

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



277/2024

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	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2024
8	Danaide: Sister Ships della USS Furer
12	Nave Atlante il battesimo del mare
13	Abbonamento Notiziario della Marina
14	La vita del marinaio - Il sacrificio di imparare un mestiere
17	Festa della Marina Militare Italiana: 10 Giugno 2024
19	Italian Navy Day Award 2024
21	Quell'ultima sera...
22	Due nuove navi ausiliarie per la Marina Militare Italiana
23	Impostata a Riva Trigoso la nuova Idro-Oceanografica maggiore della Marina Militare
25	Con la pelle appesa ad un chiodo - Torpediniera Clio - Parte Quarta
42	Radiazione e trasmissioni - Test antenne
50	La nostra vita al servizio dell'Italia
53	ITS Amerigo Vespucci World Campaign Award – 2023-2025
56	Propagazione di Luglio
60	Nuova ID Card ARMI
61	QSL Navali
64	Foto storiche
65	La stazione radio di.. IW6CZF - La QSL dei soci: IZ0EUX
67	Commander Plaque
70	Diploma di attestazione ARMI
71	Calendario eventi 2024
73	Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale
87	Gadgets
93	Le battaglie navali della Regia Marina
95	L'award della battaglia navale di Punta Stilo
97	L'award della battaglia navale di Capo Spada
99	Organizzazione territoriale

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Cari colleghi ed amici, eccoci al nostro appuntamento mensile con questo piccolo editoriale sul bollettino dei marinai. Abbiamo testato la nuova piattaforma di HRDLOG - QSOHUNTER del nostro caro amico Claudio IW1QLH il quale ci ha assistito per i tre giorni dedicati all'Italian Navy Day. Questo è l'inizio di una grande collaborazione per le future competizioni e diplomi che l'ARMI programmerà nei prossimi anni a venire. Intanto ci prepariamo al nostro consueto appuntamento con uno dei due award pilastri del nostro sodalizio. Sto parlando del "Navy Ships Award", quancuno mi ha fatto notare che non è un contest ma un diploma. Certo è un diploma con classifiche e punteggi, dedicato ai cacciatori che alle stazioni speciali. Al momento stanno aderendo ben nove stazioni speciali, ma spero che il numero salga così da avere un buon numero di persone atte ad essere presenti

in aria H24. La gara si svolgerà come da similitudine al diploma delle stazioni radio costiere, e sarà supportata dallo storico HAMAWARD (almeno per quest'anno). Per chi si vuole avvicinare per la prima volta a questa bellissima esperienza, può leggere l'articolo in questo bollettino dove spiega la storia di questo diploma e come avanzare richiesta del nominativo speciale e richiedere il MI di assegnazione (se non già dato in precedenti attività). L'indirizzo email per richiedere info e numero MI di assegnazione è info@assoradiomarinai.it. Ad ogni modo tutte le informazioni sulle regole dei team da prestare sono riportate sul sito web cliccando su ARMILOG. Avete ancora abbastanza margine di tempo per richiedere il nominativo speciale ed il numero MI. Bene, con l'auspicio di avere ancora altre richieste, vi lascio alla lettura di questo numero, dandovi appuntamento al prossimo



Bollettino dei Marinai (che sarà doppio numero), alla seconda settimana di Luglio. 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 **Maggio** e la metà del mese di **Giugno**, 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.



IZ1QNX/mm: (ex IZ8QNX) Lucio Figliolia è il Capo Posto RADIO della Fregata GRECALE (quella che rimane della classe Maestrale o classe Venti). Lucio è il nostro rappresentante ARMI (MI514) a La Spezia ed è molto attivo a bordo della nave, opera essenzialmente in fonia e lo si ascolta quasi sempre in 40 metri. Nave Grecale (insieme alla sorella Libeccio) appartiene alla Prima Divisione Navale (COMDINAV UNO) dislocata nella Base della Marina Militare di La Spezia. Nave Grecale è la seconda delle otto fregate antisommergibile, lanciamissili, della classe Maestrale (oramai tutte dismesse all'infuori di Nave Libeccio). E' stata varata presso il cantiere del Muggiano il 12 settembre del 1981 e consegnata alla Marina Militare il 5 febbraio del 1983 a La Spezia. L'Unità ha partecipato alle principali missioni nazionali ed internazionali nelle quali l'Italia è intervenuta. Le principali missioni svolte sono: la protezione ed il controllo delle linee di traffico commerciali, il contrasto alla minaccia terroristica ed al fenomeno della pirateria in mare, la protezione degli interessi nazionali sia in ambito nazionale che internazionale. Per chi ha collegato Lucio, potete inviare la QSL via bureau oppure via eQSL .



Io e Lucio qualche anno fa a bordo del Grecale

YO4RYU/MM: Jorj (GINEL) Angheluta è il comandante della petroliera **M/V BETTYS DREAM** battente bandiera delle Isole Marshal. La nave naviga attualmente nell'Oceano Indiano in transito verso Citta del Capo (South Africa) via Atlantico verso il porto di Santos in Brasile (dove dovrebbe arrivare il 30 giugno). Ginel è molto attivo in questo periodo e lo trovate in tutte le bande nei modi digitali (FT8/FT4). Ginel era sbarcato l'anno scorso dopo tanti anni a bordo della petroliera VLCC SEA MAJESTY. Adesso è imbarcato in questa nuova nave e prevede di rimanerci parecchio. Quindi aguzzate bene le orecchie e guardate gli spot che sicuramente un collegamento con Ginel riuscirete a farlo. Per la QSL potete inviarla SOLO via diretta al suo indirizzo su QRZ.com (non inviatela via bureau e neppure via eQSL).



LA5ZO/mm: Christiansen Geir T. e sua moglie si trovano a bordo della loro barca a vela "**S/y OCEAN VIKING**". Attualmente si trovano in porto a LYGDFJORDEN [NO], ed escono giornalmente per delle escursioni nei fiordi del Mar del Nord. Opera preferibilmente in CW e di tanto in tanto anche in fonia. Per la QSL va inviata via diretta: GEIR T. Christiansen - Tjoervenaset 12 - Borhaug, LISTA 4563 - Norway



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

perido 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



F6ITS/mm: Jean-Louis Bonnot si trova a bordo della sua barca a vela **s/v SHARKIF** partito da Port Saint Louis du Rhône nell'agosto 2023, sta effettuando il giro del mondo. Attualmente si trova al largo delle coste del Nord Est del Brasile. Lo trovate spesso in radio, sui 20 metri opera principalmente in fonia e anche in CW. Per la QSL potete inviarla al suo indirizzo via QRZ.com, espleterà le QSL al suo rientro.



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 15 Maggio 2024 al 14 Giugno 2024), ecco di seguito i nominativi: OI1AY - S21RW - N1ZZZ - WA1T - SP2WDH - AA7JV - **YO4RYU** - **IZ1QNX** - DL3KVB - EA7KTH - 4X5VS - DF0MF - PA1AIS - **LA5ZO** - YJ0DB - SP4RKZ - HB9CAT - EA4EDB - KD6JUI - LA5XUA - LB4PJ - HB9HRJ - UR7FM - SP5LAG - **F6ITS** - HJ3ESF - **VK6JJJ** - DL2HBJ - VA7BIX -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2024

di Alberto Mattei, IT9MRM

SEI PRONTO!



RICHIEDI IL
NOMINATIVO
SPECIALE!



Vuoi partecipare da protagonista! Vuoi assaporare l'emozione di un pile-up stile expeditioner". Vuoi essere segnalato sul cluster, come le stazioni "most wanted"! Allora partecipa al "12° diploma delle stazioni radio navali"! Richiedi il nominativo speciale "navale", e lanciati nelle onde insieme agli altri "Radioamatori di Marina".

Perchè partecipare ed essere protagonisti di questa avventura!! Il diploma delle stazioni radio navali, è l'alter ego del già blasonato e conosciuto diploma delle stazioni radio costiere di Marzo. Questa idea nata nel 2013 da IK1VDQ Gianni (MI715) e rielaborata dal sottoscritto, vuole rievocare (ove non esistono più) i nominativi radio delle navi della Marina Militare che dal dopo guerra sino ad oggi hanno solcato e solcano le onde (elettromagnetiche). E' un tributo alle gloriose navi che hanno fatto la storia moderna della Marina Militare Italiana. Il protagonista sarà uno di noi "Radioamatori di Marina" che ha nel cuore una delle navi dove ha vissuto i migliori anni della propria gioventù. Proprio questo è lo scopo, far rinascere per dieci giorni, il nominativo radio e quindi virtualmente la nave dove si è stati imbarcati. I nominativi radio delle navi sono tanti e la scelta è ampia, quindi ci si può sbizzarrire sui nomi ed eventualmente anche

sulle foto! Sì, perchè la QSL sarà proprio questa l'immagine che girerà in lungo ed in largo tra i collezionisti. Foto d'epoca con navi in bianco e nero a ricordare, con quel nominativo, il ricordo più vivo di questi gloriosi vascelli!! Quindi, sin da adesso, ricerca sul nostro sito web il nominativo radio della nave dove hai fatto il servizio di leva, o hai effettuato il primo imbarco.... o magari perchè ti piace, scegli il nominativo e richiedilo al Ministero!

Questo è il primo passo... dopo di chè, ti sarà rilasciato il numero di referenza ARMI che trascriverai sulla tua QSL, che sicuramente riporterà l'efige o la figura fotografica della nave dei più bei ricordi giovanili da "Marinaio"!

A Settembre, sarai protagonista... nel più bello ed emozionante diploma radio navale....

Partecipa!



ITALIAN NAVY

SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2024

"il contest delle stazioni radio navali italiane"



DAL
13 SETTEMBRE

AL
22 SETTEMBRE

HAMAWARD
PATNER UFFICIALE

INFO SU WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

DANAIDE: SISTER SHIPS DELLA USS FURER

di Alberto Mattei (capo Segnalatore di N. Danaide)



Ero appena imbarco sulla corvetta Danaide (6 giugno 1988), appena qualche giorno dopo la consegna della bandiera di combattimento avvenuta il 4 giugno 1988 a La Spezia. Il Danaide era la terza della classe Minerva (prima serie) e rispetto alle prime due era ancora in fase di allestimento. Le navi quando sono in allestimento e non sono ancora in servizio effettivo, appartengono al Marinalles per il Dipartimento (Maridipart La Spezia) che tramite l'ufficio operazioni ne controlla e ne pianifica la parte operativa della nave. Il comandante della nave era il Capitano di Corvetta Enrico Talenti che in breve (21 luglio) sarebbe stato avvicendato dal Capitano di Fregata Tindaro Calderone (siciliano doc), di Messina. A quel tempo l'equipaggio era formato dalla maggior parte di provenienza dal centro e nord Italia, e man mano che la nave si approntava per la consegna definitiva alla Marina Militare e il trasferimento ad Augusta, veniva sostituito da marinai del sud Italia.

In quello stesso anno dovevamo essere trasferiti a Genova presso la Fincantieri per ultimare i lavori di fine garanzia, questo sarebbe avvenuto il 20 Settembre del 1988.

Durante questo breve, ma intenso lavoro, prima di raggiungere Genova, la nave venne dislocata in varie operazioni navali, alla fonda a Bordighera per una regata velica; in crociera a Cartagena, e alla prima Missilex dei primi di settembre nelle acque antistanti il Poligono Interforze di Salto di Quirra (PISQ).

Al rientro prima di ripartire per Genova, fummo designati dal Maridipart come "sister ship" ad una nave americana che sostava in banchina a La

Spezia.

Essere "sister ship" voleva dire sostanzialmente avere scambi culturali con la nave e rendere il soggiorno di questa nel miglior modo possibile.

Detto ciò la nave in questione era la USS FURER una grossa fregata americana classe Brooke (basata sul disegno della Classe Garcia con l'aggiunta dei Tartar Guide Missile System).

Certo noi eravamo veramente minuscoli al cospetto di questa grande Fregata americana, in compenso eravamo nuovi di zecca. E sì, entrare nei corridoi e nei vari alloggi della nave, era a dir poco "di lusso" specialmente per chi proveniva da unità risalenti al dopo guerra.

Il Comandante Calderone, per tramite del Comandante in Seconda diede disposizioni al nostro Presidente di quadrato Marescialli (sul Danaide c'erano due quadrati, uno era il quadrato Marescialli e l'altro era il quadrato Secondi Capi) che avrebbe avuto degli ospiti (dei sottufficiali americani della USS Furer) a pranzo.

Il presidente del quadrato Marescialli era il più anziano di bordo nonché detto affettuosamente "il Cardinale" - Capo di Prima classe scelto PITRUZZELLO, era il capo posto Radio, proveniente da Augusta. Era imbarcato agli allestimenti e questo sarebbe stato il suo ultimo imbarco prima della pensione.

Il buon presidente, non sapeva parlare in inglese (a meno di qualche frase standard tecnico-operativa), e anche gli altri colleghi non masticavano bene l'inglese.



USS Julius A. Furer DEG FFG 6 Guided Missile Frigate

A quel punto chiese al sottoscritto di poter fare da interprete o almeno di parlare e farsi capire in lingua anglosassone. Io essendo fresco di corso IGP, avendo un buon approccio con l'inglese, accettai l'invito a pranzo nel quadrato marescialli.

Il quadrato marescialli non era un grande quadrato e si sviluppava in lunghezza lungo il lato sinistro della nave e si trovava di fronte alla cucina e prima della mensa equipaggio.

Conteneva circa una decina di Marescialli e qualche secondo capo anziano.

E' arrivato l'ora di pranzo, all'occasione il capo gamella ed i suoi cuochi, avevano preparato alcune prelibatezze culinarie e il presidente Pitruzzello aveva fatto arrivare dalla cambusa anche qualche vino doc.

Arrivano i sottufficiali del Furer, accompagnati dal nostro ufficiale d'ispezione (mi sembra fosse TV Annino), che li fa accomodare in quadrato, mentre prosegue con gli ufficiali americani che salgono in quadrato ufficiali.

Do il benvenuto al Master Chieff della USS Furer, un ome grande e grosso, accompagnato da un altro subalterno un po' mingherlino che a dir la sua doveva parlare in italiano ma masticava come al solito qualche parola, tipo "PIZZA", "CIAO", ecc.

Il Master Chieff era riconoscibile in quanto aveva sui lati del polso, 6 barre trasversali dorate e sul petto, una sfilza di mostrini di medaglie.

Presento il nostro "Cardinale" e i commensali presenti in quel momento, li faccio accomodare al tavolo con il Presidente, il sottoscritto, l'altro sottufficiale americano, e un altro nostro collega che al momento non ricordo il nome. Ci si scambia alcune parole, e i ringraziamenti per essere stati invitati a pranzo, gradiscono molto la nostra nave, e li accenno alcune informazioni di carattere tecnico. Nel mentre arrivano le portate dei primi, a seguire il buon secondo a base di pesce ed i contorni e non poteva mancare il buon vino, che a dir loro era buonissimo.

Loro mi spiegavano che nella US NAVY è vietato bere alcolici di qualsiasi genere, solo quando sono in franchigia (ma questo lo sapevo già)!!!

Trascuriamo alcune ore tra parlata in lingua inglese maccheronica, gesti e smorfie, in un linguaggio internazionale dove a suon di bicchieri di vino, e ammazza caffè riuscivamo a comprenderci alla perfezione.

Arriva il momento di salutarci, e loro non potendo portare a bordo bottiglie di vino, accettano a "malincuore" la foto del Danaide con una dedica e la firma del Presidente Pitruzzello.

Ci salutano ringraziandoci ed invitandoci l'indomani a pranzo a bordo della loro nave.

Il giorno dopo, siamo pronti io, insieme al Presidente e alcuni nostri colleghi, accompagnati dal nostro Comandante ed alcuni nostri ufficiali, a bordo del Furer, che si trovava nella vicina banchina scali.

La USS FURER (FFG6) appartenente alla VI Flotta dislocata in Mediterraneo era ferma a La Spezia per una breve sosta che da lì a poco l'avrebbe portata in Pakistan dove il 31 Gennaio del 1989 sarebbe stata dismessa dalla US NAVY e sarebbe stata consegnata alla marina Pakistana.

Ma questa è storia, al momento tutto questo non era conosciuto dai presenti.

Quindi l'arrivo a bordo accolto dal Comandante dell'unità e dal suo staff in comando tra cui il Master Chief ci fanno salire e ci dividiamo come al solito, noi seguiamo il Capo che ci porta in mensa equipaggio dove ci attendevano altri sottufficiali ed una marea di marinai.

La nave era in ottime condizioni, paragonabile alle nostre Intrepido, in considerazione che aveva i suoi 23 anni portati bene (era stata varata nel 1965), e si notava come ci tenevano gli americani alla conservazione delle proprie navi, in considerazione che molte di queste venivano vendute o passate ad altre marine.

La mensa era unica abbastanza grande e quasi simile alle nostre, avevano preparato molte pietanze americane. Mi hanno colpito molto le polpette in agrodolce (molto buone), con una salsa tipo Ketchup, insalate, riso, pancakes, hot-dog, hamburger e da bere c'erano solo bevande analcoliche tipo coca cola, sprite, aranciata e acqua.

Riusciamo a prendere qualche cosa da bere e a sgranocchiare qualche stuzzichino messo lì nella

tavola calda.

Conobbi all'occasione anche il capo "Signal" del Furrer un ragazzo giovane e chiesi di potermi far vedere se era possibile la plancia, lui chiese al Master Chief che annui scuotendo il capo e sussurrando qualche cosa (capii che non poteva portarmi in zone classificate) e così facendo mi accompagna in questo breve percorso salendo in coperta e dall'esterno mi fece entrare salendo le scalinate esterne in plancia.

Questa è stata la prima volta che ho messo piede in una nave americana!!

Al termine della visita, ci congediamo dal Master Chief, e dagli altri sottufficiali americani, salutiamo la bandiera e ci accingiamo a rientrare nella nostra Danaide, sicuramente a stomaco vuoto (perché non abbiamo consumato quasi nulla non essendo abituati a questo genere di pasti) ma con un grande bagaglio di vita vissuta e di grande amicizia.

La USS JULIUS A. FURER non l'abbiamo più incrociata nel grande Mare Nostrum, ha iniziato la sua avventura nuovamente con un'altra bandiera.

E' stata dismessa nel 1994.



Il secondo iniziando da sx in piedi sono io, accanto a me "il Cardinale" C° 1^cl. "sc" RT PITRUZZELLO. - foto del reparto operazioni di Nave Danaide durante la sosta a Genova (1988).

PROGRAM LOG BY
OH1MIE

oh1mie@oh1ta.fi
www.oh1ta.fi



NAVAL LOGGER 3.2

✓ ALL FREE

✓ EASY TO USE

✓ NAVAL DATABASE

✓ EXPORT IN CABRILLO



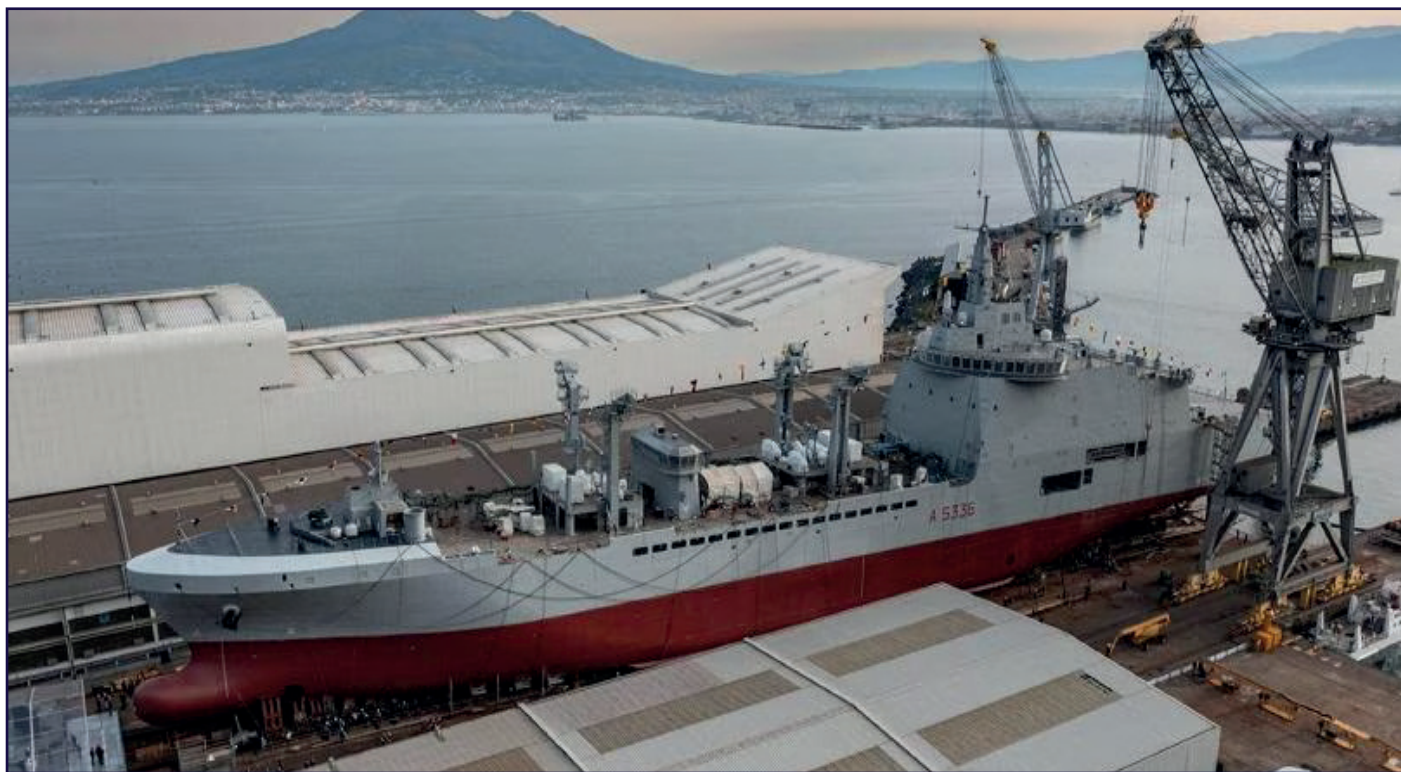
WHAT IS THAT?

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.

№1 IN THE NAVAL CONTEST

NAVE ATLANTE, IL BATTESIMO DEL MARE

tratto da www.marina.difesa.it

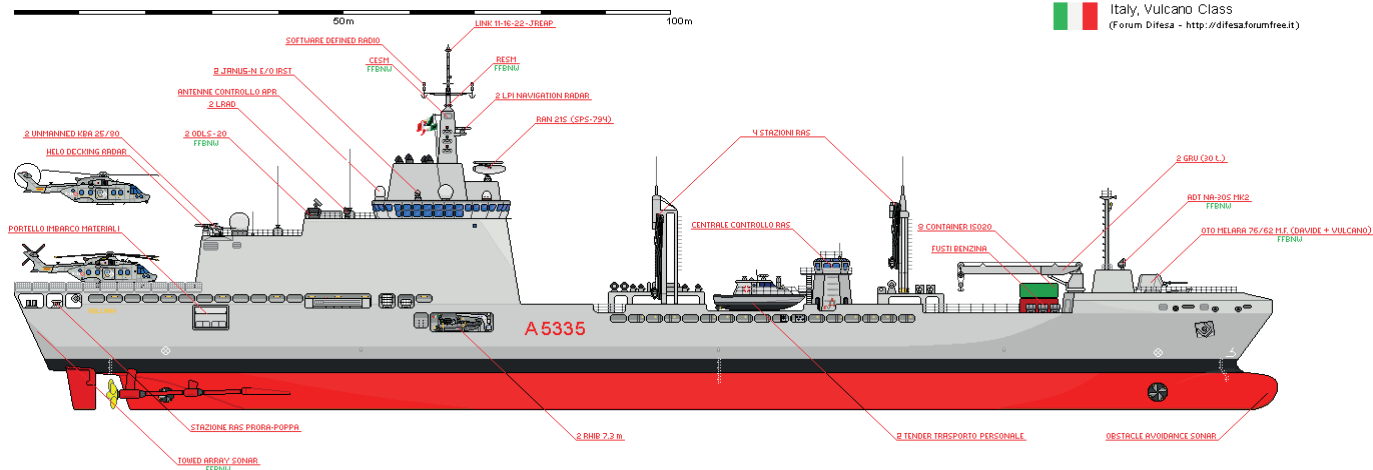


Sabato 18 maggio la Marina Militare e il Gruppo Fincantieri hanno celebrato il rito del varo di nave Atlante (A5336), seconda unità ausiliaria di supporto logistico della classe "Vulcano", tipologia LSS (Logistic Support Ship). Teatro della cerimonia, lo storico sito produttivo del cantiere navale di Castellammare di Stabia, dove la tradizionale rottura della bottiglia sullo scafo ha suggellato il battesimo del mare per l'unità, il cui motto è "Fortibus nulla quies" (Non c'è riposo per i forti): il lancio dallo scalo è stato quello tradizionale, per scivolamento in mare.

Presenti il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio di squadra Enrico Credendino, l'amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri Pierroberto Folgiero e il presidente di Fincantieri Claudio Graziano. Madrina del varo, accompagnata dal Comandante designato

dell'unità, capitano di vascello Daniele Giorgini, Federica Gargano, nipote dell'ammiraglio sommergibilista Romeo OLIVA (1889 - 1975), ufficiale dell'ordine militare d'Italia e medaglia d'argento al valor militare.

La nave prende il nome dal personaggio della mitologia greca Atlante, dal greco Ἀτλας (Atlas, letteralmente "infaticabile" o "colui che sopporta"), un astuto, forte e scaltro Titano descritto come "colui che sostiene sulle sue spalle - con immane fatica - tutto il peso del globo terrestre". Il nominativo richiama l'importanza del sostegno logistico - imprescindibile punto di forza per qualsiasi forza armata - che le moderne unità ausiliarie tipo LSS assicurano alle forze aeronavali nazionali e alle marine alleate, ma anche alla Protezione Civile e alle popolazioni in aree di calamità o crisi.



Italy, Vulcano Class
(Forum Difesa - <http://difesaforum.free.it>)



La rimozione dei crediti non è autorizzata in nessun caso. Se volete utilizzare questo disegno vi preghiamo di farlo così com'è. Per un uso commerciale del disegno vi invitiamo a contattare info.forumdifesa@gmail.com
Credits removal is not authorized anyway. Please use this drawing as it is. For a commercial use please send a mail to info.forumdifesa@gmail.com

Regala un abbonamento!

Notiziario della Marina

Il mare raccontato dai professionisti



ABBONAMENTO

Notiziario della Marina € 20,00 annui

ABBONAMENTO CONGIUNTO

Notiziario della Marina
e Rivista Marittima
€ 45,00 annui



per informazioni e abbonamenti:
www.marina.difesa.it





La professione del marinaio si tramandava di famiglia in famiglia. Al compimento del settimo o ottavo anno di vita i figli maschi venivano imbarcati sulle navi come mozzi ed imparavano i rudimenti del mestiere attraverso gli insegnamenti del padre o del nonno che aveva più esperienza di tutti. I bambini frequentavano la scuola fino alla terza elementare, dopo di ch  venivano costretti ad andare in mare ad imparare il mestiere del marinaio o pescatore.

Spesso i mozzi imbarcati per la prima volta e non abituati alla vita in mare, soffrivano di mal di mare, ma era un mondo duro, fatto di poche attenzioni e premura verso i pi  piccoli, che dovevano imparare attraverso il sacrificio e una dura gavetta. Era un mondo totalmente diverso dal nostro, la gente di un tempo era rude, essenziale e come direbbero i vecchi mari nai: "la si voleva poco lunga in mare" (nel senso che non c'era tempo da perdere con tutto ci  che non riguardasse il lavoro in mare). L'impatto con quel mondo per un bambino dell'epoca, accelerava il loro processo di crescita e nel giro gi  di qualche mese questi bambini crescevano ed entravano a far parte del mondo degli adulti, lavorando e faticando nonostante la giovane et . Il duro lavoro, le fatiche, le paure e le aspettative venivano ripagate con la soddisfazione della prima paga, che rappresentava un'entrata importante nella propria casa in un'epoca di miseria assoluta e povert . Tutto il guadagno, il marinaio lo consegnava alla propria moglie la quale lo amministrava e gestiva per tutte le spese riguardanti la famiglia e la casa. La moglie comprava cibo e cucinava, procurava tessuti per poter vestire i componenti della famiglia, accompagna a scuola

i figli pi  piccoli, accendeva il fuoco nella stufa a legna in inverno...

Non si guadagnava molto, ma era comunque una paga che permetteva di sopravvivere e potersi permettere beni di prima necessit  e poco altro. Questa vita fatta di stenti e sacrifici era caratterizzata da poco riposo e tanto lavoro. Non si dormiva mai, ma ci si riposava in una sorta di dormiveglia ad intermittenza, in base ai momenti di pausa dalle operazioni di lavoro o pesca in mare. Ci si riposava sopra lo "stramazzo", un particolare tipo di materasso che ognuno aveva per s , che il pi  delle volte era umido per l'umidit  accumulata in mare e capitava spesso di risvegliarsi poich  l'acqua accumulata dal materasso bagnava il corpo dei marinai su cui erano coricati.

Si pescava dal luned  al sabato con una sosta di poche ore, il tempo necessario per vendere il pesce e procurarsi le forniture di bordo.

Al sabato mattina dopo una settimana di pesca si tornava a casa e in base al tipo di pesca o del natante su cui si lavorava, si poteva restare in mare anche uno o due giorni, a volte un settimana intera, lontano dalle famiglie. Se durante la settimana si perdeva una o pi  giornate per avaria del motore o per cattivo tempo, si recuperava la domenica. I giorni in mare erano lunghi e per poter sopportare meglio l'assenza da casa, gli equipaggi, formavano spontaneamente delle piccole comunit , con delle proprie regole, scandite dai ritmi delle stagioni, dalla luce e dal buio, dai venti o dalla bonaccia e dai rari momenti di riposo in cui si aspettava fortemente quello in cui si poteva consumare tutti insieme un pasto.

Sulle barche esistevano delle gerarchie professionali tra gli equipaggi (composti generalmente da otto persone), che distinguevano il marinaio in base all'importanza e all'esperienza e questo generava anche diversi compensi. Lunedì si tornava in mare a pescare a vela sospinti dal vento. La vita a bordo iniziava dal momento della partenza dal porto e proseguiva per tutta la navigazione fino al punto prescelto per calare le reti. Poteva succedere di restare fermi in mezzo al mare, quando non c'era vento, poiché quest'ultimo all'epoca rappresentava l'unica forza motrice (il motore non esisteva ancora, il primo fu inventato nei primi del 900') e solo quando soffiava a favore si riusciva a tirare e trainare le reti per poter pescare. Durante la navigazione potevano presentarsi alcuni problemi o imprevisti, dovuti alle condizioni meteo o qualche problema tecnico alla barca, ed occorreva trovare soluzioni immediate e temporane per poter procedere nella navigazione senza essere bloccati o inermi in mezzo al mare. Sulla barca in queste occasioni, il cosiddetto problem solving tanto richiesto oggi dalle aziende, veniva affrontato con: espressioni colorite, imprecazioni, esclamazioni e anche qualche bestemmia non veniva trattenuta. Queste esclamazioni "sfogative" servivano a stemperare operazioni complicate come liberare la rete da pesca o l'ancora imprigionate nel fondale o nel fango.

L'esperienza con lo scandaglio (strumento composto da una palla di piombo di oltre dieci chili di peso, munita di corda con dei nodi equidistanti, utilizzato per verificare la profondità del mare e il tipo di fondale), permetteva ai marinai di ridurre il rischio di questi incidenti, ma non sempre era totalmente escluso. Il fondale sabbioso era presente nella fascia costiera, quello successivo era costituito da fango e sabbia, poi andando più al largo diventava completamente fangoso. Infine in prossimità delle coste jugoslave diventava roccioso.

Un evento meteorologico che metteva a dura prova la resistenza e la tenuta dei pescatori era il brutto tempo, con nuvole nere e pioggia torrenziale da Ponente, che costringeva l'equipaggio a passare intere giornate di duro lavoro e pesca, sotto la pioggia battente, fino allo stremo e finché il vento lo permettesse. Quando il vento diventava troppo forte, i marinai riducevano le vele, facendo i cosiddetti "terzaroli" in modo da affrontare il vento con delle vele più ridotte. Con le vele più piccole di dimensione, ci si avvicinava alla riva in prossimità preferibilmente del porto di Rimini che con la sua imboccatura larga e moli più lunghi era più sicuro di quello di Cattolica e più facilmente individuale dal mare in burrasca. In alcuni casi i problemi erano anche più seri, come nel caso di cadute accidentali da parte di qualche marinaio, che si provocava lesioni o escoriazioni in parti del corpo, per cui bisognava essere pronti a medicarlo e in casi limite apportare approssimative operazioni di chirurgia. Non era raro che in mare succedessero anche delle morti o che qualcuno si disperdesse in mare, soprattutto per quelle barche che incontravano il maltempo o una burrasca arrivata senza preavviso e trovandosi lontano dalla costa o dal porto, mettersi in salvo era un'operazione davvero pericolosa.

Il bambino ingenuo ed inesperto, imbarcato a sette anni per la prima volta in mare, forte di questa esperienza e scuola di vita dura e pericolosa, apprendeva veramente cos'era il sacrificio e le fatiche venivano ricompensate dai doni che il mare gli offriva non facilmente. Questo bambino cresceva in fretta e diventato ragazzo, veniva trasferito su un'altra imbarcazione e affidato alla guida di un capobarca (Paròn), che doveva essere severo ma anche disponibile a trasmettere all'apprendista marinaio tutte le proprie conoscenze, riguardanti: la navigazione, il governo delle imbarcazioni e la pesca.





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





L'istituzione della "**Giornata della Marina Militare**" risale al 13 marzo 1939. All'epoca ogni singola Forza Armata ebbe l'opportunità di scegliere il giorno in cui celebrare la propria festa: per la Marina Militare fu indicata la data del **10 giugno** quale ricordo di una delle più significative ed ardite azioni compiute sul mare nel corso della 1^a Guerra Mondiale: **l'impresa di Premuda**.

Istituita la giornata celebrativa e scelta la data 10 giugno, la festa fu celebrata per la prima volta proprio nel 1939 con solenni cerimonie in tutte le piazze marittime militari, a bordo delle Unità Navali e all'interno di tutti gli stabilimenti di lavoro.

A Roma affluirono per la circostanza ventiduemila marinai, con 150 standardi di unità di superficie e 105 di sommergibili. Essi resero omaggio alla tomba del Milite Ignoto e sfilarono su via dei Fori Imperiali.

Negli anni 1940 e 1941 la celebrazione fu caratterizzata da un tono decisamente minore, tornando, malgrado gli avvenimenti della guerra in corso, a toni solenni nel 1942.

Temporaneamente sospesa dal 1945 al 1949, la celebrazione fu ripristinata nel 1950 abbinata alla festa di Santa Barbara nella data del 4 dicembre.

Nel novembre del 1963, infine, anche su particolare insistenza del Presidente dell'Associazione Nazionale dei Marinai d'Italia, l'allora Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio Ernesto Giuriati, chiese al Ministro della Difesa di riportare la giornata celebrativa alla più significativa data del 10 giugno.

Ottenuta l'autorizzazione ministeriale, la tradizione fu definitivamente ripresa con i festeggiamenti del 10 giugno 1964 e d'allora non ha più subito variazioni.



L'Azione di Premuda

La più brillante ed audace azione navale della prima Guerra Mondiale. La notte fra il 9 e il 10 Giugno 1918 una sezione di due MAS al comando del Capitano di Corvetta Luigi Rizzo lasciava il porto di Ancona dirigendosi verso l'isola di Premuda dove avrebbe dovuto effettuare un normale rastrellamento allo scopo di accertare la presenza in zona di campi minati.

Durante le operazioni di rastrellamento le unità intercettarono la potente squadra navale austriaca composta da due corazzate, un cacciatorpediniere e sei torpediniere che, uscita dalla base nemica di Pola, stava dirigendo verso il Canale di Otranto.

Ebbe così origine una delle più brillanti azioni navali della prima guerra mondiale, nel corso della quale, a conclusione di un attacco condotto con incredibile audacia e grande perizia, il Comandante RIZZO silurò ed affondò la corazzata "Santo Stefano".

A Luigi RIZZO, già decorato con medaglia d'oro al valor militare per aver forzato sei mesi prima il porto di Trieste affondandovi la Corazzata "Wien" venne attribuita, per questa impresa una seconda medaglia d'oro.

A Premuda Rizzo risolse, senza saperlo, un problema ben più importante dell'affondamento di una singola nave, poiché l'impresa modificò profondamente l'attuazione di un piano politico e strategico che avrebbe portato le forze austriache, con ogni probabilità, ad ottenere la supremazia

navale in Adriatico e forse nel Mediterraneo. L'impresa di Premuda rimase un fatto poco noto alla grande massa del popolo italiano, fino a quando, nel 1939, la data dell'azione fu scelta come festa della Marina Militare.



www.assoradiomarinai.it

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

ITALIAN NAVY DAY AWARD 2024



Issued to:

SAMPLE



**POSITION
252**

**CATEGORY
SSB**

**POINT
42**



POWERED BY HRDLOG.NET / QSO HUNTER

Dall'8 al 10 giugno è stato organizzato il diploma dedicato alla "Festa della Marina Militare", all'occasione tutti i distretti provinciali dell'ARMI sono stati in aria, compreso il nominativo dell'ARMI (IQ9MQ), tutti quanti gestiti dalla nuova piattaforma di HRDLOG - **QSO Hunter** che ha dato l'occasione a chi ha collegato le stazioni distrettuali di vedere in tempo reale il loro punteggio e quindi di conseguenza la classifica e poter scaricare il diploma gratuitamente.

Claudio IW1QLH (HRDLOG) ha fatto un bellissimo lavoro, creando una nuova piattaforma adatta all'uso di *diplomi o award* creando professionalmente e adeguata ai tempi di oggi, un layout accattivante e completo di tutto. Noi dell'ARMI siamo stati i primi a testarla e questo ci onora tantissimo, soprattutto perchè è stato fatto nel giorno più emblematico di noi "Radioamatori di Marina. Il riconoscimento finale ovvero il diploma che tutti quanti potranno scaricare dalla piattaforma è un premio per chi ha avuto modo di collegare i distretti ARMI ed onorare in questo giorno emblematico l'eroica impresa del Capitano di Corvetta Luigi Rizzo e dei suoi valorisi marinai.

Di seguito alcuni dati statistici dell'attività svolta:

Position	Callsign	N.QSO	Score
1	IQ5AAT	2.285	9.819
2	IQ9MQ	1.689	7.105
3	IQ9AAF	941	5.462
4	IQ0PM	398	1.318
5	IQ9AAM	248	1.230
6	IQ9AAQ	278	812
7	IQ9AAL	133	643
8	IQ9AAH	205	603
9	IQ7AAJ	78	380

QSO by Mode	Total	%
SSB	2.602	41.6%
FT8	2.398	38.3%
MFSK (FT4)	670	10.7%
CW	585	9.4%
Total	6.255	

QSO by Day	Total	%
sab 08 giu	2.308	36.9%
dom 09 giu	1.973	31.5%
lun 10 giu	1.974	31.6%
Total	6.255	

QSO by Mode/DXCC				
FT8	SSB	MFSK	CW	Total DXCC
89	66	56	43	106



CAMPAGNA PER
AUTOFINANZIAMENTO
2024

SOSTtienici
con un solo euro!



*il tuo contributo
è importante!*



QUELL'ULTIMA SERA.....

di Nunzio Giancarlo Bianco tratto da Facebook



L'era una di quelle navigazioni che avevano stressato tutto il personale, tra il mare in burrasca e le tante esercitazioni che ci sentivamo come distrutti.

S'era sulla via del ritorno e non si vedeva l'ora di mettere i piedi per terra, ma rammento che era anche la mia ultima navigazione con quel vascello.

Ne avevamo vissute di avventure su quel mezzo del mare che ci aveva sempre regalato emozioni uniche, un dare e avere reciproco nelle tante ore di moto.

Come sempre ritornano alla mente tutte quelle attività svolte negli anni, non ultimo anche quel salvataggio delle famiglie italiane residenti a Beirut e loro malgrado coinvolti in una assurda guerra.

Indimenticabile le espressioni di quei volti terrorizzati e felici della nostra venuta perché intravedevano perfettamente la loro salvezza.

Epica fu la grande maestria e preparazione del Comandante della Nave, il capitano di Vascello R. G., un onore essere stato alle sue dipendenze su uno dei più importanti Cacciatorpediniere della Marina Militare Italiana.

Come sempre dico l'unità navale la associo sempre a un teatro con i suoi orchestrali e il suo Direttore d'Orchestra, dove se c'è il massimo coinvolgimento di tutti alla fine l'Opera sarà meravigliosa.

Posso asserire col senno del poi, che quell'equipaggio ha avuto in ogni componente il massimo della professionalità, una sinergia unica nell'interesse di tutti.

Quella ultima notte la volli vivere seduto per terra sul ponte di volo, finalmente il tempo era clemente con noi, v'era una scia stellare che illuminavano la tratta finale del mio ultimo giorno a bordo.

Tutti i marinai hanno quella fortuna di vivere questi momenti, puntualmente ti fai i conti del passato trascorso sul battello nel tuo periodo da imbarcato.

Ogni unità lascia un segno in ogni marinaio, stanne certo che ne ricorderai solo i momenti positivi, come nella vita dimentichi tutte quelle situazioni meno allegre.

Sarà sciocco quanto sto per dire, ma quella notte non facevo altro che accarezzare quell'acciaio, come sempre si era instaurato un rapporto affettivo tra l'uomo e la nave.

Sarò un sentimentale ma tant'è che oggi come allora il mio pensiero per il Durand De La Penne è immutato nel tempo, quella sua linea sinuosa che la rendono una delle unità più belle della M.M. italiana.

Il suo equipaggio è fatto di numeri uno, essa solca i mari del mondo con quella maestria, eleganza da renderla una delle unità che suscita sempre grande ammirazione.

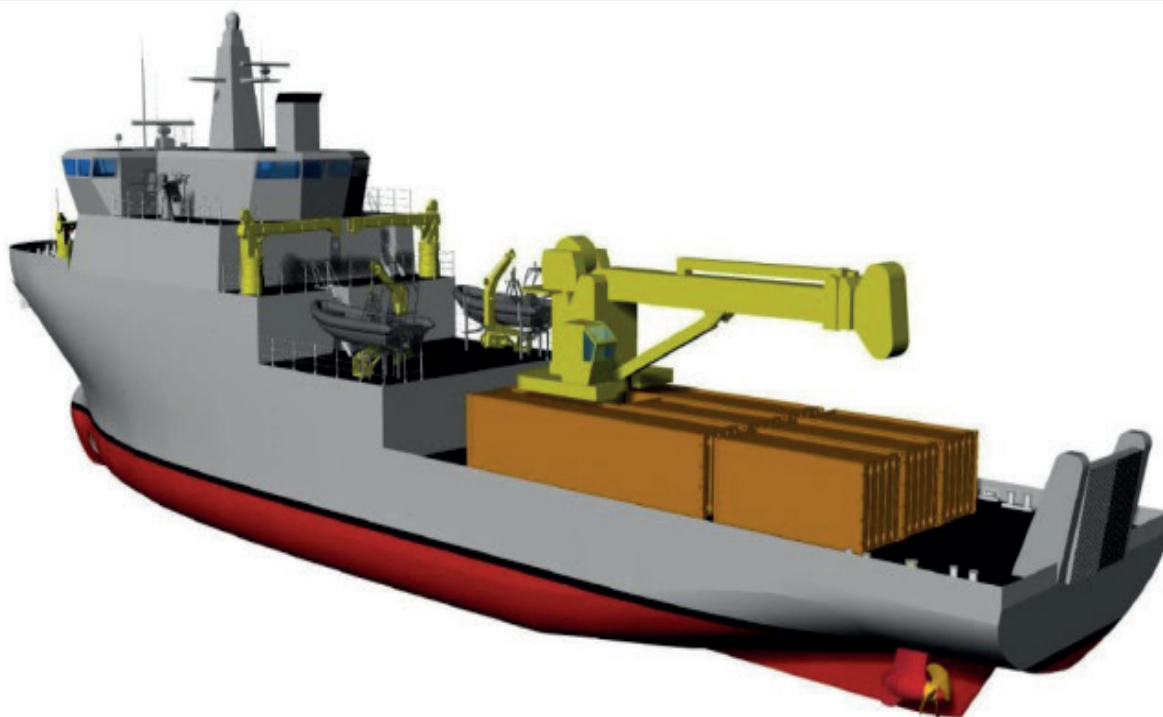
L'equipaggio di orchestrali che sanno impiegare i mezzi con la massima competenza, Comandanti che come i numeri uno dei Direttori d'Orchestra sanno dirigere con dovizia quella componente.

L'insieme del mare, della nave e l'equipaggio è così solidificato, che il periodo trascorso insieme valorizza tutte le risorse espresse in quel periodo magico.

Rammento che dopo aver festeggiato con tutto l'equipaggio la mia andata via per raggiungere Roma come nuova sede operativa, in me so benissimo che una parte del mio cuore è rimasto a bordo di quella Nave.

DUE NUOVE NAVI AUSILIARIE PER LA MARINA MILITARE ITALIANA

di Giacomo Cavanna tratto da aresdifesa.it



Il cantiere navale T. Mariotti ha comunicato di essersi aggiudicato la procedura ad evidenza pubblica a favore della Marina Militare Italiana (MMI) per la costruzione di due unità ausiliarie di tipo Moto Trasporto Costiero e Assistenza Fari (MTC/MTF), stipulando il relativo contratto di costruzione con la Direzione degli Armamenti Navali del Segretariato Generale della Difesa e Direzione Nazionale degli Armamenti.

Ad oggi, il Cantiere T. Mariotti è impegnato nella costruzione dell'unità SDO-SuRS (Special and Diving Operations - Submarine Rescue Ship) che rappresenta la prima commessa militare assegnata dalla MMI al cantiere che è parte del Gruppo Genova Industrie Navali. A tal fine, nel comunicato T. Mariotti sottolinea che, grazie a questa nuova commessa, consolida la sua presenza nel settore della cantieristica militare.

Le due nuove navi MTC/MTF garantiranno il supporto alle attività di manutenzione del Servizio Fari e del segnalamento marittimo, nonché il trasporto di mezzi, personale, carichi solidi e liquidi in acque nazionali ed internazionali, compiti oggi svolti dalle sei unità classe Gorgona da 685 tonnellate entrate in servizio tra il 1986 ed il 1987 e dalle cinque unità classe Ponza da oltre 700 tonnellate di dislocamento a loro volta commissionate dalla MMI tra il 1988 ed il 1990.

Le nuove MTC/MTF saranno caratterizzate da una elevata flessibilità d'impiego e spiccata modularità, con caratteristiche tecnico-costruttive tali da poter svolgere le diverse attività operative cui saranno preposte.

In base alle diverse esigenze operative le dette unità potranno essere configurate con l'imbarco

di appositi moduli nella apposita predisposta zona poppiera di lavoro.

Le nuove unità risponderanno ai seguenti requisiti tecnici, in ragione delle funzioni che saranno chiamate a svolgere:

- elevata manovrabilità e versatilità per essere impiegate in contesti di assenza di minaccia;
- impiego efficace di moderni sistemi di automazione per la condotta in sicurezza delle operazioni marinarie con equipaggio ridotto al minimo;
- facilità di condotta e manutenzione per ridurre al minimo i costi di esercizio;
- impiego di apparecchiature di derivazione commerciale per agevolarne l'esercizio in molteplici porti nazionali.

Per quanto riguarda il supporto logistico, le nuove Unità saranno dotate di apparati/sistemi ad elevata affidabilità corredati di adeguati piani manutentivi (scaturiti da studi di ingegneria logistica), tali da garantire la prontezza richiesta con elevati livelli di disponibilità operativa, prediligendo il concetto di Integrated Logistic Support (ILS).

In particolare, l'impresa a cui sarà aggiudicato l'appalto dovrà prevedere, a livello contrattuale, il servizio di Temporary Global Support, nel corso della prima fase di vita degli assetti (primi 10 anni).

Le Unità avranno autonomia logistica di almeno 10 giorni (compreso il personale trasportato, a meno dei rifornimenti di carburante).

La Marina Militare ha in programma la realizzazione di dieci nuove unità per sostituire integralmente le attuali unità classe Gorgona e Ponza, rinnovando interamente queste linee ausiliarie con un'unica classe di navi.

IMPOSTATA A RIVA TRIGOSO LA NUOVA IDRO-OCEANOGRAFICA MAGGIORE DELLA MARINA MILITARE

di Giacomo Cavanna tratto da aresdifesa.it



Fincantieri ha impostato presso il Cantiere Navale di Riva Trigoso la nuova Nave Idro-Oceanografica (N.I.O.M.) che sarà consegnata alla Marina Militare in sostituzione di Nave Magnaghi varata nel 1974.

La cerimonia di impostazione si è tenuta il 9 maggio 2024 presso il cantiere ligure a distanza di circa sei mesi dal taglio della prima lamiera avvenuto il 19 dicembre 2023.

La NIOM avrà una lunghezza di circa 110 m, larghezza di circa 19 m ed avrà sistemazioni per 145 persone tra uomini del equipaggio e ricercatori scientifici; sarà dotata di un sistema di posizionamento dinamico e di un sistema di propulsione integrato completamente elettrico, caratterizzato da basse emissioni in atmosfera, in modo da consentire la navigazione anche in aree di interesse protette o soggette a particolari restrizioni.

Con dislocamento di 5.000 tonnellate, la nave raggiungerà una velocità massima di 15 nodi ed autonomia di 7.000 miglia a 12 nodi.

Inoltre, impianti ed attrezzature scientifiche permetteranno di operare in climi con temperature medie sino a -20°C, eseguire rilievi batimetrici, topografici e geodetici, acquisire dati idro-oceanografici e geofisici marini e meteorologici, oltre che effettuare rilievi di anomalie magnetiche e condurre attività a supporto di operazioni di Rapid Environmental Assessment (REA).

A bordo della nuova Nave Idro-Oceanografica Maggiore sarà imbarcato anche un veicolo subacqueo autonomo tipo Autonomous Underwater Vehicle (AUV), equipaggiato con sensori idro-oceanografici e vi sarà lo spazio predisposto per

i moduli container al fine di garantire la massima interoperabilità.

La NIOM avrà una gru off-shore da 190 tonnellate, gru servizi portuale da 29 Tm, portale "A-frame" (1 a pp CN) da 22 t, portale LARS per operazioni Idrografiche, gru leggere disposte a prora, una gru per movimentazione per imbarcazioni, posizionamento dinamico classe DP2 garantito da 2 thruster prodieri, integrati nell'impianto di propulsione.

Di seguito quanto pubblicato da Fincantieri sul proprio canale X (ex-Twitter):

Una splendida giornata al nostro cantiere di Riva Trigoso per l'impostazione della nuova Nave Idro-Oceanografica Maggiore (N.I.O.M.) della Marina Militare, destinata ad attività di mappatura e monitoraggio scientifico, oltre che al supporto delle iniziative dell'Istituto Idrografico.

Un'unità concepita con la massima attenzione verso gli aspetti green, grazie a tecnologie per il contenimento delle emissioni, una propulsione diesel-elettrica per ottimizzare consumi, forme di carena funzionali alla riduzione della resistenza all'avanzamento e l'utilizzo di materiali environment-friendly.

Attraverso le sue plurime capacità scientifiche, N.I.O.M. è qualificata come mezzo a diretto supporto degli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'ONU sul mare.

Un'unità che ci rende sempre più orgogliosi della storica collaborazione con la Marina Militare, al servizio dell'innovazione e della ricerca per la tutela dei nostri mari.

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

Torpediniere CLIO Parte Quarta



31 gennaio 1943

La Clio parte da Napoli alle 4.30 insieme al cacciatorpediniere Saetta ed alle torpediniere Sirio, Monsone ed Uragano, per scortare a Biserta, via Palermo, le moderne motonavi da carico Manzoni, Mario Roselli ed Alfredo Oriani.

Qualche ora dopo la partenza il convoglio viene infruttuosamente attaccato con lancio di siluri, a nordovest della Sicilia, da un sommergibile (che alcuni siti identificano con il britannico Turbulent, che però non risulta in realtà aver condotto alcun attacco in questa data).

1° febbraio 1943

Alle 17.45 le navi giungono a Palermo, dove sostano fin dopo mezzanotte.

2 febbraio 1943

Alle 00.30 il convoglio riparte alla volta di Biserta, dove giunge alle 15.

3 febbraio 1943

Clio (tenente di vascello Carlo Brambilla), Monsone (capitano di

corvetta Emanuele Filiberto Perucca Orfei), Uragano (capitano di corvetta Luigi Zamboni), Sirio (capitano di corvetta Sandro Cetti; a bordo il caposcorta e comandante della flottiglia torpediniere di scorta di Napoli, capitano di vascello Corrado Tagliamonte) e Saetta (capitano di corvetta Enea Picchio) lasciano Biserta alle 5.30 per scortare a Napoli, via Trapani, la grossa motonave cisterna Thorsheimer, che torna scarica in Italia.

Il cielo è sereno, con mare molto agitato per vento da Maestrale, e mediocre visibilità (poi peggiorato con mare forza 4-5 e poi 5 da nordovest, vento di Maestrale forza 6 e foschia); le unità del convoglio seguono inizialmente in linea di fila la Sirio a bassa velocità, poi accelerano sino a raggiungere la velocità prefissata per la traversata, quindi, alle 6.50 (al traverso dell'Isola dei Cani, circa dieci miglia a nordest di Biserta) si portano in formazione su file parallele distanziate di 300 metri, e fanno rotta ver-

so nord. La Monsone procede in testa al convoglio, conducendo la navigazione, seguita di 1500 metri dalla Thorsheimer, protetta a dritta da Uragano e Saetta ed a sinistra da Sirio e Clio.

Alle 8.17 Monsone ed Uragano – uniche unità della scorta ad essere dotate di ecogoniometro, essendo anche le più moderne – riferiscono che il mare agitato disturba parecchio la ricerca con l'ecogoniometro a frequenza acustica «Safar» di cui sono dotate (il quale, sistemato nel casotto di rotta, non fornisce più indicazioni quando la nave rolla, oltre ad essere rumoroso, poco illuminato ed affetto da echi accessori).

Tra le 8.40 e le 9.26, le navi rollano e scarrocchiano violentemente, ed il rollio ostacola l'impiego dello scandaglio, oltre ad impedire, insieme alla foschia, di calcolare la posizione con precisione per capire se si stia seguendo la rotta (le unità del convoglio non lo fanno, ma sono già scadute di un miglio più ad est della rotta prevista).

Alle nove la Thorsheimer segnala di aver dovuto abbassare la velocità a dieci nodi.

Alle 9.38 il convoglio ha appena accostato a dritta per dirigere su Marettimo, quando l'Uragano, nel punto 37°35' N e 10°37' E (a 27,5 miglia per 54°, cioè ad est, dell'Isola dei Cani), urta una mina e rimane immobilizzata, con la poppa semidistrutta.

L'ordigno fa parte di uno sbarramento di 160 mine posato il 9 gennaio 1943 dal posamine britannico Abdiel a sud di Marettimo ed al largo del banco di Skerki, circa 40 miglia a nordest di Biserta. Le altre navi, avendo visto l'imponente colonna di fumo ed acqua sollevatasi a poppa della torpediniera al momento dell'esplosione, cercano di contattare l'Uragano con la radio ad onde ultracorte, ma inizialmente non vi è alcuna risposta, poi la nave segnala "colpito da mina".

Alle 9.40 il caposcorta, compreso che l'Uragano ha urtato una mina, ordina alla Clio ed al Saetta, che procedono in linea di fila con un intervallo di 500 metri tra di loro, di avvicinarsi all'Uragano per darle assistenza; il Saetta fa presente di essere la nave con il maggiore pescaggio, dunque più vulnerabile alle mine, ma non riceve risposta. Mentre avviene questo scambio di messaggi, anche la Monzone comunica alla Sirio, tramite l'apparato ad onde ultracorte, "ritengo di essere un po' a sinistra", ma il caposcorta Tagliamonte, ritenendo invece - da quanto accaduto all'Uragano - che il convoglio si trovi a dritta, e vedendo la Monzone venire a dritta, le ordina di tornare sulla propria rotta, a meno che non rilevi degli echi di mine all'ecogoniometro.

Intanto il Saetta, ridotta la velocità a mezza forza, inizia l'accostata con tutta la barra a sinistra come ordinato, ma alle 9.48, giunto a 200 metri dalla nave danneggiata (mentre sta per giungere quasi nella scia della Sirio), urta a sua volta una mina, spezzandosi in due e colando a picco in una cinquantina di secondi, portando con sé gran parte dell'equipaggio.

Alle 9.50 la Clio riferisce che il Saetta ha urtato una mina, ed alle

9.51 la Sirio ordina alla Clio, che non si può avvicinare di più per non fare la stessa fine, di fermarsi e raccogliere i naufraghi con il proprio battello, mentre il resto del convoglio procede sulla rotta; il mare burrascoso frustra però anche questo tentativo della Clio, ed alle dieci il caposcorta, constatata l'impossibilità dell'intervento da parte di questa unità (mare e vento la farebbero comunque scarrocciare con il rischio di finire sulle mine, oltre a precludere del tutto l'utilizzo del battello), deve ordinare anche ad essa di rinunciare al soccorso e di seguire la Sirio esattamente nella scia, contattando al contempo Mariafrica per chiedere l'invio di mezzi di soccorso adeguati. (Il caposcorta scriverà però nel rapporto che "Dall'esame del rapporto di navigazione della Clio, per quanto sul brogliaccio delle ultracorte della Sirio vi sia il ricevuto, risulterebbe che tale segnale [di mettere a mare il battello per recuperare i naufraghi del Saetta, senza spostarsi dal punto in cui si trova] non è stato ricevuto").

Sempre alle dieci Supermarina, avendo ricevuto notizia alle 9.55 di quello che è successo al Saetta, nonché dell'impossibilità di soccorrere i naufraghi a causa del vento e del mare forza 5, ordina al resto del convoglio di tornare in formazione e proseguire verso Napoli.

Il convoglio riorganizza la propria formazione, passando in linea di fila e poi in file parallele, con la Monzone in testa, la Thorsheimer nella sua scia, la Clio a dritta della cisterna e la Sirio alla sua sinistra. Alle 12.05 il caposcorta segnala di nuovo a Supermarina la situazione disperata dell'Uragano, chiedendo a Biserta di mandare mezzi di soccorso.

Alle 12.20 vengono avvistati undici tra bombardieri ed aerosiluranti angloamericani scortati da quattro caccia, che alle 12.25 passano all'attacco: la scorta aerea tedesca, però, intercetta gli attaccanti, che vengono anche presi sotto il tiro delle armi contraeree delle navi del convoglio. Uno dei velivoli nemici viene abbattuto e precipita in mare; nessuna nave viene colpita.

Alle 13.33 il convoglio riceve l'ul-

timo messaggio dell'Uragano, che ribadisce la propria critica posizione. Poi più nulla: la torpediniera è affondata.

Alle navi del convoglio non rimane che proseguire la navigazione, zigzagando in linea di fila. Le navi passano al traverso dell'Isola Formica e di Capo San Vito, poi, giunte al traverso dell'Isola delle Femmine, fanno rotta per Napoli. Alle 23 (o 23.30) la Clio è colta da un'avaria di macchina, che la costringe a riparare a Palermo; le altre navi raggiungeranno Napoli l'indomani.

Di 338 uomini imbarcati su Uragano e Saetta, soltanto 54 verranno tratti in salvo.

9 febbraio 1943

Alle 18.30 la Clio salpa da Palermo per scortare a Tunisi il piroscafo tedesco Gerd.

10 febbraio 1943

Clio e Gerd arrivano a Tunisi alle 18.

15 febbraio 1943

Alle 21.50 la Clio (capitano di corvetta Carlo Brambilla) salpa da Trapani per andare a rinforzare la scorta di un convoglio in navigazione da Palermo a Biserta e formato dai piroscafi Alcamo, Chieti e Frosinone e dalla motocisterna Labor, scortati dalle torpediniere Sirio (capitano di corvetta Antonio Cuzzaniti, caposcorta) e Monzone (capitano di corvetta Emanuele Filiberto Perucca Orfei) e dalle corvette Antilope (capitano di corvetta Roberto Lucciardi) e Gabbiano (tenente di vascello Alberto Ceccacci). La Clio deve sostituire il cacciatorpediniere Augusto Riboty (tenente di vascello di complemento Nicola Ferrone), che ha dovuto lasciare il convoglio per problemi alle macchine.

16 febbraio 1943

Alle 00.40 la Clio raggiunge il convoglio, poco dopo che questo ha superato indenne un attacco di motosiluranti britanniche. All'1.30 la Sirio avvista un'altra motosilurante, che sembra dileguarsi dopo essere stata bersagliata dal tiro delle mitragliere; in realtà si è trattato di un falso allarme.

Superati senza danni anche alcuni attacchi di bombardieri all'1.57 ed alle 3.25, il convoglio giunge finalmente a Biserta alle 23.45.

23 febbraio 1943

La Clio lascia Biserta alle 7.15 per scortare a Palermo la Labor ed il trasporto militare tedesco KT 2.

24 febbraio 1943

Alle 6.20 il sommergibile britannico Splendid (tenente di vascello Ian Lachlan Mackay McGeogh) avvista la Labor, in navigazione verso est, in posizione 38°12' N e 12°47' E (a nord di Capo San Vito); sovrastimandone la stazza in 2000 tsl, alle 6.24 l'attacca con il lancio di quattro siluri da 1830 metri. McGeogh asserirà nel rapporto che la nave cisterna sia esplosa, colpita da un siluro, ma evidentemente aveva le travegole: in realtà nessuna delle armi va a segno. La Clio (identificata da McGeogh come una torpediniera classe Orione) lancia poche bombe di profondità, senza arrecare danni allo Splendid, prima di riprendere la navigazione. Il piccolo convoglio arriva a Palermo alle 10.

28 febbraio 1943

Alle cinque del mattino la Clio e la corvetta Antilope salpano da Trapani per scortare a Tunisi il piroscalo Fabriano.

Poco dopo le tre navi si uniscono al convoglio «Belluno», partito da Napoli il giorno precedente e diretto anch'esso a Tunisi: lo formano la motonave Belluno ed il trasporto militare tedesco KT 14, scortati dalle torpediniere Sirio (caposcorta) e Sagittario.

Il convoglio così riunito, del quale è caposcorta la Sirio, raggiunge Tunisi alle 17.30.

1° marzo 1943

La Clio e la vecchia torpediniera Generale Antonino Cascino partono da Biserta alle 2.30 per scortare a Palermo la motonave cisterna Labor.

2 marzo 1943

Dopo una breve sosta a Trapani, dove rimane la Cascino, Clio e Labor arrivano a Palermo alle 13.30.

3 marzo 1943

Alle 18 la Clio va a rinforzare la scorta (cacciatorpediniere Lampo, caposcorta, torpediniera Animoso, corvetta Antilope) di un convoglio in navigazione da Napoli a Biserta e formato dai piroscali Saluzzo (italiano) e Pierre Claude (tedesco) e dalla motona-

ve Caterina Costa.

Seguito da ricognitori nemici fin dalla partenza, il convoglio viene ripetutamente attaccato da bombardieri ed aerosiluranti, che non causano alcun danno; un aereo viene abbattuto dal tiro contraereo della scorta.

4 marzo 1943

Il convoglio giunge a Biserta alle 18.35.

5 marzo 1943

La Clio lascia Biserta alle 9.30 per scortare a Napoli la motonave Ombrina.

6 marzo 1943

Clio ed Ombrina giungono a Napoli alle 00.10.

12 marzo 1943

Alle sette Clio (capitano di corvetta Carlo Brambilla) e Sagittario (capitano di corvetta Vittorio Barich) salpano da Napoli per scortare a Biserta le motonavi Manzoni e Mario Roselli.

Inizialmente le navi (che formano il convoglio «Roselli») vengono avviate verso la Sardegna; solo al tramonto, una volta giunte 80 miglia ad est della Sardegna, accostano verso sud in modo da congiungersi, all'alba del 13 (nel Canale di Sicilia, e precisamente dieci migli ad est del Banco Skerki), con un il convoglio «D» (piroscafi tedeschi Esterel e Caraibe e cisterna italiana Sterope, scortati dalle torpediniere Sirio, Pegaso, Cascino, Orione e Cigno e dalle corvette Cicogna e Persefone), insieme al quale dovranno proseguire verso la Tunisia.

Già dal 10 marzo, tuttavia, i comandi britannici – attraverso le decrittazioni di "ULTRA" – sanno che la nave cisterna Sterope e la motonave Nicolò Tommaseo devono arrivare a Messina alle 20 del 9, provenienti da Brindisi, per poi unirsi a Manzoni, Esterel e Caraibe e Manzoni provenienti da Napoli e diretti a Messina o Trapani, per poi fare rotta insieme verso Tunisi e Biserta, dove giungere nel pomeriggio dell'11. Il 12 marzo "ULTRA" ha poi appreso del rinvio di 48 ore di tale programma, con l'arrivo a Messina di Sterope e Tommaseo alle 14 dell'11 anziché la sera del 9; i comandi britannici deducono correttamente che la prevista riunione in mare avverrà nella giornata

del 12, e pertanto inviano numerosi aerei a cercare il convoglio.

Alle 20.18, intanto, un ricognitore della Luftwaffe avvista al largo di Bona quattro cacciatorpediniere britannici, diretti a nordest a velocità elevata, ed alle 20.30 si verifica un altro avvistamento, sempre di quattro cacciatorpediniere, al largo di Tabarca (Tunisia) e diretti verso est.

Alle 20.55 i cacciatorpediniere britannici combattono una prima scaramuccia contro le motosiluranti tedesche della 3. Schnellboot-Flottille, dislocate da Supermarina ad est dell'isola di La Galite proprio allo scopo di proteggere i convogli in mare da eventuali forze nemiche di superficie provenienti da ovest.

Alle 22.10, una sessantina di miglia a sud-sudest di Capo Carbonara, si svolge un secondo scontro, che vede stavolta la partecipazione di motosiluranti sia della 3. Schnellboot-Flottille che della 7. Schnellboot-Flottille: questa volta la motosilurante tedesca S 55 colpisce con un siluro il cacciatorpediniere britannico Lightning, che affonda alle 22.25. Un altro scontro tra cacciatorpediniere e Schnellboote inizia subito dopo e si protrae alle 22.55. Supermarina, informata di tali avvenimenti, stima che, se il convoglio «Roselli» proseguisse, potrebbe essere attaccato dai cacciatorpediniere intorno all'una di notte del 13; pertanto dispone che il convoglio inverta la rotta e raggiunga Olbia, restandovi poi in attesa di ordini.

13 marzo 1943

Alle 9.10 il convoglio «Roselli» si ancora nella rada di Olbia, da dove riparte alle 14.50 per riprendere la navigazione verso la Tunisia. Il convoglio «D» è ormai ridotto al solo Caraibe, perché attacchi di aerosiluranti hanno danneggiato gravemente sia l'Esterel che la Sterope, costringendo a rimorchiarle in porto (l'Esterel a Trapani, la Sterope a Palermo); nondimeno, è comunque prevista la riunione con esso del convoglio «Roselli», all'alba del 14.

14 marzo 1943

Alle 8.15, 70 miglia a sudovest di Trapani, il convoglio viene raggiunto dalle torpediniere Sirio

(capitano di corvetta Antonio Cuzzaniti; a bordo il capitano di vascello Corrado Tagliamonte, che assume il ruolo di caposcor-ta), Cigno (capitano di corvetta Carlo Maccaferri), Libra (capitano di corvetta Gustavo Lovatelli) ed Orione (per altra versione, anche Pegaso e Generale Antonino Cascino), provenienti da Trapani. Si uniscono alla scorta anche i caccia-sommergibili VAS 231 e VAS 232, per effettuare dragaggio su fondali inferiori ai 300 metri.

Il convoglio «D» ormai non esiste più: a seguito di ulteriori attacchi di aerosiluranti, anche il Caraibe è stato colpito ed affondato.

Il convoglio «Roselli», eccetto che per Libra ed Orione (che, in prossimità di Biserta, hanno ricevuto ordine di dirigere per Tunisi), giunge a Biserta alle 16.40, preceduto da tre dragamine usciti da quel porto per dragare la rotta nel tratto finale della navigazione.

Alle 21.30 Clio (caposcor-ta) e Saggiario ripartono da Biserta per scortare a Napoli Pierre Claude e Caterina Costa.

15 marzo 1943

Tra le 13.45 e le 14, all'altezza di Zembra, il convoglio di cui fa parte la Clio si unisce ad un altro partito da Tunisi due ore prima, formato dalla motonave Belluno e dal piroscalo Fabriano scortati dalla torpediniere Orione. Quest'ultima assume il ruolo di caposcor-ta del convoglio unico così formato; poco dopo la scorta è rinforzata dalla torpediniere Pegaso, giunta da Trapani.

Alle 20.37 (20.48 secondo le fonti italiane), una trentina di miglia a sud di Capri, il sommergibile britannico Trooper (tenente di vascello John Somerton Wraith) avvista verso est le sagome oscurate di navi dirette verso Napoli, almeno cinque, delle quali la seconda appare piuttosto grande e viene scelta come bersaglio: si tratta della Belluno. Alle 20.46 il Trooper lancia quattro siluri contro la motonave, da una distanza di circa quattro miglia. La Belluno avvista due siluri e li evita con pronta manovra; il Trooper s'immerge e si allontana alle 20.48, senza rilevare alcun contrattacco (ma avverte due esplosioni che Wraith attribuisce erroneamente

a siluri andati a segno).

Dalle 21.35 aerei nemici prendono a sorvolare le navi italiane a più riprese, ma sono sempre respinti dal tiro delle armi di bordo.

16 marzo 1943

Il convoglio giunge a Napoli tra le 4 e le 7.

30 marzo 1943

All'1.30 la Clio (capitano di corvetta Carlo Brambilla) ed il caccia-sommergibile tedesco UJ 2207 salpano da Napoli scortando il piroscalo Benevento, che deve unirsi al convoglio «GG», partito da Napoli per Biserta alcune ore prima e formato dai piroscali Crema e Nuoro scortati dalle torpediniere Cigno (al comando del capitano di corvetta Carlo Maccaferri, ma con a bordo il caposcor-ta, capitano di vascello Francesco Camicia) e Cassiopea (capitano di corvetta Virginio Nasta) e dai caccia-sommergibili tedeschi UJ 2203 e UJ 2210. Il Benevento sarebbe dovuto partire insieme alle altre navi, ma la sua partenza è stata ritardata da alcune avarie. (Secondo Uboat.net, insieme a Clio e Benevento avrebbero viaggiato anche il Nuoro, l'UJ 2203, la torpediniere Giuseppe Dezza ed altri due caccia-sommergibili tedeschi, UJ 2202 e UJ 2207).

Alle 13.24 il sommergibile britannico Tribune (tenente di vascello Stewart Armstrong Porter) avvista a sette miglia di distanza il fumaio e le alberature del Benevento, in navigazione verso sudovest; alle 13.50 identifica il bersaglio come un mercantile di 6000 tsl a pieno carico, preceduto da due pescherecci armati e seguito da una torpediniere classe Spica (la Clio), con diversi aerei in pattugliamento nel cielo della formazione. Il Tribune non riesce ad avvicinarsi a meno di 6 km prima di lanciare, alle 14.31 – in posizione 39°37' N e 13°15' E, una cinquantina di miglia a nord di Ustica – tre siluri (intenzione di Porter sarebbe stata di lanciarne quattro).

Clio e Benevento avvistano le scie di due siluri, che evitano con la manovra (l'orario indicato dalle fonti italiane sono le 14.43); a dare la caccia al sommergibile attaccante viene inviata la vecchia torpediniere Giuseppe Dezza

(il Tribune, che cinque minuti dopo il lancio ha avvertito una forte esplosione erroneamente attribuita ad un siluro andato a segno, rileva un contrattacco a partire dalle 14.36, con il lancio in totale di 15 bombe di profondità e diverse bombe d'aereo, senza subire danni ma sprofondando fino a 116 metri a causa di problemi di assetto, per poi riuscire a sottrarsi alla caccia dopo quasi un'ora e mezza).

31 marzo 1943

Alle 6.30, poco ad ovest delle Egadi, Clio, Benevento ed UJ 2207 raggiungono il convoglio, cui dieci minuti dopo si unisce anche la corvetta Cicogna (tenente di vascello Augusto Migliorini). Si tratta di un convoglio lento, con una velocità di nove nodi; le navi godono di forte scorta aerea.

Già da giorni i decrittatori britannici di "ULTRA" seguono attentamente gli spostamenti del convoglio: il 27 marzo hanno decifrato un messaggio dal quale risultava che i mercantili Crema, Nuoro, Benevento, Capua e Caterina Costa erano «attesi a breve scadenza in Tunisia, provenienti dall'Italia», il 28 marzo hanno intercettato un'altra comunicazione che ha rivelato che «Benevento, Nuoro e Crema avrebbero dovuto lasciare Napoli il giorno 27 per la Tunisia, tempo permettendo», e l'indomani un'altra ancora da cui è risultato che «Sono attesi i seguenti arrivi, sempre condizionati dallo stato del tempo: a Tunisi il giorno 31 verso le 23.00 Crema, Nuoro e Benevento». Il 31 marzo, infine, un'ultima intercettazione ha permesso ad "ULTRA" di apprendere che «Crema, Nuoro e Benevento hanno lasciato Napoli alle 22.00 del giorno 29. Essi doppierranno l'isola di Marettimo alle 6.30 del 31 e procederanno per Biserta».

Sulla scorta di queste informazioni, la Marina e l'aviazione Alleate sottopongono il convoglio ad una successione di attacchi aerei e navali.

Alle 13.52, mentre il convoglio è dieci miglia ad est del banco Skerki, si verifica il primo attacco da parte di otto bombardieri (identificati da parte italiana come Lockheed Hudson, mentre in realtà si tratta di North

American B-25 "Mitchell" del 321st Bomb Group dell'USAAF: ne erano originariamente decollati quattordici dalle basi nordafricane alle 13.45, scortati da 25 caccia P-38 del 1st Fighter Group, ma sei bombardieri e tredici caccia sono tornati indietro poco più tardi), scortati da 4-5 caccia Lockheed Lighting, che sganciano le bombe da 2500-3000 metri di quota, senza colpire alcuna nave. Sia i mercantili che le navi di scorta reagiscono violentemente con le proprie mitragliere, ma non colpiscono alcun aereo; priva di risultati è anche la battaglia aerea ingaggiata con i caccia italiani e tedeschi di scorta al convoglio, nonostante le opposte rivendicazioni (da parte statunitense, il danneggiamento di un caccia tedesco ed il probabile abbattimento di un altro da parte di un B-25; da parte tedesca, l'abbattimento di tre B-25 da parte dei Messerschmitt del 7./Jagdgeschwader 53). Alle 14.24 si unisce alla scorta la torpediniere Enrico Cosenz (capitano di corvetta Emanuele Campagnoli), distaccata alle 11.25 mattino dal caposorta del convoglio «RR» (motonavi Belluno e Pierre Claude, in navigazione da Napoli a Tunisi con la scorta delle torpediniere Fortunale, Antares e Sagittario e di due cacciasommergibili tedeschi), che precede il «GG» di una quarantina di miglia, con il compito di rafforzare ulteriormente la scorta di quest'ultimo. Raggiunto il convoglio, la Cosenz funge inoltre da unità pilota sulla rotta di Zembretta. Alle 15.57, mentre il convoglio si trova già in linea di fila per imboccare la rotta obbligata di Zembretta, subisce un attacco di tre ondate di aerei, una dopo l'altra: la prima, composta da altri otto bombardieri identificati come Hudson scortati da caccia Lighting, sgancia molte bombe da 2500 metri, senza colpire nulla; la seconda, formata da otto bombardieri e quattro aerosiluranti, sopraggiunge da ovest (direzione del sole, lato dritto del convoglio) e sgancia molte bombe ed alcuni siluri, di nuovo senza fare danni; alle 16 la terza ondata di sei bombardieri e cinque aerosiluranti attacca il convoglio su entrambi i

lati. (Secondo fonti statunitensi, questi attacchi furono portati da una formazione di quindici bombardieri B-25 Mitchell del 321st Bomb Group, decollati alle 13.45 e scortati da venticinque caccia P-38 del 95th Squadron dell'82nd Fighter Group; uno dei B-25 e tre dei P-38 erano dovuti rientrare alla base poco dopo il decollo). La scorta aerea italo-tedesca reagisce prontamente: un singolo bombardiere Junkers Ju 88 del II./Kampfgeschwader 76 riesce ad attirare su di sé l'attenzione di diverse squadriglie di P-38, portandoli lontano dai bombardieri; i piloti dell'82nd Fighter Group si ritrovano sotto attacco da parte di un totale di dieci Messerschmitt Bf 109, uno Ju 88 ed alcuni caccia italiani (numero e tipo non specificato). Gli aerei dell'Asse scompaginano la formazione dei bombardieri, costringendo molti di essi a scaricare le loro bombe in mare ed a ritirarsi senza attaccare; i restanti B-25 attaccano in due gruppi, dei quali uno effettua il suo attacco da appena 30 metri di quota, secondo la tattica dello "skip bombing" (nel quale le bombe vengono sganciate dal bombardiere a bassissima quota ed a ridotta distanza dalla nave attaccata, in modo tale da rimbalzare sulla superficie dell'acqua, come un sasso tirato a "rimbalzello", e colpiscono la nave), mentre l'altro sgancia le bombe da alta quota, circa 2440 metri. Secondo il rapporto del caposorta Camicia, il tiro contraereo delle navi riesce ad abbattere due dei velivoli attaccanti (secondo quanto riferito allo Stato Maggiore della Kriegsmarine dagli ufficiali tedeschi di collegamento presso Supermarina, invece, le navi dell'Asse avrebbero rivendicato il probabile abbattimento di ben sei aerei, uno da un cacciasommergibile tedesco e gli altri cinque dalle unità italiane), mentre un terzo, un quadrimotore, viene abbattuto dai caccia della Luftwaffe di scorta aerea, che però subiscono a loro volta la perdita di due dei loro aerei nei duelli combattuti sul cielo del convoglio. Durante la battaglia aerea combattuta sul cielo del convoglio, i piloti dei P-38 statunitensi rivendicano l'abbattimento di uno Ju

88 e di un Messerschmitt Bf 109 (rispettivamente da parte dei sottotenenti Marion Moore e Ralph C. Embrey, entrambi una ventina di miglia a nord-nord-est di Cap Zembra), mentre i mitraglieri dei B-25 (tre del 445th Bomb Squadron ed uno del 448th) ritengono di aver certamente abbattuto tre Messerschmitt Bf 109 ed un Focke-Wulf Fw 90, di aver probabilmente abbattuto un altro Bf 109 e di averne danneggiati altri tre. In realtà, le perdite complessive da parte tedesca ammontano all'abbattimento di un singolo Messerschmitt Bf 109 (il WNr 15039 del caporale Konstantin Benzien del 4./JG. 27, abbattuto da caccia nemici 20 km a nord di Zembra e rimasto ferito) e di uno o due Junkers Ju 88 del 4./Kampfgeschwader 76 (questi ultimi andati perduti mentre erano impegnati in compiti di scorta convogli; uno abbattuto alle 15.50, quasi certamente nel corso dei combattimenti aerei attorno al convoglio «GG», mentre meno sicuro è il coinvolgimento dell'altro Ju 88). I caccia tedeschi del II./Jagdgeschwader 27 e del III./Zerstörergeschwader 1 rivendicano l'abbattimento di due P-38 e due B-25 (più precisamente, un P-38 dal sottotenente Hans Lewes del 5./JG 27, alle 15.58; un altro dal sergente Bernard Schneider dello stesso reparto; un B-25 dal caporale Hans Reiter del 4./JG 27; un presunto Lockheed Ventura - altro bimotore simile al B-25 - dal tenente Walter Lardy del III./ZG 1; i primi tre alle 15.58 ed il quarto alle 16, tutti 20 km a nord-est di Zembra). In effetti, le fonti statunitensi riconoscono la perdita di due P-38 (quelli dei sottotenenti Joseph R. Sheen jr. e Francis M. Molloy, entrambi rimasti uccisi), ad ovest di Zembra, e di due B-25 del 448th Bomb Group, dei quali uno (il 41-13205 del tenente Charles A. McKinney, rimasto ucciso con sei uomini del suo equipaggio) abbattuto alle 16.14 da caccia nemici, e l'altro (il 41-13209 "Trouble" del tenente Robert G. Hess, morto insieme a cinque uomini del suo equipaggio) abbattuto alle 15.55 dal tiro contraereo delle navi. Stavolta - sono le 16 - il Nuoro viene colpito sul lato sinistro

da un siluro (o così si ritiene a bordo: non essendo però l'attacco stato svolto da aerosiluranti, è più probabile che si sia trattato di una delle bombe lanciate con la tecnica dello "skip bombing", scambiata dall'equipaggio per un siluro), e scoppia un incendio a bordo.

Il Nuoro viene lasciato indietro con l'assistenza della Cicogna (esploderà alle 16.34, dopo essere stato abbandonato dall'equipaggio), mentre il resto del convoglio prosegue. Per il resto del pomeriggio e della sera non si verificano altri attacchi aerei.

1° aprile 1943

Intorno all'una di notte, mentre il convoglio si trova tre miglia a sud-sudovest dell'isola dei Cani ed a dieci miglia da Biserta, si verifica un improvviso attacco di motosiluranti britanniche, che erano rimaste ferme in agguato ed attaccano sulla dritta del convoglio. In origine erano salpate da Bona quattro motosiluranti: MTB 265, MTB 266, MTB 315 e MTB 316; le MTB 265 e 316, tuttavia, sono state costrette a lasciare la formazione, la prima per cercare un uomo caduto in mare, l'altra a causa di un'avaria ai motori. Le rimanenti due unità, sotto il comando del tenente di vascello Richard Routledge Smith della MTB 266, hanno raggiunto il punto prestabilito per l'agguato, un miglio a nord di Capo Zebib (e tre miglia a sud/sudovest dell'Isola dei Cani), alle 00.10 del 1° aprile; fermati i motori, si sono messe ad attendere l'arrivo del convoglio, ferme e acquattate nel buio.

Alle 00.50 gli equipaggi britannici avvistano delle navi in avvicinamento da est; entrambe le motosiluranti mettono subito in moto i loro motori ed iniziano a lento moto l'avvicinamento al convoglio, del quale apprezzano la composizione come tre navi mercantili scortate da due cac-

ciatorpediniere e diverse motosiluranti ("E-Boats"). Cogliendo di sorpresa il convoglio, le due MTB silurano sia il Crema che il Benevento e subito dopo si dileguano a tutta forza nell'oscurità, con il mare in poppa, nonostante una rapida e confusa mischia - nella

avvicinarsi al "cacciatorpediniere" che si trova a poppavia dritta del convoglio - probabilmente la Cassiopea - per attaccarlo con bombe di profondità, ma viene ben presto dissuasa dall'intenso fuoco aperto da questi, che la induce a ripiegare ed allontanarsi.

Anche la MTB 315 si disimpegna passando a pravia di questo "cacciatorpediniere" e, ritirandosi verso nord, viene presa sotto un tiro piuttosto accurato da parte del "cacciatorpediniere" e di uno dei cacciasommergibili tedeschi, subendo qualche danno superficiale).

Il Crema affonda in soli due minuti a tre miglia per 210° dall'Isola dei Cani, mentre il Benevento può essere portato ad incagliare presso Capo Zebib, ma andrà egualmente perduto (permettendo però di recuperarne il carico).

Su 70 uomini imbarcati sul Crema, soltanto in 26 possono essere tratti in salvo, a causa dell'oscurità e del maltempo che intralciano i soccorsi.

5 aprile 1943

Alle 16.15 la Clio (capitano di corvetta Carlo Brambilla) ed il vecchio cacciatorpediniere Augusto Riboty (tenente di vascello di complemento Nicola Ferrone), usciti da Messina, vanno a rinforzare la scorta di un convoglio formato dal piroscafo italiano Rovereto e dai tedeschi Carbet e San Diego, in navigazione da Napoli a Biserta con la scorta delle torpediniere Pallade (capitano di corvetta Antonio Giungi), Orione (capitano di corvetta Luigi Colavolpe), Libra (capitano di corvetta Gustavo Lovatelli) e Perseo (capitano di corvetta Saverio Marotta; a bordo il comandante superiore in mare, capitano di fregata Ernesto Pellegrini). (Per altra fonte Clio e Riboty si sarebbero uniti al convoglio alle 16.15 del 6, ma sembra probabile un errore).



La Clio ormeggiata a Gaeta nell'aprile 1943, tra la torpediniere Enrico Cosenz ed il cacciatorpediniere Leone Pancaldo (Coll. Carlo Di Nitto e Coll. Erminio Bagnasco via Maurizio Brescia e www.marinaiditalia.com)

quale la MTB 315 subisce leggeri danni ed un ferito lieve tra l'equi-



paggio - con la Cassiopea e l'UJ 2203 (quest'ultimo riterrà infatti di aver "almeno danneggiato" una delle motosiluranti), che proteggono i due mercantili sul lato di dritta. (Dopo aver lanciato contro il Crema, la MTB 266 cerca di

6 aprile 1943

Alle 2.30 il Carbet, scortato dal Riboty, si separa dal convoglio e fa rotta per Trapani, dove giungerà sette ore più tardi. Le rimanenti sette navi proseguono verso Biserta.

Già il 5 aprile "ULTRA" ha scoperto, tramite le sue decrittazioni, che Rovereto, San Diego e Caserta dovrebbero giungere a Biserta (i primi due) e Tunisi (il terzo) in breve tempo; questa informazione, di per sé insufficiente a pianificare un attacco, viene però arricchita l'indomani da nuove decrittazioni: i britannici vengono così a sapere che Rovereto, San Diego e Caserta sono partiti dal Golfo di Napoli intorno alle tre di notte del 5 aprile, a dieci nodi di velocità, e che all'1.30 del 6, 15 miglia a nordovest di Trapani, il Caserta si dovrebbe separare da loro per raggiungere tale porto, mentre gli altri due piroscafi dovrebbero raggiungere Biserta alle 15.30 dello stesso giorno.

La maggior parte del viaggio trascorre senza intoppi; quando le navi giungono in vista dell'isola di Zembra, viene avvistata l'anziana torpediniera Enrico Cosenz (tenente di vascello Alessandro Senzi), salpata da Biserta e mandata incontro al convoglio per pilotarlo sulla rotta di sicurezza di Zembra, che il convoglio ha appena imboccato. Poco dopo l'accostata sulla rotta di sicurezza, alle 9.25, sopraggiungono 18 bombardieri angloamericani, che vengono ingaggiati dai caccia della Luftwaffe che costituiscono la scorta aerea del convoglio. Nel combattimento tra gli aerei, uno dei velivoli tedeschi viene abbattuto; le navi del convoglio escono però indenni dalla pioggia di bombe sganciate dagli aerei avversari. Alle 9.54 la Cosenz raggiunge il convoglio.

Alle 11.10 l'attacco viene replicato, da parte di altri 18 bombardieri; la Perseo richiama ripetutamente sul posto i caccia tedeschi, ma questi non possono intervenire, perché già impegnati contro altri aerei nemici tra Tunisi e Biserta. Anche questo bombardamento viene tuttavia superato senza danni.

Alle 17.17, al largo di Capo Zebib, ha inizio il terzo attacco aereo:

il convoglio ha appena accostato in direzione di Biserta – l'ultima accostata da compiere durante la navigazione – quando vengono avvistati 22 quadrimotori che volano in formazione a 3000 metri di quota, con rotta perpendicolare a quella del convoglio. Si tratta di bombardieri statunitensi Boeing B 17, le famose "fortezze volanti". I sei caccia che formano in quel momento la scorta aerea tentano di intercettare gli aerei Alleati, ma invano.

La prima ondata di bombardieri non fa danni, ma la seconda colpisce sia il Rovereto che il San Diego: mentre quest'ultimo viene colpito a prua, con conseguente incendio a bordo, il Rovereto viene centrato in pieno dalle bombe e, avendo a bordo anche un notevole quantitativo di munizioni, salta in aria otto miglia ad est di Biserta.

La Clio e la Cosenz recuperano i pochi naufraghi del Rovereto (tra i dodici ed i 26, a seconda delle fonti, mentre in 105 perdono la vita), mentre il caposcorta Pellegrini manda l'Orione a Biserta per chiedere mezzi di salvataggio (vi arriverà alle 18.20 e da quel porto usciranno i rimorchiatori Tebessa e Gabes, rispettivamente tedesco e francese, per tentare un rimorchio del San Diego), ed al contempo Pallade, Libra e Perseo si avvicinano al San Diego per prestare assistenza.

Il caposcorta Pellegrini vuole valutare la possibilità di prenderlo a rimorchio da poppa, ma il progetto deve essere ben presto abbandonato in quanto l'incendio sviluppatosi nella stiva colpita, piena di benzina, si estende subito alle munizioni caricate a prua della plancia, che iniziano a deflagrare.

I 125 tra marinai e soldati imbarcati sul San Diego si gettano in mare; alle 19.15, dopo averli tratti in salvo, Pallade, Libra e Perseo si allontanano dal piroscafo tedesco, che può esplodere da un momento all'altro. Ciò avviene, infatti, alle 19.27.

Le torpediniere, con a bordo i naufraghi dei piroscafi affondati, raggiungono Biserta tra le 20.10 e le 21.35; i naufraghi vengono sbarcati e portati nei bunker di La Carriere, dove ricevono le prime cure.

16 maggio 1943

Alle 9.47 la Clio salpa da Catania per scortare a Messina la motonave Nicolò Tommaseo. Il piccolo convoglio procede a dieci nodi.

Alle 10.10 il sommergibile britannico Unruly (tenente di vascello John Paton Fyfe) avvista Tommaseo e Clio (identificata come un "cacciatorpediniere classe Calipso") in navigazione verso nord, con un velivolo di scorta aerea. Manovra quindi per attaccare; alle 10.18 e poi di nuovo alle 10.24 la Tommaseo accosta verso il sommergibile nel corso del suo zigzagamento. Alle 10.32 l'Unruly lancia quattro siluri contro la Tommaseo da 1370 metri; una delle armi va a segno, colpendo a poppa la Tommaseo in posizione 37°35' N e 15°17' E (cinque miglia a nord-nord-est di Catania), mentre altre due mancano la Clio.

La torpediniera passa subito al contrattacco, lanciando dieci bombe di profondità da 100 kg tra le 10.42 e le 10.58 ma senza causare danni all'Unruly, che alle 11.26 torna a quota periscopica e, osservando quattro aerei in pattugliamento e la Tommaseo ancora a galla, scende in profondità per ricaricare un tubo lanciasiluri. La Clio, intanto, richiede l'invio di un rimorchiatore ed ordina ad una motozattera in navigazione nei paraggi di prendere a bordo i feriti della Tommaseo e sbarcarli a Catania.

Alle 12.14 l'Unruly, ricaricato il tubo numero 1, torna a quota periscopica, ma un minuto dopo viene mancato di poco da due bombe di piccolo calibro lanciate da un aereo, e torna precipitosamente ad immergersi a 24 metri. Alle 12.35, in seguito al lancio di altre due bombe che esplodono vicine, scende a 40 metri. Successivamente si ritira verso sudest a tale profondità, contando altre sei esplosioni singole di bombe di profondità.

La Clio prosegue la caccia fino alle 15.50, quando viene rilevata dalle corvette Driade ed Euterpe, frattanto sopraggiunte.

A questo punto, siccome non è ancora arrivato nessun rimorchiatore, la torpediniera prende a rimorchio la Tommaseo ed inizia a trainarla verso Catania.

Due ore dopo sopraggiunge finalmente il rimorchiatore Littorio: la Clio gli passa il rimorchio ed incarica Driade ed Euterpe di scortare la Tommaseo a Catania, dopo di che dirige da sola per Messina.

23 maggio 1943

La Clio e la torpediniera di scorta Groppo salpano da Augusta (per altra fonte, Siracusa) per scortare a Napoli la nave cisterna Carnaro.

24 maggio 1943

Alle 7.30 il sommergibile britannico Dzik (tenente di vascello Boleslaw Szymon Romanowski) avvista a grande distanza la Carnaro e le sue due unità di scorta, identificate da Romanowski come "un piccolo cacciatorpediniere di tipo sconosciuto" e "uno sloop tipo Eritrea", con tre velivoli di scorta aerea, a dieci miglia per 118° da Capo Spartivento. Avvicinatosi per attaccare, alle 8.15 lo Dzik lancia una salva di quattro siluri contro la Carnaro: due delle armi vanno a segno, incendiando la nave cisterna a 16 miglia per 091° da Capo Spartivento calabro. Mentre la Groppo dà la caccia al sommergibile con bombe di profondità, senza riuscire a danneggiarlo, la Clio prende a rimorchio la petroliera danneggiata e la conduce a Messina.

Il marinaio Luigi Palmarini, imbarcato sulla Clio, ricorda così il siluramento della Carnaro: "Il 23 maggio 1943 ero imbarcato sulla torpediniera Clio. Salpiamo da Augusta di scorta a convoglio di due cisterne, una delle quali è la Cst. Carnaro. Rinforza la scorta la torpediniera Groppo. All'imbocco dello stretto di Messina il convoglio si divide e mentre noi proseguiamo per Taranto con la Carnaro, la seconda cisterna entra nello Stretto con la scorta della torpediniera Ardimentoso proveniente da Napoli per incontrarla, fa rotta per Gaeta. Proseguendo la navigazione il mattino del 24 maggio alle ore 07.00 un sommergibile in agguato lancia contro la nostra formazione 4 siluri. Mentre tre sono evitati il quarto colpisce a poppa la Carnaro che si immobilizza, senza affondare. Il mare è mosso ma riusciamo a portarci sul punto di lancio e in breve tempo scari-

chiamo bombe di profondità. Andiamo alla caccia a lume di naso in quanto non disponiamo di nessuna strumentazione di localizzazione. Non essendo sicuri di aver colpito il mezzo subacqueo evolviamo in continuità attorno alla nave colpita. Verso le ore 12.00 tentiamo il rimorchio e dirigiamo verso Messina il porto più vicino. Il mare intanto aumenta ancora ed il traino si rende difficilissimo. A sera finalmente arrivano due rimorchiatori e due corvette a darci una mano e lentamente ritorniamo a Messina portando in salvo la cisterna. Il mattino del 25 maggio 1943 entriamo in porto ed alla imboccatura del porto salutiamo la bianca statua della Madonnina e ci siamo ormeggiati alla banchina subito a sinistra adiacente alle vetusta mura. Alla nostra destra attracca il Groppo. Finalmente possiamo scendere a terra. Vicino c'è una fontanella e facciamo la fila per bere acqua fresca".

25 maggio 1943

La Clio si trova ormeggiata a Messina quando la città dello stretto viene attaccata da 129 bombardieri della 9th e 12th USAAF (40 Consolidated B-24 "Liberator" e 89 Boeing B-17 "Flying Fortress"), aventi come obiettivo proprio il porto e le navi ivi ormeggiate (soprattutto l'imbarco dei traghetti, nell'ambito delle operazioni preliminari all'invasione della Sicilia, che avrebbe avuto luogo due mesi più tardi), oltre alla stazione ferroviaria. L'incursione si protrae dalle 11.32 alle 14.55, con lo sgancio di 253 tonnellate di bombe, che centrano sia i loro obiettivi che il centro abitato, causando numerose vittime tra la popolazione civile. Vengono affondate la Groppo, il piroscafo Polluce, il traghetto Reggio ed il dragamine RD 55, e danneggiate un'altra torpediniera ed il traghetto Scilla; la Clio, ormeggiata vicino alla Groppo, rimane invece del tutto indenne, anche grazie all'intervento di parte dell'equipaggio che, tornato a bordo durante il bombardamento, molla gli ormeggi ed allontana la nave dalla Groppo in affondamento, che minaccia di rovesciarsi addosso. Il bombardamento è così ricordato da Luigi Palmarini: "Ad

un tratto il cielo blu della magnifica giornata sfavillò di centinaia di luci su alte all'orizzonte verso il Golfo di Milazzo. Venivano verso di noi centinaia di aerei in formazione serrata ad alta quota. Verso le ore 11.00 ha inizio un intenso bombardamento su Messina mai subito sinora. Gli attacchi si susseguono fino alle ore 15.00 ad intervalli scaricando miriadi di bombe. In caso di attacco aereo in porto l'ordine era di lasciare la nave e recarsi ai rifugi. Sotto la Madonnina vi erano dei paraschegge protetti da sacchi di sabbia pertanto ci siamo rannicchiati in un angolo mentre sentivamo lo sfarfallio delle bombe cadere. Dopo una prima ondata un silenzio grave calò mentre sentivamo voci sommesse di uomini di mare, gente che singhiozzavano, voci di preghiera. Ora eravamo ansiosi di andare a vedere la nostra nave e ci sentiamo sollevati quando la vedemmo a galla, indenne. Forse è eccessivo ma pensavamo a lei come casa nostra, la nostra salvezza. L'attenzione venne subito attratta verso il Groppo che non era più in assetto, benché non rivelasse, a prima vista, nessun danno. Si inclinava sulla sua sinistra cioè verso il fianco della nostra. Mentre si cercava il da farsi anche con l'equipaggio del Groppo sopraggiunge una nuova ondata. Tornammo al paraschegge e questa volta cadde nelle immediate vicinanze una bomba che l'onda d'urto sollevò una nuvola di terra e di detriti che investì l'angusto locale dov'eravamo ammassati. Grida, gemiti, imprecazioni facevano di quell'ammasso di uomini una bolgia infernale e capimmo che non eravamo più sicuri e bisogna ammetterlo subentrò la paura. Il pensiero corse di nuovo alla nostra nave. Alcuni marinai abbandonarono il rifugio e andarono a vedere le navi. Arrivati alla banchina videro che il Groppo si inclinava paurosamente verso di noi e che stava per affondare. Allora questi valorosi marinai del Clio incuranti del pericolo salirono a bordo e mentre alcuni mettevano in moto per salpare altri con le accette tagliavano le cime legate alle bitte portando così la nave in rada. La Madonnina ci aiutò.

Il miracolo si compì perchè la torpediniera Groppo fu colpita da una bomba sulla fiancata provocando una grossa falla, il Clio non riportò alcun danno. Se la bomba fosse esplosa certamente anche la nostra sarebbe stata danneggiata. A sera alcune barche di pescatori riportarono a bordo i marinai rimasti a terra. Una volta a bordo mi accorsi di aver riportato alcuni graffi. Lasciammo sulla banchina i marinai del Groppo desolati, amareggiati nel vedere la loro nave affondare senza poter fare nulla lasciando a bordo tutto i loro averi e ricordi. L'equipaggio del Clio al completo felici di ritrovarsi sani e salvi riprese a navigare con rotta verso Napoli".

3 giugno 1943

La Clio salpa da Napoli per scortare a Taranto la nave cisterna tedesca Henry Desprez, carica di carburante.

Alle 15.10 le due navi, in navigazione verso sud, vengono avvistate da circa 4600 metri di distanza dal sommergibile britannico Unruffled (tenente di vascello John Samuel Stevens), che identifica la Desprez come "una nave cisterna moderna di medie dimensioni" e la Clio come "una nuova torpediniera di classe moderna"; alle 15.31 il battello britannico lancia tre siluri da mille metri contro l'Henry Desprez. Il bersaglio viene colpito, ed affonda in posizione 39°13' N e 16°01' E, una settantina di miglia a nordest di Messina. La vecchia torpediniera Giuseppe Sirtori, il cacciasommergibili italiano VAS 217 ed il cacciasommergibili tedesco UJ 2212 salpano da Messina per dare la caccia all'attaccante (l'Unruffled rileva il lancio di quindici bombe di profondità, da parte della scorta, dalle 15.39, senza subire danni).

5 giugno 1943

La Clio salpa da Messina per scortare a Taranto il trasporto militare Monte Cengio. Alle dieci del mattino il sommergibile britannico Uproar (tenente di vascello Laurence Edward Herrick), in agguato cinque miglia ad est di Capo Colonna, avvista del fumo su rilevamento 210°, e sette minuti dopo inizia la manovra per attaccare il convoglio formato

da Monte Cengio (identificato come una motonave cisterna, con stazza stimata da Herrick come il doppio di quella reale) e Clio (scambiata per un posamine classe Azio), nonché da due motodragamine ed un aereo di scorta, in posizione 39°03' N e 17°17' (o 17°16') E. Alle 10.59 l'Uproar lancia contro di essi quattro siluri, da 4600 metri di distanza; dopo due minuti e 40 secondi dal lancio dell'ultimo Herrick avverte un'esplosione, ma nessun siluro è andato a segno, tre di essi passano sotto lo scafo del Monte Cengio senza esplodere e l'altro lo manca del tutto.

L'aereo di scorta sgancia due bombe contro il sommergibile, delle quali però solo una esplosa, mentre la Clio contrattacca lanciando sette bombe di profondità da 50 kg ed altre otto "intimidatorie" (l'Uproar conta nove esplosioni di bombe di profondità, l'ultima alle 11.34). L'Uproar non subisce danni.

1° agosto 1943

Assegnata alla I Squadriglia Torpediniere, alle dipendenze della V Divisione Navale, con base a Taranto (per altra fonte, a Napoli). Insieme ad essa formano la squadriglia le gemelle Sirio, Aretusa, Lince, Sagittario e Cassiopea; sono adibite a compiti di scorta convogli in acque metropolitane.

15 agosto 1943

Compie un'uscita in mare da Pola con il sommergibile Serpente (capitano di corvetta Raffaello Allegri), per esercitazioni con l'ecogniometro.

16 agosto 1943

Altra uscita da Pola per esercitazioni ecogniometriche insieme al Serpente.

20 agosto 1943

Uscita da Pola per esercitazione con il sommergibile Vettor Pisani (capitano di corvetta Mario Resio).

29 agosto 1943

Uscita da Taranto per esercitazione con il sommergibile Atropo (tenente di vascello Aredio Galzigna).

2 settembre 1943

Uscita da Taranto per esercitazioni insieme alla Sirio ed al sommergibile Marcantonio Bragadin

(tenente di vascello Alpinolo Cinti).

8 settembre 1943

La proclamazione dell'armistizio tra l'Italia e gli Alleati sorprende la Clio a Taranto, insieme alle altre unità della I Squadriglia Torpediniere (Sirio, Sagittario, Cassiopea, Aretusa), alla XV Squadriglia Cacciatorpediniere (Granatiere, Nicoloso Da Recco, FR 23, FR 31), al Gruppo incrociatori leggeri (Scipione Africano, Pompeo Magno e Luigi Cadorna), alle corazzate Duilio e Andrea Doria della V Divisione, alle corvette Flora e Driade della III Squadriglia, ed ai sommergibili Atropo, Tito Speri, Giovanni Da Procida (appartenenti al IV Gruppo) e Dandolo.

9 settembre 1943

Secondo una fonte tedesca (Kriegstagebuch), alle quattro del mattino del 9 settembre, approfittando della confusione regnante in seguito all'annuncio dell'armistizio, il personale tedesco addetto ad una mitragliera Flakvierling da 20 mm installata sulla Clio, insieme ad una squadra di guastatori anch'essi tedeschi, avrebbe danneggiato con cariche esplosive cinque navi italiane ormeggiate nel porto di Taranto, per poi raggiungere la stazione ferroviaria in seguito ad alcuni scontri (nei quali da parte tedesca si lamentarono un morto e diversi feriti) ed a trattative con il locale comando italiano, allontanandosi poi verso nord. Le fonti italiane non fanno menzione di questo episodio, che potrebbe aver avuto per oggetto le navi che si trovavano in riparazione presso i cantieri Franco Tosi (motonavi Sestriere e Città di Alessandria, motopeschereccio d'altura Genepesca I, nave cisterna Rondine, piroscalo Sezze), nessuna delle quali sembra comunque aver riportato danni gravi. Alcune ore più tardi, in seguito alla notizia, giunta alle 13, che le motosiluranti tedesche S 54 e S 61, partite da Taranto poche ore prima dirette verso nord, hanno fermato ed affondato il dragamine ausiliario R 240 Vulcania al largo di Gallipoli, l'ammiraglio Bruto Brivonesi, comandante del Dipartimento Militare Marittimo

dello Ionio e Basso Adriatico, che le aveva autorizzate a partire con l'impegno di non intraprendere azioni ostili contro unità italiane – patto così violato – valuta la possibilità di far uscire in mare da Taranto Clio e Sirio per assumere la scorta della corvetta Baionetta, in navigazione da Ortona a Brindisi con a bordo la famiglia reale ed il governo, fuggiti da Roma, per proteggerla in caso di incontro con le motosiluranti. Tuttavia, viene poi a sapere che l'incrociatore leggero Scipione Africano è già diretto incontro alla Baionetta per assumerne la scorta, quindi finisce col tenere in porto le due torpediniere.

Nei giorni successivi all'armistizio, la Clio viene impiegata nei collegamenti tra Brindisi e Taranto.

17 settembre 1943

All 14 la Clio e la Sirio salpano da Brindisi per Corfù, cariche di rifornimenti (viveri, acqua, munizioni d'artiglieria e per mitragliatrice, medicinali e materiale sanitario, proiettili contraerei da 20 mm, e specialmente bombe da mortaio, che il generale Gandin ha telegrafato essere quasi finite: il materiale è sistemato un po' ovunque, anche in coperta) per la guarnigione italiana dell'isola, sotto attacco da parte delle forze tedesche.

Tale missione di soccorso è frutto di un'iniziativa del contrammiraglio Giovanni Galati, che spronato dalle richieste d'aiuto della guarnigione dell'isola (Galati è amico personale del generale Antonio Gandin, comandante della Divisione "Acqui" che presidia le Isole Ionie) ha chiesto ed ottenuto il tacito assenso del ministro della Marina, ammiraglio Raffaele De Courten, assumendosi personalmente la responsabilità ed il comando della missione. Dopo aver scovato il materiale richiesto nei magazzini di Brindisi, Galati ha scelto per la missione Clio e Sirio, che facendo la spola con Taranto hanno diritto alla nafta per navigare, e le ha caricate di rifornimenti, per poi salpare alla volta delle Isole Ionie, imbarcando lui stesso su una delle torpediniere. La partenza, però, è avvenuta senza autorizzazione da parte britannica, ed una volta venutolo

a sapere l'ammiraglio britannico Arthur Peters, che sostituisce temporaneamente l'ammiraglio Arthur John Power (vicecomandante della Mediterranean Fleet e capo della missione militare Alleata presso il governo italiano) momentaneamente assente, impone l'immediato rientro in porto delle due torpediniere, perché nessuna nave da guerra italiana può prendere il mare finché non sarà stata precisamente definito il livello della loro libertà d'azione nel quadro post-armistiziale.

Lo stesso giorno il Comando Supremo protesta per l'accaduto inviando una nota al generale britannico Noel Mason-Mac Farlane, capo della Commissione Alleata di Controllo per l'Italia: «L'amm. Peters ha richiesto al Ministero della Marina italiano di richiamare subito a Brindisi le torpediniere Sirio e Clio in navigazione per portare viveri, munizioni e acqua a Corfù, dove le truppe italiane resistono tenacemente ai tentativi di occupazione delle truppe tedesche. Si rappresenta al gen. Mac Farlane che, in tal modo, si viene a indebolire l'azione di difesa di quell'isola che le forze italiane compiono nell'interesse comune. È quindi desiderabile che tale azione delle nostre torpediniere sia autorizzata e tale autorizzazione acquisti carattere d'urgenza. Ove l'autorizzazione di rifornire Corfù non possa essere concessa, bisognerà in un prossimo avvenire ritirare tutto il presidio, lasciando l'isola ai tedeschi».

(Talvolta viene erroneamente affermato che Clio e Sirio sarebbero state dirette a Cefalonia, invece che a Corfù. Secondo "Italiani dovete morire" di Alfio Caruso, Clio e Sirio sarebbero inizialmente state dirette a Cefalonia, ma avrebbero cambiato destinazione con Corfù dopo aver ricevuto la notizia, in realtà falsa, dell'occupazione da parte tedesca dei porti di Cefalonia. Altra affermazione non riportata da fonti più autorevoli, spesso citata con riferimento a questo episodio, è che i britannici avrebbero minacciato un attacco aereo sulle due torpediniere se non fossero subito tornate indietro, il che appare francamente esagerato).

19 settembre 1943

Clio e Sirio salpano da Brindisi insieme alla motosilurante MS 33 (quest'ultima, al comando del sottotenente di vascello Renato Bechi, diretta a Corfù con viveri e medicinali) per scortare a Santi Quaranta la motonave Probitas, incaricata di imbarcarvi truppe della 151a Divisione Fanteria "Perugia" da riportare in Italia. Il piccolo convoglio fa scalo intermedio a Corfù; la sua partenza desta nuove proteste da parte britannica, che stavolta vengono ignorate, grazie anche all'appoggio statunitense.

La Divisione "Perugia" (129° e 130° Reggimento Fanteria), comandata dal generale di divisione Ernesto Chiminello, alla proclamazione dell'armistizio era divisa in due blocchi principali, costituiti l'uno dal comando di Divisione con il 129° Reggimento Fanteria ad Argirocastro (Gjirokastra), e l'altro dal 130° Reggimento Fanteria a Tepeleni (Tepelenè). Il 130° Fanteria, posto sotto il controllo del colonnello Giuseppe Adami (vicecomandante della Divisione) e del colonnello Eugenio Raggianti (comandante del reggimento), si è venuto a trovare isolato e senza ordini e, dopo lunghe traversie, accordi traditi dalle controparti e scontri sia con i tedeschi che con gli albanesi, ha finito col cedere le armi il 14 settembre; i suoi uomini sono stati avviati verso i campi di prigionia di Mavrova e Drashovica, nei pressi di Valona, dove già erano stati rinchiusi gli uomini della Divisione "Parma". La notte successiva, tuttavia, un imponente attacco dei partigiani albanesi contro questi campi ha permesso a molti uomini del 130° Fanteria e della "Parma" di fuggire; senza cibo, armi o comando, si sono diretti verso Santi Quaranta, dove sperano di trovare imbarco per l'Italia, dormendo all'aperto, macellando muli e cavalli e poi barattando anche capi di vestiario con la popolazione locale per avere un po' di cibo. Il sottotenente Renato Ughi della Guardia di Finanza (egli stesso, appartenente al Battaglione G.d.F. di Valona, è stato catturato dai tedeschi ed è poi fuggito) ha istituito, in collaborazione con

i partigiani albanesi, un posto di sosta col quale gli sbandati in arrivo vengono rifocillati, registrati ed inquadrati in gruppi di almeno 100 uomini, che vengono poi avviati verso Santi Quaranta.

Ad Argirocastro, il generale Chiminello ha negoziato con il comandante di una colonna tedesca di passaggio, ottenendo di rimanere in armi a patto di non muoversi dalla città, ed ha poi respinto un attacco da parte dei partigiani albanesi; giunta poi la notizia che il porto di Santi Quaranta è ancora in mano italiana, i comandanti dei reparti del 129° hanno deciso di raggiungerlo, nella speranza di riuscire a imbarcare le truppe su qualche nave che possa portarle in Italia, ed il 16 settembre anche questo secondo blocco della "Perugia" si è quindi messo in marcia verso Santi Quaranta, nonostante l'iniziale contrarietà di Chiminello.

La guarnigione italiana di Santi Quaranta, forte di circa cinquemila uomini, si è trasferita a metà settembre a Corfù, andando a rinforzare il presidio di quell'isola; anche il personale di Marina è andato a Corfù, sebbene successivamente il comandante della Capitaneria di Porto, capitano di porto Gaspare Pugliese, sia stato rimandato a Santi Quaranta per dirigere l'imbarco delle truppe.

20 settembre 1943

Imbarcati a Santi Quaranta 1750 (o 1760) soldati, perlopiù del 130° Reggimento Fanteria, la Probitas fa ritorno a Brindisi scortata da Clio e Sirio.

6 ottobre 1943

La Clio e la corvetta Urania salpano da Augusta alle 10.16 per scortare a Taranto la nave cisterna britannica Laurelwood: si tratta della prima nave Alleata a navigare sotto scorta di unità italiane, nel quadro della "cobelligeranza" tra l'Italia e gli Alleati. Il 23 settembre l'ammiraglio Raffaele De Courten, capo di Stato Maggiore della Marina italiana, e l'omologo Andrew Browne Cunningham, comandante della Mediterranean Fleet britannica, hanno raggiunto a Taranto un accordo sull'impiego delle navi italiane; le modalità di applicazione dell'accordo, definite dall'ammi-

raglio italiano Alberto Da Zara e dal britannico Power, sono entrate in vigore dal 4 ottobre.

7 ottobre 1943

Verso le dieci del mattino la Laurelwood, ignorando i ripetuti segnali della Clio, entra in un campo minato ed alle 10.35 urta una mina, riportando seri danni. La Clio richiede a Taranto l'invio di due rimorchiatori, subito inviati, e riceve poi ordine di proseguire per Taranto da sola. La Laurelwood riuscirà poi a rimettere in moto e raggiungere Taranto con l'assistenza dei rimorchiatori e la scorta dell'Urania.

Dicembre 1943

Durante tutto il mese la Clio scorta naviglio Alleato da e per Napoli, percorrendo circa 1700 miglia in 170 ore di moto.

21 dicembre 1943

La Clio salpa da Palermo in tarda serata insieme alla vecchia torpediniera Giacinto Carini, per scortare ad Augusta un convoglio formato dal piroscampo italiano Lucera, dalla piccola nave cisterna britannica Empire Fay, dal piroscampo britannico Portsea e dallo statunitense Conasauga, nonché dal sommergibile italiano Diaspro.

23 dicembre 1943

Il convoglio arriva ad Augusta in mattinata.

Fine 1943-1945

Durante la cobelligeranza la Clio viene impiegata principalmente nella scorta di naviglio Alleato tra i porti nordafricani, Malta, l'Italia continentale, la Sicilia e la Sardegna.

25 dicembre 1943

Trascorre il Natale in porto a Palermo.

30 dicembre 1943

Alle tre di notte la Clio salpa da Palermo per scortare a Biserta due navi da sbarco statunitensi. Giunta a Biserta alle 16, dopo un navigazione con mare mosso in peggioramento (forza 6/7 all'arrivo), che causa forte rollio, e forte vento da nord, non riesce ad entrare in porto - a differenza delle navi da sbarco - a causa del mare mosso, che rischia di spingerla sugli scogli o di farla traversare e capovolgere. Nell'impossibilità di entrare, il comandante

decide di mettersi alla fonda in rada, filando in mare entrambe le ancore e tenendo le caldaie sotto pressione ed il personale al posto di manovra. Durante la notte, tuttavia, le ancore iniziano ad arare il fondale e la nave rischia di finire sugli scogli, pertanto il comandante fa salpare l'ancora (una; l'altra si è impigliata negli scogli fino alla rottura della catena) e dirigere verso il mare aperto, dove la Clio si mette alla cappa.

Da questo momento, come scrive il fuochista della Clio Elio Cerrato nel suo diario, "per tre notti e due giorni navigammo non per nostra volontà, ma solo per non essere travolti. Con visibilità zero, senza poter fare il punto nave, senza bussola, soli in mezzo a onde di 9/10 metri, piccola unità alla mercé di forze immani. (...) La nave aveva raggiunto un beccheggio impressionante, veri baratri ci inghiottivano dandoci la sensazione di precipitare, fino a quando la prua sparita sul fondo dell'incavo dell'onda non riusciva a risollevarsi puntando al cielo, mentre un peso enorme sembrava comprimerci le membra. Tutto era poi accompagnato da tonnellate d'acqua che si rovesciavano sulle strutture, da sbandate che sembravano capovolgerci, da sussulti e da scricchiolii".

La furia del mare, oltre a piegare draglie e passamani e spazzare via le zattere Carley, asporta per intero i due scaricabombe antisommergibili e la relativa riserva di bombe di profondità; a centro nave vengono scoperte delle incrinature nelle lamiere dello scafo per tratti di una ventina di centimetri, segno che le lamiere stanno cedendo per fatica, con rischio che la nave si spezzi in due. Il comandante dà ordine di gettare in mare tutto il materiale di coperta non indispensabile alla navigazione, per alleggerire la nave: il personale non di servizio, legato con cime per evitare che le onde, che spazzano la coperta ed arrivano anche a sommergere il complesso prodiero da 100/47 mm, lo trascinino in mare, provvede a gettare fuori bordo tutte le riserve di cannoni e mitragliere ed anche i siluri.

La radio lancia per tre volte una richiesta di aiuto, poi anche le batterie accumulatori vengono filate a mare. Le pompe lavorano ininterrottamente per espellere l'acqua imbarcata (nel locale fuochisti il livello arriva a 40 centimetri); una pompa va in avaria, avendo bruciato i pressatrecce a causa della continua attività, e viene riparata dai fuochisti che devono lavorare seminudi nell'acqua mista a nafta.

1° gennaio 1944

Durante la notte la caldaia numero 1 va in avaria, ma viene rapidamente approntata la due; verso mezzogiorno, però, va in avaria la motrice prodiera, che non può essere riparata, costringendo la nave a navigare con la sola elica sinistra.

Con l'acqua per le caldaie prossima all'esaurimento (prima della partenza da Palermo i serbatoi non sono stati riempiti, essendo prevista solo una navigazione di poche ore), il comandante dà ordine di riunire tutto il materiale galleggiante e tenersi pronti ad abbandonare la nave quando le macchine si fermeranno. Da ultimo si decide di alimentare la caldaia con acqua di mare, anche se ciò danneggerà le tubature: se la caldaia si fermasse sarebbe la fine. Di nuovo dalle parole di Elio Cerrato: "Avvinghiato alle draglie di protezione, guardai uno spettacolo che non dimenticherò mai. Tutto intorno a me vidi i segni delle lunghe ore di assalto delle onde, devastazione ovunque e una coltre di salsedine su tutte le cose. La nave aveva perso quel senso di vitalità che avevo sempre avvertito, tutto era opaco e deserto, sembrava desolatamente abbandonata a sé stessa. Alle mie spalle avvertii un rumore e mi girai, come fosse azionato da serventi fantasma, il pezzo n. 2 brandeggiava con l'otturatore aperto, per tutti i suoi 220 gradi di brandeggio, come cercasse un nemico con cui battersi e attendendo di essere caricato dal proiettile. A poppa non vidi più le tramogge porta bombe di profondità, e le serrette porta munizioni, vuote del loro contenuto, sbatacchiavano i portelli non più chiusi. Sulle plancette di comando non vidi anima viva, ma in quel mo-

mento pensai a quel ragazzo che era al timone, certo sveglio e capace, che guidava la nave a lottare contro gli enormi marosi che ancora l'assalivano. (...) Se non avessi osato uscire all'aperto, avrei perso l'unica occasione nella mia vita di marinaio di vedere un pagliuzza di 1200 tonnellate lottare e vincere contro la tremenda forza di quel mare in tempesta. (...) Seguì con lo sguardo la prua mentre scavalcata un'onda, prima lentamente poi sempre con più velocità, scendeva verso il fondo di un avvallamento. La prua molto bassa, dal mio punto di osservazione, si immergeva e poi spariva dalla vista fino all'altezza della plancia nell'onda che seguiva, mentre la cresta ci sovrastava di parecchi metri. A quel punto i primi sussulti, la nave sembrava fermarsi, frenata nella sua corsa da una forza poderosa. Sentivo lo scafo vibrare con sordi tonfi, mentre lentamente e pesantemente si riportava in assetto normale. Ora l'inclinazione si invertiva e sempre più velocemente la prua puntava al cielo, tanto che dovevo tenermi forte per non cadere all'indietro. Riemergeva grondante d'acqua, scaricandosi del peso di tonnellate di ribollente schiuma che ricadeva dalle fiancate, mentre quella che aveva superato il salvaonde sul castello si precipitava giù per le scalette laterali sulla coperta, inondando i sottopassaggi, le cucine, i gabinetti e gli "osteriggi" delle macchine, comprese le bocche di aspirazione dei ventilatori. Raggiunto ancora l'assetto sul culmine dell'onda, già avvertivo di nuovo che stavamo inclinandoci di prora verso la prossima ondata. Mi girai verso poppa e la vidi salire alta su di me, mentre avvertivo il rumore dell'elica che, per la diminuita presa sull'acqua, aumentava di giri. (...) andai verso il portello che dava nell'anticastello. La porta stagna era chiusa e io l'aprii d'impeto, ma non ebbi il coraggio di entrare. Rimasi sulla soglia ammutolito, il locale era semibuio e un tanfo di aria stantia e puzzolente mi colpì come uno schiaffo. (...) Il locale era pieno zeppo di gente che semisdraiata sui salvagenti pareva dormisse, io non parlai e nessuno

mi interpellò. (...) Non essendoci altri ripari possibili, in quell'angusto locale senza aerazione, si erano ammassati tutti gli uomini di coperta, i cannonieri, i siluristi, i mitraglieri e i torpedinieri (...) molti certamente si sono sentiti male e forse i più non avrebbero neanche avuto la forza di alzarsi per porsi in salvo, se la nave avesse dovuto essere abbandonata". Un agnellino, portato a bordo vivo per essere cucinato durante i festeggiamenti di capodanno, annega nel pozzo degli assi delle eliche.

2 gennaio 1944

Prima dell'alba vanno in cortocircuito i motori elettrici del comando idraulico del timone, costringendo a passare a comandi manuali d'emergenza, legando i bracci di leva del timone con corte che vengono poi tirate dalla coperta. Qualche ora dopo, il mare va finalmente calmandosi e viene avvistata la costa sarda.

Dopo aver lottato per 67 ore contro la furia del mare, la Clio riesce finalmente ad entrare a Cagliari, dove già la si dava per perduta.

5 novembre 1944

La Clio salpa da Taranto alle 6.05 diretta a Malta, con a rimorchio il sommergibile tascabile CB 10 (guardiamarina Mario Falchi).

8 novembre 1944

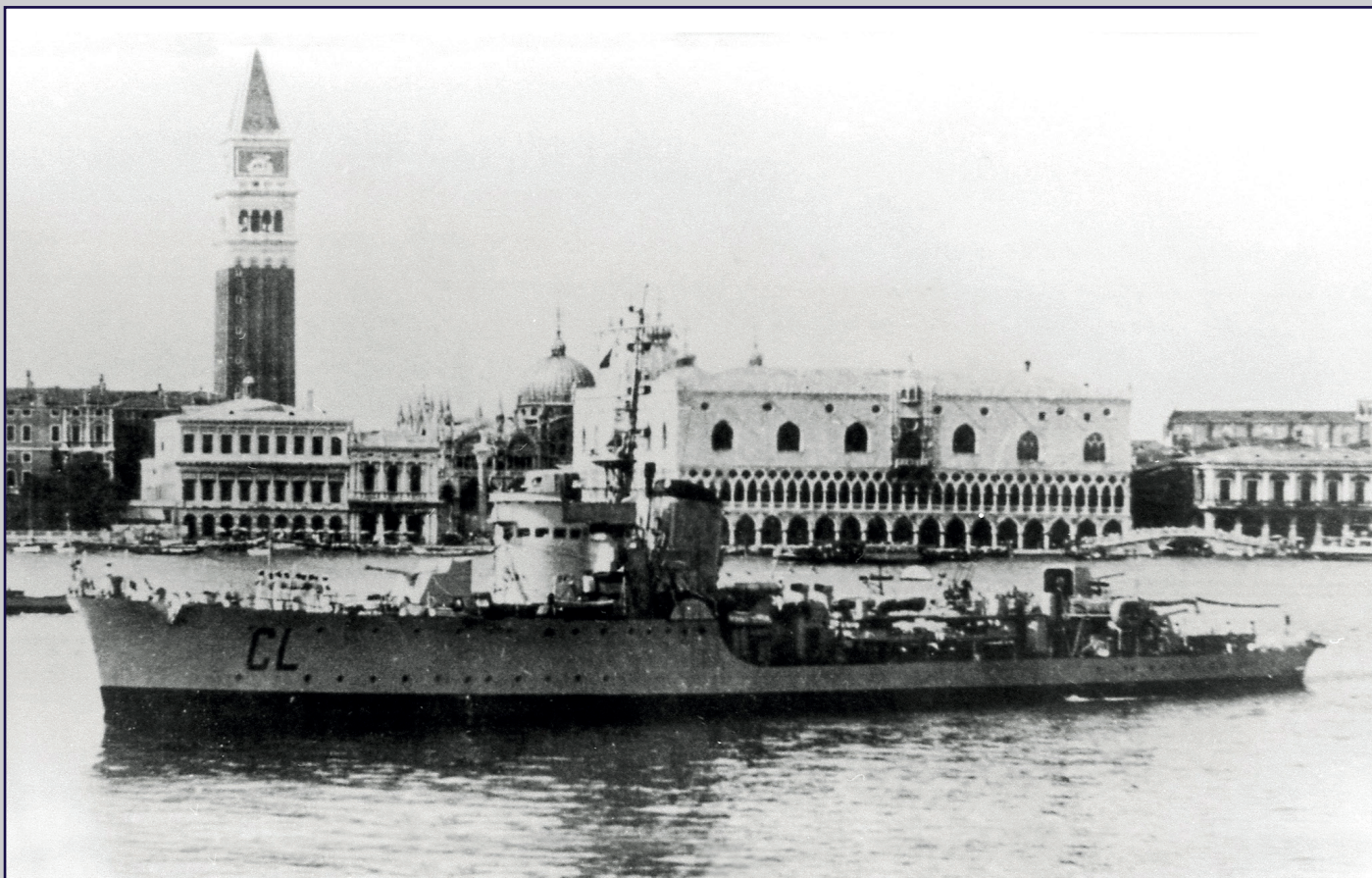
Arriva a Malta alle 2.50.

1945-1946

Finita la guerra, la Clio viene inizialmente adibita a trasporto di personale e materiale tra i porti della costa tirrenica e la Sardegna, data la carenza di collegamenti regolari in seguito alla falcidia bellica della flotta mercantile. Successivamente adibita a compiti addestrativi.

Gennaio-Febbraio 1947

Posta a disposizione dell'Accademia Navale di Livorno.



La Clio a Venezia (g.c. Giorgio Parodi, via www.naviearmatori.net)

1947

La Clio è tra le navi lasciate alla Marina Militare italiana, non più regia, dal trattato di pace tra l'Italia e gli Alleati firmato a Parigi il 10 febbraio.

1948

La Clio si trova in riserva, assegnata alla III Divisione Navale. Successivamente viene assegnata alla III Squadriglia Torpediniere, partecipando ai normali cicli addestrativi delle Forze Navali, comprese crociere ed esercitazioni NATO dopo l'adesione dell'Italia all'Alleanza Atlantica nel 1949. Viene anche sporadicamente impiegata nel servizio di vigilanza della pesca.

1950

È comandante della Clio il capitano di corvetta Aldo Baldini.

1951-1952

Sottoposta a lavori di rimodernamento e sostituzione dell'armamento, svolti nell'Arsenale di Taranto e protrattisi per circa sei mesi: vengono sbarcati i quattro tubi lanciasiluri ed uno dei pezzi da 100/47 mm, e viene installa-



Aldo Baldini (USMM)

to un lanciatore antisommergibili "Porcospino" ("Hedgehog" Mk 10, a 24 canne, da 178 mm), nonché radar e sonar.

Riprende poi l'attività di squadra, partecipando anche a varie esercitazioni NATO in acque extrametropolitane.

1952

Riclassificata corvetta (altra fon-

te parla di "corvetta veloce"; per altra ancora sarebbe stata riclassificata torpediniere di scorta nel 1952-1953, e corvetta il 10 aprile 1957).

Maggio 1956

Assegnata al I Gruppo Forze Navali di Riserva. Svolge ormai attività piuttosto ridotta.

10 aprile 1957

Riceve il nuovo codice identificativo F 555 (per altra fonte lo avrebbe ricevuto già nel 1953).

1958

Altri lavori di modifica dell'armamento; vengono eliminati gli ultimi due cannoni da 100/47 mm, al cui posto sono installate due mitragliere singole Mk 3 da 40/60 mm.

31 ottobre 1959

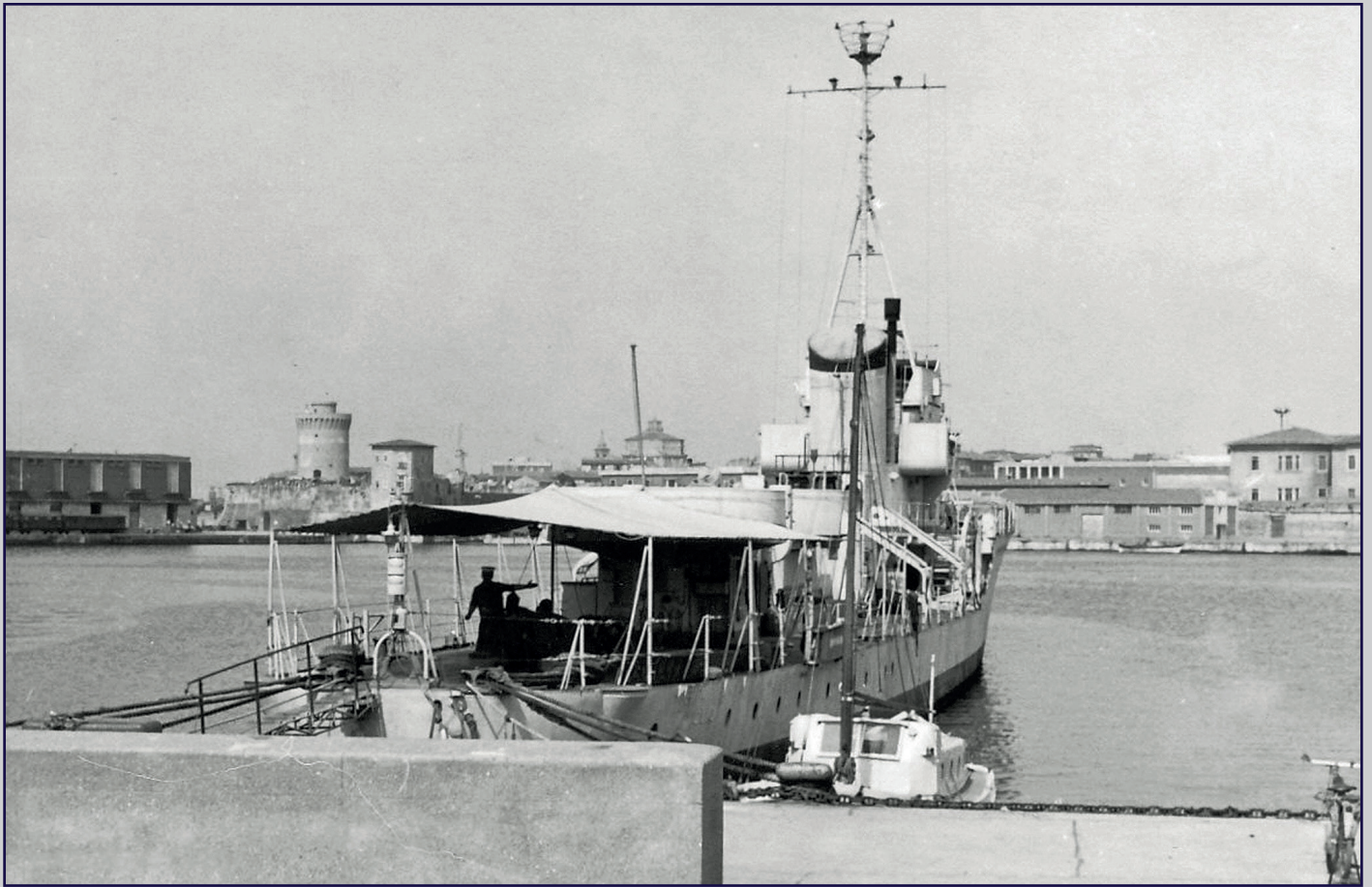
Radiata dai quadri del naviglio militare, atto formalizzato con decreto del presidente della Repubblica 74419 del 19 gennaio 1960. Successivamente demolita in data imprecisata (fotografie la mostrano ancora in disarmo al Varignano nel settembre 1964).



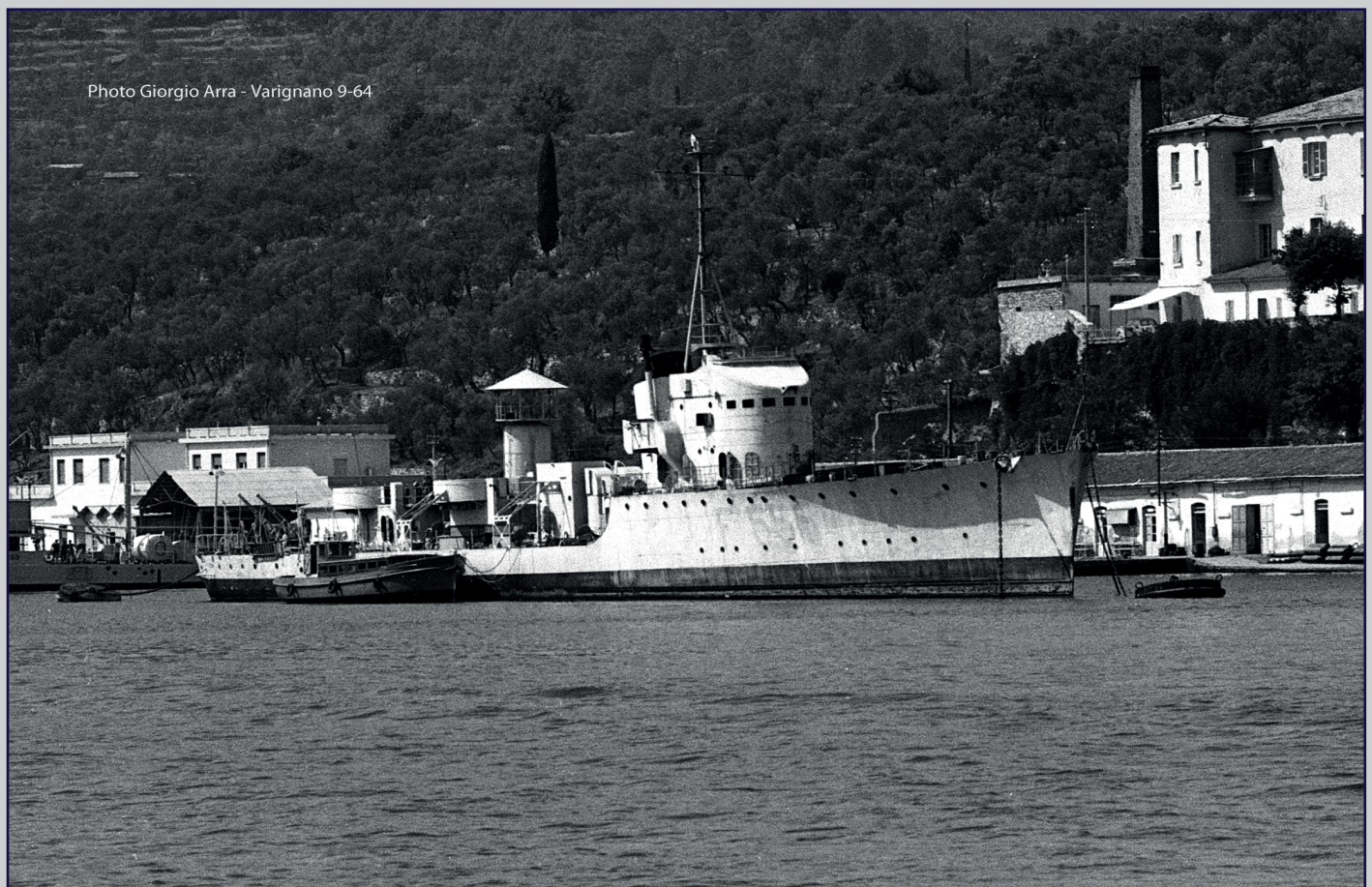
La Clio a Taranto negli anni Cinquanta (g.c. Marcello Risolo, via www.naviearmatori.net)



La Clio in uscita da Taranto, preceduta dalla Sirio, negli anni Cinquanta (g.c. Giorgio Parodi, via www.naviearmatori.net)



Sopra, la Clio a Livorno il 18 luglio 1960 (foto Guido Alfano, via Coll. Giorgio Parodi e www.naviarmatori.net); sotto, al Varignano nel settembre 1964, quando era impiegata come nave bersaglio (g.c. Giorgio Arra)



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

 **SM 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.

2.3 - TEST DELLE ANTENNE

Noi radioamatori stiamo spesso a preparare e sperimentare antenne, cosa più che assennata ove si consideri il fatto che l'antenna ha un ruolo di tutto rispetto tra le dotazioni di una stazione: no antenna, no radio. Se però si volesse rilevare il diagramma di radiazione reale e più ancora l'effettivo rendimento di un'antenna, cosa assai lodevole specie se intesa a vivere il nostro radiantismo in maggiore consapevolezza dei mezzi impiegati e nella prospettiva di scientemente ottimizzarli e razionalizzarli, anche in vista del raggiungimento di traguardi più prestigiosi; poniamo in HF cioè con tutte le condizioni certo non ideali, e spesso ben lontane da questo, ma vere, caratterizzanti il proprio QTH, compresi ostacoli, resistività e riflettività del suolo, in modo da calcolarne con una certa attendibilità parametri quali il guadagno della medesima ai vari angoli orizzontali (azimut) e verticali (elevazione) che fare? È un terreno ancora tutto da esplorare, anche perché una misura attendibile può essere fatta solo a partire da una distanza di molte lunghezze d'onda dall'antenna emittente ⁽¹⁾; il che in HF può significare distanze di centinaia di metri se non di chilometri, sia in senso radiale (distanza in orizzontale dall'antenna) che verticale (ossia in altezza); ed in presenza di rilievi elevati la cosa si complica non poco. Inoltre tale rilevazione andrebbe replicata, ad esempio per una verticale tribanda, su tutte le gamme anche perché il *pattern* dell'antenna certamente differirà almeno un po' tra una banda e l'altra, come pure lo sarà la distanza dagli ostacoli in termini di lunghezza d'onda λ (lambda). Se poi l'antenna è di tipo direzionale ed è orientabile (anziché fissa) occorrerà ulteriormente farle fare dei "giri di bussola" ripetendo le rilevazioni ogni tot gradi di rotazione per ciascuna banda operativa; infatti sebbene l'antenna ruoti, rimarrà fisso rispetto ad essa il pattern ambientale tanto delle superfici assorbenti (ostacoli) come pure di quelle riflettenti, e soprattutto di quelle simultaneamente un po' l'una e un po' l'altra, tale è in massima parte il suolo reale.

Quanto alle prove, diciamo così per intenderci *in vitro*, c'è anzitutto da dire come non ci sia barba di camera anecoica tale da contenere alla debita distanza dalle pareti ($\lambda/4$ o più) un'antenna a lunghezza intera (*full length*) per le gamme più basse delle HF (80, 60 o 40m) o peggio per le onde medie, o medio-corte, alias *tropicali*, quali i 160m, rendendo di conseguenza obbligatorio il ricorso alla modellazione in scala. Com'è pur vero che, importandoci abbastanza poco -perché già lo sappiamo dalla teoria- di quanto accade al dipolo nello spazio libero (in *free space*) alto ed a distanza sufficiente da qualsiasi ostacolo o mezzo perturbante o assorbente, a noi interessa assai di più l'antenna ambientata, calata cioè nelle condizioni in cui questa verrà a trovarsi nel suo funzionamento reale e quotidiano, tranne rare eccezioni (e dispendiose come una trasferta *ad hoc*, o quanto meno scomode, quali un esilio forzato in campagna, ecc.) ad un'altezza tutt'altro che ideale tra supporti irrimediabilmente troppo bassi, e circondata dappresso da ringhiere, solai armati, materiali assorbenti e riflessioni parassite, tutti in gran numero e disseminati un po' ovunque nelle vicinanze. Ma tutto questo ne rende la simulazione in modello alquanto difficoltosa o comunque approssimativa. Difatti a causa delle dimensioni delle antenne, delle variabilità ambientali e dei terreni sottostanti l'antenna, che in HF stanno quasi sempre troppo vicini rispetto ad essa, di riflessioni ed altri numerosi fattori peraltro non facilmente quantificabili né riproducibili nella modellazione in scala, come già in precedenza accennato (Cap. 1.10) saranno vari i motivi di incertezza. Vi è infine da considerare la possibile introduzione di errori nei risultati causati da energia retrocessa, sia da ostacoli locali o meno, ed in tal caso veicolata attraverso la troposfera o la ionosfera (2). Nonché di riflessioni dalla stessa ionosfera, parimenti disturbanti le misure; per questo sarà bene impiegare frequenze leggermente superiori alla frequenza critica f_c caratterizzante gli strati posizionati sulla verticale locale (dunque per la parte più bassa dello spettro e.m. occorrerà attendere le ore serali) così da non avere rimbalzi pressoché verticali sul *test range* medesimo, e possibilmente operare in periodi di scarsa attività solare, evitando altresì la stagione dell'E sporadico (3). Nei capitoli precedenti abbiamo così evidenziato quali e quante difficoltà di natura tecnica ma non solo si frappongano, specie sulle bande basse comportanti di per sé dimensioni alquanto malagevoli dell'impianto d'antenna, ed in presenza di contesti casuali e disarticolati (beninteso sempre sotto il profilo e.m.) quali quello urbano nel quale in particolare il radioamatore può trovarsi ad operare, più spesso in assenza di alternative valide e praticabili, nel cammino verso una determinazione quanto più possibile esatta del guadagno d'antenna, riassunto nella formula

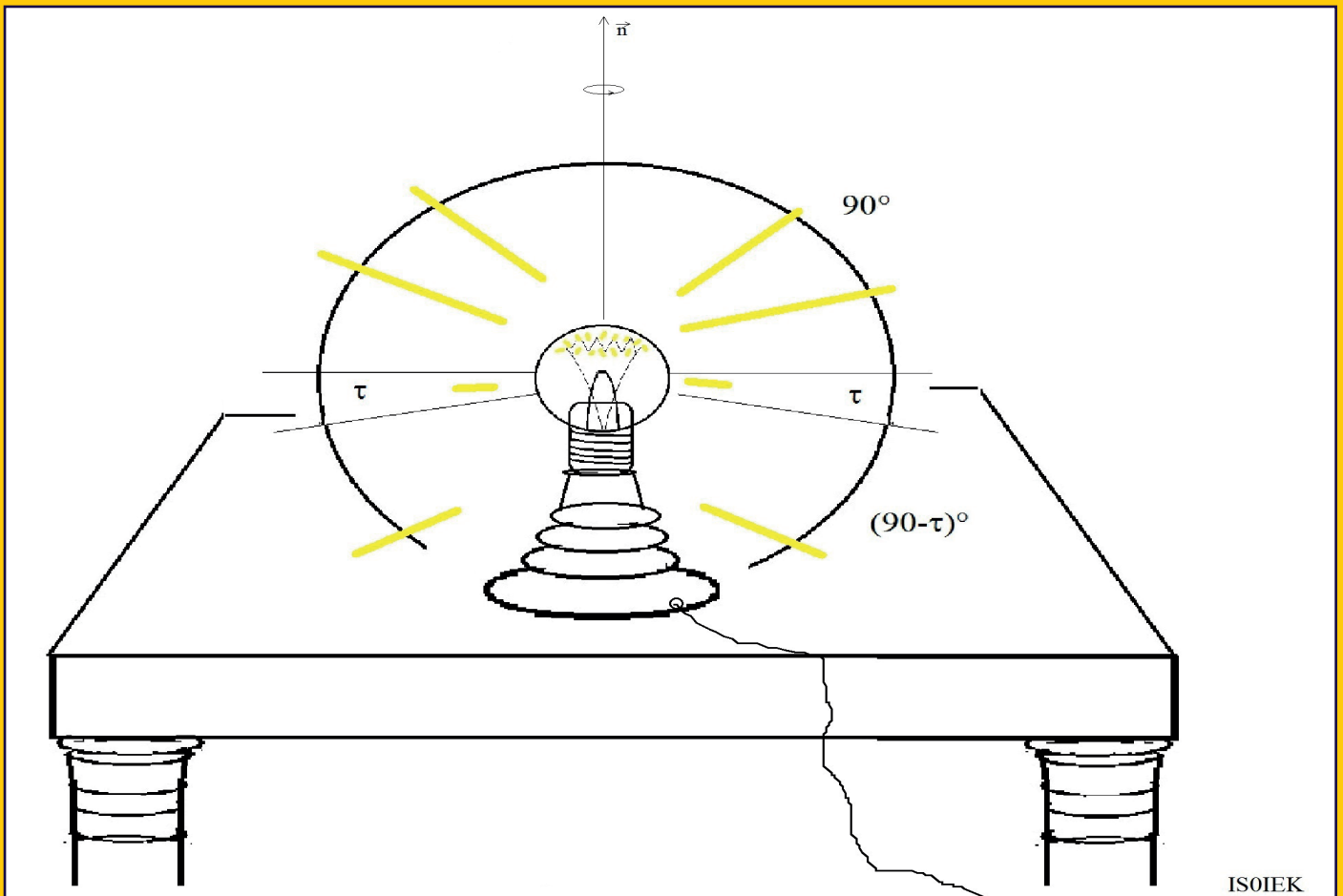
$$G = \eta * D$$

ove η (eta) è il rendimento, e D la direzionalità, dell'antenna; entrambi numeri puri in quan-

to rapporto tra grandezze omogenee e come tali esprimibili anche in dB (deciBel, cfr. Cap. 1.7); in particolare sarà $0 \leq \eta \leq 1$ (e nel mondo reale sempre $\eta < 1$ anche largamente) essendo $\eta = R_r / R_a$ 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 $R_a = R_r + R_s$; ed ancora

$$\eta = R_r / R_a = W_{RF} / P_{RF}$$

in termini di potenza ove P_{RF} è la potenza RF che alimenta l'antenna ed infine W_{RF} quella da essa effettivamente irradiata (v. Cap. 1.17). Potendosi inoltre pensare il rendimento η anche come composto da due fattori ossia $\eta = \eta_{ant} * \eta_{env}$ ove η_{ant} rappresenta il rendimento intrinseco, circuitale, dell'antenna intesa come manufatto, struttura fisica, ed invece η_{env} quello legato appunto alle perdite ambientali, in pratica funzione di una moltitudine di fattori come facilmente intuibile, finanche della direzione di puntamento nel caso di un'antenna direttiva; entrambi indistintamente influenzanti il risultato finale (Cap. 2.1 nota 7). Abbiamo anche visto come, nelle fasce più estreme ma non certo meno comuni (ad es. nelle bande dai 10 MHz in giù) anche in un sito orograficamente pianeggiante, questo possa comportare la necessità di effettuare rilevazioni oltre un raggio di diversi chilometri quanto a distanza, ma anche in quota, e dello stesso ordine di grandezza. Aggiungiamo che qualora il sito fosse anche in parte attorniato da montagne o colline appena elevate, tale raggio andrebbe ad estendersi a distanze dall'antenna superiori a quelle delle loro cime più alte; rendendo così problematico l'impiego ai fini del rilevamento, di droni o anche di velivoli, soprattutto per problemi di traffico specie ove si tenga conto del protrarsi delle operazioni per tempi non brevi; e restando dunque valida di massima solamente l'ipotesi satellitare delineata nel Cap. 2. Difficoltà non lievi, che potrebbero infine anche scoraggiare, determinando così la rinuncia alla conoscenza di tali importanti parametri. Ma il radioamatore, per quanto sovente a corto di mezzi, non ama arrendersi! Non ci sentiremo perciò condannati all'inconoscibile se ci accontenteremo di misure inevitabilmente approssimate. Vediamo perciò di fare alcune ipotesi semplificative, verificando altresì che non ci penalizzino eccessivamente e soprattutto che la conseguente valutazione ricada sempre sul versante prudenziale; il vero problema consistendo, al solito, nel fissare in termini beninteso accessibili sotto il profilo tecnico economico, un livello accettabile di approssimazione. Ciò non tanto rispetto al fattore direzionalità D che come abbiamo visto (nel Cap. 2.1) risulta di più facile accertamento essendo riferibile ad un rapporto tra l'energia irradiata nella direzione favorita rispetto a quella inviata in altre direzioni e pertanto relativo come grandezza, ma soprattutto al fattore rendimento η il cui calcolo è dipendente dall'accertamento del contenuto energetico complessivamente irradiato che occorrerà pertanto determinare in termini assoluti, per poterlo così rapportare al totale noto dell'energia immessa in antenna;



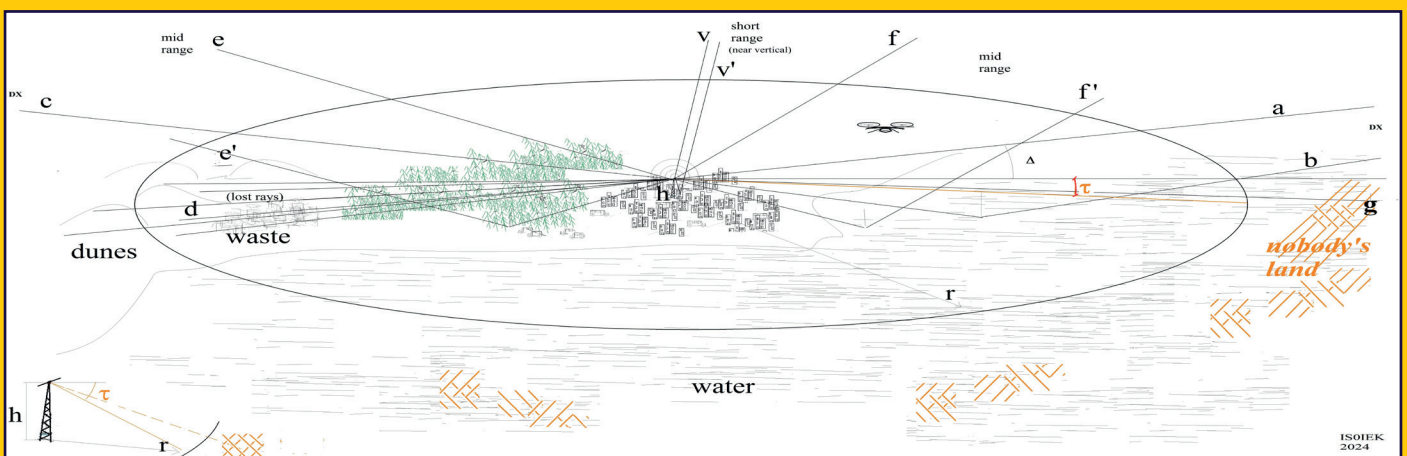
ISOIEK

Fig. 2.3.1

fattori conglobati appunto nel guadagno G , che li ricomprende entrambi.

Per ben iniziare, partiamo appunto con un esempio semplice che ci aiuterà però a meglio intendere il prosieguo, quello della Fig. 2.3.1 ove la simmetria sferica del campo prodotto dal radiatore (lampadina) pressoché isotropo e puntiforme ed anzi presupposto effettivamente tale, ci autorizza a ritenere che l'energia totale irradiata si ripartisca nei corrispondenti angoli solidi (calotte e zone sferiche) che in sezione ci appariranno rappresentate da segmenti circolari, in ragione dell'ampiezza degli angoli (piani) al centro che li sottendono (comunque espressa, in gradi sessagesimali come in figura, o centesimali oppure in radianti purché le unità siano le stesse per tutti). Andiamo ora ad esaminare più dettagliatamente i fenomeni con-

nessi con la riflessione o l'assorbimento che hanno luogo nell'ambiente circostante l'antenna: in Fig. 2.3.2 vediamo alcuni dei raggi emessi dall'antenna, considerata sempre radiatore isotropo e puntiforme posto ad un'altezza h convenzionalmente fissata in mezz'onda ossia $\lambda/2$ sul suolo ipotizzato per semplicità pianeggiante; diretti verso l'alto ma come il raggio «a» presentanti un piccolo angolo Δ di elevazione sull'orizzonte, ossia angolo verticale di radiazione (ingl. *takeoff angle*, *launch elevation angle* o *wave angle*); vale a dire essi partono bassi, e facendo per così dire un tiro allungato, vanno ad impattare sugli strati ionosferici a distanze maggiori e pertanto vengono da questi riflessi più in lontano, compiono cioè un "salto" ionosferico più ampio dunque sostanzialmente indirizzato al DX.



ISOIEK
2024

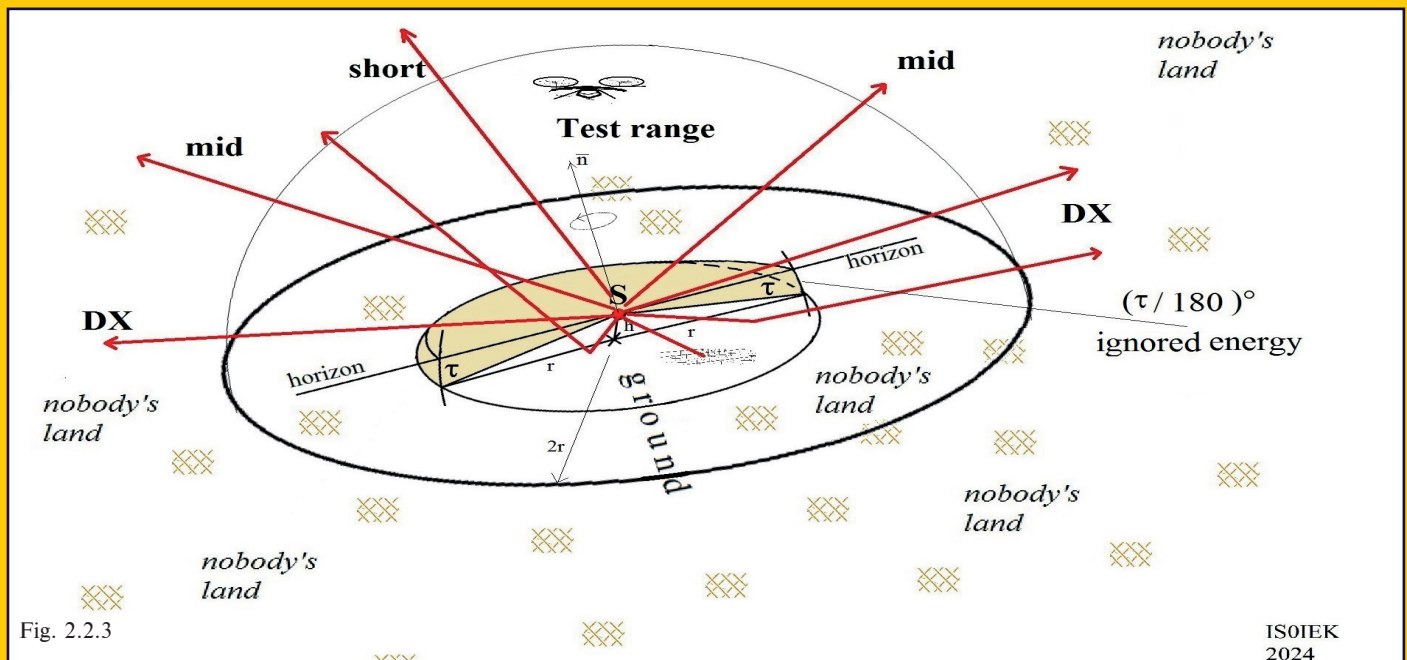
Fig. 2.3.2

Altri come il raggio «b» emesso sempre dall'antenna ed originariamente diretti verso il basso, vanno ad impattare la superficie, e vengono dunque riflessi in varia misura anzitutto dal terreno (conduttore in genere mediocre, come abbiamo già visto nel Cap. 1.12) oppure dall'acqua (conduttore pressoché ideale) e quindi ribaltati verso l'alto a raggiungere anch'essi la ionosfera, nel nostro caso affiancandosi al raggio «a» di cui sopra; e qualora la riflessione (4) avvenga con fase opportuna (cioè concordante, o almeno tendente alla concordanza: interferenza costruttiva) vanno a rafforzare il segnale in tale direzione, come già abbiamo visto rivolta al DX (5). Analogamente avverrà sul lato opposto della figura al raggio «c» dipartentesi anch'esso verso l'alto con basso angolo di elevazione Δ , quindi rivolto al DX; però stavolta i raggi quali il «d», anch'essi diretti dall'antenna verso il basso e quindi indirizzati alla riflessione sul suolo, incontreranno terreno incoerente o ingombrato da materiali estranei e poco confacenti, in entrambi i casi caratterizzato da scarsa conduttività, oppure ancora sabbioso o roccioso presentanti conduttività pressoché nulla, per cui verranno assorbiti senza conseguire nei riguardi del «c» effetti di natura interferenziale (rafforzamento o indebolimento) e loro energia non produrrà alcun risultato ma verrà dissipata (6). Osserviamo altresì l'analogo comportamento nei confronti dei raggi «e» ed «f» emessi con elevazione Δ maggiore, la cui irradiazione sarà di conseguenza destinata alle medie distanze, dei rispettivi «e'» ed «f'» i quali ultimi riflettendosi a minore distanza dall'antenna avranno anch'essi angoli verticali Δ più elevati. Notiamo come al ridursi della distanza tra l'antenna e la zona d'impatto col suolo l'angolo verticale Δ cresca; ad esempio il raggio «v» emesso dall'antenna ad un angolo alquanto elevato, approssimante la verticale (NVIS) il cui rimbalzo sulla ionosfera (7) lo rimanderà ad incontrare la terra a distanze ridottissime dall'emittente, troverà il suo corrispettivo in «v'» indirizzato verso l'alto anch'esso causa riflessione dal suolo nelle vicinanze dell'antenna stessa.

1^ semplificazione: un test range abbordabile

Se ora si riducono le dimensioni verticali della "bolla" di misura, chiamando così la superficie chiusa (sferoidale, ellissoidale o generica comunque) interessata dall'integrazione puntuale del vettore di Poynting W come già suggerito (Cap. 2.2 nota 3) non accade granché. Mentre se ne limitiamo la dimensione orizzontale, pensiamo ma solamente per semplicità ad una circonferenza di raggio determinato indicato in figura con r (invero potrebbe comunque trattarsi di una perimetrazione secondo una linea qualsiasi, purché chiusa) accadrà inevitabilmente che raggi irradiati come «g» ad una data inclinazione sotto l'orizzonte (8) dall'antenna posta come detto ad un'altezza h dal suolo, andranno a riflettersi oltre l'area delimitata dalla traccia (intersezione) della bolla sul terreno, e saranno pertanto ignorati nella misurazione del campo effettuata sulla superficie della bolla stessa (9), all'uopo even-

tualmente scomposta in un numero grande a piacere (ma non esagerato, nell'impossibilità pratica di effettuare tante rilevazioni puntuali) di areole (o "celle") conseguentemente piccole a piacere, entro le quali presupporre costanti e mediati i valori delle componenti oggetto di misura, elettrica E [V/m] oppure magnetica H [A/m] del vettore di Poynting W che ne viene così tracciato; contributi energetici dunque, quelli ricadenti oltre il range di misura, ignorati e considerati quindi sostanzialmente perduti. Andremo cioè a delimitare per esclusione sul terreno un'area esterna, ove l'energia che perviene dall'antenna, non importa che ivi venga poi riflessa in qualche misura oppure assorbita e quindi dissipata, non entra nel computo. Operata tale semplificazione non da poco come vedremo, in quanto ci permetterà di circoscrivere detto range a dimensioni più ragionevoli, si tratterà ora di definire quantitativamente l'entità ed il segno dell'errore che così commetteremo, col limitare entro una dimensione praticabile il predetto raggio r espresso ora per comodità in termini di lunghezze d'onda λ , e di stabilire pertanto in definitiva se l'approssimazione che inevitabilmente ne conseguirà sarà tollerabile ed appunto se il segno di tale approssimazione verte- rà in senso prudenziale, oppure no. Aggiungiamo alcune indicazioni che qui cadono a proposito per una migliore comprensione nei dettagli di quanto seguirà: anche l'altezza h sul suolo della sorgente S ossia dell'antenna emittente sempre considerata quale radiatore isotropo e puntiforme (Fig. 2.3.3) sarà per omogeneità indicata in termini di lunghezze d'onda λ (così da rendere oltretutto le nostre considerazioni indipendenti dalla frequenza di lavoro, nonché dalle dimensioni effettive di quanto vi ha parte) e come già detto fissata in $\lambda/2$; mentre sarà detta τ (tau) l'ampiezza dell'angolo (negativo) formato tra il piano orizzontale passante per il radiatore e quel raggio emesso dal medesimo che va ad incontrare il suolo sulla circonferenza predetta centrata sull'antenna ed avente per raggio appunto r , pertanto il suo valore sarà $\tau = \arctg(h/r)$; infine nella figura l'ampiezza della bolla di misura è rappresentata quale estesa ben oltre, approssimativamente il doppio della circonferenza di rispetto r , cosa che sicuramente gioca in favore di una maggiore esattezza dei risultati (10). Precisato questo, va detto che la circonferenza dei cento lambda λ , ossia delle cento lunghezze d'onda spesso richiamata (cfr. Cap. 2.1. e 2.2) è una soglia essenzialmente psicologica; nel senso che oltrepassata questa, al crescere di r i fenomeni della riflessione e/o dell'assorbimento non è che abbiano improvvisamente a cessare: essi avvengono ugualmente mentre va naturalmente via via sempre più restringendosi tendendo a zero (nel caso ideale di una superficie piana di ampiezza indefinita) o comunque a valori estremamente ridotti l'angolo solido (colorato in figura) al vertice, cui in sezione corrisponde l'angolo τ ; recante quella quota della radiazione complessiva irradiata da S con angolo negativo (ossia sotto l'orizzonte) che va ad impattare il suolo in aree (che potremmo così figuratamente denominare come



una qualche sorta di "terra di nessuno") che si estendono oltre l'area perimetrata, delimitata nel nostro esempio dalla circonferenza di raggio r ; e con esso riducendosi la quota di energia ivi destinata. La simmetria sferica e l'isotropia del campo irradiato dalla sorgente S , nonché quella cilindrica della distribuzione dello stesso intorno all'asse verticale passante per la sorgente e coincidente con la normale n alla superficie del terreno, ci autorizzano (come già nell'esempio della lampadina) a ritenere che detta quota di energia sul totale risulti ancora una volta proporzionale all'angolo τ . In altre parole, visto in sezione come una circonferenza il campo isotropo irradiato, quindi con l'energia equamente distribuita sui 360° della stessa; nel nostro esempio limitandoci al solo lato destro della figura, e fatta pari a 180° la radiazione totale rivolta nelle 2D del piano verso tale lato, lo spicchio corrispondente alla quota di radiazione ignorata dalla nostra analisi varrà $(\tau/180)^\circ$. Il diagramma solido di radiazione in 3D si otterrà dalla rotazione della figura intorno al predetto asse verticale ed ancora appunto $(\tau/180)^\circ = (2\tau/360)^\circ$ ossia dette proporzioni tra le varie parti costituenti rimarranno immutate al completamento della rotazione nel solido. Pertanto opereremo ignorando quanto accade oltre il limite prefissato dato dalle n lambda (ad es. $r = 100 \lambda$): se vi è assorbimento non ci rimetteremo, avendo già volutamente ignorato tale quota di energia; se riflessione vi sarà è "grasso che cola", il raggio riflesso è basso, e così tanto meglio per il DX. Ciò vale a dire che verranno sovrastimate le perdite: si tratta infatti di ipotesi peggiorative, volte in favore di sicurezza con l'applicazione appunto di criteri prudenziali (non dissimili da quanto si usa fare nelle costruzioni o in campo assicurativo); e conseguentemente sottostimato il rendimento effettivo η , che viene così fatto oggetto di approssimazione per difetto: quello che gli americani spesso definiscono "no less than" o "better than" e pertanto traduciamo con "migliore di"; ovvero, tanto di guadagnato se tale quota di energia in tutto o in parte

non verrà poi effettivamente persa. All'aumentare del raggio della circonferenza di rispetto r , decrescerà come detto τ tendendo allo zero, così pure la quota di energia presunta dispersa e dunque non oggetto di determinazione, aumentando la certezza della misura, come pure la fatica dell'ipotetico esploratore (drone o altro elemento mobile atto al sondaggio) con tutti i problemi pratici già esaminati conseguenti alla maggiore ampiezza del *range* di misura. Al contrario, al ridursi di r poniamo ad $r = 10 \lambda$ ossia 400 m per la gamma dei 7 MHz, valore più che praticabile, oltre a lavorare con un segnale certo più intenso, nonché meglio distinguibile da eventuali echi estranei, forse ci eviteremo maggiori preoccupazioni. Vedremo ora nella Tabella 2.3.1 di quanto peggiorerà nei vari casi la nostra stima del rendimento η . Ad esempio, lavorando ai 10λ avremo ignorato circa l'1,6% dell'energia irradiata, con un'approssimazione migliore di -0,1 dB dal risultato, svolazzando intorno all'antenna ad una distanza che in orizzontale non supera i 400m in 7 MHz, ovviamente 800m in 3,5 MHz e così discorrendo; in verticale potrà essere anche assai meno trattandosi in fondo di tracciare raggi diretti e riflessi elevati (destinati al *mid range*) come pure bassi (per il DX) però alla distanza, vale a dire con una bolla appiattita. Tracciando la nostra antenna con un errore minore di un decimo di decibel (sembra quasi un gioco di parole) ossia il 98,4 di esattezza in termini percentuali, il che non mi pare poco. Abbiamo così visto che facendo percorrere al drone la superficie di una bolla presentante una impronta al suolo, ipotizzata per maggiore semplicità circolare (ma come detto la forma dovrebbe rivestire minore importanza, se si impiega un adatto software di calcolo) di poche decine di lunghezze d'onda λ di raggio, saremo idealmente in grado di catturare e dunque misurare la quasi totalità dell'energia radiante emessa dalla nostra sorgente S sia per onda diretta che riflessa da quanto (terreno ecc.) presente entro la bolla, a parte le perdite subite per assorbimento, che sono poi

ciò che in definitiva ci interessava appunto misurare per determinare il rendimento η effettivo. Tranne ovviamente quella frazione di pochi centesimi dell'energia totale che andrà verso la terra di nessuno, rappresentata dai zero virgola decibel negativi che traducono in forma logaritmica il peggioramento (dovuto ripetiamo all'omissione del contributo alle superfici oltre il cerchio di rispetto r) della misura del nostro rendimento, idealmente unitario (ossia $\eta=1 \Rightarrow 0$ dB) se si prescinde dagli altri fattori. Anche semplicemente col limitarci alle 20 o 10 lunghezze λ evitando così di invadere spazi eccessivi terrestri ed aerei, e considerando l'entità pressoché irrisoria della quota di energia inviata oltre i suddetti limiti, avremo comunque compiuto un buon lavoro. Siamo altresì pervenuti al un risultato importantissimo ed immediatamente fruibile sul piano operativo, circoscrivendo in un area intorno all'antenna dalle 5 alle 15 lunghezze λ di raggio quella di maggiore interesse per il buon funzionamento della stessa, in quanto raggiunta dalla stragrande parte della radiazione diretta verso il suolo; ivi si concentreranno le nostre maggiori attenzioni e sforzi, e se mi è lecito aggiungere una priorità in testa a quelle comunemente indicate avremo: 1-

il terreno (*location*); 2- l'antenna; 3- gli apparati. Dieci lunghezze d'onda intorno significano in 7 MHz 400 metri per parte (il doppio in 3,5 MHz, tacciamo sugli 1,8...) quindi arrotondiamo a mille metri di lato in totale 106mq alias cento ettari, preferibilmente di buona terra ben irrigata, oppure si può scegliere un terreno acquitrinoso e magari anche salmastro, spendendo anche meno ma... attenti all'artrosi! In mancanza ci accontenteremo, e magari ci sposteremo per qualche *field day*, però comunque sapremo come orientare le nostre preferenze in base appunto all'importanza funzionale del suolo sotto il profilo radioelettrico. Sin qui almeno le nostre considerazioni basate sul radiatore isotropico e puntiforme, dunque doppiamente ideale, che purtroppo non ha però il pregio dell'esistenza (scusate se è poco) ma il risultato dovrebbe potersi estendere per divenire così riproducibile, anche al caso (reale) di antenne a modesta direttività quali il dipolo comunque polarizzato ed orientato, come pure di antenne prettamente direttive quali ad es. la (classica) Yagi 3 elementi, purché appunto questa loro direttività non sia particolarmente accentuata. È quanto esamineremo meglio nel prossimo capitolo.

(a)				(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	
r		7 MHz band		h/r	τ	ignored %	η	approx	
				0,5/(a)	arctg(b) °	(c)/180°	1-(d)/100	10*Log ₁₀ (e)	
100	λ	4.000	m	0,005	0,3	0,159	0,998	-0,01	dB
20	λ	800	m	0,025	1,4	0,796	0,992	-0,03	dB
10	λ	400	m	0,05	2,9	1,590	0,984	-0,07	dB
5	λ	200	m	0,1	5,7	3,173	0,968	-0,14	dB

Tabella 2.3.1

Note:

- 1) se infatti immaginiamo una lampadina collocata un po' al di sopra di un grande piano riflettente, è perfettamente inutile che mi metta a girare intorno alla stessa per verificare ove saranno diretti i suoi raggi, quando la riflessione di questi sul piano avviene più distante;
- 2) in genere e tranne casi particolari di superfici riflettenti particolarmente disposte e vicine (pertanto di non difficile individuazione) la frequenza di tale fenomeno è abbastanza rara, e la sua entità ridotta;
- 3) ciò almeno in mancanza di antenne di misura dotate di una certa direttività e di un buon rapporto *f/b* (*front to back*, avanti indietro) cosa del resto non facile a disporre su mezzi mobili di rilevamento specie alle frequenze più basse dello spettro, quelle per inciso ove la nostra analisi si rende più critica ma anche più necessaria e significativa. Oppure occorrerebbe, in alternativa, dotarsi di software in grado di riconoscere ed indi filtrare il segnale utile dagli echi, ad esempio basandosi sui relativi tempi di ritardo, ciò che comporterebbe altresì in linea di massima un qualche intervento sul tipo di segnale irradiato per le prove, rendendolo ad esempio impulsivo e con cadenze determinate, ecc.;
- 4) in dipendenza dall'angolo e quindi dalla distanza del punto ove avviene tale riflessione e quindi in definitiva dalla differenza tra le lunghezze dei rispettivi percorsi;
- 5) qualora la fase sia invece opposta o tenda ad esserlo, otterremo l'effetto contrario, ossia quello di attenuarlo: interferenza distruttiva; l'energia così sottratta al primo raggio non viene però dispersa: infatti la natura conservativa del campo e.m. fa sì che tale contrapposizione non comporti dispendio di energia (cr. Cap. 1.11) e perciò vada questa a redistribuirsi, assommandosi a quella diretta ad angoli diversi. Per cui anche come risultato di piccole variazioni d'angolazione otterremo il tipico digramma polare di radiazione ("a casco di banane") caratterizzato da un numero maggiore o minore di stretti lobi multipli dipartentisi a ventaglio dal centro;
- 6) a cagione della natura essenzialmente entropica del fenomeno dell'assorbimento (che prevale su quella di per sé conservativa del campo irradiato) dovuto in questo caso alla scarsa conduttività dei suoli, tendenzialmente nulla;
- 7) problematico se la frequenza è elevata, risultando estremamente ridotto l'angolo d'incidenza α sullo strato ionosferico riflettente, e dunque condizionato da una frequenza massima di poco inferiore a quella critica f_c caratterizzante lo strato nel punto di impatto;

8) al pari ad es. del raggio «b» ma anche dei «d», «e'», «f'» e «v'»; il quale raggio «b» causa la sua più accentuata inclinazione negativa si riflette però a minore distanza dall'antenna emittente;

9) che di necessità non può estendersi al sottosuolo (come ricordato al Cap. 2.1 nota 10) considerando dunque perduta l'energia legata a raggi come «d» a causa dell'assorbimento dal suolo, mentre quella dei raggi come «b», «d», «e'», «f'» e «v'» inizialmente irradiati con inclinazione negativa ma che subiscono riflessione verso l'alto sarà appunto misurata sulla superficie della bolla quale uscente dalla stessa, naturalmente al netto delle perdite per assorbimento di qualsivoglia entità subite nella riflessione sul conduttore più o meno imperfetto costituito dal suolo, nonché nell'attraversamento degli strati atmosferici ed oltre;

10) recuperando al computo raggi riflessi ecc. considerati altrimenti perduti; certamente vi saranno ulteriori errori ed approssimazioni, ad esempio sulle misure effettuate in prossimità del suolo, non necessariamente pianeggiante, anche per la presenza di ostacoli ecc.; occorrerà anche per questo determinare un'ampiezza ragionevole per le areole (o "celle") anzi definite; abbiamo inoltre introdotto un altro fattore di errore considerando in prima approssimazione trascurabile l'altezza h del radiatore nei confronti del raggio di rispetto r , cosa non proprio vera se i valori dello stesso in termini di λ sono molto ridotti; fattori che complessivamente non avranno comunque eccessiva incidenza sul risultato tanto nella determinazione di D quanto di η , proprio per via della piccola entità della frazione energetica interessata;



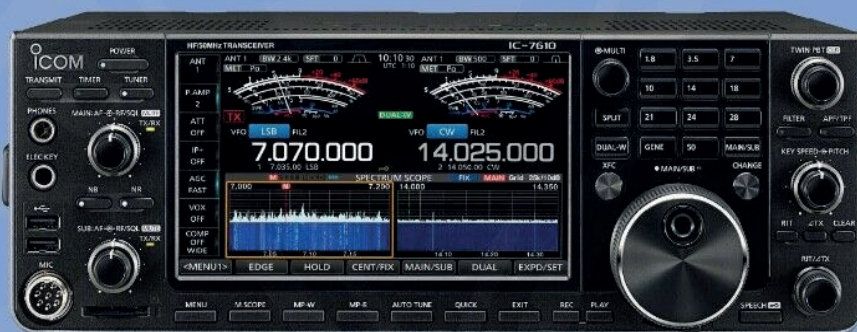
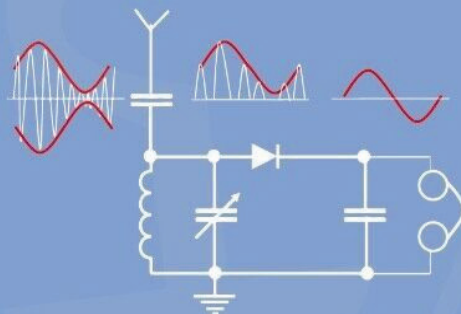


A.R.I. BRESCIA
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI ITALIANI
SEZIONE DI BRESCIA

ELEMENTI di ELETTROTECNICA, RADIOTECNICA ed ELETTRONICA

**PER IL CONSEGUIMENTO
DELLA PATENTE DI RADIOAMATORE**

a cura di IW2CYR - Nino Barchi



India Bravo United  Books

LA NOSTRA VITA AL SEVIZIO DELL'ITALIA

di Nunzio Giancarlo Bianco tratto da Facebook



Operazione Girasole - Canale di Sicilia - Nave Audace

Quella mattina andai a bordo mal volentieri, avevamo festeggiato la Pasqua e la Pasquetta il giorno prima, abitavo alle palazzine della Fragola 5 nel comprensorio degli "Alloggi sottufficiali di La Spezia". Avevo salutato la persona a me cara come facevo tutte le mattine che mi recavo a bordo, salii la passerella dove notai come un'aria pesante.

Dopo il posto di lavaggio mi recai in radio (area di mia pertinenza lavorativa), visto che tutto andava per il meglio mi recai nel laboratorio radio adiacente nella SR2 (Stazione Radio n° 2), ricordo che dovevo ripristinare la funzionalità di una cassetta utenza dei canali esterni (sono attestati i canali di comunicazione attraverso gli apparati di bordo).

Quella riparazione/manutenzione rientrava nelle mie competenze, nella verifica collegai una cuffia e inavvertitamente su un canale esterno sentii il Comandante dell'unità parlare.

Il Comandante del Cacciatorpediniere Audace stava comunicando col MARIDIPART La Spezia (Alto Comando del Dipartimento marittimo di La Spezia) dove gli fu ordinato di approntare la nave in assetto operativo di allarme, nelle ore successive prendere subito il largo.

Il particolare che mi catturò l'attenzione fu quello che gli venne comandato di non avvisare nessuno

nell'operazione che andavamo a compiere e che avevano concordato i due (l'Ammiraglio Comandante del Dipartimento e il Comandante dell'unità) la sera prima.

Far ritornare tutto l'equipaggio a bordo compresi coloro che erano in libera uscita o in licenza, di effettuare una veloce assemblea e partire appena pronti, compreso l'imbarco delle munizioni dei vari sistemi d'arma dell'unità.

Il Comandante ci disse che avremmo effettuato una prova motori per 4 ore (era stata ripristinata da poco una caldaia che ebbe problemi a Tolone).

Premetto che ero l'unico ad aver sentito quella conversazione fra i due alti Ufficiali, rimasi allibito ma tenni per me quella informazione perché capii che era un colloquio riservato.

Uscimmo in mare che avevo come abbigliamento solo la tuta da lavoro a bordo, nel contempo avevamo anche il personale dell'Elmer imbarcato, essi erano tecnici civili addetti alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle apparecchiature di comunicazione di bordo, come da contratti che si stabilivano con le Industrie italiane che lavoravano per la Difesa.

Appena pronti uscimmo subito in mare, nel mentre che procedevamo al di fuori delle ostruzioni

arrivò l'ordine da Roma di recarci solertemente nel canale di Sicilia nelle 24 ore successive.

Facemmo sbarcare tutto il personale civile presente sulla nave tramite l'elicottero di bordo, ebbi modo attraverso loro di poter avvisare chi mi aspettava al cessa lavori affinché partisse per Napoli, dove vivevano i suoi senza fare domande.

Rammento che non dormii per 2 giorni, ma come me anche il Capo Posto Radio con tutta la componente di radiotelegrafisti, ma tutto l'equipaggio si trovavano nella stessa condizione.

Girando per l'unità notai che tutti eravamo sconcertati, non era per davvero una situazione facile in quanto nessuno aveva ben capito cosa stesse accadendo.

Arrivammo con una precisione svizzera nell'area operativa assegnata, la nave era prontamente operativa, ricordo che in quei giorni arrivò l'ordine di assumere l'assetto rosso (gli americani stavano bombardando Tripoli e Bengasi), quell'assetto voleva dire nave pronta al combattimento, credo che non avvenisse da tempi lontanissimi.

Vidi uomini preoccupati, alcuni piangere, io non so perché in quei frangenti si anima in me una freddezza d'animo, anzi mi sento un tutt'uno con il vascello, nessuna emozione mi scalfisce se non quella di rendermi utile alla causa.

Eravamo la Nave Ammiraglia, ricordo che non toccammo terra per mesi, la storia menziona che dai bombardamenti degli americani sulle due città libiche in quella rappresaglia morì la figlia adottiva di Gheddafi.

La storia andrebbe riscritta a mio avviso per esaltare il valore degli uomini e donne della Marina Militare, in poche ore avevamo reso le unità della Marina Militare Italiana operative.

Quello che ricordo con fierezza che assolvemmo quel compito con onore e dedizione al servizio del Paese, ognuno di noi ha dato il massimo.

Noi militari, noi italiani sappiamo dare in ogni circostanza il massimo dell'impegno, essendo uomini e donne fatti di carne ed ossa, nonostante la paura a volte ci assale, nonostante tutto assolviamo il nostro compito onorando al giuramento prestato ad inizio carriera.

Oggi più che mai queste operazioni sono sempre più presenti a causa delle crisi internazionali, ma siatene certi che nulla è cambiato per ciò che concerne il nostro impegno.

Indossare l'uniforme, far parte della grande Famiglia della Marina Militare è un onore e per l'Italia siamo pronti a dare la nostra vita al servizio del nostro popolo.



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

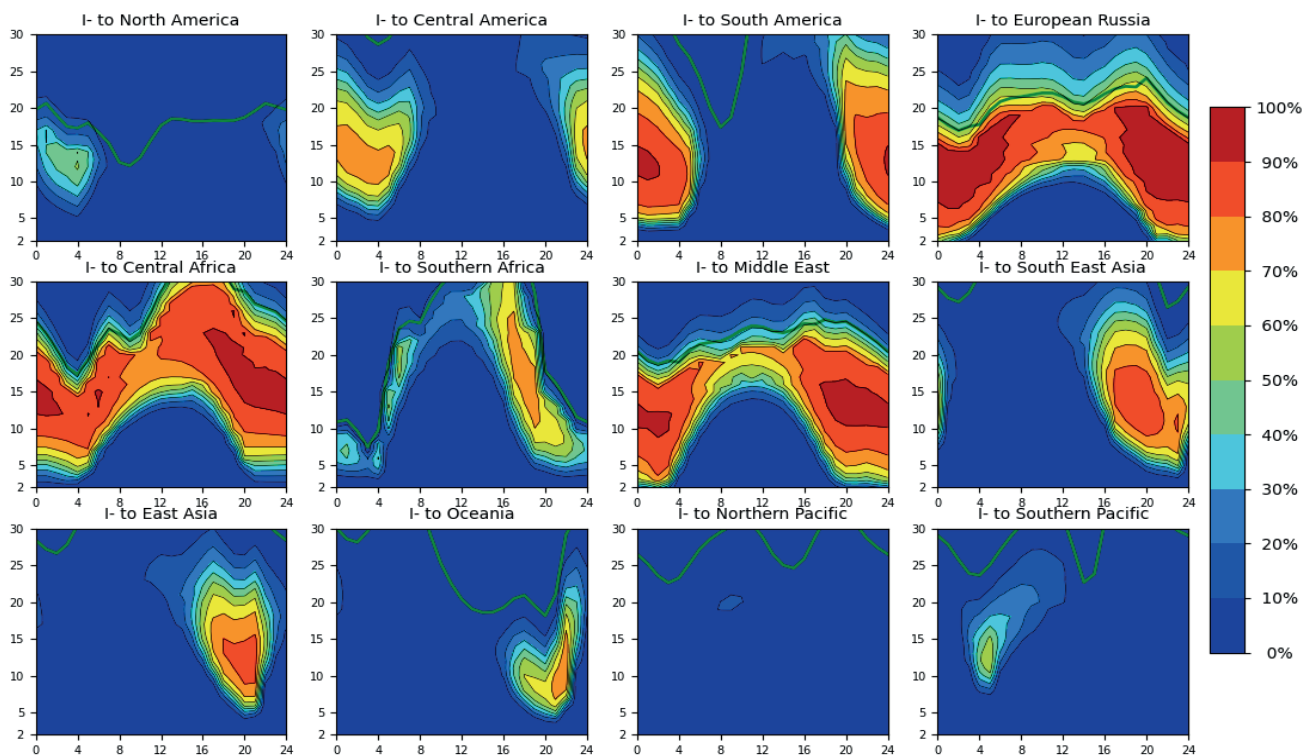
tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

e-mail segreteria@marinaiditalia.com

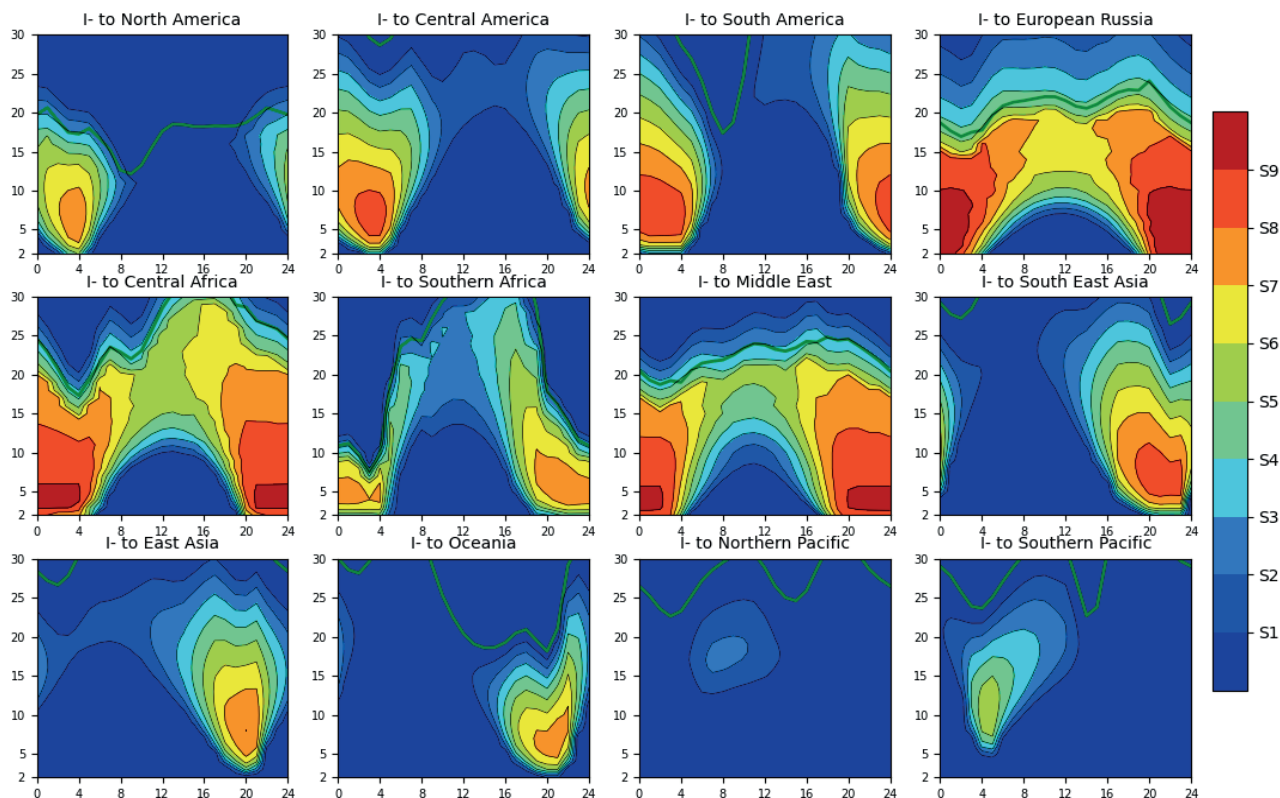
PROPAGAZIONE DI LUGLIO

di Maurizio Diana, IU5HIV MI-1446

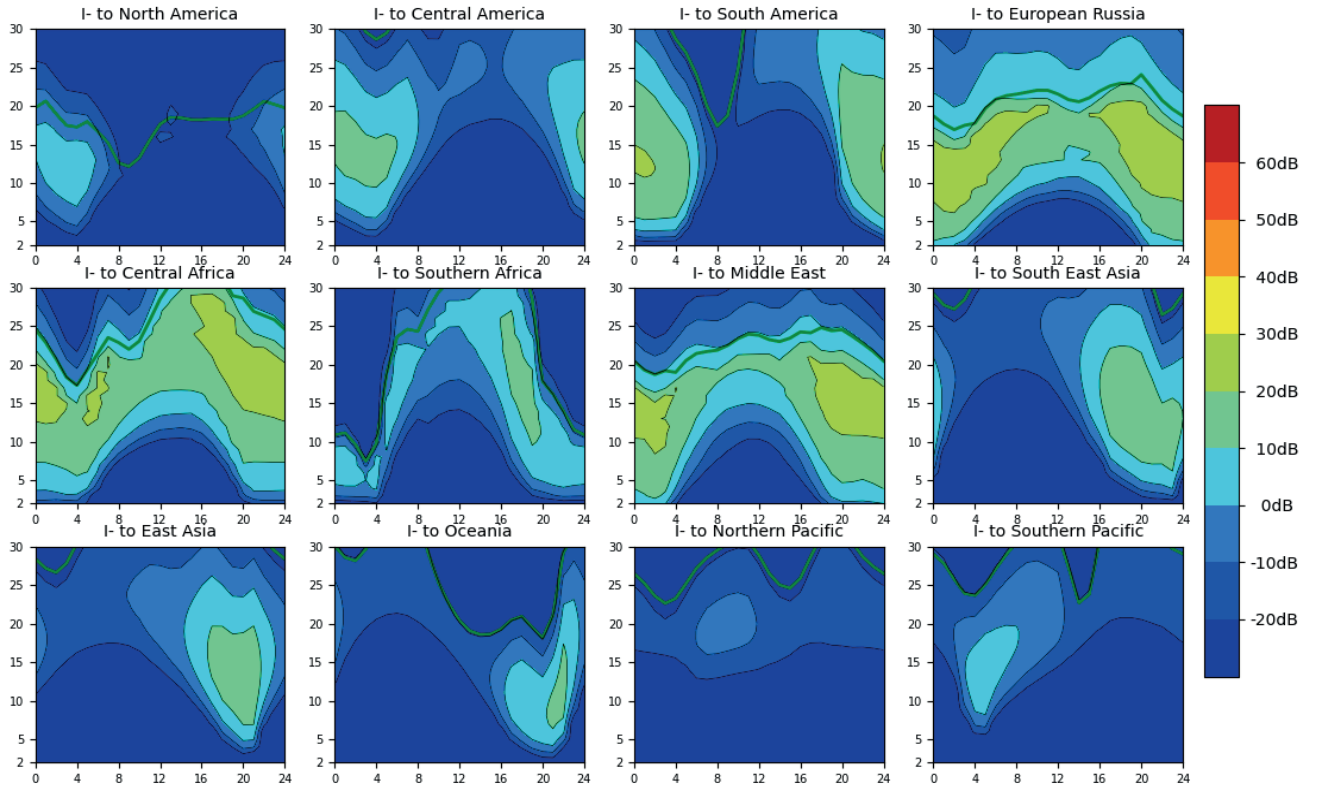
Luglio 2024 -Previsioni di propagazione in Basic Circuit Reliability- By IU5HIV



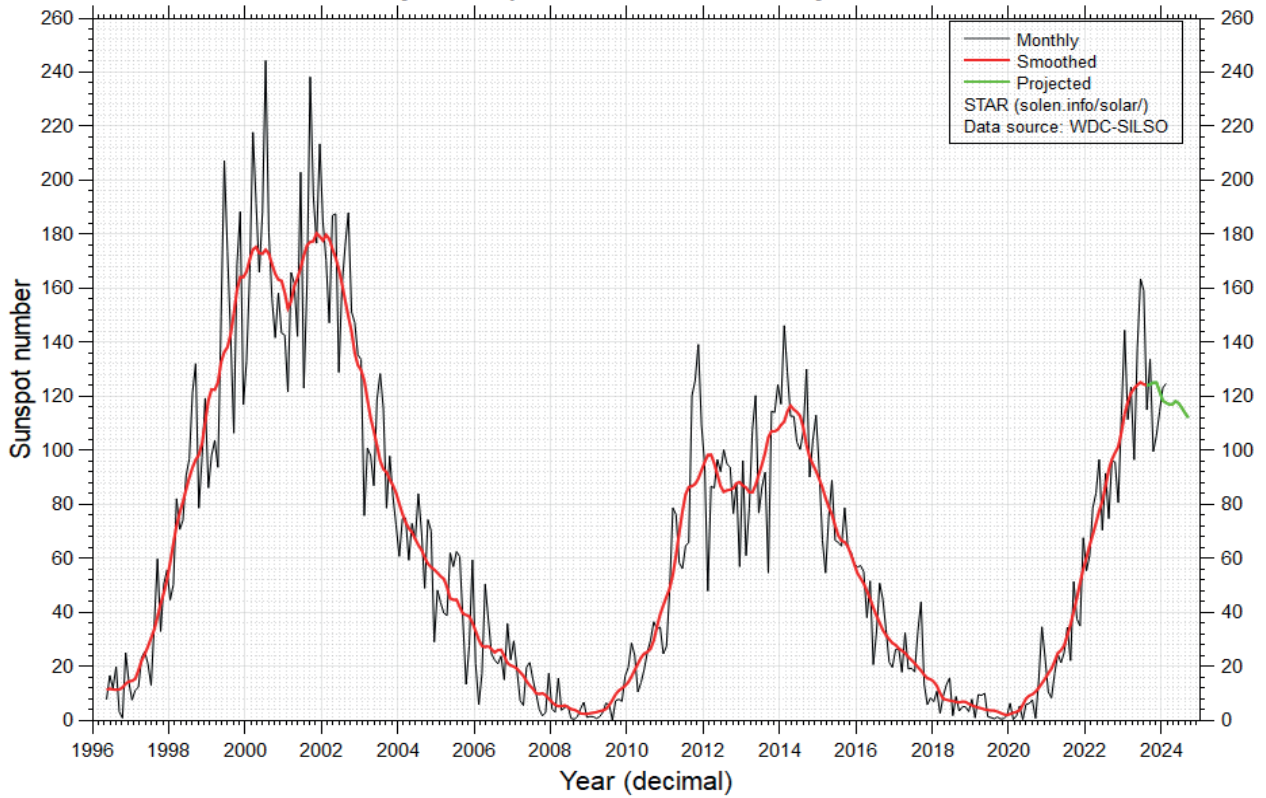
Luglio 2024 -Previsioni di propagazione in Signal Strength- By IU5HIV



Luglio 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!**

Developed by 7234024

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.



8SØHRA

GERMANY
ITU 28 WAZ 14

DF4QP

GB175PO
TM &

K-24

DJ8NU

H.M.S Otus

F8DVD

TM
Ship Bus

GB2SCA

International
Registration
November 2011

Scarborough Special Events Group - No. 34

ITALIAN RADIO AMATEUR
IT9D

http://home.vic.giulio.it/it9d

IZ6TGS

Club Radio
Radio Club "St. Giuseppe" Club
(11)

CENTURY OF UNDERWATER
100 ЛЕТ ПОДВОДНОМУ ФЛОТУ

Бермуда - Бермуды W. Pender
Флора: Моллюски: МОЛЛАСК: БЕЛК - 480г. Ланг
пу: плавая перловица M.N. PLO: way back in 19...

KF4VTTVP9

Grid: FM72pi
IOTA NA-005

Bermuda

U.S. COAST GUARD

DF4BV

Heinz Müller - Norderende 34 - D-21782 Bülkau. DOK E92

85ØHRA

JA1DDZ

Yokohama Japan
Zone: CQ 25 ITU 45

GB175PO
TM175E

NORWEGIAN AMATEUR RADIO STATION

LA1SNA

Per Gunnar Nilsen



NI6BB

Battleship Iowa Amateur Radio Association

OK7W /mm



PI9MER

CQ Zone 14 • ITU Zone 27 • Loc. JO22DC

The Netherlands

RK21Z

Dedicated to the Polar convoys of the WWII
May their memory live for ever!



FOTO STORICHE



Fregata ALPINO (1967 - 2009)



Corvetta LICIO VISINTINI (1963 - 1994)

La stazione radio di....



La QSL DEI SOCI....



COMMANDER PLAQUE



CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCELLO

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: IT64E0306984620100000004132 Banca Intesa-S.Paolo Filiale di Augusta

CARATTERISTICHE DELLA PLAQUE

La plaque ha la base in legno stile marina, dalle seguenti misure 26 x 21, la placca 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 Radiomatore con
nominativo IT9MRM
è iscritto al nr. ARMI 001
della lista dei membri Navali e 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:

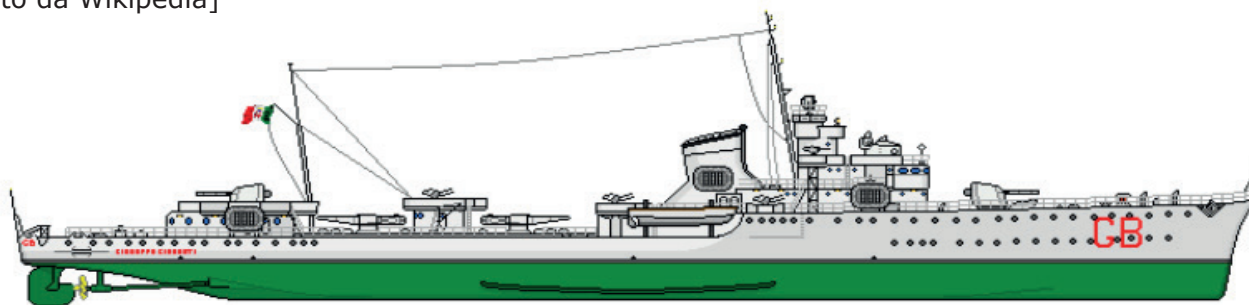
«Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo, capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile [...] consacrerò tutte le mie forze [...] affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle 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 CACCIA TORPEDINIERE M - 6I - 6A - 6T	IZ0MQV - IU3MEY IZ3CAR - IU0MUN
 V ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE PT - 1I - 1F	IS0HGX - IU8FSU IQ7QN	 VII ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE FR - 8A - 6A - 6T	IW0BTN - IS0HMZ IS0CDS - IW0HIQ
 VIII ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE 66 - 6I - 6O - 1P	IK7FPU - IS0HMQ IT9ACJ - I3JYL	 IX ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE AF - 8A - 6O - 6O	IU4DTV - IQ9BF - IU7OUD - IU4RWN
 XIV ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE VI - 6N - 6F - 6N	IW1CDU - IT9ETC IG9ITO - IZ8CJT	 XV ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE PI - 6M - 6V - 7F	IU0KNS - IS0IEK IT9GHW - IW0GFS
 XVI ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE 8R - 8S - 7A - 1S	IU8NNS - IV3HJB IU2BYH - IK8IJN	 I ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE A8 - AF - AII - AF	IK8NKQ - IT9MRM IV3XPP - IK5AEQ
 II ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE PA - 6N - 6I - 6H	IU8OJZ - IT9HWM IT9ECY	 III ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE PR - 8A - 6I - 6I	I3VAD - IQ1YY IU1HGN - S53EO
 IV ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6O - 6O - 6R - 1B	IZ1WTM - IZ1HVD IT9JAV - IZ0LNP	 V ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6F - 6Z - 1F - 6B - 6A	I2AZ - IZ0JSD IT9ASS - IU1HGO IQ9AAH
 VI ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 8K - 8S - 66	IT9HHL - IU7LQP IU0OTF	 VII ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 8S - 6B - 6O	IW2JJS - IS0SZU IK7LQH
 VIII ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 1I - 1F - 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)



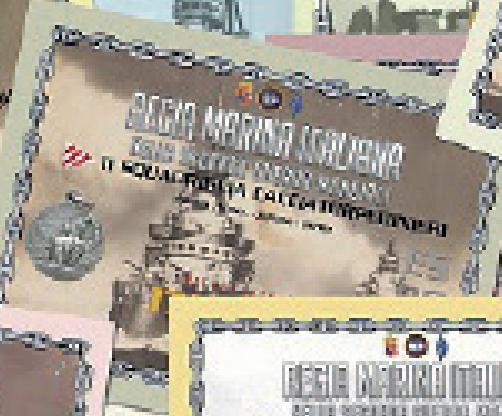
STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

 II ^A DIVISIONE INCROCIATORI RN - RC - TD	IW8EHK - IW0DPJ IT9JKM	 III ^A DIVISIONE INCROCIATORI TR - RI - TS - PD	IZ0DIB - IZ8ITT - IS0KEW - IK2MMM
 VII ^A DIVISIONE INCROCIATORI SV - DD - MF - 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
 X ^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 - RC - RS - AP	IS0GVH - IT9CLY IW5BBV - IS0UNG
 IX ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE FS - CI - MT	I1PJK - IT9IBQ IZ0VXX	 X ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE VF - SF - SI	IT9YBL - IU4FLT IS0SRN
 XI ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CB - CT - CF - CD	IK5TBI - IW9FI IU8IYW - IZ7LOW	 XII ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE AT - AN - AI	IT9CVX - IS0DSW IU6OMV
 XIII ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CF - CP - CI	IU8CFS - IU8FWT IT9GND	 XIV ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE PF - PI - PD	(3)
 XV ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CF - SI - SM	I8URR - IZ0ARL IQ9AAD	 XVI ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE MR - RM - RA - RM	IZ0IVZ - IU2JYW - IT9OUY - IU6IBX

(n.) Stazioni ancora da accreditare

AWARD REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



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

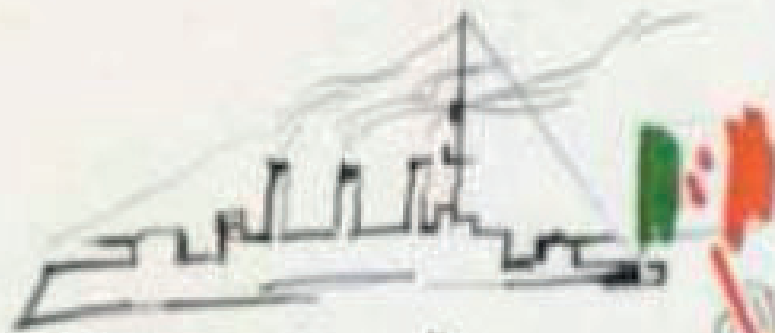
PALAZZO MARINA

DESIRÉE TOMMASELLI



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**





Senza luce



In legno

€ 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

ARM 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

**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 BATTAGLIA 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!



AWARD REGIA MARINA

BATAGLIA

NAVALE

DI

PUNTA

STILO

9

LUGLIO



L'AWARD DELLA BATTAGLIA NAVALE DI PUNTA STILO

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 Punta Stilo**" ed in formato grafico, bisogna contattare le seguenti:

- stazioni italiane: **5** contatti con le stazioni accreditate che risultano dall'elenco delle navi che hanno partecipato alla battaglia (vedi tabella);
- stazioni Europee: **3** contatti con le stazioni accreditate che risultano dall'elenco delle navi che hanno partecipato alla battaglia (vedi tabella);
- stazioni extra Europee: **1** contatto con una stazione accreditata che risulti dall'elenco delle navi che hanno partecipato alla battaglia (vedi tabella).

IU0MUN [GC] - IK5AIO [CV] - IT9BRY [BA] - IT9PPX [GI] - IZ7AUH [SV] - IT9EYV [DD] - IT9HRL [ME] - I2DMK [RM] - IZ0EUX [AZ] - IT9ASD [GG] - IW0BTN [FR] - IW0HIQ [DA] - IS0CDS [ST] - IS0HMZ [SA] - IS0GVH [GN] - IT9CLY [FC] - IZ0PAP [CN] - IU8CEU [CZ] - IW0GFS [ZE] - IS0UNG [AP] - IW5BBV [BG] - IU0KNS [PI] - IU8NNS [DR] - IK8IJN [US] - IV3HJB [PS] - IU1LPW [PN] - IS0KEW [PO] - IU7QCI [FI] - I0QMY [GO] - IZ8ITT [BL] - IZ0DIB [TR] - IQ9BF [AF] - IZ5EZX [CD] - IU7OUD [GB] - IU4DTV [OA] - IK6ARS [AR] - IU0GCO [AV] - IU0DZA [GE] - IT9JPW [AI] - IS0FEZ [CB] - IW6CAE [LN]

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

Per questo award valgono solo i contatti effettuati in data 9 luglio 2024

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

it9mrm@assoradiomarinai.it



REGIA MARINA

BATTAGLIA NAVALE
DI CAPO SPADA

18-19
LUGLIO

EXCLUSIVE
AWARD

WWW.ASSORADIOMARINA.IT



L'AWARD DELLA BATTAGLIA NAVALE DI CAPO SPADA

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 Capo Spada**" ed in formato grafico, bisogna contattare una delle due stazioni Jolly (IK2MMM per conto di IW8EHK/BN - IT9JAV per conto di IW0DPJ/BC) ed almeno una stazione accreditata del Regia Marina (questa è la lista).

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

Per questo award valgono solo i contatti effettuati in data 18 e 19 luglio 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
Esteri zona 1	€ 76,70
Esteri 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



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 su menzionati.

I Radioamatori che non sono nelle condizioni su 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.