

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

278/2024

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 - Regolamento
10	Italian Navy Contest - SSB - Classifica
13	I disarmo è un grande dolore..
14	Il futuro della componente subacquea della Marina Militare (2025-2050)
24	Con la pelle appesa ad un chiodo - Torpediniera CIRCE - Parte Prima
35	Radiazione e trasmissioni - Test antenne
46	ITS Amerigo Vespucci World Campaign Award 2023-2025
49	Propagazione mese di Agosto
51	Propagazione mese di Settembre
53	Nuova ID Card ARMI
54	QSL Navali
57	Foto storiche
58	La stazione radio di.. IU7FKP - La QSL dei soci: IZ1LHE
60	Commander Plaque
63	Diploma di attestazione ARMI
65	Calendario eventi 2022 - 2023
67	Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale
81	Gadgets
88	Le battaglie navali della Regia Marina
90	Award battaglia navale di Mezzo Agosto
91	Abbonamento Rivista Marittima
93	Grazie...
94	Organizzazione territoriale - Elenco delle sezioni ARMI
95	A bordo con la memoria: storia di marinai di altri tempi
97	Superstizioni marinare: storie e credenze mistiche del mare

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Ci siamo, eccoci al nostro appuntamento con il bollettino. Orami siamo a metà dell'anno e ci accingiamo a trascorrere le nostre ferie estive rilassandoci come meglio si può. Durante questi periodi di caldo tropicale e tassi di umidità eccessiva, per noi isolani terra rossa sahariana e terra lavica di "Idda" (Mongibello o conosciuto come Etna), tra bevande fresche e climatizzatori a palla, di tanto in tanto siamo tra le nostre infuocate radio (che a dir la verità preferiamo accenderle durante la notte estiva, per ripararci dall'eccessivo caldo con temperature veramente estreme)! Durante questi periodi, vediamo che alcuni nostri baldi giovani ARMIGeri sono alle prese con vere e proprie spedizioni tra isole, barche e spiagge mozzafiato, sempre in compagnia della radio. Intanto continuano le attività dedicate al Regia Marina e alle sue battaglie navali. A proposito di questo programma, i colleghi accreditati con bilettera

che erano veramente tanti (circa 140) e che di fatto operavano solo in pochi. A tutti è stata inviata una email dove si richiedeva la loro disponibilità futura nel progetto Regia Marina e le sue battaglie navali. A questa email hanno aderito alcuni dei 140 accreditati e stiamo continuando a controllare se ci sono altre adesioni. Sicuramente abbiamo sfolto molti delle stazioni accreditate (al momento circa 50 unità) che non operavano e detenevano la bilettera da tanto tempo. Aderire ad un progetto e poi non essere più disponibili a questo stesso progetto (indubbiamente per svariati motivi) diventa una lista di persone inutili. Questo pregiudica il valore di tanti altri OM che si prestano con pazienza e senso di responsabilità al progetto e che liberando le bilettere danno modo ad altri OM di essere inseriti ed utilizzarli nelle prossime attività. Molte di queste bilettere pur assegnate non sono mai state in aria e sarebbe un opportunità

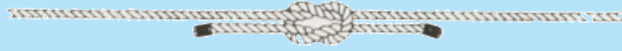


per coloro che vanno a caccia delle bilettere per avanzare di step nei diplomi dedicati al Regia Marina Award. Bene vi lascio alla lettura del bollettino augurandovi a tutti quanti buone ferie estive e dandovi appuntamento alla prima decade di Settembre (a qualche giorno prima dell'Italian Navy Ships). Buona lettura con il nostro bollettino e per chi può buona attività naval.

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 **Giugno** e la metà del mese di **Luglio**, ha offerto una buona 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.



IT9APJ/mm: Michele Di Bono (MI-523) è il capitano della nave gasoniera **LPG/C VAROLI PIAZZA** (nominativo 9HA5934) battente bandiera maltese. Michele è un nostro socio ARMI da tanto tempo ed è iscritto alla sezione ARI di Trapani. E' operativo da bordo durante gli orari che gli permettono di stare in radio, ed opera prncialmente nei modi digitali (FT8). Giorno 29 giugno ha cercato di fare uno skeed in QRP con IW9FRA (MI-236) da Trapani. Michele ha comunicato via whatsapp che ha sentito IW9FRA ma non si è agganciato per la conclusione del contatto con l'RR73. Ecco cosa scrivono i colleghi sul blog di ARI Trapani: *ieri sera verso le 23:30 sulla chat della Sezione ARI di Trapani - Nunzio Nasi - scrive Michele Di Bono IT9APJ per una prova di collegamento in FT8 dal locatore FL36 dove si trova in navigazione. Ci mettiamo a 14.074 e io inizio a chiamare CQ ma nulla, cerco una frequenza più libera e passo da 20W a 40W, ed ecco che IT9APJ/MM riceve il mio segnale...a -19dB ma mi riceve! Io non riesco invece a ricevere la sua emissione in QRP. Sono esattamente 7915 Km di distanza e considerando la sua antenna non posso che essere felice di questa prova random sked! Mie condizioni di lavoro: FT-2000 40W + Longwire lunga 30m in location condominiale.*

Attualmente la nave (3/07/2024) ha attraversato il canale di Panama e si trova in navigazione nel Pacifico. Per chi ha la fortuna di collegare Michele, può inviare la QSL via diretta al suo indirizzo oppure via bureau. Ad ogni modo lui scambia anche via LOTW.

ZL1IST/mm: Ingrid Schnabl insieme a suo marito e a sua figlia, vivono a bordo della loro barca a vela **S/Y STRAVANZA** e attualmente stanno navigando nell'Oceano Atlantico (si trovano al largo delle isole Azorre). Ingrid è austriaca ma ha ottenuto la licenza HAM mentre viveva in Nuova Zelanda per 9 mesi. Stava facendo una circumnavigazione con la sua prima barca a vela (Sy IDEMO) e si sono fermati in Nuova Zelanda per una sosta tecnica e per mandare a scuola sua figlia di oltre 5 anni. Lì è entrata in contatto con gli OM locali e così è diventata un HAM. Potete ascoltarla in 20 metri (14290 MHz in fonia). Al momento non scambia QSL.



CT1EIZ/mm Duarte Tello, vive praticamente ogni giorno a bordo della sua imbarcazione a motore **M/y ARISA 19** costruita nel 1982 per la Guardia Costiera. Si tratta di un'imbarcazione di 20 metri, che è stata adattata a imbarcazione da diporto. Ha 2 grandi motori Detroit Diesel, ciascuno con 650 CV. A bordo ci sono 5 cabine, 4 bagni e 2 soggiorni. La barca è ormeggiata nel porto turistico di Benalmadena (Malaga). Duarte opera prevalentemente in fonia e lo trovate spesso in 20 metri e in 17 metri. Al momento non scambia QSL.



PE1OAD/mm: Michel Haver è il comandante della nave cargo **M/v Sampogracht** (nominativo internazionale PHDL) battente bandiera olandese. Mi-

chel è molto attivo in radio e lo si ascolta in fonia sui 20 o 15 metri. La nave attualmente (4 luglio 2024) si trova nel porto di Rauma (Finlandia). Scambia la QSL solo via bureau oppure diretta (No eQSL). Il suo indirizzo: Michel Haver - Gladiolenlaan 37, 1764HZ Breezand. Netherlands



EA4EDB/mm: Alexis Papageorgiou si trova a bordo della sua barca a vela alla fonda a Lihadonissia "le Bahamas greche" (North Ovest dell' Isola di Evia). Eubèa o Èvia, chiamata dai veneziani Negroponte, è un'isola della Grecia, situata nel mar Egeo, adiacente a parte della costa sud-orientale della penisola, con capoluogo Calcide, dove l'isola dista dalla terraferma solo 40 m. Alexis opera preferibilmente in fonia e lo trovate in radio sui 20 metri o in 15 metri. Scambia QSL via eQSL oppure se preferite via bureau.



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 15 Giugno 2024 al 10 Luglio 2024), ecco di seguito i nominativi: YO4RYU - DP0POL - VK6JJJ - F6ITS - HA3YE - AA7JV - EA7JRS - DF0MF - SP2MWZ - 4X5VS - EA4EDB - OH2UDS - 7Z1VD - M0DHS - **IT9APJ** - SP2WDH - G0VJV - SP2RG - **CT1EIZ** - 4S7JL - VE0JS - LB4PJ - **ZL1IST** - **PE1OAD** - JE3NJZ - LA5ZO - SQ2EEN -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2024 - REGOLAMENTO
di Alberto Mattei, IT9MRM

**ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI**
www.assoradiomarinai.it

CERTIFICATE

Issued to:
SAMPLE
for having worked from 13 to 22 september 2024 to the
Italian Navy Ship Radio Stations.

Award Manager
Alberto Mattei, IT9MRM

129 **POINTS** **CATEGORY** **QSOs** **S.E.S.**
252 **SSB** **42** **7**

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

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 13 settembre 2024 (00:00 UTC) e si concluderà il 22 settembre 2024 (24.00 UTC).

STAZIONI

Saranno attive le stazioni con nominativi speciali in rappresentanza delle Stazioni Radio Navali della Marina Militare (vedasi elenco riportato sul sito <http://www.assoradiomarinai.it>);

MODI

Sono consentiti i seguenti modi :
MORSE – FONIA – DIGITALE (RTTY-PSK-FT8/FT4)

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO

QSOs (HRD) con le stazioni speciali valgono:

- CW: 10 punti;
- SSB: 6 punti;
- PSK/RTTY: 4 punti
- FT8/FT4: 2 punti

N.B.: Il collegamento con la stazione speciale nella stessa giornata può essere fatto in tutti i modi consentiti dal regolamento, ed in tutte le bande previste (farà fede il wall di HAMAWARD).

PUNTI DIPLOMA

Per ottenere il diploma è necessario un minimo di **100** punti.

A tutti sarà rilasciato un attestato di partecipazione (diverso dal NAVY AWARD) in formato grafico (PDF o jpg) scaricabile dalla piattaforma HAMAWARD al termine della gara.

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue:

CW / DIGI : CQ CQ DE II9IABJ AWARD IT NAVY SHIP RADIO STATIONS K

SSB : CQ CQ da II9IABJ – CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI RADIO NAVALI DELLA MARINA MILITARE ITALIANA – .

RAPPORTI E NUMERI

La stazione radio navale passerà il rapporto RST (seguito dal numero di iscrizione MI#).

CATEGORIE

Sono previste SEI categorie:

"DIGIT1" (PSK-RTTY)

"DIGIT2" (FT8/FT4)

"PHONE" (SSB)

"MORSE" (CW)

"MIXED" (solo CW-SSB)

"MIX GENERALE" (CW-SSB-PSK-RTTY-FT8-FT4)

PREMI

Saranno premiati con un **NAVY AWARD** solo i primi TRE classificati di ogni categoria.

RICHIESTE

Potranno richiedere tutti il NAVY AWARD:

- in cartoncino formato A4 a colori, contributo spese € 10,00
 - in pergamena formato A4 a colori, contributo spese € 15,00
 - placca in legno formato 20x26 cm, contributo spese € 40,00
- 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" 4023601045297900 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

LOGS

Non sono accettati log in quanto la classifica è gestita dalla piattaforma HAMAWARD e genera automaticamente il punteggio e la classifica.



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

PROGRAM LOG BY
OH1MIE

oh1mie@oh1aj.fi
www.oh1aj.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.

Nº1 IN THE NAVAL CONTEST

ITALIAN NAVY CONTEST - SSB - CLASSIFICA

di Alberto Mattei, IT9MRM

Il contest navale ARMI (Italian Navy Contest), dopo quello di gennaio dedicato alla modalità CW dove non c'è stata nessuna partecipazione, questo dedicato alla fonia, invece ha visto una buona attività, rispetto ai due anni addietro l'incremento della partecipazione è abbastanza evidente. Siamo passati da 6 partecipanti del 2022 ai 13 del 2023 e ben 26 di quest'anno. Il contest ARMI era da molti anni che non era andato in aria, eravamo fermi da molti anni e a dir la verità l'ultima volta che era stato fatto, la partecipazione era totalmente scesa a pochi unità, così da decidere di cancellarlo dal calendario. La nuova distribuzione dei modi (CW/SSB/FT8) durante tutto l'arco dell'anno, ci ha portati a suddividere il contest in tre step distinti e separati. Cosa vuol dire? Che ogni contest ha una sua classifica ed un vincitore a sè!! Purtroppo devo dire che la scarsa partecipazione dei modi CW che dovrebbero essere un "gioiello" nel nostro sodalizio non vede la partecipazione degli "Old Timers", quelli che, per intenderci, sono marconisti professionisti!! Dovrebbero dare l'imput e l'esempio ai più giovani, ma sono quelli che latitano più degli altri!! Ad ogni modo ritorniamo a quello in fonia, che a dir il vero ha un suo seguito e continua a crescere. L'appuntamento per il prossimo ed ultimo step dell'Italian Navy Contest è a Ottobre con il contest digitale in FT8. Di seguito la classifica finale del ITALIAN NAVY CONTEST - SSB:

ITALIAN NAVY CONTEST 2024 - SSB									
#	NOMINATIVO - NOME E COGNOME - MI	QSO	DUPE	NAVAL x 10	NAVAL x 5	INDIP. x 1	PUNTI	MULTI	TOTALE PUNTEGGIO
1	IT9HRL - Rosario Romano - MI1622	94	0	52	0	42	562	41	23042
	IQ9AAD - ERA Castronovo di S. - MI1797	94	0	52	0	42	562	41	23042
	IQ9AAM - ARMI Distretto Palermo - MI1840	94	0	52	0	42	562	41	23042
2	IU6IBX - Gianni Arcieri - MI1588	64	0	38	0	26	406	22	8932
3	IW0HIQ - David Franco - MI1327	63	0	31	0	32	342	26	8892
4	IZ0VXX - Massimo Plocco - MI1878	48	0	27	0	21	291	27	7857
5	IT9ECY - Nicolino Parrino - MI1921	42	0	31	0	11	321	22	7062
6	IS0HMZ - Luca Mura - MI1519	33	0	27	0	6	276	23	6348
7	IZ7XWO - Ferdinando Pisano - MI1234	31	1	30	0	0	300	17	5100
8	IU4DTV - Massimo Pecoraro - MI1935	34	0	25	0	9	259	18	4662
9	IZ1QNX - Lucio Figliolia - MI514	36	0	23	1	12	247	17	4199
10	IT9PPX - Giovanni Patanè - MI121	24	0	24	0	0	240	16	3840
11	IZ6ASI - Marco Mandolini - MI355	20	0	19	0	1	191	14	2674
12	IT9MRM - Alberto Mattei - MI01	18	0	13	0	5	135	13	1755
13	IT9ETC - Danilo Contino - MI1699	14	0	14	0	0	140	11	1540
14	IZ6FHZ - Rosvelo D'Annibale - MI160	16	0	16	0	0	160	9	1440
15	IT9DWF - Domenico Radazzo - MI1094	11	0	10	0	1	111	10	1110
	IT9GND - Giuseppe Corsali - MI1835	11	0	10	0	1	111	10	1110
16	IT9IRH - Salvatore Naimo	11	0	10	0	0	110	10	1100
17	IT9CVX - Rosario Pulvirenti - MI1150	10	0	10	0	0	100	10	1000
18	IT9CLY - Francesco P. Schifano - MI844	25	0	8	0	17	97	8	776
19	IQ9AAQ - ARMI Distretto Ragusa - MI1850	10	0	10	0	0	100	7	700
20	IK5AEQ - Luca Vanni - MI1574	9	0	8	0	1	81	8	648
21	IT9IFV - Salvo Panebianco - MI1714	8	0	8	0	0	80	7	560
22	OK1ANN - Vladimìr Konvalinka	7	0	7	0	0	70	7	490
23	IW9BJP - Antonio Lombardo - MI1716	8	0	8	0	0	80	6	480
24	IW0BTN - Gianni Messoro - MI251	6	0	6	0	0	60	6	360
	IZ0EUX - Mirco Salvatore - MI865	6	0	6	0	0	60	6	360
25	IU1LPW - Gio Batta Rollero - MI1483	6	0	6	0	0	60	5	300



VINCITORE 2024:
IT9HRL/IQ9AAD/IQ9AAM



Associazione Radioamatori Marinai Italiani

www.assoradiomarinai.it

ITALIAN NAVY CONTEST 2024

Si certifica la stazione

IT9HRL

per aver partecipato alla gara in fonia, attenendosi a tutte le disposizioni impartite nel regolamento. Il presente certificato attesta altresì il corretto svolgimento della gara e la posizione in classifica dell'operatore della stazione di radioamatore.



*Posizione in classifica: 1
Certificato numero : 0001
Data: Luglio 06, 2024*



Alberto Mattei, IT9MRM
Award Manager

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



IL DISARMO E' UN GRANDE DOLORE.....

di Nunzio Giancarlo Bianco tratto da Facebook



Finalmente giungeva quel periodo di nave ai lavori, per chi era giovane si pensava che finalmente ci si riposava, ma non era così.

Tutto l'equipaggio si armava di picchetto e si scrostava l'unità da quelle bolle di ruggine, c'era chi nei locali macchine si faceva la grande manutenzione dei sistemi di propulsione.

Non esistevano categorie di turno, tutti ma proprio tutti eravamo impegnati nelle lavorazioni per rendere lo scafo nel suo massimo splendore.

Parlo di quegli anni dove era tutto manuale, alla fine ti rendevi conto che pennello e pittura diventava carriera sicura, era il motto di uso comune dei marinai.

Ma nel fiore degli anni non ci demoralizzavamo, anzi era il pretesto di tirare fuori quelle caratteristiche che ci rendeva chi cantante, chi fischiava i motivi più svariati.

La nave vedeva intorno a sé un equipaggio che si prendeva cura del suo scafo, tanti ragazzi armeggiare con attrezzi che non erano di uso comune.

Tra antiruggine e pittura grigio militare ti rendevi conto che rendevi il tuo acciaio davvero spettacolare, toglievi di dosso i suoi anni per mare.

Lo stesso quei corridoi interni dipinti di bianco avorio, oppure di blu il calpestio di tutti i locali interni ed esterni.

Davamo anche tanto lavoro agli operai dell'arsenale, alle ditte che avevano a bordo sistemi impiegati, non volendo diventava un ripasso per chiunque nelle proprie mansioni.

Il tutto ci rendeva molto più legati con la propria nave, bestemmiavi perché a volte il lavoro era davvero duro, ma quando poi l'unità entrava in acqua ti rendevi conto che avevi fatto un buon lavoro.

Questo insieme di operazioni le rammenti in quei

momenti quando l'unità finisce la sua vita lavorativa e viene posta in disarmo.

Ne rammenti di quanto sacrificio avevi riposto in lei, quanta dedizione per quell'acciaio che tu hai dato per una vita intera, ti rendevi conto che essa era diventata un tutt'uno con te.

A quell'ultimo ammaina bandiera il tuo viso viene solcato da lacrime di dolore, una parte della tua vita va via con essa.

Col mio pensare sempre che quel vascello ha un'anima, che si anima nei miei pensieri, la immagino che anch'ella sia triste per il suo fine vita. Essa ha portato con sé migliaia di ragazzi, i loro sentimenti, i loro pensieri custodendo con amore il tutto di tutti.

Sarà forse assurdo per qualcuno che legge questo mio pensiero, ma sono sicuro che ogni marinaio prova le stesse sensazioni che ho provato io.

Ogni nave è stata scuola di vita, grande o piccola essa ha rappresentato una comunità, ogni equipaggio ha riposto in sé tutto il nostro lavoro, la fierezza di tanti giovani ragazzi.

Certo fra noi qualche furbo ci è stato, ma alla fine volente o nolente anche lui ha dato il suo contributo, l'onestà è uno di quei valori che noi militari ci teniamo tanto.

Quando a bordo c'erano i ragazzi di leva, anche se il periodo è stato breve, ognuno di loro ha amato quell'acciaio, e quando si congedava andava via commosso.

Questa è la dimostrazione che la Marina Militare è una grande famiglia che accoglie coloro che amano quella professione, anche per coloro che sono stati per un periodo breve.

A bordo è fondamentale la funzione, il lavoro di tutti, dal giovane marinaio sino al Comandante, ognuno nella propria funzione è vitale per l'unità.

IL FUTURO DELLA COMPONENTE SUBACQUEA DELLA MARINA MILITARE (2025-2050)

di Luca Peruzzi tratto da www.analisdifesa.it



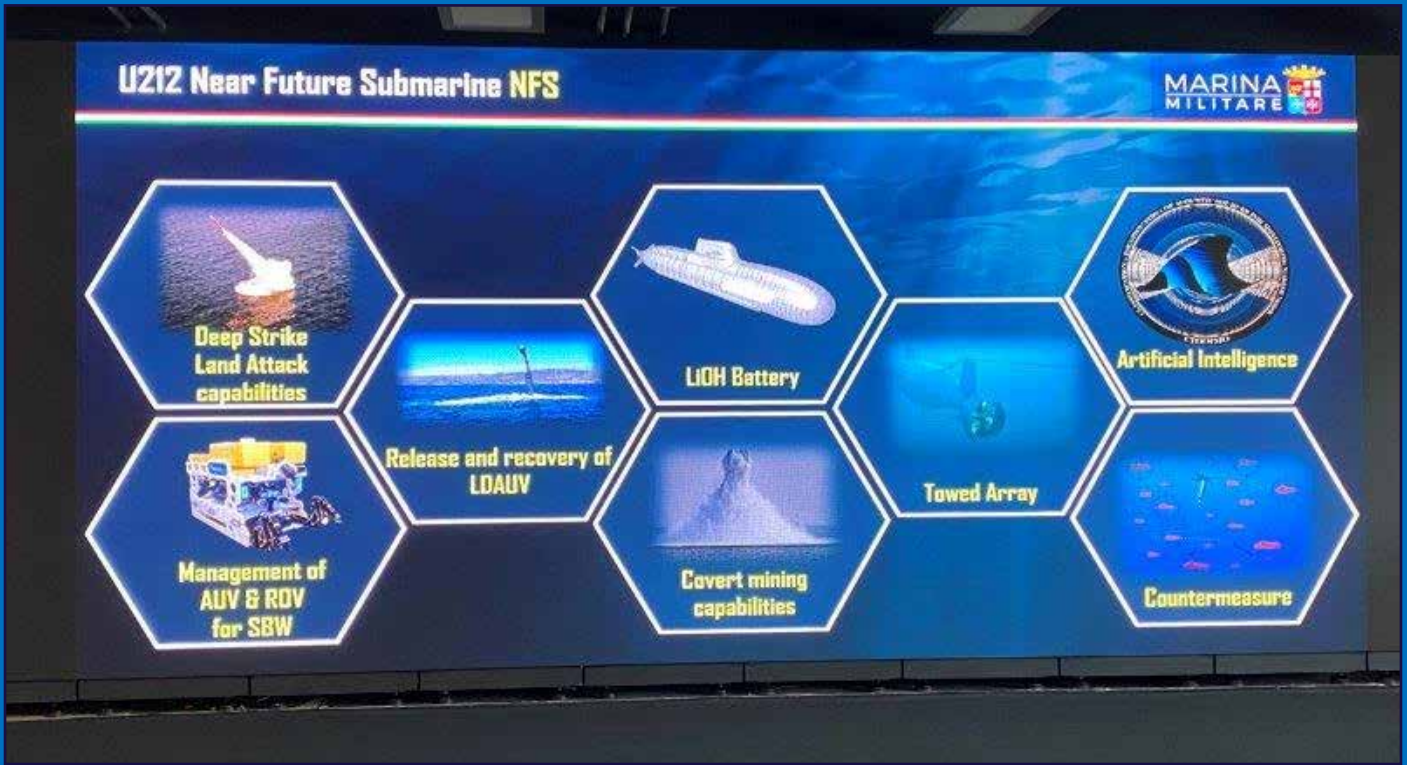
In occasione dell'evento Combined Naval Event (CNE) 2024, importante conferenza-mostra sul settore navale che si tiene ormai annualmente in Gran Bretagna (Farnborough) nel mese di maggio, e quest'anno particolarmente focalizzata sull'underwater, la Marina Militare ha fornito ulteriori dettagli sui futuri piani della propria componente subacquea.

Durante la seconda giornata della CNE 2024, nell'ambito della presentazione **"La prospettiva della Marina Militare per i prossimi (programmi) di piattaforme subacquee"**, il Comandante Stefano Oliva, dell'Ufficio Ricerca e Sviluppo Sottomarini dello Stato Maggiore Marina Militare, ha fornito agli addetti ai lavori dettagli sulle principali linee di sviluppo futuro della componente sottomarina, con l'obiettivo di passare da 8 a 10 unità entro il 2036, con una flotta comprendente piattaforme migliorate U212A, di nuova produzione U212 NFS (Near Future Submarine) e di nuovo sviluppo U212 NFS EVO (Evolution) in attesa dell'avvio della costruzione della nuova generazione di battelli o NGS (New Generation Submarine) dopo il 2040. La Marina Militare ha inoltre avviato il percorso per lo sviluppo di un veicolo sottomarino

autonomo di grande dislocamento (LDAUV).

"Viviamo in un'epoca in cui i veicoli autonomi sono sempre più utilizzati sott'acqua", ha sottolineato Oliva nella sua introduzione aggiungendo che "la copertura offerta dalla colonna d'acqua (alle piattaforme con equipaggio) sta diventando sempre meno efficace a causa del crescente sviluppo tecnologico subacqueo."

"Tuttavia, come sommergibilisti dobbiamo sfruttare la presenza umana a bordo in quanto quest'ultima non può essere sostituita dall'intelligenza artificiale, almeno nel prossimo futuro. Dobbiamo quindi porre l'enfasi sull'autonomia, persistenza ed occultamento, mantenendo la nostra componente di piattaforme con equipaggio all'avanguardia tecnologica senza dimenticare l'importanza dell'equipaggio", ha spiegato il rappresentante della Marina Militare, che ha servito a bordo e comandato i battelli U212A, prima di entrare nell'ufficio Ricerca e Sviluppo (R&D) Sottomarini presso lo Stato Maggiore della Marina.



Attualmente la componente dei sottomarini MM è come noto composta da otto piattaforme: quattro battelli della classe Sauro e quattro della classe U212A, ciascuno suddiviso in due lotti: Sauro serie III e IV (due battelli ciascuno) e U212A primo e secondo lotto (due battelli ciascuno). Nell'ambito del programma di sviluppo, costruzione e messa in servizio dei sottomarini AIP U212 NFS (Near Future Submarine), gestito da OCCAR per conto della Direzione degli Armamenti Navali del Ministero della Difesa, Fincantieri, in qualità di capocommessa e design authority, fornirà quattro nuovi battelli, di cui due già in costruzione, il terzo inizierà presto i lavori mentre il quarto sarà contrattualizzato a breve.

prevediamo la necessità di aumentare il numero dei sottomarini da otto a dieci, di cui due classe Sauro sottoposti a un prolungamento della vita operativa (PVO), quattro U212A di cui due (1° lotto) sottoposti a un ammodernamento di mezza vita (AMV, Ammodernamento di Mezza Vita) e i quattro U212 NFS (Near Future Submarines) che sono attualmente in fase di acquisizione e costruzione", ha spiegato il rappresentante della MM.

"Nel frattempo, abbiamo iniziato a finanziare le attività di ricerca e sviluppo per un progetto di nuova piattaforma che abbiamo chiamato Next Generation Submarine (NGS), che prevediamo di iniziare a costruire dopo il 2040", ha proseguito il Comandante Oliva.

"Secondo gli attuali studi ed analisi effettuate,



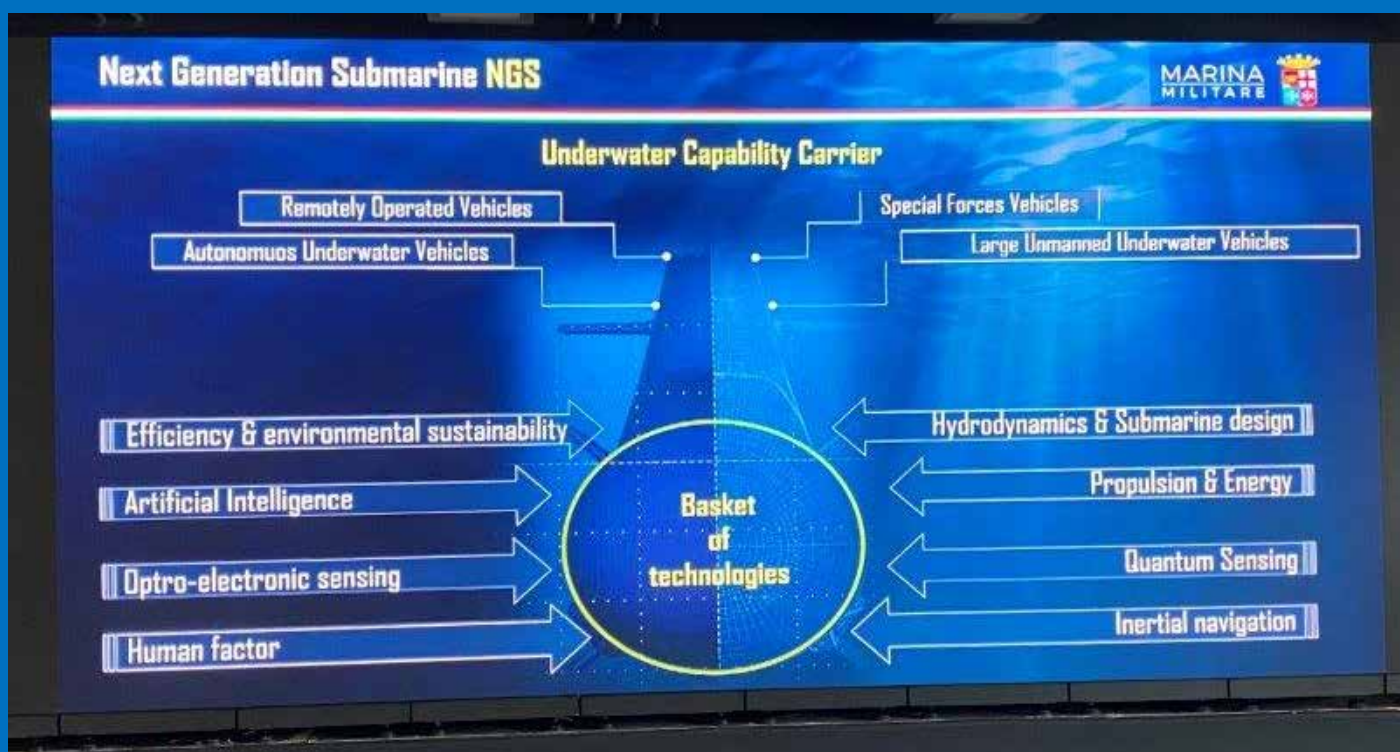
Lo scorso dicembre, presso il Comando Flottiglia Sommergibili si è tenuto un workshop sul progetto NGS, dedicato all'attività di ricerca e di sviluppo di tecnologie innovative che hanno il potenziale di determinare, secondo quanto dichiarato dalla Marina Militare in un comunicato sull'evento, un cambio di paradigma nella progettazione e costruzione di sottomarini. Il progetto NGS, nato dalla vision della Marina "Future Combat Naval System 20235", mira sempre secondo quanto dichiarato dalla MM, a ricercare un vero e proprio salto tecnologico per le unità subacquee che, con traguardo al 2050, affiancheranno e sostituiranno sia le unità U212A in linea, sia i sottomarini U212 NFS al momento in costruzione.

La Marina sta lavorando anche ad importanti sviluppi delle capacità dell'NFS U212 focalizzati principalmente sull'introduzione di capacità missilistiche deep strike, veicoli unmanned, minamento occulto, batterie al litio, nuove contromisure per i siluri e sonar a cortina trainata,

oltre a soluzioni di intelligenza artificiale (AI) applicate a diversi compiti.

"Per sostituire i due sommergibili Sauro e garantire la continuità produttiva tra il 2031 e il 2036, prevediamo di avviare lo sviluppo e la costruzione di due ulteriori battelli che abbiamo (attualmente) identificato come NFS EVO come ponte tra la famiglia U212 NFS e il progetto NGS" si legge nel documento.

La Marina Militare considera il progetto della piattaforma U212 NFS EVO come un sottomarino nazionale a pieno titolo con progettazione e costruzione dello scafo, caratterizzato da "una piattaforma più grande (dell'NFS) con un dislocamento di oltre 2.000 tonnellate che incorporerà le prime tecnologie derivanti dagli studi di ricerca e sviluppo e dai test sul progetto NGS che coinvolge università e centri di ricerca centri oltre all'industria".



Evidenziando i principali progetti finora tratteggiati, il workshop che si è tenuto lo scorso dicembre a Taranto ha rappresentato, secondo quanto dichiarato dalla MM, un momento di confronto sul progetto NGS che, con la supervisione della Direzione degli Armamenti Navali del Segretariato Generale delle Difesa, ha permesso a Fincantieri, esecutrice dell'impresa, di presentare le risultanze della prima fase del progetto dedicata allo scouting delle tecnologie innovative più promettenti. L'evento ha visto la partecipazione di ufficiali ingegneri sommergibilisti della Marina, coinvolti nella progettazione di sottomarini, di rappresentanti di Fincantieri, in particolare dell'Ufficio Progetti Sommergibili, e di un'ampia rappresentanza di realtà accademiche nazionali di eccellenza (ISME, POLIMilano, POLITorino, UNIGenova,

POLIBari, UNIFirenze, UNICassino, UniSalento, UniCalabria, UniPisa, UNIMarche, UNIBologna, UNIRoma, UNITrieste, UNINapoli, UNIPalermo, CNR, UNIPadova) distribuite su tutto il territorio nazionale.



Secondo la presentazione fornita in occasione della CNE 2024, tra il completamento del programma U212 NFS EVO e l'inizio della produzione delle piattaforme NGS, la Marina Militare prevede di sottoporre il secondo lotto di U212A (due battelli) al programma MLU che potrebbe includere anche sviluppi in corso per le piattaforme U212 NFS.

"Abbiamo anche avviato il percorso per sviluppare

un veicolo sottomarino autonomo di grande dislocamento (LDAUV), avendo stanziato un budget per lo sviluppo di un concept", ha sottolineato il comandante Oliva segnalando l'obiettivo di sviluppare una flotta mista di piattaforme e veicoli con e senza equipaggio, compresi sistemi a pilotaggio remoto o ROV (Remotely Operated Vehicle) e veicoli autonomi senza equipaggio (AUV).

I programmi R&D e di produzione attuali e futuri

Il rappresentante della MM ha fornito anche i primi dettagli sui previsti ammodernamenti attuali e futuri, nonché sui nuovi programmi di costruzione e sugli sviluppi tecnologici.

"La Marina Militare ha ancora in servizio quattro sommergibili della classe Sauro, di cui gli ultimi due consegnati nel 1994 e nel 1995. A causa della necessità di mantenerli in servizio fino al completamento del programma di consegna dell'U212 NFS, è stato lanciato un programma di prolungamento della vita operativa (PVO)."

E' previsto un periodo di attività in bacino per il mantenimento in servizio della piattaforma e l'ammodernamento del sistema di combattimento per il primo battello. Verrà affrontato il problema delle obsolescenze ed installati nuovi equipaggiamenti e

sistemi d'arma. Verrà Integrato il siluro pesante Black Shark Advanced (HWT) di Leonardo dentro i tubi di lancio esistenti in una versione "swim-out", senza fornire ulteriori dettagli.



"Gli U212A 1st Batch, Todaro e Sciré sono stati consegnati nel 2006 e nel 2007. Poiché questi battelli si stanno avvicinando ai 20 anni di vita operativa, abbiamo programmato un aggiornamento di metà vita con l'obiettivo di potenziarne le capacità, risolvere i problemi di obsolescenza e standardizzare la catena logistica quanto più possibile, grazie all'espansione delle comunanze tra le piattaforme della componente U212."

Nel dettaglio, il sistema di gestione del combattimento sarà lo stesso dell'U212 NFS, mentre la suite periscopica verrà aggiornata con l'introduzione di un mast optronico in sostituzione del periscopio di sorveglianza penetrante. Anche la suite sonar sarà migliorata insieme all'adozione del siluro pesante Black Shark Advanced che già arma i battelli U212 del 2° lotto. Il programma MLU includerà anche le nuove contromisure anti-siluro e una nuova antenna SATCOM. Sulla base dell'esperienza operativa, verranno anche

introdotte antenne GNSS/GPS anti-jamming sui periscopi.

Il programma NFS U212 fornirà quattro nuovi battelli oltre al supporto in servizio, logistico e ad un nuovo centro di addestramento. Oltre a disporre di un sistema di gestione della piattaforma di Fincantieri, di un sistema di combattimento incentrato sul CMS di Leonardo e di una suite di sensori forniti principalmente da aziende nazionali, la Marina Militare sta lavorando per migliorare ulteriormente le capacità di questi battelli per soddisfare le esigenze presenti e future.

"Lanceremo uno studio di fattibilità per integrare le capacità missilistiche di attacco in profondità. Il nostro obiettivo è integrare meccanicamente ed elettricamente i sistemi d'arma missilistici già presenti sul mercato adattandoli per l'impiego dai tubi lanciasiluri dei battelli NFS", ha affermato Oliva senza fornire ulteriori dettagli.



“La Marina ha anche incaricato la design authority dell’U212 NFS (Fincantieri) di studiare l’integrazione di veicoli senza pilota, compresi sia i ROV (remotely operated vehicle) che i veicoli subacquei autonomi (AUV), sia per le imbarcazioni in servizio U212A che quelli di nuova produzione U212 NFS. Stiamo lavorando per introdurre la capacità di trasporto ed impiego di veicoli subacquei sia piccoli che grandi”.

Rispondendo alle domande degli addetti ai lavori, il Comandante Oliva ha spiegato che i veicoli più piccoli saranno impiegati dai tubi lanciasiluri mentre quelli più grandi saranno trasportati e gestiti attraverso un apposito shelter posizionato dietro la falsatorre.

“L’U212 NFS sarà anche in grado di effettuare attività di minamento occulto e riceverà nuove contromisure anti-siluro. Mentre stiamo ancora selezionando la migliore cortina trainata per i

nuovi sottomarini NFS (oltre alla nuova suite sonar già contrattualizzata), la Marina Militare italiana sta lanciando un nuovo progetto con aziende e università nazionali focalizzato su una cortina trainata in fibra ottica.”

Per quanto riguarda le batterie agli ioni di litio, lo sviluppo in corso dal 2010 con un consorzio nazionale “è ‘on time’ e si prevede che la Critical Design Review (CDR) si concluderà entro la fine dell’anno. Successivamente sarà avviata la fase di industrializzazione dei componenti e la realizzazione del mock-up del locale batterie con i sistemi ausiliari e le strutture per i test. Infine, la Marina Militare ha avviato un progetto che mira a sviluppare algoritmi e software basati sull’intelligenza artificiale per la classificazione acustica, l’imaging periscopica e l’analisi del movimento dei bersagli.



“Con il nuovo progetto U212 NFS EVO, puntiamo ad estendere le capacità NFS integrando nuove tecnologie. Nello specifico, il nostro obiettivo è progettare un nuovo sistema di lancio di armi per consentire una maggiore flessibilità nell’integrazione ed impiego di sistemi d’arma e altre capacità come i veicoli senza pilota. Cerchiamo un sistema multiuso che possa accogliere siluri, missili, mine e veicoli. Stiamo anche esplorando nuove tecnologie e soluzioni optroniche, incluso un sensore di sorveglianza con albero non rotante dotato di camera a 360°”, ha spiegato l’ufficiale.

La Marina Militare ha avviato un nuovo progetto volto alla riduzione della segnatura acustica

attraverso l’utilizzo di rivestimenti a base di metamateriali. Non sono stati rilasciati ulteriori dettagli, ma l’esigenza di ridurre significativamente la segnatura acustica potrebbe indicare una nuova forma di scafo per la futura piattaforma NFS EVO, che si baserà, come già spiegato, su un progetto nazionale.

“Data la complessità della tecnologia integrata in un sottomarino, è importante avviare subito le attività di ricerca e sviluppo per essere pronti ad uno scenario in evoluzione. Per far fronte a queste esigenze, la Marina Militare ha lanciato il progetto NGS, che al momento è ancora in fase di scouting di tecnologie emergenti e promettenti.”

Un più ampio utilizzo dell'intelligenza artificiale, nuovi sensori optronici, forme innovative e ridotta segnatura acustica attraverso metamateriali, rete di comunicazione subacquea e sistema di posizionamento inerziale di nuova generazione, sono tutte sfide tecnologiche che la MM intende affrontare ed integrare insieme. Per quanto

riguarda un driver chiave del futuro, quello delle comunicazioni sottomarine, sono stati lanciati diversi progetti per impiegare le nuove tecnologie. In particolare sono in studio tre soluzioni: la prima è una comunicazione ottica subacquea protetta tramite scambio di chiavi quantistiche.



La seconda è un nuovo tipo di antenna a radiofrequenza per la comunicazione elettromagnetica subacquea. E infine, l'uso di metamateriali per lo sviluppo di un nuovo tipo di lenti acustiche per migliorare le prestazioni dell'idrofono". La Marina Militare si sta concentrando anche sulla ricerca di nuovi sistemi di propulsione da introdurre sulla piattaforma NGS.

La proposta di espandere la componente subacquea è stata sottoposta in passato senza effetti, ma le crescenti minacce poste alle infrastrutture sottomarine critiche e alle linee di comunicazione marittime e la necessità di proteggere gli interessi nazionali sono elementi chiave per finanziare un rafforzamento a lungo termine della medesima.

A sostenerlo è l'ecosistema del Polo Nazionale della dimensione Subacquea (PNS), che comprende enti governativi, grandi industrie e PMI, start-up, università e centri di ricerca, e recentemente varato dopo l'inaugurazione avvenuta lo scorso dicembre presso il complesso della Marina Militare di San Bartolomeo a La Spezia che come noto ospita anche il Centro di Supporto e Sperimentazione Navale (CSSN) e il Centro NATO per la ricerca e la

sperimentazione marittima (CMRE) e che è stato proposto dalla Marina Militare per ospitare il Centro di Eccellenza della NATO (CoE) nel settore della subacquea.



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





CAMPAGNA PER
AUTOFINANZIAMENTO
2024

SOSTtienici
con un solo euro!



*il tuo contributo
è importante!*



PLAY
WITH US

ITALY



Regia Marina

award

NEVER ENDS

OUR PERMANENT AWARD

MORE 100 ACCREDITATE STATIONS

MORE 40 AWARDS

THREE STEPS

TOTAL FREE

EASY!

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI

WWW.ASSORADICOMARINAI.IT

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

Torpediniera CIRCE

Parte Prima



Torpediniera della classe Spica tipo Alcione (dislocamento standard di 670 tonnellate, in carico normale 975 tonnellate, a pieno carico 1050 tonnellate).

All'inizio della guerra fu attiva nei mari della Sicilia e nel Tirreno meridionale, per scorta a navi mercantili e vigilanza e caccia antisommergibili; dal 1941 in poi fu invece impiegata soprattutto nella scorta ai convogli tra l'Italia ed il Nordafrica. Svolse in tutto 79 missioni di scorta, nonché missioni di altra natura (caccia antisommergibile, posa mine etc.), percorrendo complessivamente oltre 49.000 miglia.

All'interno della Regia Marina, e forse anche tra tutte le Marine dell'Asse, la Circe fu "primatista" nella lotta antisommergibili: partecipò infatti alla distruzione di ben quattro unità subacquee britanniche (Union, Grampus, Tempest, P 38), ed in tre casi su quattro (Union, Tempest e P 38) fu la diretta autrice dell'affondamento.

Breve e parziale cronologia.

29 settembre 1937

Impostazione nei cantieri Ansaldo di Sestri Ponente.

29 giugno 1938

Varo nei cantieri Ansaldo di Sestri Ponente.

4 ottobre 1938

Entrata in servizio. Assegnata alla XIII Squadriglia Torpediniere, alle dipendenze della Divisione Scuola Comando di Augusta. Tra i suoi primi comandanti vi è il tenente di vascello Ener Bettica, futura Medaglia d'Oro al Valor Militare.



Il varo della Circe (g.c. Aldo Cavallini via www.naviearmatori.net)

10 giugno 1940

All'entrata in guerra dell'Italia, la Circe forma, insieme alle gemelle Calipso, Calliope e Clio, la XIII Squadriglia Torpediniere (facente parte della 1a Flottiglia Torpediniere), di base a Messina.

6 giugno-10 luglio 1940

La Circe, insieme alle gemelle Pallade, Calliope, Clio, Alcione, Airone, Ariel ed Aretusa, partecipa alla posa di quattro sbarramenti di 50 mine ciascuno, nelle acque tra Marsala e Capo Granitola.

14 giugno 1940

La Circe e le gemelle Polluce, Calliope e Clio (tutte unità della 1a Flottiglia Torpediniere) effettuano un rastrello antisommergibile al largo di Siracusa. Alle 4.10, mentre le navi stanno rientrando in porto, la Polluce viene mancata da un siluro; probabilmente lo ha lanciato il sommergibile britannico Grampus.

16 giugno 1940

Alle 18.30 Circe (comandante e caposquadriglia, capitano di fregata Aldo Rossi, che è anche capoflottiglia della 1a Flottiglia Torpediniere), Polluce, Calliope e Clio salpano da Siracusa per un nuovo rastrello antisommergibile. Mezz'ora dopo, le torpediniere s'irradiano in rastrello di ricerca; già alle 19.02, a tre miglia per 087° da Siracusa, le vedette della Circe avvistano una torretta di sommergibile a 3-4 km di distanza (altra fonte parla invece di un periscopio a 55 metri a sinistra), pertanto il comandante Rossi ordina d'invertire la rotta (virando cioè a sinistra, e risalendo la scia della squadriglia) ed apre il fuoco con cannoni e mitragliere, sparando 10 colpi con i pezzi da 100 mm e 336 colpi con le mitragliere da 20 mm; poi, alle 19.04, inizia a lanciare bombe di profondità. Dopo mezzo minuto, il sottotenente di vascello Cruciani avvista il guizzo di un siluro affiorante sulla sinistra, e subito dopo anche il guardiamarina Lambelet avvisa la scia: sono siluri lanciati contro la Polluce da un sommergibile immerso. Il comandante Rossi la fa rilevare alla bussola, ed intanto accosta per mettervi la prora sopra; per suo ordine, Cruciani fa il punto

nave. Seguendo il rilevamento indicato, la Circe riprende il lancio delle bombe torpedini da getto; alle 19.09 la scorta di bombe di profondità pronte in coperta si esaurisce, così la torpediniere si allontana verso sudovest e poi verso sud per mettere a mare la torpedine da rimorchio (ordine che Rossi dirama anche alle altre torpediniere). Le altre torpediniere, in base agli ordini ricevuti, gettano anch'esse le proprie bombe di profondità nel punto in cui sono stati visti il periscopio e le scie dei siluri; la Polluce, in particolare, dopo il lancio delle bombe vede emergere bolle d'aria, nafta sempre più abbondante e rottami. Il sommergibile è stato affondato, in posizione 37°00' N e 15°30' E (o 37°05' N e 17°30' E), sei miglia ad est di Siracusa: era il britannico Grampus (capitano di corvetta Charles Alexander Rowe). Nessun superstite tra i 59 membri dell'equipaggio.

Il caposquadriglia Rossi non è molto convinto né degli avvistamenti delle scie dei siluri (date le condizioni del mare, che renderebbero difficile avvistarle) né dell'avvenuto affondamento del sommergibile, tanto che ordina un ulteriore rastrello antisom. I comandi italiani considereranno l'affondamento del sommergibile nemico come "probabile"; il suo mancato rientro a Malta ne darà la conferma.

Nel corso dell'azione, la Circe ha lanciati 19 bombe di profondità, la Polluce (tenente di vascello Ener Bettica) altrettante, la Clio (tenente di vascello Agretti) 13 e la Calliope 10.

29 luglio 1940

La Circe (caposcora) e le gemelle Climene, Centauro e Clio (la XIII Squadriglia Torpediniere) salpano da Napoli alle 00.30, per scortare fino a Messina un convoglio formato dal trasporto truppe Marco Polo e dagli incrociatori ausiliari (impiegati come trasporti) Città di Palermo e Città di Napoli. Il convoglio ha come meta finale la Libia, nell'ambito dell'operazione di traffico «Trasporto Veloce Lento»; le navi procedono a 16 nodi.

Nel pomeriggio dello stesso 29 il convoglio giunge a Messina: qui

si esaurisce il compito della Circe e del resto della XIII Squadriglia, sostituite nella scorta dalle gemelle della I Squadriglia (Alcione, Airone, Ariel, Aretusa).

22 agosto 1940

Circe e Clio salpano da Napoli alle 20 scortando il trasporto truppe Esperia, diretto in Libia. A Palermo le due torpediniere vengono rilevate dalla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Bersagliere, Fuciliere, Alpino).

5 settembre 1940

La Circe e la gemella Aldebaran salpano da Napoli alle 22, scortando il trasporto truppe Marco Polo e la motonave da carico Francesco Barbaro, dirette a Tripoli. Circe ed Aldebaran scortano le due navi fino a Trapani (per altra fonte, fino a Palermo), poi vengono sostituite dai cacciatorpediniere della XIV Squadriglia (Luca Tarigo, Antonio Da Noli, Antoniotto Usodimare).

24 settembre 1940

La Circe parte da Napoli per Tripoli alle 13, scortando il piroscafo Aquitania e la motonave Riv.

26 settembre 1940

Alle 5.30 il convoglio viene dirottato a Trapani.

3 ottobre 1940

Il convoglio lascia Trapani alle 11.30.

5 ottobre 1940

Il convoglio giunge a Tripoli alle 12.30.

14 ottobre 1940

La Circe lascia Tripoli per Palermo alle 16, scortando i piroscafi Motia e San Giovanni Battista.

16 ottobre 1940

Il convoglio giunge a Palermo alle 17.

5 dicembre 1940

La Circe parte da Napoli alle 20, scortando le motonavi Maria, Cilicia e Marco Foscarini dirette a Tripoli.

8 dicembre 1940

Il convoglio giunge a Palermo. Proseguirà poi senza la Circe, sostituita dalla torpediniere Orsa.

16 dicembre 1940

Il sottocapo furiere Salvatore Vella, della Circe, muore in territorio metropolitano.

1941

Le mitragliere da 13,2 mm, di scarsa efficacia, vengono eliminate e sostituite con otto da 20/65 mm.

9 gennaio 1941

In serata la Circe (capitano di corvetta Tommaso Ferreri Caputi) salpa da Trapani insieme alla gemella Vega (capo sezione, capitano di fregata Giuseppe Fontana) per una crociera notturna nelle acque di Pantelleria, con l'intento di individuare ed attaccare le forze nemiche uscite in mare per l'operazione britannica «Excess» (consistente nell'invio di convogli tra Alessandria d'Egitto, Gibilterra, Malta ed il Pireo), se dovessero passare nella zona. Le due torpediniere hanno ordine di trovarsi ad est di Pantelleria entro le 22 e di agire con piena libertà di giudizio e solo nel caso si ritenga che le condizioni di luce consentano un attacco con probabilità di successo. In appoggio a Vega e Circe, oltre che ai MAS inviati contemporaneamente nelle acque di Malta, parte da Trapani anche la XIV Squadriglia Cacciatorpediniere, con il compito di incrociare nelle acque delle Egadi sino all'avvenuto rientro di torpediniere e MAS, e di appoggiare tali unità a meno che questo non comporti il confronto con forze nemiche superiori.

Alle 7.12 del mattino del 10 gennaio la Circe, che si trova sette miglia a sudest di Punta Ferreri sulla costa sudoccidentale di Pantelleria (le due torpediniere stanno procedendo a 12 nodi su rotta 133°), avvista a circa 7000 metri per 270° (verso ovest) una nutrita formazione di navi nemiche, in navigazione verso sudest ad una velocità stimata di 20 nodi: si tratta appunto di uno dei convogli di «Excess», l'«MC 4», con quattro mercantili (Clan Cumming, Clan MacDonald, Essex ed Empire Song) partiti da Gibilterra e diretti a Malta ed al Pireo sotto la scorta delle forze britanniche «B» (Gloucester, Southampton ed Ilex) e «F» (Bonaventure, Hereward, Hasty, Hero e Jaguar, il tutto al comando del CV H. J. Egerton sul Bonaventure), composte dagli incrociatori leggeri Bonaventure, Gloucester (nave

di bandiera del contrammiraglio E. de F. Renouf, comandante della Forza B) e Southampton e dai cacciatorpediniere Jaguar, Hero, Hasty, Hereward ed Ilex.

La Circe accosta subito per 205°, subito imitata dalla Vega che, di propria iniziativa, si posiziona alla sua dritta, su un rilevamento circa perpendicolare alla congiungente con la formazione britannica. Il mare molto agitato riduce di diversi nodi la loro velocità mentre si avvicinano alla formazione avversaria.

Serrate le distanze sino a 4000-5000 metri, le due torpediniere lanciano tra le 7.26 e le 7.28 (da parte britannica invece si stima che il lancio sia avvenuto alle 7.41, da 3660 metri): per prima la Circe, con il lancio di tre siluri contro la nave centrale della formazione, ritenuta a torto una portaerei; un quarto siluro non parte per avaria all'accensione della carica di lancio. Subito dopo lancia anche la Vega, contro il Bonaventure. Purtroppo, le navi italiane hanno sbagliato nell'apprezzare la velocità delle navi britanniche in 20 nodi, mentre in realtà essa è minore (non potendo superare quella massima dei mercantili scortati, cioè 16 nodi), e nessuno dei siluri colpisce il bersaglio (anche se a bordo delle navi italiane si ha invece l'erronea impressione di aver colpito). Dopo il lancio, Circe e Vega accostano subito in fuori e si allontanano a tutta forza, dando la poppa al nemico.

Da parte loro, nella formazione britannica due unità – precisamente il cacciatorpediniere Jaguar, che era all'estrema sinistra della scorta, e l'incrociatore leggero Bonaventure, in coda alla colonna – hanno avvistato le due torpediniere (tre miglia per 010°, al loro traverso sinistro) alle 7.20, più o meno contemporaneamente, nel punto 36°29' N e 12°10' E, quando si trovano una dozzina di miglia a sudest di Pantelleria. Essendo previsto che il convoglio avrebbe dovuto incontrare due cacciatorpediniere distaccati dalla formazione al comando dell'ammiraglio Andrew Browne Cunningham (comandante in capo della Mediterranean Fleet ed in quell'occasione

della Forza A, che dovrebbe raggiungere il convoglio proprio sul finire del combattimento con Circe e Vega), Jaguar e Bonaventure hanno ritenuto trattarsi appunto di queste unità, perciò alle 7.41 il Bonaventure ha comunicato l'avvistamento all'ammiraglio Renouf, poi ha sparato un proiettile illuminante, scoprendo la vera identità delle nuove arrivate.

A questo punto l'incrociatore accosta a tutta forza verso le torpediniere italiane ed inizia a sparare contro la Circe, mentre Renouf ordina al convoglio di accostare nella direzione opposta rispetto al nemico ed il Southampton e due dei cacciatorpediniere, il Jaguar e lo Hereward, vanno anch'essi al contrattacco mentre le torpediniere ripiegano.

Ne segue un inseguimento con impari scontro di artiglieria: la Vega manovra ad alta velocità per attaccare il Bonaventure, quindi questi concentra il suo tiro su di essa, evitandone i siluri con la manovra. L'incrociatore sparò contro le torpediniere ben 600 proiettili da 133 mm, i tre quarti del proprio munizionamento; la Vega risponde al fuoco per prima con i suoi cannoni da 100 mm, seguita dalla Circe. La Vega riesce a mettere un colpo a segno sul Bonaventure, ma questi la centra a sua volta con tre colpi, e con effetto ben diverso: la torpediniere viene presto ridotta ad un relitto galleggiante, immobilizzato ed in fiamme, anche se continua a sparare.

Lo Jaguar si avvicina sino ad appena 270 metri dalla Vega e la spazza con il proprio tiro, incendiandola da prua a poppa, ma gli ultimi colpi sparati dalla Circe in allontanamento lo inducono ad allontanarsi. Poco dopo la Vega, finita dai siluri dell'Hereward, affonda a 6 miglia per 160° da Punta Sciaccazza di Pantelleria. Sono le 8.15; a questa stessa ora la Circe rompe il contatto con le unità nemiche, assumendo rotta verso nord.

La Circe, dopo essere sfuggita alle unità britanniche (il cui tiro ben centrato fa cadere a bordo diverse schegge di granata, senza però causare alcun danno), arriva davanti al porticciolo di

Pantelleria alle 8.45, dopo aver richiesto al semaforo l'invio a bordo di un ufficiale medico, che viene imbarcato con un'imbarcazione appositamente messa a mare. Su ordine del locale Comando Marina, la Circe recupera la propria imbarcazione, per poi ripartire nuovamente diretta nel punto dove la Vega è affondata, per soccorrerne i naufraghi.

Dopo aver seguito la costa occidentale di Pantelleria (durante tale percorso vengono avvistati parecchi aerei italiani diretti verso sud, evidentemente per attaccare le forze britanniche), la Circe raggiunge il luogo dell'affondamento (a 6 miglia per 160° da Punta Sciaccaza) ed inizia a perlustrarlo alla ricerca di superstiti. Alle 10.02 viene avvistata un'imbarcazione capovolta, cui è aggrappata una trentina di uomini: molti di essi sembrano già morti. La Circe cala un'imbarcazione al comando di un guardiamarina e si prepara a recuperare i superstiti più rapidamente possibile, ma a questo punto viene attaccata da un aereo nemico (decollato da Malta) che scende a bassa quota e lancia quattro bombe, che la mancano di poco. Poco dopo la Circe intercetta anche dei segnali di scoperta aerea delle navi nemiche, ancora molto vicine, perciò rimette in moto e si allontana dopo aver recuperato un solo naufrago, lasciando sul posto la propria imbarcazione. Durante la navigazione verso Pantelleria (durante la quale, secondo una fonte, avrebbe anche abbattuto un aereo), la torpediniere viene colta da un'avaria al timone e deve governare con le macchine, raggiungendo il porto dell'isola alle 11.30.

L'imbarcazione lasciata dalla Circe sul luogo dell'affondamento riesce a recuperare solo cinque altri sopravvissuti, poi dirige a sua volta per Pantelleria, dove giunge alle 13.30 a Punta Tracino. Sono morti 122 dei 128 uomini che formavano l'equipaggio della Vega.

15 febbraio 1941

La Circe parte da Palermo per Tripoli all'1.30, scortando il piroscafo tedesco Castellon.

16 febbraio 1941

Circe e Castellon giungono a Tripoli alle 18.

18 febbraio 1941

Circe e Castellon lasciano Tripoli alle 10.

20 febbraio 1941

A causa del mare mosso, la Circe è costretta a ridossarsi a Pantelleria. Le navi giungono comunque a Napoli a mezzogiorno.

10 marzo 1941

La Circe (caposcorta) e la vecchia torpediniere Generale Achille Papa salpano da Trapani per Tripoli alle 20, scortando il piroscafo Caffaro e la cisterna militare Tanaro.

12 marzo 1941

Il convoglio raggiunge Tripoli alle 19.30.

17 marzo 1941

La Circe lascia Tripoli alle 10, scortando il Caffaro di ritorno e la motonave tedesca Ruhr.

19 marzo 1941

Il convoglio arriva a Napoli alle 19.

23 marzo 1941

La Circe (caposcorta), le gemelle Castore, Calliope, Centauro e Clio e l'avviso scorta Pegaso salpano da Napoli per Tripoli tra le 5 e le 15, scortando i piroscafi Amsterdam, Caffaro e Capo Orso e le motonavi Giulia e Col di Lana.

27 marzo 1941

Il convoglio giunge a Tripoli alle 14.

29 marzo 1941

La Circe, insieme alle gemelle Alcione e Sagittario, prende il mare per raggiungere ed assistere il cacciatorpediniere Dardo (capitano di corvetta Bruno Salvatore), che sta faticosamente rimorchiando verso Trapani la motonave tedesca Ruhr, silurata da sommergibile.

Circe ed Alcione giungono sul posto alle 18.10; il Dardo rallenta gradualmente per consentire alle due torpediniere di affiancarsi alla Ruhr, attraccare ai suoi lati e prendere a bordo 200 soldati ciascuna. Alle 18.55 Circe ed Alcione sono attraccate, ciascuna su un lato della motonave, e danno inizio al trasbordo; la Sagittario gira intorno al piccolo convoglio,

vigilando su eventuali rischi. Alle 19.40 il trasbordo è completato, e le due torpediniere ripartono dirette a Trapani, per sbarcarvi i soldati. La Ruhr riuscirà ad arrivare in porto.

14 aprile 1941

La Circe e la vecchia torpediniere Generale Carlo Montanari escono da Tripoli e vanno incontro ad un convoglio proveniente da Napoli (piroscafi tedeschi Ankara, Reichenfels, Marburg, Kibfels, Galilea, scortati dai cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi, Lanzerotto Malocello, Dardo ed Antonio Da Noli), scortandolo nell'ultimo tratto della navigazione. Le navi giungono a Tripoli alle 10.

20 aprile 1941

Durante la notte, Circe e Calliope effettuano un rastrellamento antisommergibili tra Marettimo e Capo Bon, in preparazione della posa della prima tratta dello sbarramento di mine «S».

11 maggio 1941

La Circe salpa da Trapani alle 15, aggregandosi alla scorta (torpediniere Calliope ed Enrico Cosenz) di un convoglio proveniente da Palermo (piroscafi Brook, Tilly L. M. Russ e Bainsizza, quest'ultimo italiano; pirocisterna italiana Sanandrea; rimorchiatore tedesco Max Berendt; piroscafo italiano Nita, aggregatosi a Trapani) e diretto a Tripoli.

13 maggio 1941

Il convoglio giunge a Tripoli alle 15.40.

19 maggio 1941

La Circe, le gemelle Cassiopea e Partenope ed il cacciatorpediniere Geniere partono da Tripoli alle 20, scortando le motonavi Marco Foscarini e Calitea, con a bordo prigionieri britannici. Il convoglio "condivide" con altri due (uno in navigazione da Napoli e Palermo per Tripoli, l'altro da Tripoli per Napoli) la scorta a distanza della VII Divisione (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi; cacciatorpediniere Granatiere, Bersagliere ed Alpino) uscita da Palermo.

21 maggio 1941

Il convoglio giunge a Napoli alle 11.

La Circe, intanto, ha raggiunto Palermo, da dove riparte alle 8.30 insieme al cacciatorpediniere Maestrale, per scortare ad Augusta gli incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere e Luigi Cadorna, seguendo rotte costiere.

26 maggio 1941

Alle 19.40 la Circe (caposquadriglia della XIII Squadriglia Tp., capitano di fregata Carlo Unger di Lowenberg), insieme a Calliope (tenente di vascello Oliva), Clio (capitano di corvetta Giliberto) e Perseo (tenente di vascello D'Elia), salpa da Augusta per effettuare la posa degli sbarramenti di mine «M 4» e «M 4 bis», da posare ad est di Malta. Ciascuna torpediniere ha a bordo 25 mine tipo P 200 fornite dal Parco Torpedini di Augusta, e dotate di congegno acustico di produzione tedesca (utilizzato per la prima volta nel Mediterraneo).

Le torpediniere procedono a 20 nodi lungo le rotte costiere fino al punto prestabilito «A» al largo di Capo Passero, dove giungono alle 22.51; assunta poi rotta 187°, sempre a 20 nodi, dirigono per il punto prestabilito «B». Verso le 23.30 si inizia a vedere, in lontananza, il tiro di sbarramento delle batterie contraeree di La Valletta.

27 maggio 1941

Alle 00.54, le torpediniere giungono nel punto «B»; riducono la velocità a 10 nodi (la velocità prevista per la posa) ed accostano per 180°. La sezione formata da Clio e Perseo inverte invece sulla sinistra ed accosta per rotta 0°, con analoga velocità. Calliope e Perseo iniziano per prime la posa del primo grappolo di mine, alle 00.57.40; l'operazione dura esattamente un'ora, concludendosi all'1.57.20 con la posa del terzo grappolo da parte di Circe e Clio. La Calliope prima, e la Circe poi, posano lo sbarramento «M 4»; contemporaneamente la

Perseo prima, e la Clio poi, posano lo sbarramento «M 4 bis», sul lato opposto rispetto al punto «B». Le 100 mine vengono posate a grappoli, su rotte serpeggianti, con una distanza di 60-80 metri tra le armi di ciascun grappolo (e di 55-60 metri tra le armi di uno stesso grappolo), tutte regolate per una profondità di 20 metri. Grazie alla luce lunare, è possibile eseguire tutte le operazioni per la preparazione e la posa (rimozione delle rizze e dei cappellozzi, spostamento delle mine) senza dover accendere luci in coperta; c'è mare mosso con onda lunga da Scirocco, ma alla



La Circe durante la guerra, fotografata da un'angolazione... singolare (da www.marina.difesa.it)

velocità di posa di 10 nodi questo non crea problemi (a 20 nodi, invece, bagnava le mine a poppa). La stabilità delle navi, anche con tutte le mine a bordo, risulta buona con mare lungo al mascone; non altrettanto con il mare al traverso.

Unico evento da segnalare, all'1.32, l'avvistamento da parte della Circe (intenta ad ancorare il primo grappolo) di una luce di prora sinistra, subito spenta; si ritiene che sia un'unità britannica della vigilanza foranea, ma la posa prosegue. Si vedono ancora bagliori di tiro contraereo verso La Valletta; all'1.20, all'1.30,

all'1.45 ed alle 2.16 si avvertono delle scosse allo scafo che sembrano causate da esplosioni sabbacquee, ma troppo deboli per essere di mine esplose prematuramente. Le si attribuisce a bombe cadute in mare non vicinissime.

Terminata la posa, tutte e quattro le torpediniere accostano per 035° ed assumono velocità di 20 nodi, riformando le sezioni Circe-Calliope e Clio-Perseo, che procedono senza essere in vista l'una dell'altra. Alle 2.25 le due sezioni, accelerato a 25 nodi, dirigono verso il punto «A» di Capo Passero; la Circe vi arriva alle 4.06, trovando fitta nebbia e mare lungo da Scirocco.

Entro le 5.55 la squadriglia è riunita in linea di fila ad est di Capo Murro di Porco; alle 7.20 le navi entrano ad Augusta. Il comandante e caposquadriglia Unger di Lowenberg, nel suo rapporto, elogia tutto il personale coinvolto (in special modo comandanti, comandanti in seconda e personale addetto alle mine) nell'operazione per la precisione, perizia ed entusiasmo mostrati.

2 giugno 1941

La Circe (caposcora) e la gemella Perseo salpano da Palermo per Tripoli alle 19.30, scortando i piroscafi

Liv, Ninuccia e Pertusola.

5 giugno 1941

Il convoglio giunge a Tripoli alle 16.15.

12 giugno 1941

La Circe salpa da Tripoli per Bengasi alle 22, scortando il piroscavo tedesco Brook e la motonave italiana Unione.

15 giugno 1941

Le navi giungono a Bengasi alle 8.30. Alle 19.30, la Circe riparte per Tripoli, scortando stavolta i piroscafi Ninfea e Pertusola.

18 giugno 1941

Il convoglio arriva a Tripoli alle 10.

27 giugno 1941

Alle 16 la Circe riparte da Tripoli diretta nuovamente a Bengasi, scortando di nuovo il Pertusola (con una bettolina a rimorchio) ed il Ninfea.

30 giugno 1941

Le navi raggiungono Bengasi alle 9.

1° luglio 1941

La Circe lascia Bengasi per Tripoli alle 13, scortando i piroscafi Motia e Cadamosto.

4 luglio 1941

Le navi arrivano a Tripoli alle 9.

17 luglio 1941

La Circe (capitano di corvetta Carlo Unger di Lowenberg) lascia finalmente la Libia: parte da Tripoli alle 20 diretta a Trapani, scortando il piroscavo tedesco Menes, che procede a rimorchio del rimorchiatore Ciclope ed assistito da un secondo rimorchiatore, il tedesco Max Berendt. Il convoglio gode anche di scorta aerea.

20 luglio 1941

Alle 11.18, mentre il convoglietto procede a 5 nodi con la Circe che zigzaga in posizione avanzata, a sudest di Pantelleria, quest'ultima avvista la scia di un siluro sulla sinistra, circa 2740 metri a nordovest del convoglio, e si dirige verso il punto da cui sembra essere stato lanciato. Viene notato un sottile strato d'olio sulla superficie, la cui origine sembra trovarsi a circa un chilometro dal convoglio; mentre il convoglio accosta a dritta, verso sudest (nessuna nave viene colpita), la Circe accelera a 20 nodi ed attacca. Grazie alla trasparenza dell'acqua, il comandante Di Lowenberg avvista il periscopio del sommergibile attaccante nonostante esso si trovi qualche metro al di sotto della superficie. La Circe si dirige in quella direzione per speronare il periscopio (mettendo tutta la barra a sinistra), ma quest'ultimo si trova già troppo in profondità; allora la torpediniera lancia ad intervalli sei bombe di profondità, regolate per profondità di 50, 75 e 100 metri.

Alle 11.31, una grossa bolla d'aria viene a galla a circa 200 metri dalla prora della Circe; Di Lowenberg lo interpreta come

segno dell'espulsione dell'aria dalle casse del sommergibile, per una manovra di immersione rapida. La Circe attraversa la zona ad elevata velocità, indi getta altre tre cariche da 100 kg in rapida successione, subito seguita dall'idrovolante CANT Z. 501 della scorta aerea (che getta tre bombe di profondità); alle 11.35, però, la nave deve temporaneamente interrompere la caccia per raggiungere il convoglio, che si sta dirigendo verso una zona minata. Sventato anche questo pericolo, verso mezzogiorno la torpediniera lascia nuovamente il convoglio e ritorna nella zona dei precedenti attacchi, dove nota un'ampia chiazza di olio. Di Lowenberg ritiene di aver certamente colpito il sommergibile attaccante con le bombe di profondità, e di averlo affondato.

Il pilota dell'aereo della scorta aerea, per parte sua, annota nel suo rapporto che alle 11.42 una grossa bolla d'aria circolare, del diametro di 20 metri, è emersa a sinistra della rotta seguita dalla Circe, ad almeno 150 metri dal punto in cui questa, poco prima, ha lanciato le sue bombe di profondità. L'aereo si è diretto nel punto in cui è apparsa la bolla ed ha sganciato una bomba sulla sua verticale, da 200 metri di altezza; dopo mezzo minuto, abbondanti quantità di olio hanno iniziato a venire a galla, continuando ad affiorare in abbondanza sino a formare, in breve tempo, una chiazza ampia 200-300 metri ed in continua crescita. Il sommergibile attaccante era il britannico Union (tenente di vascello Robert Malcolm Galloway): le bombe di profondità della Circe lo hanno effettivamente affondato nel punto 36°26' N e 11°50' E, nel Canale di Sicilia, 25 miglia a sudovest di Pantelleria (per altra fonte, 10 miglia a sud dell'isola). Nessun sopravvissuto tra i 32 membri del suo equipaggio.

21 luglio 1941

Il piccolo convoglio giunge a Trapani a mezzogiorno.

7 settembre 1941

Alle 11 la Circe prende il mare per andare in soccorso del piroscavo Ernesto, colpito da un ae-

rosilurante venti miglia a nord di Pantelleria durante la navigazione in convoglio da Tripoli a Napoli. L'Ernesto inizialmente viene preso a rimorchio dallo Strale, poi sostituito, a turno, dai rimorchiatori Marsigli, Costante e Montecristo; la Circe (cui poi si affianca lo Strale, liberato dalle incombenze del rimorchio) dà scorta ed assistenza al gruppetto di unità.

8 settembre 1941

Circe, Strale, Ernesto e rimorchiatori arrivano a Trapani all'1.30.

10 settembre 1941

La Circe, salpata da Trapani, si aggrega nel Canale di Sicilia alla scorta (cacciatopediniere Alfredo Oriani - caposcorta, capitano di fregata Vittorio Chinigò - e Fulmine, torpediniere Orsa e Pegaso) di un convoglio in navigazione da Napoli a Tripoli e composto dai piroscafi Caffaro, Nirvo, Tembien, Bainsizza e Nicolò Ode-ro e dalla motonave Giulia.

12 settembre 1941

Alle 3.10 di notte il convoglio, dopo essere stato scoperto da un ricognitore a sud di Pantelleria, viene attaccato da bombardieri od aerosiluranti, ma nessuna nave viene colpita, grazie alle manovre evasive, all'emissione di cortine nebbiogene ed alla reazione dell'armamento contraereo delle navi. Il mattino seguente, il convoglio procede su rotte varie nella zona delle Kerkennah, senza alcun allarme.

Alle 14, mentre il convoglio procede sotto scorta di velivoli della Regia Aeronautica, si verifica un nuovo attacco aereo, da parte di otto bombardieri (Fairey Swordfish dell'830th Squadron della Fleet Air Arm, decollati da Malta): i velivoli, provenienti da ovest, si avvicinano a bassa quota e sganciano le loro bombe. Sia le unità della scorta che i mercantili aprono il fuoco, puntato e di sbarramento: tre aerei nemici vengono abbattuti e precipitano in fiamme, ma alle 14.10 il Caffaro viene colpito ed incendiato da una bomba.

La Circe, insieme all'Orsa e più tardi al Fulmine, riceve ordine di fornirgli assistenza, mentre il resto del convoglio prosegue.

utto inutile: alle 16.05 il Caffaro esplode ed affonda, in posizione 34°14' N e 11°54' E (a nordovest di Tripoli). È la Circe a dare la notizia all'Oriani, che ha visto l'esplosione in lontananza. Quasi tutto il personale imbarcato, tuttavia, può essere tratto in salvo: la Circe recupera 110 naufraghi, l'Orsa 79, il Fulmine 35. Le tre unità lo comunicano all'Oriani alle 16.50; Circe ed Orsa aggiungono anche che tra i superstiti da loro raccolti non vi sono feriti particolarmente gravi. Le due torpediniere possono così ricongiungersi al convoglio, mentre il Fulmine, avendo a bordo un ferito gravissimo, dirige verso Tripoli.

Alle 23.54 il convoglio raggiunge il punto «C» della rotta di sicurezza di Tripoli; i piroscafi si dispongono in linea di fila.

13 settembre 1941

All'1.05 vengono avvistati 4-5 aerei che procedono con rotta 240° ed i fanali di via accesi; il caposcorta dirama l'allarme aereo, ed all'1.20 diversi razzi illuminanti (diciotto in tutto) si accendono sulla sinistra del convoglio. Le unità di scorta, in base agli ordini del caposcorta, emettono fumo; sia queste che i mercantili aprono il fuoco, puntato e di sbarramento.

Alle 2.30 l'attacco si conclude senza danni, e la formazione si riordina e riprende la navigazione.

Alle 3.45, però, la Circe sente rumori di aerei di poppa e lo comunica al caposcorta; alle 3.55 viene avvistato un fuoco galleggiante sulla dritta del convoglio. Di nuovo le unità di scorta iniziano ad emettere fumo, e tutte le navi aprono il fuoco di sbarramento: ma alle quattro del mattino, il Nicolò Odero viene colpito. È di nuovo la Circe a darne notizia al caposcorta, alle 4.04; presta assistenza al piroscafo danneggiato, ed alle 4.30 informa l'Oriani che ci sono uomini in mare, richiedendo l'invio di un'altra nave. Il caposcorta invia ad assisterla l'Orsa e la Perseo, inviata incontro al convoglio da Zuara e giunta durante l'attacco; il resto del convoglio prosegue. Alle 5.05 la Circe riferisce che il Nicolò Odero ha un incendio a bordo, ma rimane a galla, e chiede che sia invia-

to un rimorchiatore.

Circe, Orsa e Perseo hanno messo in salvo tutti i 285 superstiti del piroscafo, che per ore galleggia in fiamme; all'alba partono da Tripoli i rimorchiatori Pronta e Portolago, che tentano vanamente di domare le fiamme con ogni mezzo disponibile. Risultato futile ogni tentativo, Pronta e Portolago prendono l'Odero a rimorchio e tentano dapprima di portarlo a Tripoli, poi lo portano ad incagliare in costa. Sarà tutto vano, perché alle 15 del 14 le fiamme raggiungeranno una stiva piena di munizioni, ed il Nicolò Odero salterà in aria.

Il resto del convoglio giunge a Tripoli alle 12.30 del 13.

18 settembre 1941

La Circe, insieme alle gemelle Centauro, Clio e Perseo, viene inviata da Marina Libia sul luogo del siluramento dei grandi trasporti truppe Neptunia ed Oceania, affondati dal sommergibile britannico Upholder al largo di Tripoli (Circe e Centauro, in previsione del loro arrivo, avevano già avuto ordine da Marina Libia di tenersi pronte a muovere alle 4 del 18). Grazie all'opera di soccorso prestata dai cacciatorpediniere della scorta e, in misura minore, dalle torpediniere, si riesce a salvare 5434 dei 5818 uomini imbarcati sulle due navi. La Circe (dopo la Centauro, che non salva nessuno) è l'unità che recupera meno naufraghi: appena tre, mentre 2083 sono stati salvati dal cacciatorpediniere Pessagno, 1302 dal Da Recco, 683 dal Da Noli, 582 dal Gioberti, 485 dall'Usodimare, 163 dalla Clio e 131 dalla Perseo (altri tre vengono salvati da idrovolanti di soccorso).

La Circe, insieme a Centauro e Perseo nonché ai cacciatorpediniere Da Recco, Da Noli e Gioberti della scorta, giunge a Tripoli alle 21.

19 settembre 1941

La Circe salpa da Tripoli per Bengasi alle 21, scortando i piroscafi Prospero ed Ascianghi. A sole cinque miglia dalla diga foranea, il convoglio viene attaccato da bombardieri: la Circe viene colpita, e dev'essere rimorchiata di nuovo in porto. Il marinaio cannoniere Ferdinando Mori viene dichiarato disperso a seguito

dell'attacco.

Successivamente la nave lascia Tripoli, sempre a rimorchio, e viene portata a Palermo. Da qui sarà trasferita a Napoli, dove passerà alcuni mesi in riparazione.

21 gennaio 1942

La Circe (caposcorta) e la gemella Perseo partono da Tripoli dirette a Susa, dove si trova il piroscafo tedesco Atlas qui giunto da Napoli (scortato fino a Marettimo dalle torpediniere Sirtori e Cosenz, poi da solo); ne assumono la scorta per l'ultimo tratto di navigazione verso Tripoli.

23 gennaio 1942

Circe, Atlas e Perseo arrivano a Tripoli alle 11.

12 febbraio 1942

Alle 20.20 la Circe (al comando del capitano di corvetta Stefani-no Palmas, 34 anni, sassarese), intenta a scortare il piroscafo Bosforo nel Golfo di Taranto, riceve ordine di dirottare il Bosforo a Crotone e di rastrellare un vasto tratto di mare al largo della costa tra Crotone e Punta Alice: un sommergibile britannico ha silurato in queste acque la nave cisterna Lucania (nave che sarebbe dovuta essere "protetta" nell'ambito di un accordo tra Italia e Regno Unito, in quanto impiegata come rifornitrice per alcuni transatlantici impegnati nel rimpatrio dei civili italiani dall'Africa Orientale).

La Circe dirige a 20 nodi verso l'area assegnata per la ricerca.

13 febbraio 1942

Alle 00.15 la Circe giunge nell'area assegnata per la ricerca, e – ridotta la velocità a 14 nodi – inizia a setacciarla con l'ecogoniometro seguendo un percorso prestabilito: prima procede verso nord fino al limite settentrionale dell'area, poi ad est per pochi minuti, quindi verso sud, poi di nuovo verso est per qualche minuto, poi verso sud, poi verso est, poi verso sud, e così via; all'1.36 la prima zona è stata passata al setaccio senza risultato, quindi la Circe si sposta di nove miglia ad est e ricomincia la ricerca su rotta parallela; completata anche questa seconda ricerca alle 3.02, dirige verso est preparandosi ad una terza ricerca, ma accade finalmente qualcosa.

Alle 3.15 (mentre la nave sta procedendo verso est) l'ecogoniometro della Circe rileva un buon contatto a 1600 metri, il suono prodotto dal segnale d'immersione rapida di un sommergibile: si tratta del britannico Tempest (capitano di corvetta William Alexander Keith Napier Cavaye), che si trova in superficie nel Golfo di Taranto, non molto lontano da Crotone. Non è l'affondatore della Lucania (quello è invece l'Una), ma questo non è noto all'equipaggio italiano e, comunque, è ugualmente un sommergibile nemico. La Circe, con l'equipaggio ai posti di combattimento, accelera e dirige incontro al sommergibile, che da parte sua l'aveva già avvistata un quarto d'ora prima (secondo altra fonte, la Circe avrebbe avvistato il Tempest già alle 3.02; ma in realtà questa dovrebbe essere l'ora in cui il Tempest ha avvistato la Circe): il comandante britannico aveva deciso di non immergersi ma di restare invece in superficie per attaccare con i tubi lanciasiluri esterni; quando però vede che la torpediniera muta rotta e gli dirige incontro a tutta forza, Cavaye ordina l'immersione rapida. Alle 3.32 la Circe lancia la prima scarica di bombe di profondità: il Tempest, investito dagli scoppi mentre si trova a 30 metri di profondità, è scosso violentemente, i vetri vanno in pezzi, i timoni si bloccano rendendo il sommergibile ingovernabile per diversi minuti; l'unità britannica inizia a sprofondare sempre più, ma l'equipaggio riesce infine a stabilizzarla a 45 metri di profondità. Nondimeno, questo primo attacco ha messo fuori uso quasi tutti gli strumenti e le luci, danneggiato irrimediabilmente i timoni di prua ed i timoni di profondità e fatto scivolare nel suo alloggiamento un asse delle eliche, che ora provoca un continuo e forte rumore metallico. L'equipaggio britannico è sorpreso dall'accuratezza dell'attacco: a bordo si riteneva di non essere stati visti (ed infatti è così: è stato proprio il segnale d'immersione rapida, avvertito dall'idrofonista, ad attirare la Circe).

Il comandante Palmas, intanto, decide di tenere il Tempest sot-

to controllo con l'ecogoniometro, ma di attendere l'alba prima di compiere nuovi attacchi: perché il mare agitato complica il caricamento dei lanciabombe (in coperta ci sono solo bombe di profondità per due o tre salve, ed il rollio causato dal mare rende difficile e pericoloso portare in coperta altre bombe di profondità dal deposito) e la conseguente instabilità impedisce di lanciare i "pacchetti" di bombe con precisione; perché è troppo buio per poter vedere eventuali bolle d'aria, nafta e rottami che possano segnalare il danneggiamento od affondamento della preda; perché, infine, ci sono bombe sufficienti solo per quattro attacchi, dunque non bisogna sprecarle. Dato che ormai ha il Tempest sotto controllo, la Circe si limita a passare e ripassare sulla sua verticale, lanciando ogni volta qualche segnale luminoso.

Alle 6.50 inizia ad esservi abbastanza luce – ma il cielo è coperto ed il mare è agitato da Maestrale – ed alle 7.16 Palmas ordina di lanciare la seconda scarica di bombe di profondità. Di nuovo queste esplodono vicinissime al Tempest, scuotendolo violentemente: il suo giroscopio principale va distrutto; della nafta, fuoriuscita da un collegamento danneggiato, invade il pavimento della camera di comando (ma poi la perdita viene fermata); la quota può essere controllata soltanto con i timoni di profondità poppieri, in quanto quelli prodieri sono ormai inutilizzabili. L'interno del sommergibile è sconvolto, apparati distrutti e materiale mobile (tra l'altro, a bordo ci sono un carico di parti di ricambio per i sommergibili di Alessandria e sacchi di posta per la flotta) sparpagliati ovunque. Tutti gli uomini non necessari hanno ordine di riposare ai loro posti e cercare di muoversi il meno possibile, per non consumare ossigeno e minimizzare il rumore (che faciliterebbe l'individuazione da parte della Circe).

Alle 7.26, tornando verso la posizione del sommergibile, la Circe nota un'ampia chiazza di nafta, ma Palmas, temendo che possa essere solo l'effetto dell'ombra di nubi color ferro che si vedono nel

cielo, ordina un nuovo attacco alle 7.55. Mentre dirige all'attacco per la terza volta, Palmas nota «due nette bolle d'aria vicine, provenienti dal basso in due cilindri di colore azzurro ben distinto da quello del mare», mentre l'ecogoniometro segnala la zona del silenzio, corrispondente a quella delle bolle; all'ordine, la Circe lancia la terza scarica di bombe, poi si allontana, inverte la rotta dopo un migliaio di metri e segue i rilevamenti dell'ecogoniometro, vedendo una macchia di nafta. Si cala un recipiente per raccogliere un campione d'acqua (in modo da verificare se contenga effettivamente nafta), ma viene portato via dal mare. Alle 8.40 Palmas riferisce a Taranto ciò che ha osservato e che ritiene che, viste le bolle e la nafta, il sommergibile deve essere stato seriamente danneggiato, e sarà costretto ad emergere entro breve tempo; aggiunge inoltre che gli restano bombe di profondità solo per un altro attacco.

Sul Tempest, immerso a circa 120 metri di profondità, la situazione è grave: prima degli ultimi attacchi, il sommergibile poteva capire, grazie all'idrofono (l'ecogoniometro ha smesso di funzionare da mesi, a seguito di un incidente), da quale direzione provenisse la nave italiana quando attaccava; ora anche l'idrofono è stato posto fuori uso, e Cavaye non sa né da dove arriva la Circe prima di attaccare, né dove va dopo. Mentre le singole scariche di bombe di profondità non sarebbero state letali singolarmente, il loro effetto cumulato lo è: la maggior parte degli impianti direttamente saldati sullo scafo resistente si sono spezzati e staccati; i timoni di profondità sono ancora abbastanza funzionanti, ma per regolare l'assetto del sommergibile, sempre più difficile da mantenere, bisogna ricorrere – dopo il terzo attacco – alle casse di zavorra principali. Le pompe di zavorra sono inutilizzabili, e bisogna ricorrere all'utilizzo dell'aria compressa; il sommergibile sprofonda fino a 150 metri, poi risale.

Alle 9.17, il comandante Palmas ordina l'ultimo lancio di bombe di profondità: è quello decisivo.

La batteria n. 3 del Tempest viene danneggiata, e l'acido in essa contenuto entra in contatto con l'acqua di mare, producendo pericoloso gas di cloro, che invade l'interno del sommergibile: a questo punto, non potendo più restare immerso, Cavaye decide di emergere per ingaggiare un combattimento in superficie. I libri di bordo vengono messi in un sacco zavorrato per essere gettati in mare, e vengono distribuiti gli apparati di salvataggio DSEA (Davis Submarine Escape Apparatus).

La Circe ha frattanto esaurito la scorta di bombe di profondità (ne ha lanciate in tutto 45, 16 da 50 kg e 29 da 100 kg): proprio in quel momento, mentre il comandante Palmas sta per chiedere a Taranto di inviare sul posto un'altra nave per proseguire la caccia, il malridotto Tempest emerge a poppa sinistra della Circe, a circa un chilometro di distanza. Dapprima, alle 9.42, vengono osservate due enormi bolle d'aria venire a galla ad un migliaio di metri di distanza (mentre la Circe si trova su rotta 090°); poi, alle 9.45 (mentre la torpediniera si sta allontanando dalla zona dove sono state viste le bolle), spunta in superficie, circa un chilometro a poppavia sinistra, la poppa del Tempest, seguita dal resto del sommergibile. La Circe accosta immediatamente a sinistra per assumere rotta parallela a quella del Tempest, che appare gravemente danneggiato ed in procinto di affondare; il comandante Palmas dà l'allarme e manda subito in punteria cannoni e mitragliere. Alcuni uomini, sul Tempest, scendono in coperta dalla torretta ed iniziano a gettarsi in mare.

Alle 9.49 si vedono due uomini correre al cannone: prima che possano usarlo, la Circe apre il fuoco con cannoni e mitragliere, falciandoli immediatamente e spazzando la torretta. A questo punto, vedendo la Circe avvicinarsi con intento di speronare od abbordare il Tempest, Cavaye dà ordine di abbandonare ed autoaffondare l'unità. Alle 9.51, visto che gli uomini si sono allontanati dal cannone ed apparendo evidente che l'equipaggio britan-

nico sta abbandonando il sommergibile senza tentare ulteriore resistenza, Palmas fa cessare il fuoco (i pezzi da 100 mm della Circe hanno sparato nove colpi). Sul Tempest, rimasti a bordo solo gli ufficiali, un segnalatore ed un timoniere, vengono zavorrati e gettati in mare i libri di bordo e messi in posizione d'immersione rapida i timoni prodieri, i motori vengono accelerati e sono aperte le valvole dei serbatoi di zavorra, per l'autoaffondamento; poi anche loro gli ultimi rimasti si buttano in mare. A differenza delle loro aspettative, però, il sommergibile rimane a galla: i timoni prodieri rimangono bloccati in posizione di emersione rapida, ed il mare allontana velocemente il Tempest dai naufraghi in mare. Il battello si appoppa, ma il suo movimento ed i timoni prodieri bloccati lo tengono a galla. Sono state attivate anche le cariche esplosive appositamente preparate per l'autodistruzione, ma, evidentemente, senza risultato. Alla Circe, il Tempest appare in assetto di normale affioramento (torretta e coperta al di sopra della superficie, sia a prua che a poppa), ma con un leggero appoppamento; presenta la poppa al mare ed al vento. La torpediniera mette a mare la iole, sulla quale prendono posto il normale equipaggio dell'imbarcazione più il comandante in seconda, un guardiamarina ed il sottordine di macchina; Palmas ordina loro di salire sul Tempest, esaminarlo e prepararlo al rimorchio, con l'intento di catturarlo e rimorchiarlo a Crotone, distante 30 miglia. Intanto, la Circe si dirige verso i naufraghi per recuperarli.

L'equipaggio del Tempest viene disperso dal mare in un raggio di mezzo miglio; molti, già sfiniti dalle ore di caccia e dalla carenza d'ossigeno ed indeboliti dall'intossicazione da cloro (per giunta, gli apparati d'emergenza DSEA, male utilizzati, si rivelano più d'intralcio che d'aiuto, diventando pesi morti per chi li indossa), soccombono al freddo ed al mare mosso prima che la torpediniera possa soccorrerli. Tra di essi anche il comandante Cavaye.

La Circe raggiunge i superstiti, mette a mare una lancia per re-

cuperarli (la differenza nel "linguaggio dei gesti", tra italiani e britannici, causa anche qualche malinteso: i marinai italiani sulla lancia fanno cenno ad alcuni naufraghi di venire verso di loro, ma i marinai britannici lo interpretano invece come uno "state lontani" e non si avvicinano) e poi cala una rete lungo la murata, perché altri naufraghi vi si aggrappino e vengano issati a bordo. In tutto, risulta possibile recuperare solo 23 sopravvissuti (tra cui tre ufficiali) su un equipaggio di 62 uomini; i primi vengono raccolti alle 10, gli ultimi a mezzogiorno. Uno dei naufraghi grida disperatamente mentre la nave si avvicina, mentre gli altri mantengono la calma. Durante il salvataggio, la Circe continua anche a seguire il Tempest, che scarroccia per via delle condizioni del mare. Alle 10.15 Palmas comunica a Supermarina e Marina Taranto il risultato della caccia, ed intanto dirige verso il sommergibile.

I naufraghi vengono rivestiti con pantaloni, camicie e maglie di lana e sistemati in cuccette con coperte, cognac, bevande calde e biscotti; parte dell'equipaggio, tra cui alcuni marinai che conoscono l'inglese, interloquisce con loro piuttosto amichevolmente. Ciò dà luogo, nel pieno della violenza della guerra, ad un curioso intermezzo. Un marinaio della Circe chiede ad un marinaio londinese quale sia il nome del sommergibile affondato; questi risponde "Non te lo dirò se prima non mi dirai qual è il nome di questa fottuta nave" e, avuta risposta (la pronuncia italiana di "Circe" suona, agli inglesi, vagamente simile a quella di "Churchill"), commenta ironicamente ai compagni (nella sua lingua) "Bell'idea essere affondati dal fottuto Churchill!", scatenando una risata sia tra i superstiti del Tempest che tra quanti, nell'equipaggio della Circe, conoscono l'inglese.

.....CONTINUA.....

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.

2.4 - TEST DELLE ANTENNE

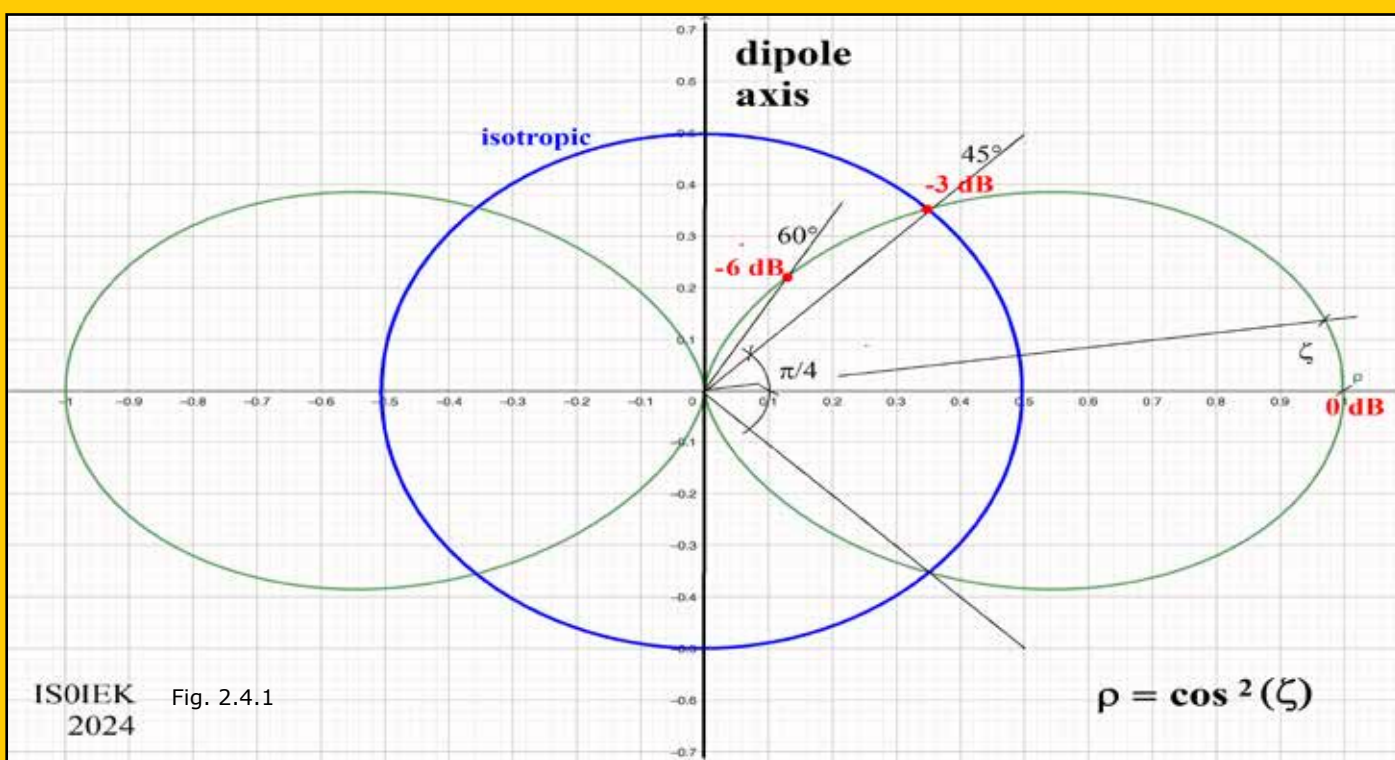
Ci eravamo riproposti di estendere il nostro esame, iniziato col radiatore isotropico e puntiforme, al radiatore reale che non essendo propriamente né l'uno, né l'altro, ha dimensioni finite ed un fattore direttività D sempre maggiore dell'unità, per quanto di poco, ossia per ridotto che possa essere; in altre parole dal solido polare di radiazione non più rappresentabile da una sfera nelle tre dimensioni (3D) ossia che è lo stesso dalla circonferenza in un piano (2D) sezionale di quella. Non possiamo farlo senza prendere in esame come si ripartisca l'energia irradiata nello spazio intorno ad esso, delineandovi quello che in realtà è appunto un solido (3D), che siamo soliti però osservare in sezione piana (2D), disegnando dunque su tale superficie piana (che sarà uno dei piani principali passanti per l'antenna) quello che ne viene definito il diagramma polare di radiazione nei piani tra loro ortogonali E (elettrico) oppure H (magnetico); e per poterlo fare, ci occorrerà un modello matematico adeguato che lo rappresenti così da poterne esaminare in termini analitici tutte le proprietà. Dovremo perciò spostarci almeno temporaneamente ad un livello più rarefatto, ove procedere speditamente; ce ne scusiamo con i lettori che, se non interessati -almeno idealmente- a tale approfondimento potranno, volendo, saltare direttamente alle conclusioni. di quelle simultaneamente un po' l'una e un po' l'altra, tale è in massima parte il suolo reale.

Sarebbe poi estremamente complesso, esorbitando dunque dalla struttura e dagli scopi di questa trattazione, impostare un modello matematico del radiatore reale, e più ancora se dotato di notevole direttività (ad es. la classica Yagi pluri-elementi); per cui dovremo giocoforza trovarne uno semplificato, che sia però tale da riunire in sé appunto semplicità concettuale (quindi privo dello sciame di lobi secondari, per modesti che siano, che nelle antenne reali per giunta poste ad un'altezza non tanto elevata dal suolo,

usualmente accompagnano quello principale); potenza comunicativa per renderne più immediata ed abbordabile la comprensione; nonché dulcis in fundo preferibilmente presentante una struttura formale -leggasi espressione matematica- scevra da eccessive difficoltà analitiche ed interpretative.

Antenna onnidirezionale reale

Lasciandoci pertanto alle spalle il caso del radiatore isotropico di cui al capitolo precedente, potremo ora individuare un modello -che useremo per la nostra simulazione- per nostra fortuna soddisfacente simultaneamente ai detti requisiti, non stringenti anzi tali da rendere più scorrevole e magari anche intuitiva questa parte dell'analisi, nel dipolo verticale isolato nello spazio, che esamineremo inizialmente nel piano E (elettrico) dunque quello verticale, per estendere poi senza particolari difficoltà la nostra analisi al piano ortogonale a questo ossia il piano H (magnetico) vale a dire quello orizzontale e ciò, in conseguenza della simmetria cilindrica del sistema rispetto all'asse dell'antenna, facendolo attraverso una semplice rotazione di 360° (2π) intorno ad esso. Non però il classico dipolo a mezz'onda ossia $\lambda/2$ presentante rispetto all'isotropico un guadagno di 2,15 dBi equivalente a $D = 1,64$ ma uno di lunghezza un po' maggiore ⁽¹⁾. Per semplificare i calcoli il guadagno sempre rispetto all'isotropico del nostro dipolo sia pari a 3 **dB_i** quindi $D = 2$; ed immaginiamo (Fig. 2.4.1) che l'energia vi sia distribuita secondo una legge quadratica in funzione dell'angolo ξ (Zeta) formato dal raggio emesso con il piano mediano, quello cioè normale all'asse e passante per il centro del dipolo; legge rappresentabile in coordinate polari da un'espressione



del tipo $p = \cos^2(\xi)$ ove p rappresenta appunto la potenza $P = P(\xi)$ irradiata secondo l'angolo ξ . Fissiamo ora come unitaria la potenza massima P_{\max} irradiata verso l'angolo zero ($\xi = 0$) corrispondente nello spazio (per la simmetria esistente) al piano ortogonale all'asse del dipolo e passante per il suo centro O , e nel piano sezionale alla direzione appunto della semiretta originante da O ed ortogonale al detto asse. In tale piano l'isotropico sarà rappresentato come già detto da una circonferenza (infatti la sua irradiazione è costante verso qualsivoglia direzione, tanto nello spazio, quanto nel piano verticale che ne rappresenta tale sezione) raffigurata in colore azzurro, mentre il nostro dipolo sarà rappresentato da una curva in rosso presentante due lobi ed esprime appunto il valore di $p = \cos^2(\xi)$. Trattandosi di diagramma di radiazione e di guadagni, opereremo in termini di potenza, quindi sarà corretto esprimerci in termini quadratici, i cui fattori saranno il campo elettrico $|\underline{E}|$ e quello magnetico $|\underline{H}|$ ciascuno con legge sinusoidale semplice $\cos(\xi)$, anch'essi di valore unitario nella direzione di massima irradiazione vale a dire all'angolo zero come pure a π radianti (180°) nel diagramma in sezione ⁽²⁾. L'intersezione tra le due curve (azzurra e rossa) si avrà in corrispondenza dei -3 dB dal valor massimo ⁽³⁾, cioè nei punti a metà potenza $P_{\max}/2$ eguagliante la potenza media di irradiazione del dipolo distribuita sui lobi del diagramma. Il valor medio della distribuzione sull'intervallo detto sarà pari infatti ad $1/2$ e corrisponderà alla potenza media P_m irradiata (cioè quella di alimentazione dell'antenna, a meno delle perdite individuabili come η_{ant}) in entrambi i casi, del dipolo e dell'isotropico, e che da quest'ultimo è uniformemente irradiata nella sfera circostante. Nella distribuzione che abbiamo scelto quale modello, per le premesse fatte il valore della potenza nella direzione preferita è stato posto unitario, pertanto doppio rispetto alla potenza media P_m ed in quanto tale il guadagno direzionale sarà qui di 3 dB ossia $2P_m$; valore peraltro comodo, abbinando la semplicità di calcolo alla salvaguardia del criterio prudenziale "no less than"

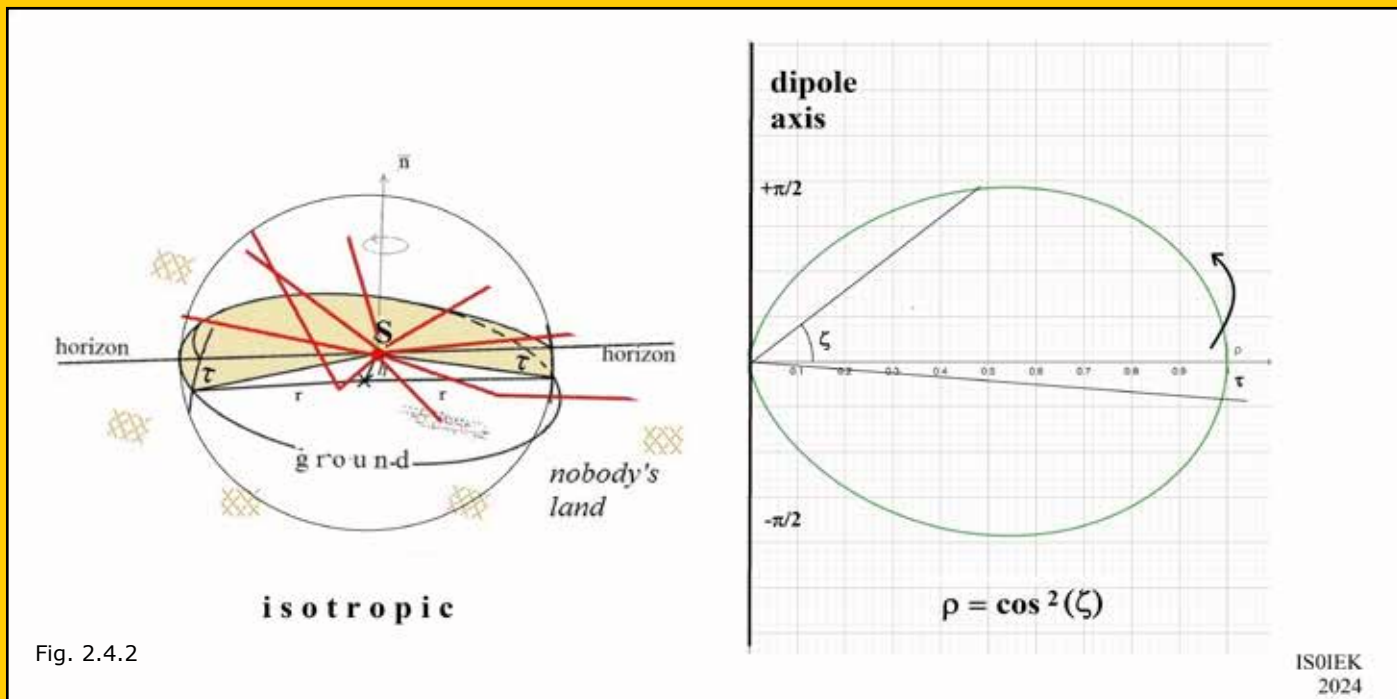


Fig. 2.4.2

già in precedenza adottato (e che apparirà più chiaro nel prosieguo) superando sebbene di poco quello del classico dipolo $\lambda/2$ ossia 2,15 dB pari a 1,64 Pm. Detta potenza nello spazio 3D sarà appunto distribuita in una sorta di cintura o anello (dalla forma corrispondente, in sezione, alla figura in rosso) dell'ampiezza a -3 dB di $\pm 45^\circ$ esteso intorno al radiatore da ambo le parti rispetto al piano mediano cioè sopra e sotto di esso; quindi 90° complessivamente, a cavallo di detto piano, ed a discapito naturalmente dell'energia emessa verso i restanti angoli.

Non ci rimane ora che determinare la quota di energia che compete a quella che potremo chiamare per intenderci la "fascia τ " in corrispondenza cioè dell'angolo τ ignorato come già detto in fase di misura, avendo oltrepassato la circonferenza di rispetto prefissata di raggio r (cfr. Cap. 2.3) e quindi inviata alla "terra di nessuno", che avevamo appunto deciso di ignorare risultandone la determinazione eccessivamente onerosa sotto molteplici aspetti. Ciò pur attenendoci in tale approssimazione al criterio prudenziale consistente nell'affermare che se poi tale quota di energia in tutto o in parte andasse a buon fine, vale a dire riflessa a sua volta dal suolo alla ionosfera e dunque verso possibili destinazioni utili, tanto di guadagnato rispetto al rendimento stimato con i nostri calcoli, da intendersi pertanto quale valore minimale, che approssimi in misura maggiore o minore quello vero ed incognito. Analogamente a quanto già fatto in precedenza, il suo calcolo sarà fatto in maniera proporzionale, prendendo pertanto in considerazione i soli quadranti I° e IV° (Fig. 2.4.2) del diagramma e trasferendo poi il risultato nel solido 3D, mediante una rotazione di 2π radianti (360°) intorno all'asse di simmetria verticale coincidente con l'asse del dipolo. Appunto in virtù di detta simmetria (4) per le energie irradiate sarà conservata la proporzione già esaminata tra piano e solido: rispettivamente nel piano tra angolo τ (parte) e semicirconferenza (tutto), e nel solido tra anello τ (in colore) ed intera superficie sferica. La quota di energia ignorata (5) nel caso di un angolo τ di ampiezza pari a 2° (0,03491 Rad) che corrisponde ad un raggio di esplorazione $r \equiv 15\lambda$ (300m in banda 14 MHz, 600m in banda 7 MHz) sarebbe del 2,22% (6) con un'approssimazione dunque di -0,1 dB pertanto ancora del tutto accettabile, e sufficientemente in linea con quanto a suo tempo visto per l'isotropico. In Tab 2.4.1 è riportata una panoramica dei risultati riferiti appunto al dipolo verticale qui esaminato in funzione di differenti valori del raggio r e dunque di τ ; ove le cifre di approssimazione risultano leggermente superiori al caso isotropico (visto nel Cap. 2,3) in quanto il seppur lieve potere direzionale del dipolo (verticale nel caso esaminato) va compattando, a scapito delle restanti parti dello spazio, l'irradiazione nel suo piano mediano (orizzontale) e zone limitrofe ove questa raggiunge il suo massimo, e pertanto anche nell'anello τ , immediatamente contiguo a detto piano. Risulta infatti evidente che tanto maggiore il guadagno direzionale (verticale) tanta più energia in proporzione andremo a compattare nel lobo principale (sempre a discapito del restante) e di conseguenza anche verso la zona τ che ne fa parte, tanto minore sarà il rendimento stimato, e dunque tanto maggiore lo scostamento (colonna "f") da quello effettivo (incognito); questo nel caso migliore, mentre nel peggiore -appunto per il criterio prudenziale adottato- coincideranno (come già esaminato nella nota 5). Aumentando ulteriormente la direttività (verticale) e massime se estremizzata, aumenterà inevitabilmente lo scostamento tra i due e dunque l'incertezza, sino a valori non più accettabili; ne tratteremo più sotto. Nessuna compattazione invece avviene sinora, cioè limitandoci alle antenne onnidirezionali nel piano orizzontale, quanto appunto agli angoli orizzontali, ove l'energia è ripartita equamente sui 360° azimutali di orizzonte a qualsiasi angolo verticale fluisca, sia entro l'anello τ che non; il guadagno direzionale seppur modesto

Tab. 2.4.1

(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	
r	7 MHz band	h/r	τ	ignored %	η	approx
		0,5/(a)	$\arctg(b) \cdot \frac{2}{\pi} \int_{\tau}^{\pi} P(\zeta) d\zeta$		$1-(d)/100$	$10 \cdot \text{Log}_{10}(e)$
100 λ	4.000 m	0,005	0,3	0,318	0,997	-0,01 dB
20 λ	800 m	0,025	1,4	1,591	0,984	-0,07 dB
10 λ	400 m	0,05	2,9	3,178	0,968	-0,14 dB
5 λ	200 m	0,1	5,7	6,324	0,937	-0,28 dB

del nostro dipolo verticale è appunto confinato agli angoli verticali di radiazione (ingl. *takeoff angle, launch elevation angle* o *wave angle*) mentre rimane invece unitario nel piano orizzontale (7). Si rammenti come tutto questo non abbia a che fare ai piani di radiazione E ed H intrinseci all'antenna, ma solo e semplicemente dal suo giacimento rispetto all'orizzonte vale a dire al suolo, il quale vi recita, come sempre, il ruolo da protagonista daché costituisce il principale elemento riflettente e/o assorbente, o un po' di entrambi.

Antenna direttiva

Vediamo infine (Fig. 2.4.3) cosa accade nel caso di un'antenna direttiva (*rotary beam*) evitando però sempre per amor di semplicità di introdurre un ulteriore modello matematico della distribuzione nel piano orizzontale, in quanto non essenziale come abbiamo visto ai fini che ci interessano, quelli del calcolo della energia ignorata dalla nostra indagine e prudenzialmente presunta persa nella zona τ verso la "terra di nessuno"; per la cui determinazione ha importanza la sola direttività verticale in quanto relativa alla giacitura (orizzontale) del suolo e con esso di tale zona estesa oltre il raggio r e sino appunto all'orizzonte. A prescindere dalla disposizione dell'antenna (polarizzazione orizzontale o verticale) la maggiore o minore energia che raggiunge la zona è infatti come visto funzione del solo angolo verticale; mentre all'interno dell'angolo verticale caratterizzante la zona, il modo in cui questa energia si ripartisca in dipendenza -quando presente- della direttività orizzontale, è irrilevante! Sia che venga sparpagliata sui 360° dell'orizzonte (essendo questo infatti, ossia il suolo, il principale riferimento per quanto concerne i fenomeni esaminati, mediante la riflessione verso la ionosfera e l'assorbimento) oppure concentrata in uno o più ristretti lobi, restandone invariate sia la quantità complessiva, sia la destinazione comunque verso la zona ignorata.

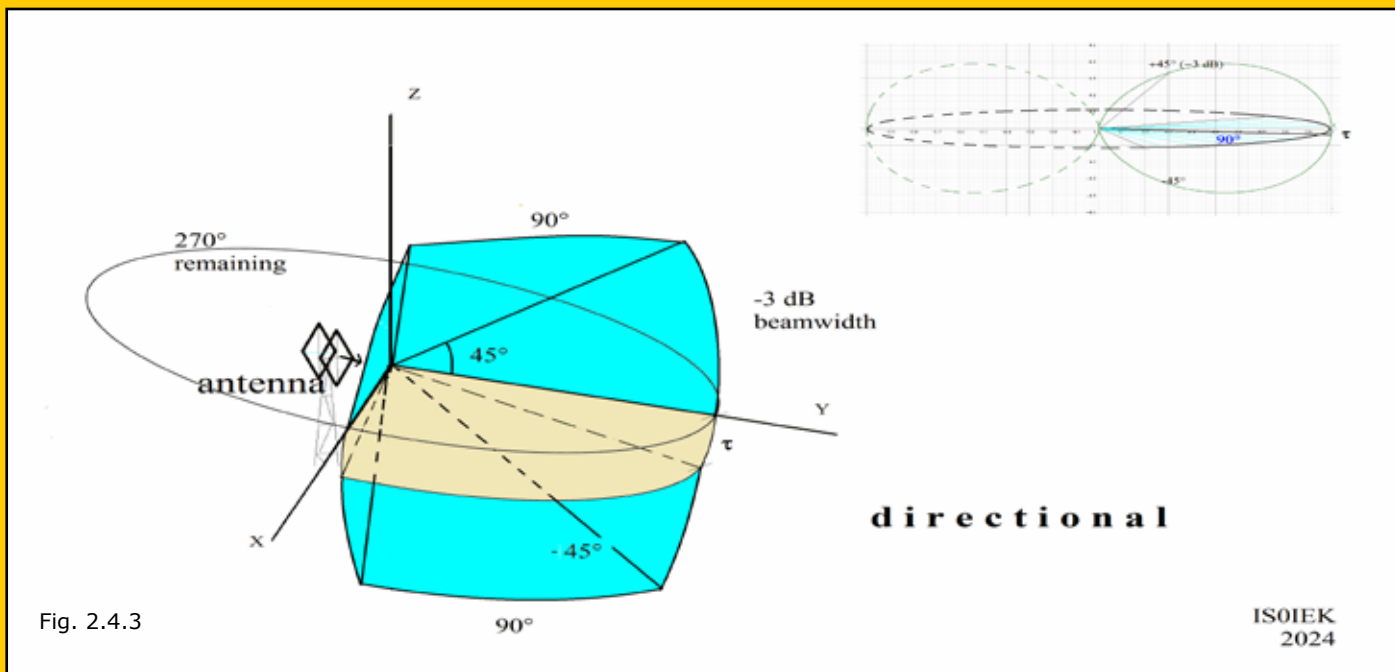


Fig. 2.4.3

Supponiamo pertanto, e senza qui discostarci neanche troppo dal comportamento reale, che l'ampiezza orizzontale del lobo sia pari a 90°; aggiungendovi di nostro però, per semplificare maggiormente, un taglio drastico e netto facente sì che l'energia presupposta persa nell'anello τ venga dunque a) totalmente concentrata in questi 90° orizzontali senza ulteriori lobi secondari, e b) ripartita uniformemente entro detto angolo. Ogni eventuale guadagno conseguente ad una differente distribuzione di essa nel piano orizzontale, non farebbe infatti che mutarne la ripartizione in tale piano, ed in particolare entro l'anello τ , senza però alterarne in alcun modo la quantità complessiva che compete all'intero anello in quanto esso è determinato da angoli verticali. Dunque l'irradiazione totale come detto, già nel dipolo verticale (onnidirezionale) era concentrata in una cintura avente a -3 dB l'ampiezza di $\pm 45^\circ$ per parte in totale 90°, stante per così dire a cavallo del piano mediano, a scapito degli angoli solidi superiore ed inferiore; guadagnando così 3 dBi (equivalenti ad un rapporto in potenza di 2:1 dunque duplicandola) sull'isotropico. Con l'introduzione della direttività orizzontale si concentra tutta l'energia nell'anzidetto lobo irradiato frontalmente di ampiezza pari a 90°, a tutto discapito dei restanti 270° d'orizzonte.

La potenza vi è pertanto quadruplicata, avendovi convogliato oltre a quella già di propria spettanza anche quella che prima, nel dipolo onnidirezionale, era destinata agli altri tre quadranti nel piano; aggiungendo così ulteriori 6 dBi (equivalenti ad un rapporto in potenza di 4:1) quindi 9 dBi in totale; questi corrispondono al guadagno direzionale di una Quad (8). Caratterizzata quest'ultima tra l'altro da una differenza piccola (tendenzialmente nulla, specie nel caso di elementi circolari) tra le ampiezze del lobo (*beamwidth*) rispettivamente nei due piani ortogonali E ed H (cioè orizzontale e verticale o viceversa, a seconda di com'è disposta l'antenna). Ciò a differenza delle antenne Yagi ove tale differenza è più marcata giungendo per una 3 elementi ad un'ampiezza tipicamente anche di 120° nel piano H (quello cioè che non contiene gli elementi), dunque quello verticale se come quasi sempre in HF l'antenna è montata con polarizzazione orizzontale, rendendo così più "diluata" la concentrazione negli angoli verticali; e naturalmente anche nell'angolo τ , il che non peggiora la stima già fatta nel caso della Quad (9). La ripartizione orizzontale dell'energia non comporta pertanto problemi di concetto: qualunque ne sia la distribuzione orizzontale, l'energia ricadente nell'angolo tau già era destinata alla "terra di nessuno" quindi considerata persa ed ignorata nei nostri calcoli del rendimento, e tale rimane anche redistribuendola col concentrarla orizzontalmente in qualsivoglia modo; e finché rimarrà nella fascia τ ossia indirizzata oltre il range di test, essa sarà appunto esclusa dalle misurazioni. Questo ci porta a poter affermare che il guadagno dato dalla direttività orizzontale è ai predetti fini irrilevante, essendo come già detto quello verticale che concentra l'energia nella fascia ignorata τ , e quindi possiamo beninteso nel presente contesto e finalità pienamente assimilare le nostre direttive, Quad ed a maggior ragione Yagi orizzontale, al dipolo verticale onnidirezionale; i cui dati testé tabulati possono pertanto ritenersi quindi validi anche per queste.

Ulteriori generalizzazioni

Chiaramente, se il guadagno aumentasse in misura notevole, cosa possibile con direttive pluri-elementi anche in HF (4 el. Quad, 5 o più el. Yagi, grandi rombiche, allineamenti *broadside* e combinazioni di vario tipo fisse o rotanti, soprattutto questi di pertinenza perlopiù delle emittenti di radiodiffusione ecc.) e massime nelle bande superiori sino ai 50 MHz nonché naturalmente in V/UHF (ove però le problematiche normalmente sono assai differenti) occorrerà rivedere i calcoli adattandoli ai nuovi parametri. Tuttavia sulla scorta di quanto sinora esaminato questo pare non essere il caso delle antenne direttive più comuni ed abordabili, che almeno per quanto concerne le HF e specie nella loro parte più bassa ben rientrano nella casistica contemplata. Analogamente dovremo operare nel caso di altezze d'antenna che superino in misura notevole la classica mezz'onda, cosa che in 40m e più ancora in 80m non è certo caso frequente, mentre può divenirlo a frequenze più elevate (10). Se la superficie terrestre possiede poi una certa uniformità, meglio ancora se marina (o anche lacustre, sebbene in quest'ultimo caso dovremo in genere fare i conti con le montagne circostanti lo specchio d'acqua, i cui effetti naturalmente si risentiranno prevalentemente sui bassi angoli di elevazione, leggasi DX) potremo magari permetterci anche di estrapolare a quella le caratteristiche della porzione ricompresa entro la "bolla" soggetta all'indagine, apportando così ai risultati grezzi un'opportuna correzione che avvicinerà le nostre stime al risultato vero (e pur sempre incognito). Viceversa accadrà laddove le caratteristiche varino notevolmente per la presenza di insediamenti, ostacoli naturali ecc. e massime qualora si abbiano dislivelli notevoli del terreno, casi nei quali non possa più ritenersi adeguato e dunque applicarsi il procedimento ordinario, e che pertanto occorra valutare e trattare singolarmente. Se ad esempio il sito è anche solo parzialmente circondato da ostacoli aventi dimensioni non trascurabili e di riflettività scarsa, pertanto sostanzialmente assorbenti, siano questi naturali od artificiali, gli ultimi soprattutto facilmente individuabili; allora una volta stabilita distanza ed altezza, ed effettuati tutti i restanti accertamenti, non sarà difficile quantificare la quota di perdite di loro pertinenza, per affinare così i calcoli con le relative correzioni. Rammentando altresì che nel caso di antenne direttive gli assorbimenti da ostacoli (e dunque il rendimento del sistema) sono soggetti a variazioni anche notevoli a seconda del puntamento delle stesse qualora questo avvenga nella loro direzione. E che altresì le perdite più insidiose, perché di meno facile determinazione, sono quelle che meno si vedono, legate alla consistenza (sotto l'aspetto elettromagnetico) di suoli e fabbricati.

In conclusione

Abbiamo con ciò visto come possa farsi un soddisfacente esame quantitativo delle caratteristiche globali del sistema radiante, lavorando con mezzi quali ad esempio il drone in modo relativamente comodo da un punto di vista tecnico oltre che economico, in un intorno circoscritto avente raggio r della misura di circa $5 \div 15$ (mediamente 10) lunghezze d'onda λ , ed anche notevolmente inferiori in altezza, col ridurre così il margine di incertezza a valori minori si potrebbe dire di un ϵ (epsilon) scelto piccolo a piacere, appunto dipendente (come evidenziato in tabella) dalla grandezza del valore di r prescelto; e ciò che pure conta, sempre sul lato diciamo prudenziale della stima, vale a dire del *no less than* degli americani. Ciò senza nulla togliere a quanto possa accadere più oltre, superato r , in quella che cioè abbiamo lasciato fuori dal *test range* circoscritto chiamandola terra di nessuno, non avendo preteso né atteso alcunché in virtù del suddetto criterio prudenziale, ove perciò (bicchiere mezzo pieno) potremmo solamente lucrare eventuali ritorni favorevoli (11). Proseguiremo e concluderemo nel prossimo capitolo l'esame degli ulteriori e molteplici strumenti ancora a nostra disposizione; nessuno dei quali però occorre dire, almeno allo stato attuale delle tecniche risulterà esaustivo sotto l'aspetto quantitativo.

Ringrazio Gian Marco ISOIYX per le belle riprese della sua antenna, effettuate appunto mediante l'impiego del drone.



Note:

- 1) ciò a prescindere dalla inevitabile reattanza presentata dallo stesso, ipotizzato quindi come adattato ad es. mediante l'interposizione di un'ideale rete LC; cfr. ARRL Antenna Book 12a ed., cap. 5 grafico pag. 170;
- 2) per cui potremmo anche scrivere $\rho = |E| \cos(\xi) |H| \cos(\xi) = \cos^2(\xi)$ avendo appunto posto $|E| = |H| = 1$;
- 3) tali punti rappresentano (per limitarci ai quadranti I° e IV°) angoli ξ di $\pm\pi/4$ ($\pm 45^\circ$) ove $|E| = 0,71 E_{\max}$ ed $|H| = 0,71 H_{\max}$ il cui prodotto, posti E_{\max} ed H_{\max} anch'essi unitari vale appunto $0,71 \cdot 0,71 = 0,50 = 1/2$; la potenza media irradiata dal dipolo sarà data da $1/(2\pi) \int_0^{2\pi} \cos^2(\xi) d\xi = 1/(2\pi) [\frac{1}{2}\sin(2\xi) + \frac{1}{2}\xi + C]_0^{2\pi} = 1/(2\pi) [\frac{1}{2}2\xi + C - C] = 1/2$ corrispondente appunto all'isotropico ricordando che si era posta P_{\max} unitaria; all'intercetta -6 dB $\xi = \pm\pi/3$ ($\pm 60^\circ$) avremo $|E| = 0,5 E_{\max}$ ed $|H| = 0,5 H_{\max}$ P appunto 0,25;
- 4) appunto perché, in virtù della simmetria intrinseca del diagramma di radiazione o per meglio dire della sua rappresentazione sui tre assi quale solido 3D ("ciambella") -beninteso nei casi ove tale simmetria sia presente, quali radiatore isotropico, dipolo, ecc.- la proporzione tra gli elementi (segmenti ed aree) costituenti la sua sezione in un piano ove giaccia l'asse di simmetria, è conservata nel solido dato dalla rotazione intorno al medesimo (rispettivamente segmenti in aree, ed aree in volumi);
- 5) quota corrispondente a quella percentuale (colonna "d") dell'energia totale irradiata che verrebbe effettivamente riflessa (divenendo così potenzialmente utilizzabile) nel caso migliore, in cui la superficie della "terra di nessuno" fosse tutta perfettamente conduttiva (ad es. sul mare); ricomprendere nel rendimento il fattore moltiplicativo η (colonna "e") corrisponde invece al criterio prudenziale che in quanto tale punta al caso peggiore, conseguente ad una superficie totalmente dissipativa della detta zona;
- 6) con riferimento a detta figura, integriamo nei quadranti I° e IV° ossia da $-\pi/2$ (-90°) a $+\pi/2$ ($+90^\circ$) quindi per un intervallo di π (semicirconferenza) e dividiamo quindi il risultato sempre per π (estensione dell'intervallo) onde ottenere la media; dunque (con angoli espressi in radianti) $1/\pi \int_0^\pi \rho(\xi) d\xi = 1/\pi \int_0^\pi 0,03491 \cos^2(\xi) d\xi = 0,0111$; tale risultato va poi moltiplicato per 2, cioè raddoppiato, considerando che la media dell'intero diagramma (vale a dire l'isotropico) corrispondente al totale dell'energia irradiata prescindendo dalla direzione dunque "spalmata" (per usare un butto termine che però rende bene l'idea) non è qui unitaria ma pari come detto a 0,5;
- 7) altrettanto accadrebbe se il dipolo fosse disposto orizzontalmente e sempre nel libero spazio, presentando cioè direzionalità stavolta sul piano orizzontale (azimutale) e non su quello verticale, piano quest'ultimo ove in tal caso sarà invece circolare il diagramma che lo rappresenta. Sebbene nel dipolo orizzontale collocato sopra la superficie terrestre ed a non grande altezza da essa (beninteso in termini di lunghezze d'onda λ) l'angolo verticale di irradiazione finirà in definitiva per essere determinato dalle riflessioni appunto sul suolo, mare ecc. sottostanti;
- 8) cfr. ARRL Antenna Book 12a ed., cap. 4 pag. 168;
- 9) se però montata verticalmente (caso in HF rarissimo o pressoché inesistente) l'ampiezza del lobo nel piano verticale sarebbe $2 \times 33^\circ = 66^\circ$ con una concentrazione nell'angolo τ moderatamente superiore; nello spazio libero a 14.174 MHz: $G = 7,28$ dBi -2,15 = 5.13 dBd (ARRL Antenna Book 21a ed. 11-3);
- 10) nel caso di un'antenna direttiva multibanda HF ad es. per i 40m e superiori posizionata all'altezza h di 20m dal suolo ($\lambda/2$) potremo bensì approntare un test range di ampiezza r pari a $15\lambda = 600m$ ($h/r = 0,033$) sufficiente come già visto per una buona analisi con l'approssimazione di 0,10 dB; la stessa antenna a 28 MHz risulta alta circa 2λ , quindi ben oltre l'ipotesi riduttiva fatta in partenza quanto alle altezze, però testata ancora sul raggio di 600m stavolta equivalenti a 60λ il rapporto h/r (che determina l'angolo τ , dunque l'ampiezza della relativa fascia) rimarrebbe invariato, e con esso il voluto grado di approssimazione;
- 11) ritorni pur sempre condizionati, in condizioni di esercizio, da un doppio fattore di incertezza, ossia due variabili (che potrebbero dirsi xy): il diagramma di radiazione se scarsamente o niente affatto conosciuto (determinando il quale si elimina una delle due incognite come tale, e conseguentemente si riduce di un grado l'incertezza) e le caratteristiche puntuali del suolo, a priori incognita per eccellenza; ma che tale rimarrà ove si oltrepassi il *range* cui si è inteso (per le ragioni tecnico economiche citate) confinare l'indagine;





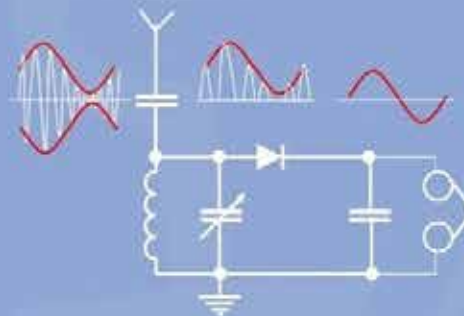


A.R.I. BRESCIA
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI ITALIANI
SEZIONE DI BRESCIA

ELEMENTI di ELETTROTECNICA, RADIOTECNICA ed ELETTRONICA

**PER IL CONSEGUIMENTO
DELLA PATENTE DI RADIOamatore**

a cura di IW2CYR - Nino Barchi



India Bravo United  Books

INTERNATIONAL
WARSHIPS AWARD

EIGHT CLASSES
FREE AWARDS

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

PDF FORMAT
PROFESSIONAL HAM RADIO GAME'S

**BEAUTIFUL WARSHIPS AROUND
OF THE WORLD**

INTERNATIONAL
MARITIME MOBILE AWARD

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT

**COME PLAY
WITH US!**

www.assoradiomarinai.it

THE BEST ARMI AWARD

**INTERNATIONAL SUBMARINES
AWARD**

<p>I.S.A. BRONZE</p> <p>Obtained with 5 different submarines call sign contacts around of the world and 10 country DXCC. List doc in the web site.</p>	<p>I.S.A. SILVER</p> <p>Obtained with 10 different submarines call sign contacts around of the world and 20 country DXCC. List doc in the web site.</p>	<p>I.S.A. GOLD</p> <p>Obtained with 20 different submarines call sign contacts around of the world and 30 country DXCC. List doc in the web site.</p>
---	--	--

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

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 marinai 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* + II9IABJ + 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

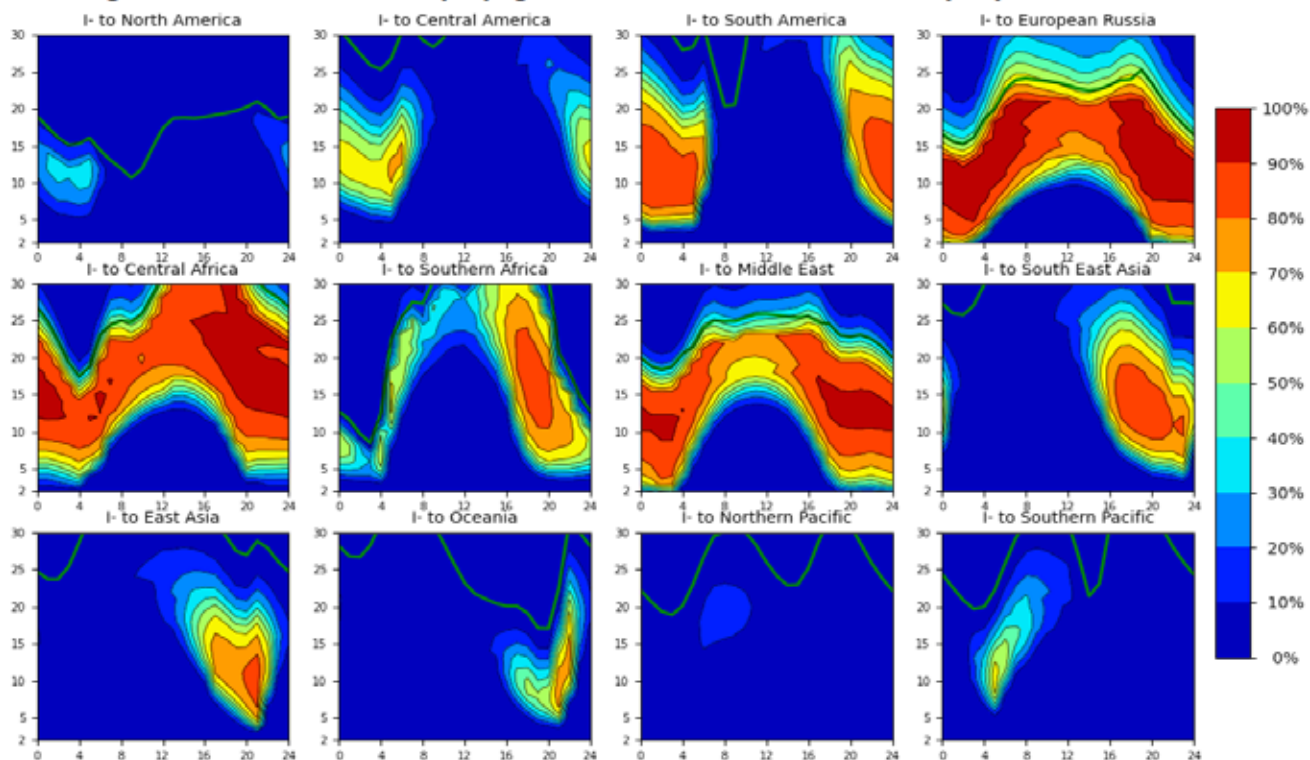
tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

e-mail segreteria@marinaiditalia.com

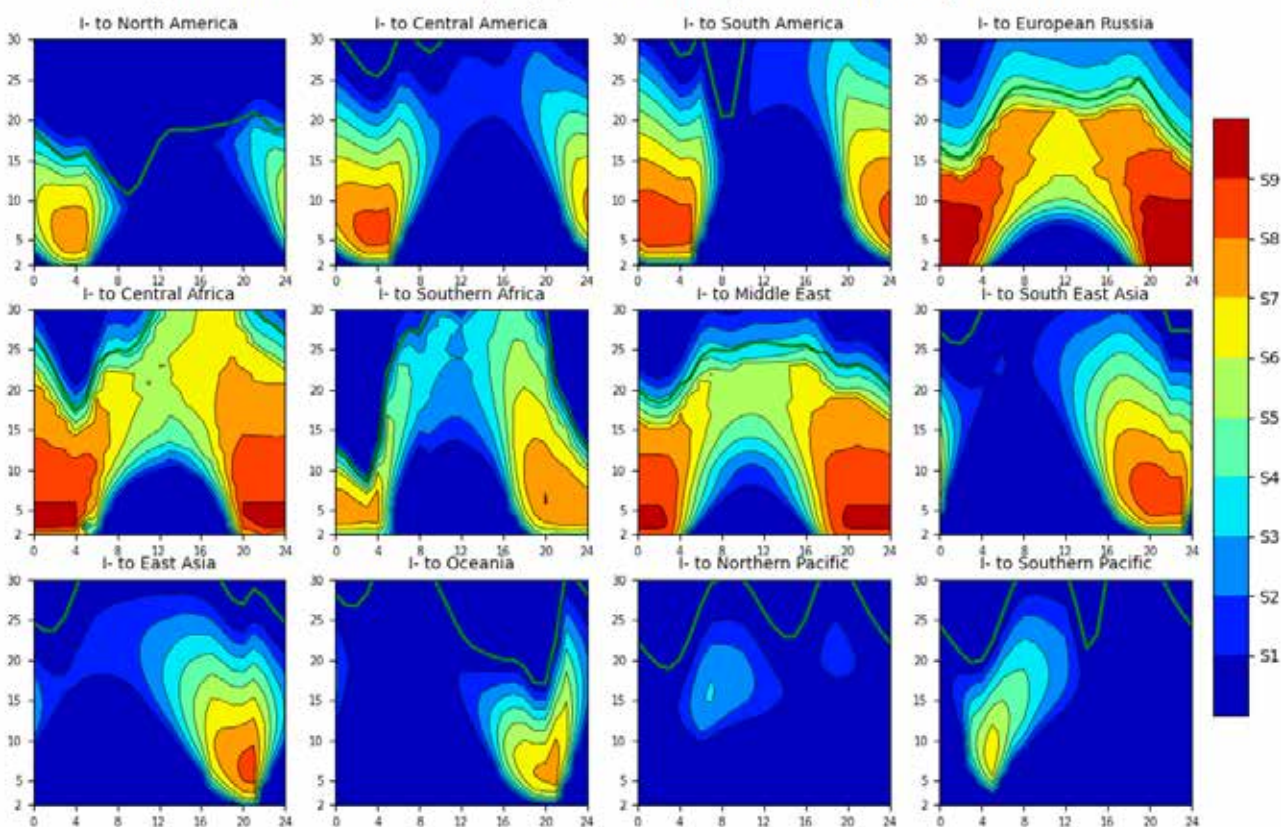
PROPAGAZIONE DI AGOSTO

di Maurizio Diana, IU5HIV MI-1446

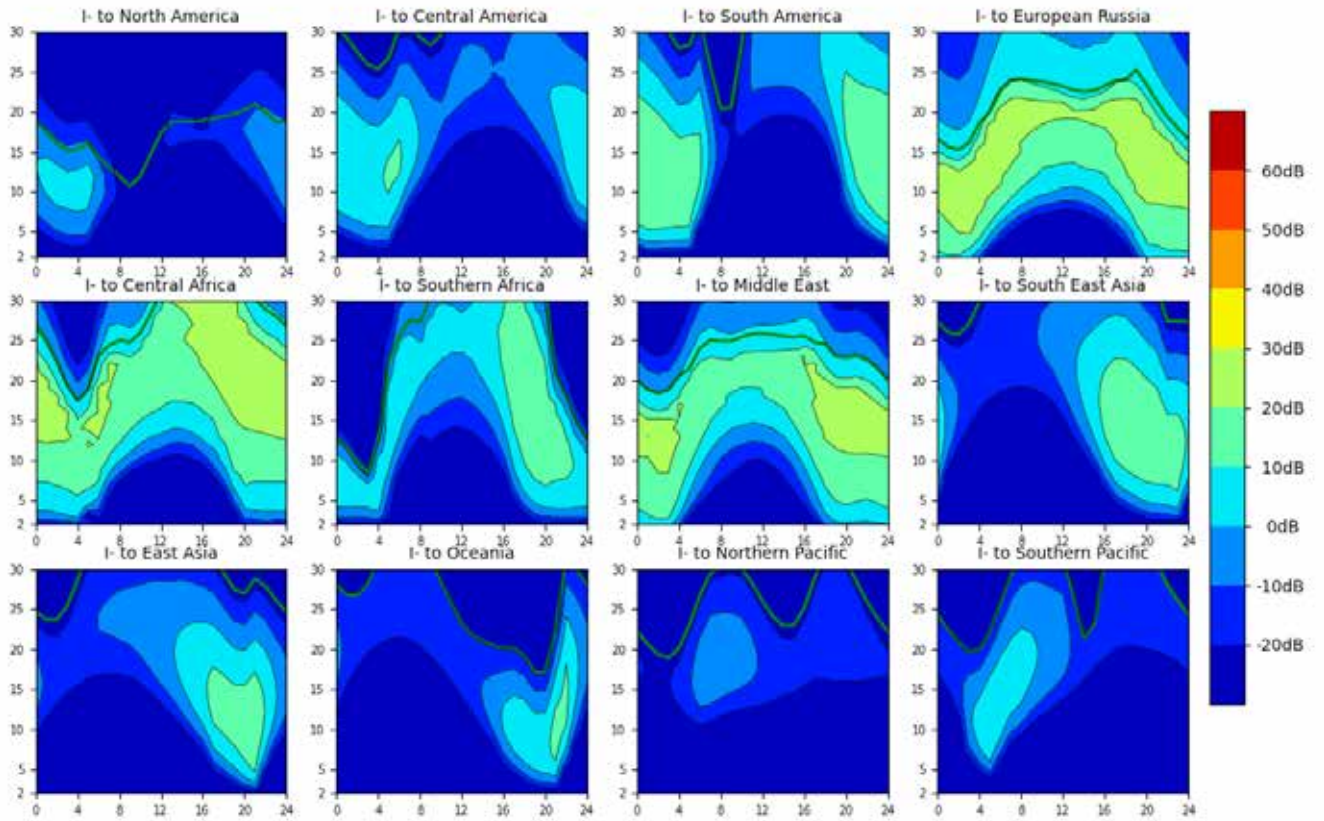
Agosto 2024 -Previsioni di propagazione in Basic Circuit Reliability- by IU5HIV



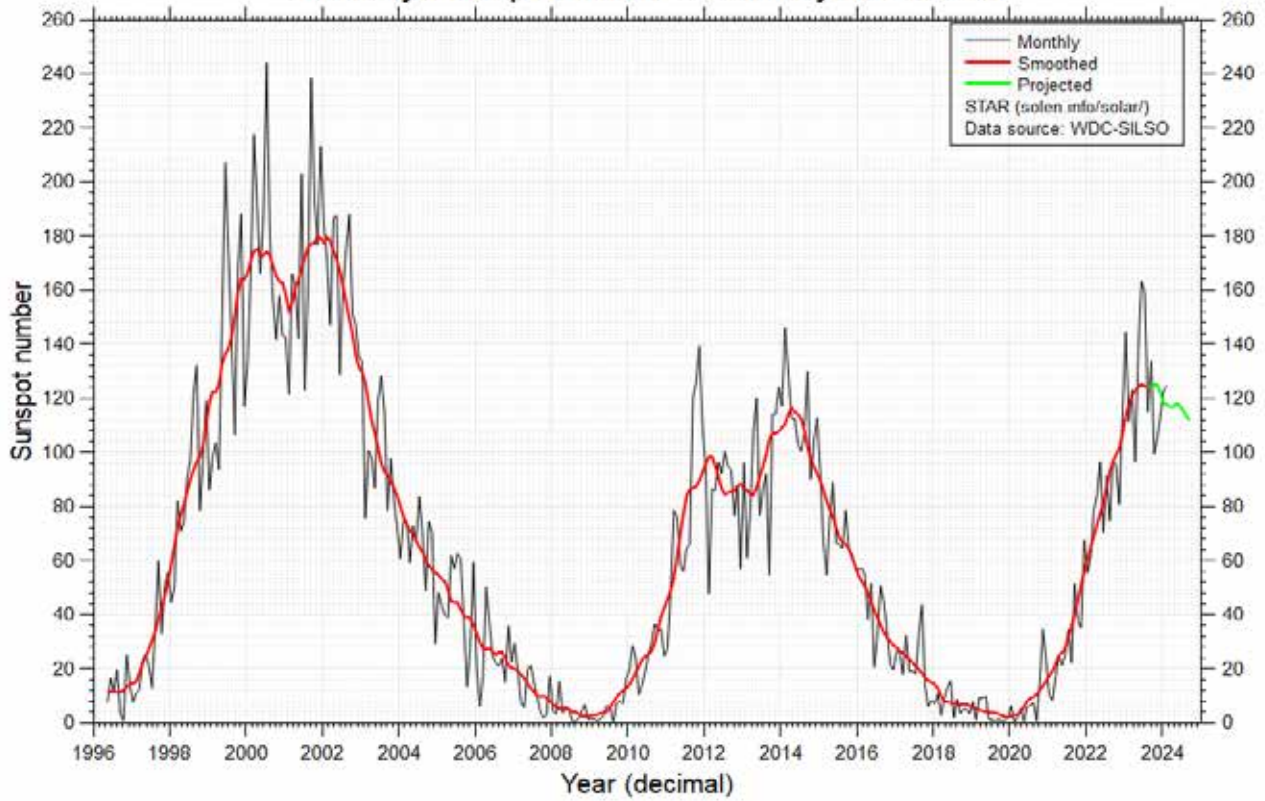
Agosto 2024 -Previsioni di propagazione in Signal Strength- by IU5HIV



Agosto 2024 -Previsioni di propagazione in SNR- by IU5HIV



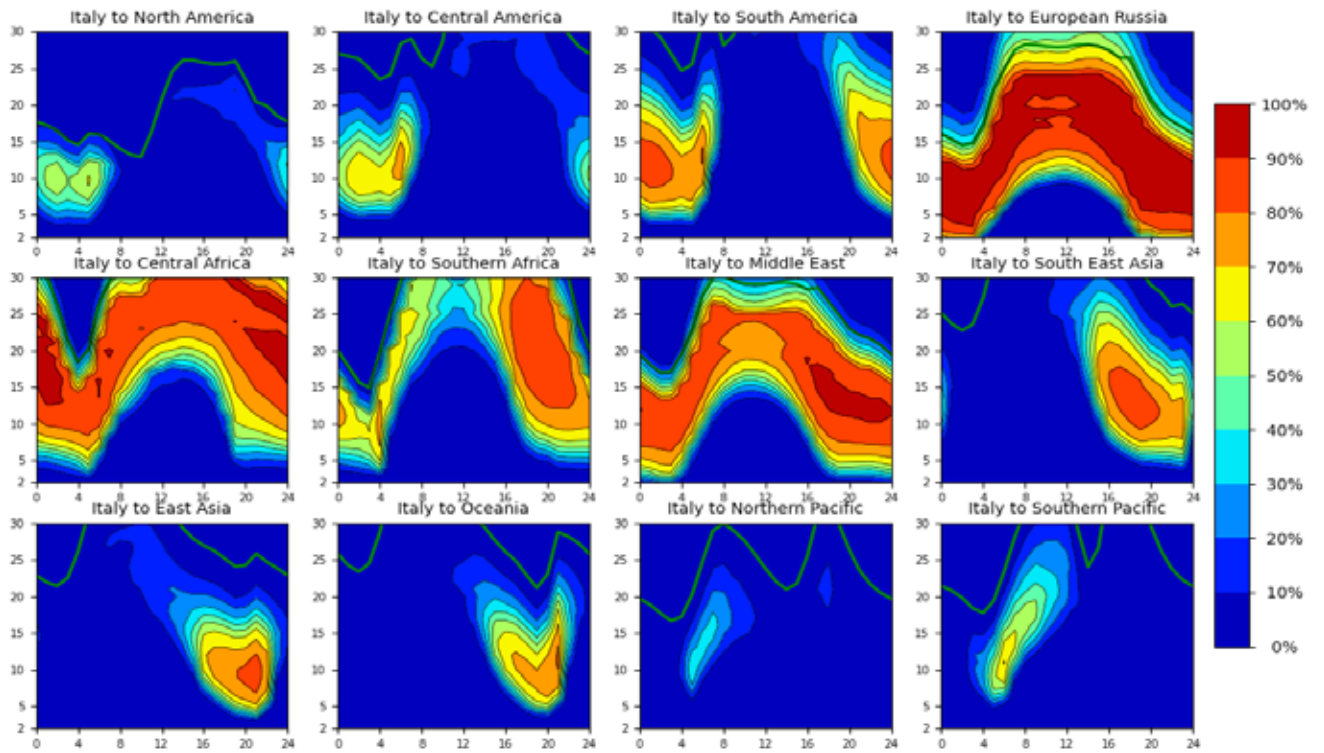
Monthly sunspot number solar cycles 23-25



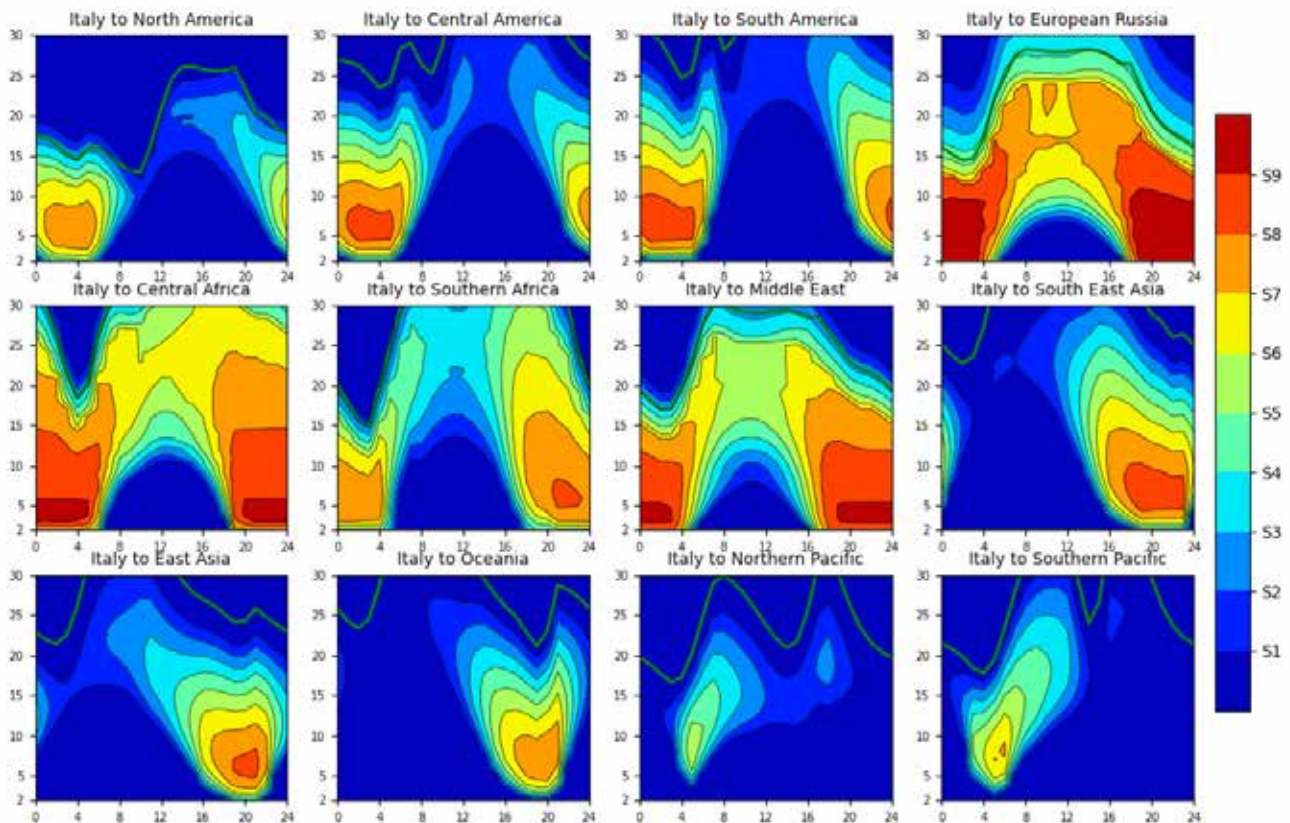
PROPAGAZIONE DI SETTEMBRE

di Maurizio Diana, IU5HIV MI-1446

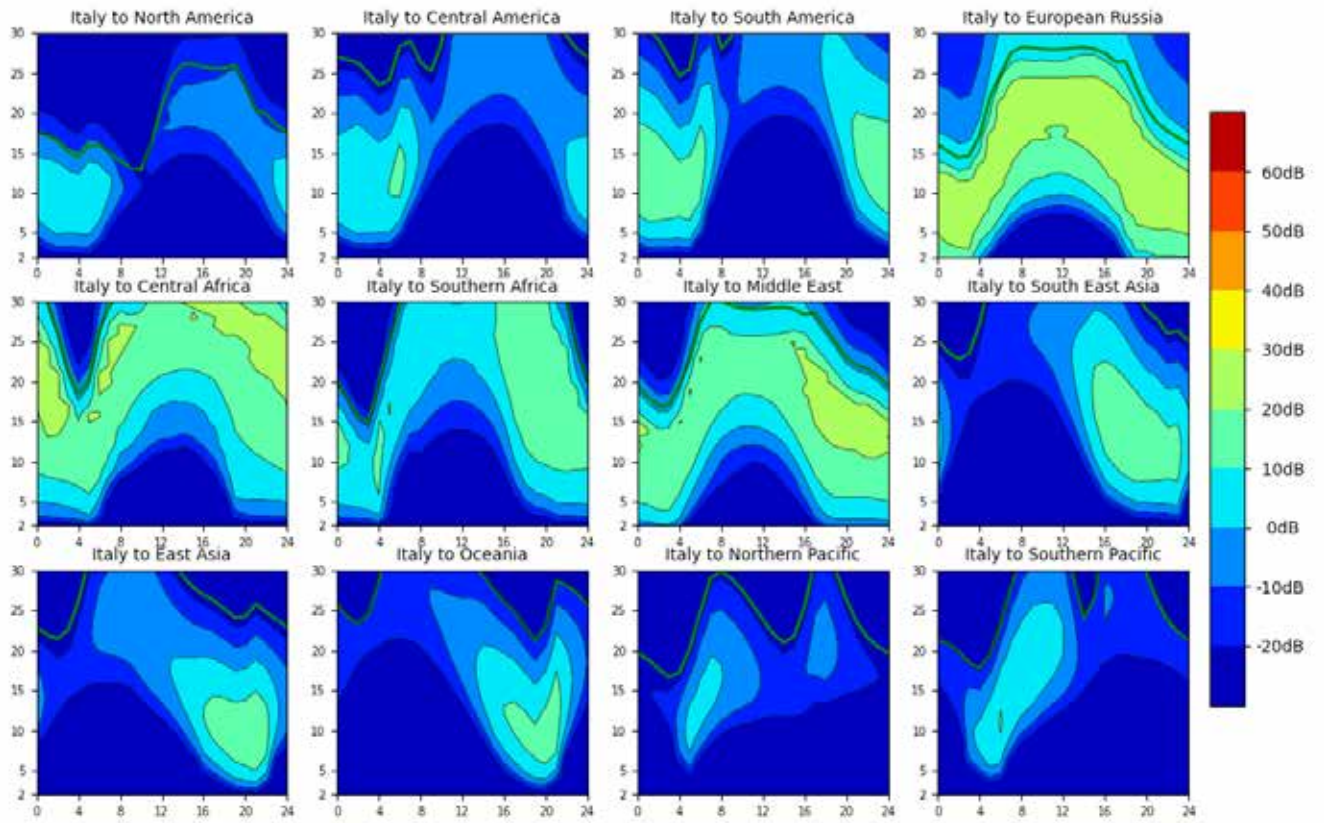
Settembre 2024 -Previsioni di propagazione in Basic Circuit Reliability- by IUSHIV



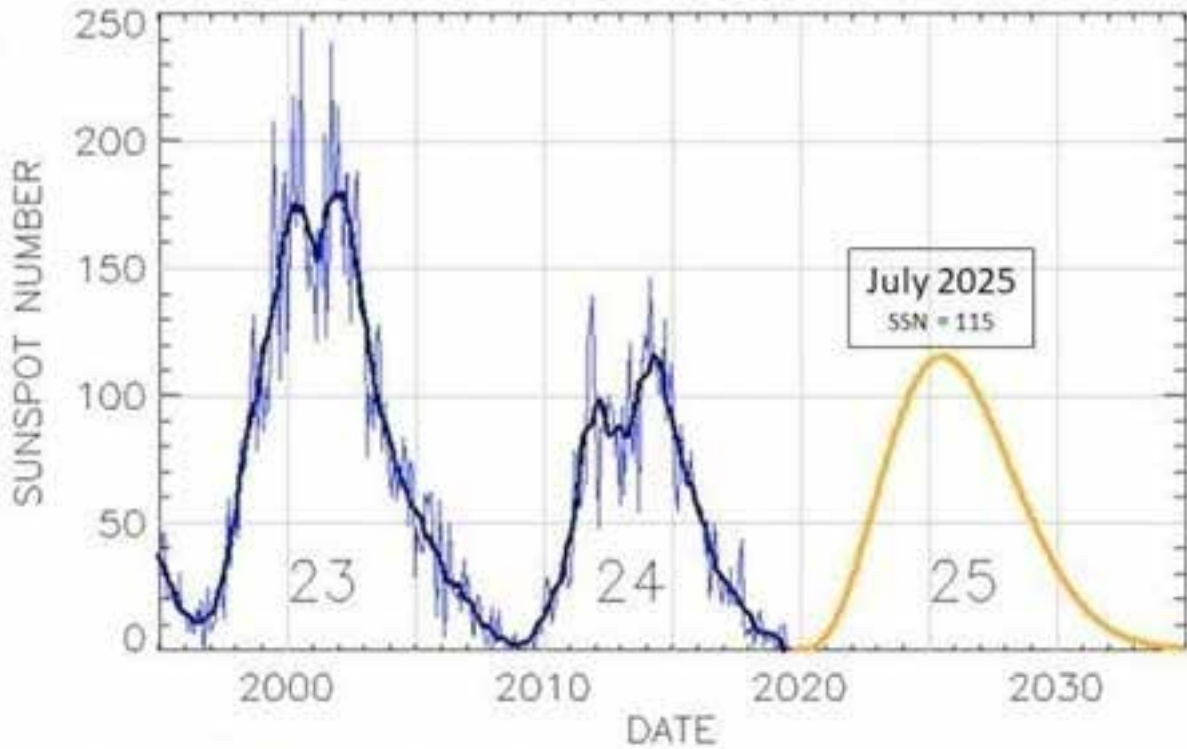
Settembre 2024 -Previsioni di propagazione in Signal Strength- by IUSHIV



Settembre 2024 -Previsioni di propagazione in SNR- by IU5HIV



SOLAR CYCLE 25 CONSENSUS PREDICTION



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 sarà mia cura inviartela nel più 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 è pronta per l'utilizzo.



QSL NAVALI

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



85ØHRA

GB175PO
TM175

USS HORNET CVS-12

NB6GC
Voice of the Hornet

Splashdown!

APOLLO 11 - 24 July 1969 APOLLO 12 - 24 November 1969

100 лет Морской Авиации России

SPECIAL EVENT STATION
R1ØØMA



KB3IFK

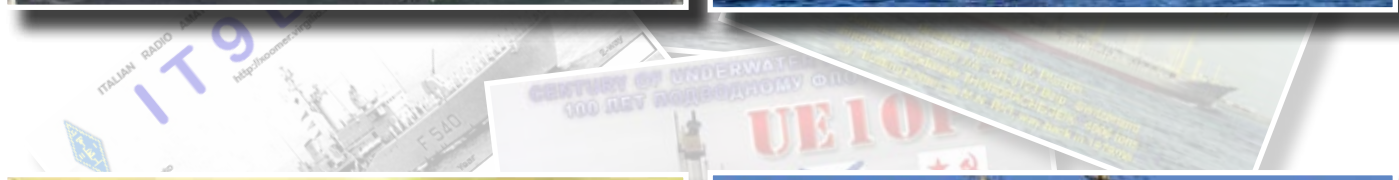
Andrew McGinley
1915 Snyder Avenue
Baltimore, MD 21222
U.S.A.

Fists: 9938
CC: 1563
10-10: 73568
Grid: FM195G

DD-779 USS DOUGLAS H. FOX

ROMEO 3W3RR **FLORIDA U.S.A.**

W4/AHØM/MM



SM3ALR

TORD GRIP
SWEDEN

IK 8 'SNOW LANG'

OZ1CF

DF4DV

Heinz Möller - Nordstraße 34 - D-21782 Bülkau. DOK E32

85ØHRA

Clubstation OV Speyer
Submarine U9

DKØSP

TECHNIK MUSEUM SPEYER

MUSEUM SHIP WEEKEND EVENT

GB175PO & TM175

MF-RUNDE · VEREINIGUNG NOCH FUNKENDER MARINEFUNKER

Since 1973:
ESHX USCG
ULDM EOPA
EVBP EOYK
UUNB UTAQ
UKCC UMAC
JSMB JSMA
UNHI 70PP
UJY 9HCB3

Sulanda Shipping LTD
m/v Sulanda
94FLG
Vatletti

Member 588 MF-Runde

UA2FM

Victor Loginov
UA2FM/mm · DL/UA2FM · KS4IZ
member of RK2WFA · RW2F · R2MWO

Dutch Amateur Radio Station

PA3AAF

Card

1727

G3YEC

WAZ DXCC WAS

ITALIAN RADIO

IT9

GERMANY AMATEUR RADIO STATION

DG8LBF

CENTURY OF UNDERWAY
100 LET PODPISANOVI OIL

UE101

MMØBNN/P

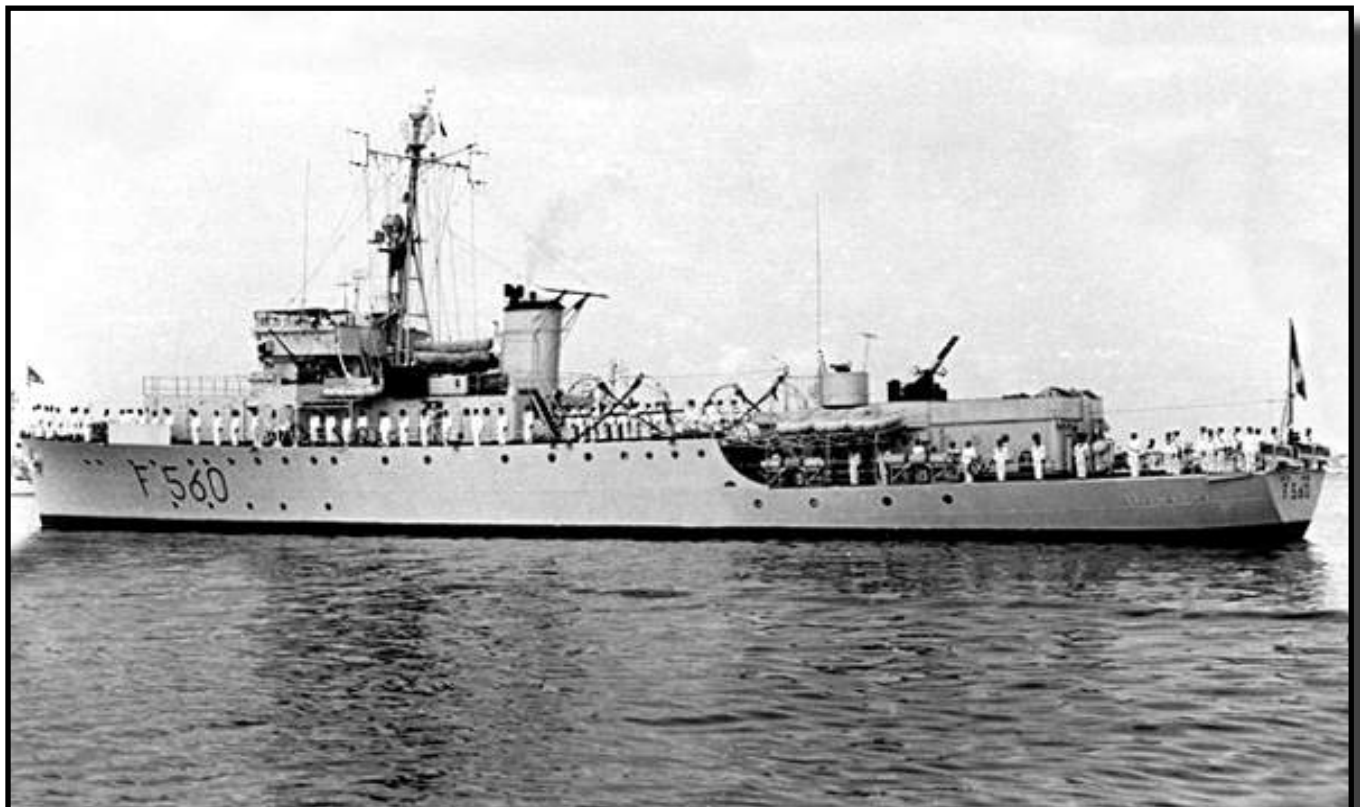
PORT GLASGOW STEAMBOAT QUAY
ARLHS # SCO- 312

DF4DV
Heinz Möller · Nordereck 34 · D-21782 Bockum · DOK F32

FOTO STORICHE



Cacciatorpediniere ARTIGLIERE (ex USA) (1941-1970)



Corvetta ALABARDA (ex UK) (1943-1968)

La stazione radio di....



La QSL DEI SOCI....

IZ1LHE/8
SERAFINO MAURIZIO, Via Piazza D'Armi 2 - 19100 La Spezia, ITALY

CQ 15
ITU 28
LOC: JN71AA
CW club -
A.R.M.I. #381

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)

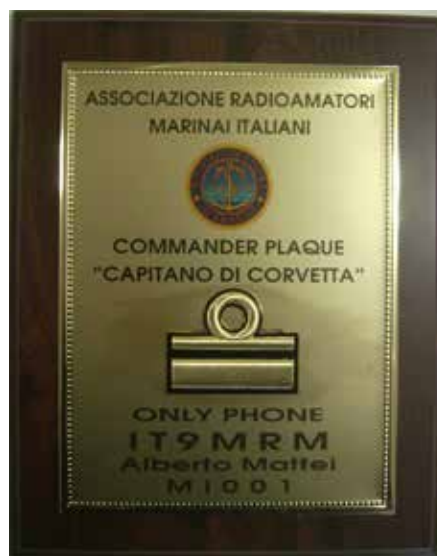
"ONLY PHONE" (SSB)

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

CARATTERISTICHE DELLA PLAQUE

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

INFORMAZIONI

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



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

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



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

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



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

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





DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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

Il Diploma di Attestazione ARMI può essere richiesto da tutti i soci iscritti all'ARMI. Sarà rilasciato solo in formato grafico (JPG) ed inviato via email. Per il rilascio dell'attestato è richiesto un **contributo volontario di almeno 5 Euro**, di cui una parte sarà donato all'Istituto Andrea Doria.

Ulteriori informazioni li trovate sul nostro sito web.

La richiesta va inviata al seguente indirizzo:

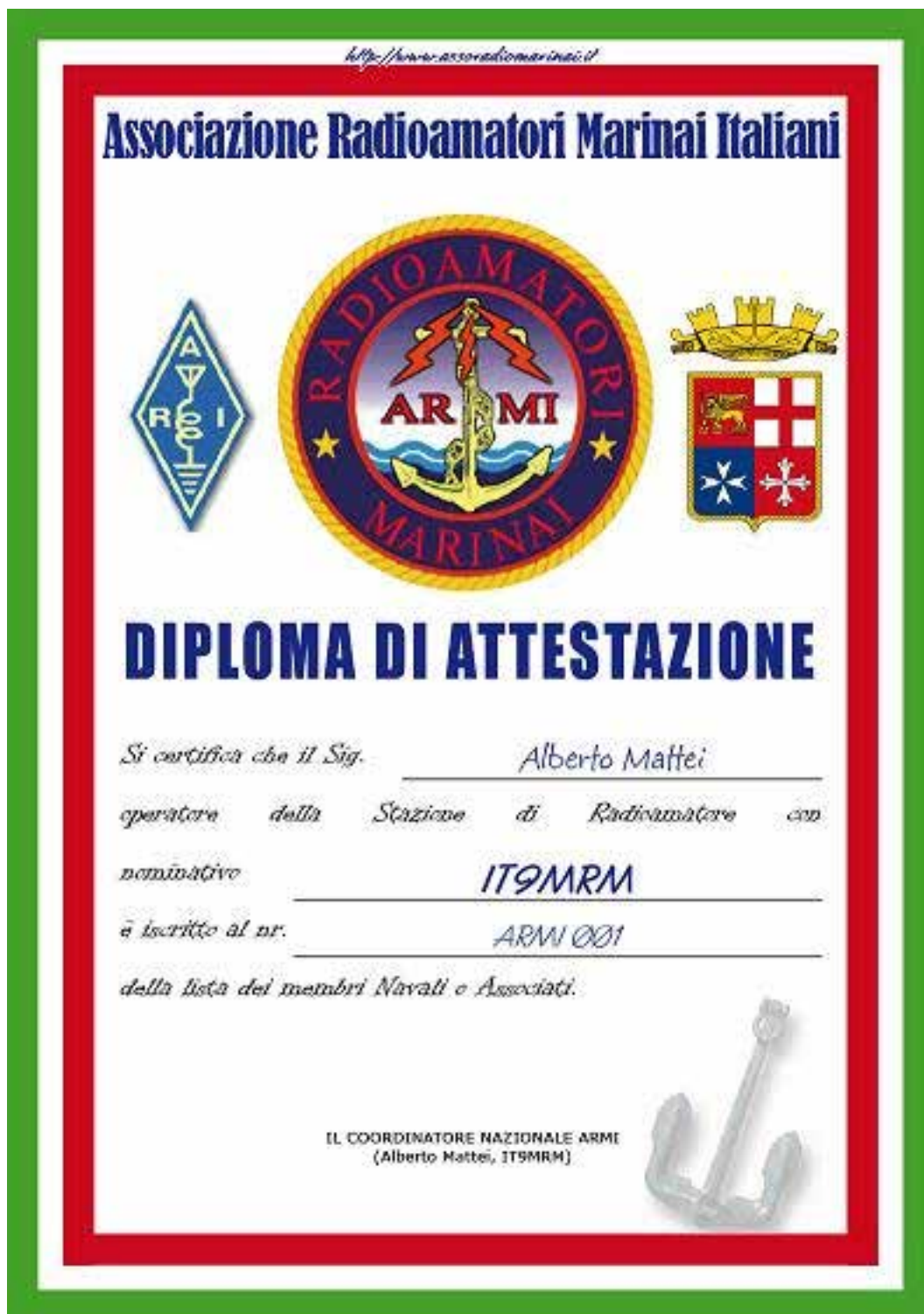
Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.)

Alberto Mattei (IT9MRM)

Via Enrico Millo, 20

I-96011 Augusta (SR)

ITALY





Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



Segui
QSL CARD BY IT9EJW
SU



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.assoradiomarina.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:

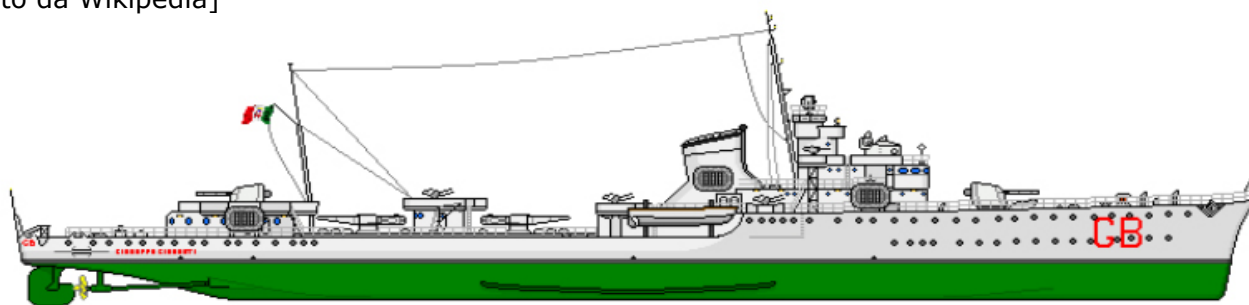
«Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo, capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile [...] consacrerò tutte le mie forze [...] affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle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

ASSORADIOMARINA.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 0A - 1A - 6I - 6I	IT9BRY - IT9SDU IT9PPX - I2QIL
 VIII ^A DIVISIONE INCROCIATORI A7 - 66	IZ0EUX - IT9ASD	 III ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE M - 6U - MA - 6T	IZ0MQV - IU3MEY IZ3CAR - IU0MUN
 V ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE 6T - 7I - 1F	IS0HGX - IU8FSU IQ7QN	 VII ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE 6R - 6A - 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 - 6A - 6O - 6O	IU4DTV - IU7OUD IQ9BF - IU4RWN
 XIV ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE VI - 6N - 6F - 6A	IW1CDU - IT9ETC IG9ITO - IZ8CJT	 XV ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE 6I - 6M - 6V - 7F	IU0KNS - IS0IEK IT9GHW - IW0GFS
 XVI ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE 6R - 6S - 7A - 1S	IU8NNS - IV3HJB IU2BYH - IK8IJN	 I ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE A0 - AF - A1 - AF	IK8NKQ - IT9MRM IV3XPP - IK5AEQ
 II ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6A - 6N - 6I - 6I	IU8OJZ - IT9HWM IT9ECY	 III ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6R - 6O - 6U - 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 6K - 6S - 6S	IT9HHL - IU7LQP IU0OTF	 VII ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6S - 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 - TI - TS - TO	IZ0DIB - IZ8ITT - IS0KEW - IK2MMM
 VII ^A DIVISIONE INCROCIATORI SV - SO - SF - SM	IZ7AUH - IT9EYV - I2DMK - IT9HRL	 I ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE TA - AD - FA - NA	IK8MFJ - IK8MFA I1EIS - IZ7LFP
 II ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE FS - BR - ZF - OT	IZ1QNX - IV3DSB IT9AVP - IS0BMU	 IV ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE FR - SF	IK1MTV - I1CMA
 VIII ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE VI - II - SF - BR	IZ1CCH - IZ8VNQ - IZ6ASI - IS0FQK	 XI ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE AR - TR - AV - BF	IK6ARS - IU0GCO IZ0PAP - IU0DZA
 XII ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE OB - OF - AI - ON - IF	IS0FEZ - IU8CEU IT9JPW - IW6CAE IZ0HDB	 XIII ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE BN - FN - BS - AP	IS0GVH - IT9CLY IW5BBV - IS0UNG
 IX ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE FS - FI - MT	I1PJK - IT9IBQ IZ0VXX	 X ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE VS - SS - SI	IT9YBL - IU4FLT IS0SRN
 XI ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE TS - TT - TF - TO	IK5TBI - IW9FI IU8IYW - IZ7LOW	 XII ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE AT - AN - AI	IT9CVX - IS0DSW IU6OMV
 XIII ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE TF - TP - TI	IU8CFS - IU8FWT IT9GND	 XIV ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE PF - PI - PO	(3)
 XV ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE TF - SI - SM	I8URR - IZ0ARL IQ9AAD	 XVI ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE MR - TM - FA - FM	IZ0IVZ - IU2JYW - IT9OUY - IU6IBX

(n.) Stazioni ancora da accreditare

AWARD REGIA MARINA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE




Award



WWW.ASSORADIOMARINA.IT

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 OSL 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

DESIRE TOMMASELLI



MARINA
MILITARE
UFFICIO STORICO DELLA AMBASCIATA
VALERIO F. O'REGAN
**LOTTA PER IL
MARE DI MEZZO**
LA GUERRA DELLE GRANDI MARINE
NEL TEATRO DEL MEDITERRANEO,
1940-1945



ROBERTO BELLANO
LE PORTAEREI
RACCONTATE AI RAGAZZI



Anita Flaschetti

**CON IL CUORE
OLTRE IL VIRUS**

COVID-19: l'impegno della Marina Militare



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

W i 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.assoradiomarina.it
info@assoradiomarina.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



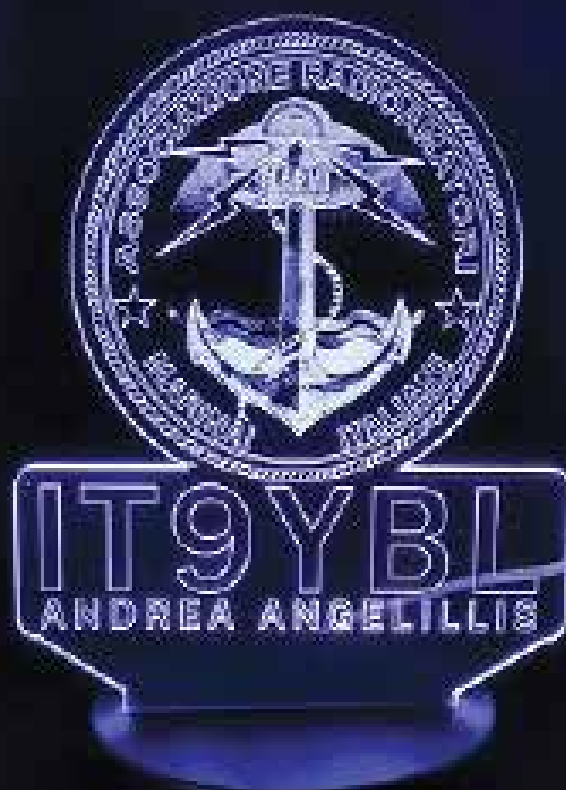
by **NICO'S**

**OFFICIAL
ARMI
STORE**



GADGET'S ARMI

PIÙ SPESE DI SPEDIZIONE



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

WWW.ASSORADIOMARINA.IT



IT 9MRM
Alberto

ARMI 001



GADGETS
**TOPPE
PATCHES**

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

stickerland

Grafica & Stampa - Adesivi & Ricami

**PREZZI
BASSI**



stickerland@libero.it

WWW.STICKERLAND.IT

ABBONATI

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



per le modalità di abbonamento
visita il sito www.marina.difesa.it
e segui il percorso:

[editoria/Notiziario della Marina/come abbonarsi](#)

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



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it



AMAZON STORE MARINA MILITARE

NAVE VESPUCCI

IL MISTERO DEL TEMPO



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

240 pagine, 30x29.5, rilegato

ACQUISTABILE SU

amazon.it/marinamilitare



Inquadra
il Qr-code

www.marina.difesa.it



MARINA
MILITARE

LE 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!



REGIA MARINA

BATTAGLIA NAVALE
DI MEZZO AGOSTO

11-13
AGOSTO

EXCLUSIVE
AWARD

WWW.ASSORADIOMARINAL.IT



AWARD BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO AGOSTO

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager

REGOLAMENTO

L'award delle "Battaglie Navali" rientra tra gli award permanenti del Regia Marina. Valgono le regole dello stesso award.

Per ricevere gratuitamente l'award della "**Battaglia Navale di Mezzo Agosto**" ed in formato grafico, bisogna contattare almeno una delle stazioni Jolly di seguito elencati ed almeno una stazione accreditata del Regia Marina (questa è la lista):

- IT9ECY (CH) per Incrociatore BOLZANO [BL]
- IU4RWN (CD) per Incrociatore GORIZIA [GO]
- IK2MMM [TS] Incrociatore TRIESTE
- IT9HRL [ME] Incrociatore MUZIO ATTENDOLO
- IT9ACJ (BO) per Incrociatore EUGENIO DI SAVOIA [SV]
- I2DMK [RM] Incrociatore RAIMONDO MONTECUCCOLI

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

Per questo award valgono solo i contatti effettuati dal **11 al 13 agosto 2024**

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

it9mrm@assoradiomarinai.it





MINISTERO DELLA DIFESA



MARINA MILITARE

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

Non perdere questa opportunità
SEGUI LA SCIA

ABBONATI alla Rivista Marittima



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

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

SCONTO LIBRERIE ITALIA 30%
SCONTO LIBRERIE ESTERO 10%

(*) Da concordare con l'Ufficio Abbonamenti.

NOVITÀ

Rivista Marittima + Notiziario della Marina
Abbonamento € 45,00

AVVISO AGLI ABBONATI

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

MODALITÀ DI PAGAMENTO

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

Direzione e Redazione
della Rivista Marittima

Via Taormina 4 - 00135 ROMA

Tel. 06/36807251 - Fax 06/36807249

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



MARINA MILITARE





*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

GRAZIE

di Nunzio Giancarlo Bianco tratto da Facebook



Domanda pure a quei ragazzi degli anni ottanta cosa provano nel vedere una nuova unità della Marina Militare, stai pur certo che i suoi occhi vedono il suo passato da marinaio.

Rimarrà sempre quella illusione che il tempo non è mai passato, anzi si alimenta di quei sentimenti che lo hanno accompagnato per una vita intera.

Siamo quei ragazzi che ci siamo adattati a tutto, abbiamo sempre conosciuto una sola parola che era il Dovere, di diritti non ne sapevamo mica dell'esistenza.

Quelle navi che erano aperte e mica chiuse come quelle moderne, quel poter vivere momenti unici raggruppati per discutere di qualsiasi cosa.

Quelle brande a castello tenute fra loro da catene, quel tintinnare era come una litania che accompagnava i nostri sonni, quei portelloni battere a qualsiasi sollecitazione del mare.

Oggi ci definirebbero barbari, stai pur certo che eravamo degli equipaggi col la fiera di andare avanti nonostante tutto, si era orgogliosi delle nostre tute sporche del lavoro.

Gli occhi vedono un mondo oramai passato, vedono sempre come si era da ragazzini, impacciati ma sempre con quella goliardia che ci distingueva da tutti.

Sporchi ma felici, si eravamo davvero matti alcune volte perché se ci pensi oggi non ci restava che piangere eppure si andava avanti con quella gioia

degli anni.

Calderine che puntualmente malfunzionanti, per lavarsi si prendeva le lattine di acqua da bere, divenivamo tutti dei capitani Crusoe.

I borbottii delle caldaie, quelle lunghe scie nel cielo al nostro passaggio, una miriade di ragazzi sorridere sui ponti scoperti.

Quanti sogni abbiamo avuto noi ragazzi dei bei tempi andati, tanti di noi che si ritrovano di tanto in tanto, quella cavolo di parola "ai tempi nostri", che ci vuoi fare se non autocomparirci.

Quante illusioni abbiamo regalato a morose nel mondo, ne ricordiamo il calore e il sapore di quei baci, ci aspettavano nel mondo, siamo stati degli stupidi romanticoni.

Questo mio pensiero va a tutti quei nonni che hanno operato, sudato su quelle navi a caldaia, a quei ragazzi che avevano solo una sola concezione, l'amore per la Marina Militare.

Quattro denari e tanta illusione, ma una cosa era gratis per tutti, era quel sorriso regalato alle nuove generazioni, abbiamo fatto evolvere una marineria di altri tempi.

Intrisi di onore, rispetto per il mare, l'acciaio che ci ospitava, abbiamo dato ma abbiamo ricevuto tanta gratificazione dalla vita, la Marina Militare, quegli uomini sempre nel cuore portiamo.

ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE



IQ9MQ



Momenti di vita sulle navi e nei porti d'Italia raccontati dal comandante Franconi



Corvetta "Ape", Marina Militare (Ph. Marcello Risolo)

Oggi, camminando, mi sono ricordato di quella domenica mattina 10 giugno, Festa della Marina, ad Augusta: tutti gli equipaggi delle 12 Corvette della scuola Comando alla Santa Messa alle 10. Uscendo dalla Base Navale, usciti dalla cancellata d'ingresso, andando diritto si va in Arsenale ma girando immediatamente a destra c'è una rampa di strada ad "s" bella ripida che ti porta a livello della cittadina. In cima alla salita a destra c'è la chiesa.

Faceva già un caldo becco, e tutti gli equipaggi si sono avviati marciando uno dietro l'altro verso la chiesa. Io comandavo il mio equipaggio con l'aiuto di Capo Siluro (Capo Fucito) e "avanti marsch, un, due, passo" ecc. Già ancora nella Base Navale i Marinai hanno cominciato a fare battute e ridevano al che ho detto loro più volte "Silenzio!" fino a che "Se non la smettete vi faccio fare mezz'ora di marcia!" e quelli soprattutto durante la salita, hanno continuato a ridere e scherzare. Al che: "Ve l'ho promesso e marcerete". (mi viene da ridere perché più o meno avevamo tutti la stessa età e magari... un paio di risate alle loro battute le avrei

fatte anch'io...). Finita la Messa si torna alla Base: entrando c'è il vialone diritto con alla sinistra il Comando e sulla destra, distanziata di una ventina di metri, c'è la banchina di ormeggio, collegata alla terraferma con dei "larghi ponti passerella" su palafitte in cemento.

Bene, arrivati sul vialone gli equipaggi davanti a noi hanno cominciato "per fila destra" ad entrare nel primo "ponte" per arrivare poi alle rispettive unità. Io invece ho detto "Capo Fucito noi andiamo dritti": e così abbiamo marciato (ovviamente io con loro) per mezz'ora sotto il sole: chissà come mai c'era un silenzio perfetto! Vorrei precisare che i Marinai che ho incontrato per caso, una volta in congedo, mi hanno tutti abbracciato chiamandomi con l'urlo "Sig. Franconi!" perché io magari non li avevo visti... uno ad esempio in Puglia durante una vacanza, mi ero fermato a fare benzina, sento l'urlo "Sig. Franconi!" era un radiotelegrafista che era sceso da un furgone... cosa che ovviamente mi ha fatto molto piacere.

Un altro era Capo Marri, il Sottufficiale ecogoniometrista con il quale tanta caccia antisom ho fatto (ero il responsabile della COC, Centrale Operativa di Combattimento della Corvetta, Danaide prima ed Ape dopo: lui stava all'ecogoniometro che, ovviamente, sentivo anch'io ed io stavo ad un apposito strumento, che farebbe ridere gli odierni miei colleghi che usano strumenti all'avanguardia che danno loro tutto già fatto e calcolato, con l'ausilio del quale calcolavo il punto futuro per dare l'ordine di attacco con le bombe di profondità. Ovviamente non usavamo le bombe bensì Capo Marri al mio ordine mandava un segnale particolare con l'ecogoniometro che sostituiva il lancio delle bombe ed il sommergibile se di giorno, udendo il segnale, emetteva un fumogeno e, se di notte, accendeva una lampada.

Ricordo che di notte, dato l'ordine di lancio, correvo fuori sull'aletta della COC e vedevo accendersi dalle profondità quella luce e sentivo un "gropo" allo stomaco: in quel momento, se in guerra, avrei ucciso almeno 70 marinai... d'altra parte, se in guerra, o noi o loro...): mi avevano richiamato in servizio per essere poi promosso Tenente di vascello ed ero a La Spezia per la visita medica quando sento un urlo "Sig. Franconi! Non può essere che lei! Un naso così è unico in Marina!" (ho il naso "un po'" aquilino...). Un altro ancora, mi pare si chiamasse Donnarumma, ho scoperto che faceva l'ormeggiatore a Napoli. Io ero 3° Ufficiale di Coperta sul Galileo Ferraris (magnifica nave della Italia Navigazione, ex francese (erano tre gemelle: Ferraris, Galilei e Pacinotti) e comandavo il posto di manovra di prua.

Arriviamo in una giornata piovosa a Napoli e, avvicinandosi alla banchina, il nostro marinaio lancia il "pugno di scimmia" con attaccata la sagola a sua volta legata al cavo d'ormeggio. Io, affacciato per dirigere la manovra lo vedo e gli grido "Ehi, Donnarumma, ma questo non è il Paese del sole? Tutte le volte che vengo a Napoli piove sempre". E lui, con

la gassa del cavo in mano: "Sig. Franconi! Che bello! ma no... qui non piove mai". E stava incantato a guardarmi. "Dài Donnarumma, scherzavo, metti la gassa nella bitta!" Poi è salito a bordo e ci siamo abbracciati: era uno dei miei radaristi.

Ricordi di gioventù

Circa 18 anni fa abbiamo fatto il penultimo incontro di Compagni di Corso in Accademia Navale a Catania. Io sono arrivato diversi giorni prima per fare un giro della Sicilia ma, soprattutto, per tornare ad Augusta.

Grazie al mio abbigliamento serio nonostante il solito caldo feroce ed alla mia tessera Anmi, mi hanno fatto entrare alla Base Navale e ho ripercorso con il cuore, non so come dire, non angosciato... mi capite... i ricordi. Ho ripercorso quella banchina che



La banchina torpediniere negli anni 50 con le corvette Gabbiano all'ormeggio (tratto da Wikipedia)

innumerevoli volte avevo calcato e sono arrivato fino alla poppa della Squadriglia della Scuola Comandi ormeggiata: ai miei tempi erano 12 corvette, quella mattina erano 4 corvette gemelle, delle quali una era il Danaide, ma non il Danaide

di mio Papà e mio, bensì il nuovo (erano quattro corvette che ho visto pochissimo, cedute poi a Marine estere), non sono salito a bordo perché in quel momento non mi interessava.

Mia moglie mi aspettava fuori e, quando sono uscito dalla Base, ho ripercorso assieme a lei la famosa strada in salita.

Sono arrivato alla chiesa dove tante volte ero andato con i miei Marinai: chiusa e in abbandono, la piazzetta tutta piena di erbacce ed un cartello: "chiusa causa danni da terremoto": da allora non l'avevano riparata. Non potete immaginare la malinconia di quello spettacolo. Forse non bisognerebbe mai tornare nei posti dove si è stati da giovani. Mi dispiace la conclusione sia piuttosto triste, per lo meno lo è stata per me: rivedo quella chiesa com'era, piena di gioventù in divisa e com'è oggi, abbandonata con tutte quelle erbacce... Terribile!



Nel corso della storia, la natura vasta e imprevedibile del mare ha affascinato i marinai e la gente di mare, dando origine a un ricco patrimonio di superstizioni marinare al fine di scongiurare le sciagure, scacciare la malasorte, attirando la fortuna. Dalle prime civiltà marinare fino ad arrivare all'era moderna, queste credenze e rituali si sono intrecciati nel tessuto della cultura marittima, fornendo ai marinai un senso di sicurezza e protezione di fronte al potente oceano.

In questo articolo ci addentreremo nell'affascinante mondo delle superstizioni marinare, esplorando alcune delle credenze più intriganti e bizzarre che hanno resistito al passare del tempo.

La maledizione dell'albatros

Una delle superstizioni più durature del folklore marittimo è la maledizione associata all'uccisione di un albatros. Si ritiene che l'albatro incarni le anime dei marinai perduti e si dice che ucciderlo in-

vochi l'ira degli spiriti. Ancora oggi, molti marinai considerano l'uccisione di un albatros come un cattivo presagio, potenzialmente in grado di maledire il viaggio con tempeste e cattiva sorte.

Lo sfortunato numero "Tredici"

La paura del numero 13 si estende oltre la terraferma, giungendo fino al mondo marittimo. Molti marinai considerano sfortunato salpare di venerdì, soprattutto se cade il tredicesimo giorno del mese. Si ritiene che la combinazione del venerdì e del nu-

mero tredici porti sfortuna, causando incidenti e disavventure in mare. Le navi possono omettere il numero 13 dalle cabine, dai ponti o dalle scialuppe di salvataggio e alcune saltano persino il tredicesimo gradino di una scala per non sfidare la sorte.

Fischiare a bordo

Alcune credenze popolari suggeriscono che fischiare a bordo di una nave possa evocare il vento o innescare tempeste. Poiché i marinai sono da sempre dipendenti dal vento per la loro navigazione,

alterare il "potere" del vento attraverso il "fischio" potrebbe essere considerato una presunzione che potrebbe portare a conseguenze indesiderate.

Cambiare nome alla barca

Anticamente si riteneva che ciascuna barca avesse un'anima o uno spirito proprio. Era credenza comune che suddetta barca reagisse negativamente al cambiamento di nome, portando a eventi avversi come guasti, incidenti o persino naufragi. Inoltre, le barche spesso portano con sé una lunga storia

e una reputazione che si sviluppa nel corso degli anni. Cambiarle il nome vuol dire cancellare la sua storia passata e la connessione con le gesta e le avventure precedenti. Questo è considerato tuttora una vera e propria mancanza di rispetto verso la barca stessa e la sua storia.

Niente donne a bordo

Le origini di questa superstizione possono essere collegate a una combinazione di fattori storici e culturali. Durante gran parte della storia marittima, la navigazione era un'attività prevalentemente maschile. Le navi, in generale, erano spesso considerate ambienti ruvidi e pericolosi, e si pensava che la presenza di donne a bordo potesse distrarre l'equipaggio o portare disarmonia tra i marinai. Inoltre, c'era la convinzione che le donne portassero una sorta di energia negativa o sfortuna quando

erano presenti su una barca.

(Tuttavia, è importante sottolineare che queste idee sono basate su stereotipi di genere e non hanno alcun fondamento reale. Nel corso del tempo, le donne hanno dimostrato di essere altrettanto capaci e competenti, al pari dei loro colleghi uomini, in molte aree della navigazione e dell'industria marittima).

Il colore verde

Il verde è il colore predominante della vegetazione, che comprende alghe marine e altre piante che possono crescere sulla carena delle navi. Si credeva che indossare il verde potesse attirare organismi marini indesiderati o che potesse portare problemi legati alla vegetazione che si attaccava allo scafo della nave. Si suppone anche che il verde possa

essere legato all'asso di picche nel mazzo di carte, rappresentato per l'appunto da una figura di colore verde scuro. Questa carta è spesso associata alla morte o al simbolismo negativo in molte culture. Di conseguenza, il colore verde potrebbe essere stato considerato di cattivo auspicio a bordo di una barca.

Monete d'argento sotto l'albero della barca

È credenza comune pensare che le monete d'argento abbiano poteri protettivi e portino fortuna a bordo di una barca. Mettere le monete sotto l'albero, quindi, può essere considerata un'azione al fine di proteggere l'imbarcazione, l'equipaggio e i viaggi futuri dalla sfortuna e dagli eventi negativi.

Questo gesto è inoltre un atto di gratitudine verso il mare o l'oceano. Le persone che dipendono dal mare per il loro sostentamento potrebbero esprimere la loro gratitudine attraverso questa tradizione, sperando di mantenere un legame positivo con l'elemento marino.

Dai il benvenuto ai delfini

La presenza dei delfini può essere segno di acque calme e sicure, senza ostacoli o pericoli nascosti. Si dice che essi seguano i percorsi in cui si sentono maggiormente al sicuro. Pertanto, la loro presenza rassicura gli equipaggi facendoli ben sperare in condizioni marine favorevoli.

Sebbene molte di queste superstizioni siano state messe in discussione dalla scienza moderna e

dalla tecnologia di navigazione, esse continuano a persistere nella cultura marittima, aggiungendo un tocco di misticismo e fascino al mondo del mare. Che siano considerate come semplice folklore o seguite con fede incrollabile, queste superstizioni ci ricordano il desiderio umano di cercare conforto e significato di fronte alle potenti e imprevedibili forze della natura.

Non si imbarcano banane a bordo

Anticamente i velieri che trasportavano banane sulla rotta dal Sud America, per evitare che marcissero salpavano con ogni condizione e seguendo sempre la rotta più breve, anche con mare grosso.

Molti velieri affondati avevano carichi di banane in stiva, per cui oggi è cattivo presagio portarle a bordo

Chi siamo

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

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

DIVENTA UN RADIOAMATORE DI MARINA

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

E' un'associazione NO-PROFIT ed apolitica.

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

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



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT





A.R.M.I.

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

www.assoradiomarinai.it



**Perchè diventare un
Radioamatore di Marina?**

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