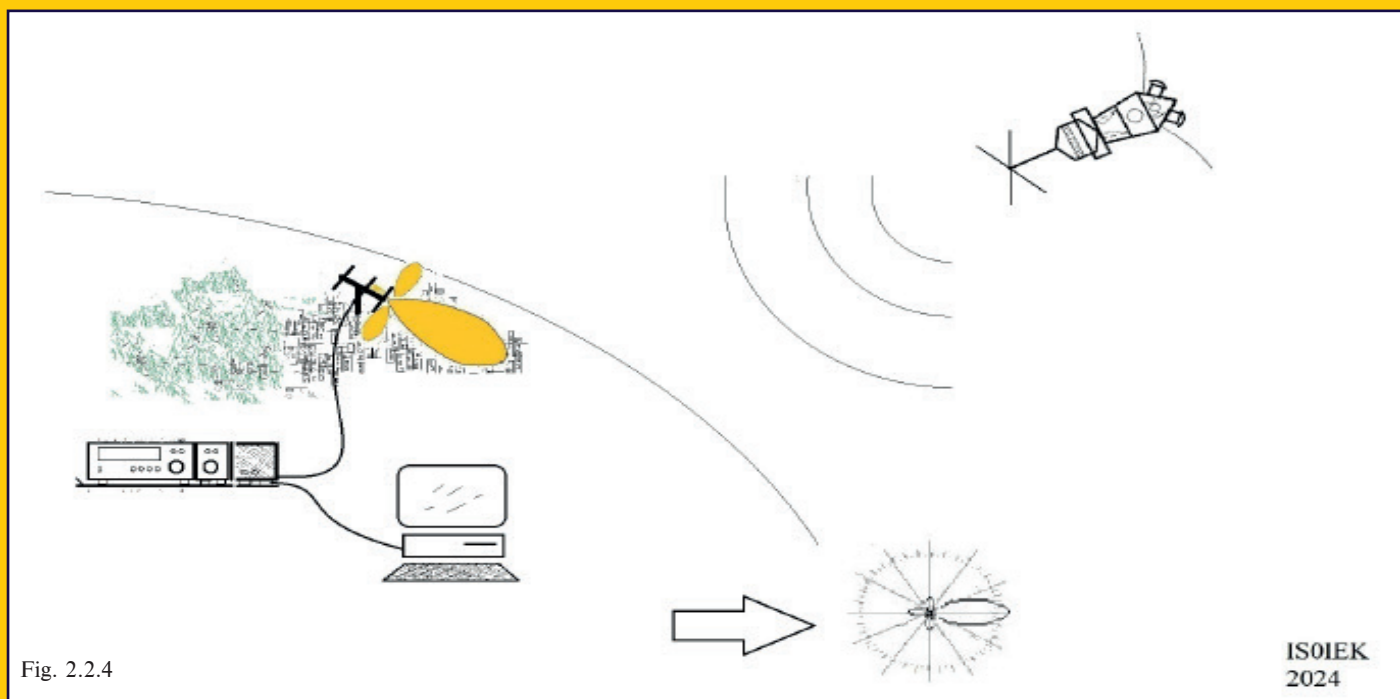


Fig. 2.2.4

ISOIEK
2024

nemmeno uno) di potenza nota operante su tutte le bande amatoriali (o almeno su quelle armoniche a 3,5 / 7 / 14 / 21 / 28 / 56... MHz e la cosa sarebbe tecnicamente anche assai semplice) come pure di antenne a polarizzazione circolare, anch'esse di caratteristiche note e mantenute costantemente orientate verso la Terra così da minimizzare gli errori dovuti a disallineamento tra orientamento dell'antenna emittente e la congiungente satellite-ricevente, il cosiddetto *squint* (5). Con un ricevitore connesso all'antenna oggetto del rilevamento, "semplicemente" (al giorno d'oggi possiamo ormai pur dire così) controllato da un software che imposti le frequenze e gli orari dei passaggi elaborando anche i dati di posizione ed assetto per le eventuali correzioni, oltre a memorizzare istante per istante l'intensità del segnale ricevuto nonché gli altri dati come precedentemente indicato, così chiaramente nel tempo e forse anche molto al fine di destagionalizzare le rilevazioni, potremmo infine ottenere i risultati che andiamo cercando. Nella realtà subentrano certo altre variabili, in primis un errore angolare dovuto all'incurvamento nei percorsi per rifrazione soprattutto ai bassi angoli di elevazione (ahimè quelli per inciso più interessanti ai fini del traffico DX) entro la ionosfera e la troposfera, poi le rotazioni della polarizzazione e dulcis in fundo l'attenuazione ionosferica, anche questa variabile con l'elevazione sull'orizzonte in dipendenza della maggiore o minore lunghezza del percorso in essa; tutte di difficile quantificazione, ma forse non impossibile con algoritmi sofisticati impieganti dati dettagliati ed aggiornati da reperirsi tempestivamente magari in web, ed ovviamente computer di adeguata potenza di calcolo; incognite altrimenti di entità tale da vanificare in gran parte gli sforzi profusi restituendoci così una volta di più informazioni aventi valore solamente approssimativo, o poco più (5). In tema di efficienza delle antenne mi preme inoltre evidenziare due elementi importanti. Il primo, che parrebbe scontato per la sua ovvietà, è che in trasmissione ad uno scarso rendimento dell'impianto

d'antenna si può benissimo rimediare (risparmio energetico a parte, come pure altre considerazioni attinenti) semplicemente con l'aumento della potenza inviata (6). Il secondo ha al contrario che vedere con la ricezione, e non è altrettanto scontato. Osserviamo peraltro come non ci siamo sinora mai qui occupati della ricezione, né lo faremo nel seguito se non di sfuggita; può giovare a tal proposito la considerazione del Principio di reciprocità nelle antenne (7) in base al quale il comportamento dell'antenna in ricezione può, eccetto casi particolari ma notevoli, desumersi integralmente da quello in trasmissione; aggiungerei per parte mia che la ricezione non è in fondo che attestazione (per ardua che possa essere, o divenire tale per via di disturbi, interferenze, assorbimenti e quant'altro) di qualcosa di per sé già esistente e dotato di una sua vita diciamo così autonoma, mentre è dalla trasmissione che origina il tutto (8), come ribadiremo meglio nel tomo terzo a proposito delle linee di trasmissione dell'energia RF; per converso, non avrebbe senso alcuno la trasmissione, costituirebbe anzi un inutile spreco di risorse, in assenza della possibilità o dell'interesse a riceverla. Comunque la teoria e la pratica delle antenne riceventi nella loro specificità sono trattate esaurientemente e con dovizia di particolari nella manualistica già a suo tempo citata e qui per comodità riportata in calce, per cui non vi indugero oltre. Soffermandomi però sulla constatazione, pur essa abbastanza ovvia, che quanto determina (possibili difetti nella emissione a parte) la qualità della ricezione, è il rumore, o precisamente il rapporto **S/N** (*Signal to Noise ratio*) appunto tra segnale e rumore, ove quest'ultimo gioca il ruolo di antagonista. Pertanto per affrontarlo più efficacemente, occorrerà conoscerlo un po' meglio: - nelle frequenze sino ai 15m predomina il rumore di origine esterna, prevalentemente atmosferico, captato dall'antenna assieme al segnale; pertanto l'efficienza dell'antenna non incide sul rapporto S/N, in quanto un'antenna migliore, cioè avente

migliore rendimento e dunque più efficiente (causa le perdite inferiori, e ricordiamo una volta di più che sulle perdite impatta anche quanto circonda l'antenna: suolo, fabbricati, ecc. nella misura del loro potere assorbente e dissipativo) capterà più segnale, ma nella stessa identica misura anche più rumore; quindi in definitiva un nulla di fatto. Nella ricezione specialmente delle cosiddette bande basse, a volte potrà anzi rendersi necessario attenuare; diciamo che i criteri sono differenti (se ne tratta peraltro esaurientemente in letteratura) ed occorrerà prediligere quelle antenne che per ragioni intrinseche siano più "silenziose" ossia meno sensibili almeno alla componente antropica del rumore, quella di origine locale: industriale e domestico, con alimentatori, interruttori, collettori etc.; e sarà già molto, specie nelle città. Mentre quanto al rumore atmosferico, ci sarà invece ben poco da fare, ed in parte questo arriva anche con la propagazione; - nelle frequenze HF dei 12 e 10m, oltre a quelle V/UHF e superiori, il rumore di origine esterna riveste via via sempre minore importanza al crescere della frequenza, e prevarrà invece quello intrinseco, autoprodotta in antenna ed internamente agli apparati (anche qui, la buona letteratura abbonda) per l'inevitabile agitazione termica della materia costituente gli stessi nonché per numerose altre cause più specifiche: al contrario di quanto accadeva nelle frequenze inferiori, qui maggiore efficienza (meno perdite) si tradurrà invariabilmente in aumento del segnale utile, quindi nel miglioramento del rapporto S/N; viceversa una scarsa efficienza sia dell'antenna stessa come pure della relativa linea di trasmissione che trasporta il segnale, dovuta all'incidenza di perdite consistenti (e crescenti con la frequenza!) si tradurrà inevitabilmente in un danno non altrimenti rimediabile! Si assiste altresì in tali gamme al predominare delle antenne ro-

buste, anche essendone (a parità di tipi, numero di elementi, ecc.) più semplice la costruzione date le dimensioni più ridotte come per conseguenza in genere anche il peso: spesso tubolari presentanti un buon rapporto diametro/lunghezza, quindi minore resistività e minore effetto pelle (*skin effect*) ad RF, uguale maggiore efficienza. Non trascuriamo infine la rilevazione diretta e più per così dire terrestre di queste grandezze, quindi il pickup al posto del drone o dell'ultraleggero; abbastanza indicativa seppur giocoforza parziale, ed anch'essa non scevra da ostacoli. Mi piace a tal proposito citare una ricerca abbastanza rara nel suo genere, effettuata molti anni fa da M.Cuzzoni I1BAF (che ne scrive in "Rassegna di antenne" su Radio Rivista 02/1969) il quale fece e rifece più volte il giro di alture e montagne del torinese al fine di rilevare per punti, certo ove fattibile, il segnale emesso dalla propria stazione; impiegando però di volta in volta antenne differenti e di tipo vario, direttive e non, come quad e yagi, filari e verticali, più la rombica. Andare in giro a far misurazioni con i corposi apparati valvolari del tempo pur qualitativamente idonei allo scopo di una puntuale rilevazione scevra da interferenze, come anche con i primi transistorizzati (che allora costavano pure un occhio della testa) non era proprio il massimo della praticità; ma ancora oggi le difficoltà di un'impresa siffatta, pur favorita dall'ampia disponibilità di sofisticati apparati portatili idonei allo scopo ma dalle dimensioni (e dai costi) assai più contenuti, non sarebbero lievi. Sarebbe prolisso riportarne qui le interessanti e dettagliate conclusioni; ne raccomanderei tuttavia se possibile la lettura, perché le considerazioni allora espone sull'articolato sistema di antenne unito alle diversità non solo orografiche del variegato territorio, rimangono in gran parte tuttora attuali.

Note:

1) una calibrazione casereccia si potrebbe tentare disponendo, in un ambiente non riflettente del tipo di quello descritto, un dipolo emittente (sorgente o *source*) ad esempio tubolare di ottimo rendimento η_{ant} (si da ridurne al minimo le perdite intrinseche che lo determinano v. Cap. 2.1) perfettamente adattato al generatore (trasmettitore) con eventuale interposto attenuatore ed avendo cura che non intervengano irradiazioni indesiderate dalla linea di trasmissione (che dovrà peraltro essere corta più che possibile) nonché dai relativi connettori e raccordi, si da inviarsi una potenza molto modesta (dell'ordine di pochi mW ed anche meno) da misurarsi però con grande precisione ai fini dell'esattezza dei risultati delle successive operazioni e delle determinazioni che ne conseguiranno. Più corto il cavo dall'antenna al generatore, e migliore la schermatura di quest'ultimo (cosa facilmente verificabile mediante l'impiego di un carico fittizio, ovviamente anch'esso ben schermato, e ad esempio di un semplice ricevitore) tanto minori le possibilità di irradiazioni estranee all'antenna, che andrebbero a sovrapporsi a quelle proprie di quest'ultima interferendo così sulle misure col falsarne in maggiore o minore misura i risultati. Ripartiamo ora uniformemente sulla sfera la potenza inviata all'antenna sorgente (potenza che per semplicità e confortati dalle buone caratteristiche di questa, abbiamo assunto totalmente irradiata, ossia con un rendimento intrinseco η_{ant} unitario) così da calcolare la densità di potenza W [W/m^2] ossia il modulo del vettore di Poynting diretto radialmente verso l'esterno della sfera, e da essa l'intensità del campo elettrico E [V/m] così prodotto quale si presenterà ad una distanza assegnata dal radiatore, considerato isotropico; ad es. se la distanza fosse di 100m la superficie sferica sarebbe $S = 4\pi r^2 = 12,57 * r^2 = 12,57 * 10.000 m^2 = 125.700 m^2$, ed inviata al dipolo la potenza di 1mW avremo una densità di potenza W di $0,001 W / 125.700 m^2$ cioè $7,96 * 10^{-9} W/m^2$; cui corrisponde in base alla $W = E^2 / Z_0$ (v. Cap 2.1) ove $Z_0 = 377 \Omega$ è l'impedenza caratteristica dello spazio vuoto e con ottima approssimazione anche dell'aria, un valore del campo $E = \sqrt{Z_0 W} = \sqrt{377 * 7,96 * 10^{-9}} V/m = 0,00173 V/m$ ossia $1,73 mV/m$. Ma il valore del campo alla periferia della sfera assegnata e nel piano equatoriale del dipolo radiatore, ossia nel massimo del tipico diagramma di radiazione, sarà differente e precisamente maggiore di detto valore, in virtù del guadagno intrinseco di questo pari a **2,1 dBi** sull'isotropico; in termini di campo elettrico E , e quindi di tensione, avremo $dBi = 20 \log_{10} E_d/E_i$ da cui $E_d = 10^{dBi/20} E_i = 10^{(2,1/20)} E_i = 10^{0,105} E_i = 1,27 E_i$; ossia $E_d = 1,73 * 1,27 = 2,2 mV/m$, valore che costituirà il nostro riferimento per tutte le determinazioni successive. A questo punto impiegando per la ricezione un dipolino (sonda o *probe*) collocato appunto alla distanza di 100 m dal dipolo emittente e nel piano equatoriale del medesimo, e comunque rivolto con il proprio piano equatoriale verso di esso, collegato mediante un cavo anch'esso assai breve ad un apparato ricevente (ancora una volta, intrinsecamente ben schermato, cosa che analogamente a come sopra detto, può facilmente verificarsi semplicemente scollegandone l'antenna ed osservando se vi siano o meno tracce significative di segnale residuo) dotato di strumento, leggeremo sulla scala dello stesso il valore del segnale corrispondente al riferimento iniziale testé assunto. Basterà ora applicare ai valori di volta in volta letti (ricordando che un punto S corrisponde a 6 dB, o almeno dovrebbe se l'apparato è ben fatto, ma invero si riscontrano spesso variazioni notevoli) la relazione $dB = 20 \log_{10} V/V_0$ per ottenere attraverso questa il corrispondente valore del campo E [V/m]; un metodo preferibile (in quanto indipendente dai circuiti di controllo del ricevitore e dalla scala S) sarà quello di misurare direttamente l'ampiezza del segnale rivelato in uscita della catena di amplifica-

zione selettiva del ricevitore impiegato, naturalmente dopo averne escluso il controllo automatico di guadagno (AGC), ed applicare quindi una proporzione diretta col valore di riferimento stesso precedentemente determinato per il campo E. Dette operazioni di calibrazione andranno naturalmente ripetute per ciascuna delle bande di frequenza di nostro interesse. Credo tuttavia che misure così fatte, in assenza di strumentazione appropriata di adeguata precisione anche solo come campione, ritungano comunque piuttosto approssimative, e dunque di non molta affidabilità nella determinazione dei risultati che in questa sede ci interessano, circa l'efficienza delle nostre antenne;

2) tale operazione potrebbe essere condotta in due modi distinti: in modalità diciamo passiva, con sorgente fissa costituita dall'antenna oggetto della misura, ed il rilevatore (sonda, o *probe*) in moto relativo rispetto ad essa; oppure in modalità attiva, con il rilevamento effettuato sull'antenna oggetto della misura e la sorgente in movimento. Durante il rilevamento dovrebbero memorizzarsi (se si opera nella prima modalità) anzitutto l'intensità di campo misurata, o trasmettersi (se in modalità attiva) le coordinate GPS della sonda comprendenti naturalmente la quota da trasformarsi (eventualmente via software) in coordinate polari ρ (distanza) Θ (azimut) e ζ (elevazione) riferite alla posizione nota (assunta quale origine) ove si trova l'antenna sotto misura, e magari se occorre anche l'assetto del velivolo (ai fini del calcolo di eventuali correzioni di angolazione o polarizzazione dell'antenna) data ed ora di rilevazione ed altri elementi accessori, ecc. Infatti a prescindere dalla modalità in cui si opera, l'antennino (dipolo) della sonda (*probe*) oltre a mantenere una polarizzazione identica a quella dell'antenna sotto misura (così da non introdurre attenuazioni da polarizzazione e conseguenti errori di misura da correggere) dovrebbe essere costantemente mantenuto con il piano equatoriale nella direzione di provenienza del segnale da rilevare per non introdurre ulteriori variabilità estranee all'oggetto della misura, così da avere sempre la sorgente delle radioonde in corrispondenza del massimo guadagno nel diagramma polare della sonda; per piccolo che detto guadagno sia, ed in questo caso sarebbe preferibile non ci fosse (essendo isotropica l'antenna di misura ideale onde non risentire di errori da orientamento, ma purtroppo nella realtà ciò non è possibile). In effetti occorrerebbe che durante il volo del drone a varie distanze ed altezze tale ortogonalità fosse costantemente mantenuta; se ciò non fosse tecnicamente fattibile o eccessivamente oneroso occorrerà, note le suddette variabili di assetto nonché il diagramma polare del *probe*, tenere conto apportando appunto (sempre via software) le correzioni del caso; la distanza (ρ) impatta sulla singola misurazione quale fattore di attenuazione geometrica del segnale, originata dal ripartirsi dell'energia su superfici via via maggiori al crescere appunto della distanza, ma viene a sua volta controbilanciata appunto dall'integrazione di tutti singoli contributi dati dalle superfici elementari in cui può pensarsi suddivisa la "bolla" di misura; in altre parole 1 mW di potenza irradiata continuerà a rimanere 1 mW, sebbene "spalmata" per così dire e dunque diluita su una enorme superficie anche ad un milione di chilometri di distanza, quando si sommino i contributi individuali di tutte le areole costituenti la superficie della bolla; dedotte naturalmente le intercorse attenuazioni per assorbimento, che per inciso costituiscono uno degli elementi oggetto di determinazione, l'altro essendo la direttività;

3) anche se magari appiattita; le riflessioni distanti tendendo infatti agli angoli bassi mentre gli angoli alti sono dati da quelle più vicine, e possono quindi rilevarsi entro un raggio inferiore quanto in distanza che in altezza;

4) quanto alla meccanica celeste relativa al moto, ed alle modalità di acquisizione dei satelliti specie amatoriali, suggerirei oltre alla manualistica, la lettura delle ottime serie di articoli pubblicati a più riprese negli anni '80 e '90 da D. Marini I8CVS su Radio Rivista; 5) verrà da chiedersi se strumenti di tal fatta, sebbene di grande utilità previa comunque l'adozione di procedure laboriose e rigorose, susciteranno poi un interesse e quindi una richiesta di mercato e volumi tali da permettere quei significativi abbattimenti del prezzo in altri casi verificatisi, e ciò pur fatti salvi tutti gli oneri di produzione e pre produzione, oltre ad un giusto tornaconto del produttore e della catena distributiva. C'è altresì da rilevare come l'avvento dell'era satellitare e della fibra, che hanno convogliato volumi di traffico enormemente superiori a quanto in uso prima, hanno in larga misura distolto l'interesse dalle frequenze HF, non solamente come utenza ma anche sotto l'aspetto della ricerca teorica e sperimentale almeno per quanto ci è dato sapere, assieme ai relativi investimenti; tranne casi e sistemi del tutto particolari, tra cui si possono appunto annoverare anche i radioamatori;

6) quanto agli impianti trasmettenti di radiodiffusione, potremo anche fermarci qui; come pure in generale per quelle installazioni che non hanno necessità di ricevere con la medesima antenna con cui trasmettono, o più in generale ancora, coubicata con questa; anche svariati servizi, ad esempio le *utility* del tipo fisso *point to point*, conseguono già il proprio obiettivo con lo stabilire regolari collegamenti affidabili tra punti predeterminati (sempre s'intende a meno della variabilità derivante dalle mutevoli condizioni ionosferiche) senza dover ricercare per forza una ottimizzazione *tout court* dei sistemi radianti; ricerca che assume ben maggiore importanza, e talvolta esasperata (massime nel DX), a motivo anzitutto della variabilità aleatoria dei corrispondenti e rispettive condizioni operative talora assai modeste anche di necessità (attivazione di reef o sedi comunque disagiate), nonché in genere della ridotta disponibilità di risorse strumentali (potenza, apparecchiature, sistemi d'antenna, superfici da destinare alle stesse) nonché personali (tempo);

7) cfr. it.wikipedia.org, en.wikipedia.org;

8) divagando un po', se lecito, osserverei che esattamente l'opposto accade della ricezione aurale della telegrafia Morse, che ne costituisce il maggiore ostacolo non essendo noto a priori il contenuto del messaggio (in teoria dell'informazione diremmo essendo cioè massima l'entropia della sorgente) né se altrimenti fosse, avrebbe molto senso il riceverlo; bisogna però osservare che una trasmissione incomprensibile perché battuta male o per difetto dell'impianto emittente, pregiudicherebbe già di per sé in gran parte o del tutto il risultato;

Note bibliografiche:

G. Falciasacca: Appunti di campi elettromagnetici, Esculapio – Bologna 1990; Enc. Ingegneria Voll. 1 e 5, ISEDI 1971; G. Bernardini E. Amaldi: Fisica Generale - parte II[^], Università di Roma 1965; E. Montù (I1RG): Radiotecnica – Vol. 1 Nozioni fondamentali, Hoepli - Milano 1935; F.E. Terman: Radio Engineering, McGraw-Hill – New York / London 1947; V. Mendola (IW2KSZ): NEC (Numerical Electromagnetics Code) L'equazione integrale per lo spazio libero, Radio Rivista 05/2008 A.R.I. - Milano; M. Miceli (I4SN) "La radiazione delle antenne" in Radio Rivista 2/1995; Why an Antenna Radiates (ARRL) by Kenneth Macleish, W7TX QST November 1992, ARRL; Antenna Book, ARRL; N.Neri I4NE: Antenne: vol.1 linee e propagazione, vol.2 progettazione e costruzione, C&C., Faenza; M.Miceli I4SN: Radioantenne , Ediradio, Milano; C. Tagliabue (I5TGC) "Appunti sulla radiazione di antenne semplici", Radio Rivista 5÷10/1996; E. Ziviani (I3CNJ): L'antenna radio, principi funzionali, ed. propria 2004 (c/o Sandit, Albino - BG); testo quest'ultimo basilare per un più esatto e rigoroso approfondimento, essendo assai esplicativo ed esauriente, con molti parallelismi alla dinamica delle masse ed agli effetti gravitazionali, consigliabile per i radioamatori; liberamente consultabile anche in rete al seguente link: https://www.google.it/books/edition/L_Antenna_Radio_Principi_Funzionali/nhVvOBgc6Pc?hl=it&gbpv=1&dq=L%27Antenna+Radio&printsec=frontcover

Dal web: How does Electromagnetic Radiation work? (Lesix); Charge Acceleration and Field-Lines Curvature: A Fundamental Symmetry and Consequent Asymmetries (Avshalom C. Elitzur, Eliahu Cohen and Paz Beniamini); Do conductors in the reactive near field of an antenna cause loss? (Electrical Engineering Stack Exchange); Novel method to control antenna currents based on theory of characteristic modes (NASA/ADS); Antenna Current Optimization and Realizations for Far-Field Pattern Shaping (Shuai Shi, Lei Wang, and B. L. G. Jonsson SHI+ETAL); Antenna Measurement Theory (www.orbitfr.com); Near and far field (https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Near_and_far_field&oldid=1067503098); G. Xiao, The Reactive and Radiation Electromagnetic Energies of Antennas, <https://arxiv.org/abs/1909.10019>; LearnEMC <https://learnemc.com/electromagnetic-radiation>; R.F. Schmitt (Columbia University): Understanding electromagnetic fields and antenna radiation takes (almost) no math; G. Lullo, Corso di Elettronica delle Telecomunicazioni, AA. 2005-06 (UniPA)

Anche le pagine web di it.wikipedia.org ed en.wikipedia.org

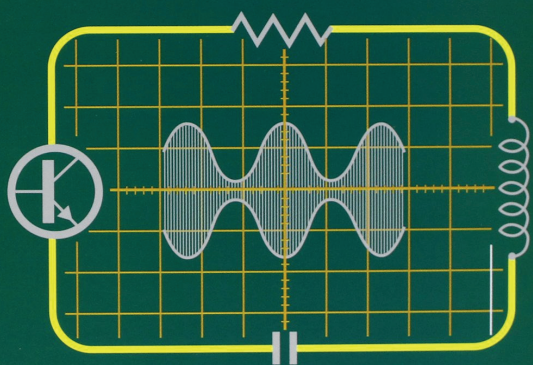
I MANUALI DEL RADIOAMATORE

NERIO NERI I4NE

RADIOTECNICA per radioamatori

con elementi di elettronica e telecomunicazioni

EDIZIONE 2013



Edizioni C&C S.r.l.

Fiorino De Lazzari I3FDZ

Normativa per radioamatori

Tutto quello che bisogna sapere per trasmettere sulle bande radioamatoriali

Novità

Utile per la preparazione all'esame di patente

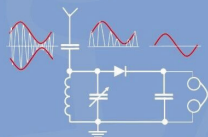


A.R.I. BRESCIA
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI ITALIANI
SEZIONE DI BRESCIA

ELEMENTI di ELETTRICITÀ, RADIOTECNICA ed ELETTRONICA

PER IL CONSEGUIMENTO DELLA PATENTE DI RADIOAMATORE

a cura di IW2CYR - Nino Barchi



India Bravo United Books

Copyrighted Material

Quiz di radiotecnica per patente di Radioamatori

Utile per la preparazione all'esame di patente

Fiorino De Lazzari



Copyrighted Material

ESSERE UN MARINAIO

di Maurizio Agrillo tratto da Facebook



Essere un MARINAIO non è facile e non è fatto per tutti. Bisogna essere forte, coraggioso e intenzionato. Essere marinaio vuol dire essere un uomo perchè tutti pensano che il mare insegna un mestiere, in realtà insegna ad essere UOMO. Durante la sua vita verserà sempre lacrime : lacrime di tristezza e dolore quando imbarca e si trova costretto a lasciare i suoi cari....lacrime di solitudine quando si trova a bordo ed è consapevole che è lontano da tutti e da tutto...lacrime di gioia quando sbarca e riabbraccia i suoi cari...lacrime di orgoglio e di soddisfazione perchè orgoglioso di aver fatto carriera e saper dare un futuro alla famiglia e figli grazie ai propri sacrifici..e infine lacrime di delusioni per gli amori e gli amici persi...ma nonostante tutto ciò, un Marinaio si fa forza e cerca di andare avanti guardando i lati positivi...chi non è del campo non sa cosa si è costretti a sopportare durante i mesi di navigazione.. Stress e sonno perso che si accumulano man mano che i giorni passano...avere a che fare con gente a volte prepotente e tenersi tutto dentro per evitare guai e problemi...a volte capita di perdere dei cari mentre si è in alto mare e non lo si è potuto salutare per un ultima volta... Amori che ti lasciano da un giorno all'altro perchè troppo deboli, e che spesso ti sostituiscono con uno qualsiasi...Infatti amare un Marinaio non è facile!

Ci vuole una Donna al suo fianco che gli sarà di aiuto e di incoraggiamento, con un cuore grande che sa comprendere i sacrifici, un cuore forte per reggere al dolore del distacco e separazione, ma soprattutto un cuore pieno di AMORE che non lo lascerà mai e non lo tradisce neanche nei momenti deboli... La gente ignorante a terra pensa che un marinaio ha un rapporto in ogni porto, ma non sanno che non c'è tempo materiale per farlo, perchè per chi ha una responsabilità è raro scendere a terra pure solo per bere una birra, e si preferisce un ora di riposo!! Quello di cui ha bisogno un uomo di mare è amore corrisposto!! Infine ci sono anche le soddisfazioni : una di questa è capire cosa vuol dire veramente la felicità quando ,dopo mesi di navigazione si mette di nuovo piede su terra ferma e si riabbracciano i propri cari...essere Marinaio è anche questo e io sono fiero di esserlo...alla fine senza sacrificio non si ottiene nulla...e da qui si vede chi veramente ti apprezza e rimarrà sempre al tuo fianco anche se si è lontano..

AWARD Amerigo Vespucci World Campaign 2023 - 2025



AMERIGO
VESPUCCI
TOUR
MONDIALE
2023-2025



Delegazione Regione
Lombardia

Three beautiful awards
and a special plaque.
One by one steps for 30
DXCC in 20 months!
See the rule!

WWW.ASSORADIOMARINA.IT



"ITS AMERIGO VESPUCCI WORLD CAMPAIGN AWARD – 2023-2025

Dal 1 luglio 2023 al 11 Febbraio 2025

Dal 1 luglio 2023 all'11 febbraio 2025 il Vespucci navigherà per 20 mesi, approdando in oltre 30 porti in 28 Paesi e toccando tutti i 5 Continenti del globo.

Un tour mondiale che vedrà la Nave Scuola della Marina Militare Italiana – che con le sue 92 candeline, spente lo scorso 22 febbraio, è l'unità navale italiana più anziana in servizio – navigare a vele spiegate con a bordo gli allievi ufficiali della I classe dell'Accademia Navale di Livorno, che riceveranno nel corso della campagna addestrativa estiva il loro "battesimo del mare".

Nel segno della tradizione dell'antica arte marinairesca e dell'innovazione dei suoi sistemi orientati alla tutela ambientale, Nave Vespucci porterà per il mondo i valori della storia e della cultura nazionale nonché l'eccellenza produttiva italiana, a sostegno dell'importanza del tema della marittimità per lo sviluppo globale.

Già Ambasciatrice UNESCO e UNICEF, Nave Vespucci durante il suo giro del mondo sarà il mezzo per sviluppare e consolidare collaborazioni in ambito accademico e universitario, soprattutto nel campo della ricerca scientifica e della tutela del sistema marino, promuovendo altresì gli obiettivi ambientali del World Oceans Day.

L'Associazione Radioamatori Marinai Italiani con il patrocinio dell'A.R.I., dell'ANGET (Delegazione Regione Lombardia) e dell'ANMI (Gruppo di Milano), indice un diploma denominato "Award Amerigo Vespucci" valido dal 1 luglio 2023 sino all'11 febbraio 2025 data del rientro in patria del Vespucci

- PERIODO DI VALIDITA'

Dal 1 luglio 2023 al 11 febbraio 2025

- BANDE

Sono consentite le seguenti bande:

10m - 12m - 15m - 18m - 20m - 30m - 40m - 80m

- MODALITA'

SSB/CW/FT8/FT4

- CATEGORIA e DIPLOMA

Per acquisire il diploma, ci sono le seguenti categorie:

- BRONZO: QSO con 10 stazioni DXCC* + la stazione jolly;
- ARGENTO: QSO con 20 stazioni DXCC* + la stazione jolly;
- ORO: QSO con 30 stazioni DXCC* + la stazione jolly;
- DIAMANTE: QSO con 30 stazioni DXCC* + I19IABJ + IQ9MQ + **5 SEZIONI ARMI** ⁽¹⁾

Ogni stazione può essere contattata solo una volta .

I diplomi possono essere scaricati in formato JPG dal sito web.

(1) Le sezioni ARMI collegate in più valgono come sostituto di paesi DXCC

- LISTA DEI PAESI DXCC DA COLLEGARE*

[I] ITALIA - [F] FRANCIA - [EA] SPAGNA - [6V] SENEGAL - [D4] CAPO VERDE - [HI] REPUBBLICA DOMINICANA - [HK] COLOMBIA - [9Z] TRINIDAD & TOBAGO - [PY] BRASILE - [CX] URUGUAY - [LU] ARGENTINA - [CE] CILE - [OA] PERU' - [HC] ECUADOR - [HP] PANAMA - [XE] MESSICO - [W] USA - [AH6] HAWAII - [JA] GIAPPONE - [DU] FILIPPINE - [VK] AUSTRALIA - [YB] INDONESIA - [9V] SINGAPORE - [VU] INDIA - [AP] PAKISTAN - [A7] QATAR - [A6] U.A.E. - [A4] OMAN - [SU] EGITTO - [5B] CIPRO.

- STAZIONE JOLLY

II9IABJ - IQ9MQ

- SEZIONI ARMI (1)

IQ0PM - IQ7UJ - IQ7AAJ - IQ7QN - IQ8XS - IQ9AAF - IQ9AAH - IQ9AAK - IQ9AAL - IQ9AAM - IQ9AAQ - IQ9AAP - IQ5AAT

- LOGS.

Scaricati il LOG SHEET editabile preparato per l'evento. (lo trovi sul nostro sito web). Deve essere inviato al seguente indirizzo di posta elettronica:

eMail: it9mrm@assoradiomarinai.it

E' richiesto avere le conferme dei contatti, valgono le QSL, le eQSL e le conferme a LOTW. Per la verifica saranno richiesti a campione da inviare via email.

RICHIESTE

- Per le categorie **BRONZO, ARGENTO e ORO** possono richiedere il diploma anche in formato cartaceo previo invio di **€ 10,00**

- Per la sola categoria **DIAMANTE** è prevista una placca ricordo dell' "ITS Amerigo Vespucci Campaign Award 2023-2025" con un contributo spese di **€ 40,00**: placca in legno formato 20x26 cm con targa dorata e targhetta personalizzata con il proprio nominativo di stazione.

Andrà richiesto all'Award manager nazionale:

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

Le stazioni italiane, potranno inviare il proprio contributo per l'award tramite le seguenti modalità:

- via "POSTEPAY" 4023600964377842 intestata a Mattei Alberto;
- via "PAYPAL" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com
- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

E' OBBLIGATORIO INFORMARE VIA EMAIL INVIANDO I DATI DI PAGAMENTO

INFORMAZIONI

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





Una volta marinaio ...
marinaio per sempre



www.marinaiditalia.com

Associazione Nazionale
Marinai d'Italia

Piazza Randaccio, 2 - 00195

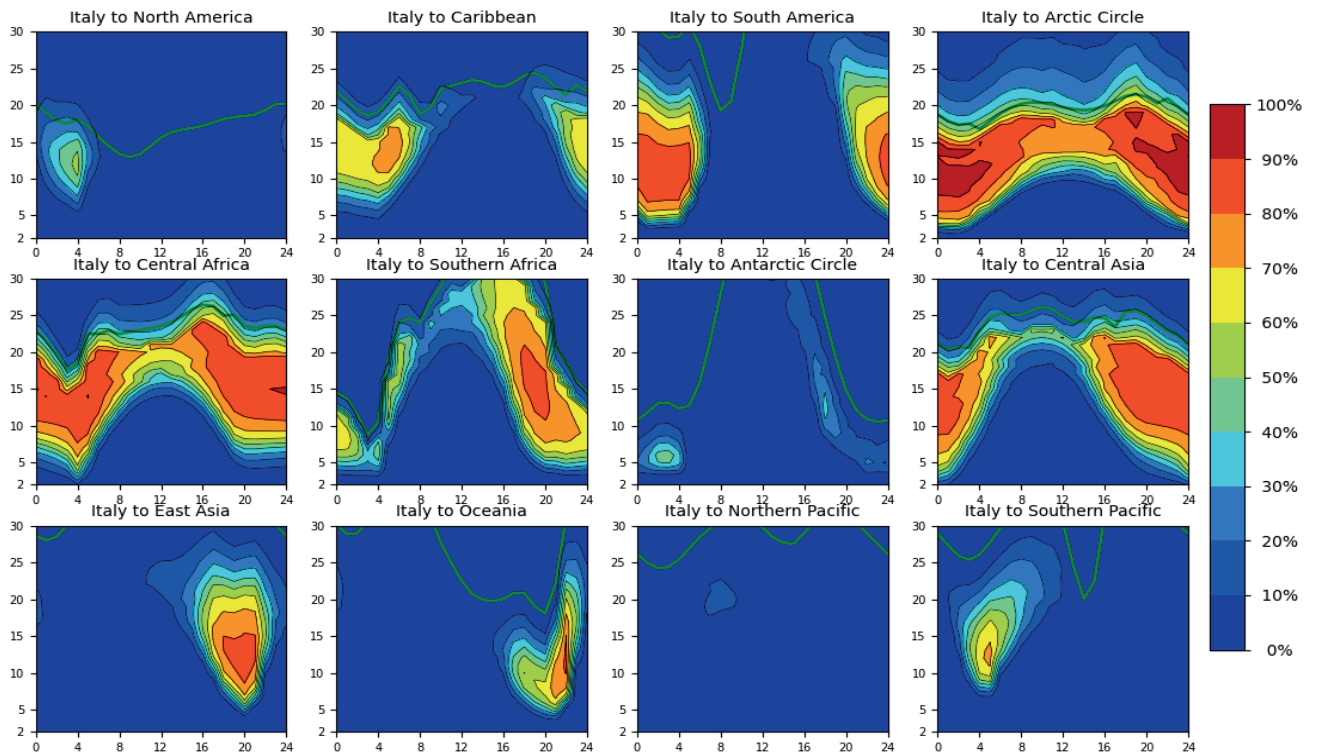
tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

e-mail segreteria@marinaiditalia.com

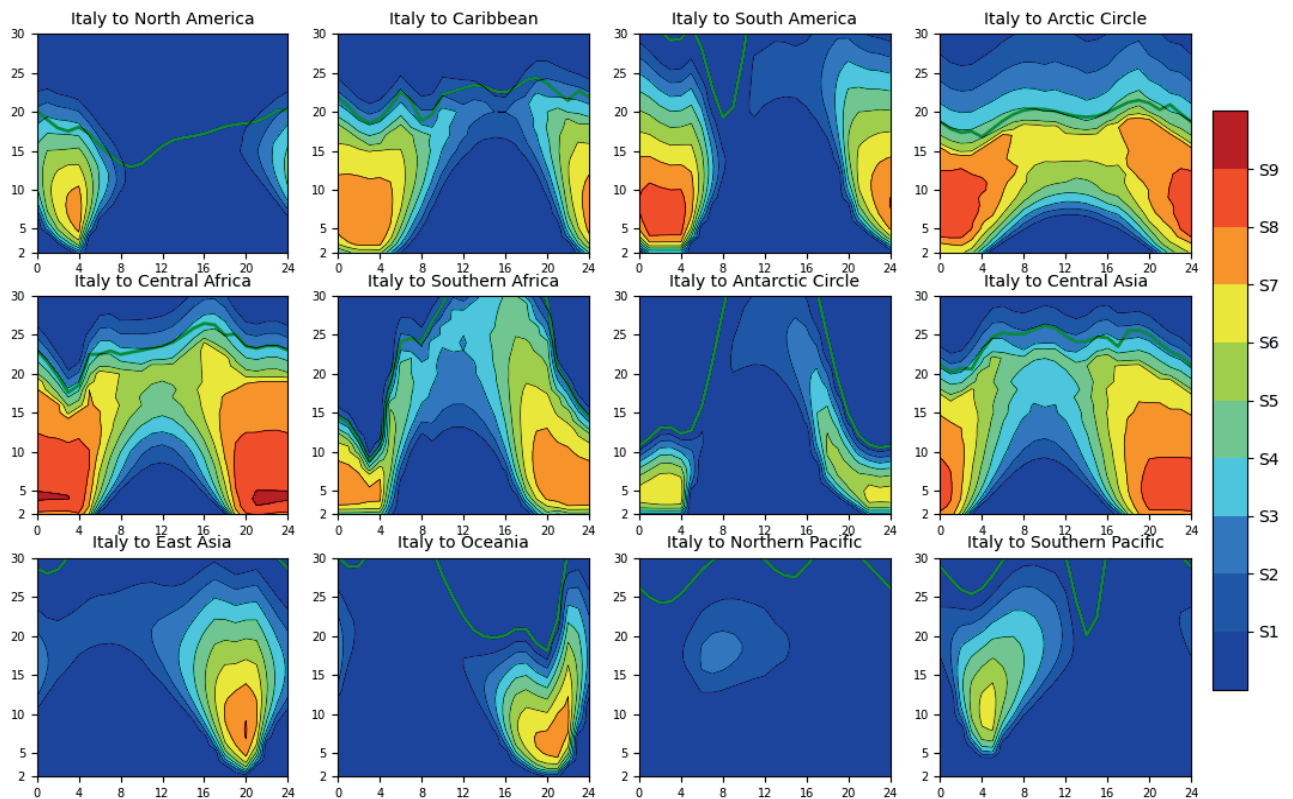
PROPAGAZIONE DI GIUGNO

di Maurizio Diana, IU5HIV MI-1446

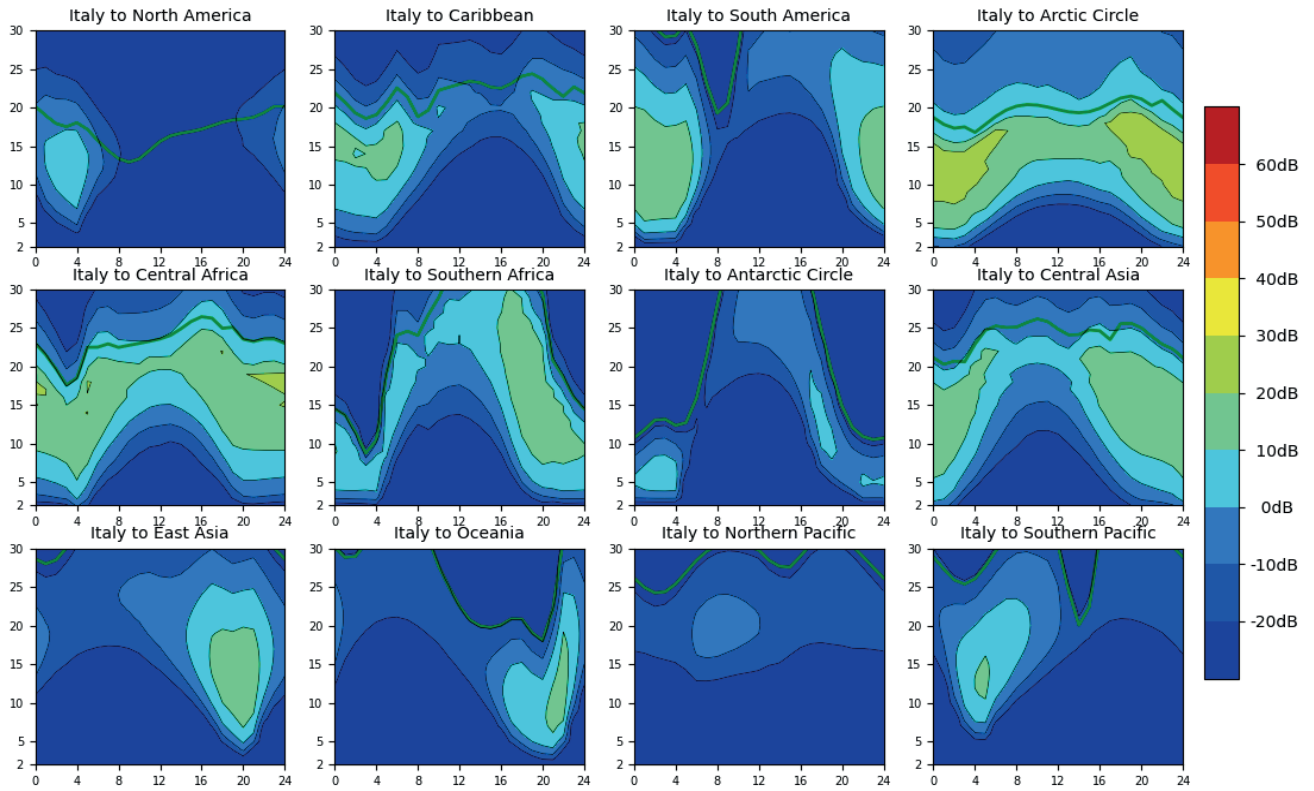
Giugno 2024 -Previsioni di propagazione in Basic Circuit Reliability- by IU5HIV



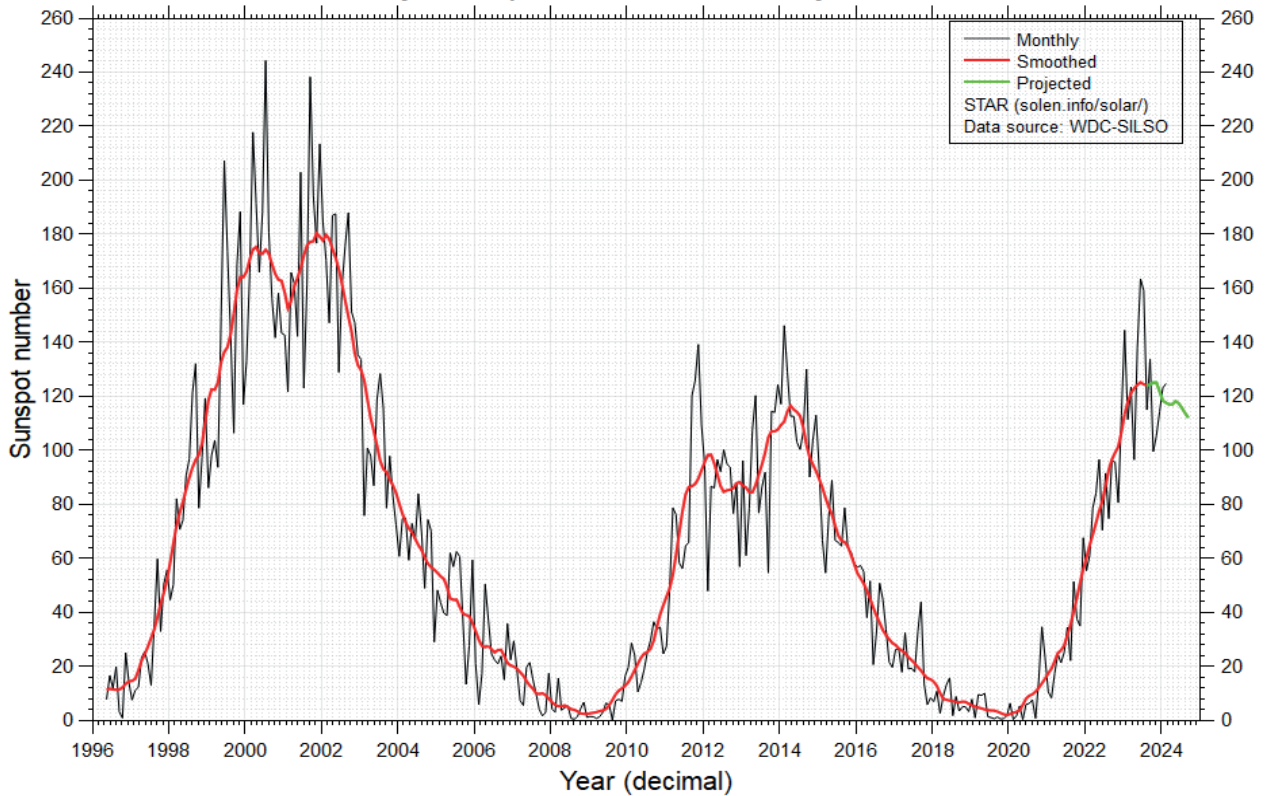
Giugno 2024 -Previsioni di propagazione in Signal Strength- by IU5HIV



Giugno 2024 -Previsioni di propagazione in SNR- by IU5HIV



Monthly sunspot number solar cycles 23-25





Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



Segui
QSL CARD BY IT9EJW
SU



INTERNATIONAL
WARSHIPS AWARD

EIGHT CLASSES
FREE AWARDS

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT
VIA E. MILLO, 20
96011 AUGUSTA
ITALY

PDF FORMAT
PROFESSIONAL HAM RADIO GAME'S

**BEAUTIFUL WARSHIPS AROUND
OF THE WORLD**

INTERNATIONAL
MARITIME MOBILE AWARD

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT

**COME PLAY
WITH US!**

www.assoradiomarinai.it
THE BEST ARMI AWARD

**INTERNATIONAL SUBMARINES
AWARD**

I.S.A. BRONZE
Obtained with 5 different submarines call-sign contacts around of the world and 10 country DXCC List (see in the web site).

I.S.A. SILVER
Obtained with 10 different submarines call-sign contacts around of the world and 20 country DXCC List (see in the web site).

I.S.A. GOLD
Obtained with 20 different submarines call-sign contacts around of the world and 30 country DXCC List (see in the web site).

An International free award, from A.R.M.I.: easy and beautiful award! If you like the Navy, this is what you want! Just ask information!

Associazione Radioamatori Marini Italiani
info@assoradiomarinai.it

Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR) - ITALY

Best of the Best Awards

NUOVA ID CARD ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM

La prima versione della nostra carta ID era oramai obsoleta ed abbiamo provveduto a modificarne il layout e ad automatizzare l'inserimento della foto e l'invio automatico via email.

Quindi per tutti coloro che vogliono la nuova tessera ARMI, basta inviare una foto personale in formato JPG al seguente indirizzo email: **it9mrm@assoradiomarini.it**

Appena ricevuta sar  mia cura inviavela nel pi  breve tempo possibile. A questo punto non vi resta che stamparla e inserirla in una custodia per tesserini o se volete, portatela in una cartoleria, fatevela stampare e plastificare e la tessera   pronta per l'utilizzo.



ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI ★ MARINAI ITALIANI ★

Affiliata A.R.I.



Nominativo:

Cognome:

Nome:



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

Madeira Island
IOTA AF-014

CR3W

German Amateur Radio Station

DG8LBF

N
W E
S

GB175PO
TM &

GERMAN AMATEUR RADIO STATION

DK8XW

EA8 / DKSAN

LANZAROTE

LANZAROTE
Canary Islands

ITALIAN RADIO AMATEUR

G3YEC

1727 WAZ DXCC WAS

HERO 101

LU3DRP/D

Radio Club Pinamar
CQ 13 - IT 14 - 09 13

Suboficial 1º Subcomandante
Real, Walter German
44 A.R.A. San Juan
HERO 101 Pinamar

Confirmación de QSO: Claudio 58 Aniv. 58 VI de Pinamar

Qth	Pathway	QSO	Time	ST

CC: Copia generada por QSO Web de LU8MT (2016)

DF4BV

Heinz Müller - Norderende 34 - D-21782 Bülkau. DOK E32

85ØHRA

JH9FNB/MM

ZONE 25
JCG#30007
ISHIKAWA JAPAN

GB175PO
TM175

MI1FCQ

Paddy Mc Gauley
5 Brookmount rise
Omagh BT78 5AL
IRELAND

CC 14
ITU 27

MV ARCTIC SUNRISE

GREENPEACE

LU4AA/MM

Primera activación de un buque de la flota de Greenpeace.

PB5ØRNARS

Special Dutch Callsign
TO CELEBRATE THE GOLDEN JUBILEE OF RNARS
The Royal Naval Amateur Radio Society

The Netherlands • CC zone 14 • ITU zone 27 • Loc. J022111 Op. Agt. de Jong PAØXAW • RNARS-967

RV1ØM

RUSSIAN AMATEUR RADIO STATION
WAZ 16 ITU 19 QRA-Loc KP94WN
ex UA1ØCD, RA3VUV
Mihail Zaitsev

Activity Group
KØR # 276
AGB of Russia # 051

QRP Trcvr - 5 W
Ant - Delta Loop

QSO with:	Day	Month	Year	UTC	MHz	Mode	RST

PSE via bureau: P.O.Box 88, Moscow, Russia Thanks for nice QSO
QSL for award: Good Luck, Best DX
• TNX or direct: P.O.Box 55, Severodvinsk, Arkhangelsk obl. 164500 Russia **73, Mihail!**

RZ6AZK

DF4BV
Heinz Müller - Norderende 34 - D-21782 Bülkau. DOK E32

FOTO STORICHE



Fregata ALPINO (1967 - 2009)



Corvetta LICIO VISINTINI (1963 - 1994)

La stazione radio di....



La QSL DEI SOCI....

IU1AAH

***ITALIAN AMATEUR
RADIO STATION***

ITU zone 28
CQ zone 15
QTH WW-LOC :
JN44VC
OP.Enzo

ARMI

**RADIO AMATEUR
MARINA**

COMMANDER PLAQUE



CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCHELLO

COMMANDER PLAQUE

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO

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

PERIODO di validità

I contatti sono validi dal 1.1.2000 ad oggi.

MODI

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

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

CATEGORIE

Sono previste TRE categorie :

"CC (Capitano di Corvetta)"

"CF (Capitano di Fregata)"

"CV (Capitano di Vascello)"

SOTTOCATEGORIE

Sono previste TRE sottocategorie:

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

"ONLY PHONE" (SSB)

"ONLY MORSE" (CW)

RICHIESTE

Va richiesto all' Award manager :

IT9MRM

Alberto Mattei

Via E. Millo, 20

96011 Augusta (SR)

- Italy -

email: it9mrm@gmail.com



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

I contributi possono essere versati nei seguenti modi:

POSTEPAY: 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);

PAYPAL: alberto.mattei@libero.it

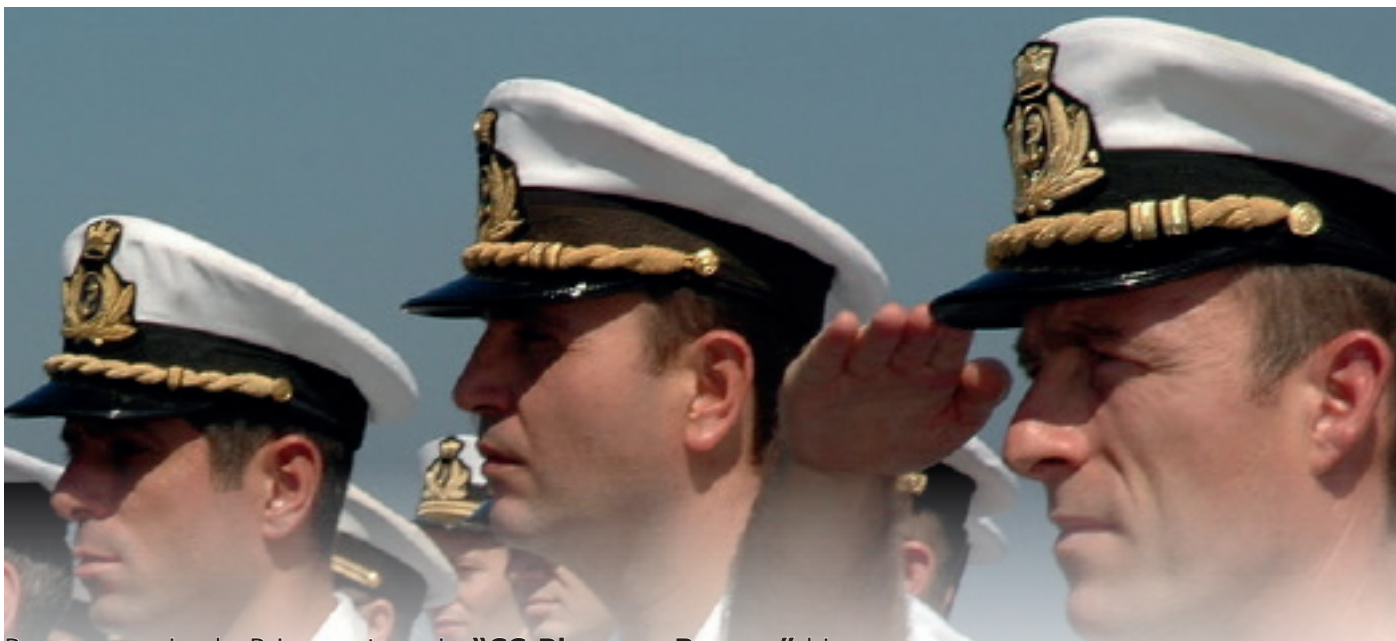
IBAN: IT64E030698462010000004132 Banca Intesa-S.Paolo Filiale di Augusta

CARATTERISTICHE DELLA PLAQUE

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

INFORMAZIONI

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



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

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



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

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



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

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





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

<http://www.asso-radiomarinai.it>

Associazione Radioamatori Marinai Italiani



DIPLOMA DI ATTESTAZIONE

Si certifica che il Sig. Alberto Mattei
operatore della Stazione di Radiomatero con
nominativo IT9MRM
è iscritto al nr. ARMI 001
della lista dei membri Navali o Associati.

IL COORDINATORE NAZIONALE ARMI
(Alberto Mattei, IT9MRM)



2024

1 Luglio 23 - 11 Febbraio 25	Award Amerigo Vespucci world campaign
20 - 21 Gennaio	International Navy Teams Challenge
27 - 28 Gennaio	Italian Navy Contest - CW
1 - 31 Marzo	IY9MM - 110° anniversario esperimenti di radiotelegrafia ad Augusta
8 - 17 Marzo	Italian Navy Coastal Radio Stations Award
22 Marzo	Award Regia Marina - Seconda Battaglia Navale della Sirte
29 Marzo	Award Regia Marina - Battaglia Navale di Capo Matapan
1 - 30 Aprile	II1GM - 150° Anniversario Guglielmo Marconi
8 - 9 Giugno	35° Anniversario fondazione Guardia Costiera
12 - 16 Giugno	Award Regia Marina - Battaglia Navale di Mezzo Giugno
22 - 23 Giugno	Italian Navy Contest - SSB
9 Luglio	Award Regia Marina - Battaglia Navale di Punta Stilo
18 - 19 Luglio	Award Regia Marina - Battaglia Navale di Capo Spada
11 - 13 Agosto	Award Regia Marina - Battaglia di Mezzo Agosto
13 - 22 Settembre	Italian Navy Ships Radio Station Award
11 - 12 Ottobre	Award Regia Marina - Battaglia di Capo Passero
27 - 28 Ottobre	Italian Navy Contest - FT8
1 - 4 Novembre	Italian Armed Forces Award
11 - 12 Novembre	Award Regia Marina - Battaglia del Canale d'Otranto
26 - 27 Novembre	Award Regia Marina - Battaglia di Capo Teulada
4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
7 -8 Dicembre	International Naval Contest - Sponsored by MARAC
12 - 13 Dicembre	Award Regia Marina - Battaglia Navale di Capo Bon
17 Dicembre	Award Regia Marina - Prima Battaglia Navale della Sirte



IL DIPLOMA DELLA

REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



1939-1944

LE EROICHE NAVI DELLA
REGIA MARINA

PERMANENT
AWARDS

L'A.R.M.I. PRESENTA

LE NAVI DELLA
REGIA MARINA
NELLA SECONDA
GUERRA MONDIALE

www.assoradiomarinai.it



AWARD REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Un pò di storia

La Regia Marina fu l'Arma navale del Regno d'Italia fino al 18 giugno 1946, quando con la proclamazione della Repubblica assunse la nuova denominazione di Marina Militare. Con la caduta di Gaeta il 15 febbraio 1861, la fine del Regno delle due Sicilie sancì l'unione della Real Marina Sarda alla Marina borbonica, che contribuì al suo potenziamento. Il 17 marzo successivo, con la proclamazione del Regno da parte del Parlamento di Torino, nacque la Regia Marina e l'assertore più convinto della necessità per il Regno d'Italia di dotarsi di una forza navale potente che amalgamasse le competenze delle marine preunitarie, il conte Camillo Benso di Cavour (allora Presidente del Consiglio), non mancò di ribadire il proprio impegno di fare l'Italia una nazione di spiccato carattere marittimo:

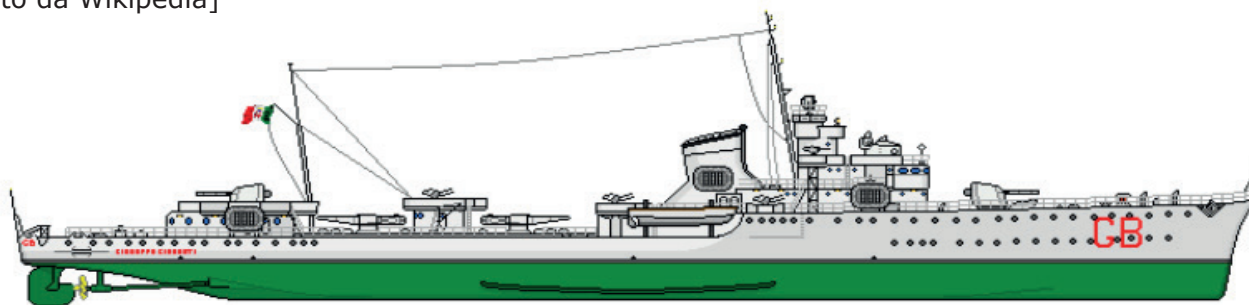
«Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo, capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile [...] consacrerò tutte le mie forze [...] affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle esigenze del Paese»
(Camillo Benso Conte di Cavour)

L'impegno di Cavour portò ad un notevole sviluppo della flotta, che si interruppe con la battaglia di Lissa; perché la Regia Marina tornasse a dotarsi di navi moderne ci vollero dieci anni, con lo sviluppo della classe Caio Duilio. Grazie ad ingegneri navali come Cuniberti e Masdea vennero prodotte classi di navi interessanti, ma sempre in numero limitato a causa delle necessità di bilancio del paese.

La guerra italo-turca fu il primo vero banco di prova per la nuova flotta, schierando in linea praticamente le stesse navi poi impegnate nella prima guerra mondiale, durante la quale, tuttavia, non vi fu mai alcuna vera e propria "battaglia navale" con la flotta austro-ungarica.

Le scelte operate tra le due guerre condizionarono infine pesantemente le strategie e le capacità operative della Regia Marina nella seconda guerra mondiale, durante la quale, pur battendosi validamente, subì una serie di sconfitte senza riuscire ad impedire il sostanziale predominio della Royal Navy nel Mar Mediterraneo.

[tratto da Wikipedia]



Premessa

L'award dedicato alle grandi navi della Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale, è stato creato al fine di ricordare le gesta dei grandi marinai e uomini della Regia Marina imbarcati a bordo delle unità navali (Corazzate, Navi da Battaglia, Incrociatori, Cacciatorpediniere e Torpediniere) durante il conflitto. La storia navale è sempre stata un principio fondamentale dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani, lo scopo di questo award è quello di far conoscere a tanti radioamatori italiani e non, i nomi delle gloriose unità navali che hanno combattuto durante il secondo conflitto mondiale nel Mediterraneo.

REGOLAMENTO

Il Diploma è dedicato alla Regia Marina nel periodo della Seconda Guerra Mondiale (1939-1944). Viene rappresentato in tre versioni " Bronzo - Argento - Oro"; il layout dei tre diplomi è uguale e viene raffigurata sullo sfondo lo stemma della Regia Marina, con un contorno di una maglia di catena d'ancora. I diplomi nelle tre versioni sono differenti e vengono rappresentate dalle sagome di un Cacciatorpediniere (Bronzo), un Incrociatore (Argento) e di una Corazzata (Oro). Inoltre viene rappresentata in ogni diploma sul lato destro la Medaglia al valor Militare della Regia Marina (in bronzo, argento ed oro per ogni categoria di diploma). Il Diploma è conseguibile da **tutti** gli OM e SWL del mondo. L'award fa parte dei diplomi permanenti dell'ARMI.

DATA DI INIZIO

01.01.2019

STAZIONI ACCREDITATE

Sono tutte le stazioni iscritte all'ARMI e che hanno avuto assegnato la nave corrispondente al distintivo (billettera). Questo distintivo è personale e rimarrà alla stazione accreditata per sempre. Chi lo vorrà potrà richiederlo a info@assoradiomarinai.it (sino a completamento della lista). Anche le stazioni accreditate possono cacciare altre stazioni accreditate per la conquista dei diplomi.

PARTECIPAZIONE

Possono partecipare tutte le stazioni OM/SWL (anche le stazioni accreditate)

PUNTI

Ogni stazione accreditata vale 1 punto

CATEGORIE:

Ci sono quattro categorie: FONIA - MORSE - MISTO - DIGITALE

E' consentito solo un contatto con la stazione accreditata per ogni singola MODALITA' di emissione (SSB-CW-DIGI) per tutto il periodo della manifestazione. Tutti i collegamenti nelle varie modalità digitali valgono solo un contatto.

MODI

Sono consentiti tutti i modi di emissione: CW - SSB - tutti i modi DIGITALI

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

Non sono validi collegamenti in VHF/UHF, ECHOLINK e ponti ripetitori

PUNTI DIPLOMA

Ci sono quattro classi:

Bronzo : 15 punti;

Argento: 25 punti;

Oro: 50 punti;

Top Honour Plaque: 75 punti;

Diamond Cup: 100 punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW / DIGITALE : CQ CQ DE IT9MRM IT9MRM IT9MRM AWARD REGIA MARINA K

SSB : CQ CQ da IT9MRM - (STAZIONE ACCREDITATA) CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLA REGIA MARINA.

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni non accreditate passeranno i rapporti RST .

Le stazioni A.R.M.I. accreditate passeranno i rapporti RST seguiti dalla bilettera assegnata.

ANNIVERSARY DAY

Ci sono i seguenti appuntamenti in ricordo delle battaglie navali e dei marinai caduti:

22 Marzo : Seconda battaglia navale della Sirte;

27-29 Marzo : Battaglia navale di Capo Matapan;

12-16 Giugno : Battaglia navale di mezzo Giugno;

9 Luglio : Battaglia navale di Punta Stilo;

18-19 Luglio : Battaglia navale di Capo Spada;

11-13 Agosto: Battaglia navale di mezzo Agosto;

11-12 Ottobre : Battaglia navale di Capo Passero;

11-12 Novembre: Battaglia navale del Canale d'Otranto

26-27 Novembre: Battaglia navale di Capo Teulada;

13 Dicembre : Battaglia navale di Capo Bon;

17 Dicembre : Prima battaglia navale della Sirte

FIELD DAY

Nell'arco dell'anno ci possono essere dei giorni nei weekend dove vengono attivate dei Field Day della durata giornaliera di 4 ore (dalle 14:30 alle 18:30)

PREMI

Tutte le stazioni che attesteranno tramite log il collegamento con le stazioni accreditate, riceveranno i diplomi in formato JPG in base alle richieste pervenute. I Diplomi saranno tutti gratuiti.

Per la richiesta della "Top Honour Plaque" e dalla "Diamond Cup" è prevista una spesa forfettaria di Euro 40.

Le stazioni italiane che lo desiderano, potranno inviare il contributo per la Top Honour Plaque tramite le seguenti modalità:

- via "POSTEPAY" n. 4023600964377842 intestata a Mattei Alberto;

- via "PAYPAL" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com;

- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale :

IT9MRM Alberto Mattei - Via E. Millo, 20 - 96011 Augusta (SR) - Italy -

email: it9mrm@assoradiomarinai.it

LOGS

Devono essere in formato ADIF/CBR/TXT/DOC/XLS.

E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.

Chi lo desidera può utilizzare il Foglio Elettronico (ARM_WW2) per la gestione dei collegamenti. Lo potete scaricare dal sito web dell'ARMI.





**AWARD
REGIA
MARINA**

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



AWARD'S

**SQUADRA
NAVALE**

SQUADRON & DIVISION SHIP'S
MORE THAN 20 FREE DIPLOMAS OF SHIPS

ASSOCIATOMARINA.IT

Premessa

L'award Squadra Navale è integrato nel nuovo Award della Regia Marina. E' composto da più di 20 diplomi, molto facili da poter collegare. Sono suddivisi su due "Squadre Navali" ogni squadra navale è composta da Divisioni e Squadriglie di Corazzate, Incrociatori e Cacciatorpedinieri. Ogni Divisione è composta di più sezioni navali.

REGOLAMENTO

Lo scopo è quello di collegare le singole Divisioni e Squadriglie delle varie Corazzate, Incrociatori, Cacciatorpedinieri e Torpediniere, ad ognuna di esse è stato creato un diploma. Valgono le stesse regole dell'Award Regia Marina.



PRIMA SQUADRA NAVALE

La prima Squadra Navale è composta da:

- V[^] Divisione Corazzate: Giulio Cesare (GC) - Cavour (CV) - Duilio (DU) - Doria (DO);
- IX[^] Divisione Corazzate: Littorio (LT) - Vittorio Veneto (VV) - Roma (RO);
- I[^] Divisione Incrociatori: Zara (ZA) - Gorizia (GO) - Fiume (FI);
- IV[^] Divisione Incrociatori: A. Da Barbiano (BA) - L. Cadorna (LA) - A. Di Giussano (GI) - A. Diaz (DI)
- VIII[^] Divisione Incrociatori: Duca degli Abruzzi (AZ) - G. Garibaldi (GG);
- III[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: F. Nullo (NL) - N. Sauro (SU) - D. Manin (MA) - C. Battisti (BT)
- V[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Pantera (PT) - Tigre (TI) - Leone (LE)
- VII[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Freccia (FR) - Dardo (DA) - Saetta (SA) - Strale (ST);
- VIII[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Folgore (FG) - Fulmine (FL) - Baleno (BO) - Lampo (LP)
- IX[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Alfieri (AF) - Oriani (OA) - Carducci (CD) - Gioberti (GB);
- XIV[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Vivaldi (VI) - Da Noli (DN) - Malocello (MC) - Pancaldo (PN);
- XV[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Pigafetta (PI) - Da Mosto (DM) - Da Verrazzano (DV) - Zeno (ZE)
- XVI[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Da Recco (DR) - Pessagno (PS) - Tarigo (TA) - Usodimare (US);
- I[^] Squadriglia Torpedinieri: Airone (AO) - Ariel (AE) - Aretusa (AU) - Alcione (AC)
- II[^] Squadriglia Torpedinieri: Papa (PA) - Montanari (MN) - Chinotto (CN)
- III[^] Squadriglia Torpedinieri: Prestinari (PR) - Audace (AD) - Gru (GU) - Minerva (MI)
- IV[^] Squadriglia Torpedinieri: Stocco (SO) - Missori (MO) - Sirtori (SR) - Ibis (IB)
- V[^] Squadriglia Torpedinieri: Schialfino (SF) - Dezza (DZ) - La Farina (LF) - Abba (AB) - Albatros (AA)
- VI[^] Squadriglia Torpedinieri: Orione (ON) - Orsa (OS) - Pegaso (PG)
- VII[^] Squadriglia Torpedinieri: Bassini (BS) - Fabrizi (FB) - Medici (MD)
- VIII[^] Squadriglia Torpedinieri: Lupo (LU) - Lince (LC) - Lira (LR) - Libra (LB)



STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

 V ^A DIVISIONE CORAZZATE 66 - 6V - 6I - 6O	IQ9AAM - IK5AIO IK8FIQ - IK2SOE	 IX ^A DIVISIONE CORAZZATE 1T - 1V - 1O	IQ9MQ - IZ1GJK IZ0XZD
 I ^A DIVISIONE INCROCIATORI 7A - 6O - 6I	IT9CKA - IOQMY IU7QCI	 IV ^A DIVISIONE INCROCIATORI 8A - 1A - 6I - 6I	IT9BRY - IT9SDU IT9PPX - I2QIL
 VIII ^A DIVISIONE INCROCIATORI A7 - 66	IZ0EUX - IT9ASD	 III ^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE M - 6U - 6A - 6T	IZ0MQV - IU3MEY IZ3CAR - IU0MUN
 V ^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE PT - 1I - 1F	IS0HGX - IU8FSU IQ7QN	 VII ^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE FR - 6A - 6A - 6T	IW0BTN - IS0HMZ IS0CDS - IW0HIQ
 VIII ^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE 66 - 6I - 6O - 1P	IK7FPU - IS0HMQ IT9ACJ - I3JYL	 IX ^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE AF - 6A - 6O - 6O	IZ5RZS - IQ9BF - IU7OUD (1)
 XIV ^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE VI - 6N - 6F - 6N	IW1CDU - IT9ETC IG9ITO - IZ8CJT	 XV ^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE PI - 6M - 6V - 7F	IU0KNS - IS0IEK IT9GHW - IW0GFS
 XVI ^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE 6R - 6S - 7A - 115	IU8NNS - IV3HJB IU2BYH - IK8IJN	 I ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE A0 - AF - AII - AF	IK8NKQ - IT9MRM IV3XPP - IK5AEQ
 II ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE PA - 6N - 6I - 6H	(4)	 III ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE PR - 6A - 6I - 6I	I3VAD - IQ1YY IU1HGN - S53EO
 IV ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6O - 6O - 6R - 1B	IZ1WTM - IZ1HVD IT9JAV - IZ0LNP	 V ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6F - 67 - 1F - 6B - 6A	I2AZ - IZ0JSD (3)
 VI ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6K - 6S - 66	IT9HHL - IU7LQP IU0OTF	 VII ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6S - 6B - 6O	IW2JJS - IS0SZU IK7LQH
 VIII ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 111 - 1C - 1R - 1B	IZ6BUV - IS0HZE IW9HKM - IS0FAP		

(n.) Stazioni ancora da accreditare




















SECONDA SQUADRA NAVALE

La seconda Squadra Navale è composta da:

- II[^] Divisione Incrociatori: G. Dalle Bande Nere (BN) - B. Colleoni (BC) - Taranto (TT);
- III[^] Divisione Incrociatori: Trento (TR) - Bolzano (BL) - Trieste (TS) - Pola (PO)
- VII[^] Divisione Incrociatori: Savoia (SV) - Duca D'Aosta (DD) - Attendolo (ME) - Montecuccoli (RM)
- I[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Turbine (TB) - Aquilone (AQ) - Euro (ER) - Nembo (NB)
- II[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Espero (ES) - Borea (BR) - Zeffiro (ZF) - Ostro (OT)
- IV[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: F. Crispi (CR) - Q. Sella (SE)
- X[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Maestrale (ML) - Libeccio (LI) - Grecale (GR) - Scirocco (SC);
- XI[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Artigliere (AR) - Camicia Nera (CN) - Aviere (AV) - Geniere (GE)
- XII[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Carabiniere (CB) - Corazziere (CZ) - Ascarì (AI) - Lanciere (LN) Legionario (LG)
- XIII[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Granatiere (GN) - Fuciliere (FC) - Bersagliere (BG) - Alpino (AP)
- IX[^] Squadriglia Torpediniere: Cassiopea (CS) - Cairoli (CL) - Mosto (MT)
- X[^] Squadriglia Torpediniere: Vega (VG) - Sagittario (SG) - Sirio (SI)
- XI[^] Squadriglia Torpediniere: Cigno (CG) - Castore (CT) - Climene (CE) - Centauro (CO)
- XII[^] Squadriglia Torpediniere: Altair (AT) - Antares (AN) - Aldebaran (AL)
- XIII[^] Squadriglia Torpediniere: Circe (CC) - Calliope (CP) - Calipso (CI)
- XIV[^] Squadriglia Torpediniere: Polluce (PC) - Pleiadi (PL) - Palade (PD)
- XV[^] Squadriglia Torpediniere: Confianza (CF) - Solferino (SL) - San Martino (SM)
- XVI[^] Squadriglia Torpediniere: Mozambano (MB) - Calatafimi (CM) - Carini (CA) - La Masa (LM)



STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

 II ^a DIVISIONE INCROCIATORI RN - RC - TD	IW8EHK - IW0DPJ IT9RRU	 III ^a DIVISIONE INCROCIATORI TR - RI - TS - PD	IZ0DIB - IZ8ITT - IM0SDX IK2MMM
 VII ^a DIVISIONE INCROCIATORI SV - DD - ME - RM	IZ7AUH - IT9EYV - I2DMK - IT9HRL	 I ^a SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE TR - AD - ER - NR	IK8MFJ - IK8MFA I1EIS - IZ7LFP
 II ^a SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE FS - BR - ZF - DT	IZ1QNX - IV3DSB IT9AVP - IS0BMU	 IV ^a SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE CR - SF	IK1MTV - I1CMA
 VIII ^a SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE VI - II - SF - BR	IZ1CCH - IZ8VNQ - IZ6ASI - IS0FQK	 XI ^a SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE AR - RA - AV - BF	IK6ARS - IU0GCO IZ0PAP - IU0DZA
 XII ^a SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE CR - CZ - AI - IN - IF	IS0FEZ - IU8CEU IT9JPW - IW6CAE IZ0HDB	 XIII ^a SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE RN - CR - RG - AP	IS0GVH - IT9CLY IW5BBV - IS0UNG
 IX ^a SQUADRIGLIA TORPEDINIERE FS - CI - MT	I1PJK - IT9IBQ (1)	 X ^a SQUADRIGLIA TORPEDINIERE VF - SF - SI	IT9YBL - IU4FLT IS0SRN
 XI ^a SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CR - CT - CF - CD	IK5TBI - IW9FI IU8IYW - IZ7LOW	 XII ^a SQUADRIGLIA TORPEDINIERE AT - AN - AI	IT9CVX - IS0DSW IU6OMV
 XIII ^a SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CR - CP - CI	IU8CFS - IU8FWT IT9GND	 XIV ^a SQUADRIGLIA TORPEDINIERE PR - PI - PD	(3)
 XV ^a SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CR - CI - CM	I8URR - IZ0ARL IQ9AAD	 XVI ^a SQUADRIGLIA TORPEDINIERE MR - RM - RA - RM	IZ0IVZ - IU2JYW - IT9OUY - IU6IBX

(n.) Stazioni ancora da accreditare



WWW.ASSORADIOMARINA.IT

Award

REGIA MARINA



CALENDARIO EVENTI

22 MARZO:
SECONDA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE

27-29 MARZO:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO MATAPAN

12-16 GIUGNO:
BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO GIUGNO

9 LUGLIO:
BATTAGLIA NAVALE DI PUNTA STILO

19 LUGLIO:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO SPADA

11-13 AGOSTO:
BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO AGOSTO

11-12 OTTOBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO PASSERO

11 NOVEMBRE:
LA NOTTE DI TARANTO

26-27 NOVEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO TEULADA

13 DICEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO BON

17 DICEMBRE:
PRIMA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE



AWARD REGIA MARINA
WWW.ASSORADIOMARINAI.IT



DRASERVICES.IT

shop@draservices.it

Per info e trasferimento file



+39 3920733361

Numero abilitato solo per whatsapp

STAMPA QSL PERSONALIZZATE



STAMPA A PARTIRE DA SOLI 50 PEZZI!!!!



OFFERTA RISERVATA AI SOCI ARMI

a partire da 9 EURO

postepay





MARINA
MILITARE

NOVITÀ EDITORIALI

PALAZZO MARINA

DESIRÉE TOMMASELLI



Anita Fiaschetti



CON IL CUORE OLTRE IL VIRUS

COVID-19, l'impegno della Marina Militare



MARINA
MILITARE



ROBERTO BAIANO

LE PORTAEREI RACCONTATE AI RAGAZZI



MARINA
MILITARE



UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

LOTTA PER IL MARE DI MEZZO

LA GUERRA DELLE GRANDI MARINE
NEL TEATRO DEL MEDITERRANEO,
1940-1945

MARINA
MILITARE

Acquistabili su
amazon.it/marinamilitare
ufficiostorico@marina.difesa.it

Wi Marinai d'Italia



GADGET'S



capi di abbigliamento originali
MADE IN ITALY

VASTO ASSORTIMENTO DI CAPI DI ABBIGLIAMENTO PERSONALIZZABILI CON LOGO E NOMINATIVO DI STAZIONE.

La personalizzazione del capo di abbigliamento può essere effettuata con stampa oppure con ricamo .

www.assoradiomarinai.it
info@assoradiomarinai.it

ARMI GADGET & CLOTHING

- **T-Shirt** VASTI ED ASSORTITI CAPI COLORATI
- **Polo** UOMO A MANICA CORTA O LUNGA CON RIGA TRICOLORE
- **Felpe** CON E SENZA CAPPUCCIO
- **Giubbino** INTERNO PILE
- **Giaccone** IMBOTTITO CON MANICA STACCABILE



by **NICO'S**

**OFFICIAL
ARMI
STORE**





€ 17,00



BASE 14 CM
CON LAMPADA

€ 25,00

QUELLO PICCOLO
BASE 7CM
CON LOGO ARMI

€ 13,00



Callsign

CUSTOMIZED

LAMPADA
IN PEXIGLASS MULTICOLORE

CON PERSONALIZZAZIONE NOMINATIVO E NOME OPERATORE



IT 9MRM
Alberto

ARMIA 001



GADGETS
TOPPE
PATCHES

Visita il nostro sito www.stickerland.it
troverai un'area dedicata a tutti i soci
ARMI.

stickerland

Grafica & Stampa - Adesivi & Ricami

**PREZZI
BASSI**



stickerland@libero.it

WWW.STICKERLAND.IT

ABBONATI

c'è una passione che il
Notiziario della Marina
condivide con te: il mare



per le modalità di abbonamento
visita il sito www.marina.difesa.it
e segui il percorso:
editoria/Notiziario della Marina/come abbonarsi

**Colora
i tuoi QSO
con QSL
di successo!**



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it



AMAZON STORE MARINA MILITARE

NAVE VESPUCCI

IL MISTERO DEL TEMPO



Un viaggio tra passato
e presente a bordo della nave
scuola più bella del mondo.

240 pagine, 30x29,5, rilegato

ACQUISTABILE SU

amazon.it/marinamilitare



Inquadra
il Qr-code

www.marina.difesa.it



MARINA
MILITARE

LE BATTAGLIE NAVALI DELLA REGIA MARINA

Durante il secondo conflitto mondiale, la Regia Marina ha avuto modo di confrontarsi con il suo rivale nel Mar Mediterraneo ovvero la Royal Navy. Vi furono delle battaglie navali importanti e strategiche dove in alcune la Regia Marina ha avuto la meglio in altre no.

I nostri valorosi marinai hanno combattuto con perizia marinara ed abnegazione dando la propria vita per la gloriosa Patria.

Questi appuntamenti che sono già calendarizzati rientrano nel contesto del nostro award base quello della Regia Marina e della Squadra Navale.

Ad ogni battaglia sarà abbinato un diploma ed un regolamento dedicato che cambierà, per quanto riguarda le stazioni jolly o il punteggio per richiedere il di-

ploma, da regolamento a regolamento.

I diplomi sono perenni ed annuali e cambierà solo l'anno di emissione.

Il primo appuntamento è stato il **9 luglio 2020** con la "**Battaglia Navale di Punta Stilo**".

A seguire il **18 e 19 luglio** con la "**Battaglia navale di Capo Spada**".

I futuri appuntamenti saranno: dal **11 al 13 agosto** con la "**Battaglia navale di Mezzo Agosto**";

dal **11 al 12 ottobre** con la "**Battaglia navale di Capo Passero**";

dal **11 al 12 novembre** con la "**Battaglia navale del Canale d'Otranto**";

dal **26 al 27 novembre** con la "**Battaglia navale di Capo**

Teulada";

dal **12 al 13 dicembre** con la "**Battaglia navale di Capo Bon**";

il **17 dicembre** con la "**Prima battaglia navale della Sirte**".

Il **22 marzo 2021** con la "**Seconda battaglia navale della Sirte**";

dal **27 al 29 marzo 2021** con la "**Battaglia navale di capo Matapan**";

e per finire dal **12 al 16 giugno 2021** con la "**Battaglia navale di mezzo Giugno**".

Per poi ricominciare nuovamente. Come vedete gli appuntamenti sono abbastanza completi e serrati in tutto l'anno, cambieranno i diplomi e sarà un susseguirsi di divertimento.

Mi auguro che ci sia il coinvolgimento di tutti i nostri soci!



REGIA MARINA AWARD

BATTAGLIA NAVALE DI

MEZZO GIUGNO

DAL 12 AL 16
GIUGNO



L'AWARD DELLA BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO GIUGNO

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager Nazionale

REGOLAMENTO

L'award delle "Battaglie Navali" rientra tra gli award permanenti del Regia Marina.

Valgono le regole dello stesso award.

Per ricevere gratuitamente l'award della "Battaglia Navale di Mezzo Giugno" ed in formato grafico, bisogna contattare almeno due delle stazioni Jolly di seguito elencati :

IZ7AUH [SV] - IU7OUD [GB] - IT9JPW [AI] - IW0GFS [ZE] - I2DMK [RM] - IZ1GJK [VV] - IZ0DIB [TR] - IOQMY [GO] - IT9ASD [GG] - IT9EYV [DD] - IK7FPU [FG] - IW0BTN [FR] - IS0HMZ [SA] - IZ0HDB [LG] - IU0GCO [AV] - IZ0PAP [CN] - IU8CEU [CZ] - IU0DZA [GE] - IS0UNG [AP] - IW5BBV [BG] - IU0KNS [PI]

I collegamenti valgono solo per l'award della battaglia navale di Mezzo GIUGNO e per l'Award della Regia Marina e della Squadra Navale.

Per questo award valgono solo i contatti effettuati dal **12 al 16 GIUGNO 2024**

Inviare log (estratto log) in formato excel, doc, txt, adi, via email al seguente indirizzo:

it9mrm@assoradiomarinai.it





MINISTERO DELLA DIFESA



MARINA MILITARE

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

Non perdere questa opportunità
SEGUI LA SCIA

ABBONATI alla Rivista Marittima



(abb. annuale 11 numeri, 128 pp. a fascicolo)

Italia ordinario	€ 30,00
Estero zona 1	€ 76,70
Estero zona 2	€ 109,70
Un fascicolo arretrato	€ 6,00 + spese postali (*)

SCONTO LIBRERIE ITALIA 30%
SCONTO LIBRERIE ESTERO 10%

(*) Da concordare con l'Ufficio Abbonamenti.

NOVITÀ

Rivista Marittima + Notiziario della Marina
Abbonamento € 45,00

AVVISO AGLI ABBONATI

Per evitare ritardi o sospensioni nella ricezione della Rivista, gli Abbonati sono pregati di comunicare l'avvenuto versamento via FAX o tramite EMAIL.

MODALITÀ DI PAGAMENTO

- con **Bollettino Postale** o **Bonifico Bancario** sul C/C n° **001028881603 intestato a:** Difesa Servizi S.p.A.
Causale: Abbonamento Rivista Marittima.
è obbligatorio inserire anche il CODICE FISCALE
- IBAN = IT26G0760103200001028881603 BIC/SWIFT = BPPIITRRXXX**
- **dall'Estero:** Bonifico Bancario oppure tramite libreria con sede in Italia.

Direzione e Redazione
della Rivista Marittima

Via Taormina 4 - 00135 ROMA

Tel. 06/36807251 - Fax 06/36807249

e.mail: rivista.abbonamenti@marina.difesa.it



MARINA MILITARE



GUGLIELMO MARCONI E LA MARINA ITALIANA

di Silvano Benedetti

Töpffer edizioni, 2024 – *Un nuovo saggio basato sugli straordinari rinvenimenti di reperti avvenuti negli ultimi anni alla Spezia. Silvano Benedetti vuole presentare gli elementi che hanno determinato la grandezza di Marconi come scienziato e sperimentatore.*



Guglielmo Marconi e la Marina italiana

Autore: Silvano Benedetti
Genere: Romanzi e saggi storici
Categoria: Saggistica
Anno di pubblicazione: 2024

Amazon.it: 28,02 € 29,50 €

Guglielmo Marconi è stato l'inventore di un efficace sistema di telecomunicazione a distanza via onde radio, che ha consentito ad armatori e militari di seguire le attività delle singole navi senza spostarsi dai propri uffici. Grazie alla telegrafia senza fili o radiotelegrafo, questi non dovevano più dipendere dalla collaborazione degli alleati e doversi difendere dall'ostilità dei nemici per la trasmissione dei messaggi verso l'estero, sfuggendo così all'opera di spionaggio svolta da tutte le nazioni nei confronti di paesi amici e rivali. Insomma, era possibile comunicare liberamente e in forma diretta tra "mittente" e "destinatario".

Sulla vita di Guglielmo Marconi, dalla sua nascita il 25 aprile 1874 a Bologna fino alla sua morte avvenuta a Roma il 20 luglio 1937, esistono diverse opere ed è per questo motivo che in questo libro, *Guglielmo Marconi e la Marina italiana* (Töpffer edizioni, 2024), senza entrare in modo eccessivo negli aspetti più tecnici dei suoi studi e delle sue scoperte, Silvano Benedetti vuole presentare gli elementi che hanno determinato la grandezza di Marconi come scienziato e sperimentatore.

All'interno dell'opera viene così raccontata la sua formazione scientifica, come Marconi giunse per primo al traguardo della telegrafia senza fili, superando personaggi ben più titolati e affermati di lui, come le sue ricerche siano sempre state un passo avanti agli altri scienziati, fino allo studio delle onde radar iniziato poco prima della sua morte, avvenuta a soli 63 anni.

La sua attività sperimentale e industriale viene descritta parallelamente allo sviluppo della radiotelegrafia in Italia e nella Marina Militare, per il quale

l'arsenale della Spezia ha giocato un ruolo fondamentale nelle ricerche dello scienziato italiano.

Infatti, a fianco di notizie e dati tecnici estrapolati da decine di volumi, pubblicati negli ultimi centoventicinque anni, la novità di questo saggio, rispetto ai precedenti, è fondata proprio sugli straordinari rinvenimenti di reperti avvenuti negli ultimi anni alla Spezia, sui quali mancava ancora una pubblicazione ufficiale.

Ed è a seguito di queste scoperte, che nel 2017 il Museo Navale della Spezia ha inaugurato una intera sala dedicata a Guglielmo Marconi, dove sono esposti i nuovi originali reperti marconiani, i più antichi al mondo, insieme ad una collezione di apparati sempre originali utilizzati dalla Marina italiana a partire dal 1897 e una porzione dello scafo di nave Elettra, il laboratorio navigante dello scienziato.

Un saggio scritto per celebrare Guglielmo Marconi che con i suoi studi ha segnato un "prima e un dopo" nella storia delle comunicazioni a distanza. Grazie, infatti, alla sua invenzione, le telecomunicazioni hanno compiuto importanti passi in avanti che le hanno portate, in meno di un secolo, dal telegrafo elettrico via cavo alle comunicazioni satellitari e al Wi-Fi, dando a tutti la possibilità di essere sempre connessi alla rete e di accedere in prima persona alle informazioni contenute.

Oltre alle pagine che presentano le vicende umane, industriali e patriottiche di Guglielmo Marconi e alle schede di approfondimento dedicate ai suoi studi e scoperte, questo libro è, infine, corredato da un nutrito apparato iconografico formato da centodieci fotografie in bianco e nero, inserite nel testo, e cinquanta fotografie a colori raccolte in un apposito inserto.

Silvano Benedetti, Contrammiraglio, si è laureato in Scienze marittime e navali presso l'ateneo di Pisa e in Scienze religiose presso l'ateneo di Genova. Al termine della sua carriera militare, nella quale ha svolto incarichi dirigenziali e di comando nell'ambito della Marina Militare, della Difesa e della NATO, ha diretto il Museo Navale della Spezia, curandone la ristrutturazione e l'allestimento delle nuove sale dedicate a Guglielmo Marconi e alle Polene, e ha rilanciato il ruolo culturale di questa istituzione. Da anni si dedica alla ricerca d'archivio, ha pubblicato numerosi volumi e articoli di storia locale ed è inoltre curatore di mostre ed eventi di carattere tecnico e storico. E' socio onorario dell'Associazione Radioamatori Marini Italiani.

ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE



IQ9MQ



Chi siamo

L'Associazione Radioamatori "Marinai Italiani" nasce ad Augusta (SR) il 01.01.2001, lo scopo di tale Associazione è quello di raccogliere l'adesione di tutti i Marinai (Ufficiali, Sottufficiali, Marinai) della Marina Militare e/o Marina Mercantile Italiana, uniti da una unica passione il "Mare" e la "Radio".

Questa associazione raccoglie come membri tutti i radioamatori (OM/SWL) che prestano servizio o che abbiano prestato servizio in Marina Militare, o Marittimi iscritti alla Gente di Mare. Anche altri corpi o F.A. che abbiano componente marittima possono far parte dell'A.R.M.I. (Polizia Marittima, G.d.F. del Mare, CC. Marina).

DIVENTA UN RADIOAMATORE DI MARINA

Ideologicamente si avvicina all'A.N.M.I. (Associazione Nazionale Marinai d'Italia) che ne appoggia le idee e gli scopi mantenendo vivo la conoscenza e l'uso del Radioantismo in campo marittimo.

E' un'associazione NO-PROFIT ed apolitica.

Possono iscriversi all'A.R.M.I. anche gli italiani residenti all'estero che abbiano i requisiti sù menzionati.

I Radioamatori che non sono nelle condizioni sù riportate, possono iscriversi come membri "Associati".



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT





A.R.M.I.

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

www.assoradiomarinai.it



Perchè diventare un Radioamatore di Marina?

Hai l'opportunità di condividere tutte le attività radio navali che l'A.R.M.I. organizza: ultima ammaina bandiera; consegna della bandiera di combattimento; ricorrenza delle unità navali durante il contest delle stazioni radio navali "IT NAVY Ships Radio Stations Award"; ricorrenza delle stazioni radio costiere "IT NAVY Coastal Radio Stations Award"; etc.