

# 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



281/2024

# 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](mailto: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    | Award Regi Sommergebili - Considerazioni  |
| 8    | International Naval Contest 2024 - Regolamento                                    |
| 11   | I tonnellaggi della nuova flotta MMI  |
| 16   | Una fonda ricca di ricordi  |
| 17   | Ham Radio fraseologia a bordo dei sommergibili USA                                |
| 20   | Marina Militare Italiana  |
| 25   | Con la pelle appesa ad un chiodo - Torpediniera Sirio - Parte Seconda             |
| 36   | Parliamo un po di Ioni ed Ionosfera - Parte seconda                               |
| 43   | Una carriera iniziata con tanti dubbi, una vita intensa senza risparmiarsi mai... |
| 45   | ITS Amerigo Vespucci World Campaign Award 2023-2025                               |
| 49   | Propagazione mese di Dicembre   |
| 51   | La Centrale Operativa di Santa Rosa   |
| 53   | Nuova ID Card ARMI  |
| 54   | QSL Navali  |
| 57   | Foto storiche   |
| 58   | La stazione radio di.. IZ8MPA - La QSL dei soci: IV3EWO                           |
| 60   | Commander Plaque  |
| 63   | Diploma di attestazione ARMI  |
| 65   | Calendario eventi 2024  |
| 67   | Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale                                  |
| 81   | Gadgets   |
| 88   | Le battaglie navali della Regia Marina  |
| 90   | Award battaglia navale del Caapo Bon  |
| 92   | Award Prima Battaglia navale della Sirte  |
| 93   | Abbonamento Rivista Marittima   |
| 94   | Organizzazione territoriale - Elenco delle sezioni ARMI                           |
| 96   | Il solino di Giulio...mio padre!  |
| 98   | Foto di Radioamatori di Marina  |

# EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

**C**ccoci al nostro consueto appuntamento con l'editoriale del bollettino. Ci accingiamo alle ultime attività dell'anno, dove ai consueti appuntamenti del Regia Marina e le sue Battaglie Navali, avremo l'occasione di competere per l'International Naval Contest. Questo è un appuntamento da non perdere, in quanto è l'unica occasione che potete trovare, in soli due giorni, molte stazioni navali appartenenti ai vari Clubs navali europee. Vi ricordo che i collegamenti con tutte le stazioni navali, sia esse italiane che straniere, valgono per moltissimi diplomi, sia dell'ARMI che delle altre consorelle navali. Quindi non esitate a partecipare, ci sono ben tre categorie dove potete operare. Il regolamento lo trovate a seguire su questo bollettino, oppure potete andare direttamente nella pagina web del nostro sito. Rimanendo nel campo contest navali, volevo dire due parole sull'Italian Navy Contest attività che facciamo in tre step all'anno, iniziando con il CW e

proseguendo con l'SSB ed infine con l'FT8. Decisamente il contest è stato un flop, tralasciando una discreta partecipazione nel torneo in SSB, gli altri due (CW ed FT8) non c'è stata alcuna partecipazione (all'infuori di qualche singolo operatore che si è sacrificato stando ore a chiamare ma con risultati decisamente nulli. Il torneo è nato dopo tanti anni dalla chiusura dello stesso in versione solo CW per dare modo ai nostri soci di giocare e divertirsi anche nelle altre discipline. All'infuori del torneo in fonia il restante non lo è stato per niente. Il prossimo anno, opteremo solo per il contest in FONIA non avendo risultati negli altri due modi. Almeno sino a che non ci saranno ulteriori progressi e partecipazioni nei modi CW ed FT8. La partecipazione viva dei soci è importante soprattutto nel continuare a far vivere l'interesse nelle discipline radiantistiche, soprattutto nel morse. Bene vi lascio alla lettura del nostro bollettino dandovi appuntamento con il prossimo numero (ultimo



dell'anno) per la prima decade di Dicembre. Buona lettura e buon divertimento con le nostre attività radio.

73's de  
IT9MRM



# NEWS



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



**DLOEL/mm:** E' il nominativo assegnato al Jade University Department Elsfleth Campus operato a bordo della Goletta **Großherzogin Elisabeth** dal 14 al 17 ottobre durante una campagna d'istruzione nel Mar del Nord. E' stata attivata da DL1KHU e DL9BL e hanno operato con un IC-7100, ATU GC-3000 e un'antenna di 13m LW verticale. Il veliero "Grande Duchessa Elisabetta" fu costruito ad Alblasterdam nel cantiere olandese di Jan Smit e fu varata nell'agosto del 1909 con il nome di "San Antonio". Dopo una storia variegata, la goletta - più recentemente navigando come nave da crociera "Ariadne" nel Mediterraneo e nei Caraibi - arriva dal Pireo a Elsfleth nel marzo 1982, dove è diventato la "Grande Duchessa Elisabetta". Potete visionare il sito web <https://www.grossherzogin-elisabeth.de/> Per la QSL potete inviarla via bureau.



**OZ9LLA/MM** : Larsen Allerup si torva a bordo del rimorchiatore d'altura **M/s Esvagt Castor** attualmente nel Mar del Nord in un campo boe.

ESVAGT CASTOR (IMO: 9508756) è una nave per il supporto alle piattaforme e alle navi e sta navigando sotto la bandiera della Danimarca. La sua lunghezza complessiva (LOA) è di 46 metri e la sua larghezza è di 11,5 metri. E' stato collegato il 12 ottobre alle ore 16:59z in 20m (14074 MHz) in FT8.



**NP2OZ/MM**: Robert L "Bob" Mushrock durante le sue escursioni in mare opera a bordo della sua barca a vela al largo delle isole Vergini (US Virgin Island). E' stato segnalato sul cluster in 12 e 10 metri in SSB. Per la QSL potete inviarla via diretta al suo indirizzo: Robert L "Bob" Mushrock - PO BOX 305231 - St Thomas, VI 00803 USA



**SP4RKZ/mm**: Przemyslaw "WITEK" Witkowski è l'ufficiale tecnico TLC di bordo imbarcato a bordo della nave RoRo/Traghetto CRACOVIA, battente bandiera delle Bahamas. La nave traghetto fa spola dal porto di Świnoujście (è una città ed un porto sul Mar Baltico e della laguna di Stettino, situata nel nord-ovest della Polonia) e Ystad (è una città portuale della Scania, la regione più a sud della Svezia). Witek è molto attivo in radio, opera principalmente in fonia e lo si ascolta in 40 e 80 metri. Per la QSL potete inviarla via bureau, Lotw, eQSL oppure diretta al suo indirizzo: Przemyslaw "WITEK" Witkowski - Fijewo 89 - 14-260 Lubawa - Poland



**LUSAEU/mm**: E' il nominativo della Nave Scuola **ARA LIBERTAD** della Marina Argentina. Giorno 2 novembre è rientrata in porto a Buenos Aires al termine della 52° campagna d'istruzione per gli allievi dell'Accademia navale Argentina. E' partita il 2 Luglio toccando vari porti: Brasile, Purteorico, Stati Uniti, Barbados ed Uruguay. Durante la campagna addestrativa è stato attivato il nominativo da parte di un operatore radio che durante il periodo è stato attivo solo in SSB. Le stazioni radioamatoriali argentine e straniere che hanno collegato la nave, potranno scaricare la propria QSL accedendo al sistema integrato QSLOG.AR attraverso il sito [www.qslog.com.ar](http://www.qslog.com.ar).



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 11 Ottobre 2024 al 11 Novembre 2024), ecco di seguito i nominativi: **OZ9LLA** - **DLOEL** - **LUSAEU** - OE5HLE - M0DHS - **NP2OZ** - **SP4RKZ** - K6BFA - SP2RG - HA4DX - DC0GN - MW0EUG - VE0JS - AA7JV - RG1L - VK6JJJ -

# NOTIZIARIO DEI MARINAI

## AWARD REGI SOMMERGIBILI - CONSIDERAZIONI

di Alberto Mattei, IT9MRM



[www.assoradiomarinai.it](http://www.assoradiomarinai.it)

**AWARD  
REGI SOMMERGIBILI**



# IT9MRM

SOMMERGIBILE MACALLE' - S12

Ne avevamo parlato in qualche modo nell'editoriale dello scorso mese. Adesso ne approfondiamo il lato più operativo dell'award.

Il primo appuntamento tutto sommato è stato ben accolto dai radioamatori affezionati ai diplomi della Regia Marina. In soli 7 giorni, l'attività è stata abbastanza seguita e i colleghi che avevano dato la propria adesione hanno di fatto operato in tutti i modi ed in tutte le bande.

L'award è una costola derivante dal più blasonato e conosciuto Award della Regia Marina, a differenza del primo che vengono assegnate delle bilettere e queste rimangono fisse ai colleghi radioamatori sino a che non rinunciano ad esse, nell'Award Regi Sommergibili ci sono ben 131 sommergibili censiti e vengono contraddistinti dalla lettera "S" seguita dal numero progressivo della lista. Ad ogni radioamatore accreditato per l'attività viene assegnata una referenza del sommergibile, che sarà valida solo per l'attività in corso. Al prossimo appuntamento (ci sono due finestre all'anno: una a Febbraio e l'altra ad Ottobre) al radioamatore che si accredita verrà assegnato un altro numero di referenza del sommergibile, così da far girare le referenze e dare l'occasione agli "hunter" di cacciare le nuove referenze mancanti. Così facendo, tutti potranno raggiungere i tre step (Bronzo, Argento ed Oro) dell'Award e per gli assidui potranno ambire anche al TOP HONOR ROLL.

In questo primo appuntamento abbiamo avuto ben 28 stazioni accreditate. Di questi il 70% ha operato in fonia, ed il restante 30% in CW e Digitale (FT8 ed RTTY).

La banda che ha avuto maggior operatività è stata quella dei 40 metri (è logico perchè molti italiani avendo skip corto riuscivano a collegare le stazioni accreditate), mentre la banda dei 20 metri è stata quella che ha avuto maggior contatti con stazioni europee.

In questa tornata solo 9 stazioni sono riuscite ad avere il diploma Bronzo (sia in SSB che nel Misto), per un totale di 14 radioamatori richiedenti. Molti altri non sono riusciti ad arrivare al quorum dei 15 collegamenti con le referenze (addirittura qualcuno si è fermato a soli 14 referenze collegate). Ma questi avranno modo di aggiungere ai collegamenti effettuati in questa tornata, con la prossima che si effettuerà a Febbraio 2025. Ad ogni modo tutte le referenze collegate saranno valide nelle future gare relative all'Award Regi Sommergibili. Concludo riproponendo il messaggio ricevuto da questo nostro affezionados radioascoltatore: *"..... Mai un diploma ha avuto una interazione con i potenziali cacciatori come questo. Una caccia quasi reale con questi sommergibili ben nascosti nel profondo mare insensibili ai sonar più moderni. Con QRM che opportunamente li protegge. Detto questo Ti confesso che non ricordo di aver dedicato così tante ore per un diploma....."*

Questo mi rende orgoglioso di quello che faccio e che facciamo, il merito non è solo mio ma anche vostro per il modo di essere sempre presenti nelle nostre attività. Questo mi sprona sempre di più a fare ancora meglio!

SATURDAY 14 - SUNDAY 15 DECEMBER 2024



# INTERNATIONAL NAVAL CONTEST

by MARAC

[HTTPS://WWW.MARAC-RADIO.NL/](https://www.marac-radio.nl/)

# INTERNATIONAL NAVAL CONTEST 2024 - REGOLAMENTO

di Alberto Mattei, IT9MRM

## **Quando:**

Sabato 14 Dicembre e Domenica 15 Dicembre 2024;

## **Ora:**

dalle 16:00 UTC di Sabato alle 15:59 UTC di Domenica;

## **Bande:**

3.5 - 7 - 14 - 21 - 28 MHz.

## **Frequenze di lavoro:**

**CW:** 3,560 - 7,025 - 14,052 - 21,052 - 28,052

**SSB:** 3,625 - 7,060 - 14,335 - 21,225 - 28,320

## **Modalita':**

CW - SSB - Mixed mode;

## **Rapporti:**

Gli iscritti ai Naval Club passeranno il rapporto RST seguito dalla sigla del Club e dal numero di iscrizione. (es.599MA150)

I non iscritti (Indipendenti) passeranno il rapporto RST seguito da un numero progressivo a partire da 001.(es.599001)

## **Punti:**

Membri Naval Club : 10 punti

Non Membri : 1 punto

## **Moltiplicatori:**

Sono moltiplicatori tutte le stazioni appartenenti ai Naval Club;

Possono essere contattate UNA SOLA VOLTA indipendentemente dalle bande delle quali sono state lavorate;

## **Punteggio finale:**

Si ottiene moltiplicando la somma dei punti QSO per la somma dei moltiplicatori.

## **Sono previste le seguenti categorie :**

A = Naval, all band mixed mode (single op)

B = Naval, all band CW (single op)

C = Naval, all band SSB (single op)

D = all bands/modes SWL

E = Naval, all bands/modes, "Club-Station" (multi op)

F = Non Naval, all bands/modes (single op).

## **Premi:**

Un trofeo: I primi di ogni classe.

Un certificato: a TUTTI sarà inviato un diploma di partecipazione in formato grafico.

## **Logs:**

Sono accettati i seguenti log elettronici nel seguente formato: Cabrillo, Word, Excel, Text, Acrobat or ADIF (CBR; DOC; XLS; TXT; PDF; ADI).

Tutti i log devono indicare il nominativo di stazione e la classe di partecipazione. Se uno di questi attributi non è riportato, il log viene escluso dal conteggio.

Eccezionalmente vengono accettati anche log scritti a mano.

Tuttavia, se i dati sono illeggibili o con scrittura illegibile, saranno ignorati.

Si prevede che il log si concluda con un calcolo plausibile del punteggio totale da parte dell'operatore.

## Clubs partecipanti:

|   |   |    |
|---|---|----|
|  ARMI    | Associazione Radioamatori Marinai Italiani  | MI |
|  FNARS   | Finnish Naval Amateur Radio Society         | FN |
|  HNARC   | Hellinic Naval Amateur Radio Club           | GR |
|  INORC   | Italian Naval Old Rhythmers Club            | IN |
|  MARAC   | Dutch Navy Amateur Radio Club               | MA |
|  MF      | MarineFunker-Runde e.V.                     | MF |
|  MFCA    | Marine Funker Club Austria                  | CA |
|  NRA     | Nuclio de Radio Amadores da Armada Portugal | PN |
|  RNARS   | Royal Naval Amateur Radio Society           | RN |
|  YO-MARC | Romanian Marine Amateur Radio Club          | YO |

I log cartacei devono essere scannerizzati ed i log elettronici devono essere inviati al seguente indirizzo:

**Jan Wilshaus PA5JW**

**Benesserlaan 350**

**1911 VM Uitgeest**

**The Netherlands**

eMail: ***pa5jw@planet.nl***

Ultimo giorno utile per ricevere i log: **31 GENNAIO 2025**

E' stato creato un software "**NAVAL LOGGER 3.2**" per gestire il contest, potete scaricarlo recandovi sul sito web : <https://oh1mie.fi/>

PROGRAM LOG BY  
**OH1MIE**

oh1mie@oh1ta.fi  
www.oh1ta.fi



# NAVAL LOGGER 3.2

✓ ALL FREE

✓ EASY TO USE

✓ NAVAL DATABASE

✓ EXPORT IN CABRILLO



## WHAT IS THAT?

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

# Nº1 IN THE NAVAL CONTEST

## I TONNELLAGGI DELLA NUOVA FLOTTA DELLA MMI

di Giuliano Da Frè, tratto da [www.rid.it](http://www.rid.it)



Un vecchio adagio afferma che più le navi sono grandi, più sono lieti gli ammiragli. Sin dai primi anni '60, la Marina Militare italiana ha puntato su unità innovative: i soldi erano pochi, e si preferì investire in (poche) piattaforme avanzate. Nel 1961, entravano così in servizio con la Marina italiana le prime unità europee lanciamissili (il ricostruito incrociatore GARIBALDI) e le portaelicotteri di scorta (fregate classe BERGAMINI), seguite da incrociatori portaelicotteri capaci di ispirare progetti russi e giapponesi. La scarsità di risorse costrinse, però, la cosiddetta "Marina di qualità" a diventare una "flotta dei prototipi", almeno sino a quando la Legge Navale del 1975 e la ripresa economica degli anni '80 (e un buon successo di export) portarono a realizzare, in numeri finalmente apprezzabili, il

rinnovamento di ogni comparto della Marina, dalle unità combattenti di prima linea al naviglio logistico per impiego dipartimentale. Le nuove navi, come l'incrociatore portaeromobili GARIBALDI e le fregate classe MAESTRALE, erano però caratterizzate da dimensioni ridotte: piattaforme compatte, stipate di sensori e sistemi d'arma. Dimensioni che collidevano con la crescente necessità di impiegare queste unità anche in lunghe missioni lontano dalle basi nazionali e il prolungarsi della loro vita media, che richiedeva interventi di upgrade complicati dai ridotti spazi di crescita.

Le unità che nell'ultimo decennio hanno iniziato a formare una nuova generazione di piattaforme, hanno tenuto conto anche di questi limiti.





E mentre la crescente automazione permette di ridurre gli equipaggi, spazi decisamente più generosi rendono le nuove navi più adatte a lunghe missioni nel cosiddetto Mediterraneo "allargato", e sono garanzia per futuri margini di crescita. Un tempo, le graduatorie delle potenze navali venivano stimate anche attraverso i tonnellaggi disponibili. Non c'è dubbio che la nuova generazione di navi destinate alla Marina - da qui al 2030 - stia andando ad alterare i parametri legati al tonnellaggio delle varie categorie. Facciamo qualche rapido esempio, partendo dalle unità maggiori. Nel 1989, al termine della Guerra Fredda, la flotta schierava 4 incrociatori: il "tuttoportante" GARIBALDI e i portaelicotteri/lanciamissili VITTORIO VENETO e i 2 DORIA, per complessive 36.000 tn. Nel 2000, ormai radiati i 2 incrociatori più vecchi, restavano in linea GARIBALDI e VENETO, per 23.000 tn, salite

a 42.000 quando il vecchio incrociatore fu sostituito dalla portaerei CAVOUR. Ma quando il GARIBALDI nel 2022 sarà sostituito dalla LHD(A) TRIESTE, le 2 ammiraglie tuttoportante della flotta toccheranno 60.000 tn. Per le unità di difesa aerea, i margini sono diversi. Nel 1989 i 2 AUDACE e i 2 vecchi IMPAVIDO garantivano 17.000 tn circa; l'entrata in servizio dei 2 DURAND DE LA PENNE nel 1993, al posto degli IMPAVIDO, faceva salire il tonnellaggio del settore a 20.000 tn, toccando infine le 26.000 quando entro il 2009 agli AUDACE sono subentrati i DORIA/ORIZZONTE. Per le fregate, spina dorsale delle flotte di superficie di tutto il mondo, la crescita è ancora più spettacolare e con prospettive decisamente importanti. Nel 1989 le 14 fregate delle classi ALPINO, LUPO e MAESTRALE contavano per poco meno di 40.000 tn.





Nel 2000, declassificate le ALPINO e acquisiti i 4 pattugliatori di squadra ARTIGLIERE (tipo LUPO modificate), le 16 fregate in servizio facevano 44.000 tn, scese a 34.000 dopo la radiazione delle 4 LUPO vendute al Perù nel 2004. Nel 2022, le fregate di nuova generazione, appena 10 unità classe BERGAMINI/FREMM, "peseranno" però per ben 69.000 tn, a riprova di una nuova filosofia costruttiva. Ma la vera novità è data dalle unità di scorta di seconda linea (corvette, pattugliatori, unità leggere d'attacco, queste ultime non più presenti). Nei primi anni '90 questo comparto si era attestato su 12 unità maggiori (corvette MINERVA e OPV classe COSTELLAZIONI) e 6 aliscafi lanciamissili classe NIBBIO, poi radiati nel 2000. Dislocamento complessivo: 17.000 tn, salito entro il 2004 a 25.000 tn, quando ai NIBBIO subentrarono i 6 OPV classi COMANDANTI/SIRIO. Queste unità saranno sostituite entro il 2028 dai 10 PPA (Pattugliatori

Polivalenti d'Altura): anche se almeno 2 di queste unità, nella configurazione Full Combat, saranno tranquillamente assimilabili a fregate (e anzi andranno a sostituire i DE LA PENNE, grazie ad avanzate capacità AAW), considerandole sempre "di seconda linea", porteranno tale comparto a circa 60.000 tn, poiché a seconda delle configurazioni il dislocamento p.c. varierà tra le 5.800 e le 6.300 tonnellate. Sempre, appunto, che tale tonnellaggio non vada trasferito al "comparto fregate", e senza contare che il programma PPA, per il momento ufficializzato su 7 unità finanziate e 3 opzionate, in realtà punta a un totale di 16 esemplari. Anche altri reparti della flotta risultano in crescita. Il naviglio di supporto, che nel 1989 comprendeva 2 rifornitori classe STROMBOLI e le 2 navi appoggio/salvataggio ANTEO e PROTEO (per 23.000 tn), oggi - ceduta alla Bulgaria la PROTEO e in servizio dal 1998-2003 ETNA e l'ELETTRA - è salito a quota 37.000 tn.





Una volta completati i programmi attuali, che prevedono 2 LSS (la prima in costruzione dal 2016) e una Unità Supporto Subacqueo Polivalente (USSP), porteranno – ancora compresi ETNA ed ELETTRA – il tonnellaggio del naviglio di supporto a sfiorare le 75.000 tn. Più sfumata la questione relativa al naviglio per la guerra alle mine (il programma per la sostituzione dei 10 LERICI/GAETA – circa 7.000 tn in tutto – ancora è solo abbozzato, anche se si parla di 8/10 “Cacciamine Oceanici Multiruolo” da 800/1.000 tn) e del naviglio anfibio. Le 3 SANTI “pesano” circa 24.000 tn. La sola TRIESTE avrà un dislocamento a pieno carico superiore, anche se l’abbiamo inserita tra il naviglio maggiore, essendo di fatto la “vice-ammiraglia”

della CAVOUR. In passato si è parlato di una seconda LHD, ma è più probabile ormai che ci si orienterà su 2 LPD tuttoponte, sorta di super-SANTI che incorporeranno le modifiche introdotte con le unità realizzate per Algeria e Qatar. Per quanto riguarda i sommergibili, infine, il discorso è molto diverso: nel 1989 ne erano in servizio 10 (4 TOTI e 6 SAURO), per 12.000 tn, scesi nel 2000 a 8, tutti SAURO (per 13.000 tn). Con la prossima consegna del ROMEI, quarta unità U-212, gli 8 battelli “peseranno” 14.000 tn, cifra destinata a scendere a poco più di 10.000 tn con la radiazione a breve dei 2 SAURO più vecchi. Insomma, la futura flotta italiana del 2030 si attesterà su numeri inferiori ma “peserà” di più, e non solo in termini di avanzamento tecnologico.





**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](http://WWW.MEDIAGLOBE.IT)    [INFO@MEDIAGLOBE.IT](mailto:INFO@MEDIAGLOBE.IT)



## UNA FONDA RICCA DI RICORDI

di Nunzio Giancarlo Bianco, tratto da Facebook



L'era un momento di relativa tranquillità, ci stavamo trasferendo a Taranto per alcune manutenzioni sui sistemi imbarcati a bordo.

Di norma in questi frangenti si svolgono tante esercitazioni per la sicurezza, si fa la lista delle apparecchiature da mantenere.

Alla fine ti rendi conto che ti riposi per davvero poco, alla fine era meglio così in quanto ti mantiene sempre in attività e il tempo scorre più velocemente. Prima di arrivare alla meta designata ci fermammo alla fonda davanti Catania, faceva da contraltare il vulcano Etna, sempre con il suo pennacchio fumante.

Durante la notte avemmo modo di osservare quelle lingue di fuoco sui fianchi e un continuo borbottio, un irruente sempre in attività.

Non lo so perché questa città mi ricorda sempre Napoli al largo, quelle case illuminate di notte che si riflettono nel mare.

Avendo io origini siciliane da parte di madre, questa regione mi vede emotivamente sempre coinvolto, quei lunghi viaggi fatti con la famiglia per andare a trovare i parenti siciliani.

Stando alla fonda non avemmo la possibilità di mettere piede a terra, avrei di sicuro acquistato di tutto dalle meravigliose pasticcerie di quella terra.

Quei cannoli con la ricotta di pecora intinti con scaglie di cioccolato amaro, oppure la grandiosa Cassata siciliana, solo al pensarci mi viene l'acquolina in bocca, i pasticcini di pasta di mandorle.

Ma di sicuro avrei cenato al ristorante per gustarmi un piatto molto in voga nel catanese, gli spaghetti al nero di seppia, con dell'ottimo ghiacciato vino bianco DONNA FUGATA.

Avrei continuato col mangiare tanto pesce, insomma come avviene ogni qualvolta viaggio,

avrei mangiato le pietanze locali.

Di questa meravigliosa terra l'ho girata in lungo e in largo, mi sono trovato a operare su tutti i monti della regione, nei tempi in cui ero il responsabile tecnico delle comunicazioni militari in Ponte Radio nazionali.

Di questa isola ho avuto modo di lavorare su un'altra isola dipendente con il personale americano, di quest'ultima ne parlerò in seguito.

Trovandomi a poppa dell'unità quella notte mi trovai a viaggiare fra i sogni, i ricordi dei momenti vissuti a terra, anche qualche amore caliente locale.

Indimenticabile il Viale dell'Amore ad Augusta, oppure le mie passeggiate a Ortigia a Siracusa, oppure il Duomo di quella meravigliosa città.

Un altro luogo incantevole è sicuramente Ragusa Ibla, di notte sembra assomigliare molto a una città presepiale, oltre al fatto che ho una persona a me cara col suo Ristorante molto famoso nel luogo. Ripartimmo il mattino seguente alla volta di Taranto, ma quella sosta mi fece rammentare le mie origini siciliane e i tanti impieghi professionali svolti localmente.

## HAM RADIO FRASEOLOGIA A BORDO DEI SOMMERGIBILI USA

di John F. Harper, AE5X - tratto dal suo blog (tradotto con google traslator)



Quando sono entrato nella U.S. NAVY nel gennaio del 1984, ero stato per sei anni un radioamatore con licenza di classe generale. Ho venduto la maggior parte della mia attrezzatura (FT-101EE, FV-101) ma con me ho mantenuto una copia della mia licenza, non si sa mai può sempre servire in qualsiasi momento e nel caso in cui si presentasse una opportunità in qualche località esotica.

Con l'eccezione delle spiagge, sono passati due anni prima che vedessi l'acqua salata. Le scuole della Marina di Orlando, Pensacola e Groton (CT) mi hanno tenuto per lo più fuori dalle onde radio tranne che per le operazioni sporadiche MARS di tanto in tanto. La radio Ham era per lo più dimenticata, così come il linguaggio ad esso associato.

Poi, infine, alla fine del 1985, terminate le scuole era giunto il momento di ricevere l'ordine dove imbarcare e quindi sapere il nome del sottomarino specifico. Ho inserito sul "foglio dei sogni" - un elenco di luoghi dove volevo essere destinato se fosse stato disponibile. In ordine di preferenza: San Diego, Pearl Harbor e Charleston.

Ho avuto San Diego e mi hanno dato una licenza di 10 giorni per arrivarci e imbarcare a bordo della USS Barb.

All'arrivo, ho saputo che il sommergibile era stato dispiegato in missione e che sarei stato trasportato alla posizione della sua prossima visita al porto. Poche settimane dopo, ero su un volo per Manila, Filippine, all'arrivo, io insieme a due compagni di navigazione, un autobus ci preleva a tarda notte per portarci a Subic Bay.

All'epoca, tutto era confuso e frenetico.

Non voglio offendere la vostra sensibilità con una descrizione della vita notturna di Subic Bay, ma basti dire che la mia percezione e il mio ricordo della radio amatoriale si sono allontanati ancora di più dal pensiero cosciente. L'hobby era così lontano dai miei pensieri che era come se non fossi mai stato un radioamatore.

E poi e' successo.

Dopo diverse settimane passate sul molo di Subic, siamo partiti. La mia prima volta in mare; la mia prima immersione.



Il porto di Subic Bay nelle Filippine



A un certo punto ero nella sala controllo, eravamo appena arrivati alla quota del periscopio e sui 7 MHz ho sentito il radiotelegrafista di turno, "Conn, radio - QSL the 0900 Zulu ZBO".

Ha detto "**QSL**"?

Il mio hobby radioamatoriale e la mia nuova vita in mare si sono improvvisamente incontrati.

Il radiotelegrafista, che alla fine è diventato il mio migliore amico, ha confermato quello che pensavo: che la trasmissione che era destinata specificamente al nostro sottomarino (uno "ZBO") doveva essere confermata in modo che non venisse più trasmessa dal satellite.

Dopo aver conseguito la qualifica nel mio lavoro a bordo, ho trascorso molto tempo nella sala radio. Ho provato come Dickens, ma nessuno dei quattro radiotelegrafisti era minimamente interessato ad

avvicinarsi nel mondo dei radioamatori.

E perché mai avrebbero dovuto esserlo?

Facevano già questo lavoro per vivere.

C'erano altri tre radioamatori a bordo oltre a me e spaziavano da macchinisti a operatori di reattori.

Per i quattro anni in cui ho vissuto in quel tubo d'acciaio, ogni volta che sentivo "**QSL**" - il che accadeva quasi ogni volta che andavamo a PD (quota periscopio) - mi ricordavo del mio hobby, anche se non potevo praticarlo.

E dopo cinque anni, sono stato in grado di operare da una località esotica e ho ricevuto il nominativo di chiamata **VQ9BL**.

Questa è un'altra storia da raccontare un'altra volta.



CAMPAGNA PER  
AUTOFINANZIAMENTO  
**2024**

**SOST**tienici  
con un solo euro!



*il tuo contributo  
è importante!*





La Marina Militare rappresenta uno degli elementi fondamentali delle Forze Armate della Repubblica Italiana, essendo la spina dorsale della difesa e della sicurezza marittima del paese. Con una storia che affonda le radici nei momenti più significativi dell'evoluzione italiana, la Marina Militare non è soltanto un simbolo di potenza e protezione, ma anche un attore protagonista nella proiezione della presenza dell'Italia sui mari internazionali.

Fin dalla sua fondazione, avvenuta nel contesto della nascita dello Stato unitario italiano nel XIX secolo, la Marina Militare ha assunto un ruolo cruciale nella tutela degli interessi nazionali, garantendo la sicurezza delle rotte commerciali e contribuendo alla difesa del territorio nazionale. La sua evoluzione è stata segnata da momenti di grande gloria e da sfide complesse, attraversando le vicende storiche dell'Italia con onore e determinazione.

Oggi, la Marina Militare si distingue per la sua

capacità di operare in un ampio spettro di scenari, dalla difesa antiaerea e antisommergibile alle missioni di soccorso e assistenza umanitaria, dimostrando un impegno costante verso la pace e la sicurezza internazionale. La sua flotta, moderna e tecnologicamente avanzata, è il risultato di un continuo processo di innovazione e adattamento alle nuove minacce e sfide globali.

La presenza della Marina Militare nei mari del mondo va ben oltre il compito di vigilanza delle acque territoriali, estendendosi a operazioni di peacekeeping, alla lotta contro il terrorismo marittimo e alla protezione delle risorse marine. In questo contesto, la Marina Militare non solo salvaguarda gli interessi nazionali, ma contribuisce attivamente alla stabilità regionale e alla sicurezza marittima globale, rafforzando il ruolo dell'Italia come pilastro di responsabilità e cooperazione internazionale.

## **Storia e Origini della Marina Militare Italiana: Dalle Radici Storiche alla Seconda Guerra Mondiale**

La storia della Marina Militare Italiana è un viaggio affascinante che attraversa secoli di evoluzioni, conflitti e trasformazioni, riflettendo l'evoluzione stessa dell'Italia come nazione marittima. Questo percorso inizia ben prima dell'Unità d'Italia, radicandosi nelle tradizioni navali del Ducato di Savoia e sviluppandosi attraverso la formazione della Marina Sarda, fino a culminare nella nascita e nell'espansione della Regia Marina.

Il primo capitolo di questa storia marittima si apre con il Ducato di Savoia, che nel 1388 ottenne l'accesso al mare con l'acquisizione di Nizza. Questo evento segnò l'inizio dell'interesse e dell'impegno dei Savoia nel dominio marittimo, culminando con la partecipazione alla storica Battaglia di Lepanto nel 1571. In questa epica scontro contro l'Impero Ottomano, la marineria sabauda dimostrò il suo valore, contribuendo significativamente alla vittoria della Lega Santa.

Questo episodio non solo consolidò la reputazione marittima del Ducato ma pose le basi per l'espansione navale futura.

Con la nascita del Regno di Sardegna nel 1713, dopo l'acquisizione del Regno di Sicilia, si assistette alla formazione ufficiale della Marina Sarda. Questa nuova forza navale aveva il compito di proteggere le coste e mantenere i collegamenti marittimi vitali per il regno. L'acquisizione di galee siciliane e la costruzione di nuove navi a vela segnarono l'inizio di un'era di sviluppo navale che avrebbe portato alla creazione di una marina militare moderna e competitiva.

L'unificazione delle marine preunitarie italiane sotto la bandiera della Regia Marina, nel 1861, segnò un momento cruciale nella storia navale italiana. Questo processo di unificazione non solo simboleggiava l'unione del paese ma rifletteva anche l'ambizione dell'Italia di affermarsi come potenza marittima nel Mediterraneo e oltre. La Regia Marina, attraverso un programma di modernizzazione e espansione, partecipò attivamente a numerosi conflitti e operazioni internazionali, consolidando il suo ruolo nel panorama navale mondiale.

## **La Seconda Guerra Mondiale e il Dopoguerra: Dalla Regia Marina alla Marina Militare Italiana**

La Seconda Guerra Mondiale rappresentò un periodo di intensa attività e di profonde trasformazioni per la Regia Marina, che si trovò a navigare le acque turbolente di uno dei conflitti più devastanti della storia. Questa fase critica fu seguita da un dopoguerra caratterizzato da sfide significative e da un processo di ricostruzione che avrebbe portato alla nascita della Marina Militare della Repubblica Italiana, segnando un nuovo capitolo nella storia navale del paese.

Durante la Seconda Guerra Mondiale, la Regia Marina fu impegnata in numerose operazioni nel Mediterraneo, affrontando le forze navali Alleate in un contesto di estrema difficoltà. Nonostante le limitazioni in termini di risorse e le sfide poste dalla superiorità tecnologica e numerica degli avversari, la marina italiana riuscì a condurre operazioni di notevole importanza strategica, dimostrando coraggio e ingegnosità. Tuttavia, il conflitto mise in luce anche le vulnerabilità della flotta italiana, culminando in perdite significative e nella necessità di una profonda revisione delle strategie e delle capacità navali.

I dopoguerra segnò un momento di svolta per la marina italiana. Con la caduta del regime fascista e la proclamazione della Repubblica Italiana, la Regia Marina fu rinominata Marina Militare, simbolizzando la rottura con il passato e l'adesione ai valori democratici della nuova Repubblica. Questo cambiamento di denominazione fu accompagnato da un profondo processo di riforma e modernizzazione, volto a ristrutturare la flotta e

Durante la Prima Guerra Mondiale, la Regia Marina svolse un ruolo chiave nel controllo del Mediterraneo, mentre il periodo tra le due guerre vide ulteriori sforzi di modernizzazione. Tuttavia, fu durante la Seconda Guerra Mondiale che la Marina affrontò le sue sfide più significative, partecipando a operazioni complesse e spesso disperate in un contesto di conflitto globale. Nonostante le difficoltà e le perdite, la Regia Marina dimostrò coraggio e resilienza, contribuendo agli sforzi bellici dell'Asse fino all'armistizio dell'8 settembre 1943.

La storia della Marina Militare Italiana, dalle sue origini nel Ducato di Savoia alla Seconda Guerra Mondiale, è una narrazione di crescita, sfide e trasformazioni. Questo percorso storico non solo testimonia l'importanza strategica del dominio marittimo per l'Italia ma evidenzia anche il contributo significativo della nazione alla storia navale mondiale. Con una tradizione così ricca e complessa, la Marina Militare continua a essere un pilastro fondamentale della difesa e della proiezione internazionale dell'Italia.

a riallineare la marina alle esigenze di un mondo profondamente cambiato dal conflitto globale.

Il trattato di pace firmato nel 1947 impose all'Italia severe restrizioni militari, che influenzarono profondamente la capacità operativa della Marina Militare. Le limitazioni imposte alla costruzione di nuove navi e alla dimensione della flotta costrinsero l'Italia a ripensare la propria strategia navale, focalizzandosi sulla qualità piuttosto che sulla quantità. In questo contesto, il processo di ricostruzione e modernizzazione assunse un'importanza cruciale, portando all'introduzione di nuove tecnologie e al rafforzamento delle capacità in ambiti chiave come la guerra antisommergibile e la sorveglianza marittima.

La rinascita della Marina Militare nel dopoguerra fu segnata da un impegno costante verso l'innovazione e l'adeguamento alle nuove sfide della guerra fredda e del nuovo ordine internazionale. La partecipazione dell'Italia alla NATO nel 1949 offrì ulteriori opportunità di collaborazione e di sviluppo, consentendo alla Marina Militare di riaffermare il proprio ruolo strategico nel Mediterraneo e oltre.

La transizione dalla Regia Marina alla Marina Militare della Repubblica Italiana e il successivo processo di ricostruzione e modernizzazione rappresentano un periodo fondamentale nella storia navale italiana. Questa fase non solo ha permesso all'Italia di superare le difficoltà post-belliche, ma ha anche gettato le basi per lo sviluppo di una marina moderna, capace di affrontare le sfide del XXI secolo con competenza e visione strategica.

## La Marina Militare Italiana sul Palcoscenico Globale: NATO e Missioni Internazionali

La Marina Militare Italiana ha assunto un ruolo di primo piano nel contesto internazionale, specialmente dopo il secondo dopoguerra, attraverso l'ingresso nell'Organizzazione del Trattato del Nord Atlantico (NATO) e la partecipazione a numerose missioni internazionali. Questa evoluzione ha segnato una fase di significativa rivalutazione strategica durante la Guerra Fredda, consolidando il contributo dell'Italia alla sicurezza marittima globale.

L'adesione dell'Italia alla NATO nel 1949 rappresentò un momento cruciale per la Marina Militare, che vide una profonda rivalutazione del suo ruolo strategico nel contesto della Guerra Fredda. L'Alleanza Atlantica, infatti, attribuì all'Italia compiti di vitale importanza per la sicurezza del Mediterraneo, affidandole la responsabilità di pattugliare aree strategiche e di fungere da deterrente contro le potenziali minacce provenienti dal blocco sovietico. Questo nuovo scenario internazionale richiese un significativo ammodernamento della flotta, con l'introduzione di navi più moderne e tecnologicamente avanzate, capaci di rispondere efficacemente alle esigenze di un ambiente di sicurezza in rapida evoluzione.

La partecipazione a missioni internazionali ha rappresentato un altro pilastro fondamentale dell'impegno della Marina Militare nel contesto globale. Dalle operazioni di peacekeeping a quelle di contrasto alla pirateria, passando per le missioni umanitarie e di evacuazione, la Marina ha dimostrato una notevole versatilità e capacità di intervento. Il contributo italiano si è distinto per l'efficacia e la professionalità delle sue forze, contribuendo in maniera significativa alla stabilità regionale e alla sicurezza delle vie di comunicazione marittime.

Un esempio emblematico dell'impegno internazionale della Marina Militare è stata la sua partecipazione all'operazione Atalanta, finalizzata al contrasto della pirateria nel Golfo di Aden e al largo delle coste somale. Questa missione, sotto l'egida dell'Unione Europea, ha visto l'Italia svolgere un ruolo di primo piano nel garantire la libertà di navigazione e la sicurezza delle navi mercantili, dimostrando l'importanza strategica della Marina in contesti operativi complessi.

## Ruolo e Compiti della Marina Militare Italiana: Missione e Cooperazione Internazionale

La Marina Militare Italiana svolge un ruolo cruciale non solo nella difesa della sovranità nazionale ma anche nel contesto più ampio della cooperazione internazionale, in particolare all'interno della NATO e dell'Unione Europea. La sua missione si estende dal controllo dei mari italiani alla partecipazione attiva in operazioni congiunte con le forze navali alleate, evidenziando l'importanza strategica dell'Italia nel Mediterraneo e oltre.

La Missione della Marina nell'Ambito della NATO e dell'Unione Europea

Nel quadro della NATO, la Marina Militare Italiana contribuisce significativamente alla deterrenza e alla difesa collettiva, partecipando a esercitazioni congiunte, operazioni di sorveglianza e missioni di sicurezza marittima. Queste attività sono fondamentali per garantire la sicurezza delle rotte marittime strategiche e per rispondere a minacce emergenti, come il terrorismo marittimo e la pirateria. La collaborazione con la NATO permette inoltre di condividere tecnologie avanzate, tattiche innovative e best practice, rafforzando le capacità operative della Marina e promuovendo l'integrazione delle forze armate italiane nel sistema di difesa transatlantico.

All'interno dell'Unione Europea, la Marina Militare svolge un ruolo chiave nelle operazioni di gestione delle crisi e nelle missioni umanitarie, contribuendo alla politica di sicurezza e difesa comune (PSDC). La partecipazione a missioni come l'operazione EUNAVFOR MED Irini, volta a far rispettare

l'embargo sulle armi verso la Libia, dimostra l'impegno dell'Italia nel promuovere la pace e la stabilità nella regione mediterranea. Queste operazioni rafforzano la dimensione esterna della politica di sicurezza dell'UE e sottolineano il ruolo dell'Italia come attore responsabile e proattivo sulla scena internazionale.

Il Controllo dei Mari Italiani e la Cooperazione con le Forze Navali Alleate

Il controllo dei mari italiani rappresenta una delle missioni fondamentali della Marina Militare, che si adopera per garantire la sicurezza delle acque territoriali e la protezione delle infrastrutture critiche. Attraverso il monitoraggio costante e l'impiego di unità navali e aeree, la Marina previene attività illecite come il traffico di stupefacenti, l'immigrazione clandestina e la pesca illegale, contribuendo alla sicurezza marittima nazionale.

La cooperazione con le forze navali alleate è essenziale per amplificare l'efficacia delle operazioni nel Mediterraneo e in altri teatri operativi. La condivisione di informazioni, la pianificazione congiunta e l'esecuzione di operazioni multinazionali migliorano la capacità di risposta alle minacce comuni e promuovono un ambiente marittimo sicuro e stabile. Questa sinergia tra alleati permette di ottimizzare le risorse disponibili, di affrontare sfide complesse e di sostenere gli obiettivi di sicurezza condivisi.

## La Flotta e le Capacità Operative della Marina Militare Italiana

La Marina Militare Italiana dispone di una flotta versatile e tecnologicamente avanzata, progettata per rispondere efficacemente a una vasta gamma di scenari operativi, dalla difesa alla sicurezza marittima, dalle operazioni umanitarie alla gestione delle crisi. Questo articolo offre una panoramica sulle principali unità navali e aeronavali che compongono la flotta italiana, sottolineando l'importanza strategica delle componenti subacquee e anfibe.

La flotta della Marina Militare è composta da diverse classi di navi, ciascuna progettata per specifiche missioni e capacità operative. Tra le unità di superficie spiccano le portaerei, come la Cavour, che rappresenta il fiore all'occhiello della Marina, capace di proiettare potenza e supportare operazioni aeree in qualsiasi teatro operativo. Le fregate, tra cui le moderne unità della classe FREMM, sono versatili e adatte a compiti di sorveglianza, difesa antiaerea e antisommergibile, nonché operazioni di supporto anfibio.

I cacciatorpediniere e le corvette, dotati di avanzati sistemi d'arma e sensori, giocano un ruolo cruciale nella protezione della flotta e nel controllo delle aree marittime. Le unità di supporto logistico, come le navi da rifornimento, assicurano la sostenibilità operativa della flotta, permettendo alle unità di rimanere in mare per lunghi periodi.

## Formazione e Innovazione nella Marina Militare Italiana: Pilastri di Eccellenza e Modernità

La Marina Militare Italiana pone al centro delle sue priorità la formazione dei suoi ufficiali e l'innovazione tecnologica, due aspetti fondamentali che garantiscono non solo l'efficacia operativa ma anche la capacità di adattarsi e rispondere alle sfide emergenti. Questo articolo esplora il ruolo cruciale dell'Accademia Navale di Livorno nella preparazione delle nuove generazioni di ufficiali e analizza come l'evoluzione tecnologica e l'attenzione verso le nuove minacce modellino il futuro della Marina.

L'Accademia Navale di Livorno rappresenta il cuore della formazione degli ufficiali della Marina Militare Italiana. Fondata nel 1881, questa istituzione storica è dedicata alla preparazione di uomini e donne che saranno chiamati a guidare la Marina nel XXI secolo. Attraverso un rigoroso curriculum che combina studi teorici, addestramento pratico e sviluppo del carattere, l'Accademia assicura che ogni allievo acquisisca non solo le competenze tecniche e tattiche necessarie ma anche i valori di leadership, etica e responsabilità indispensabili per il servizio militare.

Il programma di studi offre una vasta gamma di corsi, da scienze nautiche e ingegneria navale a diritto internazionale e strategia marittima, integrati con periodi di addestramento a bordo delle unità della flotta. Questo approccio olistico alla formazione garantisce che gli ufficiali siano pronti ad affrontare le complesse sfide operative e decisionali che caratterizzano il moderno ambiente marittimo.

Sul fronte aeronavale, la Marina Militare dispone di elicotteri imbarcati e aerei a pilotaggio remoto (APR), che estendono le capacità di sorveglianza, ricerca e soccorso, oltre a fornire supporto nelle operazioni di attacco e difesa. Questi mezzi aerei, operando in sinergia con le unità navali, aumentano significativamente l'efficacia e il raggio d'azione della flotta.

La componente subacquea, rappresentata dai sottomarini della classe U212A, svolge un ruolo fondamentale nella deterrenza e nella capacità di condurre operazioni di intelligence, sorveglianza e ricognizione (ISR) in modo discreto. Questi sottomarini, dotati di tecnologie stealth e sistemi d'arma avanzati, sono essenziali per la protezione delle linee di comunicazione marittime e per il contrasto delle minacce subacquee e di superficie.

La componente anfibia, con le unità da sbarco e i battaglioni di marina, è cruciale per le operazioni di proiezione di forza sulle coste, supporto umanitario e gestione delle crisi. Le navi da assalto anfibio, come la San Giorgio e la San Marco, dotate di ponti di volo per elicotteri e capacità di trasporto truppe, consentono alla Marina di svolgere operazioni anfibe complesse, garantendo flessibilità e rapidità di intervento.

La Marina Militare Italiana è costantemente impegnata in un processo di modernizzazione e innovazione tecnologica, essenziale per mantenere la sua capacità di operare efficacemente in un contesto di sicurezza in rapida evoluzione. L'introduzione di nuove piattaforme navali, sistemi d'arma avanzati e tecnologie di sorveglianza e comunicazione rappresenta una risposta diretta alle mutevoli minacce che caratterizzano il panorama marittimo globale.

La digitalizzazione e la cybernetica stanno diventando sempre più centrali nelle operazioni navali, con la Marina che investe significativamente in capacità di cyber-difesa per proteggere le infrastrutture critiche e le informazioni sensibili. Allo stesso tempo, l'attenzione verso le minacce asimmetriche, come la pirateria e il terrorismo marittimo, richiede soluzioni innovative e flessibili, capaci di adattarsi a scenari operativi diversificati.

La collaborazione con l'industria della difesa, le università e i centri di ricerca internazionali gioca un ruolo chiave nell'accelerare l'adozione di nuove tecnologie e nel promuovere lo sviluppo di soluzioni all'avanguardia. Questo impegno verso l'innovazione si riflette anche nella formazione, con l'Accademia Navale e altre istituzioni educative che integrano nei loro programmi studi avanzati in campi come l'intelligenza artificiale, la robotica e la guerra informatica.

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](http://WWW.ASSORADICOMARINAI.IT)

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

## Torpediniere SIRIO

### Parte Seconda



#### **7 aprile 1941**

Assume il comando della Sirio il capitano di corvetta Giorgio Manuti, 31 anni, da Barletta.



Il capitano di corvetta Giorgio Manuti nel 1941 (g.c. Giovanni Pinna)

#### **12 aprile 1941**

Alle 19.30 la Sirio e la gemella Climene salpano da La Spezia per scortare a Brindisi l'incrociatore leggero Alberto Di Giussano.

#### **13 aprile 1941**

Alle 21 la formazione attraversa lo stretto di Messina, ed alle 23 si unisce alla scorta anche la torpediniere Giuseppe Dezza, che rimane in formazione fino all'altezza di Punta Stilo.

#### **14 aprile 1941**

Alle 11.09, in Mar Ionio, viene avvistato l'incrociatore leggero Muzio Attendolo, con quattro cacciatorpediniere di scorta, che si unisce al gruppo del Di Giussano. La formazione giunge a Brindisi alle 16.50, ormeggiandosi alle boe entro recinti di reti parasiluri. (La Sirio risulterebbe però essere stata inviata invece a Taranto, forse per rifornirsi). L'indomani mattina, le unità partecipano ad un violento tiro di sbarramento eseguito contro velivoli nemici che sorvolano Brindisi.

#### **15 aprile 1941**

Al largo di Brindisi la Sirio assume la scorta dei piroscafi Armando e Loreto, adibiti a traffico civile, partiti da Bari alle 20.15 e diretti a Durazzo.

#### **16 aprile 1941**

Il convoglio giunge a Durazzo alle 16.25.

#### **17 aprile 1941**

La Sirio lascia Durazzo alle 5.30 per scortare in Italia i piroscafi vuoti Nennella, Silvano ed Esterina e la piccola motonave Carlotta, anch'essa scarica.

#### **18 aprile 1941**

Il convoglio giunge a Bari alle 3.30.

#### **20 aprile 1941**

Salpa da Brindisi alle 2.15 per scortare a Valona, dove arrivano alle 11.15, i piroscafi Lido e Peppino Palomba e la motonave Filippo Grimani, aventi a bordo in tutto 176 tonnellate di materiali del Genio, 919,5 tonnellate di munizioni e 402 tonnellate di materiali vari.

#### **5 maggio 1941**

La nave, inquadrata nella I Squadriglia Torpediniere insieme alle similari Alcione, Aldebaran e Sagittario, viene posta alle dipendenze del nuovo Comando



Sirio (a destra) e Sagittario appena giunte al Pireo dall'Italia dopo la conquista della Grecia, in una foto scattata in occasione di una rivista di navi ed equipaggi di Marisudest da parte dell'ammiraglio Karlgeorg Schuster, comandante delle forze navali tedesche in Egeo. Sulla destra è visibile il relitto affiorante di un natante affondato (da "La battaglia di Creta" di Francesco Mattesini)

Gruppo Navale dell'Egeo Settentrionale (Marisudest, retto dal capitano di vascello Corso Pecori Giraldi), avente sede ad Atene ed attivo in Egeo in cooperazione con la Kriegsmarine.

### **8? maggio 1941**

Sirio e Sagittario salpano da Gallipoli per scortare a Patrasso i piroscafi Avionia e Padenna, carichi di carburante e munizioni destinate all'operazione "Merkur", la conquista tedesca di Creta.

### **10 maggio 1941**

Il convoglio giunge a Patrasso. Da qui dovrebbe proseguire per il Pireo, ma il canale di Corinto, sabotato dagli Alleati prima della sua conquista da parte dei paracadutisti tedeschi, non è ancora stato riaperto alla navigazione, pertanto il carico dei due piroscafi dev'essere sbarcato a Patrasso, da dove prosegue via terra.

### **14 maggio 1941**

Sirio, Sagittario ed Alcione salpano da Patrasso per scortare al Pireo la nave cisterna Rondine, carica di 8000 barili di benzina avio destinati ai reparti aerei della Luftwaffe che prenderanno parte alla conquista di Creta (ben

500 aerei da trasporto Junkers Ju 52, che dovranno effettuare fino a dieci voli per aereo, in ognuno dei quali consumano duemila litri di benzina). La Rondine, che si è danneggiata l'elica due giorni prima durante la manovra di ormeggio, non è però in grado di procedere, e deve rientrare a Patrasso e sbarcarvi il suo carico, che sarà poi fatto proseguire via terra.

### **16 maggio 1941**

Sirio e Sagittario, precedute dal dragamine ausiliario DM 16 Ichnusa, sono le prime navi a percorrere il Canale di Corinto appena riaperto alla navigazione dopo la rimozione delle ostruzioni (ponti crollati ed una chiatte affondata) che bloccavano il passaggio. Per primo entra l'Ichnusa, poi la Sirio, seguita dalla Sagittario; imboccato il canale nel pomeriggio, le tre navi ne escono alle 17.40, raggiungendo il Pireo meno di un'ora dopo.

### **18 maggio 1941**

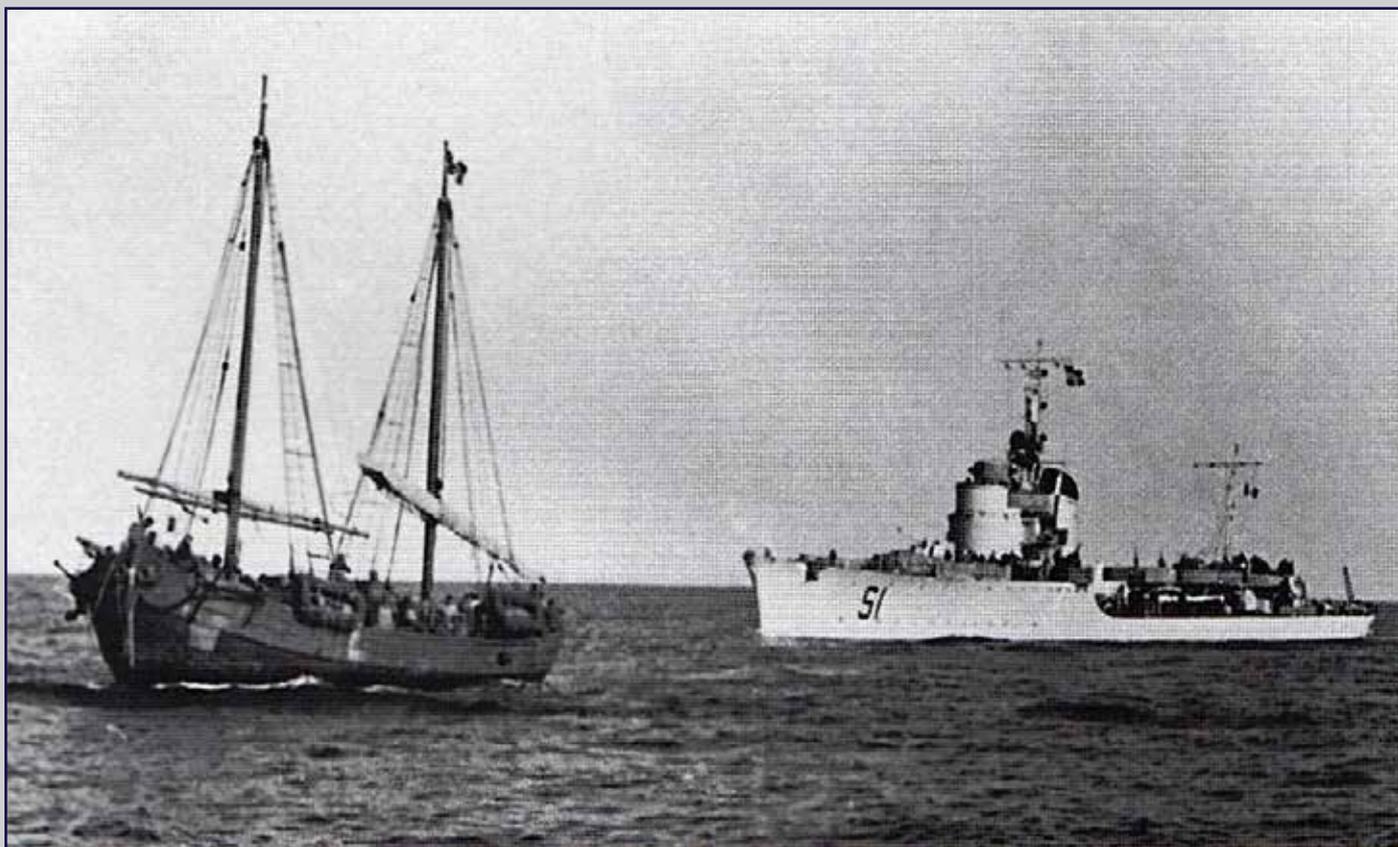
La Sirio parte dal Pireo alle 21, scortando un convoglio di una ventina di caicchi carichi di truppe tedesche da sbarcare sulla

costa nordoccidentale di Creta, vicino a Maleme: sta per prendere il via l'operazione "Merkur", la conquista tedesca di Creta. Il piano per l'assalto dell'isola, che avrà inizio il 20 maggio, prevede inizialmente una serie di lanci di paracadutisti (i famosi Fallschirmjäger) della 7. Flieger-Division che avranno il compito di impadronirsi degli aeroporti di Maleme ed Iraklion, conquistati i quali ulteriori rinforzi, appartenenti alla 5. Gebirgs-Division (truppe da montagna), vi verranno fatti affluire il giorno seguente mediante aerei da trasporto. Contemporaneamente o successivamente a queste truppe, altri rinforzi - in tutto settemila uomini, sempre della 5. Gebirgs-Division - dovranno giungere via mare, in due convogli: uno dovrà sbarcare le truppe presso Maleme, l'altro, più numeroso, presso Iraklion. Tali truppe saranno trasportate da un'eterogenea flottiglia di circa una cinquantina tra motopescherecci e motovelieri, più alcuni rimorchiatori e piroscafetti (altra fonte parla di un totale di sette piroscafi e 63 motovelieri); ad assicurare la scorta dei due convogli, essendo la

presenza navale tedesca in Mediterraneo estremamente limitata, dovranno essere delle torpediniere italiane, una per convoglio (l'alto comando navale tedesco ha chiesto ed ottenuto da Supermarina di porre a disposizione per l'operazione alcune unità sottili di Marisudest). Ai comandanti delle torpediniere è affidata la direzione militare e marinarsca durante la navigazione, ed a loro soli spetta il comando e la relativa responsabilità durante la navigazione; le torpediniere devono imbarcare un ufficiale tedesco con compiti di capo convoglio (per il convoglio di Maleme, il capitano di fregata Herbert Devantier, che prende per questo imbarco sulla Sirio), che però sarà subordinato al comandante italiano durante la traversata, assumendo il comando solo nella fase di sbarco delle truppe. La Sirio è stata appunto destinata alla scorta del convoglio di Maleme, che dovrà raggiungere la spiaggia designata per lo sbarco nel pomeriggio del 20 maggio, mentre il convoglio di Iraklion (che invece dovrà sbarcare le sue truppe il 22 maggio) è affidato alla gemella Sagittario. Dal Pireo i due convogli devono in un primo momento raggiungere Milo, da dove poi proseguiranno per Creta. Il convoglio scortato dalla Sirio, formatosi a Megara e denominato «leicht staffel Maleme», è composto da ventidue piccole unità: quattro motovelieri italiani (Adriatico, Rosa, Padre Eterno e Labor, tutti sulle 50-60 tsl) con funzioni di dragamine ed ausilio alla scorta, e diciotto navicelle greche requisite dai tedeschi, di cui sette piroscafetti e motonavi con scafo in ferro ed undici unità con scafo in legno, perlopiù motovelieri. Le unità greche, contrassegnate dai tedeschi con le sigle S 2, S 3, S 6, S 7, S 8, S 9, S 10, S 11, S 12, S 13, S 14, S 15, S 101, S 103, S 105, S 106, S 107, S 108 e S 109, non sono mai state identificate con assoluta certezza; tra di esse vi erano sicuramente i piroscafetti passeggeri Nautilus (S 101), Kalydon (S 103) ed Ellaki (S 106, un ex panfilo), la piccola motonave da carico Stylianos (S 105 o S 107, anch'essa un ex panfilo a vapore

di fine Ottocento), i piroscafetti da carico Ainos (S 109, originariamente costruito come mezzo da sbarco del tipo "X lighter" per la campagna di Gallipoli durante la Grande Guerra: a bordo ha 154 soldati tedeschi) e Georgios S. Krinis (S 108, rimasto in porto per avaria di macchina e partito a rimorchio il giorno seguente) ed i motovelieri Anastasia, Antonios, Angelos (rimorchiato da un'altra unità per problemi ai motori), Evangellistria (S 3), Evangellistria (S 10, omonimo del precedente), Agia Marina (S 7), Agia Trias (S 8), Chrysiis (S 9 o S 11, carico di fusti di benzina) e Velissarios (S 15). Probabilmente anche il piccolissimo (190 tsl) e vecchissimo (costruito nel 1879!) piroscafetto passeggeri Vasiliki, identificato da alcune fonti come l'S 105 (che da fonti tedesche sarebbe risultato chiamarsi "Papapopoiou I", ma non risulta esistesse una nave greca con questo nome: è possibile che il Vasiliki, venduto poco prima dello scoppio della guerra, avesse assunto questo nuovo nome). Senza nome è rimasto l'S 14, che aveva a bordo 101 soldati tedeschi, una motocicletta ed un carico di munizioni. Il tenente di vascello Albert Österlin, comandante della flottiglia da trasporto, è imbarcato sul Rosa, mentre sull'S 105 è imbarcato il comandante delle truppe, tenente colonnello Anton Ehall. Si tratta di una flottiglia eterogenea, costituita da unità piccole, lentissime e poco efficienti; la Seekriegsleitung ha espresso fin da subito scetticismo sull'organizzazione di questa operazione, avviata senza la certezza dell'assenza di forze navali britanniche a nord di Creta, ed in vari documenti tedeschi la flottiglia viene definita "flottiglia zanzara" e le imbarcazioni che la compongono "gusci di noce", appellativi quanto mai appropriati. Non disponendo la Kriegsmarine in Egeo di personale sufficiente ad armare tutte queste navicelle, esse hanno mantenuto i loro equipaggi greci (minacciando di fucilazione i tanti recalcitranti), posti però sotto il comando di un ufficiale tedesco; sempre a cura della Kriegsmarine le minuscole unità sono state munite di armamento

contraereo, di zattere e giubbotti salvagenti e di una scialuppa, che essendo troppo grande per essere imbarcata su unità tanto piccole, viene invece rimorchiata. Agli equipaggi greci è stato detto che la destinazione è Salonicco. La Luftwaffe assicurerà la scorta aerea nelle ore diurne; l'arrivo del convoglio (detto anche convoglio di ponente in quanto seguirà una rotta più ad ovest di quello per Iraklion) a Maleme è previsto per le 16 del 20 maggio. Sull'eterogenea flottiglia da sbarco hanno preso posto 2331 soldati tedeschi, tra cui il terzo battaglione del 100. Gebirgsjäger-Regiment (senza equipaggiamento pesante), due batterie del I./Flak-Lehr-Abteilung e parte dello stato maggiore della 7. Flieger-Division, con motociclette e rifornimenti. In origine il piano elaborato dall'ammiraglio Karlgeorg Schuster, comandante della Kriegsmarine nel settore sud-est, prevede che il convoglio di Maleme, composto da 25 navicelle della 1a Flottiglia con a bordo 2300 soldati della 5. Gebirgs-Division, giunga a Maleme nel pomeriggio del 20 maggio (giorno "X" dell'operazione "Mercur"), mentre quello di Heraklion, composto da 38 navicelle della 2a Flottiglia con a bordo 4000 soldati, dovrebbe arrivare a destinazione il 21 maggio. Successivamente un convoglio di piroscafi di maggior tonnellaggio, con a bordo mezzi corazzati ed artiglieria, partirà a sua volta dal Pireo per Creta. Tuttavia l'andamento ancora incerto dei combattimenti a terra nella zona di Maleme e di Heraklion, e la bassissima velocità del convoglio di Maleme (non più di due nodi) che non dà la certezza che lo sbarco avverrebbe nelle ore diurne (con il rischio che la Royal Navy, esperta nel combattimento notturno, attacchi il convoglio ancora in navigazione od in procinto di approdare), inducono a posticipare la partenza; rinvio di un solo giorno, però, giacché la critica situazione dei paracadutisti rende necessario l'immediato invio di un rinforzo. Naturalmente, ventiquattrore non sono state certo sufficienti a risolvere i problemi evidenziati.



La Sirio ed un mototrabaccolo del gruppo di Maleme in navigazione verso Milo, il 19 maggio 1941 (tratta da "Kampf im die Ägäis" di Peter Schenk, Mittler, 2000, via Francesco De Domenico)

### 19 maggio 1941

Sirio e convoglio arrivano a Milo nel pomeriggio, per poi ripartire alle 20 diretti a Creta (altra fonte parla delle 23 del 20 maggio, ma sembra probabile un errore): poco dopo la partenza da Milo, tuttavia, la Sirio è colta da una grave avaria all'elica di dritta, che la obbliga a lasciare il convoglio e dirigere su Lero per la sostituzione dell'elica (anche sette delle navicelle sono costrette a tornare indietro per varie avarie). Al suo posto verrà fatta uscire dal Pireo l'indomani mattina la torpediniere Curtatone, che però salterà su un campo minato poco dopo; alla fine alla scorta del convoglio verrà destinata la torpediniere Lupo. La notte successiva, questa si scontrerà con una soverchiante forza navale britannica, che affonderà la maggior parte dei caicchi in una confusa azione notturna.

### 23 giugno 1941

Scorta la nave cisterna Albaro dai Dardanelli al Pireo.

### 3 luglio 1941

La Sirio e le anziane torpediniere Castelfidardo e Monzambano

scortano dal Pireo a Suda i piroscafi Pier Luigi (italiano), Talowa e Delos (tedeschi) e la nave cisterna tedesca Ossag, aventi a bordo personale, materiale e carburante delle forze tedesche.

### 18 luglio 1941

La Sirio e l'incrociatore ausiliario Città di Genova scortano dal Pireo a Iraklion i piroscafi tedeschi Delos e Cordelia, con personale e materiali tedeschi.

### 21 luglio 1941

Scorta il piroscafo Pier Luigi, con a bordo personale militare, da Suda al Pireo.

### 23 luglio 1941

Insieme al rimorchiatore di salvataggio Hercules, la Sirio partecipa ai tentativi di disincaglio della nave ospedale Gradisca, arenata il 17 luglio su un banco sabbioso al largo di Capo Kara (Grecia). Dopo essere stata alleggerita di tutti i pesi sbarcabili, la Gradisca viene infine disincagliata a mezzogiorno del 23 luglio, con l'aiuto di pompe aspiranti che liberano la prua dalla presa della sabbia.

### 13 agosto 1941

Scorta la nave cisterna Superga dal Pireo ai Dardanelli. (Il volume USMM "La difesa del traffico con l'Albania, la Grecia e l'Egeo" annota riguardo la Superga "provenienza Mar Nero", ma essendo la rotta dal Pireo ai Dardanelli sembra piuttosto che il Mar Nero dovesse essere la destinazione: a meno che l'errore non stesse invece nella descrizione del percorso, che sarebbe allora Dardanelli-Pireo.



Il comandante Manuti a bordo della Sirio (Archivio Centrale dello Stato)

### **15 agosto 1941**

La Sirio scorta in Egeo il piroscafo tedesco Bulgaria. Alle 11.05 il sommergibile britannico Thrasher (capitano di corvetta Patrick James Cowell) avvista un biplano FIAT sopra il Canale di Zea, e, prevedendo che a breve arriverà da quella direzione un convoglio di cui il velivolo costituisce la scorta aerea, vira verso est. Alle 11.20 il sommergibile avvista infatti del fumo nel canale di Mandri, e si dirige in quella direzione; avvista poco dopo Bulgaria e Sirio, identificando correttamente per nome la nave tedesca, ma scambiando la Sirio per un più grande cacciatorpediniere della classe Folgore. Alle 11.58, in posizione 37°36' N e 24°03' E (al largo di Capo Sounion), il Thrasher lancia quattro siluri contro il Bulgaria, per poi ritirarsi verso sudest, rilevando lanci a intermittenza di bombe di profondità fino alle 12.46. I siluri non vanno a segno.

### **18 agosto 1941**

Il capitano di corvetta Manuti lascia il comando della Sirio.

### **23 agosto 1941**

La Sirio scorta dal Pireo a Suda i piroscafi tedeschi Delos e Salzburg, con a bordo personale e materiale della Wehrmacht.

### **4 settembre 1941**

In mattinata la Sirio salpa dal Pireo per scortare fin davanti ai Dardanelli la nave cisterna Maya, in zavorra, e la motonave mista romena Balcic, dirette in Mar Nero e più precisamente in Romania, dove dovranno imbarcare nafta romena e quindi tornare in Mediterraneo. La Sirio li deve scortare fino all'imbocco dello stretto dei Dardanelli, non potendo proseguire oltre in base alle regole della convenzione di Montreux.

### **5 settembre 1941**

Alle 6.55 il sommergibile britannico Perseus (capitano di corvetta Edward Christian Frederick Nicolay), in agguato nell'Egeo settentrionale, avvista a sette miglia di distanza verso sud Maya e Balcic, di cui stima la rotta come 032°. Avvicinatosi per attaccare, alle 7.16 il Perseus identifica la Bal-

cic (per altra fonte, l'avrebbe invece scambiata per la motonave Balero) e nota la presenza della Sirio, ma questo non lo induce a desistere dall'attacco: alle 7.33 il battello britannico, in posizione 39°45' N e 25°51' E (circa 5-6 miglia a sudovest di Tenedos; per altra fonte due miglia a sud dell'isola), lancia quattro siluri contro la Maya, la nave più vicina, da una distanza di 4660 metri.

Alle 7.40 (per altra fonte 7.35 o 7.45) la Maya viene colpita da un siluro a centro nave; il Perseus la vede sbandare ed accostare a sinistra (ed osserva anche "un sacco di fumo" levarsi dal centro della Balcic, che in realtà è indenne), poi scende in profondità per sottrarsi alla reazione della scorta. La Sirio, infatti, passa immediatamente al contrattacco, sottoponendo il sommergibile a caccia con bombe torpedini da getto (l'equipaggio del Perseus ne conta quattro), ma queste scoppiano lontane dal sommergibile, senza fare danni. Poi, la torpediniera provvede poi al recupero dell'equipaggio della Maya, che frattanto ha abbandonato la nave; vi è stata un'unica vittima tra i 23 uomini imbarcati sulla petroliera.

Alle 8.36 il Perseus torna a quota periscopica; avvista un idrovolante Heinkel, forse turco, ad un paio di miglia di distanza, e vedendo la Maya ferma e sbandata di 50 gradi a sinistra - col trincarino già sott'acqua - ed abbandonata dall'equipaggio ma ancora a galla, le lancia un altro siluro per darle il colpo di grazia, da una distanza di 3200 metri. La Sirio avvista l'arma e l'evita con la manovra, ed essa manca anche il bersaglio prescelto (Nicolay ipotizzerà che il siluro abbia mancato a causa di mulinelli d'acqua prodottisi tra il sommergibile e la nave cisterna); la torpediniera torna quindi al contrattacco con il lancio di altre tredici bombe di profondità (l'ultima delle quali lanciata alle 8.55, seguita da una piccola esplosione rilevata dal Perseus su rilevamento 030°), nessuna delle quali, tuttavia, esplose vicino al sommergibile (le più vicine, ritenute probabilmente essere un pacchetto di quattro lanciate all'estremità della scia, esplodono a circa mezzo

miglio di distanza).

Nonostante il pauroso sbandamento a sinistra, la Maya stenta ad affondare: non essendo però possibile prenderla a rimorchio, la Sirio deve accelerarne l'affondamento a cannonate. (Per altra versione, la nave rimase inizialmente a galla e la Sirio riuscì a prenderla a rimorchio ed a tentare di trainarla; essendo però evidente che la Maya non era salvabile, il comandante della torpediniera dovette rassegnarsi ed ordinare di finirla a cannonate. Qualche sito afferma che la Maya venne portata all'incaglio, ma si tratta di un errore). La petroliera s'inabissa infine alle dieci del mattino nel punto 39°43' N e 25°57' E, sei miglia a sudovest dell'isola di Tenedos e 22 miglia a nordovest di Lesbo. La Sirio riprende poi la navigazione insieme alla Balcic. (Il Perseus, tornato a quota periscopica alle 9.37, non vede più i mercantili ed avvista una densa nube di fumo su rilevamento 060°, che ritiene trattarsi della Sirio che si allontana ad alta velocità).

### **8 settembre 1941**

La Sirio ed il cacciatorpediniere Francesco Crispi scortano le motonavi Calino e Calitea, con a bordo 1182 militari delle tre armi e 560 tonnellate di materiali vari e derrate per la popolazione civile, dal Pireo a Rodi.

### **15 settembre 1941**

La Sirio e la gemella Alcione scortano i piroscafi tedeschi Arcadia e Salzburg e l'italiano Caterina Madre (noleggiato dal comando tedesco), con personale e materiale tedeschi, dal Pireo a Suda.

### **5 ottobre 1941**

Sirio, Alcione ed il MAS 539 scortano il piroscafo italiano Andrea Contarini ed il tedesco Ithaka, con a bordo personale e materiali sia italiani che tedeschi, dal Pireo a Kavaliani.

### **6 ottobre 1941**

Sirio ed Alcione scortano i piroscafi tedeschi Ithaka e Delos, con personale e materiale delle forze germaniche, da Kavaliani ad Iraklion.



La Sirio ad Iraklion (da "Die Kriegsmarine in der Ägäis im II. Weltkrieg 1941-1944" di Byron Tesapsides, via Francesco De Domenico e Forum Regia Marina)

### **7 ottobre 1941**

Sirio ed Alcione scortano l'Ithaka ed il Caterina Madre da Iraklion a Suda, con personale e materiale tedeschi.

### **8 ottobre 1941**

Sirio ed Alcione scortano da Suda al Pireo il Caterina Madre ed il piroscampo tedesco Santa Fe, con personale e materiali tedeschi.

### **15 ottobre 1941**

Sirio, Alcione ed il cacciatorpediniere Quintino Sella scortano dal Pireo a Salonico le navi cisterna Torcello (italiana), Burgas (bulgara) e Petrakis Nomikos (tedesca) ed il piroscampo tedesco Artemis Pitta dal Pireo a Salonico.

Alle 8.50 il sommergibile britannico Thunderbolt (capitano di corvetta Cecil Bernard Crouch) avvista il convoglio di cui fa parte la Sirio in posizione 37°40' N e 23°51' E (al largo dell'isolotto di Arsida, tra Phleva e Capo Sounion); portatosi all'attacco (si trova tra le navi e la terraferma, a circa un miglio dalla costa), alle 9.53 lancia tre siluri contro una nave cisterna valutata in 6000 tsl (probabilmente la Petrakis Nomikos), da appena 600 metri di distanza. Nonostante la ridotta distanza, nessuno dei siluri va a segno (almeno uno ha corsa irregolare); un velivolo tedesco della scorta aerea avvista la scia di un siluro, e l'Alcione si porta

subito al contrattacco, lanciando bombe di profondità sul punto di origine della scia meno di cinque minuti dopo il lancio. Anche l'aereo tedesco attacca il sommergibile con bombe (l'equipaggio del Thunderbolt, da parte sua, rileva dieci esplosioni di bombe di profondità tra le 9.58 e le 10.31; alcune esplodono vicine, causando qualche danno, specialmente alla cupola del sonar). L'Alcione prosegue l'azione antisom fino a mezzogiorno, quando viene rilevata da due MAS e si riunisce al convoglio, non prima di aver recuperato uno dei siluri del Thunderbolt, rimasto a galla senza testata.

### **18 ottobre 1941**

Sirio ed Alcione scortano Torcello e Petrakis Nomikos dal Pireo a Salonico (?).

### **25 ottobre 1941**

In mattinata Sirio e Sella salpano dal Pireo per scortare a Candia (per altra fonte, a Suda) i piroscampi Sant'Agata e Monrosa, aventi a bordo uomini, quadrupedi e materiali della 51a Divisione Fanteria "Siena", in corso di trasferimento dalla Morea a Creta per rinforzare la guarigione dell'isola.

Alle 12.45 il convoglio, mentre procede sulla rotta di sicurezza tra le isole di Gaidaro e Phleva (con rotta vera 142°) e sta per

incrociare un convoglio minore composto dal piroscampo Fanny Brunner e dalla torpediniera Libra, partiti da Lero, viene avvistato dal sommergibile britannico Triumph, al comando del capitano di corvetta Wilfrid John Wentworth Woods. Il Triumph avvista il convoglio, proveniente dalla direzione di Phleva, a poppavia sinistra; Woods ne stima la composizione come due piroscampi di 6000 tsl, alti sull'acqua e dunque poco carichi, scortati da un cacciatorpediniere classe Sauro o simile (il Sella) ed una torpediniera classe Spica (la Sirio), oltre ad un velivolo di scorta aerea. Al contempo avvista a prora sinistra anche il convoglio Libra-Fanny Brunner, in navigazione con rotta opposta all'altro vicino alla costa di Gaidaro, identificando le due navi come un mercantile di 4000 tsl ed una torpediniera, ritenuta forse essere la Monzambano (in realtà alquanto differente dalla Libra). Il sommergibile manovra per attaccare la nave che procede in testa al convoglio, cioè il Monrosa; Woods intende lanciare otto siluri, quattro contro ognuno dei due piroscampi, ed alle 13.16, dalla distanza di 3200 metri, ordina il lancio dei primi quattro, contro il Monrosa. Alle 13.18, proprio mentre il comandante britannico sta abbassando il periscopio, il velivolo tedesco che costituisce la scorta aerea

(da parte italiana risulterebbe invece che la scorta aerea fosse costituita da un idrovolante CANT Z. 501) scende in picchiata e lancia tre bombe contro il Triumph, arrecandogli lievi danni e costringendolo ad immergersi in profondità (dapprima 37 e poi 46 metri) ed a rinunciare ad attaccare anche il Sant'Agata, ma pochi secondi dopo il Monrosa, che ha avvistato scie di siluri ma non ha manovrato abbastanza prontamente per evitarli, viene colpito al centro da almeno un siluro, forse due, mentre altri tre esplodono in costa, sul vicino isolotto di Arsida. Scosso dallo scoppio delle caldaie, il piroscampo affonda rapidamente di poppa, inabissandosi alle 13.30 nel punto 37°41' N e 23°53' E, tra Gaidaro e Phleuva (nel golfo di Atene, circa tre miglia a nordovest dell'isola di Patroclo ed al largo dell'isola di Hydra), portando con sé 148 dei 265 uomini a bordo.

Il Sella, vista apparire una bolla nel punto in cui sono cadute le bombe dell'aereo, si porta sul posto alla massima velocità, getta 19 bombe di profondità e lancia in mare un segnale; lo raggiunge poi la Libra, che risale la scia di un siluro con rilevamento 230°, poi accosta leggermente a dritta verso il punto in cui due ricognitori continuano a scendere in brusche e reiterate picchiate. Poco prima di arrivare sul luogo, la Libra vede due grosse bolle d'aria a proravia e lancia su quel punto sette cariche di profondità, poi inverte la rotta e lancia altre due bombe da 100 kg sull'ampia chiazza di nafta frattanto apparsa in superficie. La Sirio, che si trovava sul lato settentrionale del convoglio, raggiunge la zona in cui si presume essere il battello, lancia delle bombe di profondità e poi ripercorre l'area mettendo in mare la torpedine da rimorchio.

Alle 13.45 anche dei bombardieri Junkers Ju 87 "Stuka" tedeschi scendono in picchiata e sganciano bombe su un punto a dieci miglia per 270° da Gaidaro, indicando la presenza del sommergibile al MAS 534, frattanto sopraggiunto, che vi lancia sei bombe di profondità, vedendo poi apparire (dopo 15 secondi) tre bolle d'aria di 20

metri di diametro e poi una densa chiazza di nafta. Alle 15.45 anche il cacciasommergibili ausiliario AS 43 Fedelsono esegue lancio di cariche di profondità un miglio ad ovest di Gaidaro, avvertendo due esplosioni dopo l'ottavo lancio, seguite dall'emersione di rottami e nafta e poi persino del sommergibile stesso – così dichiarerà il suo comandante – a 300 metri a poppa del Fedelsono, che tenta di speronarlo ma non ci riesce perché il sommergibile, notevolmente sbandato a sinistra, s'immerge di nuovo. Alle 17.34 il MAS 538 raggiunge la zona dell'attacco del MAS 534, notando chiazze di nafta ed alcune bolle d'aria, e lanciando quasi nello stesso punto due bombe di profondità regolate per 75 metri, dopo le quali la quantità di nafta aumenta ed inizia ad apparire anche petrolio; poi lancia un'altra bomba a dieci metri di distanza, che fa emergere una bolla alta mezzo metro, molto scura. Subito dopo, il MAS 538 vede a circa cinquanta metri un ribollire in superficie e poi una massa scura che pensa essere il sommergibile che tenta di emergere; il MAS lancia altre due bombe e si appresta a lanciare i siluri, ma la "macchia scura" scompare.

Da parte italiana si ritiene che il sommergibile attaccante, danneggiato dal primo contrattacco ad opera di Sella, Sirio e Libra, sia riuscito ad allontanarsi di 2,6 miglia, lasciandosi dietro una scia di nafta, per poi essere sicuramente affondato dai MAS 534 e 538.

In realtà il Triumph, investito dapprima dall'esplosione delle bombe lanciate dall'aereo tedesco (che hanno provocato il lancio accidentale del siluro contenuto nel tubo numero 5, la cui luce indicatrice di lancio si è bruciata), alle 13.19 ha avvertito le esplosioni dei siluri che hanno colpito il Monrosa ed ha iniziato a ritirarsi lentamente verso ovest, mentre le esplosioni delle bombe di profondità lo scuotevano violentemente; non è affondato, anche se è stato seriamente danneggiato dalla pioggia di bombe di profondità (a bordo del battello britannico sono state contate tra le 60 e le 70 esplosioni dalle

13.20 alle 14.36, ma con accuratezza decrescente) ed ha avuto alcuni feriti a bordo. Woods rileva la prosecuzione della caccia antisommergibili per tutto il pomeriggio da parte di aerei ed unità minori, ma questa non causerà altri danni al sommergibile. Con il senno di poi, la storia ufficiale dell'USMM nota che le numerose unità aeree e navali impegnate nella caccia al Triumph (almeno tre aerei e sei navi) operarono in maniera del tutto indipendente l'una dall'altra, attaccando individualmente quelli che ritenevano essere i segni della presenza di un sommergibile, senza alcun coordinamento o collegamento radio.

### **27 ottobre 1941**

Sirio e Sella scortano il piroscampo Tagliamento e la nave cisterna Rondine da Candia al Pireo.

### **28 ottobre 1941**

Poco dopo mezzanotte la Sirio dà nuovamente la caccia al Triumph, di nuovo all'attacco dopo l'affondamento del Monrosa tre giorni prima. Alle 00.10 il sommergibile britannico ha avvistato in posizione 37°07' N e 24°49' E due unità identificate in un primo momento come due grossi caicchi a vele spiegate; avvicinandosi per attaccare con il cannone, dieci minuti dopo Woods si è accorto che i bersagli sono in realtà due navi mercantili di maggiori dimensioni, pertanto ha mandato nuovamente sottocoperta i cannonieri e manovrato per un attacco col siluro. Durante questa manovra, alle 00.23, il Triumph avvista la Sirio a proravia sinistra, a 1370 metri di distanza; immersi a 24 metri, continua comunque la manovra per tentare di portarsi in posizione favorevole per un lancio contro i mercantili, ma poco dopo perde il contatto con essi, in quanto il forte rumore delle macchine della torpediniera "copre" quello più debole e distante delle loro. Rinunciato pertanto all'attacco, il Triumph inizia a ritirarsi verso ovest a bassa velocità, ma poco dopo la Sirio inizia a lanciare bombe di profondità; ne lancia in tutto nove, nessuna delle quali esplode vicina al sommergibile, che non subisce così alcun danno.

### 1° novembre 1941

La Sirio e la gemella Lupo salpano dal Pireo per scortare ad Iraklion, via Nauplia, le motonavi Città di Alessandria, Città di Savona e Città di Agrigento, con a bordo truppe e materiali.

### 2 novembre 1941

Alle 00.25 il sommergibile britannico Proteus (capitano di corvetta Philip Stewart Francis), intento nella ricarica delle batterie a sette miglia per 160° dal faro di Aghios Giorgios (nel Golfo di Atene), avvista tre navi oscurate, che poco dopo identifica come un convoglio di tre navi mercantili con due unità di scorta. Manovra per attaccare, ma all'una una delle navi scorta accelera e si dirige verso di lui: è la Sirio, che l'ha avvistato. Il sommergibile deve abbandonare l'attacco, ed all'1.05 s'immerge a 45 metri di profondità. Cinque minuti dopo ha inizio la caccia con bombe di profondità:

la Sirio lancia due "pacchetti" di sette bombe di profondità, poi ripassa sul punto e lancia altre dieci bombe di profondità, tre delle quali non esplodono. Infine usa anche la torpedine da rimorchio, ma senza successo. Da parte sua, il Proteus conta quattordici esplosioni di bombe di profondità, delle quali le prime sei esplodono piuttosto vicine; non subisce comunque danni. In seguito viene inviato a proseguire la caccia il MAS 538, che ritiene, a torto, di aver sicuramente danneggiato il sommergibile. Essendo la sua posizione ormai compromessa, quando riemerge alle 3.50 il Proteus lascia la zona e fa rotta per il canale di Serifo.

### 3 novembre 1941

Sirio e Lupo scortano le tre motonavi di prima più il Salzburg da Iraklion al Pireo, con personale e materiali vari sia italiani che tedeschi.

### 7 novembre 1941

La Sirio scorta i piroscafi tedeschi Trapani e Arcadia, con personale e materiale della Wehrmacht, dal Pireo a Iraklion.

### 11 novembre 1941

Sirio, Lupo ed una terza gemella, la Cassiopea, scortano insieme a due motovedette tedesche i piroscafi Delos, Sant'Agata e Santa Fe e la nave cisterna italiana Cerere, con personale e materiali tedeschi, da Suda al Pireo.

### 18 novembre 1941

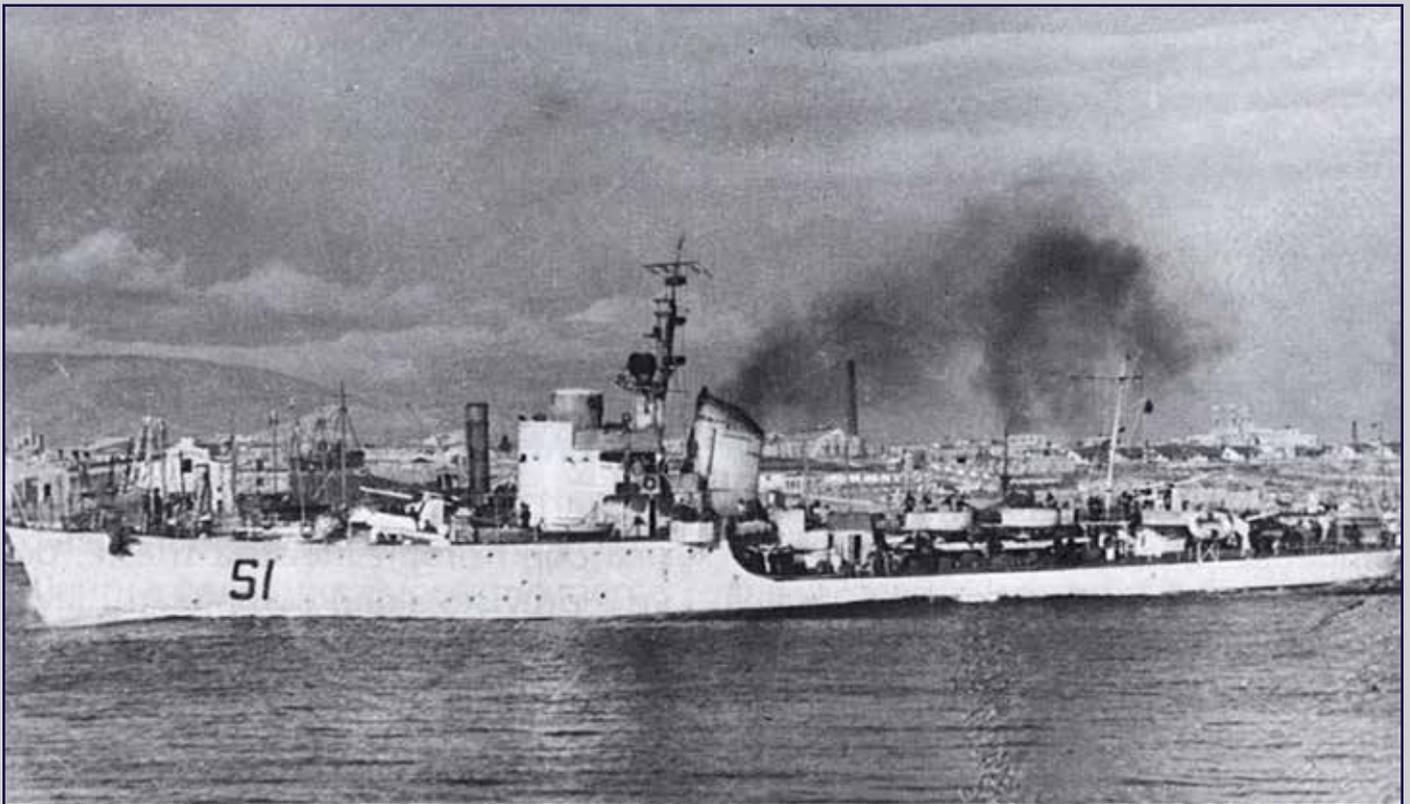
La Sirio ed una motovedetta tedesca scortano i piroscafi tedeschi Elli e Delos dal Pireo a Kavaliani, con personale e materiali tedeschi.

### 8 dicembre 1941

Sirio ed Alcione scortano Elli ed Artemis Pitta dal Pireo a Suda.



La Sirio al Pireo in una serie di fotografie scattate da Aldo Fraccaroli il 12 dicembre 1941 (via g.c. Marcello Risolo e [www.naviearmatori.net](http://www.naviearmatori.net) e via Coll. Domenico Jacono e [www.associazione-venus.it](http://www.associazione-venus.it))



La Sirio in partenza dal Pireo per scortare un convoglio a Suda, il 28 dicembre 1941; è visibile la nuova configurazione dei tubi lanciasiluri, adottata nell'estate 1941 (g.c. STORIA militare)

**14 dicembre 1941**

Sirio, Lupo e l'incrociatore ausiliario Brioni scortano Città di Agrigento, Città di Alessandria e Città di Savona da Iraklion al Pireo.

**21 dicembre 1941**

La Sirio, insieme alla Lupo, alla gemella Lira ed al Brioni, salpa dal Pireo per scortare a Suda un convoglio con truppe e materiali, formato dalle motonavi Città di Agrigento, Città di Savona e Città di Alessandria. Alla scorta si unisce poi anche il cacciasommergibili tedesco Drache.

**22 dicembre 1941**

Tra le 6.55 e le 8.04 due delle torpediniere della scorta bombardano con cinque cariche di profondità il sommergibile britannico Thorn (capitano di corvetta Robert Galliano Norfolk), a 12 miglia per 114° da Capo Drepano. Le bombe vengono lanciate singolarmente; la prima esplose molto vicina al sommergibile.

**23 dicembre 1941**

Sirio, Lupo, Brioni e Drache, insieme alla torpediniera Pegaso ed al cacciatorpediniere Turbine, scortano da Suda al Pireo un convoglio formato dalla cisterna

militare Volturno, dalle motonavi italiane Città di Agrigento, Città di Alessandria e Città di Savona e dai piroscafi tedeschi Salzburg e Santa Fe, carichi di truppe e materiali.

**28 dicembre 1941**

Sirio, Drache e l'incrociatore ausiliario Barletta scortano Città di Agrigento, Città di Alessandria e Città di Savona dal Pireo a Suda.

**1942**

È imbarcato sulla Sirio il guardiamarina Anselmo Marchi, futura Medaglia d'Oro al Valor Militare.

**5 gennaio 1942**

La Sirio e due MAS scortano il piroscafo tedesco Burgas e l'italiano Neghelli dal Pireo a Kavaliani.

**15 gennaio 1942**

La Sirio e l'anziana torpediniera Castelfidardo scortano da Salonicco al Pireo, via Kavaliani, il piroscafo tedesco Delos, l'italiano Pier Luigi e la nave cisterna Giorgio, anch'essa italiana.

**27 gennaio 1942**

Sirio, Castelfidardo, Barletta e Drache scortano Città di Alessandria, Città di Savona e Santa Fe dal Pireo a Suda.

**30 gennaio 1942**

Sirio e Castelfidardo scortano da Suda al Pireo i piroscafi Brundisium (italiano) ed Artemis Pitta (tedesco).

..... 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](http://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”.



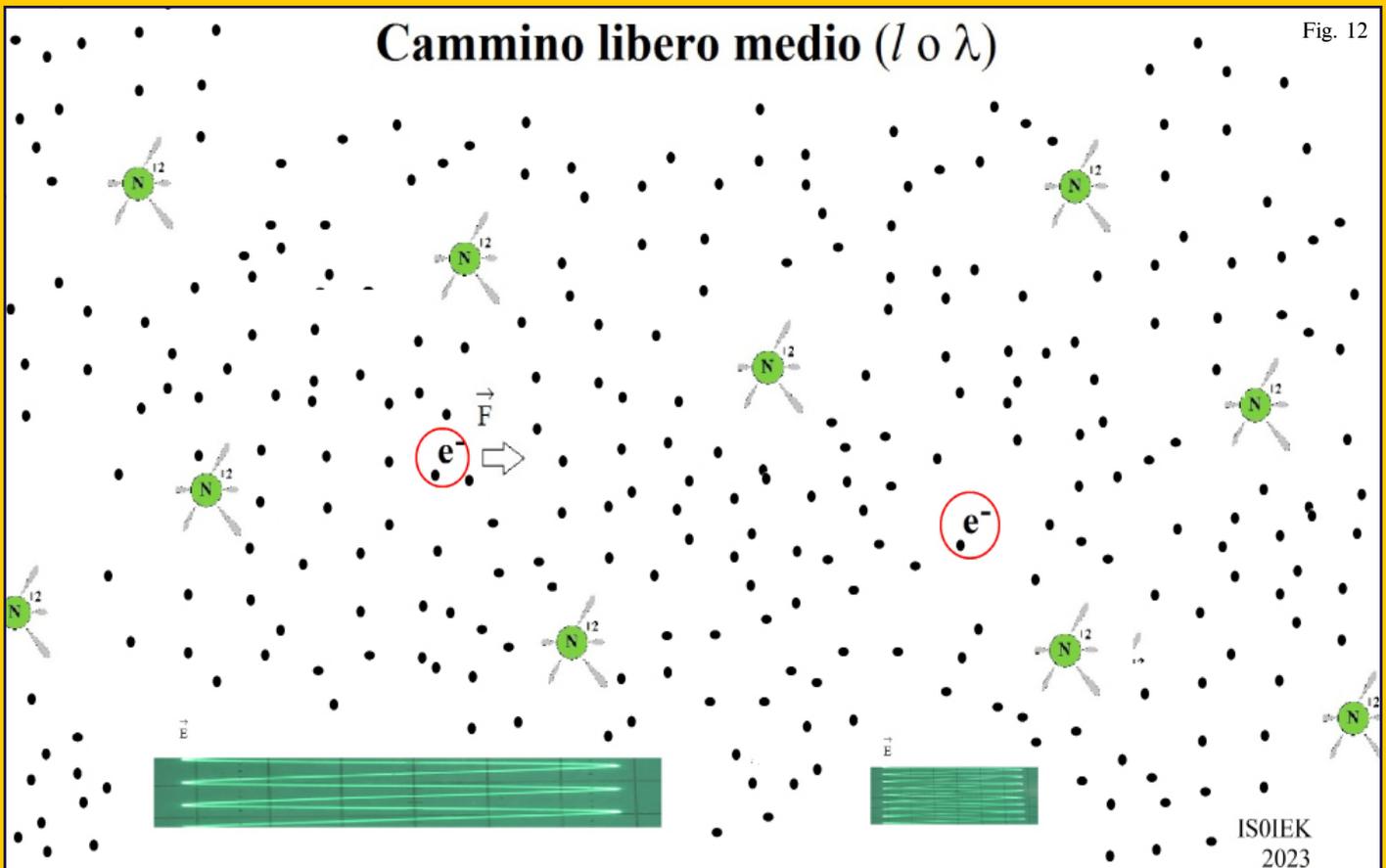
*Alcuni aspetti poco noti, e le basi dimenticate della propagazione radio ionosferica*

### **ASSORBIMENTO IONOSFERICO (ISAB) E RICOMBINAZIONE**

L'impatto degli elettroni liberi animati dal campo e.m. sugli ioni con cui vanno a ricombinarsi, azzerandone così le rispettive cariche elettriche libere, e più in generale anche sugli atomi neutri ha un effetto devastante ai fini del C.E.T. (contenuto di elettroni liberi totale/m<sup>3</sup>) indicato da **N** e dunque della ionizzazione degli strati, quindi in definitiva delle loro proprietà riflettenti. L'atomo così neutralizzato come pure gli eventuali ioni pesanti creatisi nell'impatto, non saranno infatti più in grado (tanto per via rispettivamente della carica nulla e/o della ridotta mobilità dovuta alla notevole massa) di riemettere l'energia delle radioonde incidenti; quella già dalle stesse conferita all'elettrone sotto forma di moto (energia cinetica) verrà così dissipata negli impatti sotto forma prevalentemente termica, dunque irreversibile; e pertanto vanificata ai fini della riemissione (ossia riflessione) dell'onda stessa. Per tale motivo, oltre all'altezza comunque modesta, gli strati ionosferici bassi e dunque densi, caratterizzati pertanto da un'elevata probabilità di ricombinazione, non rivestono grande importanza, sebbene contenenti cariche libere in gran numero, ai fini della riflessione ionosferica a distanza delle radioonde; quando e quanto più a lungo attraversati, ne causano anzi un forte assorbimento, con effetti sfavorevoli sulla propagazione. Ionizzazione e ricombinazione sono difatti processi antagonisti, che oltretutto agiscono con velocità differenti; in funzione la prima tanto dell'intensità dell'agente ionizzante (che ne origina dunque la ionizzazione) e della natura delle specie atomiche e/o molecolari interessate (che la recepiscono, in base ciascuna alle proprie caratteristiche, e quindi nel complesso in funzione variabile a secondo del mix delle stesse, a sua volta variabile in base ad altri fattori e prevalentemente alla quota); quanto la seconda della densità dei plasmi coinvolti, che invece essendo minore il cammino libero medio ne limita la durata media, quindi statisticamente riduce il C.E.T. (N elettroni liberi/m<sup>3</sup>). Maggiore la densità, più rapida la ricombinazione, che inizia dunque dagli strati più bassi e densi che degradano rapidamente dopo il tramonto locale, mentre in quelli più elevati la ionizzazione permane raggiungendo un minimo prima dell'alba locale; accade un po' come alla nebbia serale che scendendo le goccioline al suolo «sale» con l'avanzare della notte (liberando così la visibilità ad esempio della segnaletica orizzontale mentre i cartelli stradali, nonché gli eventuali ostacoli, ne rimangono invece ancora offuscati). L'assorbimento dipende anche dal contenuto N di elettroni liberi, stante che in mancanza di questi, mossi dalle onde e.m., non si avrebbero collisioni né dunque dissipazione di energia delle stesse per assorbimento, e l'atmosfera sarebbe loro perfettamente trasparente; è inoltre selettivo con la frequenza, in quanto le frequenze meno elevate (80m, 40m) vengono maggiormente assorbite dagli strati più densi (quali lo strato D). Qui si manifesta un aspetto vorrei dire prettamente ondulatorio dell'interazione tra l'energia radiante incidente e l'elettrone libero: alle frequenze più basse (Fig. 12) corrisponde infatti un maggiore periodo di oscillazione; pertanto l'elettrone sottoposto all'azione del campo e.m. incidente avendo a disposizione un tempo più lungo può percorrere uno spazio più ampio prima che il verso del campo si inverta, comportante dunque probabilità assai maggiori di collisione distruttiva con ioni o atomi neutri in atmosfera densa (tipicamente lo strato D diurno).

## Cammino libero medio ( $l$ o $\lambda$ )

Fig. 12



Cosa che non accade invece alle frequenze più elevate (30m, 20m ed oltre) cui corrisponde un periodo di oscillazione minore, e dunque un percorso più breve (4).

I parametri che governano l'**assorbimento** sono quindi:

- densità di ionizzazione relativa **N**
- densità atmosferica  $p$
- lunghezza del percorso dell'onda entro lo strato assorbente (dipendente dall'angolo di incidenza dell'onda sullo strato)
- in ragione inversa, il quadrato della frequenza, ossia  $1/f^2 = 4\pi^2/\omega^2$

I primi due parametri sono soggetti a variazioni anche notevoli, secondo leggi non semplici (cfr. Funzione del Chapman) lungo il percorso; dunque un risultato esatto necessiterebbe dell'integrazione di tali dati peraltro non sempre (eufemismo) ben noti; si potrà comunque far ricorso a delle medie standard, tabellate o sotto forma di abaco (cfr. M.Miceli I4SN in Radio Rivista 10/1989). Sulla base di quanto sinora esposto possiamo facilmente capire come i cambiamenti più vistosi quanto all'assorbimento, nel passaggio dal giorno alla notte (e in una visuale geografica, dal passaggio della linea del terminatore lungo il globo con il procedere delle ore, o più esattamente della *gray line*, ossia la fascia crepuscolare che la accompagna) interessino appunto le frequenze più basse, vale a dire le LF/MF ed HF al di sotto dei 10 MHz circa. Durante le ore diurne infatti, le frequenze fino a 5 MHz sono assorbite dallo strato **D**, dunque le bande dei 160m ed 80÷75m; i segnali a 7 MHz e 10 MHz possono attraversare lo strato D per raggiungere strati E ed F solo ad angoli relativamente alti, comportanti quindi "salti" di lunghezza ridotta che conseguentemente permettono solo collegamenti a brevi o al più medie distanze. Quelle con angoli bassi che attraversano lo strato D con un percorso più prolungato, andranno invece soggette ad assorbimenti proibitivi. Sotto questo profilo, risulta infine premiante l'enorme potenza unita in genere all'impiego di grandi antenne direttive da parte di alcune stazioni di radiodiffusione circolare (cosiddette *broadcasting*), solitamente gli unici segnali ascoltabili in tali condizioni di banda. All'opposto, oltre i 10÷15 MHz le onde radio attraverseranno lo strato D con facilità crescente, riducendosi infatti l'assorbimento in ragione quadratica al crescere della frequenza. A parte tutto ciò è tuttavia notevole, ed anzi importante, il ruolo dello strato D nel favorire la propagazione delle VLF. La ionizzazione dello strato D si riduce di cento volte non appena il Sole tramonta, venendo con esso a mancare la principale e più diretta ed intensa fonte di radiazioni ionizzanti (raggi X ed ultravioletti "duri" appunto di provenienza solare); ciò molto rapidamente, data appunto la maggiore densità dello strato, e dunque l'elevata probabilità di collisione e ricombinazione (5). I segnali HF a banda bassa (sotto i 10 MHz) saranno perciò liberi di passare attraverso il livello E (altresì molto ridotto di notte) e sullo strato F dove la MUF è quasi sempre abbastanza alta da ben propagare segnali a 1,8 e 3,5 MHz verso tutto il mondo; la propagazione a lunga distanza a 7 e 10 MHz generalmente migliora appunto di notte perché così, col minore assorbimento, anche le onde ad angoli bassi sono in grado di raggiungere lo strato F (6).

## Riflessione e frequenza critica

Vediamo ora di tirare un po' le somme, dal peculiare punto di vista della riflessione ionosferica, limitandoci a chiamarla così solamente sebbene il fenomeno sia in realtà assai più complesso, avendo natura anche rifrattiva. I meccanismi che determinano il comportamento del plasma ionizzato nei riguardi delle onde e.m. ed in particolare le sue proprietà ottiche (riflessive e rifrattive) abbisognano infatti per una più approfondita comprensione del ricorso a pubblicazioni specialistiche, quali alcune tra quelle indicate in bibliografia. Mi limiterò dunque a presentare un semplice modello (Fig. 13) che richiama l'aspetto corpuscolare della radiazione elettromagnetica rappresentandone i fotoni come pallini di diametro vario, pari alla lunghezza d'onda  $\lambda$  delle stesse, che impattano su di una grande rete rappresentante la ionosfera, dalle maglie più o meno larghe a seconda delle differenti condizioni locali del plasma ed in particolare di suo livello di ionizzazione (C.E.T.) come già visto indicato con **N**.

Introduciamo altresì il concetto di frequenza critica (o frequenza di plasma) **fc**, alla quale o sopra la quale un raggio verticale attraversa, seppure in qualche misura deflesso per via della rifrazione, lo strato ionizzato, ossia come talvolta si dice lo «buca» non subendo cioè più una riflessione / rifrazione verso terra ma andando a disperdersi infine verso lo spazio esterno. Qualora l'angolo di incidenza del raggio non fosse verticale ma obliquo, aumenterà il valore della frequenza superata la quale attraversa lo strato cioè «buca»; vale a dire che saranno riflesse anche onde aventi frequenze maggiori (rappresentate da pallini più piccoli) di quella corrispondente a **fc**; aumenterà d'altro canto, essendo appunto obliquo, anche il percorso di queste entro lo strato con le interazioni che ciò comporta, in primis le possibili attenuazioni.

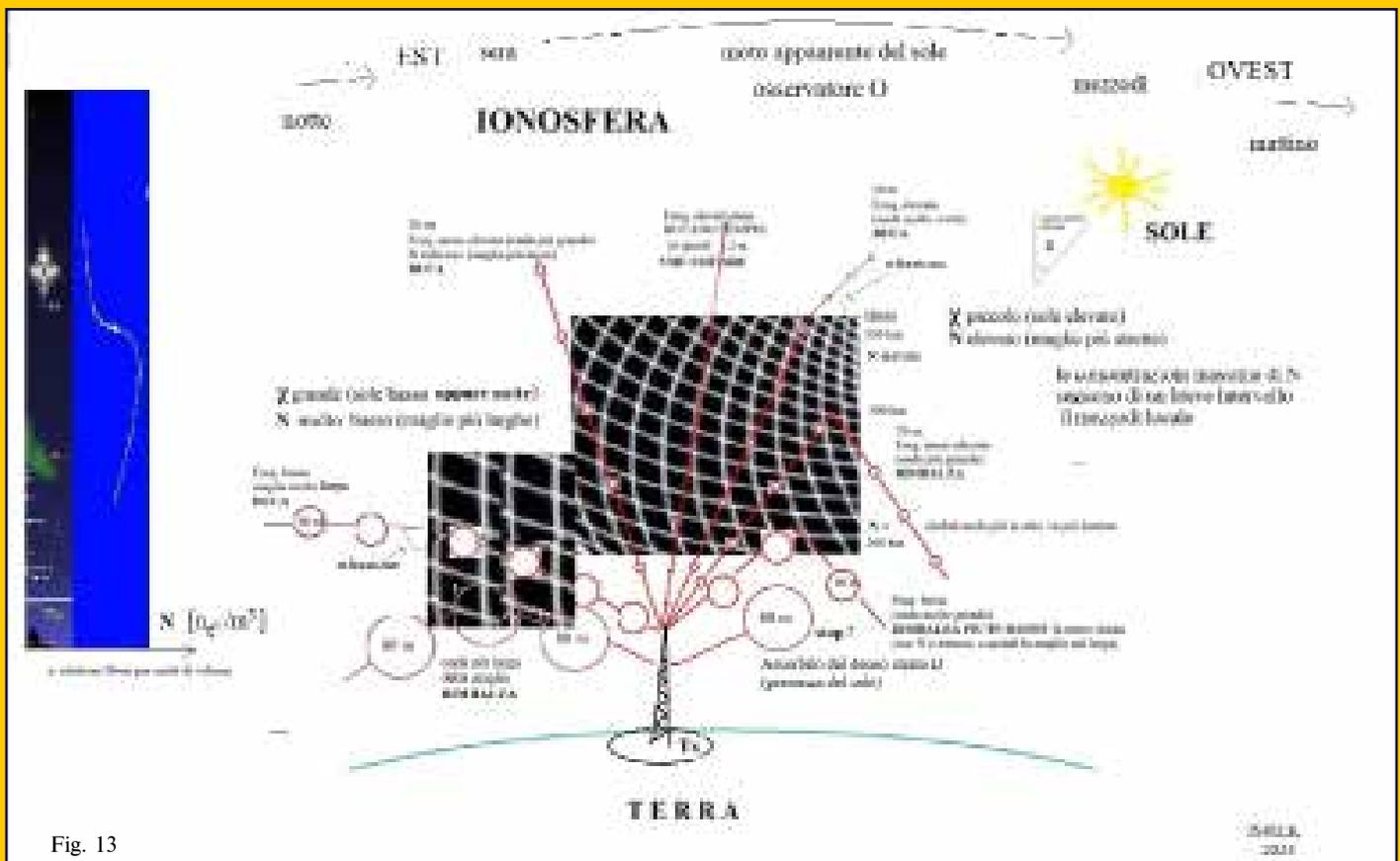


Fig. 13

Nella ionosfera sovrastante le aree geografiche ove si ha il mezzogiorno locale ossia ove e quando il Sole culmina localmente e dunque l'angolo zenitale  $X$  dello stesso è nullo o piccolo, cioè la posizione apparente del Sole per via dell'orario locale, della latitudine e della declinazione dell'astro (variabile stagionalmente) è più vicina allo zenit, in altre parole quelle più prossime al punto subastrale si ha per quanto già detto la massima concentrazione di elettroni liberi **N**, nelle ore immediatamente successive alla culminazione (la ionizzazione, come tutti i fenomeni, richiede infatti il suo tempo) e si presentano così più fitte le maglie della rete nel modello. Sappiamo altresì che alle quote che ci interessano vale a dire al di sotto dei 250÷350 km cui corrispondono gli strati **F2** (diurno) ed **F** (notturno) ove la ionizzazione, per i fenomeni già esaminati nella puntata precedente (v. figura undici) raggiunge il proprio massimo, il valore di **N** va decrescendo dalle quote più alte a quelle più basse (7); cioè le maglie della rete nella parte superiore sono più fitte, e vanno via via allargandosi al diminuire di valore di **N** mano che si scende, come pure allontanandoci dalla zona di maggiore insolazione. Le frequenze altissime (pallini piccoli) poniamo i 10, 12, e 15m (ovviamente in relazione al valore di **N** dato) ad angoli medi passano attraverso le maglie della rete, quelle meno elevate poniamo i 17 ed anche i 20m (pallini più grandi) vi impattano e vengono pertanto rimbalzate verso terra. Le onde di frequenza più bassa, quali i 30m ed i 40m (palle ancora più grandi) non riescono però a raggiungere la parte più alta della rete perché essendo appunto più grandi impattano già nelle maglie più larghe che stanno nella parte inferiore della rete (a differenza come abbiamo appena visto, di quelle a

frequenze più elevate, cioè i pallini piccoli, che le attraversano con facilità per andare poi ad impattare più su, dove le maglie si restringono) e rimbalzando più in basso in definitiva faranno meno strada, ritornando a terra ove sarà dunque possibile captarle, a distanze medie e brevi, più vicino rispetto alle altre che rimbalzando più in alto faranno un salto più lungo. La sorte delle onde di frequenza ancora inferiore quali i 60 gli 80 ed i 160m è invece decisamente segnata dall'assorbimento ionosferico diurno, pressoché totale a quelle frequenze e con i mezzi (potenze ed antenne) impiegati dagli ordinari servizi di radiocomunicazione ivi compresi i radioamatori (non parliamo poi del QRP!); non così come già detto le varie potentissime stazioni di radiodiffusione. Da notare inoltre che ai bassi angoli di elevazione  $\Delta$  ossia con raggio irradiato alquanto obliquo, anche quelle molto alte dei 10, 12, e 15m come pure i 6m ed oltre, a seconda delle condizioni di ionizzazione **N** anziché «bucare» gli strati ionosferici, verranno riflesse per andare a coprire distanze in tal caso molto elevate (DX); difatti tanto più il raggio sarà basso (ovviamente diretto verso il cielo e non verso terra, e quindi comunque sopra la linea dell'orizzonte!) come ad esempio nelle antenne verticali ben posizionate, tanto più lungo riuscirà il salto. Nel nostro modello, è come se le maglie della rete, incontrate di profilo anziché frontalmente, si facessero apparentemente più fitte; per quel fenomeno prospettico in base al quale se guardiamo ad esempio un colonnato o un porticato dal fianco cioè di profilo, anziché di fronte, gli spazi tra le colonne o i pilastri ossia gli spazi tra di loro ci apparirebbero assai più ridotti, rispetto al reale, sino ad apparirci oltre un dato angolo addirittura come un continuo compatto, privo cioè di intervalli vuoti. Ciò in modo tanto più accentuato, quanto maggiore sarà l'angolazione della nostra veduta rispetto all'allineamento rappresentato dal colonnato. Similmente riuscirà più difficile infilare in porta un pallone di lato anziché frontalmente, e tuttavia il risultato nel primo caso è spesso premiante; nel nostro, con il DX! Di questo aspetto parleremo in termini più approfonditi, per definirlo meglio ed anche quantitativamente, quando tratteremo delle **Muf** (Maximum Usable Frequency). Anche le altre gamme, di frequenza minore, possono trarre beneficio dal balzo più lungo consentito dall'inclinazione; ed infatti lo fanno usualmente i 17, 20 ed anche 30m, ricordando però che l'efficacia ne viene via via maggiormente ridotta a causa dell'assorbimento ionosferico, che essendo come sappiamo proporzionale ad  $1/f^2$  quadruplica ad ogni dimezzarsi della frequenza; in pratica in 40m a parità di percorso entro lo strato assorbente (principalmente lo strato D) la perdita per assorbimento sarà quattro volte (-6 dB) superiore a quella dei 20m e ben sedici volte (-12 dB) superiore a quella dei 10m; non parliamo poi degli 80m. Difatti nelle bande basse il DX diviene possibile solamente dopo il calar del sole e laddove il percorso si svolga in prevalenza su aree non illuminate da questo, quindi caratterizzate da assorbimenti ridotti. Le bande basse, rimanendo prevalentemente al di sotto della frequenza critica  $f_c$  (8) (come regola di massima i 40 ed eventualmente i 60m di giorno, e gli 80 -più ampia- o i 160m di notte) e venendo pertanto riflesse quasi verticalmente dagli strati, si prestano invece assai bene riuscendo quindi di indiscussa utilità nei collegamenti a brevi e brevissime distanze (o **NVIS** *Near Vertical Incidence Skywave*), contatti che risultano particolarmente importanti in emergenza; giovandosi a tal fine del semplice dipolo orizzontale, che irradia bene anche agli angoli elevati, come pure di antenne particolari appositamente predisposte a tale scopo, la cui descrizione è peraltro facilmente rintracciabile nella letteratura tecnica. In conseguenza della rotazione terrestre, che procede da Ovest verso Est, il moto apparente del Sole (che in quanto tale è un moto relativo) avviene viceversa da Est ove il Sole sorge, verso Ovest dove tramonta; così pure sulla carta geografica e sul planisfero (nonché sulle cartine delle varie App astronomiche, satellitari, della propagazione ecc.) in cui guardando la mappa come usualmente disposta (dunque la Terra come la si vedrebbe dallo spazio) cioè con l'Ovest alla destra di chi guarda, vedremo di conseguenza la posizione dell'astro spostarsi da destra verso sinistra al trascorrere del tempo. Se però ci troviamo all'aperto in una giornata chiara, volgendo lo sguardo verso Sud ossia nella direzione del Sole al meriggio, lo vedremo culminare a mezzodì proprio di fronte a noi, e poi seguendone il moto apparente diurno esso si sposterà via via verso Ovest cioè alla nostra destra, mentre appunto l'Est starà alla nostra sinistra. Nella posizione mostrata in figura infatti, il sole oltrepassato da qualche ora il mezzodì locale (dell'Europa centrale) culmina sopra l'Atlantico, circa sulle isole Canarie; e le C.E.T. localmente elevate favoriscono i collegamenti transatlantici sulle bande alte. Dopo qualche ora verso l'Est dove il Sole è già basso (angoli  $X$  elevati) le C.E.T. inizieranno a diradarsi e quindi ad allargarsi le maglie della rete nel modello indicato, tanto da iniziare con le frequenze più elevate a bucare lo strato F e disperdersi. Mentre con la diluizione fino a scomparsa dell'assorbente strato D i 40m e poi gli 80 cominciano, sempre verso i quadranti orientali, a dare il meglio di sé grazie alla ionizzazione ancora notevole ed alle quote più elevate, comportanti quindi per le onde i salti più lunghi. La ricombinazione infatti richiede al pari della ionizzazione, anch'essa il suo tempo! Ed in misura anche notevolmente superiore, quanto più alta è la quota e dunque più rarefatto il plasma. Con il procedere della sera, ed infine della notte, mentre la ionizzazione permane notevole verso Ovest (quindi sull'Atlantico e verso le Americhe) permettendo buoni contatti anche in 40m, verso Est le maglie si allargheranno ancor più, e già i 40m inizieranno a dileguarsi mentre gli 80 ancora rimbalzano, come pure i 160m, e rimarranno così signori incontrastati della notte; la grande lunghezza d'onda (ossia il maggiore diametro dei pallini) riesce infatti a trarre giovamento anche da un plasma ormai alquanto rarefatto a causa delle ricombinazioni, che seppur lentamente tuttavia sempre procedono. Prima dell'alba il C.E.T. raggiungerà così i valori minimi, localizzandosi altresì a quote sempre più elevate, comportando quindi i salti più lunghi (DXers avvisati!); dopodiché al sorgere del Sole la sua potente radiazione ad ampio spettro farà rapidamente risalire i valori di N a partire dalle quote più elevate della

ionosfera, ove l'astro per ragioni di ottica geometrica illumina prima, ma attenzione anche lo strato D appena raggiunto (sebbene dopo, stando più in basso) dalla radiazione solare si riformerà assai rapidamente, producendo le grandi attenuazioni che gli sono proprie, e mandando così il DXer delle bande basse a fare colazione; il ciclo diurno avrà nuovamente il suo inizio. Numerosi altri fattori esulano peraltro da questo semplice schema, che comprensibilmente non tratta pertanto di altri e particolari modi di propagazione benché importanti e neppure rari, nonché della comparsa dell'E sporadico, essendo in quanto tale appunto di difficile prevedibilità; il modello comunque si presta abbastanza bene per favorire una comprensione di base delle vicende ionosferiche che più da vicino ci interessano. Approfondiremo meglio alcuni aspetti -ma solo alcuni- anche quantitativamente, come detto senza nessuna pretesa di essere esaustivi ma facendo anzi esplicito rimando alla copiosa bibliografia esistente, nella prossima parte della serie.

Note:

4) entrambi i "pacchetti" di onde raffigurati, di durata pressoché identica, veicolano all'incirca la stessa quantità di energia (= potenza \* tempo); nel caso di quello a frequenza inferiore, "diluata" in poche oscillazioni per unità di tempo, ma di ampiezza maggiore, viceversa in quello a frequenza più elevata superiori come numero ma di ampiezza inferiore; ipotizzando poi una distribuzione uniforme di ioni ed atomi neutri nel mezzo, si potrebbe azzardare l'ipotesi, forse semplicistica, che la probabilità di collisione con questi dell'elettrone eccitato cresca con l'area interessata dal possibile impatto, quindi con il quadrato delle dimensioni lineari del suo percorso, proporzionale al periodo T dell'oscillazione; in definitiva con  $\lambda^2$  vale a dire con  $1/f^2$ , analogamente ne conseguirebbe col numero delle collisioni nel tempo la perdita di energia dunque l'attenuazione. Per un'analisi approfondita, si può far riferimento al testo di K. Davies: Ionospheric Radio, P.Peregrinus Ltd. IEE, 1990 citato in bibliografia; v. anche modello di Lorentz Drude (gas di elettroni);

5) non così però nel caso la ionizzazione derivi da altri fattori contingenti non direttamente riconducibili all'esposizione solare diurna quali la discesa in gran numero, sul lato della Terra che si trova in oscurità, di particelle altamente energetiche dalla magnetosfera terrestre trasportate appunto dal vento solare come conseguenza di eventi solari importanti, originanti notevoli perturbazioni ionosferiche; nel qual caso permane intensa anche nelle ore notturne, e di conseguenza elevato l'assorbimento con peggioramento temporaneo, finché dette condizioni perdurano, della propagazione nelle bande che ne verranno interessate;

6) questo ha favorito il radicarsi del convincimento inesatto, sebbene come subito vedremo non del tutto infondato, che le onde radio vadano meglio di notte ("effetto notte"), tesi sostenuta del resto anche dallo stesso Marconi ai tempi delle sue prime realizzazioni; ciò unitamente ad altri fattori tecnologici e non, da ricercarsi i primi principalmente nella sensibilità, un tempo progressivamente degradante al di sopra dei 10÷15 MHz sino a ridurre via via le prestazioni sino a livelli da ritenersi insoddisfacenti, dei ricevitori domestici ma non solo. Ciò anzitutto per le scarse conoscenze che ancora se ne avevano, cui inevitabilmente conseguiva l'indisponibilità dei materiali pregiati più avanti introdotti ed in seguito largamente e rapidamente diffusisi, assieme all'inizialmente impensabile miniaturizzazione raggiunta da componenti e montaggi; intendiamoci, bobinatori e radiomontatori lavoravano anche allora con dedizione e spesso con autentica maestria a supporti bachelizzati con avvolgimenti multistrato richiedenti particolari accorgimenti, e con capacità a carta ed a mica, materiali isolanti approssimativi, ecc. ottenendone il meglio. Nonché con tubi grandi, dalle distanze interelettrode proporzionalmente enormi e dunque penalizzanti, totalmente inadatti poi alle VHF/UHF le quali rimanevano quasi un miraggio, peraltro utilizzate da non troppo affidabili ricetrasmittitori spesso superreattivi, spallabili e carrabili. I 10m e 15m erano già considerate gamme difficili e non alla portata di tutti i dilettanti, né troppo ambite per altri impieghi, tanto che molti ricevitori professionali (tipicamente supereterodina monoconversione, però non solo) dell'anteguerra o del periodo bellico nemmeno ne disponevano, o vi risultavano piuttosto "sordi"; obbligando così i cultori delle HF superiori all'impiego del convertitore, magico scatolino quarzato ed anche non (la SSB, con le sue esigenze raffinate, specie quanto a stabilità, era ancora agli albori); come altresì la TV all'avvento del II° programma. Quanto ai motivi non strettamente tecnologici una volta di più legati alla conoscenza ancora rudimentale della materia, con l'affidarsi grandemente all'onda superficiale rifratta o "onda di terra" e dunque alle LF/MF nel convincimento che fosse (in assenza di qualsivoglia nozione sulla ionosfera e men che mai sulle sue proprietà) l'unico mezzo per far superare ai segnali grandi distanze. Pertanto le frequenze elevate erano snobbate, quando non persino confinate (anche a norma di legge) alla mercé degli sperimentatori più coraggiosi, tra cui principalmente i radioamatori; i quali seppero invece seppur progressivamente, adeguatamente valorizzarle (dopodiché ne furono in gran parte espropriati, ma questa è un'altra storia);

7) infatti ed al contrario di quanto verrebbe da pensare, in conseguenza dei fattori esaminati nella scorsa puntata con l'incrocio tra l'intensità della radiazione crescente (principalmente per via del minore assorbimento, ma anche in funzione della qualità -"durezza"- della stessa) con la quota e la densità atmosferica  $p$  invece decrescente per cui, come si può anche osservare dalle figure, partendo da quota  $h$  zero (ai nostri fini poche decine di chilometri) si raggiunge un massimo del C.E.T. N alla sommità degli strati che ci interessano (alcune centinaia di km) entro tale intervallo ci troviamo in presenza di una inversione del gradiente di ionizzazione, ossia  $dN/dh > 0$  anziché negativa (come accade con  $p$ ) e come si potrebbe intuitivamente a priori immaginare;

8) anche qui (al pari di come vedremo per le Muf) sarà preferibile utilizzare tra le frequenze prossime alla  $f_c$ , ma pur sempre inferiori ad essa, quelle elevate e che cioè più le si avvicinano; ciò al solito a motivo dell'assorbimento che cresce in ragione di  $1/f^2$  per quanto il tratto da percorrere entro lo strato assorbente D con irradiazione quasi verticale (NVIS) sia il minimo possibile.

Sito-bibliografia:

NASA  
NOAA  
ESA

Enc. Treccani/radiopropagazione (WEB)

Corso di Propagazione: propagazione ionosferica; Univ. Roma La Sapienza

Calculating the absorption of HF radio waves in the ionosphere; - Radio Science, 2017

Normal Ionospheric Absorption Measurements, US Dept. of Commerce, 1970

K. Davies: Ionospheric Radio Propagation, US Dept. of Commerce, National Bureau of Standards, 1965

K. Davies: Ionospheric Radio, P.Peregrinus Ltd. IEE, 1990

ITS Ionospheric Predictions - CRPL Central Radio Propagation Laboratory (National Bureau of Standards)

The ARRL Handbook for Radio Amateurs - ARRL - Newington, CT - USA

Antenna Book - ARRL - Newington, CT - USA

C. Ciccognani I6COC: La propagazione delle onde radio; Ed. C&C Faenza

Dott. G. Lorusso IK0ELN: Serie di articoli in E.R.A. Magazine

S. Nichols GØKYA: Capire la propagazione HF; trad.e adatt. autorizzati di G. Francia IØKQB

F. Egano IK3XTV: Amateur Radio Propagation Studies, <https://www.qsl.net/ik3xtv/>

M. Greenman ZL1BPU: <https://www.qsl.net/zl1bpu/IONO/iono101.htm>

Dott. M. Miceli I4SN: La ionosfera e le radioonde; Radio Rivista 1989-1995 (serie), ed altri vari

E. Bini I2BAT: Indagine sulla propagazione; Radio Rivista (serie)1973-74, 1983-84, ed altri vari

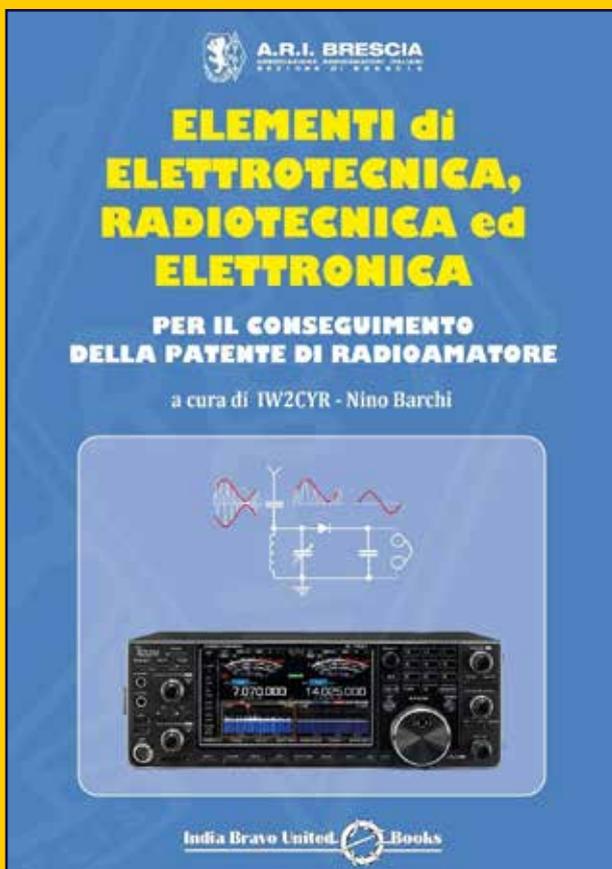
E. Bini I2BAT: In dieci metri, con propagazione chiusa; R. Rivista 1961/04, 1962/05/, 1965/08, 1975/09

La Radiospecola, annate 2000 e succ.ve, E. Bini I2BAT ed altri Autori

E. Ziviani I3CNJ: Propagazione; Radio rivista 1965-1970 (serie) ed altri successivi

Dell'autore: Radiazione e trasmissione - serie di articoli in E.R.A. Magazine, 10/2020 e succ.

Wikipedia



# 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](http://www.marina.difesa.it)



## UNA CARRIERA INIZIATA CON TANTI DUBBI, UNA VITA INTENSA SENZA RISPARIARSI MAI...

di Nunzio Giancarlo Bianco, tratto da Facebook

Quando poi sei arrivato a fine corsa solo in quel momento tiri un sospiro di sollievo, tutte quelle ansie accumulate nell'arco di una carriera svaniscono via come vapore dell'acqua calda.

M'ero arruolato che ero un ragazzino in Marina Militare, quel treno con vagoni in legno che mi portava in quella città di Taranto, tutto come in un viaggio denso di sogni.

Quella origine napoletana che mi vedeva sempre a contatto col mare aveva sicuramente influenzato la mia passione per esso, un dialogo fra un bambino e il mare.

Quegli anni volati via velocemente nelle Scuole C.E.M.M, centro per la formazione militare degli allievi sottufficiali della Forza Armata.

Anche se lontano dagli affetti familiari, comunque preso dallo studio e dalle esercitazioni militari quel distacco incominciava a diradarsi, eri preso da quello che il nuovo mondo intorno a me.

Poi venne quel giorno che dovevi mettere in opera tutto ciò che ti avevano insegnato, all'inizio non avevo completamente realizzato per davvero a cosa andavo incontro.

Diciottenne sergente mi sentivo solo con me stesso quando salii per la prima volta sulla passerella della Nave Lupo, essa fu la mia prima unità che mi vide imbarcato.

Se già alle scuole mi parve strano dormire in quei cameroni con tanti sconosciuti, a bordo ebbi un impatto che ancora oggi mi chiedo come abbia fatto a superare l'evento.

Nessuno potrà mai capire per davvero quando da tecnico dovetti affrontare la prima avaria di un apparato, avevo sempre temuto quel fatidico momento.

Ricordo solo che nella mia mente passavano tante informazioni, speravo di trovare tra quelle la giusta soluzione, come tanti per un attimo vieni preso dal panico.

Affrontai quell'anomalia che sudai nell'anima, ma ebbi la forza di non far trasparire quella sensazione dolorosa per il sottoscritto, incomincia ad operare in silenzio e quando trovai la soluzione ebbi una scarica di adrenalina che difficilmente riuscii a contenere.

Il tecnico elettronico delle telecomunicazioni su tante unità della Marina Militare è l'unico tecnico imbarcato, forse come sempre dico impropriamente in quei frangenti ero io e il mio Dio.

Ne ho fatti di imbarchi, tante navi sino all'ultima che mi vedeva realizzato nel sogno di tanti, l'imbarco sulla nostra Nave Ammiraglia Portaerei Cavour.

Voglio qui dire che ogni unità vissuta ha avuto il pregio di formare un marinaio che come da ragazzino era sempre ricco di sogni.

Di certo nasceva sempre più quel legame fra l'uomo e l'acciaio, l'uomo e il mare fino a diventare un tutt'uno con questi elementi.

Naturalmente non solo imbarco è stata la carriera

da marinaio, nel mio caso ho avuto sempre la fortuna di lavorare in alti comandi, teatri operativi di guerra all'estero, e anche periodi in particolari comandi.

Ritornando all'ultimo imbarco la situazione è stata completamente diversa, avevo accumulato negli anni un grande bagaglio di esperienze, lo stato d'animo rispetto al primo imbarco era completamente diverso.

Avendo a disposizione un gruppo di Ragazzi, Sottufficiali giovani ho avuto il pregio di travasare tutto il mio sapere sin lì acquisito, ma confesso che attraverso i giovani ho anche imparato tanto da loro.

Questa è la convinzione che le nuove leve sono per davvero preparati, il fatto stesso che sono per la maggioranza diplomati, tanti laureati, questi hanno davanti a loro un futuro ricco di tante soddisfazioni. Ma quell'ultimo anno ho potuto riflettere quanto il mondo intorno a me andava evolvendosi, quelle paure iniziali erano per davvero scomparse, ma una cosa mi è mancata per davvero, gli affetti familiari. Mentre mi evolvevo nel mio mondo da Militare, a casa avvenivano tanti mutamenti di cui non avevo la fortuna di tanti viverla con la mia presenza.

Questo è il sacrificio più grande che un Militare è sottoposto in tutto il periodo in servizio, oggi più che ieri visti gli eventi internazionali.

Eppure negli anni abbiamo affrontato noi militari alla crisi libica, alla crisi mediorientale, crisi delle Falkland e a terra guerre in tante aree nel mondo. Insomma non imparerà mai l'uomo dalle vicende della storia, comunque quando arrivi alla fine del tuo percorso, come tutti la notte prima la vivi affogando nei ricordi.

Non è importante fare la conta di quanti eventi passati, alla fine senti come una liberazione la fine dell'immane responsabilità a cui siamo sottoposti noi militari.

Il mattino ti guardi allo specchio e attraverso quell'immagine riflessa non vedi più quel ragazzino intimorito delle scuole, vedi un uomo brizzolato con il viso segnato dal tempo, dall'acciaio e dal mare. Quel viaggio in quelle carrozze di legno come nei film western dove mancavano solo gli indiani all'assalto alla diligenza, nonostante tutto quel mondo non esiste più.

Arrivi a casa e riponi la tua uniforme nella valigia accarezzandola un'ultima volta, la tua seconda pelle finalmente riposa, il tuo corpo no perché ne porta i segni di una avventura senza sorta di fine.

# AWARD



ANMI Gruppo Milano



AMERIGO  
VESPUCCI  
TOUR  
MONDIALE  
2023-2025



ANGET  
Delegazione Regione  
Lombardia

# Amerigo Vespucci World Campaign 2023 - 2025

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

[WWW.ASSORADIOFARINAI.IT](http://WWW.ASSORADIOFARINAI.IT)



# AWARD

AMERIGO  
VESPUCCI  
TOUR  
MONDIALE  
2023-2025

## "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/DIG (FT8/FT4/RTTY/PSK)

### - 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](mailto: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](mailto: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](mailto: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](http://www.marinaiditalia.com)

Associazione Nazionale  
Marinai d'Italia

Piazza Randaccio, 2 - 00195

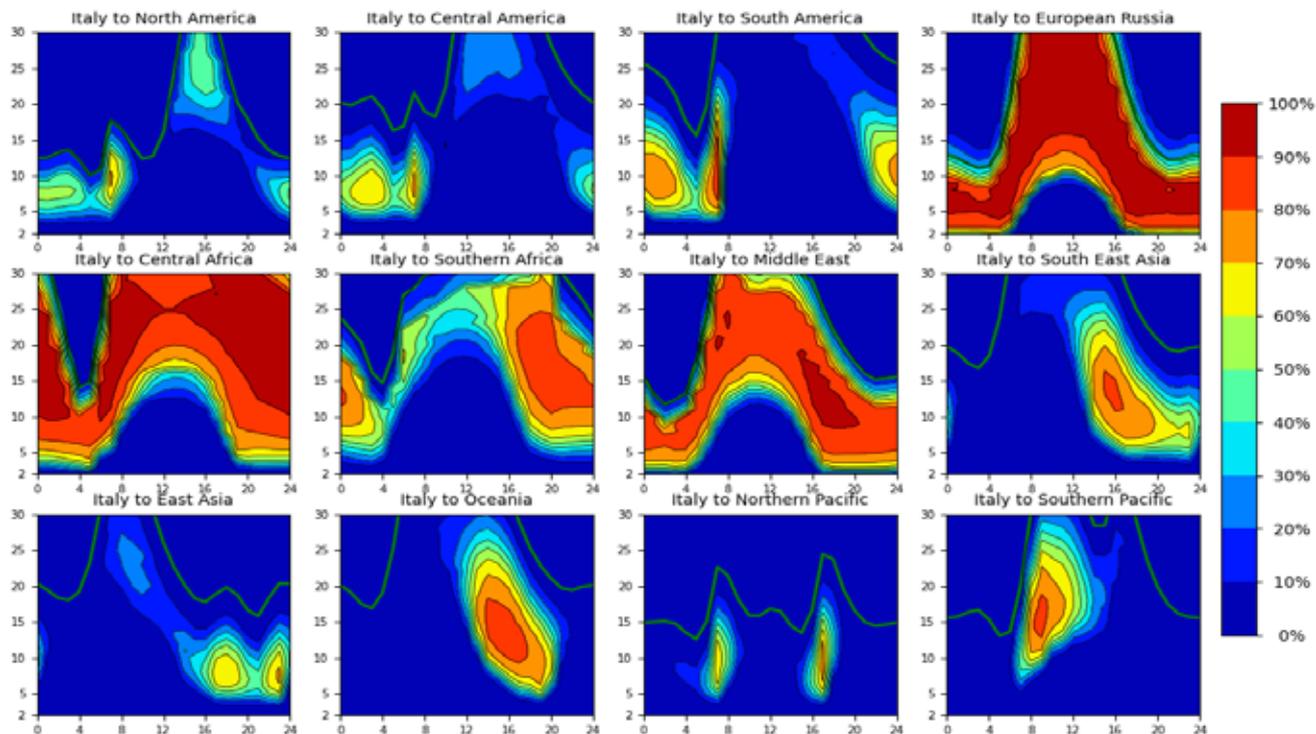
tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

e-mail [segreteria@marinaiditalia.com](mailto:segreteria@marinaiditalia.com)

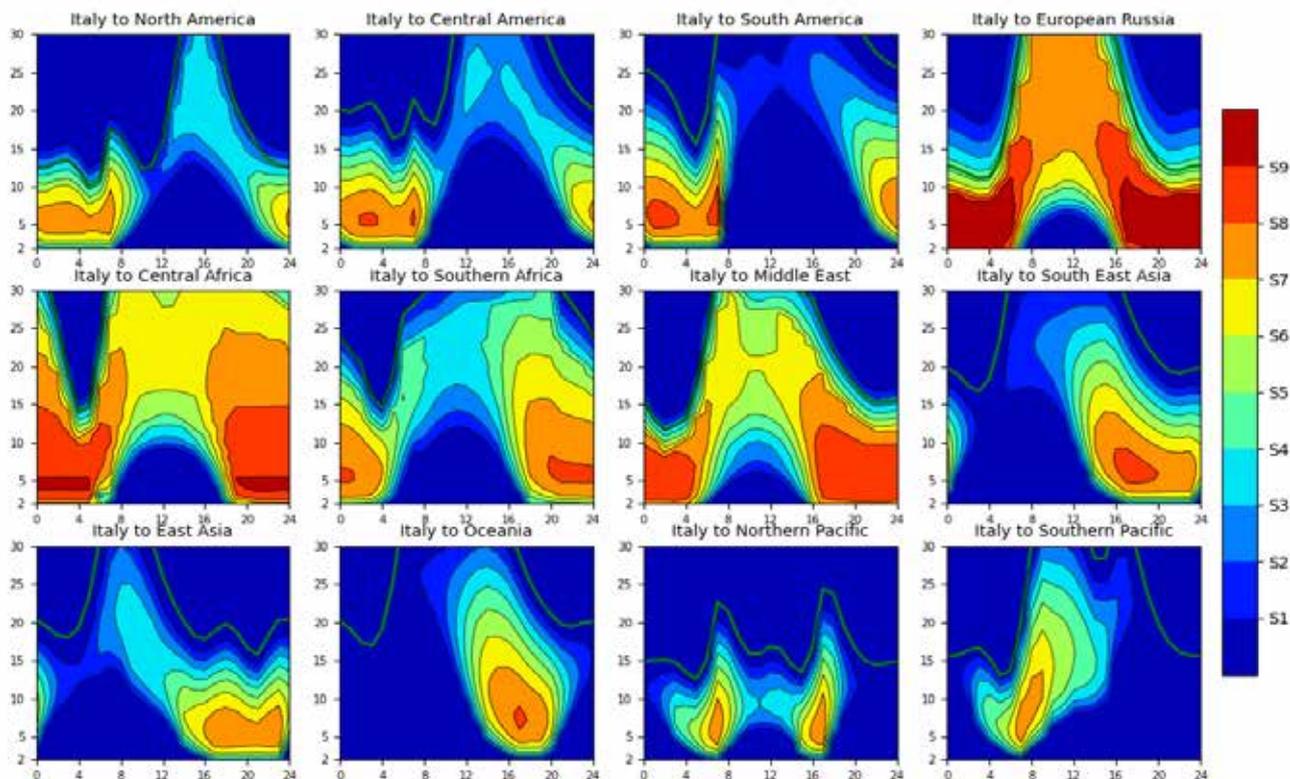
# PROPAGAZIONE DI DICEMBRE

di Maurizio Diana, IU5HIV MI-1446

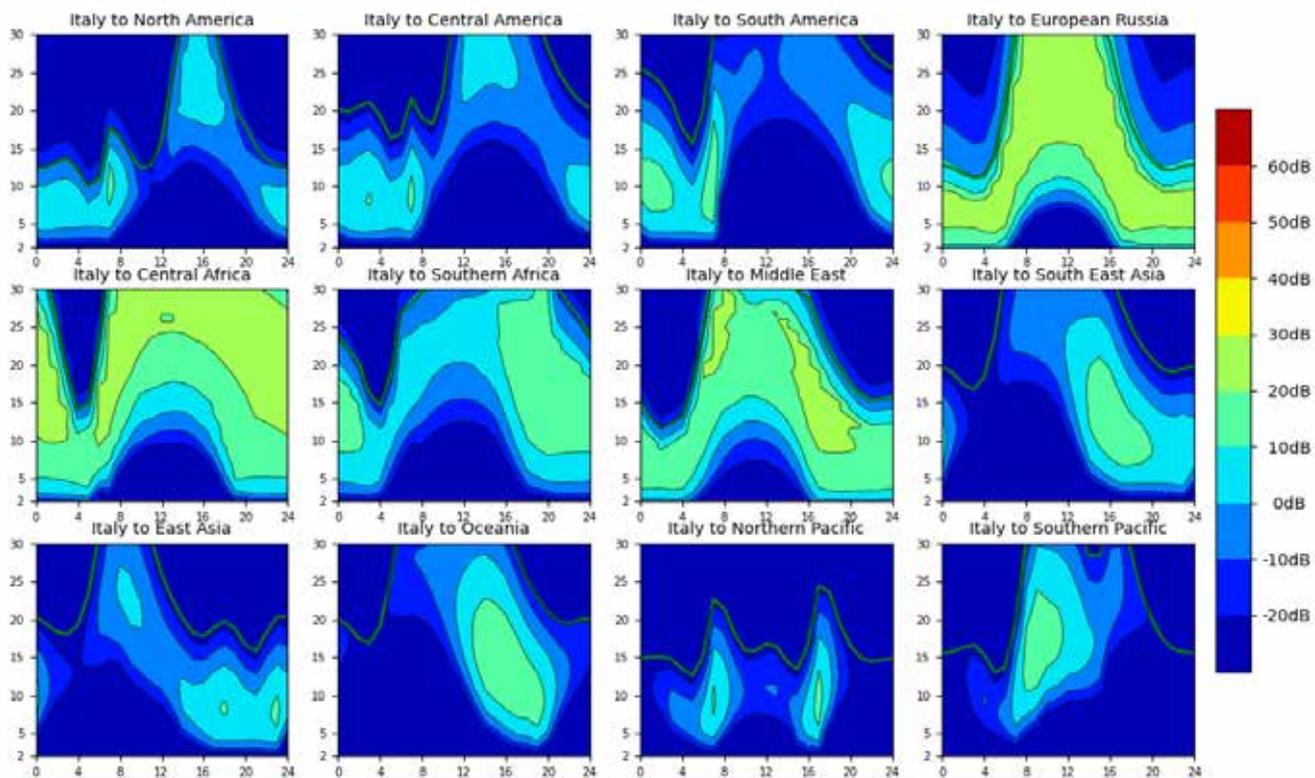
December 2024 ( $R_{12}=132.0$ ) Propagation Planner: Reliability



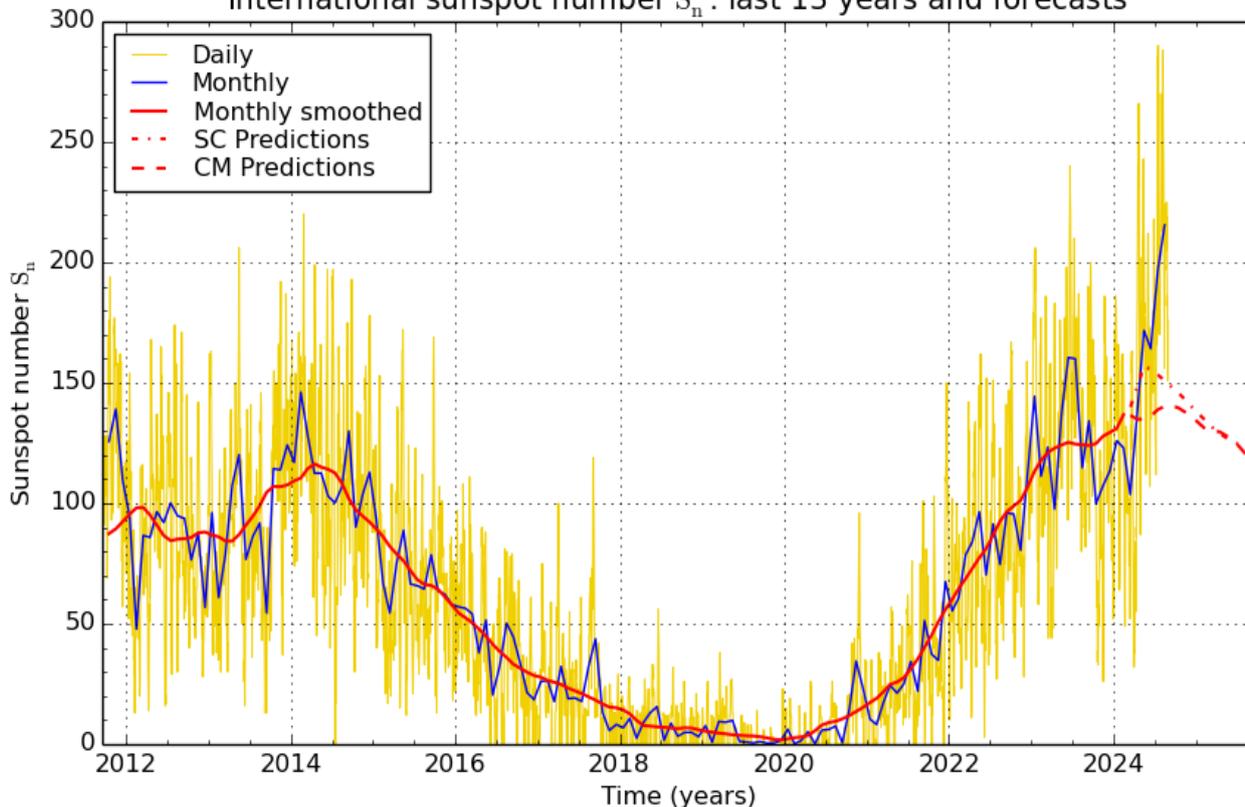
December 2024 ( $R_{12}=132.0$ ) Propagation Planner: Signal Strength



December 2024 ( $R_{12}=132.0$ ) Propagation Planner: SNR



International sunspot number  $S_n$  : last 13 years and forecasts



SILSO graphics (<http://sidc.be/silso>) Royal Observatory of Belgium 2024 September 1

## LA CENTRALE OPERATIVA DI SANTA ROSA

di Celestina Dominelli - tratto da ilsole24ore.com

Mare: dai rischi di sabotaggio alle infrastrutture critiche, ecco l'ex stazione radio della Marina Militare che vigila sui fondali



La struttura, già attiva da un anno, consente di monitorare tutte le attività sott'acqua e di presidiare tutti gli asset strategici, dai cavi tlc ai gasdotti

Infrastrutture critiche, come i cavi sottomarini di comunicazione ma anche gasdotti e piattaforme estrattive o esplorative, essenziali per l'approvvigionamento energetico, o ancora data center, spesso collocati in ambiente sottomarino per ridurre il loro impatto ambientale. Tutti tasselli che necessitano di un presidio costante rispetto a una serie di minacce che possono arrivare sia da elementi di natura fisica, come droni sottomarini, o possono, invece, viaggiare attraverso il dominio cibernetico. Da qui la necessità di rafforzare le operazioni con focus su abissi e fondali marini e rispetto alle quali la Marina Militare Italiana ha predisposto un apparato di sicurezza attraverso operazioni marittime mirate, avviate già da tempo con operatori del settore energetico e delle comunicazioni, ma anche con attività crescenti di sorveglianza e mappatura delle infrastrutture e delle aree circostanti.

### La centrale di Santa Rosa

Per gestire tutte le informazioni raccolte attraverso la sua rete molto articolata, fatta di sottomarini, cacciamine, ma anche forze speciali e reparti subacquei, solo per citare alcune tessere, la Marina Militare dispone di una centrale operativa multido-

minio che a Santa Rosa, poco distante da Roma, già attiva da un anno e che consente di monitorare tutte le attività sott'acqua, a partire dai rischi di sabotaggio che, come ha spiegato più volte il capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Enrico Credendino, sono molto più significativi in mari meno profondi come il Mediterraneo, il Mar Rosso e il Mare del Nord.

### L'operazione "fondali sicuri"

All'interno della Centrale Operativa di Santa Rosa opera il Centro per la Sorveglianza delle Infrastrutture Critiche Subacquee che sovrintende l'operazione "Fondali sicuri" che assicura il monitoraggio puntuale e la sorveglianza estesa delle infrastrutture critiche subacquee di interesse nazionale. Questa azione costante di controllo viene condotta quotidianamente da diversi mezzi della Marina - navali, subacquei e aerei con l'ausilio della rete radar costiera - nei tratti di mare interessati dalla presenza di cavi o infrastrutture per la fornitura energetica, come il Tap, Greenstream e Transmed che, come noto, assicurano l'Italia l'approvvigionamento di gas azero, libico e algerino.

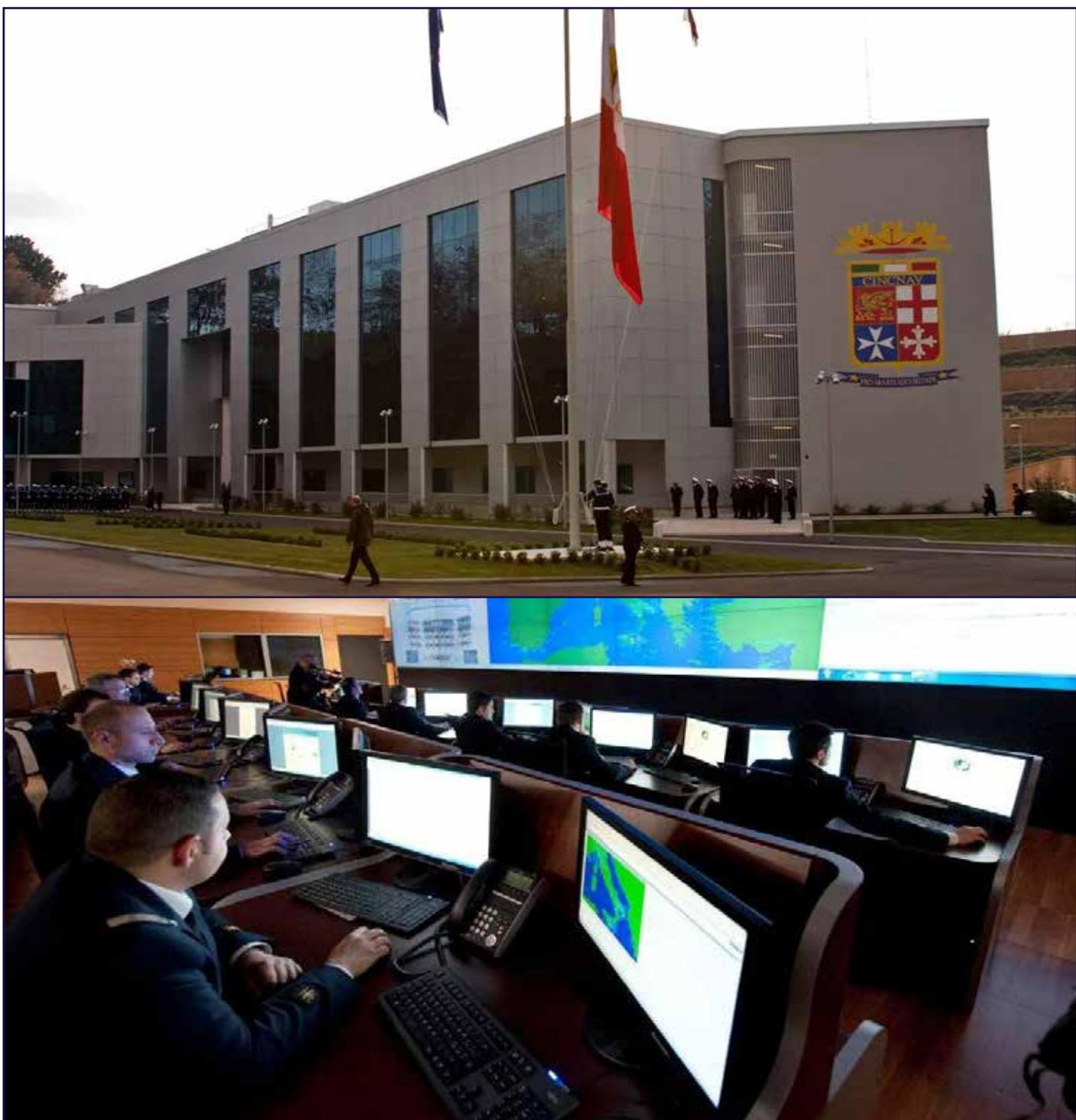
## Il supporto all'Istituto Idrografico

Attraverso i 9 cacciamine del Comando delle Forze di Contromisure Mine (Maricodrag), equipaggiati con sonar ad alta definizione, viene poi garantito supporto anche all'Istituto Idrografico della Marina Militare per l'aggiornamento della documentazione nautica e un altro importante apporto è assicurato dal gruppo operativo subacquei (Gos) del Comsubin (il Comando Raggruppamento Subacquei e Incursori "Teseo Tesei"), in grado di garantire controlli e ispezioni subacquee fino a 300 metri di profondità con i palombari e ben oltre mille metri con la robotica sottomarina.

## L'ex stazione radiotelegrafica della Marina Militare

Tutte tessere che contribuiscono a inviare infor-

mazione alla Centrale di Santa Rosa che era nata come stazione di radio-telegrafica della Marina Militare negli anni '30 quando monsignor Don Antonio D'Antoni decise di donare alla Regia Marina il terreno ricevuto dal padre di circa 155 ettari ponendo una sola condizione, cioè che fosse intitolata alla madre Rosa. Da qui la denominazione attuale con la Marina Militare che decise di costruire la più importante stazione Rt della capitale unendo altre due stazioni già esistenti (San Paolo e Sant'Alessandro). Poi, in pieno conflitto, nel 1942, la Marina Militare decise di trasferire il suo comando operativo, cioè la Supermarina, proprio a Santa Rosa scegliendo la tenuta come "sede di campagna"



## NUOVA ID CARD ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM

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

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

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



# 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

**AA4SS**

**Timothy Boyd**  
2201 Green Level Road - Boones Mill, VA 24065 USA  
Franklin County Grid: FM07ab

Retired Navy Chief  
United States Navy  
USS CABOT (DDG 94)  
South Atlantic Command

West - Germany

**DK9VV**

206



Deutsches Marinemuseum  
Wilhelmsaven

**DLØMFX**

MF 1060

**Lenkwaffenzerstörer D-186 (Mölders)**  
QTH Wilhelmsaven (Marinemuseum) 53 30 49,5 N 008 08 20,6 E

Ready Duty Ship  
B.N.S  
A950 OLT. VALCKE

**F/ON5SM/MM**  
Marc

UBA

Active at Dunkerque (Dunkirk) from June 10 till 16 - 2008.

ITALIAN RADIO  
**IT9**  
http://radioem...  
F 510

CENTURY OF UNDERWATER  
100 MEY MORGENTHAU OIL  
**UE101**

**GØAZR**

**ISØPGF**

**DF4DV**  
Heinz Müller - Norderende 34 - D-21762-Büsum  
DOK E92



8SØHRA

# K1VV/NJPJ

GB175PO & TM175

# LU2CSG

CONFIRMO QSO CON

| FECHA | UTC | BANDA | MODO |
|-------|-----|-------|------|
|       |     |       |      |

Suboficial Primero Macinista  
**PEIX OSCAR ARTUZO**  
 condecorado con la Medalla de la  
 Nación Argentina al Muerto en Combate

Cabo Segundo Camarero  
**ALBERTO ESTEBAN MACIAS**  
 Beneficiario de la Medalla de la  
 Nación Argentina al Herido en Combate

Homena **MUESTRA** Submarino A.R.A Santa Fe **S-21**

# MØBVE

The Royal Naval Association

# N1S

## USS Nautilus SSN571

ITALIAN RADIO

IT9

# NI6BB

Battleship Iowa Amateur Radio Association

CENTURY OF UNDERWAY  
 100 REY ROSSIIANOMY OIL

UE10

# RZ6AGW

Novorossiysk  
Russia

Sergey Kondratenko

DF4DV

Heinz Müller - Norderende 34 - D-21782 BDKau - DOK E32

# FOTO STORICHE



**Nave da Sbarco ANDREA BAFILE (ex USS St. George) (1943 -1988)**



**Nave da Sbarco CAORLE ( ex USS York County) (1956-1989)**

# La stazione radio di....



# La QSL DEI SOCI....



# COMMANDER PLAQUE



CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCELLO

## COMMANDER PLAQUE

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

### REGOLAMENTO

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

#### PERIODO di validità

I contatti sono validi dal 1.1.2000 ad oggi.

#### MODI

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

#### BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

#### CATEGORIE

Sono previste TRE categorie :

"CC (Capitano di Corvetta)"

"CF (Capitano di Fregata)"

"CV (Capitano di Vascello)"

#### SOTTOCATEGORIE

Sono previste TRE sottocategorie:

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

"ONLY PHONE" (SSB)

"ONLY MORSE" (CW)

#### RICHIESTE

Va richiesto all' Award manager :

IT9MRM

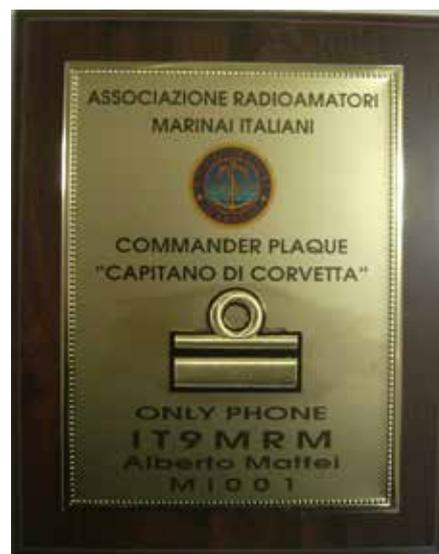
Alberto Mattei

Via E. Millo, 20

96011 Augusta (SR)

- Italy -

email: [it9mrm@gmail.com](mailto:it9mrm@gmail.com)



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

I contributi possono essere versati nei seguenti modi:

POSTEPAY: 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);

PAYPAL: [alberto.mattei@libero.it](mailto:alberto.mattei@libero.it)

IBAN: IT64E0306984620100000004132 Banca Intesa-S.Paolo Filiale di Augusta

#### CARATTERISTICHE DELLA PLAQUE

La plaque ha la base in legno stile marina, dalle seguenti misure 26 x 21, la placca 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:

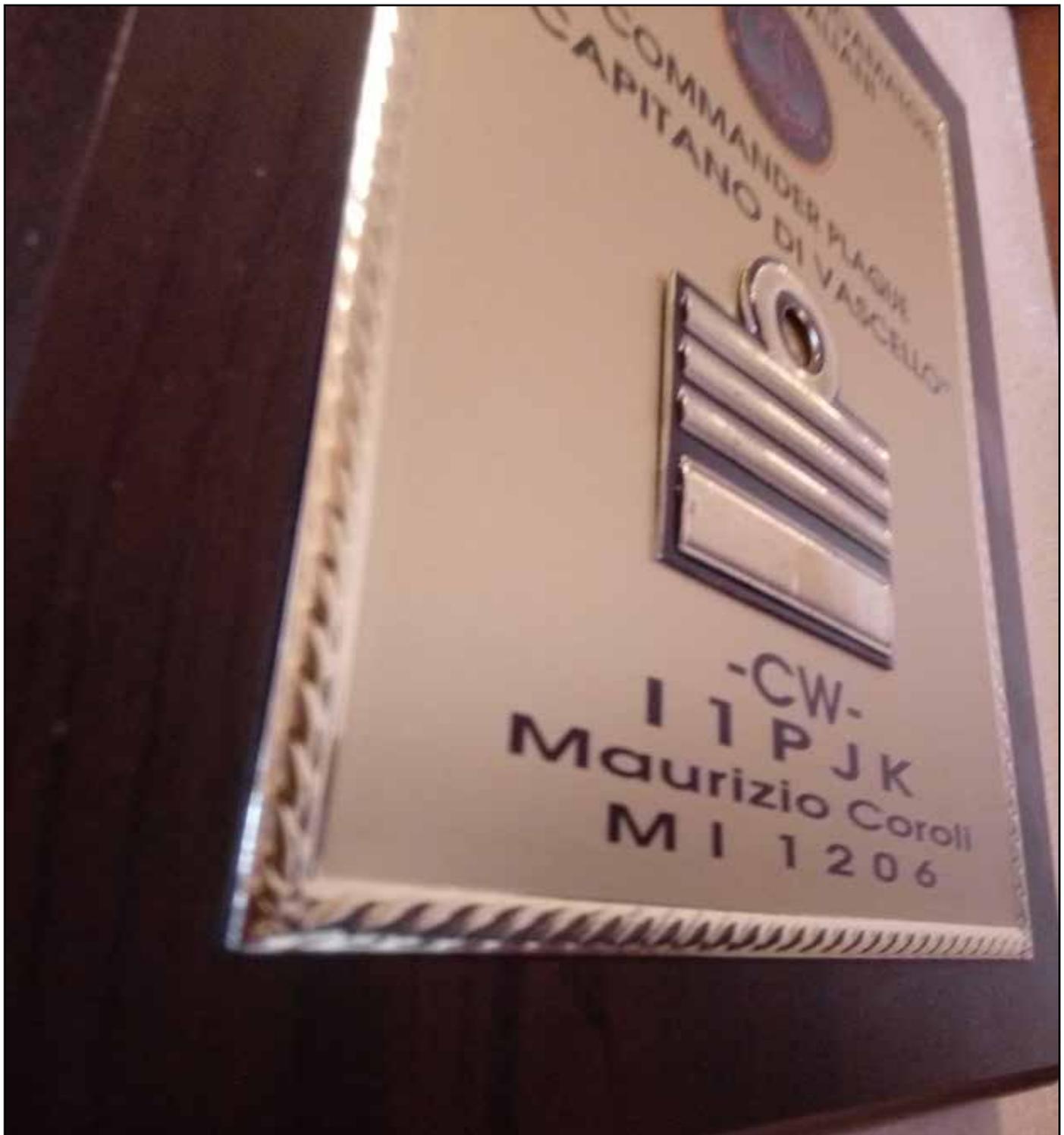
- nr. 10 Stazioni membri ARMI;
- nr. 10 Stazioni membri INORC;
- nr. 5 Stazioni membri MF;
- nr. 5 Stazioni membri RNARS;
- nr. 2 Stazioni membri MFCA;
- nr. 2 Stazioni membri BMARS o MARAC;
- nr. 2 Stazioni membri YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 10 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 10 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- 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                              |
| 1 - 7 Ottobre                | Award Regi Sommersibili   |
| 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](http://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:

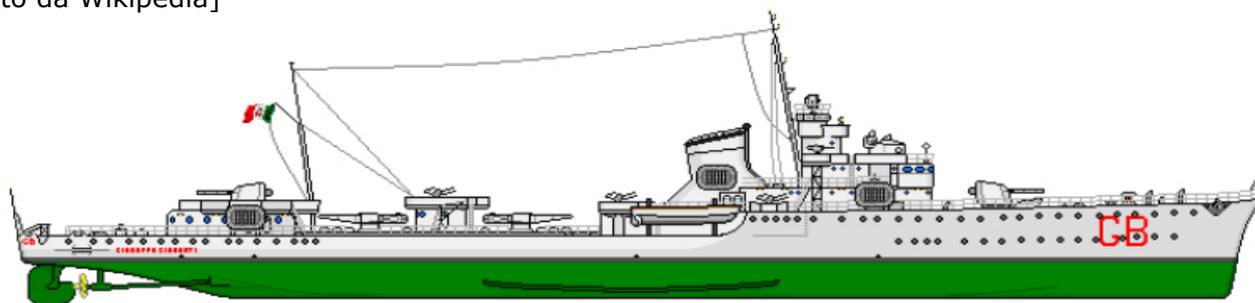
*«Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo, capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile [...] consacrerò tutte le mie forze [...] affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle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

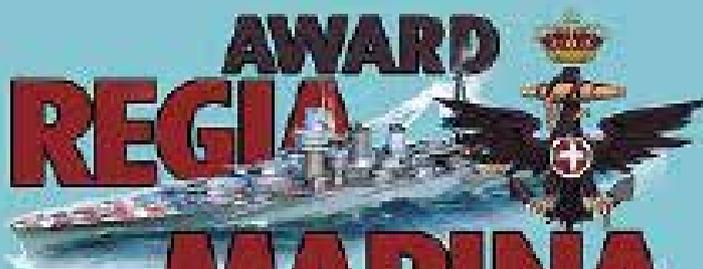
## LOGS

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



## STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

|   |                             |  |                                    |
|---|-----------------------------|--|------------------------------------|
| <br>V <sup>A</sup> DIVISIONE<br>CORAZZATE<br>66 - 6V - 6I - 6D                 | IQ9AAM - IK5AIO<br>- IK2SOE | <br>IX <sup>A</sup> DIVISIONE<br>CORAZZATE<br>1T - 1V - 1D                    | IQ9MQ - IZ1GJK<br>IZ0XZD           |
| <br>I <sup>A</sup> DIVISIONE<br>INCROCIATORI<br>7A - 6D - 6I                   | IU7QCI                      | <br>IV <sup>A</sup> DIVISIONE<br>INCROCIATORI<br>1A - 1A - 6I - 6I            | IT9SDU - IT9PPX -<br>I2QIL         |
| <br>VIII <sup>A</sup> DIVISIONE<br>INCROCIATORI<br>A7 - 66                     | IZ0EUX                      | <br>III <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>CACCIA TORPEDINIERE<br>M - 611 - MA - 6T  | IZ0MQV - IZ3CAR                    |
| <br>V <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>CACCIA TORPEDINIERE<br>6T - 6I - 6F          | IS0HGX - IQ7QN              | <br>VII <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>CACCIA TORPEDINIERE<br>6R - 6A - 6A - 6T  | IW0BTN - IS0HMZ<br>IW0HIQ          |
| <br>VIII <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>CACCIA TORPEDINIERE<br>66 - 6I - 6D - 6P | IK7FPU - IT9ACJ -           | <br>IX <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>CACCIA TORPEDINIERE<br>AF - 6A - 6D - 6D  | IU4DTV - IU7OUD<br>IQ9BF - IU4RWN  |
| <br>XIV <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>CACCIA TORPEDINIERE<br>VI - 6N - 6G - 6A | IW1CDU - IT9ETC             | <br>XV <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>CACCIA TORPEDINIERE<br>6I - 6M - 6V - 6F | IS0IEK - IT9GHW -<br>IW0GFS        |
| <br>XVI <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>CACCIA TORPEDINIERE<br>6R - 6S - 6A - 6S | (4)                         | <br>I <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>TORPEDINIERE<br>AD - AF - AI - AF         | IK8NKQ - IT9MRM<br>IV3XPP - IK5AEQ |
| <br>II <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>TORPEDINIERE<br>6A - 6N - 6I - 6I         | IT9HWM - IT9ECY             | <br>III <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>TORPEDINIERE<br>6R - 6D - 611 - 6I      | I3VAD - IU1HGN -<br>S53EO          |
| <br>IV <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>TORPEDINIERE<br>6D - 6D - 6R - 6R         | IZ1HVD - IZ0LNP             | <br>V <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>TORPEDINIERE<br>6F - 6Z - 6F - 6R - 6A    | IZ0JSD                             |
| <br>VI <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>TORPEDINIERE<br>6R - 6S - 6S              | IU7LQP - IU0OTF             | <br>VII <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>TORPEDINIERE<br>6S - 6R - 6D            | IW2JJS - IS0SZU                    |
| <br>VIII <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>TORPEDINIERE<br>111 - 1F - 1R - 1R      | IZ6BUV - IW9HKM<br>- IS0FAP |  |                                    |

(n.) Stazioni ancora da accreditare



## SECONDA SQUADRA NAVALE

La seconda Squadra Navale è composta da:

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



## STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

|   |                                    |   |                             |
|---|------------------------------------|---|-----------------------------|
| <br>II <sup>A</sup> DIVISIONE<br>INCROCIATORI<br>RN - RC - TD                      | IW8EHK - IT9JKM                    | <br>III <sup>A</sup> DIVISIONE<br>INCROCIATORI<br>TR - TI - TS - TO            | IZ0DIB - IK2MMM             |
| <br>VII <sup>A</sup> DIVISIONE<br>INCROCIATORI<br>SV - VO - MV - VM                | I2DMK - IT9HRL                     | <br>I <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>CACCIA TORPEDINIERE<br>TA - AD - FA - NA     | IK8MFJ - I1EIS -<br>IZ7LFP  |
| <br>II <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>CACCIA TORPEDINIERE<br>FS - RS - ZF - TF        | IZ1QNX - IV3DSB<br>EA4IBF - IS0BMU | <br>IV <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>CACCIA TORPEDINIERE<br>FR - SF              |                             |
| <br>VIII <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>CACCIA TORPEDINIERE<br>VI - TI - SF - BR      | IZ8VNQ - IZ6ASI                    | <br>XI <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>CACCIA TORPEDINIERE<br>AR - TR - AV - BR    | IK6ARS - IU0GCO<br>IZ0PAP - |
| <br>XII <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>CACCIA TORPEDINIERE<br>TB - TZ - AI - TN - TF | IS0FEZ - IU8CEU<br>IZ0HDB          | <br>XIII <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>CACCIA TORPEDINIERE<br>BN - FN - BV - AP | IT9CLY                      |
| <br>IX <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>TORPEDINIERE<br>TS - TI - MT                  | I1PJK - IT9IBQ<br>IZ0VXX           | <br>X <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>TORPEDINIERE<br>VS - VS - SI               | IT9YBL                      |
| <br>XI <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>TORPEDINIERE<br>TS - TT - TF - TO             | IK5TBI - IU8IYW<br>- IZ7LOW        | <br>XII <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>TORPEDINIERE<br>AT - AN - AI             | IT9CVX - IU6OMV             |
| <br>XIII <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>TORPEDINIERE<br>TF - TP - TI                | IT9GND                             | <br>XIV <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>TORPEDINIERE<br>PF - PI - PO             | (3)                         |
| <br>XV <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>TORPEDINIERE<br>TF - SI - SM                  | IZ0ARL IQ9AAD                      | <br>XVI <sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br>TORPEDINIERE<br>MR - TM - TA - TM        | IU2JYW - IU6IBX             |

(n.) Stazioni ancora da accreditare

# AWARD REGIA MARINA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



*Award*



[WWW.ASSORADIOMARINA.IT](http://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](http://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

VISA

MasterCard

PayPal

SDA  
EXPRESS COURIER

DHL

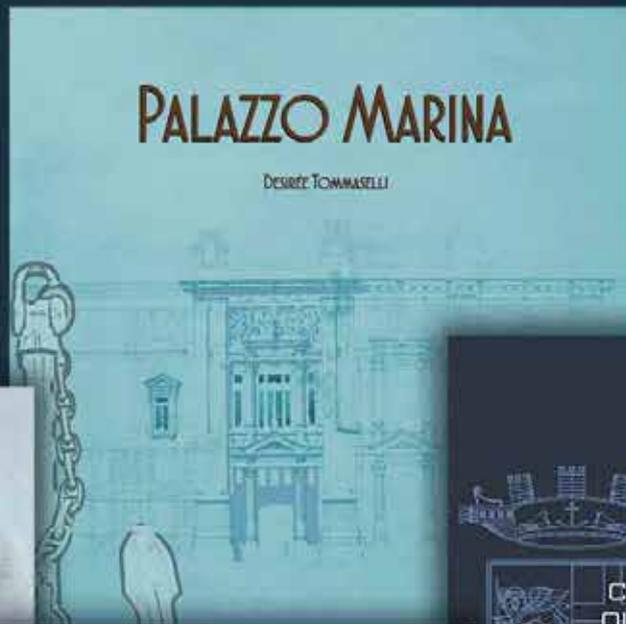


MARINA  
MILITARE

# NOVITÀ EDITORIALI

## PALAZZO MARINA

DESIRE TOMMASELLI



Anita Flaschetti



## CON IL CUORE OLTRE IL VIRUS

COVID-19: l'impegno della Marina Militare



MARINA  
MILITARE



MARINA  
MILITARE  
UFFICIO STORICO DELLA AMMINISTRAZIONE

VINCENZO F. O'BRIEN  
**LOTTA PER IL  
MARE DI MEZZO**  
LA GUERRA DELLE GRANDI MARINE  
NEL TEATRO DEL MEDITERRANEO,  
1940-1945



ROBERTO BELANDI

## LE PORTAEREI RACCONTATE AI RAGAZZI



Acquistabili su  
[amazon.it/marinamilitare](https://amazon.it/marinamilitare)  
[ufficiostorico@marina.difesa.it](mailto: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.assoradiomarinai.it](http://www.assoradiomarinai.it)  
[info@assoradiomarinai.it](mailto:info@assoradiomarinai.it)

## ARMI GADGET & CLOTHING

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



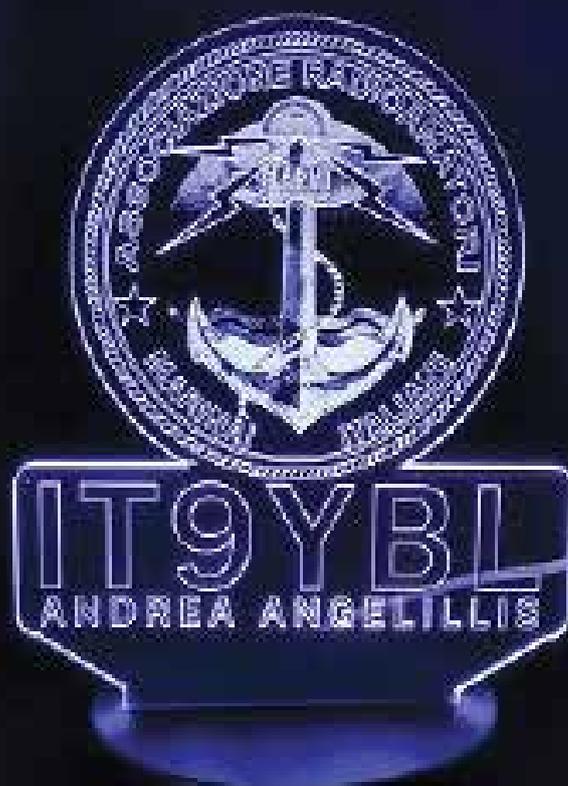
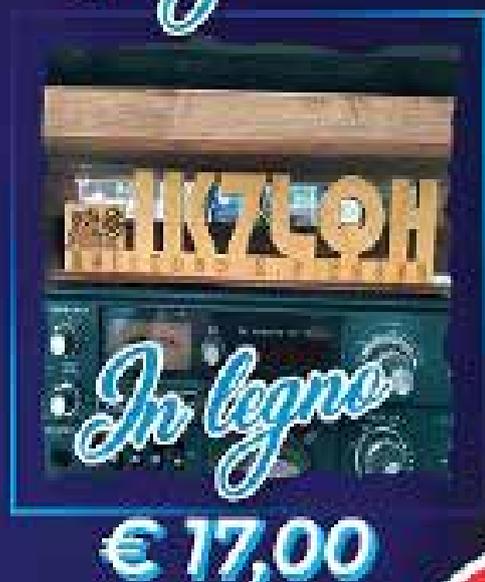
by **NICO'S**

**OFFICIAL  
ARMI  
STORE**



**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](http://WWW.ASSORADIOMARINA.IT)



IT 9MRM  
Alberto

ARMI 001



GADGETS  
**TOPPE  
PATCHES**

Visita il nostro sito [www.stickerland.it](http://www.stickerland.it)  
troverai un'area dedicata a tutti i soci  
ARMI.

**stickerland**

Grafica & Stampa - Adesivi & Ricami

**PREZZI  
BASSI**



**[stickerland@libero.it](mailto:stickerland@libero.it)**

**[WWW.STICKERLAND.IT](http://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](http://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](http://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](https://amazon.it/marinamilitare)



Inquadra  
il Qr-code

[www.marina.difesa.it](http://www.marina.difesa.it)



MARINA  
MILITARE

# LE BATTAGLIE NAVALI DELLA REGIA MARINA

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

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

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

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

ploma, da regolamento a regolamento.

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

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

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

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

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

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

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

**Teulada**";

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

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

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

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

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

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

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



# REGIA MARINA

**BATTAGLIA NAVALE**  
**DI CAPO BON**



**12-13**  
**DICEMBRE**



# AWARD BATTAGLIA NAVALE DI CAPO BON

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 Capo Bon" ed in formato grafico, bisogna contattare almeno una delle tre stazioni Jolly (IT9YBL (BA) - IT9PPX/GI - IZ7LOW/CG) ed almeno una stazione accreditata del Regia Marina.

I collegamenti valgono solo per l'award della battaglia navale di Capo Bon.

Per questo award valgono solo i contatti effettuati in data 12 e 13 Dicembre 2024

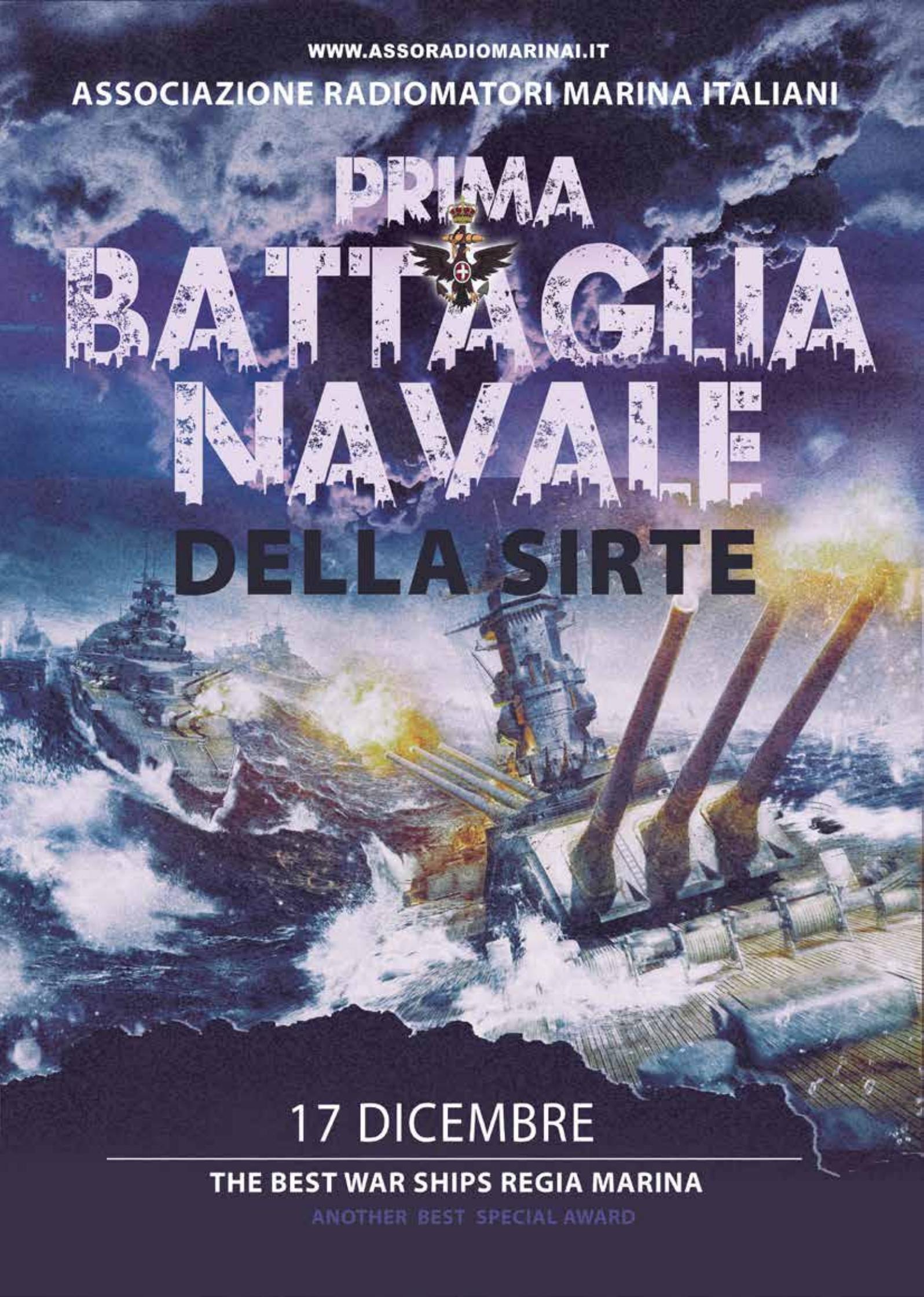
Inviare log (estratto log) in formato excel, doc, txt, adi, via email al seguente indirizzo:

it9mrm@assoradiomarinai.it



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

ASSOCIAZIONE RADIOMATORI MARINA ITALIANI



**PRIMA  
BATTAGLIA  
NAVALE  
DELLA SIRTE**

**17 DICEMBRE**

**THE BEST WAR SHIPS REGIA MARINA**

ANOTHER BEST SPECIAL AWARD

# AWARD PRIMA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE

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 "Prima Battaglia Navale della Sirte" ed in formato grafico, bisogna contattare almeno due stazioni Jolly ed almeno una stazione accreditata del Regia Marina (questa è la lista).

Stazioni jolly: IT9HRL (ME) - I2DMK (RM) - IU0GCO (AV) - IZ0PAP (CN) - IK2SOE (DO) - IQ9AAM (GC) - IQ9MQ (LT) - IZ0DIB (TR) - IU4DTV (OA) - IU7OUD (GB) - IS0FEZ (CB) - IU8CEU (CZ) - IT9CLY (FC) - IS0HMZ (SA) - IT9ETC (VI) - IU0TEZ (ZE) -

I collegamenti valgono solo per l'award della Prima battaglia navale della Sirte e per l'Award della Regia Marina e della Squadra Navale.

Per questo award valgono solo i contatti effettuati in data 17 Dicembre 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



# ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE



**IQ9MQ**





*Una volta marinaio ...  
marinaio per sempre*



[www.marinaiditalia.com](http://www.marinaiditalia.com)

Associazione Nazionale

Marinai d'Italia

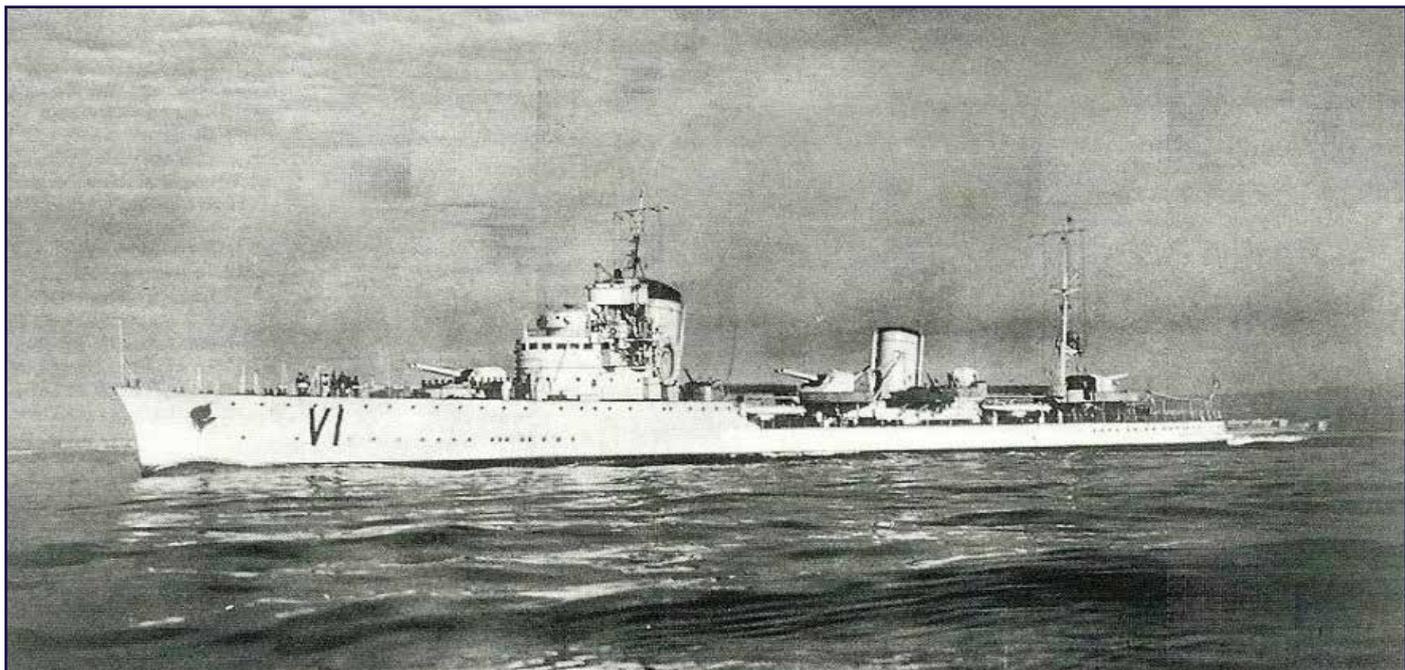
Piazza Randaccio, 2 - 00195

tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

e-mail [segreteria@marinaiditalia.com](mailto:segreteria@marinaiditalia.com)

## IL SOLINO DI GIULIO... MIO PADRE!

di I2VGW - Gabriele Villa - MI1945



Ci sono cassette che esiti ad aprire. Sono quelli che mi piace definire i cassette del cuore. Dove puoi trovare, o sei sicuro di trovare, qualcosa che ti farà forse sorridere, forse commuovere ma, comunque, ricordare o cercare di farlo.

Se sono andati via troppo presto mio padre e mia madre, senza praticamente riuscire a godersi nemmeno uno scampolo di pensione nella nostra casa, in quella casa che anch'io, seguendo il filo intrecciato del mio lavoro da inviato e mettendomi per questo motivo a viaggiare, quella casa, l'ho abitata poco. Imparando molto, in giro per il mondo, ma perdendomi anche molto di quella casa e delle sue vibrazioni sentimentali. E così, quel cassetto in quella vecchia credenza, è rimasto chiuso troppo tempo subendo persino una mezza alluvione da vicini improvvidi che, al piano di sopra, pensarono bene di lasciare aperto il rubinetto della vasca e allagarono la nostra abitazione.

Ma poco tempo fa è come se un richiamo struggente mi avesse chiesto di aprirlo quel cassetto, ed è stato il giorno dopo aver sentito telefonicamente l'amico Alberto, IT9MRM (che adesso è anche il "mio" presidente) e avergli comunicato la mia adesione all'ARMI in qualità di semplice socio, o meglio in qualità di orgoglioso figlio di marinaio. Già, perché in quel cassetto, finalmente aperto con una certa trepidazione, c'è quel poco che è rimasto, perché danneggiato dall'acqua e ingiallito dal tempo, di mio padre marinaio. Ma per quanto danneggiati, un indizio dopo l'altro, mi ha permesso di ricostruire almeno una parte della vita da marinaio di mio padre Giulio: il suo documento di arruolamento con la classe del 1919, altre note delle varie Capitanerie di Porto in cui transitò, ma soprattutto la conferma della destinazione d'imbarco: il cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi sul quale rimase fino al giorno dell'affondamento dello stesso, il 9 settembre del

1943. Con il conseguente drammatico naufragio, che mio padre, con la riservatezza che lo contraddistingueva, raccontava senza dovizia di particolari, ma sempre con lo stesso epilogo: il voto che fece in quell'occasione così tragica. Il voto che fece alla Madonna se si fosse salvato, ovvero i nomi che avrebbe dato ai suoi figli, se mai ne avesse avuti: Stella Maris e Gabriele. Nomi che mia sorella ed io portiamo con l'orgoglio di chi ha già avuto una storia alle spalle prim'ancora di nascere. Ed è bello accarezzare, dentro quel cassetto, il solino di mio padre, mentre lo sguardo scivola su un piccolo piatto di ceramica che porta una scritta: "2° Raduno Superstiti RCT Vivaldi, Livorno 10 Settembre 1983"



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

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

Associazione Radioamatori Marinali Italiani  
info@assoradiomarinai.it

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

# Best of the Best Pharmacy Awards

## FOTO DI RADIOAMATORI DI MARINA

Ricevo e pubblico alcune foto inviate via email da parte di colleghi radioamatori di marina:

*Buongiorno,  
ho la licenza da radioamatore dal 1963 e sono stato imbarcato come ECG sul Doria 1965-1966.  
Vi condivido 2 delle mie foto che mi piacerebbe veder pubblicate sul vostro sito.  
Nella prima mi trovo al sonar AN/SQS-23A e l'altra è il ricordo dell'imbarco.  
Grazie e buona giornata,  
Francesco Pelle, I1FX ARMI-1126*

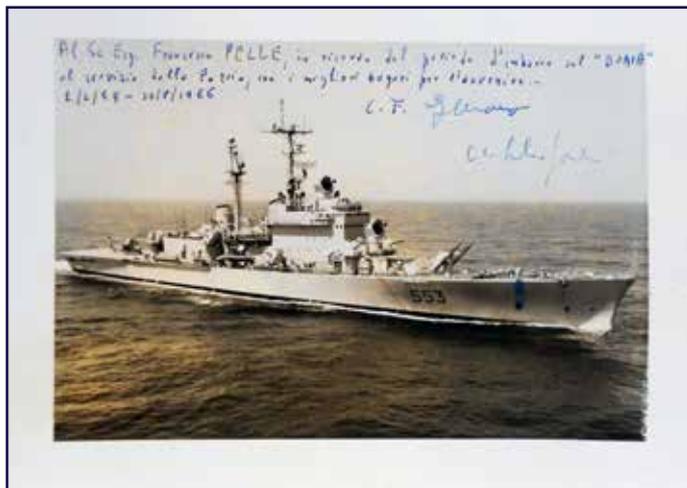


Foto di Pasqualino Cilli, I6CAD ARMI-453



## Chi siamo

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

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

# DIVENTA UN RADIOAMATORE DI MARINA

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

E' un'associazione NO-PROFIT ed apolitica.

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

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



[WWW.ASSORADIOMARINAI.IT](http://WWW.ASSORADIOMARINAI.IT)





**A.R.M.I.**

# ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

[www.assoradiomarinai.it](http://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.