

# 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



283/2025

# 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    | L'ARMI e il terzo settore  |
| 9    | IQ's ARMI District Award for Amerigo Vespucci                        |
| 13   | International Navy Challenge Teams Competition                       |
| 17   | Award Regia Marina - Regi Sommergibili                               |
| 21   | "QRT" Cessate di trasmettere   |
| 25   | Con la pelle appesa ad un chiodo - Torpediniera Sirio - Parte Quarta |
| 38   | Radiazione e Trasmissione  |
| 46   | ITS Amerigo Vespucci World Campaign Award 2023-2025                  |
| 50   | Propagazione mese di Febbraio  |
| 52   | Ricordi di un vecchio marinaio                                       |
| 54   | Nuova ID Card ARMI   |
| 55   | QSL Navali   |
| 58   | Foto storiche  |
| 59   | La stazione radio di.. IT9GGG - La QSL dei soci: IZORGA              |
| 61   | Commander Plaque   |
| 63   | Admiral Plaque   |
| 64   | Diploma di attestazione ARMI   |
| 66   | Calendario eventi 2025   |
| 68   | Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale                     |
| 82   | Gadgets  |
| 89   | Le battaglie navali della Regia Marina                               |
| 90   | FT8 o CW? Confronto personale sulle due modalità                     |
| 92   | Marine vs Ham Radio  |
| 95   | Abbonamento Rivista Marittima  |
| 96   | Organizzazione territoriale - Elenco delle sezioni ARMI              |



# EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Cari colleghi ed amici, eccoci nuovamente qui con il primo bollettino dell'anno! Dopo aver consumato abbastanza panettoni e bevuto spumante per brindare al nuovo anno, eccoci agli appuntamenti consueti che ormai ci identificano in tutto lo spettro radioamatoriale. Abbiamo iniziato dal primo giorno di questo nuovo anno una gara tra i nostri distretti armigeri, ed il risultato a dire dalla piattaforma che stiamo utilizzando è abbastanza sorprendente. Dopo una settimana le stazioni collegate (univoche) sono oltre 6000 su un totale di QSO effettuati di oltre 12000. In considerazione che pur partecipando il 90% dei nominativi distrettuali con una partecipazione effettiva di operatori con una media assidua del 30%, il numero dei contatti in media per ogni stazione distrettuale è di circa 150 contatti al giorno. Non è un numero eccessivo ma in considerazione che stiamo operando con 12 distretti e non tutti ancora sono al 100%, possiamo sicuramente

incrementare nelle prossime settimane e raggiungere una buona quota di collegamenti. Certo non siamo ai livelli del Coastal o del Navy Ship dove i dati di collegamenti superano giornalmente oltre gli 8000 contatti. Questi numeri sicuramente non li avremo, ma ci accontentiamo lo stesso, in considerazione che questo mese siamo in concomitanza con il WWA mondiale e certo non possiamo competere con questa grande manifestazione. Inoltre altri appuntamenti ci porteranno del tempo e degli operatori per poter capitalizzare il nostro dominio nella TOP NAVAL CLUB del 2025 che si terrà proprio a fine gennaio con l'International Navy Challenge Teams Competition. E per concludere la prima settimana di Febbraio ci sarà anche l'Award dei Regi Sommergibili. Quindi dovremmo mettercela tutta per avere un buon rientro di collegamenti per questo IQ's ARMI DISTRICT AWARD FOR AMERIGO VESPUCCI. Buona gara a tutti ed auguri ai teams che



gareggeranno per essere TOP in questa edizione del 2025. Buona lettura e buona attività radio. Appuntamento con il nostro editoriale al prossimo numero del bollettino, ai primi dieci giorni di febbraio!

73's de  
IT9MRM



# NEWS

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

La metà del mese di **Dicembre** e la prima settimana del mese di **Gennaio**, 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.



marinetraffic  
© Rodrigo Vargas Castro

**UR7FM/mm:** Gennadiy "Genn" Kovalyov è il direttore di macchina dell cargo "UNITY ADVENTURE" (ex NORD EVEREST). M/V UNITY ADVENTURE (IMO: 9658965) è un Cargo e naviga sotto la bandiera delle Bahamas. La sua lunghezza complessiva (LOA) è di 200 metri e la sua larghezza è di 32,21 metri. Attualmente sta navigando in Oceano Atlantico, a nord di Fortaleza (Brasile) e diretto a Kandla in India (opa 07/02 alle ore 14:30). Gennadiy è molto attivo in radio, e lo si trova tutti i giorni in HF nella modalità digitale (soprattutto in FT8). Utilizza a bordo un piccolo XIEGU X6100 con un'antenna filare tipo ENDFEED. Per la QSL scambia volentieri solo via LOTW, eQSL e QRZ.com. Per chi vuole la QSL va inviata all'indirizzo in Moldavia (dove risiede la famiglia): Gennadiy KOVALYOV - DOBROGEA CHISHINEU MD-2086 - Moldova.





**PY3OZ/MM** : Claudio Albert Gonçalves Zappe opera a bordo della sua barca a motore "SPEZIA" in navigazione sul Rio Grande do Sul. Naviga verso il Lago Patos, il fiume Guaíba, il fiume Jacuí, il fiume Taquari e tra gli altri fiumi, torrenti e laghi del Rio Grande do Sul. Per la QSL va inviata via PP5BZ con contributo.



**F6ITS/MM:** (C5GM) Jean-Louis Bonnot a bordo della sua imbarcazione a vela S/v SHARKIF si trova attualmente alla fonda a Kourou in Guyana Francese. Opera in SSB ma ultimamente sta trasmettendo anche in CW. Potete ascoltarlo intorno ai 14122 MHz (+ o -), per la QSL potete inviarla al suo indirizzo privato in Francia: Jean-Louis Bonnot - 538 Chemin des Hautes Breguieres - Villa Francesca 06600 - France.



**NP2OZ/MM:** Robert Mushrock si trova a bordo della sua barca a vela al largo delle isole Vergini (US Virgin Island). E' stato segnalato sul cluster in 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



**ZL1DO/mm:** Mark A. Semmens a bordo del suo peschereccio F/S L'AVENIR, opera in SSB (segnalato sul cluster in 40m). Chi desidera la sua QSL va richiesta al suo suo indirizzo : Mark A Semmens 48 Weir Crescent Onerahi - Whangarei, Northland, 0110 - New Zealand



**SP4KWD/MM:** Dariusz Zajaczkowski opera a bordo della nave M/S SPECIALITY (IMO: 9285184) un tanker trasporto oli, lunga (LOA) 95.14 metri e larga 17.12 metri, batte bandiera del Regno Unito. Attualmente alla fonda ad Immingham (UK). Per la QSL potete inviarla via bureau oppure al suo indirizzo: Dariusz "Dario" Zajaczkowski ul. Świętochowo, 22 - Braniewo 14-500 - Poland.



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 09 Dicembre 2024 al 07 Gennaio 2025), ecco di seguito i nominativi: **NP2OZ** - DU6GPR - SP4RKZ - SP2WDH - **UR7FM** - **ZL1DO** - LB4PJ - **SP4KWD** - OH2UDS - OH2CAV - 4S7JL - 4X5VS - N1ZZZ - **F6ITS** - DP0POL - VK6JJJ - **PY3OZ**

# NOTIZIARIO DEI MARINAI

## L'ARMI ED IL TERZO SETTORE

di Alberto Mattei, IT9MRM



Con la riforma del "terzo Settore" tutte le associazioni che vogliono essere riconosciute dallo Stato e quindi avere le agevolazioni previsti dalla legge, devono regolarizzarsi ed iscriversi nel Registro Unico del Terzo Settore (RUTS). Molti ci hanno chiesto come faremo noi? Di seguito alcune esplicitazioni sull'argomento!

### **Cos'è il Terzo Settore**

C'è un sistema sociale ed economico che si affianca alle istituzioni pubbliche e al mercato e che interagisce con entrambi per l'interesse delle comunità.

Condivide con il "primo" e il "secondo" settore alcuni elementi:

- Come il mercato, è composto da enti privati.
- Come le istituzioni pubbliche, svolge attività di interesse generale

Questi aspetti si rimescolano, dando vita ad un nuovo originale soggetto.

È il Terzo settore, un insieme di enti di carattere privato che agiscono in diversi ambiti, dall'assistenza alle persone con disabilità alla tutela dell'ambiente, dai servizi sanitari e socio-assistenziali all'animazione culturale. Spesso gestiscono servizi di welfare istituzionale e sono presenti per la tutela del bene comune e la salvaguardia dei diritti negati.

Il Terzo settore esiste da decenni ma è stato riconosciuto giuridicamente in Italia solo nel 2016, con l'avvio della riforma che lo interessa, ne definisce i confini e le regole di funzionamento.

Per far parte del Terzo settore è necessario essere:

- un ente privato che agisce senza scopo di lucro
- svolgere attività di interesse generale (definite dalla legge)
- farlo per finalità civiche, solidaristiche e di utilità sociale
- essere iscritto al registro unico nazionale del Terzo settore.



Agire senza scopo di lucro non significa non avere profitti ma più semplicemente reinvestirli per finanziare le proprie attività, senza redistribuirli tra i membri delle proprie organizzazioni o ai propri dipendenti. Per questo motivo, fanno parte degli enti del terzo settore anche imprese sociali, cooperative o anche **semplici associazioni** che svolgono attività commerciali. Il terzo settore non è solo impegno sociale organizzato, ma è anche un motore importante dell'economia del paese, quella ispirata da finalità civiche, solidaristiche e di utilità sociale condivise.

In alcuni casi il Terzo settore viene sovrapposto – erroneamente – al non profit, un complesso di enti privati che agiscono senza redistribuire gli utili e, in molti casi, intervengono in ambiti simili (come assistenza sociale, cultura, sanità, cooperazione internazionale).

Nonostante le possibili affinità, il Terzo settore rappresenta un perimetro ben definito di enti sottoposti a regole precise. Non tutti gli enti non profit possono entrare a far parte del Terzo settore: tra i principali requisiti c'è lo svolgimento di una o più attività di interesse generale. Ci sono poi enti che vengono esclusi di default dalla legge, come nel caso di sindacati, partiti o alle fondazioni di origine bancaria, che sono enti non profit ma non possono essere di Terzo settore.

La meritorietà delle attività degli enti del Terzo settore viene riconosciuta anche attraverso la possibilità di accedere a benefici e agevolazioni. La riforma del Terzo settore chiede agli enti maggiori responsabilità, più trasparenza e accountability, a fronte di un regime di vantaggio e di opportunità di sostegno dedicate.

### **Cosa fa l'ARMI**

Il nostro sodalizio nasce sostanzialmente senza scopi di lucro e quindi assoggettato ad una associazione di no-profit. Ai primi anni del 2000 quando nacque la nostra associazione è stato creato uno statuto (che negli anni ha avuto la sua evoluzione) e quindi di fatto abbiamo creato la struttura madre del sodalizio con i primi fondatori (allora) Coordinatori Dipartimentali. L'ARMI come è riportato nello statuto nazionale ha una sua natura di carattere non lucrativa d'utilità sociale, a carattere volontario, apartitica, senza scopi religiosi e/o commerciali. Adesso in considerazione che, l'ARMI essendo affiliata all'ARI e dovendo di fatto collaborare con altri Enti ed istituzioni, anche a carattere militare, siamo soggetti ad un riconoscimento ufficiale. Quindi non essendo in possesso di un **Codice Fiscale** siamo costretti ad effettuare le dovute registrazioni presso l'Agenzia delle Entrate.

Questo comporta ad avere un **Atto Costitutivo** (non avendone uno) ed allegando l'attuale Statuto che entra in vigore l'11 gennaio, di conseguenza sarà depositato presso l'Agenzia delle Entrate per la successiva richiesta del Codice Fiscale.

Questo ci servirà sostanzialmente per quelle richieste fiscali che in alcuni casi (tipo il QSL Bureau dell'ARI) ci porterà a comunicare il nostro codice fiscale per la relativa ricevuta fiscale che il soggetto ARI dovrà farci pervenire in quanto essendo un servizio offerto dall'ARI è soggetto ad IVA e quindi ad un controllo fiscale. O ad altre prestazioni che saremo o dovremo fare con altri Enti.

Il nostro sodalizio sarà comunque una associazione "**non riconosciuta**" proprio perchè non essendo iscritto al RUTS e non avendo proprietà e quindi non essendo una persona giuridica non avremo riconosciuti i diritti ed eventuali risorse che lo Stato da agli Enti del Terzo Settore.

### **Che cosa sono le Associazioni non riconosciute?**

Le associazioni sono organizzazioni collettive aventi come scopo il perseguimento di una finalità non economica; le associazioni prive di personalità giuridica sono dette non riconosciute.

Le associazioni non riconosciute sono enti collettivi che nascono tramite un atto di autonomia. Il contratto concluso tra i fondatori è detto atto costitutivo. Il suddetto atto non è soggetto ad alcun vincolo di forma. Pertanto, potrebbe essere redatto tramite una semplice scrittura privata o addirittura oralmente. Questa caratteristica rappresenta la prima differenza rispetto alle associazioni riconosciute ove l'atto costitutivo deve essere redatto per atto pubblico (cioè da un notaio). Infatti, le associazioni non riconosciute non chiedono il "riconoscimento", per questa ragione non è necessaria alcuna specifica formalità per la loro creazione.

L'associazione non riconosciuta non dispone della personalità giuridica, ma è in ogni caso un soggetto di diritto. Infatti, può essere titolare di un immobile, può concludere un contratto di locazione o comodato, può essere titolare di un conto corrente e così via.

Ricordiamo che:

- la soggettività giuridica appartiene a tutte le organizzazioni,
- la personalità giuridica appartiene solo agli enti che chiedono e ottengono il riconoscimento.

Ulteriori approfondimenti potete leggerle su questo link: <https://www.altalex.com/guide/associazioni-non-riconosciute>.

WWW.ASSORADIOMARINA.IT



# IQ'S

## DISTRICT ARMI FOR

# VESPUCCI

## WORLD TOUR

From  
**1 Jan 2025**  
to  
**11 Feb 2025**

A competition open to all radio amateurs in the world. It is necessary to connect the districts' callsigns every day. Prizes for the first classified and a diploma for everyone.

**Valid also for Amerigo Vespucci Award**

**IQ0PM, IQ7UJ, IQ8XS,  
IQ5AAT, IQ7AAJ, IQ9AAF,  
IQ9AAH, IQ9AAK, IQ9AAL,  
IQ9AAM, IQ9AAP, IQ9AAQ.  
IQ9MQ**



**Ham365**

**QSO  
Hunter**





AMERIGO  
VESPUCCI  
TOUR  
MONDIALE  
2023-2025

# IQ's ARMI Distric for Amerigo Vespucci Award

In occasione dell'approssimarsi del rientro in Italia della Nave Scuola Amerigo Vespucci dal tour mondiale, l'11 febbraio 2025, l'ARMI indice una gara con diploma denominata "IQ's ARMI Distric for Amerigo Vespucci Award" dove tutti i distretti dell'ARMI gareggeranno in onore della Nave più bella del Mondo. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM ed SWL del mondo.

## REGOLAMENTO

### PERIODO

Il diploma avrà inizio il 1 gennaio 2025 (06:00 UTC) e si concluderà il 11 febbraio 2025 (24.00 UTC).

### STAZIONI

- IQ9MQ: HQ ARMI
- IQ0PM: Distretto ARMI Cagliari
- IQ7UJ: Distretto ARMI Taranto
- IQ7AAJ: Distretto ARMI Lecce
- IQ8XS: Distretto ARMI Caserta
- IQ9AAF: Distretto ARMI Catania
- IQ9AAH: Distretto ARMI Caltanissetta
- IQ9AAK: Distretto ARMI Agrigento
- IQ9AAL: Distretto ARMI Trapani
- IQ9AAM: Distretto ARMI Palermo
- IQ9AAQ: Distretto ARMI Ragusa
- IQ9AAP: Distretto ARMI Messina
- IQ5AAT: Distretto ARMI Lucca

### MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW - SSB - DIGITALE (FT8/FT4 - PSK - RTTY)

### BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

### PUNTI QSO

QSOs (HRD) con stazioni IQ distrettuali valgono 10 punti (CW);

QSOs (HRD) con stazioni IQ distrettuali valgono 5 punti (SSB);

QSOs (HRD) con stazioni IQ distrettuali valgono 3 punti (DIGI);

N.B. : Ogni stazione IQ distrettuale, può essere collegata più volte al giorno in bande diverse ed in modi diversi.

### DIPLOMA

Per ottenere il diploma è necessario un minimo di 50 punti ;

Il diploma può essere scaricato al termine della manifestazione dal seguente link [clicca qui]

Per gli SWL bisogna richiedere il diploma inviando i rapporti di ascolto alla seguente email: [info@assoradiomarinai.it](mailto:info@assoradiomarinai.it)

### CHIAMATA

CW / PSK31-RTTY : CQ CQ DE IQ9MQ IQ9MQM AWARD VESPUCCI FINAL TOUR K

SSB : CQ CQ da IQ9MQ - CHIAMATA PER IL DIPLOMA DEDICATO A NAVE VESPUCCI IN OCCASIONE DEL RIENTRO IN ITALIA .

### RAPPORTI E NUMERI

IQ Distrettuali passeranno i rapporti RST.

Le stazioni A.R.M.I. passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione (MI#)

### CATEGORIE

Sono previste quattro categorie:

"MIXED" (CW/SSB/DIG)

"PHONE" (SSB)

"MORSE" (CW)

"DIGITAL" (FT8/FT4/PSK/RTTY)

## CLASSIFICA

Sono previste due classifiche generali:

- Classifica dei Distretti
- Classifica degli HUNTER

## PREMI

[IQ's Distretti] Il Primo in classifica generale dei distretti riceverà in premio una placca;

[Hunter] Il primo in classifica generale degli hunter riceverà in premio una placca;

Tutti i diplomi saranno in formato grafico o PDF, e potranno essere scaricati al termine

della manifestazione dalla piattaforma HAM365 QSO HUNTER by HRDLOG

tramite il seguente link: [\[clicca qui\]](#)

## LOGS

Non sono previsti logs, farà fede la classifica nel wall di HAM365 QSO HUNTER by HRDLOG

AWARD

Fac-simile del diploma che sarà rilasciato gratuitamente al termine della manifestazione.

## NOTA

I contatti con le stazioni IQ's valgono anche per il diploma "Amerigo Vespucci World

Tour 2023-2025"

**AMERIGO VESPUCCI WORLD CAMPAIGN 2023 - 2025**

**ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI**

**AWARD IQ's ARMI DISTRICT**

*Certificate to:*

**IT9MRM**

*For having made the contacts required by the regulation.*

**POSITION 1**

**POINT 10101**

POWERED BY  
HAM365  
QSO Hunter

Award Manager  
Alberto Mattei, IT9MRM

*Amatei*

IQ9MQ  
IQ0PM  
IQ7UJ  
IQ8XS  
IQ5AAT  
IQ7AAJ  
IQ9AAF  
IQ9AAH  
IQ9AAK  
IQ9AAL  
IQ9AAM  
IQ9AAP  
IQ9AAQ





CAMPAGNA PER  
AUTOFINANZIAMENTO  
**2025**

**SOST**tienici  
con un solo euro!



*il tuo contributo  
è importante!*





# INTERNATIONAL NAVY TEAMS CHALLENGE

SATURDAY & SUNDAY  
**JAN** 25-26



A COMPETITION DEDICATED TO THE SPECIAL NAVAL STATIONS OF THE EUROPEAN NAVAL RADIO CLUBS. WHO WILL BE THE WINNER IN 2025?



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





# "INTERNATIONAL NAVY CHALLENGE TEAMS COMPETITION"

E' una gara a squadre dove ogni singolo team rappresenterà la sua associazione navale. Ogni associazione navale formerà un team composto al massimo da 4 operatori. Ogni associazione navale può gareggiare al massimo con tre teams. La gara consiste nel collegare nella modalità mista (SSB e CW) più stazioni radioamatoriali. I collegamenti con stazioni appartenenti alle associazioni navali valgono 10 punti, stazioni indipendenti valgono 1 punto, ogni country collegato vale da moltiplicatore. Possono essere collegate solo una volta le stazioni indifferentemente dalla modalità, il collegamento doppio viene annullato.

Il team deve essere composto da stazioni dello stesso stato/paese.

Ogni associazione deve indicare al contest manager i tre nominativi (possono essere anche nominativi speciali basta avere il numero di registrazione della propria associazione) utilizzati per la competizione. La gara sarà svolta dalle ore 12:00 utc del 25 gennaio alle 12:00 utc del 26 gennaio 2025.

Il team che vincerà sarà eletto "NAVAL TEAM TOP PLAYERS" e l'associazione/club navale potrà fregiarsi del distintivo di "TOP NAVAL CLUB 2025".



## REGOLAMENTO PER I TEAMS

### - NOMINATIVO

Possono essere utilizzati nominativi speciali o nominativi di sezione iscritti all'associazione navale.

### - TEAMS

Massimo tre per ogni associazione.

### - OPERATORI

Da 2 ad un massimo di 4 operatori per teams.

### - MODALITA' DELLE OPERAZIONI

Gli operatori possono operare con due apparati simultaneamente, uno in FONIA e l'altro in CW.

Possono operare nella stessa banda distintamente uno in Fonia e l'altro in CW.

Non possono esserci due stazioni con lo stesso nominativo contemporaneamente in FONIA o in CW in diverse bande.

Non è necessario operare dalla sezione, possono operare dal proprio QRA (regola solo per le stazioni italiane in base alle vigenti normative). Per le stazioni europee valgono le attuali vigenti norme locali.

E' obbligatorio che gli operatori siano della stessa regione/stato.

### - PERIODO

Inizio il 25 gennaio 2025 (12:00 utc - 13:00 ora italiane) e si concluderà il 26 gennaio 2022 (12:00 utc - 13.00 ora italiane).

### - BANDE

Sono consentite le seguenti bande:

10m - 15m - 20m 40m - 80m

### - FREQUENZE DI LAVORO

CW: 3,555 - 7,020 - 14,020 - 21,020 - 28,020

SSB: 3,735 - 7,060 - 14,290 - 21,220 - 28,450

### - MODALITA'

MISTO (SSB/CW)

## REGOLAMENTO GENERALE

### - RAPPORTI.

- Le stazioni (speciali) in gara (teams) passeranno il rapporto RST seguito dalla sigla del club navale e dal numero di iscrizione (es. 599MI300)

- Le stazioni NAVAL appartenenti alle varie associazioni navali passeranno il rapporto RST seguito dalla sigla del club navale e dal numero di iscrizione (es. 599CA113)

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

- **PUNTI**

- Le stazioni NAVAL delle associazioni/club navali: 10 punti

- Le stazioni INDIPENDENTI: 1 punto

Ogni stazione può essere contattata solo una volta per banda.

Le stazioni NAVAL possono partecipare solo con un suffisso di club a cui appartengono.

- **MOLTIPLICATORE**

Sono moltiplicatori i country collegati.

- **PUNTEGGIO FINALE**

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

- **CLASSIFICHE**

- TEAMS

- NAVAL

- INDIPENDENTI

- **PREMI**

- TEAMS: saranno premiati con PLACCA "NAVAL TEAM TOP PLAYERS 2025" il primo classificato.

Secondo e terzo classificato con targa.

- NAVAL: sarà premiato con targa il primo classificato.

- INDIPENDENT: sarà premiato con targa il primo classificato.

Tutte le stazioni che attesteranno, tramite log, i collegamenti effettuati, riceveranno gratuitamente il diploma di partecipazione alla gara con relativa posizione.

Per chi vorrà la "placca **INTERNATIONAL NAVY CHALLENGE 2025**" personalizzata con il nominativo potrà inviare la somma di euro 50 comprese di spese di spedizioni tramite paypal (it9mrm@gmail.com)

- **LOGS.**

Sono accettati i seguenti log elettronici nel seguente formato: Cabrillo (CBR), Excel (XLS), ADIF (ADI).

Tutti i log devono indicare il nominativo di stazione e la sigla del club navale e il numero di iscrizione. Se uno di questi attributi non è riportato, il log viene escluso dal conteggio.

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

Tutti i logs ricevuti saranno controllati dal contest manager e la decisione finale sarà definitiva e insindacabile.

Tutti i Log elettronici vanno inviati al seguente indirizzo di posta elettronica:

Email: it9mrm@assoradiomarinai.it

Ultimo giorno utile per ricevere i log: entro e non oltre il 5 febbraio 2025 (farà fede il timbro postale).







**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)





**ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI**



**A W A R D**

**REGI**

**SOMMERSIBILI**

**DAL 1 AL 7 FEBBRAIO**

**DAL 1 AL 7 OTTOBRE**



## AWARD REGIA MARINA - REGI SOMMERGIBILI

di Alberto Mattei, IT9MRM

Un nuovo diploma si presenta nel vasto mondo dell'Award della Regia Marina. Ancora una volta abbiamo voluto rappresentare e portare in evidenza storica il contributo che i nostri sommergibili e le imprese eroiche degli uomini di mare che hanno guidato questi mezzi durante la Seconda Guerra Mondiale hanno dato alla nostra Patria.

Di seguito troverete il regolamento che in parte riprende il regolamento degli award della Regia Marina, ma che si differenzia sostanzialmente: al posto delle bilettere ci sono una serie di numeri preceduti dalla lettera "S" che indica **SOMMERGIBILI**. Ad ogni numero è stato assegnato un battello in ordine alfabetico di classe.

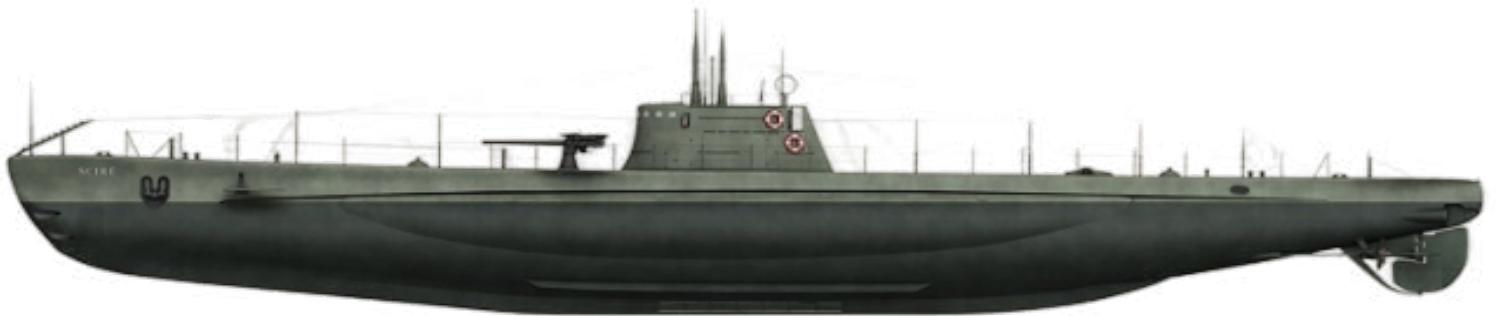
Ogni stazione di operatore, dovrà ad ogni appuntamento con il diploma richiedere di essere accreditato e gli sarà assegnato un numero (p.e. **S-12**), questo indicherà il battello, che varierà di volta in volta ad ogni sua partecipazione.

Questa sigla non è fissa come le bilettere, ma varierà ad ogni appuntamento radio con il diploma, così da permettere a tutti di acquisire più battelli per accedere ai diplomi.

I diplomi sono tre (bronzo, argento e oro) e si acquisiscono collegando **15** sommergibili il diploma bronzo, **25** sommergibili il diploma argento e **50** sommergibili il diploma oro.

A **75** sommergibili collegati, si avrà diritto a richiedere la placca, a **100** il trofeo. Solo questi due premi sono a pagamento mentre i diplomi sono rilasciati gratuitamente.

Durante l'anno avremo solo due appuntamenti, uno a **Febbraio** e l'altro a **Ottobre**, ognuno di 7 giorni ciascuno, così da dare opportunità a dutti di collegare le stazioni accreditate e di avere l'opportunità di accedere ai diplomi. Le modalità saranno le stesse dell'award Regia Marina, potranno utilizzare i modi SSB, CW e i modi digitali FT8/FT4 e RTTY. Le bande in uso sono solo le HF comprese le WARC. Sono esclusi le VHF e le UHF.



## REGOLAMENTO

Il Diploma A.R.M.I. denominato "**AWARD REGI SOMMERGIBILI ITALIANI**" è stato ideato per ricordare e commemorare gli oltre 150 battelli italiani che durante la Seconda Guerra Mondiale hanno dato il loro contributo sacrificando uomini e mezzi per la gloria della Amata Patria. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo.

### PERIODI:

1° Periodo: primi sette giorni di **Febbraio**

2° Periodo: primi sette giorni di **Ottobre**

### STAZIONI ACCREDITATE

Sono tutte le stazioni ARMI che volontariamente si accrediteranno. Ad ognuna di esse verrà rilasciato un numero seriale (\*) che verrà utilizzato solo per quel periodo.

(\*) vedi elenco sul sito

### MODI

Sono consentiti i seguenti modi :

CW – SSB – DIGITALE (RTTY-FT8/FT4)

### BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU - escluse le VHF, UHF.

## **PARTECIPAZIONE:**

Possono partecipare tutte le stazioni OM/SWL

## **PUNTI**

Ogni seriale numerico collegato vale un punto.

## **CATEGORIE**

Ci sono CINQUE categorie: FONIA - MORSE - MISTO - DIGITALE - SWL

*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.*

## **PUNTI DIPLOMA**

Ci sono cinque classi:

Bronzo : **15** punti;

Argento: **25** punti;

Oro: **50** punti;

Submarine Top Honour Plaque: **75** punti

Submarine Diamond Cup: **100** punti

## **CHIAMATA**

La chiamata sarà come segue :

CW / DIGITALE : CQ CQ DE IT9MRM IT9MRM IT9MRM AWARD REGI SOMMERGIBILI ITALIANI K

FT8\*: CQ SUB IT9MRM JM77

SSB : CQ CQ da IT9MRM – (STAZIONE ACCREDITATA) CHIAMATA PER IL DIPLOMA DEI REGI SOMMERGIBILI ITALIANI.

## **RAPPORTI E NUMERI**

Le Stazioni non accreditate passeranno i rapporti RST .

Le stazioni A.R.M.I. accreditate passeranno i rapporti RST seguito dal seriale assegnato.

## **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 "**Submarine Top Honour Plaque**" e della "**Submarine Diamond Cup**" è prevista una spesa forfettaria di **Euro 45**.

Le stazioni italiane che lo desiderano, potranno inviare il contributo tramite le seguenti modalità:

- via "POSTEPAY" nr. 4023601045297900 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' obbligatorio riportare il numero seriale del sommergibile.

E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.







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

# ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS



**START: 7 MARCH | END: 16 MARCH | 10 SPECIAL STATIONS**  
**ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI**



## "QRT" CESSATE DI TRASMETTERE

di Dario Petucco (Primo Luogotenente RT in riserva) - tratto da [www.ocean4future.org](http://www.ocean4future.org)



1983, radiotelegrafista su Nave Ardito – foto dell'autore

Il 31 dicembre 1997 non fu semplicemente la data che indicava la fine di un anno. Quella data entrò di diritto tra le date storiche, e in futuro le nuove generazioni la troveranno solo in qualche enciclopedia o magari nei libri di storia, poiché fu la data in cui si concluse una avventura iniziata circa 150 anni fa. Il 31 dicembre 1997 andò nell'etere per l'ultima volta una trasmissione Morse sulla frequenza internazionale di soccorso in radiotelegrafia, la ormai mitica 500 kHz, la cui frequenza alternata era la 512 kHz.

Sembra che la radiotelegrafia abbia fatto il suo tempo e sia stato ritenuto opportuno mandarla in pensione, soppiantata da modernissimi e più sicuri mezzi di trasmissione satellitari. Sistemi certamente affidabili ma soggetti a disturbi atmosferici o deliberati che rappresentano ancora solo una piccola parte del potenziale tecnologico che menti geniali continuano a progettare e sperimentare per le telecomunicazioni del terzo millennio.

Ritengo comunque che l'orecchio allenato di un abile radiotelegrafista (RT), con la capacità di distinguere i segnali morse, è ancora indice di migliore affidabilità. Nei moltissimi anni del suo

impiego fu grazie a quei capaci RT se si riusciva a comunicare con chiunque e ovunque, permettendo a molte navi di segnalare avarie o richiedere soccorsi.

E' quindi giusto e doveroso salutare quell'ultima trasmissione radio riassumendo molto brevemente la storia e le origini delle radiocomunicazioni e di un alfabeto internazionale che non ha bisogno di traduttori, che permetteva di comunicare in ogni angolo della terra in CW (continuous wave), una sigla che indica semplicemente la modalità di "trasmissione di una portante interrotta col tasto".

Era il lontano 1835 quando l'americano Samuel Morse, con l'aiuto del suo assistente Alfred Vail, elaborò un sistema di punti e linee che a seconda della sequenza rappresentavano ogni singola lettera dell'alfabeto, più le cifre da 0 a 9 e alcuni cosiddetti segni speciali (punto, virgola, parentesi ecc.).

Nel 1843, con l'aiuto governativo, poté costruire la prima linea sperimentale Washington-Baltimora e trasmettere il 24 maggio 1844 un primo telegramma dal seguente testo: "What hath God wrought" (inglese arcaico che si può tradurre in: Ciò che Dio ha elaborato).



| Lettere  | Codice    | Lettere  | Codice  | Numeri   | Codice    |
|----------|-----------|----------|---------|----------|-----------|
| <b>A</b> | • —       | <b>N</b> | — •     | <b>0</b> | — — — — — |
| <b>B</b> | — • • •   | <b>O</b> | — — — — | <b>1</b> | • — — — — |
| <b>C</b> | — • — •   | <b>P</b> | • — — • | <b>2</b> | • • — — — |
| <b>D</b> | — • •     | <b>Q</b> | — — • — | <b>3</b> | • • • — — |
| <b>E</b> | •         | <b>R</b> | • — •   | <b>4</b> | • • • • — |
| <b>F</b> | • • — •   | <b>S</b> | • • •   | <b>5</b> | • • • • • |
| <b>G</b> | — — •     | <b>T</b> | —       | <b>6</b> | — • • • • |
| <b>H</b> | • • • •   | <b>U</b> | • • —   | <b>7</b> | — — • • • |
| <b>I</b> | • •       | <b>V</b> | • • • — | <b>8</b> | — — — • • |
| <b>J</b> | • — — — — | <b>W</b> | • — — — | <b>9</b> | — — — — • |
| <b>K</b> | — • —     | <b>X</b> | — • • — |          |           |
| <b>L</b> | • — • •   | <b>Y</b> | — • — — |          |           |
| <b>M</b> | — —       | <b>Z</b> | — — • • |          |           |

Le marine da guerra delle grandi nazioni per prime compresero la grande utilità del nuovo mezzo di comunicazione; tra esse la marina italiana vanta storicamente il primo posto, poiché il primo impiego della radiotelegrafia sul mare ebbe luogo per mezzo delle esperienze compiute a bordo della pirofregata San Martino a La Spezia da parte di Guglielmo Marconi.

Successivamente la radiotelegrafia fu impiegata sulle navi della squadra inglese nel 1899. Il primo messaggio ufficiale della Marina statunitense, trasmesso dallo stesso Marconi come operatore, fu inviato dal Steamship Conge alla stazione di Highland sulla costa del New Jersey. La trasmissione avvenne durante una parata navale in onore di ADM George Dewey, USN, di ritorno vittorioso da Manila. La USN fu talmente entusiasta dei primi risultati che, nel 1902, nominò una commissione per determinare il tipo di radio apparato più adatto a soddisfare le esigenze navali. A seguito dei test le principali navi della flotta statunitense furono equipaggiate con apparecchiature radio senza fili tedesche Slaby-Arco. Guglielmo Marconi supervisionò l'installazione del suo sistema telegrafico nelle corazzate USS New York e la USS Massachusetts e la torpediniera USS Porter. Separati da 36 miglia di oceano, queste tre navi incominciarono a scambiarsi segnali radio.

Nello stesso tempo la Marina da guerra francese iniziò anch'essa l'uso della radio sulle proprie navi, traendo vantaggio delle esperienze fatte con apparecchi Marconi fra Vimereux, presso Boulogne, e South Foreland Lighthouse. In seguito, fu adottata dalle marine da guerra tedesca, russa e giapponese

impiegando anch'esse la radiotelegrafia a scopi navali, seguite gradatamente da tutte le altre marine da guerra. La prima pratica applicazione della radiotelegrafia in guerra navale ebbe luogo nel conflitto russo-giapponese nel 1904-1905.

Nel campo della Marina mercantile, il primo impiego della radiotelegrafia su una nave mercantile avvenne il 20 luglio 1898, quando Marconi, a bordo del piccolo piroscalo Flying Huntress, effettuò la trasmissione delle notizie relative alle regate di Kingstown in Irlanda per conto del giornale Daily Express. L'applicazione della radio nella Marina Mercantile ebbe lento sviluppo fino a quando il piroscalo italiano Conte Rosso stabilì, il 10 maggio 1932, il primo collegamento radiotelefonico fra la Cina (Shanghai) e l'Europa. Lo stesso piroscalo fece alla fine dello stesso mese il primo servizio radiotelefonico di stampa fra l'Oceano Indiano e l'Europa per iniziativa della Società Italiana Radio Marittima (S.I.R.M.). Lo sviluppo dei servizi radio per la Marina Mercantile richiese presso ogni grande nazione una speciale organizzazione tecnica e amministrativa.

Avendo un carattere essenzialmente internazionale, fu necessario disciplinarli con convenzioni internazionali, frutto di elaborati studi da parte dei governi delle principali nazioni e d'importanti conferenze radiotelegrafiche tenute a Berlino nel 1906, a Londra nel 1912, a Washington nel 1927 ed a Madrid nel 1932.

L'applicazione della radiotelegrafia per il collegamento fra punti fissi si palesò particolarmente utile per le grandi distanze attraverso mari e continenti; ma, nei primi anni di vita della radio,

molti ostacoli sembravano insuperabili per raggiungere tale grandioso scopo.

Il primo collegamento radio dall'Europa all'America, eseguito da Guglielmo Marconi nel 1901 con un sistema a scintilla a spinterometro fisso (lunghezza d'onda di circa 2.00 metri) aprì la vita a questa nuova importante applicazione delle radiocomunicazioni.

Il primo servizio pubblico radiotelegrafico intercontinentale fu stabilito fra le stazioni radio marconiane di Clifden in Irlanda e di Glace Bay nel Canada nel 1907, con il sistema Marconi a "scintilla musicale" che adottava un disco rotante. Tale servizio intercontinentale fu seguito da quello stabilito dal governo italiano fra la stazione marconiana di Coltano (Pisa) e le stazioni analoghe di Massaua e di Mogadiscio negli anni 1910-1911. L'impiego delle radiocomunicazioni a scopo militare (oltre a quello già sopra accennato fra navi da guerra) ebbe luogo per la prima volta fra stazioni terrestri fisse e mobili durante la guerra anglo-boera. Furono allora impiegate con successo delle piccole stazioni dotate di apparati Marconi.

Nell'Esercito italiano la prima efficiente applicazione della radio con stazioni mobili ebbe luogo con apparecchi Marconi nell'anno 1905 durante le grandi manovre tra Roma e Caserta e in modo più esteso, fra le alte montagne, nelle grandi manovre presso Domodossola nel 1906. In tale occasione fu anche sperimentata la prima stazione mobile autoportata (brevetto Solari).

Durante la guerra libica (1911-1912) furono fatte dall'Esercito italiano alcune applicazioni della radio, successivamente l'esercito serbo impiegò le stazioni portatili Marconi a scintilla in Macedonia durante le guerre balcaniche. Lo sviluppo dell'aviazione fece subito pensare all'impiego della radio per collegare gli aeroplani fra loro e con la terra, ma per vario tempo si credette che il frastuono dei motori rendesse impossibile la ricezione, e che la mancanza di presa di terra rendesse assai limitata la portata di trasmissione; ad ogni modo le prime esperienze al riguardo iniziarono verso il 1912.

Nel 1914, all'inizio della Prima Guerra Mondiale, tutti gli eserciti procurarono di valersi di questa nuova utilissima applicazione della radio sia come prezioso ausilio al servizio di esplorazione, sia per la regolazione del tiro. Le prime pratiche applicazioni della radio nell'aviazione ebbero luogo nell'autunno del 1915; ma nei primi tempi furono impiegati a bordo degli aeroplani i soli trasmettitori, data la difficoltà creata alla ricezione auricolare dal forte rumore dei motori. Si riuscì poi a superare tale difficoltà stabilendo un regolare e completo servizio radio fra aeroplani in volo e fra essi e le stazioni terrestri. Fra le più importanti applicazioni della radio nell'Aeronautica, va ricordata quella fatta dal generale Italo Balbo nelle traversate da lui compiute con le sue squadriglie fra l'Europa e l'America Meridionale nel gennaio 1932 e fra l'Europa e l'America Settentrionale nel luglio 1933. Concludendo questo breve racconto della storia della radiotelegrafia, vorrei ricordare che la



l'autore 2009 su Nave Cavour – foto di proprietà dell'autore

prima richiesta di soccorso ricevuta in Morse sulla frequenza di 500 kHz risale al 23 gennaio 1909, quando la nave di linea inglese "Republic", a causa della nebbia, ebbe una collisione con il piroscafo "Florida" al largo di New York; fu grazie ai messaggi radio lanciati che tutti i passeggeri poterono essere salvati. Nel 1912, 700 passeggeri delle 2.200 persone imbarcate sul celebre "Titanic", nella sua crociera inaugurale, furono salvati grazie ad un appello radio, ricevuto da un operatore della American Marconi, tale David Samoff. In seguito a questo clamoroso salvataggio, l'impiego della radiotelegrafia a bordo delle navi passeggeri, superiori a un dato tonnellaggio, fu reso obbligatorio per legge da parte di molti governi.

Da allora sono milioni le vite umane che sono state salvate nei mari ed oceani del mondo, grazie alla trasmissione e successiva ricezione di quella breve serie di tre punti - tre linee - tre punti ( ... — ... ) che indicano la richiesta di soccorso S O S (Save Our Souls).

Il segnale **QRT** è un segnale di servizio del codice internazionale "Q" che significa "chiudo/chiudete le trasmissioni". Il codice Q è in poche parole un elenco di segnali che sintetizzano una domanda, nel caso sia seguito da un punto interrogativo, o una risposta dettagliata. Nato per la radiotelegrafia, è usato anche in fonìa per la sua concisione e per standardizzare le comunicazioni.

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 Quarta



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

Alle 9.50 la Clio riferisce che il Saetta ha urtato una mina, ed alle 9.51 la Sirio ordina alla Clio, che non si può avvicinare di più per non fare la stessa fine, di fermarsi e raccogliere i naufraghi con il proprio battello senza spostarsi dal punto in cui si trova, mentre il resto del convoglio procede sulla rotta (il caposcorta scriverà però nel rapporto che "Dall'esame del rapporto di navigazione della Clio, per quanto sul brogliaccio delle ultracorte della Sirio vi sia il ricevuto, risulterebbe che tale segnale [di mettere a mare il battello per recuperare i naufraghi del Saetta, senza spostarsi dal punto in cui si trova] non è

stato ricevuto"). Il mare burrascoso frustra però anche questo tentativo della Clio, ed alle dieci il capitano di vascello Tagliamonte, constatata l'impossibilità dell'intervento da parte di questa unità (mare e vento la farebbero comunque scarrocciare con il rischio di finire sulle mine, oltre a precludere del tutto l'utilizzo del battello), deve ordinare anche ad essa di rinunciare al soccorso e di seguire la Sirio esattamente nella scia. Alle 10.05 la Sirio contatta Mariafrica (Biserta) per chiedere l'invio di mezzi di soccorso adeguati e Supermarina per dare notizia della critica situazione dell'Uragano e dell'impossibilità di prestare assistenza ad essa ed ai naufraghi del Saetta (della cui sorte la Sirio ha informato Supermarina dieci minuti prima) a causa del vento e del mare forza 5 (per altra fonte la comunicazione a Supermarina sarebbe stata effettuata alle 9.55).

Sempre alle dieci Supermarina ordina al resto del convoglio di tornare in formazione e proseguire verso Napoli (altra fonte

colloca quest'ordine alle 13.04). Il convoglio riorganizza la propria formazione, disponendosi alle dieci in linea di fila e poi in file parallele, con la Monzone in testa, la Thorsheimer nella sua scia, la Clio a dritta della cisterna e la Sirio alla sua sinistra. Alle 12.05 il caposcorta segnala di nuovo a Supermarina la situazione disperata dell'Uragano e chiede a Biserta di mandare mezzi di soccorso.

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

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

Alle 13.33 il convoglio riceve l'ultimo messaggio dell'Uragano, che aggiorna sulla sua situazione sempre più critica. Poi più nulla: la torpediniera è affondata.

Alle navi del convoglio non rimane che proseguire la navigazione, zigzagando in linea di fila. Le navi passano al traverso dell'Isola Formica e di Capo San Vito, poi, giunte al traverso dell'Isola delle Femmine, fanno rotta per Napoli. Alle 23 (o 23.30) la Clio è colta da un'avaria di macchina, che la costringe a riparare a Palermo; la navigazione delle tre rimanenti navi è molestata da ripetuti sorvoli da parte di aerei, con conseguenti chiamate ai posti di combattimento, e da reiterate avarie alle logorate pompe nafta ed olio della Sirio.

#### **4 febbraio 1943**

Alle 6.20 vengono avvistate sulla dritta due motosiluranti italiane, ed alle 12.50 il convoglio riesce finalmente ad entrare a Napoli, dove la Sirio si ormeggia di punta alle 13.15 al Molo San Vincenzo, dopo aver percorso 447 miglia.

#### **12 febbraio 1943**

La Sirio lascia Napoli alle 20 per trasferirsi a Palermo.

#### **13 febbraio 1943**

Arriva a Palermo alle nove, dopo aver percorso 194 miglia.

#### **Febbraio 1943**

Assume il comando della Sirio il capitano di corvetta Antonio Cuzzaniti, 35 anni, da La Spezia.

#### **15 febbraio 1943**

La Sirio (caposcorta, capitano di corvetta Antonio Cuzzaniti) salpa da Palermo alle 10.50 unitamente alla torpediniera Monsone (capitano di corvetta Emanuele Filiberto Perruca-Orfei), all'anziano cacciatorpediniere Augusto Riboty (tenente di vascello di complemento Nicola Ferrone) ed alle nuovissime corvette Gabbiano (tenente di vascello Albergo Ceccacci) ed Antilope (capitano di corvetta Roberto Lucciardi), per scortare a Biserta un convoglio formato dai piroscafi Alcamo, Frosinone e Chieti e dalla piccola motocisterna Labor. Alle 19.25

la scorta perde il Riboty, che si separa dal convoglio davanti a Trapani per via di problemi alle macchine.

Alle 23.28, 26 miglia a sud di Marettimo, l'ecogoniometro della Monsone rileva il rumore generato da due motori a scoppio distanti circa 3000 metri, su rilevamento polare 300° (60° dalla prua sinistra): sono le motosiluranti britanniche MTB 77 (caposquadriglia, tenente di vascello Robert Angus Martin Hennessy) e MTB 82 e la motocannoniera MGB 61 (quest'ultima, essendo sprovvista di siluri, ha il compito di aggirare il convoglio ed attirare su di sé l'attenzione della scorta facendo abbondante uso delle sue mitragliere, in modo da agevolare l'attacco delle motosiluranti contro i piroscafi), che stanno per attaccare il convoglio, che attendevano ferme sulla sua rotta. Subito dopo la torpediniera avvista anche visivamente le tre unità nemiche, ma non può comunicarlo al resto del convoglio perché la radio ad onde ultracorte si è guastata; comunque, quasi contemporaneamente anche la Gabbiano le avvista, vedendo che hanno messo in moto e stanno dirigendo verso il convoglio. In quel momento il convoglio sta procedendo con rotta 205° su due colonne: a dritta Alcamo seguito dalla Labor, a sinistra Frosinone seguito dal Chieti; la Monsone apre la formazione a proravia dell'Alcamo, mentre l'Antilope copre il fianco dritto del convoglio e Sirio e Gabbiano quello sinistro (la Sirio procede a poppavia della Gabbiano, approssimativamente all'altezza del Chieti).

Tutte le unità della scorta, ed anche i mercantili, aprono un intenso fuoco con cannoni e mitragliere, cui le piccole unità britanniche, che procedono velocissime, rispondono con il tiro delle proprie mitragliere, i cui proiettili hanno codette luminose azzurre e rosse poco luminose; il loro fuoco viene però interrotto dopo poco. Le due motosiluranti, pur venendo colpite più volte (da bordo delle navi italiane si vede un'esplosione sulla prua di una di esse), serrano le distanze, penetrano nel perimetro del convo-

glio e compiono diversi giri, quasi girando su sé stesse. La MTB 77 lancia un siluro da 400 metri contro l'Alcamo, mancandolo, poi accosta per lanciare contro il Chieti ma viene colpita, ed il siluro non parte; la motosilurante mitraglia allora il Chieti mentre gli passa davanti prima di disimpegnarsi ed allontanarsi inseguita dal tiro delle unità italiane, che la colpiscono più volte (intenzione di Hennessy sarebbe stato di lanciare due bombe di profondità di prua al Chieti per tentare di danneggiarlo con la loro esplosione, ma l'ufficiale incaricato di sganciarle rimane ucciso dal tiro italiano prima di poter adempiere al proprio compito), senza potersi coprire con una cortina nebbiogeno perché anche il nebbiogeno è stato distrutto da un colpo italiano. La MTB 82 lancia a sua volta un siluro contro l'Alcamo, poi deve ritirarsi a causa dell'intenso fuoco italiano, seguendo la MTB 77 e venendo colpita da un proiettile a poppa.

L'Antilope vede passare a poppavia, lontani, uno o forse anche due siluri. Le due motosiluranti (la motocannoniera si è dileguata: ironia della sorte, proprio questa unità che aveva il compito di attirare su di sé la reazione della scorta è l'unica ad uscirne indenne, mentre la MTB 82 ha subito un colpo a bordo e la MTB 77 è stata colpita più volte) si ritirano verso sudest ad alta velocità lanciando in mare due piccoli segnali luminosi, vanamente inseguite dalla Sirio, cui si unisce in seguito anche la Monsone.

Le motosiluranti britanniche riterranno erroneamente che della scorta del convoglio facessero parte anche alcuni MAS, contro i quali hanno fatto fuoco arrecando probabilmente loro dei danni e senza destare reazione (né reazione avrebbe potuto esserci, non essendoci alcun MAS), ed Hennessy riterrà altrettanto erroneamente che il Chieti sia stato colpito e seriamente danneggiato dal tiro delle unità di scorta. I britannici rivendicano anche un siluro a segno su un mercantile, che sarebbe stato gravemente danneggiato e forse affondato; in realtà, nessuna nave italiana ha subito il minimo danno.

### **16 febbraio 1943**

Alle 00.40 le due motosiluranti tornano alla carica, venendo avvistate dalla Sirio su rilevamento polare 205° (25° dalla poppa a sinistra), ma la reazione della scorta (preciso fuoco di mitragliere) le respinge subito senza che si abbiano a lamentare danni al convoglio. All'1.30, secondo il rapporto del caposcorta Cuzzaniti, «identica manovra di attacco è ripetuta (...) da parte di una sola motosilurante; anche questa è fermata dal preciso tiro di mitragliere e la si vede invertire la rotta e allontanarsi». In realtà non vi è stato alcun ulteriore attacco delle motosiluranti a quest'ora, Cuzzaniti ha "preso un abbaglio" proprio come il suo avversario Hennessy quando aveva creduto di aver visto i MAS od il mercantile silurato.

Quello sventato dalla Sirio e dal resto della scorta è il primo attacco condotto da motosiluranti britanniche contro un convoglio italiano diretto in Africa.

In mattinata (per altra fonte, dalle 00.40) si unisce alla scorta la torpediniera Clio (capitano di corvetta Carlo Brambilla), uscita da Trapani alle 21.50 per sostituire il Riboty.

Le navi italiane dovranno superare anche alcuni attacchi aerei (all'1.57 ed alle 3.25), prima di poter finalmente giungere a Biserta, senza danni, alle 23.05, dopo aver percorso 350 miglia.

### **17 febbraio 1943**

Sirio (caposcorta) e Monsone ripartono da Biserta alle 6.30 per scortare a Napoli la motonave italiana Ines Corrado ed il piroscalo tedesco Pierre Claude.

### **18 febbraio 1943**

Il convoglio giunge a Napoli alle 10.15, dopo aver percorso 368 miglia.

### **25 febbraio 1943**

Alle 13.15 la Sirio (caposcorta) salpa da Napoli insieme alle torpediniere Castore, Ciclone, Pegaso, Sagittario e Generale Antonino Cascino ed ai cacciasommergibili tedeschi UJ 2209,

UJ 2210 e UJ 2220, per scortare a Biserta i piroscali Teramo e Forlì.

Sei ore dopo la partenza, il convoglio viene avvistato da ricognitori avversari.

### **26 febbraio 1943**

Individuato da ricognitori avversari, il convoglio viene attaccato da aerosiluranti alle 3.30, 38 miglia a sudovest da Punta Licosa; nessuna nave viene colpita.

Alle 14.30 esso subisce un nuovo attacco, stavolta da parte di 18 bombardieri, 38 miglia a nord di Capo Zaffarano. Nessuna nave è colpita tranne l'UJ 2209, lievemente danneggiato da schegge ed assistito dalle altre unità della squadriglia.

Nelle acque antistanti Palermo, Sirio, Sagittario ed i tre cacciasommergibili tedeschi lasciano il convoglio e rientrano a Napoli, dove la Sirio arriva alle 14.56, dopo aver percorso 232 miglia. Si uniscono invece ad esso le navi cisterna Bivona e Labor, il piroscalo Volta, le torpediniere Gropo (che assume il ruolo di caposcorta al posto della Sirio) ed Orione, la corvetta Gabbiano ed il dragamine tedesco R 15; il grande convoglio così formato giungerà a Biserta due giorni dopo.

### **27 febbraio 1943**

Sirio (caposcorta) e Sagittario salpano da Napoli per Tunisi alle 2.10, scortando la motonave Belluno ed il trasporto militare tedesco KT 14.

Alle 19.30 il convoglio giunge a Trapani, dove sosta fino al giorno seguente.

### **28 febbraio 1943**

Sirio, Sagittario, Belluno e KT 14 lasciano Trapani alle quattro del mattino insieme al piroscalo Fabbriano, alla torpediniera Clio ed alla corvetta Antilope, che formano con esse un convoglio unico; caposcorta è sempre la Sirio. Il convoglio raggiunge Tunisi alle 17.30, dopo aver percorso 460 miglia.

Subito la Sirio riparte per torna-

re a Palermo, scortando un altro convoglio; durante la navigazione viene eseguito tiro contro una formazione di aerei che sorvolano le navi.

### **1° marzo 1943**

Giunge a Palermo alle 15.30, dopo aver percorso 280 miglia.

### **2 marzo 1943**

Lascia Palermo alle 17.45, diretta a Napoli in missione di scorta convoglio.

### **4 marzo 1943**

Arriva a Napoli alle 13.42, dopo aver percorso 250 miglia.

### **11 marzo 1943**

Alle 22.40 la Sirio (capitano di corvetta Antonio Cuzzaniti; a bordo anche il caposcorta, capitano di vascello Corrado Tagliamonte), insieme alle torpediniere Ardito (capitano di corvetta Silvio Cavo) e Pegaso (capitano di corvetta Mario De Petris) ed alla corvetta Cicogna (tenente di vascello Augusto Migliorini), salpa da Napoli per scortare a Tunisi il convoglio «D», formato dai piroscali tedeschi Esterel e Caraibe.

### **12 marzo 1943**

Alle 2.10 l'Ardito deve rientrare a Napoli a causa di una grave avaria di macchina.

Alle 14.40 si uniscono al convoglio la cisterna militare Sterope, partita da Messina e diretta a Biserta, e le torpediniere Cigno (capitano di corvetta Carlo Maccaferri) ed Orione (capitano di corvetta Luigi Colavolpe) che la scortano. Poco prima (verso le 14) si è unita alla scorta anche la corvetta Persefone (capitano di corvetta Oreste Tazzari), salpata da Trapani, che insieme alla gemella Antilope ed a cinque cacciasommergibili tedeschi aveva il compito di effettuare ricerca e caccia antisom preventiva in attesa del convoglio; poco dopo si aggrega anche la vecchia torpediniera Generale Antonino Cascino (tenente di vascello di complemento Gustavo Galliano), proveniente da Messina.



Alle 16.10 si unisce alla scorta anche la torpediniera Libra, proveniente da Palermo, e più tardi i cacciasommergibili VAS 231 e VAS 232.

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

Lo trovano alle 20.40: tra quell'ora e le 21.20 il convoglio viene continuamente sorvolato da aerosiluranti, bersagliati più volte dal tiro di tutte le navi. Uno di essi, un Bristol Beaufort del 39th Squadron pilotato dal tenente Arnold M. Feast, verrà abbattuto da Orione e Persefone alle 22.15, dopo aver a lungo sorvolato il convoglio; la Persefone recupererà tre superstiti.

Alle 21.25 (o 21.35), dodici miglia ad ovest di Capo Gallo, la Sterope viene colpita a prora sinistra da un siluro, sganciato da un altro Beaufort del 39th Squadron R.A.F. (pilotato dal capitano Stanley Muller-Rowland). Per ordine del caposcorta Tagliamonte, Pegaso e Cascino sono distaccate per assistere la petroliera danneggiata, mentre il resto del convoglio prosegue.

Altri quattro Beaufort attaccano le navi italiane, senza ottenere ulteriori centri; due di essi sono colpiti, uno dei quali (sergente William A. Blackmore) viene abbattuto senza superstiti e l'altro (sergente J. T. Garland) viene

gravemente danneggiato ma riesce a tornare a Luqa (Malta).

Alle 22.19 (o 22.10) il convoglio viene nuovamente attaccato, stavolta dal sommergibile britannico Thunderbolt (capitano di corvetta Cecil Bernard Crouch), che silura e danneggia l'Esterel sei miglia ad est di Capo San Vito siculo (Sicilia nordoccidentale; per altra fonte, due miglia a nord di tale Capo).

Il Thunderbolt è partito da Malta il precedente 9 marzo per la sua quindicesima missione di guerra, la sesta in Mediterraneo, con l'ordine di pattugliare le acque ad ovest di Marettimo e la costa nordoccidentale della Sicilia e poi raggiungere Algeri al termine della missione; non si è mai avuta una formale conferma che sia stato questo battello a silurare l'Esterel, non essendo il Thunderbolt mai rientrato dalla sua missione (come si vedrà più sotto), ma non avendo alcun altro sommergibile britannico rivendicato un attacco in circostanze compatibili con questo siluramento, è pressoché certo che sia stata proprio opera del Thunderbolt.

Dopo l'attacco, il convoglio viene raggiunto da due cacciasommergibili, il VAS 231 ed il VAS 232, che danno assistenza all'Esterel per qualche minuto prima di allontanarsi di nuovo. Su ordine della Sirio, la Persefone e l'Orione danno assistenza all'Esterel; il piroscampo danneggiato viene anch'esso preso a rimorchio (prima dall'Orione e successivamente da due rimorchiatori inviati da Trapani, mentre la Persefone assicura la scorta) e portato a Trapani, dove giungerà l'indomani alle 14.20 (ma non sarà mai riparato). Inoltre, la Sirio distacca la Libra per dare la caccia al sommergibile, ed essa riesce a localizzare il battello nemico con l'ecogoniometro alle 23.42, in posizione 38°17' N e 12°57' E (una dozzina di miglia a nord-est di Capo San Vito siculo; il sommergibile si sta muovendo a tre nodi), mantenendo poi un buon contatto per due ore – agevolata dalla scia fosforescente che il sommergibile si lascia alle spalle – e bombardandolo con sette

scariche di bombe di profondità tra le 23.47 e l'1.38 del 15. Dopo l'ultima scarica, l'equipaggio della Libra vede emergere una colonna d'acqua e fumo nero e sente un forte odore di nafta (per altra fonte, sarebbe stato avvistato nell'oscurità qualcosa che galleggiava in superficie, oppure dei rottami), il che induce il suo comandante a ritenere di avere affondato il sommergibile.

Nel frattempo, il convoglio viene infruttuosamente attaccato da aerei, uno dei quali viene abbattuto; l'equipaggio è recuperato dalla Persefone. Alle 22.55 anche la Cicogna e viene distaccata per dare la caccia a quello che si ritiene essere un altro sommergibile da essa localizzato: in realtà è sempre il Thunderbolt, che è stato danneggiato dalla Libra e verrà affondato proprio dalla Cicogna il giorno seguente.

In seguito dell'avvistamento, da parte di un ricognitore della Luftwaffe alle 20.18 del 12, di quattro cacciatorpediniere britannici al largo di Bona, con rotta nord-est ed elevata velocità, il convoglio – ormai ridotto ai soli Caraibe, Sirio e Cigno – riceve ordine di interrompere la traversata e riparare a Trapani.

### **13 marzo 1943**

Alle 00.55 Sirio, Cigno e Caraibe entrano a Trapani, dove nelle ore successive confluiscono anche Libra, Cascino e Pegaso, una volta completati i rispettivi compiti. (La Sirio ha percorso 324 miglia dalla partenza da Napoli).

Alle 22.45 Caraibe e scorta, ora costituita da Sirio (caposcorta), Cigno, Libra, Orione, Cascino e Pegaso nonché dalle VAS 231 e 232 (le quali precedono il convoglio per effettuare dragaggio nei fondali di profondità inferiore ai 300 metri), ripartono da Trapani per unirsi, 70 miglia a sud-ovest della città e dieci miglia ad est del banco di Skerki, ad un altro convoglio formato dalle motonavi Manzoni e Mario Roselli, provenienti da Olbia e dirette a Biserta.

### 14 marzo 1943

A partire dall'1.34 aerei avversari iniziano a sorvolare il convoglio, e tra le 2.42 e le 2.44 questi lanciano tre siluri: la Pegaso abbatte un aerosilurante, ma alle 2.44 il Caraibe viene colpito da un siluro, il terzo lanciato. Subito incendiato, il piroscifo - carico di munizioni - viene scosso da una serie di esplosioni ed affonda alle 4.35; le unità della scorta subiscono insistenti attacchi di bombardieri ed aerosiluranti fino alle quattro del mattino, ma non subiscono danni. Cascino e Pegaso recuperano 63 sopravvissuti del Caraibe (su un centinaio di uomini presenti a bordo) e dirigono per Trapani.

Le altre torpediniere ed i due VAS (sempre con funzione di dragaggio) raggiungono alle 8.15, una settantina di miglia a sudovest di Trapani, il convoglio formato da Manzoni e Roselli scortate da Sagittario (capitano di corvetta Vittorio Barich) e Clio (capitano di corvetta Carlo Brambilla), col quale giungono a Biserta alle 16.59, precedute nell'ultimo tratto della navigazione da tre dragamine usciti da Biserta per dragare la rotta del convoglio (per altra versione, anche la Pegaso si sarebbe riunita alla scorta delle due motonavi nell'ultimo tratto di navigazione); Libra ed Orione, prima di entrare a Biserta, ricevono ordine di recarsi a Tunisi. (La Sirio ha percorso 295 miglia da Trapani a Biserta). Alle 21.34 Sirio (caposcorta) e Cigno lasciano Biserta per scortare a Napoli un convoglio (denominato «Volta») formato dai piroscafi italiani Volta, Teramo e Forlì (sui primi due sono imbarcati oltre 500 prigionieri) e dalle motonavi cisterna Labor (italiana) ed Ethylene (tedesca).

### 15 marzo 1943

Alle 5.10 si uniscono al convoglio, al largo di Zembretta, anche la torpediniera Libra ed il piroscifo tedesco Charles Le Borgne, provenienti da Tunisi. Alle 12.30 giungono di rinforzo alla scorta le corvette Cicogna e Persefone, inviate da Trapani; alle 17.40 il convoglio riceve ordine di raggiungere proprio Trapani, per sostarvi qualche ora.

Alle 18.34, a poca distanza dalle

Egadi, scoppia sull'Ethylene un incendio, causato da autocombustione di vapori di benzina presenti nelle sue cisterne vuote: la petroliera tedesca viene presa a rimorchio dalla Libra, che la traina fino alle 21 circa, quando viene rilevata nel rimorchio dal rimorchiatore Tifeo, appositamente uscito da Trapani.

### 16 marzo 1943

Il convoglio, compresa la danneggiata Ethylene, raggiunge Trapani all'una di notte; le navi sostano in rada per tre ore, dopo di che ripartono alle quattro (o 4.30) del mattino, senza più l'Ethylene che rimane invece a Trapani.

Lasciata Trapani, il convoglio segue la costa siciliana fino a Palermo, dove arriva alle 12.15 dello stesso giorno, dopo aver percorso 392 miglia; alcune torpediniere si riforniscono di carburante, mentre il Teramo viene rifornito di viveri per i prigionieri (per altra fonte, sia il Volta che il Teramo avrebbero sbarcato i prigionieri a Palermo). Completato il rifornimento, il convoglio lascia Palermo alle 16.17 alla volta di Napoli, senza più Cicogna, Persefone, Labor e Volta, rimasti nel capoluogo siciliano, ma con l'aggiunta dei piroscafi Ferrara e Potenza.

### 17 marzo 1943

Alle 11.10 il sommergibile britannico Trooper (tenente di vascello John Somerton Wraith) avvista fumo e tre aerei verso sudovest, ed alle 11.35 avvista il convoglio, di cui apprezza la composizione in quattro navi mercantili, su due colonne, e tre "cacciatorpediniere", uno a proravia della formazione ed uno su ogni lato. Alle 12.11 il Trooper lancia in tre siluri da 4570 metri contro il mercantile di testa della colonna di dritta, indi accosta a sinistra e ne lancia altri tre contro il secondo mercantile della medesima colonna, entrambi stimati in 4000 tsl.

Alle 12.20 uno dei siluri colpisce il Forlì, che affonda in pochi minuti nel punto 40°16' N e 14°15' E (per altra fonte, 40°11' N e 14°23' E), 18 miglia a sud di Capri e 23 miglia ad ovest di Punta Licosa. La Libra recupera i 16 sopravvissuti (su 26 uomini

imbarcati), mentre Cigno (unica unità dotata di ecogoniometro: sfortuna ha voluto che si trovasse sul lato opposto del convoglio rispetto all'attaccante) e Sirio danno la caccia al sommergibile; la Sirio lancia cinque bombe di profondità. L'equipaggio del Trooper conta in tutto 22 esplosioni di bombe di profondità, nell'arco di un lasso di tempo piuttosto prolungato. Le due torpediniere riterranno di aver danneggiato l'attaccante, avendo visto affiorare in superficie molta nafta, ma in realtà il Trooper non ha subito danni, sebbene il contrattacco gli abbia impedito di tornare a quota periscopica per verificare gli esiti del suo attacco (Wraith crede di aver colpito entrambi i mercantili, e forse anche un "cacciatorpediniere", con un totale di tre siluri). Il resto del convoglio giunge a Napoli alle 16.50, dopo aver percorso 217 miglia.

### 21 marzo 1943

La Sirio salpa da Napoli alle 22.20 per una missione di scorta alla nave cisterna tedesca President Herrenschmidt.

### 22 marzo 1943

Alle 10.40 il sommergibile britannico Tribune (tenente di vascello Stewart Armstrong Porter) avvista da 11 km di distanza la President Herrenschmidt in navigazione verso sud, bassa sull'acqua; alle undici avvista la Sirio (correttamente identificata come una torpediniera classe Spica con colorazione mimetica) che si trova verso il mare aperto rispetto alla President Herrenschmidt, mentre il Tribune è sul lato opposto, tra la petroliera e la terraferma.

Non vi è scorta aerea; la situazione è favorevole ad un attacco, ed alle 11.15, in posizione 39°14' N e 15°59' E (circa cinque miglia a sudovest di San Lucido ed una decina di miglia a nordovest di Capo Suvero; per altra fonte 39°02' N e 16°00' E), il Tribune lancia tre siluri da 1100 metri contro la President Herrenschmidt, identificata come una nave cisterna di 6000 tsl (in realtà è anche più grande: oltre 9000 tsl). Il secondo siluro va a segno, colpendo la petroliera a poppa ed immobilizzandola.

Alle 11.30 la Sirio passa al contrattacco, lanciando singolarmente dieci bombe di profondità, nessuna delle quali esplode vicino al Tribune; anche un aereo sgancia due bombe, che invece esplodono piuttosto vicine. Non dimeno, il sommergibile imbarca acqua, secondo Porter per via di una perdita ad una delle casse di zavorra, e perde l'assetto, sprofondando a cento metri di profondità. Tornato a quota periscopica alle 13.12, dopo una quarantina di minuti di calma, il Tribune osserva la President Herrenschmidt ferma e visibilmente appoppata; essendoci ancora sia la Sirio che tre aerei, torna a scendere in profondità. Alle 14.29 il sommergibile torna a quota periscopica; non avvista più la petroliera ma è nuovamente costretto a scendere in profondità dalla presenza degli aerei.

Porter pensa che forse la nave cisterna è affondata, ma in realtà è stata presa a rimorchio dalla Sirio, che successivamente cede il rimorchio ai rimorchiatori Athlete e Salvatore Primo.

### **25 marzo 1943**

La Sirio e la danneggiata President Herrenschmidt arrivano finalmente a Napoli alle 3.50, dopo aver percorso 862 miglia.

### **27 marzo 1943**

Parte da Napoli alle 13.05 per scortare a Trieste, via Salerno, Vibo Valentia, Messina e Taranto, i piroscafi tedeschi Lillois e Nantaise, che salpano da Torre del Greco alle 14.30.

### **28 marzo 1943**

Alle 10.50 il sommergibile britannico Torbay (tenente di vascello Robert Julian Clutterbuck) avvista al largo di Capo Scalea, da nove miglia di distanza, il convoglio scortato dalla Sirio, che procede lungo la costa: la stazza dei due mercantili è valutata da Clutterbuck in 1500-2000 tsl, la rotta del convoglio come 140°. La Sirio procede a zig zag tra i 2000 ed i 4000 metri al traverso dei due piroscafi, sul lato rivolto verso il mare aperto; i due mercantili procedono in colonna, distanziati tra loro di un miglio.

Alle 11.38 il Torbay lancia quattro siluri contro il mercantile di coda, il Lillois, da 2400 metri: colpito da due delle armi (alle 11.46, secondo le fonti italo-tedesche), il piroscafo tedesco affonda in posizione 39°48' N e 15°43' E (a tre miglia per 230° da Capo Scalea, o due miglia e mezzo a sud del Capo; per altra fonte in posizione 39°05' N e 15°46' E). La Sirio contrattacca con il lancio di sei bombe di profondità, nessuna delle quali esplode vicina al Torbay. Dell'equipaggio del Lillois vengono tratti in salvo sedici uomini, mentre undici hanno perso la vita.

### **31 marzo 1943**

Sirio e Nantaise arrivano a Messina alle 10.55, dopo aver percorso 440 miglia.

La Sirio riparte da Messina alle 12.10 diretta a Taranto, sempre di scorta al Nantaise.

### **1° aprile 1943**

Arriva a Taranto alle 14.45, dopo aver percorso 269 miglia.

### **6 aprile 1943**

Salpa da Taranto alle 16.15, sempre scortando il Nantaise.

### **7 aprile 1943**

Arriva a Bari alle 16.35, dopo aver percorso 260 miglia.

### **12 aprile 1943**

Lascia Bari alle 8.48, ancora di scorta al Nantaise.

### **15 aprile 1943**

Arriva a Trieste alle 15.30, dopo aver percorso 614 miglia.

### **Estate 1943**

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

### **2 settembre 1943**

Partecipa ad un'esercitazione al

largo di Taranto, insieme alla Clio ed al sommergibile Marcantonio Bragadin.

### **8 settembre 1943**

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

Nei giorni successivi all'armistizio, la Sirio - lasciata a disposizione del re e del governo, insediatisi a Brindisi dopo la fuga da Roma, insieme alla Clio, a due corvette ed all'incrociatore leggero Scipione Africano - viene impiegata nei collegamenti tra Brindisi e Taranto.

### **17 settembre 1943**

Alle 14 la Sirio e la Clio salpano da Brindisi per Corfù cariche di rifornimenti per la guarnigione italiana dell'isola, sotto attacco da parte delle forze tedesche.

Tale missione di soccorso è frutto di un'iniziativa del contrammiraglio Giovanni Galati, che spronato dalle richieste d'aiuto della guarnigione dell'isola (Galati è amico personale del generale Antonio Gandin, comandante della Divisione "Acqui" che presidia le Isole Ionie) ha chiesto ed ottenuto il tacito assenso del ministro della Marina, ammiraglio Raffaele De Courten, assumendosi personalmente la responsabilità ed il comando della missione (scrive il giornalista Alfio Caruso nel libro "Italiani dovete morire": «A Malta e a Brindisi sono ormeggiate le navi per andare in soccorso della Acqui: perché non sfruttarle? Quella mattina Galati lo dice a De Courten e il ministro (...) gli dà il via libera con un doppio cenno della mano. Galati si precipita fuori dall'ufficio di De Courten, mentre esce i suoi occhi



*s'incrociano con quelli del re, affacciato al balcone della residenza; in giardino incontra la regina che gli sorride, Galati si sofferma per un saluto marziale, ma girato l'angolo riprende a correre. Sono molti i compiti da assolvere prima di salpare, tuttavia il contrammiraglio non si fida a usare il telefono: le clausole dell'armistizio impediscono all'Italia di poter gestire soldati, navi, aerei senza il consenso degli Alleati. (...) Gli ufficiali della graziosa maestà britannica hanno già detto che Cefalonia non interessa, che la resistenza della Acqui non è affar loro. Galati gira per caserme, depositi, arsenali. Di roba ce n'è a iosa, basta caricarla e trasportarla. Vengono scovate due torpediniere, la Sirio e la Clio, che facendo la spola con Taranto hanno diritto alla nafta per navigare (...) Alle 14 dalla banchina nei pressi dell'albergo Internazionale, dov'è alloggiata la missione alleata, le due torpediniere levano l'ancora».* Dopo aver scovato il materiale richiesto nei magazzini di Brindisi, Galati ha scelto per la missione Sirio e Clio, che facendo la spola con Taranto hanno diritto alla nafta per navigare, e le ha caricate di rifornimenti (viveri, acqua, munizioni d'artiglieria e per mitragliatrice, medicinali e materiale sanitario, proiettili contraerei da 20 mm, e specialmente bombe da mortaio, che il generale Gandin ha telegrafato essere quasi finite: il materiale è stato sistemato un po' ovunque, anche in coperta), per poi salpare alla volta delle Isole Ionie, imbarcando lui stesso su una delle torpediniere. La partenza, però, è avvenuta senza autorizzazione da parte britannica, ed una volta venutolo a sapere l'ammiraglio britannico Arthur Peters, che sostituisce temporaneamente l'ammiraglio Arthur John Power (vicecomandante della Mediterranean Fleet e capo della missione militare Alleata presso il governo italiano) momentaneamente assente, impone l'immediato rientro in porto delle due torpediniere, perché nessuna nave da guerra italiana può prendere il mare finché non sarà stata precisamente definito il livello della loro libertà d'azio-

ne nel quadro post-armistiziale (gli Alleati sospettano che qualche nave italiana possa tentare di fuggire verso un porto neutrale o peggio ancora passare con i tedeschi: le ostilità tra italiani e britannici, del resto, sono terminate da soli nove giorni, e la diffidenza verso gli ex nemici è ancora alta). L'ammiraglio De Courten ed il capo di Stato Maggiore generale, generale Vittorio Ambrosio, protestano immediatamente presso le autorità Alleate per chiedere la revoca del provvedimento giustamente ritenuto assurdo; lo stesso giorno il Comando Supremo protesta per l'accaduto inviando una nota al generale britannico Noel Mason-Mac Farlane, capo della Commissione Alleata di Controllo per l'Italia: «L'amm. Peters ha richiesto al Ministero della Marina italiano di richiamare subito a Brindisi le torpediniere Sirio e Clio in navigazione per portare viveri, munizioni e acqua a Corfù, dove le truppe italiane resistono tenacemente ai tentativi di occupazione delle truppe tedesche. Si rappresenta al gen. Mac Farlane che, in tal modo, si viene a indebolire l'azione di difesa di quell'isola che le forze italiane compiono nell'interesse comune. È quindi desiderabile che tale azione delle nostre torpediniere sia autorizzata e tale autorizzazione acquisti carattere d'urgenza. Ove l'autorizzazione di rifornire Corfù non possa essere concessa, bisognerà in un prossimo avvenire ritirare tutto il presidio, lasciando l'isola ai tedeschi». (Talvolta viene erroneamente affermato che Sirio e Clio sarebbero state dirette a Cefalonia, invece che a Corfù. Secondo "Italiani dovete morire" di Alfio Caruso, Sirio e Clio sarebbero inizialmente state dirette a Cefalonia e dopo la partenza da Brindisi avrebbero seguito la costa pugliese navigando a zig zag, giungendo davanti ad Otranto a sera e da lì dirigendo verso il mare aperto, ma proprio a quel punto avrebbero ricevuto da Brindisi la notizia, in realtà falsa, dell'occupazione da parte tedesca dei porti di Cefalonia, Argostoli a sud e Fiscardo e Capo Vljeti a nord. Non essendo quindi più possibile sbarcare i rifornimenti a Ce-

falonia, Galati avrebbe cambiato destinazione con Corfù. Altra affermazione non riportata da fonti più autorevoli, spesso citata con riferimento a questo episodio, è che i britannici avrebbero minacciato un attacco aereo sulle due torpediniere se non fossero subito tornate indietro, il che appare francamente esagerato. Per altra fonte le torpediniere, inizialmente dirette a Cefalonia, sarebbero state successivamente inviate a Corfù "poiché il Comando alleato del Cairo pretende che gli italiani abbiano il controllo dei porti di attracco, che secondo loro non sarebbe più garantito a Cefalonia").

### **19 settembre 1943**

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

La Divisione "Perugia" (129° e 130° Reggimento Fanteria), comandata dal generale di divisione Ernesto Chiminello, alla proclamazione dell'armistizio era divisa in due blocchi principali, costituiti l'uno dal comando di Divisione con il 129° Reggimento Fanteria ad Argirocastro (Gjirokastra), e l'altro dal 130° Reggimento Fanteria a Tepeleni (Tepelenë).

Il 130° Fanteria, posto sotto il controllo del colonnello Giuseppe Adami (vicecomandante della Divisione) e del colonnello Eugenio Raggianti (comandante del reggimento), si è venuto a trovare isolato e senza ordini e, dopo lunghe traversie, accordi traditi dalle controparti e scontri sia con i tedeschi che con gli albanesi, ha finito col cedere le armi il 14 settembre; i suoi uomini sono stati avviati verso i campi di prigionia di Mavrova e Drashovica, nei pressi di Valona, dove già erano stati rinchiusi gli uomini della Divisione "Parma".

La notte successiva, tuttavia, un imponente attacco dei partigiani albanesi contro questi campi ha permesso a molti uomini del 130° Fanteria e della "Parma" di fuggire; senza cibo, armi o comando, si sono diretti verso Santi Quaranta, dove sperano di trovare imbarco per l'Italia, dormendo all'aperto, macellando muli e cavalli e poi barattando anche capi di vestiario con la popolazione locale per avere un po' di cibo. Il sottotenente Renato Ughi della Guardia di Finanza (egli stesso, appartenente al Battaglione G.d.F. di Valona, è stato catturato dai tedeschi ed è poi fuggito) ha istituito, in collaborazione con i partigiani albanesi, un posto di sosta col quale gli sbandati in arrivo vengono rifocillati, registrati ed inquadrati in gruppi di almeno cento uomini, che vengono poi avviati verso Santi Quaranta. Ad Argirocastro, il generale Chiminello ha negoziato con il comandante di una colonna tedesca di passaggio, ottenendo di rimanere in armi a patto di non muoversi dalla città, ed ha poi respinto un attacco da parte dei partigiani albanesi; giunta poi la notizia che il porto di Santi Quaranta è ancora in mano italiana, i comandanti dei reparti del 129° hanno deciso di raggiungerlo, nella speranza di riuscire a imbarcare le truppe su qualche nave che possa portarle in Italia, ed il 16 settembre anche questo secondo blocco della "Perugia" si è quindi messo in marcia verso Santi Quaranta, nonostante l'iniziale contrarietà di Chiminello. La guarnigione italiana di Santi Quaranta, forte di circa cinquemila uomini, si è trasferita a metà settembre a Corfù, andando a rinforzare il presidio di quell'isola; anche il personale di Marina è andato a Corfù, sebbene successivamente il comandante della Capitaneria di Porto, capitano di porto Gaspare Pugliese, sia stato rimandato a Santi Quaranta per dirigere l'imbarco delle truppe.

### **20 settembre 1943**

Imbarcati a Santi Quaranta 1750 (o 1760) soldati, perlopiù del 130° Reggimento Fanteria, la Probitas fa ritorno a Brindisi

scortata da Sirio e Clio (secondo il volume USMM "La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto", anche le due torpediniere avrebbero imbarcato dei soldati; altra fonte afferma che avrebbero partecipato all'evacuazione di truppe da Corfù).

(Secondo alcuni siti la Sirio avrebbe compiuto un secondo viaggio a Santi Quaranta per evacuazione di truppe il 21-23 settembre insieme alla corvetta Sibilla ed ai mercantili Salvore e Dubac, ma si tratta di un errore; la torpediniera che con la Sibilla scortò quel convoglio era la Francesco Stocco).

### **25 settembre 1943**

La Sirio (capitano di corvetta Antonio Cuzzaniti) viene inviata a rinforzare la scorta di un altro convoglio diretto a Brindisi con truppe evacuate da Santi Quaranta (in tutto 2700 soldati), formato dalla motonave Salvore e dal piroscampo Dubac scortati dalla corvetta Sibilla (tenente di vascello Luigi Vaglini), dopo che l'altra unità di scorta, la torpediniera Francesco Stocco, è stata distaccata per contrastare gli sbarchi tedeschi sulla costa di Corfù. Si tratta dell'ultimo convoglio a lasciare l'Albania con truppe italiane, dopo di esso più nessuna nave verrà inviata a recuperare le migliaia di uomini rimasti bloccati sull'altra sponda del Canale d'Otranto: molti verranno catturati dai tedeschi (che fucileranno il generale Chiminello e quasi cento ufficiali), altri si disperderanno nei monti dell'Albania con alterne fortune. A Santi Quaranta le navi in partenza hanno dovuto lasciare la motonave Probitas, immobilizzata da un'avaria di macchina (verrà affondata il giorno stesso dalla Luftwaffe).

La Sirio raggiunge il convoglio verso le 7.30, assumendo posizione sulla sinistra del Dubac, che procede in testa al piccolo convoglio, seguito dalla Salvore, che è protetta dalla Sibilla sul lato di dritta. Il comandante Cuzzaniti, più alto in grado, assume la direzione della scorta; le navi procedono lentamente, dovendosi adeguare alla scarsa velocità del vecchio e lento Dubac.

La Luftwaffe, però, ha avvistato il convoglio fin dalle sei del mattino, in mezzo al Canale d'Otranto. Dapprima è apparso un ricognitore, che ha segnalato la presenza del convoglio prima di andarsene, dopo di che, verso le 7.45 – quando ormai è in vista la costa pugliese –, sopraggiungono dalla direzione di Corfù dodici bombardieri in picchiata Junkers Ju 87 "Stuka".

Gli Stukas attaccano in più ondate, di tre velivoli ciascuno, scendendo in picchiata e mitragliando per poi sganciare le bombe; le navi italiane si diradano immediatamente, manovrando con rapide accostate per rendere più difficile il compito ai bombardieri, e reagiscono con le loro armi contraeree, colpendo due dei velivoli tedeschi.

Il vecchio e lento Dubac, armato con una sola mitragliera, non riesce a manovrare efficacemente, e viene dapprima mitragliato e poi colpito da due o tre bombe.

Tra i soldati disarmati ed ammassati sui ponti scoperti del piroscampo è una carneficina; le vittime sono almeno un'ottantina, ma forse anche più di duecento. Molti rimangono uccisi o feriti dalle raffiche di mitragliatrice e dalle bombe, altri annegano dopo essersi gettati in mare. Altri duecento e più sono feriti.

L'attacco dura circa venti minuti. Il Dubac imbarca acqua da varie falle e sbanda fortemente sulla sinistra, ma nonostante i gravi danni continua a navigare, forzando le caldaie al massimo della pressione per cercare di raggiungere la costa italiana; la Sirio si avvicina per prestare assistenza, e verso mezzogiorno, quando la nave appare seriamente a rischio di affondare, il comandante Cuzzaniti ordina al piroscampo di portarsi all'incaglio sulla vicina costa pugliese, un miglio a nord del faro di Punta Palascia (Otranto), per mettere in salvo i superstiti. La Sirio, dopo aver ordinato alla Sibilla di proseguire scortando la Salvore (entrambe le navi sono rimaste indenni, grazie alle rapide manovre ed all'efficace reazione delle loro armi contraeree: giungeranno a Brindisi alle 15.45), accompagna il piroscampo

fino all'incaglio – che avviene a mezzogiorno – e prende a bordo i feriti, a partire dai più gravi, che porta poi a Brindisi, dove giunge alle 17.10. Il resto dei militari e dell'equipaggio del Dubac vengono trasferiti a terra con l'ausilio di sei motopescherecci giunti da Otranto. Luigi Camuso, cannoniere imbarcato sulla corvetta Fenice che si trovava quel giorno in porto a Brindisi, avrebbe così ricordato l'arrivo della Sirio carica di feriti e moribondi del Dubac: *"La torpediniera Sirio attracca in tarda mattinata al pontile di legno a poca distanza dalla nostra nave, a ridosso del castello Svevo e all'altezza della finestra dove spesso si affacciava il Re. C'è un accorrere di infermieri, barelle, tra urla di dolore e di rabbia. La torpediniera ha la tolda coperta di sangue e mentre gli infermieri sbarcano i feriti, vi sono marinai che con ramazze e grandi spatole cercano di lavarla via,...il mare tutto intorno si colora di rosso...ad un tratto la tromba suona il silenzio e la bandiera viene abbassata a mezz'asta: un alpino, con il cappello e la penna calato in testa, le mani e le gambe mozzate da una bomba degli Stukas, spira mentre sta per scendere dalla nave. Alziamo tutti gli occhi verso la finestra del Castello: un re turbato, con il viso stravolto, distoglie lo sguardo da quello strazio e rientra all'interno, forse piangendo. Per noi della Fenice rientrati da poco a Brindisi da un'altra sfortunata*

*operazione, nel canale di Santa Maura, con ancora negli occhi l'immagine di corpi di italiani galleggianti inerti tra resti di scafi affondati dai tedeschi e spiagge piene di soldati che ci imploravano di raccoglierci, questa scena ci lasciò attoniti, senza forze, consapevoli di vivere uno strazio che coinvolgeva l'Italia intera e che non avremmo mai voluto che si potesse ripetere".* Antonio Angelo Caria, anch'egli cannoniere ma sulla Sibilla, avrebbe analogamente ricordato: *"L'attacco è stato repentino, a volo radente sul livello del mare, per cui non abbiamo avuto il tempo di brandeggiare le mitragliere perché le cabrate e le successive "picchiate" ci hanno costretto a salvarci con estreme virate. Il Sirio, noi Sibilla e il Salvore, manovrabilissimi, abbiamo evitato tutte le bombe che ci sono state lanciate. Il Dubac, purtroppo, è stato centrato da 2-3 bombe causando una carneficina fra i soldati stipati all'inverosimile. Per questo, il Dubac ha cominciato a sbandare sul lato sinistro per il cui sbandamento si è cercato di controbilanciarlo facendo affluire tutti i soldati incolumi, all'interno (lato agibile) e all'esterno, del lato destro. Al Comandante del Dubac è stato ordinato di andare avanti con le macchine a tutta forza, fino a raggiungere la costa salentina ove potersi arenare o incagliare, per evitare l'affondamento, cosa che è avvenuta. Alla Torpediniera Sirio è toccato*

*l'ingrato compito di accostarsi al Dubac per prendere i feriti più gravi per portarli immediatamente a Brindisi (quando vi è arrivato, aveva tutta la tolda intrisa di sangue, ma anche il Dubac aveva il lato sinistro sporco di sangue)".*

#### **Fine 1943-1945**

Durante la cobelligeranza, la Sirio scorta convogli Alleati in Mediterraneo.

#### **2 novembre 1943**

Partecipa ad un'esercitazione al largo di Taranto, insieme alla moderna torpediniera di scorta Indomito, al sommergibile Axum ed al rimorchiatore Ercole.

#### **Dicembre 1943**

Il capitano di corvetta Cuzzaniti lascia il comando della Sirio.

#### **27-29 gennaio 1944**

Si trasferisce da Augusta a Taranto insieme al cacciatorpediniere Grecale, alla torpediniera Cassiopea, alle corvette Urania e Sibilla ed al sommergibile Jalea.

#### **18-19 febbraio 1944**

La Sirio, le torpediniere Ariete ed Animoso e la corvetta Urania scortano da Taranto ad Augusta e poi di nuovo a Taranto un convoglio di 30 mercantili Alleati.

#### **16-17 agosto 1944**

Si trasferisce da Augusta a Napoli insieme ad un convoglio Alleato, alle corvette Driade, Folaga e Gabbiano ed al sommergibile Otaria.



Sopra a sinistra, la Sirio segue il Dubac danneggiato che dirige verso la costa salentina per portarsi all'incaglio, verso mezzogiorno del 25 settembre 1943; opra a destra, si accosta al Dubac per trasbordare i feriti. Le foto sono state scattate dalla Sibilla (Coll. Antonio Angelo Caria)





La Sirio nell'immediato dopoguerra: porta ancora la livrea della cobelligeranza, con scafo scuro e sovrastrutture grigio chiaro (g.c. Giorgio Parodi, via [www.naviearmatori.net](http://www.naviearmatori.net))

#### **25 novembre 1944**

Partecipa ad un'esercitazione al largo di Taranto, insieme alle torpediniere Ariete ed Animoso, al sommergibile Ruggiero Settimo ed alle corvette Folaga, Danaide e Driade.

#### **10-11 aprile 1944**

Nella notte tra il 10 e l'11 aprile, la Sirio posa un campo minato (28 ordigni tipo Bollo) ad ovest di Capraia. La posa ha inizio alle 21.37 del 10 aprile, in posizione 42°59'04" N e 09°47'25" E, e termina in posizione 43°00'30" N e 09°45'18" E. Le forniscono protezione durante la posa una motosilurante statunitense ed una motocannoniera britannica.

Su questo campo minato andrà perduta, due settimane più tardi, la torpediniera tedesca TA 23, già italiana Impavido catturata dai tedeschi all'Elba in seguito all'armistizio. Gravemente danneggiata dallo scoppio di una mina all'1.45 del 25 aprile, in posizione 43°02' N e 09°45' E, la TA 23 dovrà essere finita alle 6.45 dalla torpediniera TA 29 (ex italiana Eridano) dopo infruttuosi tentativi di rimorchio protrattisi per alcune ore, e frustrati anche da attacchi aerei e di motosiluranti.

#### **15-23 gennaio 1945**

La Sirio viene inviata incontro alle navi italiane che rientrano dall'internamento in Spagna, per accompagnarle a Taranto: l'incrociatore leggero Attilio Regolo, i cacciatorpediniere Mitragliere, Fuciliere e Carabiniere e la torpediniera Orsa. Incontrato il gruppo al largo di Algeri, la Sirio lo accompagna fino a Taranto, dove giunge il mattino del 23 gennaio.

#### **11 febbraio 1945**

Il sergente cannoniere Giovanni Pittalis della Sirio, 24 anni, da Arzachena, muore in territorio metropolitano.

#### **1945-1946**

Nell'immediato dopoguerra la Sirio è usata per trasporto di personale e materiali tra l'Italia continentale e le isole maggiori.

#### **1947**

La Sirio è tra le navi lasciate alla Marina Militare italiana, non più regia, dal trattato di pace firmato a Parigi il 10 febbraio. Assegnata alla III Squadriglia Torpediniere, alle dipendenze della III Divisione Navale (successivamente della I Divisione Navale).

#### **1950**

È comandante della Sirio e della V Squadriglia Torpediniere il ca-

pitano di fregata Luigi Longanesi Cattani.

#### **1951**

Riclassificata corvetta veloce. Impiegata in attività addestrativa. (Per altra fonte sarebbe stata riclassificata torpediniera di scorta nel 1952/1953, e corvetta il 10 aprile 1957).

#### **1951-1952**

Sottoposta a lavori di rimodernamento a Taranto; vengono rimossi i quattro tubi lanciasiluri da 450 mm e due dei tre pezzi da 100/47 mm, mentre vengono installati quattro cannoni contraerei singoli Bofors da 40/56 mm, un lanciatore antisommergibili a 24 canne da 178 mm "Porcospino" (Hedgehog Mk 10), due lanciebombe e due scaricabombe per bombe di profondità, oltre a radar e sonar. (Per altra fonte sarebbe stato installato soltanto il "Porcospino", oltre a radar e sonar).

#### **1953**

In seguito all'entrata dell'Italia nella NATO, riceve il nuovo distintivo ottico F 554. (Altra fonte data invece l'assegnazione di tale distintivo al 10 aprile 1957). Partecipa ad esercitazioni NATO.



La Sirio dopo il cambio di sigla identificativa (g.c. Giorgio Parodi, via [www.naviearmatori.net](http://www.naviearmatori.net))

**1° maggio 1955**

Trasferita alla I Squadriglia Torpediniere.

**1958**

Nuove modifiche all'armamento: viene sbarcato l'ultimo pezzo da 100/47 mm, mentre l'armamen-

to contraereo è potenziato con due mitragliere Mk 3 da 40/60 mm.

**31 ottobre 1959**

Radiata dai quadri del naviglio militare (provvedimento formalizzato con decreto del presidente

della Repubblica numero 74418 del 18 gennaio 1960).

**1960**

Avviata alla demolizione.



Un'altra immagine della nave a Taranto negli anni Cinquanta (g.c. Marcello Risolo, via [www.naviearmatori.net](http://www.naviearmatori.net))

# 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.smeletronica.com](http://www.smeletronica.com)**



**EMERGENZA**

**IN MARE**

e sulle spiagge

Numero Blu

**1530**

**GUARDIA COSTIERA**



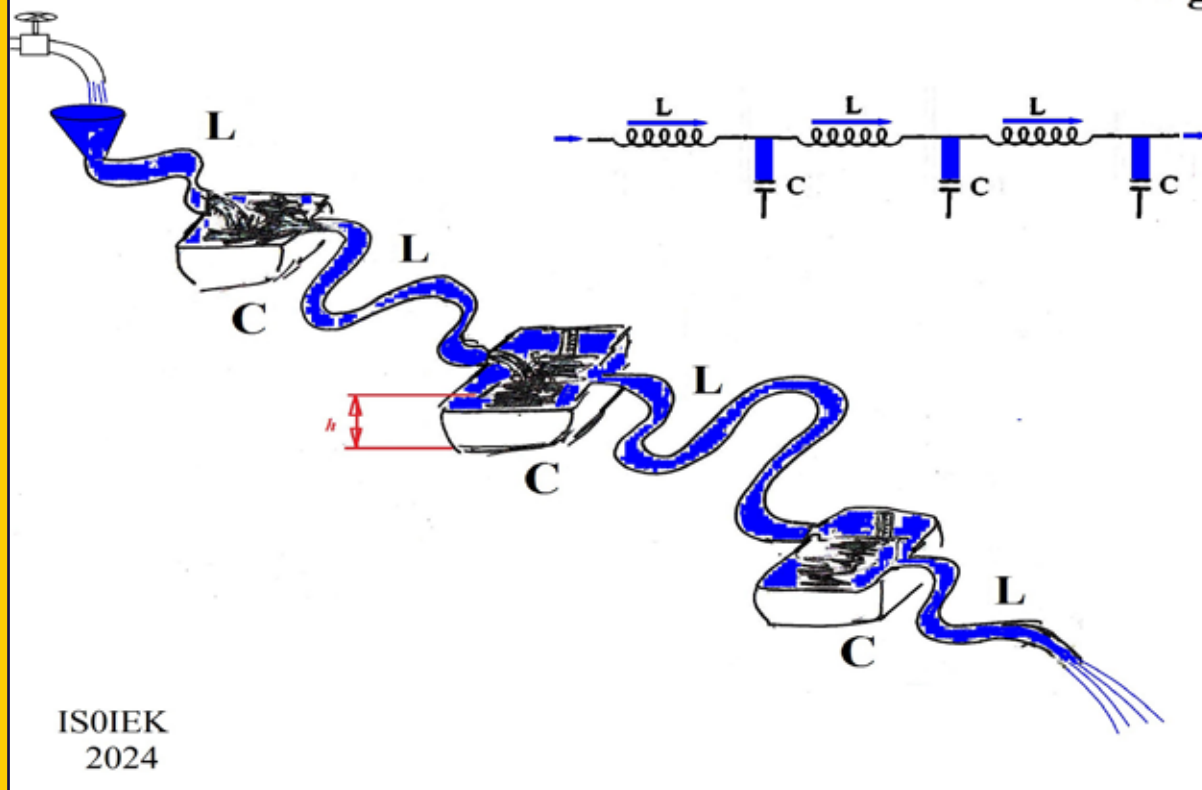
“Per le tue emergenze in mare,  
non perdere tempo! chiama il 1530!  
la Guardia Costiera è con te”.



## 3.1 Trasmissione dell'energia RF su conduttore

Abbiamo sinora esaminato come l'energia, sotto forma di onde elettromagnetiche, venga irradiata appunto attraverso il fenomeno della radiazione e.m., e nel tomo secondo, come questa possa essere con metodi scientifici e dunque razionali e ripetibili, misurata e quantificata sì da determinarne con certezza le caratteristiche funzionali. Siamo infine giunti alla terza ed ultima parte del nostro lavoro, quella riguardante la trasmissione di detta energia non ancora nello spazio liberò bensì costretta per così dire entro un mezzo materiale, consistente in un manufatto -la linea di trasmissione, appunto- al fine di essere trasportata dall'apparecchiatura ove essa trae origine, venendovi mutata dalla mera sorgente di alimentazione elettrica (in c.a. o c.c.) verso la forma pur sempre elettrica di tensioni e correnti a radiofrequenza, ossia il trasmettitore, a quella che provvederà appunto ad irradiarla sotto forma di onda, vale a dire l'antenna. Elemento terzo la linea, presente seppure per ragioni essenzialmente pratiche nella stragrande maggioranza dei casi, non fosse altro come tratto di raccordo elettrico (reciproco adattamento di impedenze) tra i due predetti elementi e magari anche meccanico, con la limitata seppur importante eccezione dell'accoppiamento diretto tra il trasmettitore e l'antenna; caso appunto eccezionale, ove la linea è inesistente oppure ridotta come estensione (lunghezza) a termini insignificanti. Per queste ed altre ragioni essa ricopre un ruolo di tutto rilievo nel buon funzionamento di qualsivoglia stazione radioelettrica, meritevole pertanto di un esame accurato e dettagliato. Come primo approccio qualitativo ed intuitivo, inizieremo riproponendo il modello (Fig. 3.1.1) a suo tempo proposto (Cap. 1.3) quale analogia idraulica (cosa peraltro abbastanza comune in elettrologia) consistente appunto nel procedere di un impulso lungo un conduttore reale, dotato pertanto di caratteristiche fisiche proprie, quali l'induttanza  $L$  che avevamo assimilato al condotto (tubo) tortuoso, e la capacità  $C$  al recipiente (cogliendo nel senso letterale del termine, oltre al precursore e prototipo di ogni condensatore, la bottiglia di Leyda), oltre naturalmente la resistenza  $R$  immancabile in qualsiasi sistema reale. Infatti il percorso serpeggiante  $L$  lungo e lento imposto al liquido, del tutto analogo a quello di una manichetta da giardino (in cui, aperto il rubinetto, l'acqua arriva all'altra estremità con immancabile ritardo) intervallato da una serie di vaschette o catini  $C$  rappresentanti la capacità, che via via debbono riempirsi (la pressione del liquido, data appunto dal suo livello  $h$ , rappresenta l'analogia con la tensione elettrica) prima che il liquido possa proseguire alla tratta successiva, non fanno che ritardarne l'arrivo a destinazione. Maggiore la lunghezza ( $L$ ) nonché il numero e la tortuosità dei serpeggiamenti, così come il volume ossia la capacità dei catini ( $C$ ) costituenti entrambi un percorso a ostacoli, tanto maggiore il ritardo con cui il fronte del liquido giungerà al termine della catena; che si comporta dunque appunto come una linea di ritardo, presentando in altre parole una caratteristica passa basso, ossia da integratore. Un'analisi più approfondita partirà quindi dal tronco elementare di linea, sviluppandosi via via in forma analitica attraverso alcuni passaggi che pur ricorrendo di necessità a formalismi matematici, rimangono concettualmente di una semplicità disarmante; un punto di partenza che ho ritenuto necessario, un po' come le fondamenta di uno stabile.

Fig. 3.1.1



ISOIEK  
2024

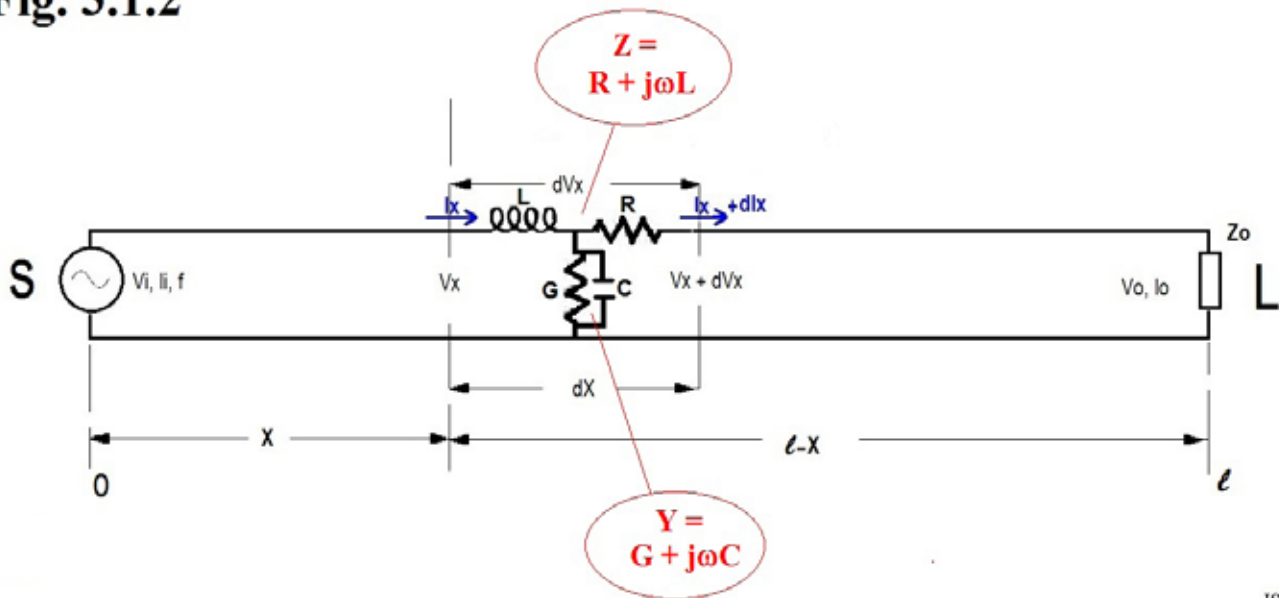
Quanti però conoscessero già l'argomento, o comunque considerassero tedioso tale procedimento, potranno con tutta tranquillità saltare ai capitoli successivi, ove esamineremo in dettaglio gli aspetti applicativi. In questa prima trattazione è inessenziale, da un punto di vista di massima generalità, distinguere tra i vari tipi in cui concretamente si realizza la linea (coassiale o altro) come meglio si vedrà nei capitoli successivi, e ne faremo per ora astrazione.

### Costanti primarie della linea

Anche con degli strumenti assai semplici, oggi addirittura disponibili su multimetri di fascia medio bassa (tranne forse la conduttanza trasversale  $G$  che nelle linee ben fatte con adeguato isolamento e ben mantenute, dovrebbe scendere a valori molto bassi e pertanto difficilmente rilevabili da strumenti ordinari) siamo in grado di misurare quelle che sono dette costanti primarie della linea, in quanto immediatamente ricavabili dalle caratteristiche fisiche e costruttive di essa. Queste vanno riferite all'unità di lunghezza, il metro nel Sistema Internazionale delle unità di misura (S.I.) (1) e pertanto avremo resistenza  $R$  in Ohm su metro [ $\Omega/m$ ] ossia tanti Ohm per ciascun metro di lunghezza della linea, ed analogamente induttanza  $L$  in Henry su metro [ $H/m$ ], capacità  $C$  in Farad su metro [ $F/m$ ], conduttanza trasversale  $G$  in Siemens su metro [ $S/m$ ] (2). Nella Fig. 3.1.2 che rappresenta una linea reale costituita da due conduttori, mettiamo appunto in evidenza tali grandezze, assieme ad altri elementi occorrenti per il calcolo. Supponiamo omogenea la costruzione della linea, ciò significa che saranno costanti i valori di tutte le costanti primarie per l'intera lunghezza della stessa. Sia ora indicata con  $dx$  la lunghezza di un suo tratto elementare piccolo a piacere, tale che sia lecito ivi supporre le suddette costanti concentrate secondo lo schema esposto in figura. Sia inoltre  $V_i$  il valore efficace ossia l'ampiezza della tensione originata dal generatore  $S$  (da *Source*, sorgente) collegato all'inizio della linea stessa, che fissiamo anche come origine delle ascisse  $x$  lungo la linea quindi ponendo  $x_S = 0$ , mentre sarà  $L$  (*Load*, carico) la sua terminazione all'altro capo della linea. Tensione che supponiamo per semplicità alternata sinusoidale avente frequenza  $f$  in Hz (dimensionalmente [ $t^{-1}$ ]) o meglio pulsazione  $\omega = 2\pi f$  in rad/s (dimensionalmente sempre [ $t^{-1}$ ] essendo  $2\pi$  un numero puro); mentre sia  $V_x$  il suo valore nel generico punto di ascissa  $x$  cioè all'inizio della tratta elementare considerata avente appunto lunghezza infinitesima  $dx$ , e  $V_{x+dx}$  alla fine della stessa (nel punto di ascissa  $x+dx$ ) ed analogamente  $I_x$  ed  $I_{x+dx}$  i valori efficaci delle correnti nei rispettivi punti; le grandezze  $V$  ed  $I$  esaminate, come pure le  $Y$  e  $Z$  che incontreremo appresso, hanno natura vettoriale, e sono anzi fasori essendo la presente analisi sostanzialmente unifrequenziale (3). È pertanto intuitivo essendosi nel percorrere il suddetto tronco elementare attenuato il segnale sia pure in misura infinitesimale, che sarà (in modulo)  $V_{x+dx} < V_x$  ossia  $(V_{x+dx} - V_x) < 0$ ; in altri termini avrà segno negativo la  $dV_x/dx$  trattandosi appunto di una caduta di tensione. La misura di detta caduta sarà data (4) dall'impedenza  $Z$  o *surge impedance* (detto cioè di un impedimento al riversarsi della corrente)



**Fig. 3.1.2**



ISOIEK  
2024

della tratta (sempre riferita all'unità di lunghezza ossia [ $\Omega/m$ ]) per la corrente  $I_x$  che la percorre (5) da cui l'equazione differenziale:

$$(1) \quad -dV_x/dx = Z I_x = (R + j\omega L) I_x \quad (6)$$

ed analogamente la corrente al termine della tratta sarà diminuita di un ammontare dato dalla dispersione che avviene attraverso l'ammettenza trasversa  $Y$  o *shunt admittance* (detto cioè di un qualcosa che drena corrente scavalcando trasversalmente la linea) quindi dal prodotto di tale ammettenza per la tensione applicata  $V_x$ , cioè (7) :

$$(2) \quad -dI_x/dx = Y V_x = (G + j\omega C) V_x$$

derivando ambo i membri della equazione (1) rispetto all'ascissa  $x$  (variabile spaziale) otteniamo  $-d^2V_x/dx^2 = (R + j\omega L) dI_x/dx$ ; ma l'ultimo fattore vale a dire  $dI_x/dx$  è identico al primo membro della equazione (2) cambiato di segno; pertanto lo sostituiamo  $-d^2V_x/dx^2 = -(R + j\omega L)(G + j\omega C)V_x$  e cambiando stavolta ambo i membri di segno, o che è lo stesso moltiplicando membro a membro per  $-1$ , abbiamo:

$$(1a) \quad d^2V_x/dx^2 = (R + j\omega L)(G + j\omega C) V_x$$

come si può notare, in questa compare la sola  $V_x$ ; analogamente opereremo sulla equazione (2) ossia  $-d^2I_x/dx^2 = (G + j\omega C) dV_x/dx = -(R + j\omega L)(G + j\omega C) I_x$  per cui

$$(2a) \quad d^2I_x/dx^2 = (R + j\omega L)(G + j\omega C) I_x$$

e posto

$$(5) \quad \gamma = \sqrt{ZY} = \sqrt{(R + j\omega L)(G + j\omega C)} = \alpha + j\beta$$

bastandoci per ora sapere che  $\gamma$  (altrove indicato con  $k$ ) è indipendente da  $x$  e quindi invariante su tutta la linea, ed è un numero complesso detto costante di propagazione, mentre la sua parte reale  $\alpha$  è detta costante di attenuazione e quella immaginaria  $\beta$  è detta costante di fase; sui significati di questi parametri ritorneremo nel seguito (8)

$$d^2V_x/dx^2 = \gamma^2 V_x$$

$$d^2I_x/dx^2 = \gamma^2 I_x$$

L'integrale generale di queste equazioni assume la forma esponenziale  $e^{\pm\gamma x}$ , infatti a riprova  $d/dx e^{\gamma x} = \gamma e^{\gamma x}$  e  $d/dx \gamma e^{\gamma x} = \gamma^2 e^{\gamma x} = d^2/dx^2 e^{\gamma x}$  perciò è  $e^{\gamma x}$  la soluzione cercata che soddisfa l'equazione.

Però questa è soddisfatta anche dall'esponente negativo  $e^{-\gamma x}$  infatti  $d/dx e^{-\gamma x} = -\gamma e^{-\gamma x}$  e  $d/dx -\gamma e^{-\gamma x} = (-\gamma)(-\gamma e^{-\gamma x}) = \gamma^2 e^{-\gamma x} = d^2/dx^2 e^{-\gamma x}$ , nulla dunque ci dice quale delle due preferire essendo vere entrambe, così come lo sono le loro combinazioni lineari, e solo queste; difatti per un mezzo lineare (in quanto costituito da una rete di soli elementi lineari del tipo RLC) vale il principio di sovrapposizione degli effetti cioè:

$$(3) \quad V_x = Ae^{-\gamma x} + Be^{+\gamma x} \quad (9)$$

ove A e B sono costanti arbitrarie, la cui determinazione è demandata al solito alle condizioni al contorno: nel nostro caso alle terminazioni, iniziale e finale, della linea di trasmissione; considerata in generale, a prescindere dal suo impiego, cioè operata con qualsivoglia potenza, frequenza, e composizione spettrale, dal più debole segnale telegrafico o banda telefonica, come pure ad RF, alle più possenti condutture elettriche per usi industriali e domestici. Attribuendo un significato fisico alla relazione così trovata, uno dei termini della (3), quello con l'esponente di segno negativo, ci parla di un'onda che avendo la sua massima intensità nell'origine (fissata nella sorgente S) ossia per x uguale a zero, si va attenuando via via al procedere nel verso delle x crescenti, e chiameremo perciò onda progressiva o diretta; mentre l'altro termine racconta di un'altra onda che va invece attenuandosi col procedere nel verso opposto ossia percorre la linea in senso inverso, originando dal carico L e dirigendosi verso S e chiameremo perciò onda regressiva o riflessa, intendendo con ciò (in misura maggiore o minore ed idealmente anche nulla, come meglio vedremo nel seguito) riflessa appunto dalla terminazione finale L verso la sorgente S. Aggiungiamo qui incidentalmente che l'interferenza tra le onde diretta e riflessa sta all'origine del fenomeno delle onde stazionarie, che tanto tormenta i radioamatori e non solo, il più delle volte giustamente. Il fatto poi che l'equazione ammetta tanto l'una quanto l'altra delle due soluzioni non fa che riconfermarci quanto il semplice buonsenso già ci suggerisce, e cioè che il tronco di linea essendo di per sé un semplice oggetto inerte, è indifferente il verso nel quale la si percorra; né più né meno di quanto una qualsiasi assicella di legno lo sia al riguardo dell'estremità per cui la si vada ad afferrare. Si tratta ora di attribuire alle condizioni al contorno dei valori e dei significati che rendano l'equazione coerente con quanto ci viene mostrato dall'esperienza e dal ragionamento; in altre parole individuato l'integrale generale, occorrerà particolareggiarlo scegliendo tra le molteplici possibilità quella più atta a meglio descrivere ossia con maggiore esattezza e dettaglio il fenomeno oggetto di studio (10). Perciò procediamo senza soffermarci troppo né tanto meno lasciarci spaventare dalle apparenti incongruenze o arbitrarietà dei ragionamenti seguiti. Ci viene correttamente da pensare che la tensione  $V_x(x)$  nel generico punto di ascissa x sia data dalla somma dei contributi di un'onda diretta espressa appunto da  $Ae^{-\gamma x}$  ed una riflessa  $Be^{+\gamma x}$  come ci mostra la (3). Un punto notevole, anzi fondamentale, nel fissare le condizioni al contorno è l'origine, ossia il punto di ascissa  $x = 0$  coincidente con la sorgente S ove abbiamo  $V_x(0) = V_i$  tensione ai capi del generatore; è ivi  $V_x(x) = Ae^{-\gamma x} + Be^{+\gamma x} = V_x(0) = Ae^0 + Be^0 = A + B = V_i$  (11). Non ci siamo però sinora occupati troppo della corrente  $I_x$ , lo faremo ora introducendo la grandezza:

$$(6) \quad Z_0 = \sqrt{(Z/Y)} = \sqrt{(R + j\omega L)/(G + j\omega C)}$$

detta impedenza caratteristica della linea, sempre indipendente da x e quindi costante su tutta la linea, rappresentata anch'essa (almeno nel caso più generale) da un numero complesso (12) e considerando il rapporto tra tensioni e correnti, consistente appunto nell'impedenza, sarà

$$(4) \quad I_x = V_x / Z_0 = (Ae^{-\gamma x} - Be^{+\gamma x}) / Z_0 \quad (13)$$

con l'avvertenza che il segno meno è motivato dal fatto che la tensione  $Be^{+\gamma x}$  relativa alla componente riflessa dà origine ad una corrente che procede in verso opposto a quella originata dall'onda diretta. La corrente nell'origine è dunque analogamente  $I_x(0) = (Ae^0 - Be^0) / Z_0 = (A - B) / Z_0 = I_i$ ;

pertanto:

$$A+B = V_i$$

$$A-B = I_i Z_0$$

sommando membro a membro avremo  $2A = V_i + I_i Z_0$  da cui

$$A = V_i/2 + I_i Z_0/2 \quad \text{e sostituendo}$$

$$B = V_i - A = V_i/2 - I_i Z_0/2$$

$$V_x = Ae^{-\gamma x} + Be^{+\gamma x} = (V_i e^{-\gamma x}/2 + I_i Z_0 e^{-\gamma x}/2) + (V_i e^{+\gamma x}/2 - I_i Z_0 e^{+\gamma x}/2) = \\ = V_i(e^{-\gamma x} + e^{+\gamma x})/2 - I_i Z_0(e^{+\gamma x} - e^{-\gamma x})/2$$

e ricordando che  $(e^{+\gamma x} - e^{-\gamma x})/2 = \sinh \gamma x$ , ed  $(e^{+\gamma x} + e^{-\gamma x})/2 = \cosh \gamma x$

$$(9) \quad V_x = V_i \cosh \gamma x - Z_0 I_i \sinh \gamma x \quad \text{ed analogamente}$$

$$(10) \quad I_x = I_i \cosh \gamma x - V_i / Z_0 \sinh \gamma x$$

Essendo  $\sinh 0 = 0$  e  $\cosh 0 = 1$  per  $x = 0$  ossia nell'origine, seguono (qualunque sia  $\gamma$ ) le identità  $V_x(0) = V_i$ , ed  $I_x(0) = I_i$ , a riprova. Tale forma della relazione era sovente preferita nel calcolo numerico in quanto, determinate una volta per tutte le costanti secondarie  $\gamma$  e  $Z_0$  che vi compaiono, le funzioni iperboliche sono agevolmente ricavabili dalle tavole. Abbiamo con questo completato la descrizione formale del comportamento della linea nel caso più generale.

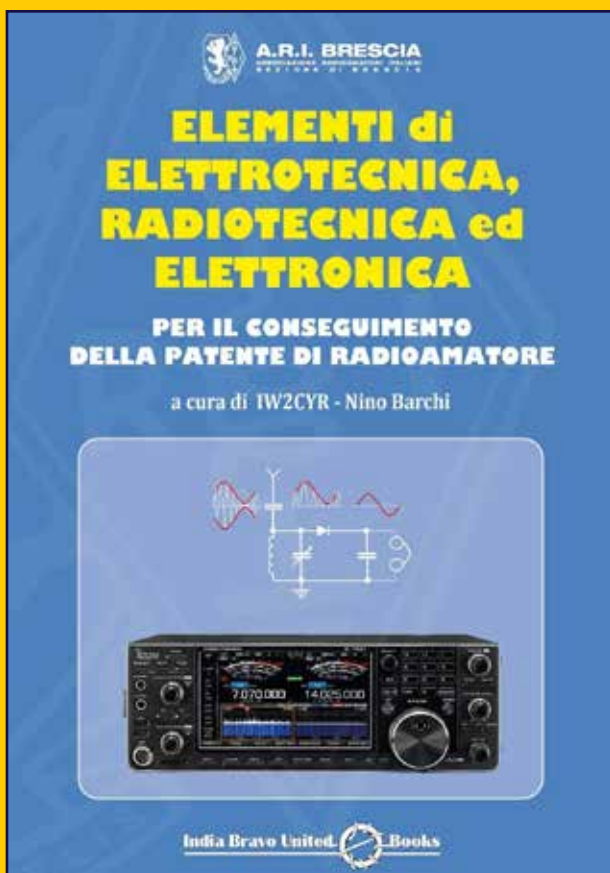
Note:

- 1) per quanto nell'ambito delle costruzioni telegrafiche e telefoniche sia più ricorrente (e comodo) il riferimento al suo multiplo, il chilometro (km) per cui si parlerà di Ohm/km, ecc.;
- 2) in G conghiederemo anche la quota di energia dissipata nelle inevitabili perdite nel dielettrico, sempre per unità di lunghezza, altresì variabili al pari soprattutto di R in funzione sia della frequenza che della temperatura di esercizio;
- 3) in particolare, nel campo dei segnali radioelettrici anche a prescindere dal tipo di modulazione la larghezza della banda impiegata (ovviamente se ragionevolmente esente da armoniche ed altre componenti spurie) rappresenta sempre una piccola frazione (non eccedente il 10% ed anzi in genere inferiore di vari ordini) della frequenza nominale assegnata. Per quanto riguarda il regime impulsivo ed in particolare il transitorio, l'analisi sarà sostanzialmente analoga avendosi però a trattare con una pluralità (ad estremo superiore aperto) di frequenze componenti appunto il fronte dell'impulso. Occorrerà pertanto considerare alcuni aspetti particolari (per il cui approfondimento si rimanda alla bibliografia) concernenti il ritardo di fase, che agendo in ragione percentuale dell'estensione della gamma di frequenze interessata, producono un effetto di dispersione assai sensibile nel campo delle frequenze acustiche (telefonia) e relative armoniche, come pure nelle trasmissioni telegrafiche su conduttore se questo è particolarmente lungo (ad es. limite il cavo sottomarino) per i quali la tecnica ha via via suggerito ed adottato svariati rimedi, dai più elementari (a partire storicamente dalla cosiddetta pupinizzazione) a quelli più sofisticati. Ciò come detto non incide però in misura rilevante nel caso dei segnali RF a banda stretta, o quanto meno non eccessivamente larga (tra i quali ad esempio il classico segnale televisivo analogico in banda base, tipicamente dell'ampiezza di 5 MHz). Questo è evidente se consideriamo che ad esempio nel campo dell'alta fedeltà (HiFi) si impiega un range di frequenze ampio almeno tre decadi ( $20 \div 200$ ,  $200 \div 2.000$ ,  $2.000 \div 20.000 = 20 \cdot 10^3$  Hz) il cui equivalente ad RF sarebbe ad es. da 1 a 1.000 MHz = 1 GHz =  $1 \cdot 10^3$  MHz, cosa oggi ordinaria (ed anche di più) ma certamente non ai primordi della trasmissione su cavo;
- 4) a meno di infinitesimi di ordine superiore, che trascuriamo avendo schematizzato le costanti come concentrate, stante la brevità del tronco elementare di linea avente lunghezza  $dx$ , pertanto in questo termine ignoriamo la simultanea azione dell'ammittenza trasversa agente lungo il tratto  $dx$  e tendente a ridurre  $V_x + dx$ ;
- 5) supposta essa corrente in prima approssimazione costante nel tratto infinitesimo  $dx$  (come da nota precedente), ma sottoposta anch'essa sempre alla simultanea azione dell'ammittenza trasversa che fa decrescere  $I_{x+dx}$  sottraendo una corrente (di shunt) che va scavalcando trasversalmente la linea;
- 6) in elettrotecnica il simbolo  $j$  rappresenta l'unità immaginaria (diversamente indicata in genere con  $i$ ), il cui valore è  $j = \sqrt{-1}$  ossia  $j^2 = -1$ , più propriamente  $j = (0,1)$  ossia il numero complesso avente modulo 1 ed argomento  $\pi/2 + 2k\pi$ ; mediante essa, il campo di numeri reali viene appunto esteso a quello dei numeri complessi costituendo così il piano complesso o piano di Argand-Gauss, che sta alla base del metodo simbolico;
- 7) considerando la relazione tra tensioni e correnti ossia l'impedenza, e nella fattispecie l'inverso di questa, dato appunto dall'ammittenza  $Y$ ;
- 8) la denominazione di costante secondo alcuni appare impropria, essendone assicurata la costanza solamente rispetto al tempo, allo spazio (lunghezza della linea) ed alle grandezze elettriche tensione e corrente, ma non altrettanto rispetto alla frequenza; aggiungendovi anche, cosa tecnicamente importante, la temperatura in particolare, e specie per le linee aperte (non coassiali) le altre condizioni ambientali;
- 9) rammentando che la derivata della somma è uguale alla somma delle derivate, e derivando membro a membro la (3) abbiamo  $d^2/dx^2 V_x = d^2/dx^2 (Ae^{-\gamma x} + Be^{+\gamma x}) = A\gamma^2 e^{-\gamma x} + B\gamma^2 e^{+\gamma x} = \gamma^2 (Ae^{-\gamma x} + Be^{+\gamma x}) = \gamma^2 V_x$  che soddisfa l'equazione precedente;
- 10) osserviamo a tal proposito come nel corso dello sviluppo della scienza spesso sia accaduto che risultanze analitiche magari trascurate ma tuttavia deducibili essendovi (quanto meno in nuce) già presenti abbiano condotto, a seguito di ulteriori e più accurati studi e ricerche, alla scoperta di fenomeni prima sconosciuti o alla corretta spiegazione di altri prima inspiegabili; a questo serve appunto la verifica attraverso conferme sperimentali di quanto ipotizzato dalle teorie;
- 11) ricordando che  $e^0$ , come qualsiasi numero elevato zero, è uguale a 1;
- 12) una dimostrazione di quanto precede l'abbiamo in [en.wikipedia.org/wiki/Characteristic\\_impedance](http://en.wikipedia.org/wiki/Characteristic_impedance);
- 13) sempre rammentando che la derivata della somma è uguale alla somma delle derivate, e derivando membro a membro la (4) abbiamo  $d^2/dx^2 I_x = d^2/dx^2 (Ae^{-\gamma x} - Be^{+\gamma x}) / Z_0 = A\gamma^2 e^{-\gamma x} / Z_0 - B\gamma^2 e^{+\gamma x} / Z_0 = \gamma^2 (Ae^{-\gamma x} - Be^{+\gamma x}) / Z_0 = \gamma^2 I_x$  che soddisfa l'equazione;

Biblio/Sitografia:

- Enciclopedia dell'Ingegneria Vol. 5, Cap. 29.3, ISEDI 1971;  
F.E. Terman, Radio Engineering, Ch. 4, McGraw Hill - New York / London 1947;  
E. Montù (IIRG): Radiotecnica Vol. 1 Nozioni fondamentali, Hoepli - Milano 1935;  
N. Neri (I4NE): Antenne, linee e propagazione Vol. 1, Appendice, ed. C&C Faenza;  
Un'esauriente trattazione analitica degli argomenti qui sviluppati si ha inoltre in:  
[en.wikipedia.org/wiki/Telegrapher's\\_equation](http://en.wikipedia.org/wiki/Telegrapher's_equation)  
[en.wikipedia.org/wiki/Heaviside\\_condition](http://en.wikipedia.org/wiki/Heaviside_condition)  
[en.wikipedia.org/wiki/Characteristic\\_impedance](http://en.wikipedia.org/wiki/Characteristic_impedance)  
[it.wikipedia.org/wiki/Linea\\_di\\_trasmissione](http://it.wikipedia.org/wiki/Linea_di_trasmissione)  
[it.wikipedia.org/wiki/Rapporto\\_di\\_onda\\_stazionaria](http://it.wikipedia.org/wiki/Rapporto_di_onda_stazionaria)





# 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)





# AWARD



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.ASSORADIOMARINA.IT](http://WWW.ASSORADIOMARINA.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 marinairesca e dell'innovazione dei suoi sistemi orientati alla tutela ambientale, Nave Vespucci porterà per il mondo i valori della storia e della cultura nazionale nonché l'eccellenza produttiva italiana, a sostegno dell'importanza del tema della marittimità per lo sviluppo globale.

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

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

### - PERIODO DI VALIDITA'

Dal 1 luglio 2023 al 11 febbraio 2025

### - BANDE

Sono consentite le seguenti bande:

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

### - MODALITA'

SSB/CW/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

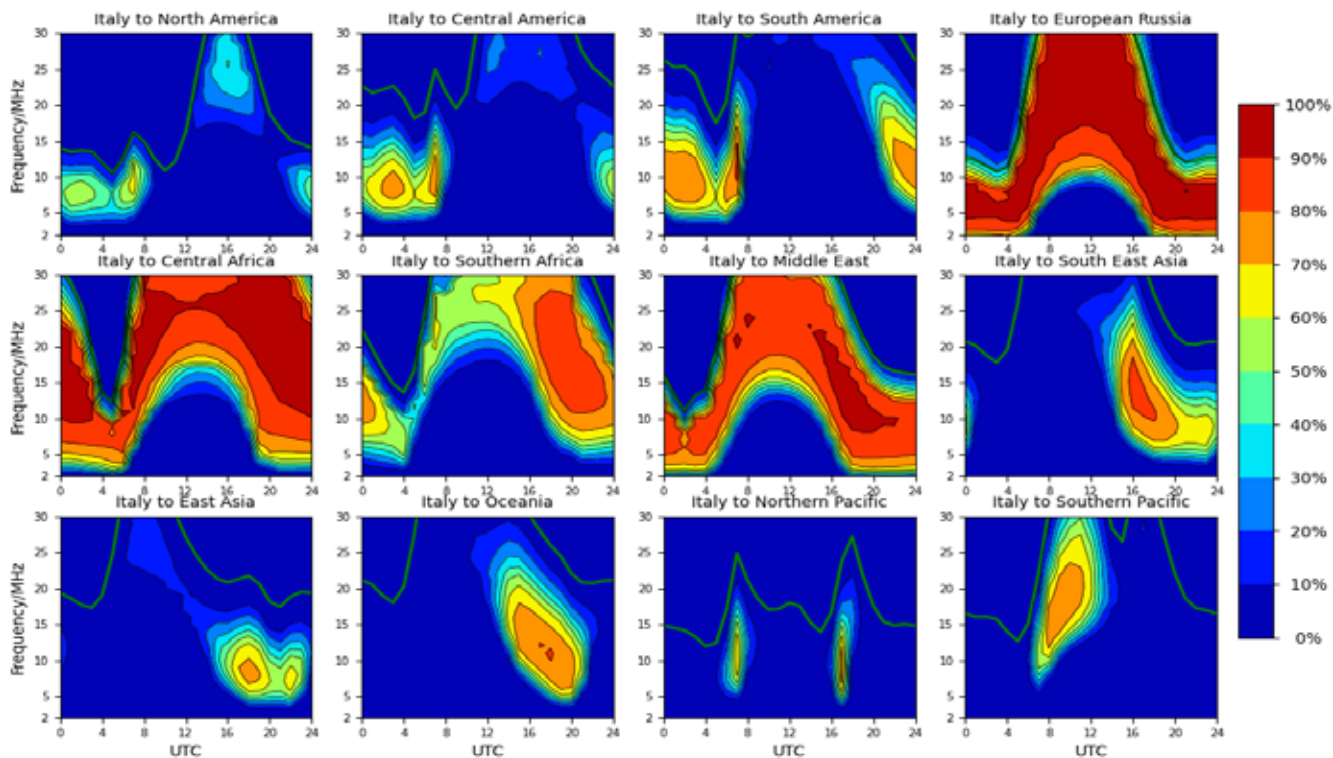
e-mail [segreteria@marinaiditalia.com](mailto:segreteria@marinaiditalia.com)



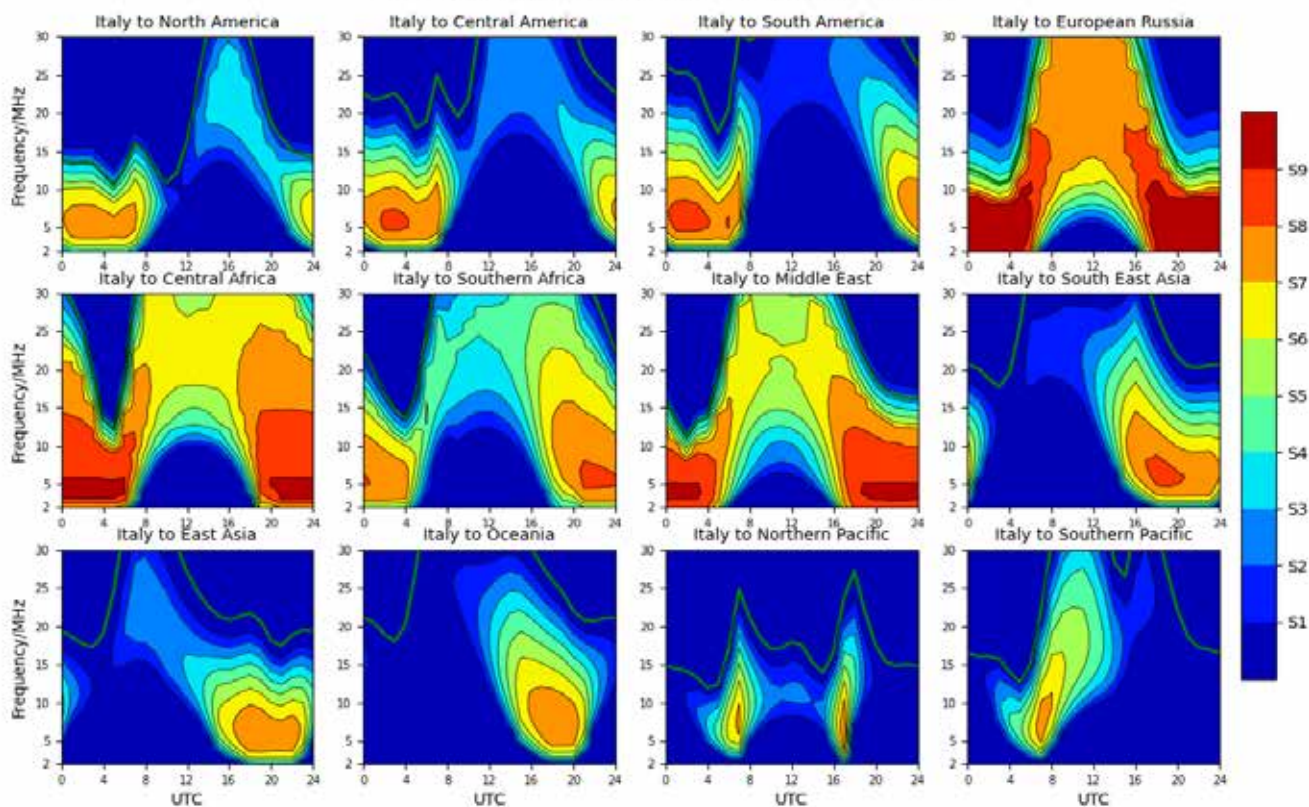
# PROPAGAZIONE DI FEBBRAIO

di Maurizio Diana, IU5HIV MI-1446

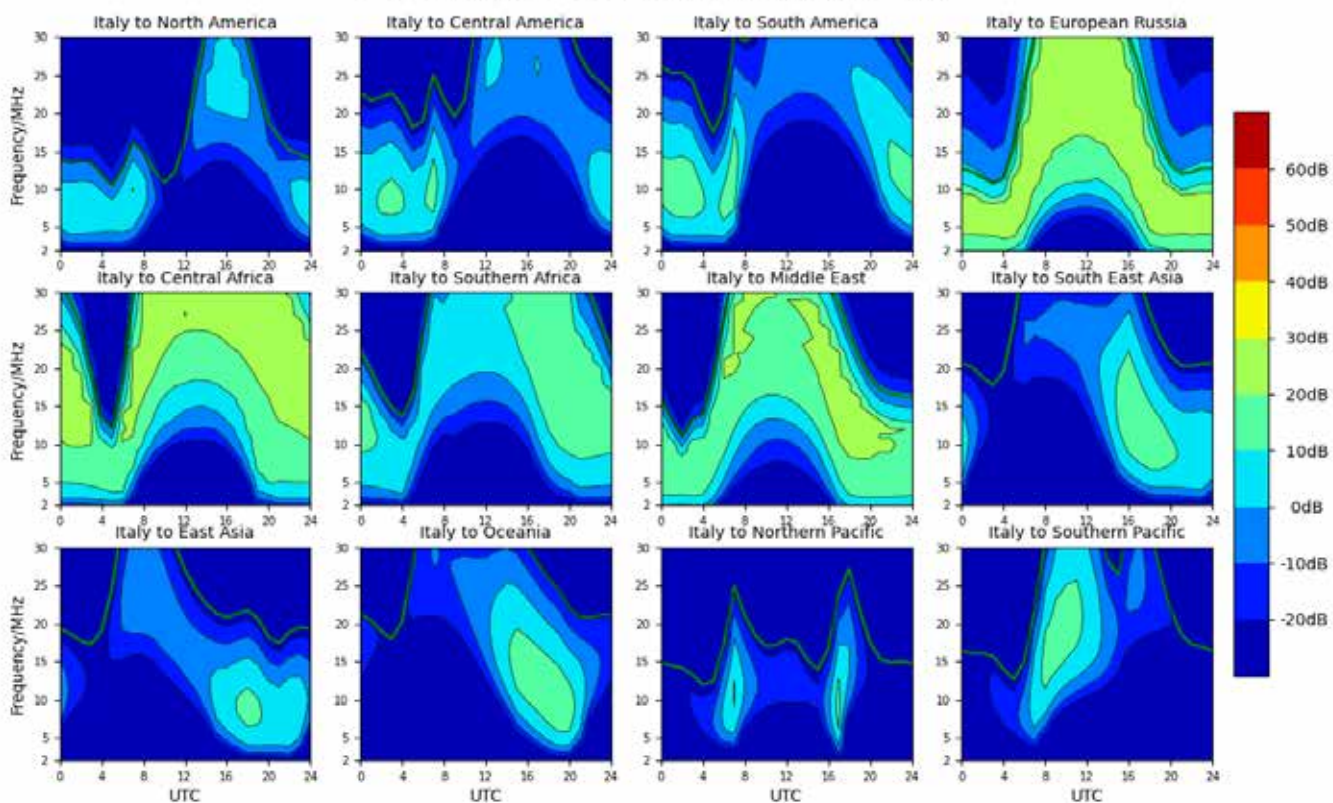
February 2025 ( $R_{12}=131.0$ ) Propagation Planner: Reliability (UTC)  
SSB (Usable) BW: 3000.0Hz SNR: 6.0dB Tx. Power: 100.0w



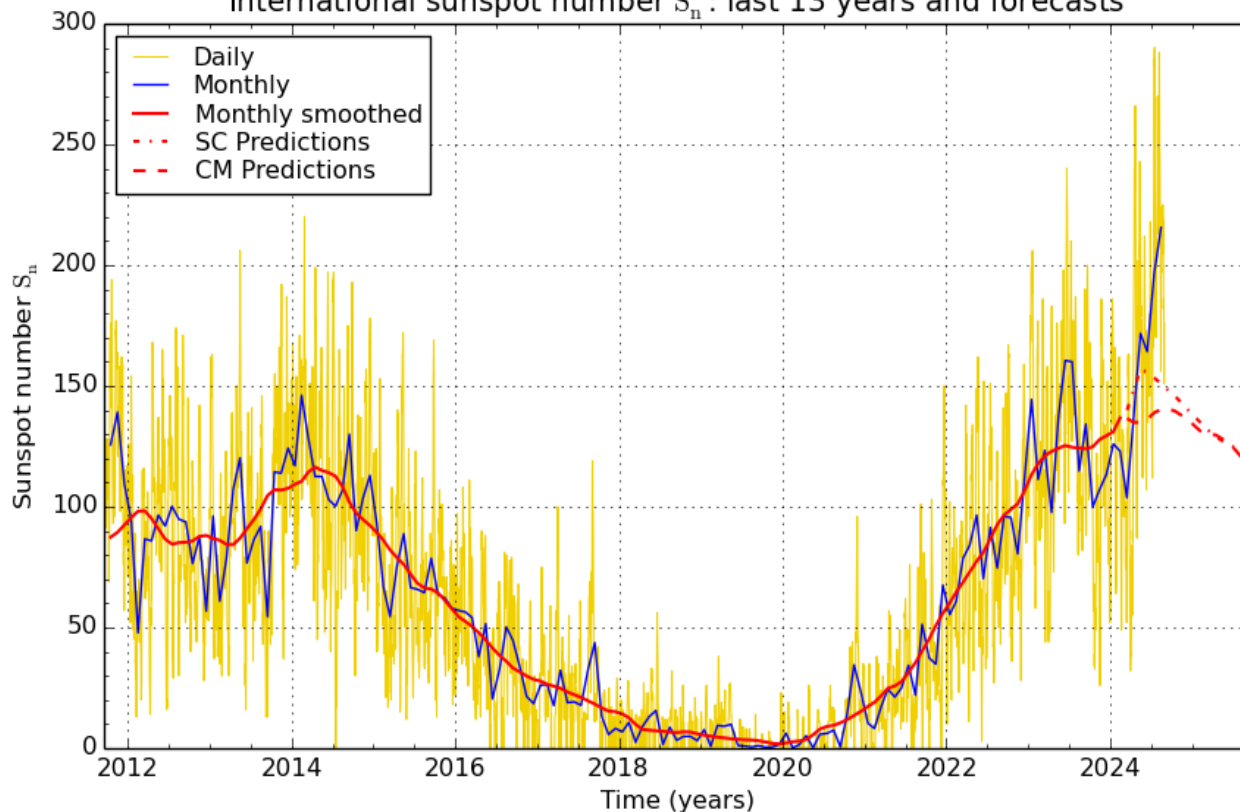
February 2025 ( $R_{12}=131.0$ ) Propagation Planner: Signal Strength (UTC)  
SSB (Usable) BW: 3000.0Hz SNR: 6.0dB Tx. Power: 100.0w



February 2025 ( $R_{12}=131.0$ ) Propagation Planner: SNR (UTC)  
 SSB (Usable) BW: 3000.0Hz SNR: 6.0dB Tx. Power: 100.0w



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



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



## RICORDI DI UN VECCHIO MARINAIO

Tratto da "IL NASTRO AZZURRO" n°5-2012



Chi scrive fa parte di quei "solini blu" che dopo l'8 settembre 1943 hanno consentito di mantenere, a bordo e a terra, la compattezza della Marina Militare Italiana.

Sono vecchio e pieno di ricordi di un periodo ormai tanto lontano, ma denso di avvenimenti che restano indelebilmente impressi nella mia mente e nel mio cuore. Dei miei 51 anni, 8 mesi e 13 giorni di servizio militare, desidero raccontare il primo impatto con la Marina, con la guerra, la seconda guerra mondiale.

Nel 1940 ho conseguito il diploma di terza media. Avevo 16 anni, l'Italia era in guerra e fui preso dall'entusiasmo, allora dilagante, di servire la Patria. Fu bandito un concorso in Marina, ma bisognava mediamente aver compiuto 17 anni, mentre per la categoria di motorista si poteva accedere anche a 16 anni e tre mesi; quindi optai per quella categoria.

Passai la prima visita a Bari, risultai idoneo e fui destinato a Gaeta, luogo di accentramento di tutti i volontari del meridione, dove passai una seconda visita medica ed il 14 giugno 1941, con altri volontari, partii per Pola dove entrai a far parte del C.R.E.M. Superai il corso e chiesi come destinazione l'imbarco sui M.A.S. o motosiluranti.

Così, all'inizio del 1943, insieme ad altri motoristi fummo inviati a Navalgenio Milano e dopo qualche settimana di frequenza del corso sui motori all'Isotta Fraschini, fummo destinati a La Spezia; dopo pochi giorni di permanenza nella città ligure, ero tra i sette allievi inviati presso la 2<sup>a</sup> flottiglia M.A.S. a Trapani.

Questa destinazione non fu certo felice, perché dopo solo due giorni ebbi il primo duro impatto con la guerra, infatti a Trapani vi fu il primo bombardamento dei quadrimotori americani in Italia.

Al termine di quell'orribile bombardamento, io ed i miei compagni siamo usciti dal ricovero per dare aiuto alla popolazione.

La Via dei Biscottai, che costeggiava il porto, era ridotta ad un cumulo di macerie. Un disastro, preferisco non indulgere in macabri e dilanianti particolari.

Il Comando della 2<sup>a</sup> flottiglia M.A.S. era diretto dal Comandante Michelangelo e dal Comandante Ghittoni, peraltro non ricordo con precisione il loro gra-

do. Essi per ordini ricevuti spostarono la base dei M.A.S. da Trapani a Mazzara del Vallo e così l'intero gruppo di "massisti" fu trasferito. Per i M.A.S. Fu un periodo negativo perché ne furono affondati due all'isola di Lampedusa e un altro a Pantelleria prese fuoco e andò completamente distrutto. A questo punto il Comando destinò sei allievi motoristi in Italia ed io, il settimo, fui destinato a Pantelleria; mi fu detto perentoriamente che l'indomani dovevo imbarcare sul peschereccio San Ciro diretto a Pantelleria.

Al momento mi sembrò strano che tutti i miei amici tornavano indietro, mentre io scendevo verso quel lembo estremo del nostro Paese. Tant'è. Sbarcato a Pantelleria, vidi una casermetta sulla strada alla fine della banchina, vi era un solo M.A.S., il numero 531; il motto del naviglio era: "Ibis et redibis". Il proverbio latino, per intero, suona così: "Ibis et redibis, non morieris in bello", andrai e ritornerai non morirai in guerra.

È davvero singolare questo proverbio, con particolare riferimento alla storia che vado narrando, spesso mi soffermo a pensare. Secondo la leggenda, infatti, i soldati romani, prima di partire per la guerra, si recavano dalla Sibilla Cumana, la quale pronunciava sempre le stesse parole, quelle del proverbio appunto.

E però, la Sibilla per modificare il vaticinio bastava che si soffermasse o meno, sulla negazione "non", in tal modo scaturivano due diversi oracoli: Ibis et redibis, non morieris in bello (andrai e tornerai, non morirai in guerra); Ibis et redibis non, morieris in bello (andrai e non ritornerai, morirai in guerra). Mi presentai ad un marinaio che era sulla porta della casermetta e questo mi portò dal Comandante. Non so se egli sapesse del mio arrivo, mi guardò mi squadro e quasi sorridente mi domandò quanti anni avessi, gli risposi: "Quasi diciotto". Mi diede un benevolo scappellotto e mi disse che lui era del 1921 e che era Giorgio Rizzo; sì, Rizzo di Grado e di Premuda. Rimasi incredulo. Lo avevo studiato, mi trovavo di fronte al figlio dell'ammiraglio Luigi Rizzo di Grado e di Premuda, Eroe della prima guerra mondiale, il celebre affondatore delle corazzate tedesche "Viribus Unitis" e "Santo Stefano".

Il Comandante percepì il mio stupore e quasi a soddisfare la mia innata curiosità mi accennò, comunque umilmente, alle gesta del padre, alle due Medaglie d'Oro e alle quattro d'Argento, se mal non ricordo. Il Comandante Rizzo, per il suo comportamento con tutti gli uomini dell'equipaggio, sembrava quasi un fratello maggiore. Nei miei quaranta anni d'imbarco raramente ho avuto modo di incontrare una persona dotata delle sue qualità morali. Tutte le notti eravamo in mare per tendere l'agguato al naviglio nemico e al rientro il primo lavoro era rifornire i serbatoi di benzina, controllare bene i motori e pulire le sentine e siccome ero il più giovane e smilzo, mi prendevano in giro: questo compito toccava a me. Quando si rientrava alla palazzina, il Comandante domandava sempre al Direttore (era un maresciallo motorista) come andavano i motori e questi rispondeva: "Sono pronti al fiammifero". Dopo un lungo periodo di navigazione i motori iniziavano a scadere di potenza per cui fummo costretti a ritornare a Mazzara del Vallo per eseguire lavori. Quasi alla fine del porto-canale vi era lo scalo dei pescherecci, mentre dal lato opposto vi era l'officina il cui tecnico Milanese si chiamava Scalabino; erano arrivati da Firenze due motori già revisionati. Ci mettemmo tutti al lavoro, il Comandante Rizzo era al paranco e ci dava istruzioni per la messa a punto del motore sulla base dello scalo; mi era toccato il compito di collegare i tubi dell'olio dal motore al refrigerante, vista la mia magrezza; infatti, il refrigerante era posto sulla paratia dello scafo e per arrivare a collegare i tubi bisognava fare delle contorsioni quasi impossibili. Mettemmo a posto il motore di dritta e non avemmo nessuna brutta sorpresa quando lo mettemmo in moto. Eravamo tutti felici per il nostro operato e così iniziammo a mettere sul basamento anche il motore di sinistra. Collegammo tutti i tubi, anche quelli dell'olio al refrigerante, ma successivamente notammo che l'olio aspirato dal motore non tornava tutto alla cassa. Mediante il motore ausiliario aspirammo tutto l'olio dal motore principale, scollegammo dal basamento il motore, togliemmo la sottocoppa e notammo che vicino alla pigna di aspirazione dell'olio vi era un batuffolo di stoffa, lo togliemmo, pulimmo per bene, rimettemmo al suo posto il motore, ma ancora una volta nel verificare il livello della cassa dell'olio eravamo ancora costretti a constatare che non tutto l'olio veniva aspirato dal motore. A questo punto nacque il dubbio che la pompa di recupero non aspirasse tutto. Infatti, i motori dei M.A.S. avevano due pompe una di mandata e una di recupero, entrambe azionate dallo stesso asse; la pompa di recupero doveva avere una portata maggiore di quella di mandata perchè l'olio riscaldandosi aumenta di volume, ebbene verificammo che le pompe erano state scambiate e per tanto l'olio rimaneva nel motore: errore di montaggio! Rimontammo correttamente il tutto, eseguii nuovamente le mie contorsioni ed il giorno dopo facemmo le prove. Abbiamo percorso quarantacinque miglia, eravamo soddisfatti del nostro lavoro: il M.A.S. n. 531 era il più veloce della squadriglia. Il Comandante Rizzo era contentissimo, si

congratulò e noi eravamo orgogliosi.

Ricominciarono le nostre missioni quotidiane. Allora i M.A.S. uscivano in coppia di notte e al rientro al mattino con una piccola pompa dovevamo caricare 5.000 litri di benzina e rimettere tutto in ordine per una nuova missione. Quando i motori erano "pronti al fiammifero" si andava fuori del paese, lì dove la vecchia centrale del latte era adibita a refettorio, mentre nel vecchio macello era allestito il camerone per dormire in brande di legno. Nonostante le ristrettezze e i conseguenti forti disagi, eravamo sempre allegri e scherzavamo prendendoci in giro. Dopo tante missioni, si iniziò a temere lo sbarco degli alleati e pertanto ci mandarono con due M.A.S. a Licata e a Sciacca, dove si presumeva potesse avvenire l'invasione. Al contrario gli alleati sbarcarono ad Augusta.

Nuovamente, dopo tante missioni, i motori iniziarono a scadere di potenza; in quest'ultimo periodo avevamo il compito di posare le bombe Beta di profondità, in previsione del passaggio di navi nemiche. Ad invasione avvenuta fummo inviati a La Spezia e precisamente a Bocca di Magra, per i lavori necessari, ed il Comandante Rizzo così scriveva a suo padre: "Purtroppo la grande superiorità nemica ci ha tolto la bella terra d'Italia, bisogna aver fede e lavorare. Ho fatto il mio dovere per il bene del servizio e per l'onore del mio nome". Avevamo percorso circa 1.800 miglia marine. Dopo due giorni di permanenza il Comandante mi chiamò e mi disse: "Hai lavorato duramente, perciò meriti un permesso." Non nascondo che fui molto contento. Mi disse che dovevo tornare a Bari a prendere i tabacchi; io però temevo che mi potessero fermare e riferire le mie perplessità, ma il Comandante mi rispose di non preoccuparmi perché nessuno mi avrebbe ostacolato e mi salutò con il consueto affetto. Non potevo sapere che era l'ultima volta che lo vedevo! Così presi la mia valigetta, la riempii di capi di biancheria e partii. Giunto a Bari dopo tante peripezie, l'8 settembre fu dichiarato l'armistizio. Non potevo più ripartire e mi presentai al Comando Marina di Bari. Del M.A.S. n. 531 non seppi più nulla!

Dopo tanti anni ho appreso quanto era accaduto: il Comandante Rizzo aveva preso tutti i documenti di bordo (da distruggere) e con una motobarca si era diretto all'isola d'Elba, ma qui durante un bombardamento tedesco perse la vita. Oggi, all'età di 86 anni mi viene da pensare, nelle notti insonni, che io invece sono ancora vivo! Questo perché il caso o meglio il mio Comandante, Giorgio Rizzo di Grado e di Premuda, ha voluto così. Io sono andato in guerra e sono ritornato, al contrario il motto del 531 non è servito a proteggere il suo Comandante! Spesso penso all'equipaggio del M.A.S. n. 531, al mio direttore di macchine, agli altri amici: eravamo sempre d'accordo e in armonia. Eravamo sempre "Pronti al fiammifero".

Qualora questo scritto venga pubblicato, desidero che il mio nome resti sconosciuto, non vi è la necessità di renderla nota; al contrario, ho ritenuto doveroso narrare episodi della seconda guerra mondiale che hanno visto il sacrificio, tra gli altri; di un uomo come Giorgio Rizzo di Grado e di Premuda.



## 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



**CT1DRB**

Confirming QSO with Radio Station:

| Day | Month | Year | UTC | MHz | RST | 2-Way |
|-----|-------|------|-----|-----|-----|-------|
|     |       |      |     |     |     |       |

To Radio:  
Via:  
CT1DRB is glad to cfm:  
Date: 2007-07-28 Time: 13:30 Band: 20m CW 59976

QZ: Zone: 14 - ITU: Zone: 37 - QTH: Location: IM58KO  
38.37.14N - 009.05.07W

Many thanks for the QSO - Hv 6d Dx  
73 from

David Quental  
Av. 1e de Maio, 25 R/C Esq  
2840-120 Paio Pires - Portugal

Certified by CT1DRB

PSE  
TNX

German SWL-Station



**DE1BKN**

Raldur Klank  
Platanenstr. 15  
D-31582 Hienburg/W

DOK: H17  
QTH-LOC: J0420P  
Zone: 28


YOKOHAMA JAPAN

**7K2PLJ**

SOICHI IGARASHI  
2655-7, Kamiflō-cho, Izumi-ku,  
Yokohama 245-0918

JAG : 1630  
ITU : 45  
EONE : 25  
JCC : 0101-13  
IDYA : 43-07  
LOG : PLJSSRN  
15° 25' 25" N  
135° 24' 45" E

BOE OF YOKOHAMA



**9H3MH**

Malta



DJ9MH

ITALIAN RADIO  
IT9

CENTURY OF UNDERWATER  
100 LETY PODVODNOMU OUB  
UE101


**DD1WG**



FD "Alemannia" QTO Bremerhaven-F bnd Westgrönland  
24. April 1958

SONDER-DOK:  
WARC

**DLOKB/MM**



DF4DV  
Heinz Müller - Norderende 34 - D-21762 Bönkau DOK E92



85ØHRA

DL1NQL

F.S. METEOR  
D88H

GB175PO  
TM175

EG5 SUB  
DOLPHIN SUBMARINE

EXHIBITION 2013

WWW.ARVB.ES

BLACK SEA NAVY BASE

SEVASTOPOL, U.S.S.R.

EKORR/MM

U461

ROMEO SWIRR

U.S.S.R. NAVY SUBMARINE OPERATION

Italian Amateur Radio Station

Giuseppe Garibaldi

IZ2YGG

ITALIAN RADIO AMATEUR

IT9L

13 Original Colonies Special Event

K2E

Kalmar Nyckel 1638

Delaware

CENTURY OF UNDERWAY  
100 LET PODVOJNOY FLOTILYY

UE101

SH8IP/MM

DF4DV

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



# FOTO STORICHE



**Motocannoniera d'appoggio ALANO** (ex USA 1944 - 1971)

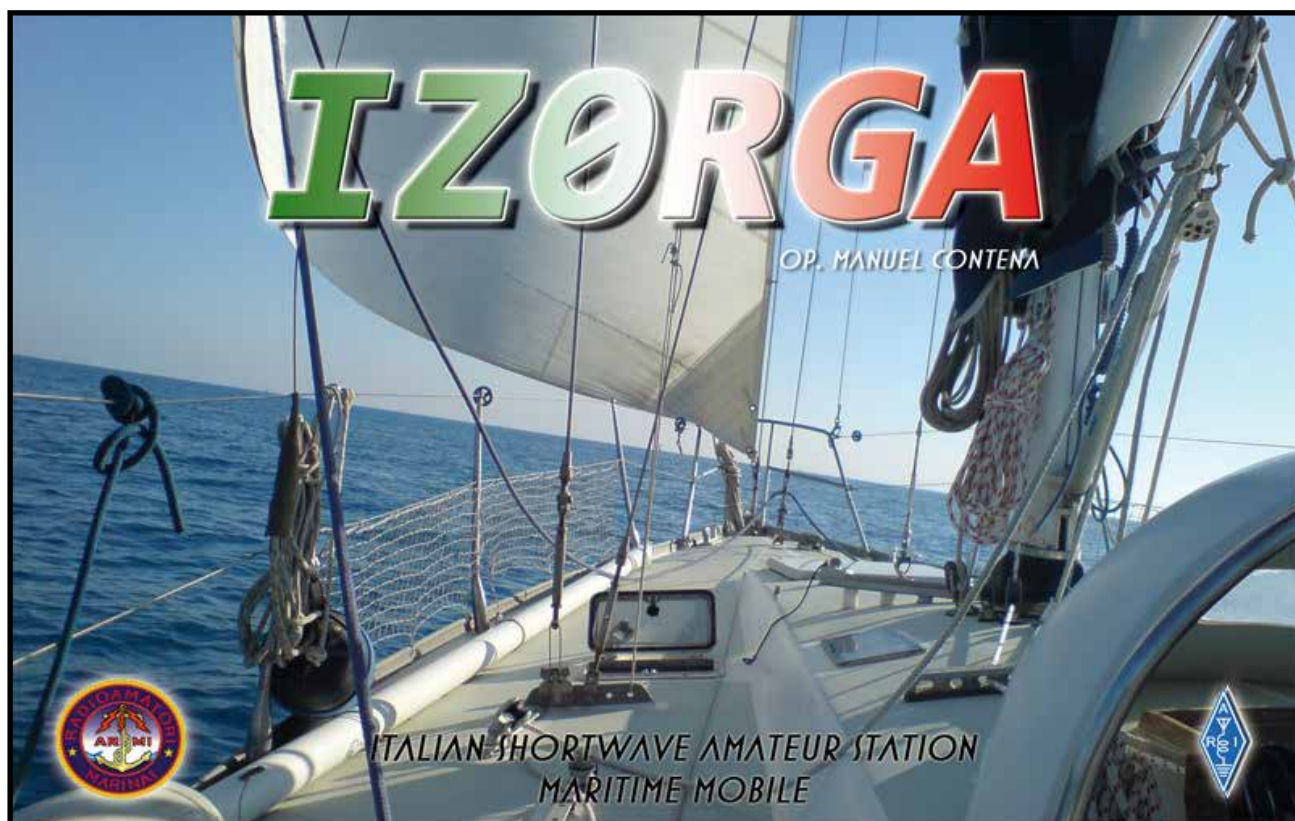


**Fregata LUIGI RIZZO** (1957 - 1981)

# La stazione radio di....



# La QSL DEI SOCI....





# COMMANDER PLAQUE



CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCHELLO

## COMMANDER PLAQUE

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

### REGOLAMENTO

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

#### PERIODO di validità

I contatti sono validi dal 1.1.2000 ad oggi.

#### MODI

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

#### BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

#### CATEGORIE

Sono previste TRE categorie :

"CC (Capitano di Corvetta)"

"CF (Capitano di Fregata)"

"CV (Capitano di Vascello)"

#### SOTTOCATEGORIE

Sono previste TRE sottocategorie:

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

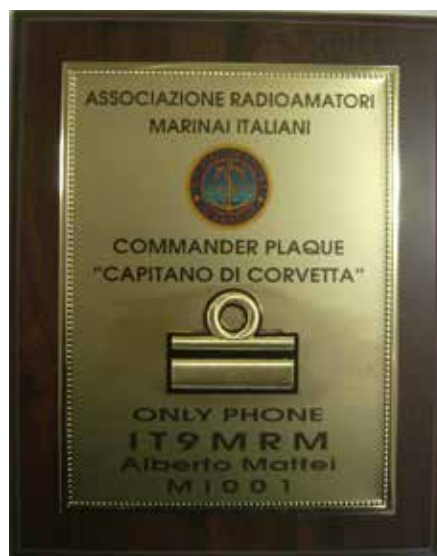
"ONLY PHONE" (SSB)

"ONLY MORSE" (CW)

#### RICHIESTE

Va richiesto all' Award manager :

IT9MRM  
Alberto Mattei  
Via E. Millo, 20  
96011 Augusta (SR)  
- Italy -  
email: [it9mrm@gmail.com](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: 4023601045297900 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);

PAYPAL: [t9mrm@gmail.com](mailto:t9mrm@gmail.com)

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);



## ADMIRAL PLAQUE

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

### REGOLAMENTO

La **ADMIRAL Plaque** è il massimo trofeo che viene rilasciato ai **Radioamatori di Marina** che con la loro abilità e bravura sono riusciti ad ottenere le tre **COMMANDER PLAQUE** e i tre diplomi (bronzo, argento ed oro) del **REGIA MARINA AWARD**.

Possono avanzare richiesta qualsiasi radioamatore o SWL che abbiano assolto i requisiti su menzionati e risultino dagli elenchi ufficiali del rilascio delle tre **COMMANDER PLAQUE** e dei tre diplomi del **REGIA MARINA AWARD**.

La plaque ha la base in legno stile marina, dalle seguenti misure 26 x 21, la placca è di colore dorata, misura 15 x 20, il grado di contrammiraglio è in originale e lavorato a mano su panno rigido, viene innestato nella placca, il resto è serigrafato con colori brillanti. Il nominativo è serigrafato su una placchetta d'orata.

Va richiesto all' Award manager : IT9MRM - Alberto Mattei - Via E. Millo, 20 - 96011 Augusta (SR) - Italy  
- email: it9mrm@gmail.com

Il costo della placca è di € 70,00 (comprensivi di spese di spedizione)

Per le stazioni all'estero bisogna contattare la sede per il costo della spedizione.

I contributi possono essere versati nei seguenti modi:

POSTEPAY: 4023601045297900 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);

PAYPAL: t9mrm@gmail.com

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





## 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:

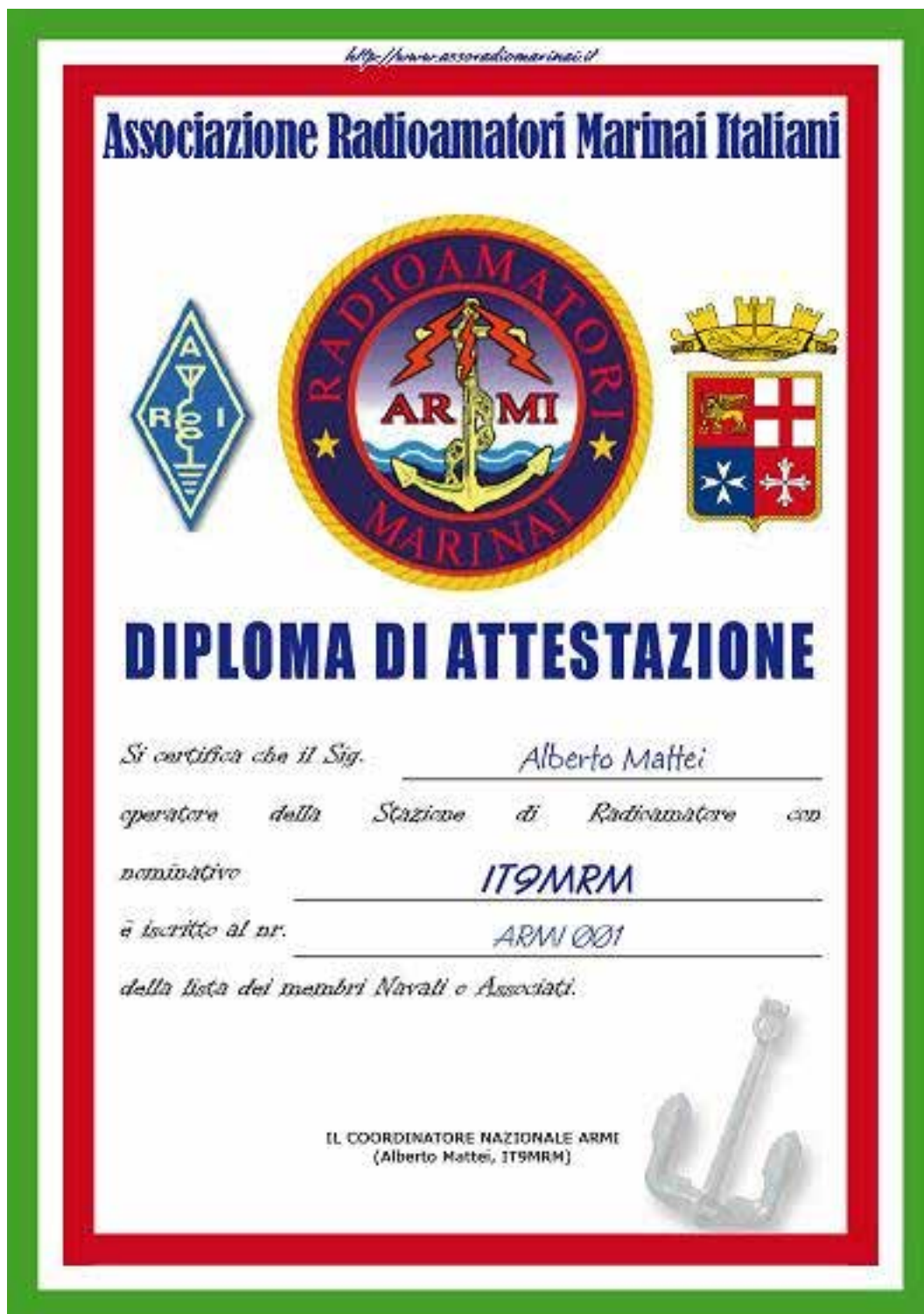
Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.)

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





# 2025

|                              |   |
|------------------------------|---|
| 1 Luglio 23 - 11 Febbraio 25 | Award Amerigo Vespucci world campaign                     |
| 01 Gennaio - 11 Febbraio     | IQ's ARMI Competition for Award Vespucci                  |
| 25 - 26 Gennaio              | International Navy Teams Challenge                        |
| 01 - 02 Febbraio             | Italian Navy Contest - CW                                 |
| 1 - 7 Febbraio               | Award Regi Sommergeibili                                  |
| 07 - 16 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     |
| 12 - 16 Giugno               | Award Regia Marina - Battaglia Navale di Mezzo Giugno     |
| 21 - 22 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            |
| 12 - 21 Settembre            | Italian Navy Ships Radio Station Award                    |
| 1 - 7 Ottobre                | Award Regi Sommergeibili                                  |
| 11 - 12 Ottobre              | Award Regia Marina - Battaglia di Capo Passero            |
| 25 - 26 Ottobre              | Italian Navy Contest - FT8                                |
| 1 - 9 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    |
| 6 -7 Dicembre                | International Naval Contest - Sponsored by ARMI           |
| 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:

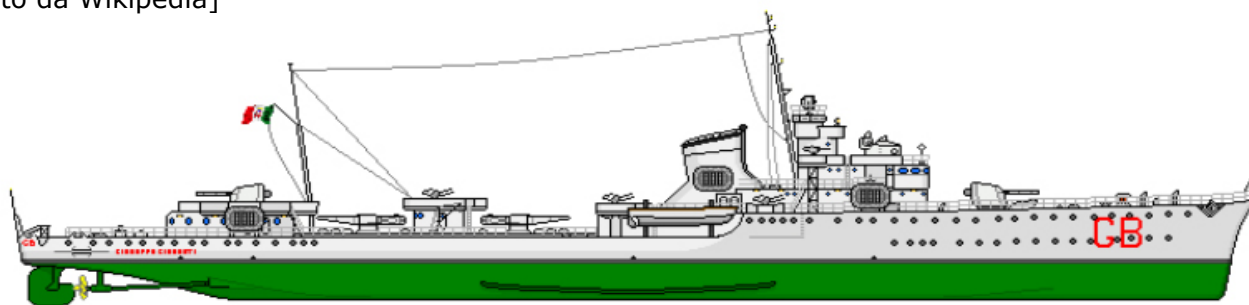
*«Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo, capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile [...] consacrerò tutte le mie forze [...] affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle 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: Confianza (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><b>II<sup>A</sup> DIVISIONE<br/>INCROCIATORI</b><br>RN - RC - TD                      | IW8EHK - IT9JKM                    | <br><b>III<sup>A</sup> DIVISIONE<br/>INCROCIATORI</b><br>TR - RI - TS - PD            | IZ0DIB - IK2MMM             |
| <br><b>VII<sup>A</sup> DIVISIONE<br/>INCROCIATORI</b><br>SV - PD - MF - RM                | I2DMK - IT9HRL                     | <br><b>I<sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br/>CACCIA TORPEDINIERE</b><br>TR - AD - FR - NR     | IK8MFJ - I1EIS -<br>IZ7LFP  |
| <br><b>II<sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br/>CACCIA TORPEDINIERE</b><br>FS - BR - ZF - DT        | IZ1QNX - IV3DSB<br>EA4IBF - IS0BMU | <br><b>IV<sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br/>CACCIA TORPEDINIERE</b><br>CR - SF              |                             |
| <br><b>X<sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br/>CACCIA TORPEDINIERE</b><br>VI - II - SF - BR         | IZ8VNQ - IZ6ASI                    | <br><b>XI<sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br/>CACCIA TORPEDINIERE</b><br>AR - TR - AV - BF    | IK6ARS - IU0GCO<br>IZ0PAP - |
| <br><b>XII<sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br/>CACCIA TORPEDINIERE</b><br>CR - FZ - AI - TN - LF | IS0FEZ - IU8CEU<br>IZ0HDB          | <br><b>XIII<sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br/>CACCIA TORPEDINIERE</b><br>RN - FF - BG - AP | IT9CLY                      |
| <br><b>IX<sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br/>TORPEDINIERE</b><br>FS - FI - MT                  | I1PJK - IT9IBQ<br>IZ0VXX           | <br><b>X<sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br/>TORPEDINIERE</b><br>VF - SF - SI               | IT9YBL                      |
| <br><b>XI<sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br/>TORPEDINIERE</b><br>FS - FT - FF - PD             | IK5TBI - IU8IYW<br>- IZ7LOW        | <br><b>XII<sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br/>TORPEDINIERE</b><br>AT - AN - AI             | IT9CVX - IU6OMV             |
| <br><b>XIII<sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br/>TORPEDINIERE</b><br>FF - FP - FI                | IT9GND                             | <br><b>XIV<sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br/>TORPEDINIERE</b><br>PF - PI - PD             | (3)                         |
| <br><b>XV<sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br/>TORPEDINIERE</b><br>TF - SI - SM                  | IZ0ARL IQ9AAD                      | <br><b>XVI<sup>A</sup> SQUADRIGLIA<br/>TORPEDINIERE</b><br>MR - TM - FA - TM        | IU2JYW - IU6IBX             |

(n.) Stazioni ancora da accreditare





*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 Flischetti



## CON IL CUORE OLTRE IL VIRUS

COVID-19: l'impegno della Marina Militare



MARINA  
MILITARE



## LOTTA PER IL MARE DI MEZZO

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



ROBERTO BELANDI

## LE PORTAEREI RACCONTATE AI RAGAZZI



MARINA  
MILITARE

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



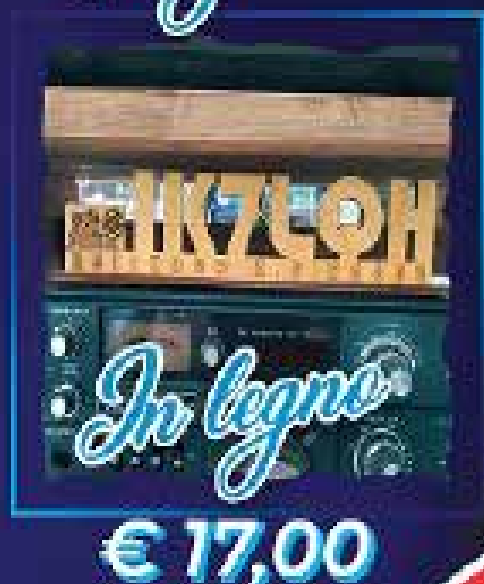
by **NICO'S**

**OFFICIAL  
ARMI  
STORE**

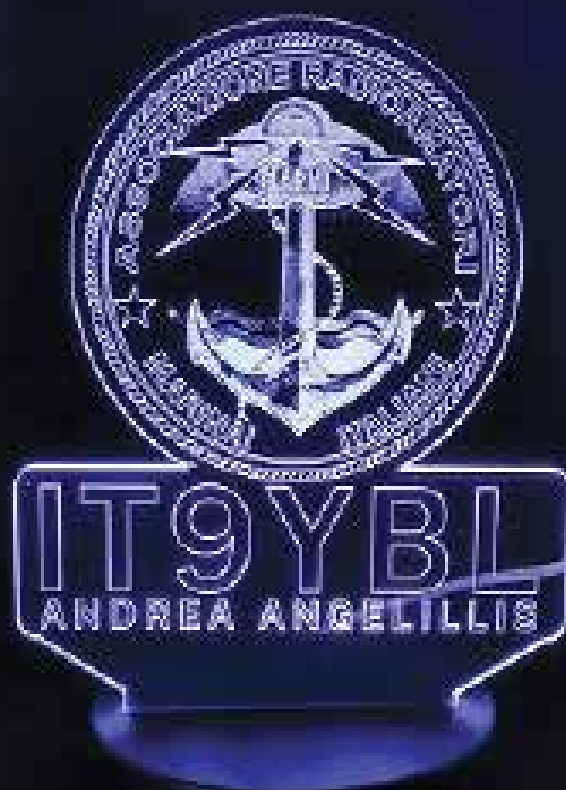


# GADGET'S ARMI

PIÙ SPESE DI SPEDIZIONE



€ 17,00



BASE 14 CM  
CON LAMPADA

€ 25,00

QUELLO PICCOLO  
BASE 7CM  
CON LOGO ARMI

€ 13,00



# Callsign

## CUSTOMIZED

LAMPADA  
IN PEXIGLASS MULTICOLORE

CON PERSONALIZZAZIONE NOMINATIVO E NOME OPERATORE

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





IT 9MRM  
Alberto

ARMINI 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.

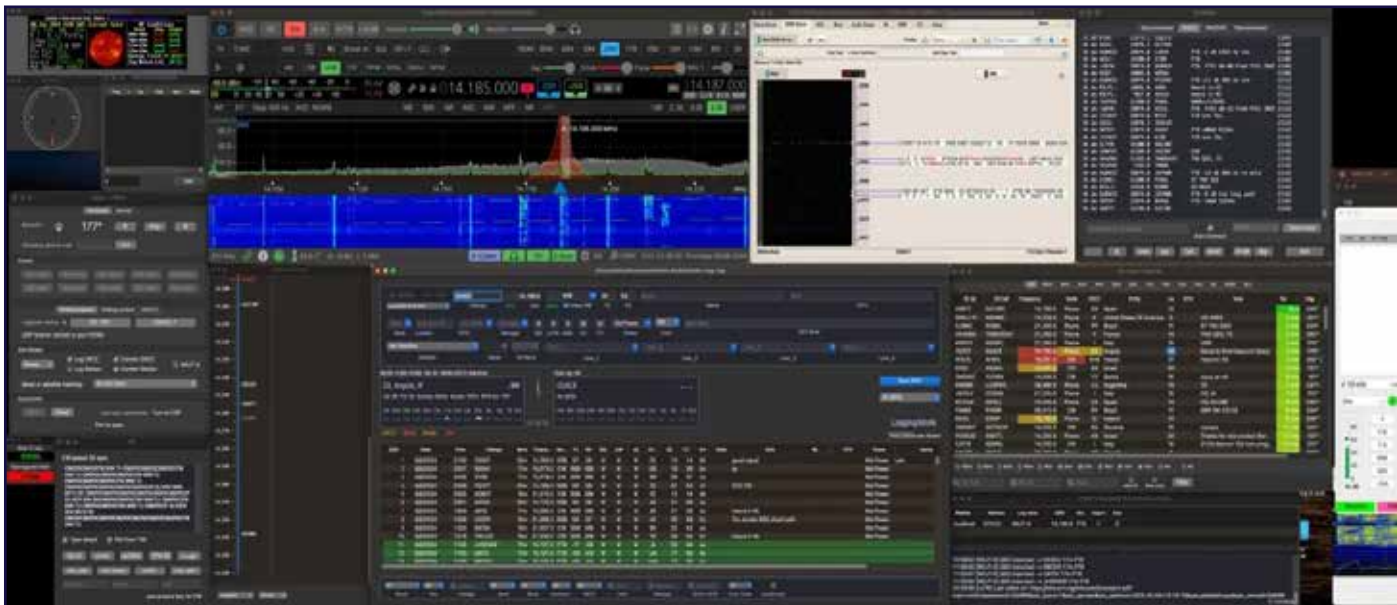
Mi auguro che ci sia il coinvolgimento di tutti i nostri soci!





## FT8 O CW? CONFRONTO PERSONALE SULLE DUE MODALITA'

di OM0RX - Oliver Bros (tradotto con google traslator da IT9MRM)



Io sono uno di quelli che gli piace sperimentare. Mi piacciono molto varie competizioni HAM, sono andato avanti per anni facendo il CQ WW SSB, più recentemente anche il CW, anche se non ho buone conoscenze in morse. E' iniziato tutto per caso, nel 2015 ho comprato un SDR FlexRadio 6300 ed è stato qualcosa di meraviglioso. Quell'anno ho partecipato al concorso CW per la prima volta nella mia vita ed è stato assolutamente fantastico. Prima non avevo nessuna esperienza, il Flex 6300 e lo skimmer CW mi hanno permesso di fare centinaia di contatti in questo modo.

Ma passiamo al presente. Mi stavo finalmente facendo coinvolgere da tanto entusiasmo, ho una piccola direttiva tre elementi 5 bande su un bel traliccio di 12m, quindi dai 20 ai 10 metri sono coperto e sui 160/80/40 ho un dipolo autocostruito, dopo la mia esperienza con questo tipo di antenna fatta in Australia.

Uso un SunSDR2 Pro come TRCV. E sì, molti dispositivi diversi mi sono passati attraverso le mani, ma il SunSDR mi permette di dedicarmi completamente alla trasmissione connessa al computer, ho una bella posizione, dove si trova la stazione e che dire della concorrenza, non ci sono problemi nemmeno in condizioni difficili. Così ultimamente posso dedicarmi non solo all' SSB, ma faccio anche alcune belle connessioni in CW praticamente ogni giorno, di nuovo, senza nemmeno conoscere il codice Morse, anche se ho intenzione di impararlo. Ho un eccellente software chiamato SDC è stato realizzato per SunSDR, che è ancora meglio dello skimmer CW e mi permette

di trasmettere con facilità anche in CW.

Dal momento che non sono mai soddisfatto di quello che faccio, volevo anche provare l' FT8. Una cosa mi ha sorpreso, che l'FT8 rispetto all'SSB e al CW può essere sentito quasi sempre. E si', non voglio entrare nei dettagli, perché è così, ma quelli di voi, che usano l'FT8, lo sanno!

Così ho installato WSJT-X sul mio MacBook, ho collegato tutto, uso RumLog e SDC e dopo un po' di sperimentazione sono stato in grado di iniziare a fare le mie prime connessioni in FT8. Con mia sorpresa, troppe stazioni trasmettono in questa

modalità, ho anche fatto nuovi contatti con l'Africa e l'Asia, che non ho in altri modi. Beh, è interessante. Dopo 30 minuti di trasmissione utilizzando la modalità FT8, tuttavia, inizio ad addormentarmi. E' quello che penso. Beh, sarò onesto, e' noioso. E' sinceramente fin troppo facile. Il computer fa tutto il lavoro per te, basta

toccare qua e là sulla tastiera, scegli una stazione, con chi vuoi connetterti e boom, ce l'hai a log. A volte, ci vuole più tempo. Che va bene e lo capisco, è la moda del momento. Se avessi solo una stazione QRP e una semplice antenna e voglio stabilire una connessione con qualcuno, che è molto lontano, questa modalità mi permette di farlo. Ma non mi dà nulla, non ho gioia in questa connessione, è tutta una questione di computer e persona. E te lo dice un esperto IT, che lavora in IT da 30 anni (guarda il mio profilo LinkedIn - Oliver Bros).



OM0RX QTH nel 2024

Fino a quanto i piccoli e significativi segnali percepiti lungo il filo radiante direzionale, facendo solo una breve connessione in SSB o in CW, mi rende felice e un sorriso appare sul mio viso. Ho persino costruito un "Morserino", che è stato qui nella stazione per alcuni mesi. In questo periodo faccio ascolto in CW e cerco anche di trasmettere.

Conosco un sacco di gente, che sono contro l'FT8, e molti invece che lo amano. A mio parere, l'FT8 è stato "messo in su" nel nostro hobby.

Sì, ha una sua rappresentazione - QRP, persone, che hanno problemi di salute, ad esempio, sono disabili e non possono più effettuare collegamenti utilizzando CW o SSB. Questo è ciò per cui l'FT8 lo ritengo fantastico, ma quando sento che le persone usano l'automazione completa, hanno la radio il giorno e la notte e guardano qua e là per scoprire, che hanno 20 nuovi DXCC ... non c'è scusa che tenga. Non hai niente di cui vantarti. Questa è la mia opinione privata. Mentre scrivo questo testo, ho fatto un bel collegamento con CX3AT in fonia, abbiamo parlato per circa 4 minuti in 20m, il collegamento è andato molto bene, anche se arrivava 5/7, molto solido, l'ho sentito dal vivo, è stato bello per me parlare con una persona reale. Sì, ora posso passare a FT8 e fare un altro nuovo DXCC, ma mi chiedo, lo voglio? - No, no. -

No. A mio parere, questa dovrebbe essere una modalità sperimentale, non dovrebbe essere inclusa nel DXCC o in altri premi, se la gente la vuole, la si lascia che la usino, ma la mia opinione resta che NON si dovrebbe inserire nel DXCC, il computer fa tutto per te e tutto questo è noioso.

Quando sento, solo DXpeditions, che usano esclusivamente FT8, mi cadono i capelli.

E sì, userò FT8. Vado contro me stesso?

No, ma mi dirai, bisogna essere aperti ad ogni modalità, proverò le connessioni SSB e CW. Anche RTTY è una grande modalità, usavo PSK31 e anche SSTV... quando erano giorni d'oro.

Non voglio iniziare nessuna guerra. Sto solo scrivendo la mia opinione.

La gente è "pazza" o FT8 oppure niente!! Io no. È estremamente noioso, in modalità impersonale, può anche essere completamente automatizzato. Dov'è il nostro entusiasmo, che abbiamo avuto dopo ogni nuova connessione su SSB/CW/RTTY? Aha, ho fatto un altro collegamento, mentre stavo scrivendo questo. Questa volta con XV9G su CW. - Sono un po' teso! In questi giorni sto seguendo il cluster e guardando, cosa c'è di nuovo su SSB e CW, non mi interessano gli altri modi. Cercherò un amico, che è su Pitcairn Island... fa solo CW, quello è il mio uomo - E dovrei finalmente imparare questa bellissima modalità.

FT8, come scrivo, ha le sue ragioni, come ho scritto precedentemente, ma per me è più prezioso, quando faccio una connessione su SSB o CW.

Mi piace molto anche la CW, ho diverse macro per ora impostate, che mi permettono di avere una conversazione decente, quando è necessario e l'altra parte lo richiede. E anche se il software della DSC non decrittografa tutto correttamente, capisco la conversazione e so, cosa mi risponderà dall'altra parte.

Sto ascoltando D2ACE in questo momento, va splendidamente su SSB, lo chiamerò!

Aspetta un attimo!



OM0RX hamshack



## MARINE Vs. HAM RADIO

di Deanna Parenti, tratto da [firstsourcewireless.com/](http://firstsourcewireless.com/) (tradotto con google translator da IT9MRM)

Le radio bidirezionali e i sistemi radio sono stati utilizzati per oltre un secolo per comunicazioni di emergenza e informali. Le radio marine e amatoriali sono forme di comunicazione versatili in quanto possono essere utilizzate sia per comunicazioni di emergenza che informali. È singolare che entrambi i sistemi siano utilizzati da hobbisti e addetti alla sicurezza, separati solo da canali designati.

Oggi confronteremo i due sistemi per comprendere gli usi individuali, le esigenze di licenza e chi servono queste radio. Dai un'occhiata a questo articolo per scoprire le principali differenze tra le radio marine e amatoriali.

### Cos'è la radio marina:

La radio marina è utilizzata sulle imbarcazioni da diportisti e da imbarcazioni a noleggio. Questo sistema radio funziona su VHF, 27 MHz e MF/HF. VHF sta per frequenza molto alta; questi sistemi radio funzionano con un massimo di 25 watt. Questa potenza crea una portata di connessione di 20-80 miglia.

I sistemi VHF hanno una media di 25 canali per la comunicazione. I sistemi hanno canali che includono quelli internazionali e nazionali. VHF è considerato il sistema radio marino medio per i diportisti occasionali. Tuttavia, anche 27 MHz è molto popolare e ha una portata leggermente inferiore.

27 MHz è spesso indicato come 27 Meg ed è ottimo per i diportisti in acque protette o semi-protette. Si consiglia di rimanere in corsi d'acqua monitorati se la barca è dotata solo di 27 Meg poiché non ha una lunga portata di connessioni per le emergenze.

MF/HF è il sistema radio marino più comunemente utilizzato per le imbarcazioni di grandi dimensioni. MF/HF sta per media frequenza e alta frequenza. Questa radio marina è utilizzata per comunicazioni a lungo raggio. È ottimale per la comunicazione tra navi e stazioni costiere.

È anche utilizzata per MSI o Maritime Safety Information e avvisi di navigazione. Infine, MF/HF è un sistema richiesto per GMDSS o Global Maritime Distress Safety System. La radio MF/HF è ottima per le navi che navigano su rotte commerciali internazionali o lavorano in mare aperto come le piattaforme petrolifere.

Ci sono delle regole che gli utenti di radio marine devono seguire. Ad esempio, il canale 16 è il canale di frequenza nazionale più importante per soccorso, sicurezza e chiamata.

I canali 9 o 16 possono essere utilizzati per chiamare un'imbarcazione nelle vicinanze, ma è consigliabile passare a un canale non di emergenza disponibile. In generale, ogni diportista deve monitorare il canale 16 per le trasmissioni di soccorso.



### Perché usare la radio marina su una barca:

Le radio marine sono importanti per garantire la sicurezza in acqua. Queste radio garantiscono una connessione immediata con le imbarcazioni di pronto intervento. Se la tua imbarcazione è danneggiata e devi essere trainato o c'è il rischio di affondamento, le radio marine possono essere un ottimo strumento.

Oltre alla connessione con le imbarcazioni di emergenza, puoi inviare "mayday" a qualsiasi imbarcazione nelle vicinanze. Di conseguenza, se c'è un'imbarcazione civile più vicina dei soccorritori, anche loro risponderanno. Inoltre, se senti un segnale di soccorso, puoi aiutare i soccorritori di conseguenza.

La risposta ai danni alla barca non è l'unico utilizzo delle radio marine. Queste radio sono utili anche per connettersi ad altri diportisti, ascoltare avvisi di sicurezza in acqua e aggiornamenti meteo affidabili. Mentre si è in acqua, le condizioni cambiano rapidamente; pertanto, è sempre meglio essere preparati.

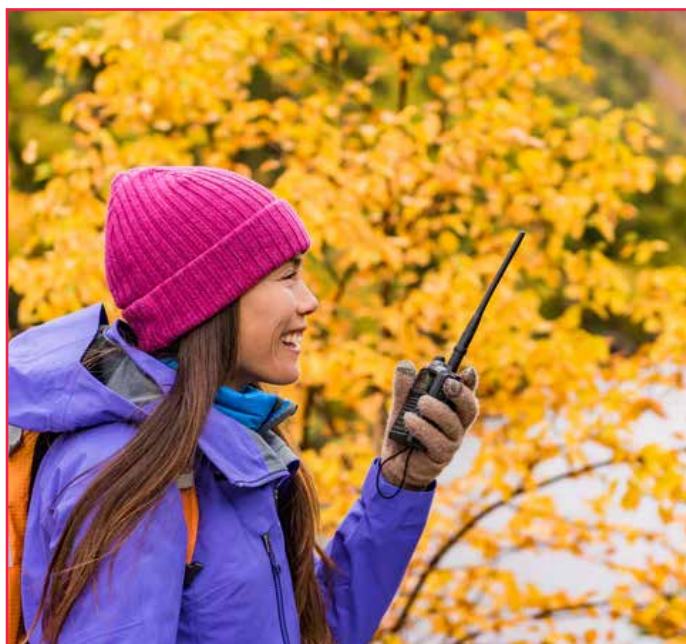
## Cos'è la radio amatoriale:

La HAM RADIO, nota anche come radio amatoriale, è ottima per chi cerca di usare la comunicazione radio come hobby o per aiutare i professionisti dell'emergenza. Le radio amatoriali sono più potenti delle radio marine poiché operano su frequenze VHF, UHF e AM.

Sebbene sia possibile, la VHF non è usata spesso per le radio amatoriali. La VHF funziona meglio in ampi spazi aperti perché le onde di frequenza non possono intersecare ostacoli come muri o alberi. La UHF o frequenza ultra-alta e la AM possono trasmettere attraverso ostacoli da lunghezze d'onda più strette.

Successivamente, UHF e AM possono raggiungere tra 10 e 4.000 miglia a seconda della configurazione. Le radio amatoriali possono funzionare con un massimo di 1500 watt. All'interno di questa gamma di potenza, queste radio non sono "canalizzate".

Ciò significa che lo spettro radio non è diviso in diversi canali stretti definiti da frequenze portanti. La mancanza di canalizzazione causa meno interferenze. Infine, le radio amatoriali possono essere utilizzate in acqua; mentre le radio marine non possono essere utilizzate sulla terraferma. Considerati tutti i vantaggi della radio amatoriale, alcuni potrebbero prendere in considerazione l'utilizzo di queste configurazioni in acqua anziché in ambito marino.



## Perché usare una Ham Radio:

La radio amatoriale è utile in molte occasioni. Chi usa la radio amatoriale può spaziare dagli appassionati di radio agli avventurieri remoti. Questi sistemi radio sono usati per comunicazioni regolari e per la connessione ai servizi meteorologici da persone che vivono in luoghi remoti.

Inoltre, questi sistemi possono aiutare i soccor-

ritori ricevendo suggerimenti dalle trasmissioni locali. La radio amatoriale è utile per coloro che vanno in escursioni all'aperto in luoghi remoti.

Con aggiornamenti meteo regolari dalle radio, gli utenti sanno quando cercare riparo. Inoltre, le radio amatoriali possono essere un'ancora di salvezza per i soccorsi di emergenza quando i telefoni cellulari si rompono, muoiono o non hanno servizio. I viaggiatori come gli escursionisti dovrebbero sempre portare con sé la tecnologia come una radio amatoriale.

## Licenze:

Una somiglianza tra radio amatoriale e radio marina è che entrambe necessitano di licenze. Tuttavia, tutti gli utenti di radio amatoriale hanno bisogno di una licenza per operare; mentre, solo le imbarcazioni commerciali o noleggiate hanno bisogno di una licenza radio marina.

I charter sono considerati tutte le imbarcazioni che trasportano 6 o più passeggeri paganti. Le imbarcazioni commerciali includono piattaforme petrolifere, pescherecci, navi cargo e qualsiasi imbarcazione in acqua per un servizio a pagamento. La licenza per queste imbarcazioni per operare radio marine si ottiene dalla FCC, nota anche come Federal Communications Commission.

Gli utenti di radio amatoriale dovranno anche ottenere una licenza dalla FCC per una tariffa di circa \$ 40. Questa licenza richiede il superamento di un test dalla FCC. Una volta che gli utenti hanno questa licenza, possono accedere a una maggiore larghezza di banda e al pieno utilizzo dei sistemi radio amatoriale.

*In Italia il Servizio radioelettrico mobile marittimo è regolamentato dagli articoli 164-165 del Codice delle Comunicazioni elettroniche.*

*Questo è il sito di riferimento ministeriale:  
<https://www.mimit.gov.it/it/comunicazioni/radio/autorizzazioni-e-licenze/servizio-radioelettrico-marittimo>*





MINISTERO DELLA DIFESA



MARINA  
MILITARE

# RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

Non perdere  
questa opportunità  
SEGUI LA SCIA

ABBONATI alla Rivista Marittima



## NOVITÀ

Abbonamento  
congiunto  
€ 45,00

Rivista Marittima  
+  
Notiziario della Marina

**A partire dal 1° Novembre 2015 (abb. Annuale 11 numeri)**

|                        |                            |
|------------------------|----------------------------|
| Italia ordinario       | <b>€ 30,00</b>             |
| 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

### **NOVITA**

Rivista Marittima + Notiziario della Marina – Abbonamento € 45,00

### **MODALITÀ DI PAGAMENTO**

#### **ATTENZIONE NUOVO CONTO CORRENTE**

- 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.

L'ABBONAMENTO DECORRE DALLA DATA DI SOTTOSCRIZIONE.  
Effettuato il pagamento, INVIARE COPIA DELLO STESSO,  
CON I DATI PERSONALI e CODICE FISCALE tramite FAX - E.MAIL a:

Rivista Marittima - Via Taormina 4 - 00135 ROMA

Tel. 06/36807251 - Fax 06/36807249

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

**Per comunicazione pagamento Abbonamento congiunto (Rivista Marittima +  
Notiziario della Marina) comunicare i dati ad entrambe le mail:**

[rivista.abbonamenti@marina.difesa.it](mailto:rivista.abbonamenti@marina.difesa.it)

[notiziario.marina@gmail.com](mailto:notiziario.marina@gmail.com)



# 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)



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 navy, 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



## Chi siamo

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

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

# DIVENTA UN RADIOAMATORE DI MARINA

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

E' un'associazione NO-PROFIT ed apolitica.

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

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



[WWW.ASSORADIOMARINAI.IT](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.