

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



285/2025

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

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	Verbale riunione CDN
9	Italian Navy Coastal Radio Stations Award 2025 - Regolamento
13	Da Marconi alla Marina Militare, elogio della Radio
16	Quei reparti della mano nera..
18	Quando decidi di rimanere a bordo..
21	Sonar in frazioni
28	Con la pelle appesa ad un chiodo - Torpediniera Orione - Parte Seconda
38	Radiazione e Trasmissione
44	Nuove modalità per creare un distretto ARMI
48	Award Amerigo Vespucci Tour Mediterraneo
50	Propagazione mese di Aprile
52	Tipica giornata di mare
53	Personale civile nelle Forze Armate
54	Nuova ID Card ARMI
55	QSL Navali
58	Foto storiche
59	La stazione radio di.. IT9BQS - La QSL dei soci: IZ8ITT
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
91	Award Seconda Battaglia Navale della Sirte
93	Award Battaglia Navale di Capo Matapan
95	Abbonamento Rivista Marittima
96	Organizzazione territoriale - Elenco delle sezioni ARMI

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Cari amici, eccoci al nostro consueto appuntamento con il bollettino! Prima di darvi alcune notizie volevo complimentarmi con il nostro socio **IT9CLY Paolo Francesco** del Distretto di Trapani che nello scorso International Naval Contest 2024 è riuscito a piazzarsi primo (davanti a stazioni navali molto quotate) nella categoria "C" Naval, all'band SSB (single operator). In questi giorni ha ricevuto il premio (che vedete sotto) inviato dal manager di questa edizione (MARAC). Complimenti da tutto il C.D.N. e dal sottoscritto. Bravo Zulu. Detto ciò, andiamo a vedere cosa ci propone questo mese e i prossimi appuntamenti. Abbiamo lasciato alle spalle il World Tour del Vespucci ed inizieremo con un nuovo Tour questa volta del Mediterraneo (a conclusione del grande viaggio che ha intrapreso il nostro veliero - la Nave più bella del Mondo). Da giorno 27 marzo inizieremo ad attivare ben 9 nominativi speciali dedicate alla Nave ad ogni porto che sosterrà

in Italia. Troverete la cartina e le date su questo numero. L'award appunto denominato "Amerigo Vespucci Tour Mediterraneo" sarà gestito dalla piattaforma QSO HUNTER di HRDLOG.net dal buon IW1QLH Claudio che ci ha offerto la sua esperienza informatica e la sua piattaforma. La collaborazione con l'ARI e l'ANMI Marconi Room ha contribuito a far sì che questo evento maturasse in ogni suo aspetto (inizieranno proprio da Venezia con il nominativo I3IABJ). Grazie alla tenacia di Corrado Gubitta e dei presidenti di sezione ARI di Marcon, Venezia e Mestre si sono adoperati per iniziare questa avventura. Noi dell'ARMI ci abbiamo messo come sempre il nostro cuore e la nostra passione per portare in essere quello che ad oggi abbiamo organizzato. Coglieremo i frutti al termine della manifestazione il 10 giugno 2025 a Genova dove si terrà la festa della Marina Militare. Tra pochi giorni invece sarà il diciannovesimo appuntamento con la competizione delle Stazioni Radio Costiere. Grande



manifestazione si preannuncia con ben quindici stazioni speciali. Buon divertimento e mettetece la tutta, saranno dieci giorni intensi. Appuntamento con il nostro editoriale al prossimo numero del bollettino, buona lettura!

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.

Nella prima settimana di **Febbraio** e la prima settimana del mese di **Marzo**, 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.



MMOKWU/mm: Paul Coleman (MOKWU) fa parte dell'equipaggio della nave da ricerche scientifiche **MRV SCOTIA** appartenente allo Scottish Governement. La MRV Scotia è stata costruita da Ferguson Shipbuilders Ltd a Port Glasgow per l'allora Scottish Office e completata all'inizio del 1998. Operativa dal suo porto di Aberdeen, la Scotia è utilizzata per la valutazione degli stock ittici e il monitoraggio ambientale nelle acque del Mare del Nord e dell'Atlantico settentrionale. Trasporta un equipaggio di 18 persone e può ospitare fino a 12 scienziati. I dati sulla pesca e altre informazioni raccolte durante le crociere di ricerca sono essenziali per il successo del programma scientifico della Marine Scotland Science (MSS), che supporta i consigli forniti al governo. Per garantire la disponibilità di queste informazioni, la MSS gestisce due navi da ricerca: Scotia e Alba na Mara. Entrambe le navi sono dotate di una vasta gamma di strutture di distribuzione e recupero per attrezzi e attrezzature da pesca, sensori scientifici e ambientali e sistemi di raccolta dati. Gran parte del lavoro sperimentale di MSS viene condotto in mare utilizzando apparecchiature di monitoraggio, misurazione e osservazione molto specializzate o costruite su misura. Per la progettazione, lo sviluppo e la manutenzione di tali apparecchiature, MSS dipende dalle competenze e dall'esperienza elettronica e meccanica del suo dipartimento Engineering Services. Paul trasmette da bordo con il suo apparato un FT-891 con 100w, un FT-50 antenna tuner ed un'antenna 1/4 d'onda verticale per i 40 m. Paul fa traffico in fonia e raramente in CW. E' stato segnalato sul cluster il 24 febbraio in 15 e 40 metri. Scambia QSL via eQSL e conferma contatto anche su QRZ.com.

LA3YNA/MM : Knut Jakobsen opera a bordo della sua barca a motore ormeggiata nel porticciolo del suo villaggio Helle. Un villaggio nel comune di Krager nella contea di Telemark, in Norvegia. Il villaggio si trova sulle rive settentrionali di Hellefjorden a circa 7 km a nord-est della città di Kragerò. Opera con un Xiegu X6100 d un'antenna ad 1/4 d'onda sui 20M. Per la QSL predilige l'invio via diretta.



MMØVIK/MM: (ex MM6IIH) Euan Crawford vive e lavora sulle isole Shetland (Scozia) e quando può esce con la sua barca a vela. Per la QSL potete inviarla al suo indirizzo privato: Euan Crawford - Keldi, Houss, East Burra Shetland islands, Scotland ze29le Scotland



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



MW0EUG/mm: Eugene Barnes trasmette a bordo della sua piccola imbarcazione a motore **M/b CRYSTAL SEA**. È una piccola barca da pesca realizzata da Island Plastics modello IP 24 ed è lunga 24 piedi (poco più di 7 metri). Utilizza un Kenwood TS570D - Max 100 W ed un'antenna DX Commander accorciata, circa 6,5 metri con un accordatore CG 3000 ATU. Le operazioni avvengono tra l'isola di Anglesey e la terraferma del Galles del Nord in un canale di mare chiamato "Stretto di Menai". Chi desidera la sua QSL va richiesta al suo suo indirizzo : Eugene Barnes - 2 Trem-y-Garnedd, Bangor - Gwynedd LL57 1NA, Wales



VK6JJJ/MM: Craig Hayhow opera a bordo della piattaforma petrolifera "Ichthys Explorer" nel mar di Timor. Situata a 19 km a nord-ovest dell'isola di Browse nel Mar di Timor, 461 km a nord di Broome, Australia occidentale. Craig durante il periodo a bordo della piattaforma lo si ascolta facilmente in FT8 ed utilizza quasi sempre le bande alta (10m, 12m). Per la QSL potete inviarla via eQSL oppure via diretta al suo indirizzo che trovate su QRZ.com



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 03 Febbraio 2025 al 03 Marzo 2025), ecco di seguito i nominativi: **MW0EUG** - G0HUZ - DP0POL - SP2WDH - LU2AIB - **NP2OZ** - **VK6JJJ** - **MMØVIK** - **MM0KWU** - 4X5VS - G4LPP - **LA3YNA** -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

VERBALE RIUNIONE CDN
di Alberto Mattei, IT9MRM



Associazione Radioamatori Marini Italiani
Associazione affiliata A.R.I.
Esatta con statuto 8.10.11.2005 in ottemperanza della Legge n. 206/1991 ed al Decreto Legislativo n. 460/1997

Via Enrico Millo, 20
96011 Augusta (SR)
www.assodiomarinai.it
info@assodiomarinai.it
C.F. 93115340899

VERBALE DELLA RIUNIONE DEL CDN

DEL 17.02.2025

Alle ore 19,00 di lunedì 17 febbraio 2025, il Consiglio Direttivo dell'ARMI si è riunito in teleconferenza sulla piattaforma WhatsApp.

Sono presenti: Piergiorgio Nonnis, IS0KEW (Coordinatore Dipartimento Sardegna), Francesco Giacoja, IZ7AUH (Coordinatore Dipartimento Sud Italia), Orazio De Maria, IZ1CCH (Coordinatore Dipartimento Nord Italia), Mercurio Salvatore, IZ0EUX (Coordinatore Dipartimento Centro Italia), Maurizio Di Pace, IT9JKM (Coordinatore Dipartimento Sicilia), Andrea Angelillis, IT9YBL (Vice Presidente e Segretario), Alberto Mattei, IT9MRM (Presidente).

La riunione inizia con il seguente Ordine del Giorno:

- 1) **Presentazione Coordinatore Dipartimento Sicilia – IT9JKM**
- 2) **Codice Fiscale**
- 3) **Distretti ARMI**
- 4) **Restrizioni per il Navy Coastal/Navy Ships**
- 5) **Diploma dei Distretti anno 2026**
- 6) **Varie ed eventuali**

Punto 1 all'O.d.G. – Presentazione Coordinatore Dipartimento Sicilia – IT9JKM

Viene presentato al CDN il Coordinatore Dipartimento Sicilia – IT9JKM Maurizio Di Pace che prende la parola per un breve saluto.

Punto 2 all'O.d.G. – Codice Fiscale

Si informano tutti i presenti dell'avvenuto rilascio del codice fiscale all'associazione e di conseguenza la registrazione dell'atto costitutivo e dello statuto nazionale presso l'Agenzia delle Entrate di Siracusa. Con questo provvedimento siamo ufficialmente registrati come "Associazione non riconosciuta".

Punto 3 all'O.d.G. – Distretti ARMI

Si rappresenta inoltre la necessità di informare anche i Presidenti Distrettuali (previo videoconferenza da effettuarsi in breve), di dotarsi di un Codice Fiscale per i futuri rinnovi del nominativo distrettuale assegnato. Su questo argomento prende la parola IZ7AUH Francesco Giacoja ribadendo la necessità di avere una guida da rendere disponibile ai vari distretti, per facilitare il compito di richiesta del codice fiscale. Ad ogni modo è stato chiesto a tutti che la richiesta del c.f. non debba essere una condizione vincolante (obbligatoria), ma di

lasciare libertà di decisione ad ogni distretto se avere e regolarizzare con il c.f. il proprio nominativo o farlo scadere.

Punto 4 all'O.d.G. – Restrizioni per il Navy Coastal/Navy Ships

Si rappresenta la problematica espressa da alcuni colleghi, nel far operare per l'attività del NAVY COASTAL (NAVY SHIPS) radioamatori che si trovano per motivi di lavoro fuori dalla propria residenza. In questo caso si dovrà utilizzare il barrato (p.e. IZOSPE/1). Inoltre viene rappresentato da parte di IT9YBL Andrea Angelillis la necessità che l'operatore in questione provveda ad inviare una autocertificazione da compilare ed inviare al proprio capo team, che certifichi un eventuale domicilio provvisorio (secondo una guida in fase di preparazione). Il capo team in quanto responsabile del team dovrà assumersi la responsabilità del proprio staff per le operazioni e per la condotta di essi, dovrà certificare inviando al "supervisor" dell'award per la valutazione del caso, una dichiarazione sulla quale indicare la veridicità della documentazione. Inoltre viene avanzata una proposta per eventuale provvedimento disciplinare da attuare nel caso venga riscontrata una dichiarazione mendace (su questo punto tutti quanti concordano all'unanimità).

Punto 5 all'O.d.G. – Diplomi dei Distretti anno 2026

Visto il successo del Diploma dei Distretti, il Presidente riconferma per l'anno successivo nuovamente il diploma esplicitando anche la formula del nominativo speciale per quei distretti che non hanno un nominativo IQ assegnato. Così facendo si amplierebbero le partecipazioni anche ad altri distretti. Già è in fase di elaborazione un foglio Excel con tutti i distretti nazionali (anche non costituiti) con relativo suffisso (due lettere alfabetiche tipo targa automobilistica) da utilizzare per la richiesta del nominativo speciale. Inoltre IT9YBL Andrea Angelillis propone di attuare le stesse regolamentazioni e periodi delle attività principali dell'ARMI (NAVY COASTAL/NAVY SHIPS). Viene deciso di effettuare il diploma in dieci giorni utilizzando sempre la piattaforma messa a disposizione gratuitamente di IW1QLH Claudio gestore di HRDLOG.

Punto 6 all'O.d.G. – Varie ed eventuali

Nessuno dei Consiglieri presenti chiede di discutere e deliberare su ulteriori argomenti rispetto a quelli già trattati.

Essendo esauriti gli argomenti in discussione e non avendo chiesto ulteriormente la parola nessun Consigliere, il Presidente dichiara chiusa la riunione alle ore 19:30.

Verbale approvato all'unanimità.

Il Presidente
Alberto Mattei, IT9MRM



Il Segretario
Andrea Angelillis, IT9YBL



ITALIAN NAVY

coastal radio

stations award

"15 SPECIAL RADIO STATIONS"



7 - 16 MARCH
2025

Nineteenth edition of the award dedicated to the coastal radio stations of the Italian Navy. Ten days of intense activity on all bands and in all modes. Join us with the naval radio amateurs!

ham award

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2025

di Alberto Mattei, IT9MRM

REGOLAMENTO

Il Diploma A.R.M.I. denominato "ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS" è stato ideato per ricordare le Stazioni Radio Costiere della Marina Militare Italiana. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo.

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 7 marzo 2025 (00:00 UTC) e si concluderà il 16 marzo 2025 (24.00 UTC).

STAZIONI

Saranno attive le stazioni con nominativo speciale in rappresentanza delle Stazioni Radio Costiere della Marina Militare (Elenco riportato sul sito dell'ARMI <http://www.assoradiomarinai.it>)

MODI

Sono consentiti i seguenti modi :

MORSE – FONIA – DIGITALE (RTTY-PSK-FT8/FT4)

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO

QSOs (HRD) con le Stazioni Radio Costiere valgono:

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

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

DIPLOMA

A tutti sarà rilasciato un attestato di partecipazione (diverso dal COASTAL AWARD) al raggiungimento di 100 punti in formato pdf (jpg) scaricabile dalla piattaforma HAMAWARD al termine della gara.

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW/PSK/RTTY : CQ CQ DE II9IGJ II9IGJ AWARD IT NAVY COASTAL RADIO STATIONS K
SSB : CQ CQ da II9IGJ – CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI RADIO COSTIERE DELLA MARINA MILITARE ITALIANA – .

RAPPORTI E NUMERI

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

CATEGORIE

Sono previste SEI categorie:

"**DIGIT1**" (PSK-RTTY)

"**DIGIT2**" (FT8/FT4)

"**PHONE**" (SSB)

"**MORSE**" (CW)

"**MIXED**" (solo CW-SSB)

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

E' ammessa la partecipazione solo ad una categoria.

Sarà cura dell'award manager al termine della gara di contattare il vincitore della categoria, se presente in più categorie, per indicare in quale categoria vuole essere premiato.

Automaticamente il secondo in classifica passerà al primo posto come vincitore della categoria.

PREMI

Saranno premiati con un **COASTAL AWARD** solo i primi tre classificati di ogni categoria.

RICHIESTE

Potranno richiedere tutti il **COASTAL AWARD**:

- in **cartoncino** formato A4 a colori, contributo spese € 10,00
- in **pergamena** formato A4 a colori, contributo spese € 15,00
- **placca** in legno formato 20x26 cm, contributo spese € 50,00

andrà richiesto all'Award manager nazionale:

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

email: it9mrm@gmail.com

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

- via "POSTEPAY" 4023601045297900 intestata a Mattei Alberto;
- via "PAYPAL" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com
- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

E' OBBLIGATORIO INFORMARE VIA EMAIL INVIANDO I DATI DI PAGAMENTO

LOGS

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

INFORMAZIONI

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



Certificato di partecipazione



2025

A.R.M.I. - ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

ITALIAN NAVY

coastal radio station

IDK - IGB - IGU - ICV - ICH - IGG - ICS - ICZ - IDR - ICA - ICT - ICE - ICN - IDP - IGA - ICF - IGJ



ISSUED TO: FOR HAVING CONNECTED THE COASTAL RADIO STATIONS OF THE

IT9MRM

MARINA MILITARE ITALIANA

POSITION: 179° of 15011

POINTS: 362

CATEGORY: CW/SSB

QSO: 45

SPECIAL STATIONS: 12

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

Coastal Award



CAMPAGNA PER
AUTOFINANZIAMENTO
2025

SOSTtienici
con un solo euro!



*il tuo contributo
è importante!*



DA MARCONI ALLA MARINA MILITARE, ELOGIO DELLA RADIO.

di Andrea Galli - tratto da ilmarenelcuore.it

Da Marconi alla Marina militare, elogio della radio. L'ufficiale 27enne nella sala segreta della nave: «Grazie a lei connessi con il mondo anche da qui»



La missione del ministero della Difesa negli oceani Indiano e Pacifico a bordo della fregata Marceglia. Il sottotenente Iacono: «Noi e le nostre vite sempre in mare»

Leonardo Iacono, sottotenente di Vascello, e con quale già bell'espressione cominciamo, *sottotenente di Vascello*, un'espressione antica, fin da subito da campo aperto su di un orizzonte lontano, un'espressione ariosa, ebbene Iacono è uno di quelli venuti al mondo al mare. Da casa sua, a **Siculiana in provincia di Agrigento**, il Mediterraneo dista cinquanta metri giusti sicché infanzia in acqua, adolescenza in barca, età adulta navigando nel mondo, una sequenza itinerante perfino inevitabile, sono i percorsi della passione. Adesso per la precisione il suo mondo è l'**Indo-Pacifico**, l'estesa regione che comprende sia l'oceano Indiano sia il Pacifico, a bordo di **un vanto del nostro ministero della Difesa, la fregata intitolata ad Antonio Marceglia** (che fu tante, tantissime cose, eroe nazionale e Medaglia d'oro al valor militare nato in Slovenia e morto a Venezia); **Iacono è il caporeparto delle telecomunicazioni** ovvero anche e forse soprattutto la **radio**, e oggi

che si celebra la **Giornata mondiale della radio** si può provare a viaggiare insieme a lui.



L'equipaggio e i missili

Dunque Iacono, a conferma della complessità del percorso di formazione necessario, ha **una laurea triennale e magistrale in Scienze marittime e navali**, aveva in precedenza frequentato l'**Accademia navale militare**, si è specializzato in appositi corsi prima di venir imbarcato. **La fregata Marceglia, lunghezza di 144 metri, equipaggio di 168 militari, armata anche con cannoni, missili antiaerei e mitraglieri**, dotata di hangar per due elicotteri, velocità oltre i 27 nodi, cioè 50 chilometri orari, ecco la fregata Marceglia **è una delle navi protagoniste della campagna operativa (iniziata il 20 gennaio terminerà l'8 luglio) della Difesa**, in un quadro, va da sé, di dirimente importanza geo-politica con molteplici obiettivi nei complessivi cinque mesi di navigazione: la valorizzazione del Sistema Italia e di conseguenza **missioni di cooperazione internazionale, incontri di diplomazia navale**, promozione delle nostre eccellenze fra tecnologia, cultura, industria.



Leonardo Iacono



Genio e orgoglio

A proposito di eccellenze, oggi è più che mai obbligatorio ricordare **Guglielmo Marconi, genio autodidatta**, anzi *il giovane Marconi*: nel luglio 1897, alla Spezia, **quando aveva 23 anni egli realizzò il primo collegamento di radiotelegrafia navale della storia** mantenendolo funzionante anche con una nave a diciassette chilometri di distanza; furono esordi, i suoi, ai quali seguirono **le campagne oceaniche sull'incrociatore Carlo Alberto** d'inizio 1900 che celebrarono le potenti evoluzioni dei rapporti tra lo stesso Marconi e la Marina. Procediamo: da Marconi a Iacono, sì, il collegamento ci sta, ognuno ha sempre il proprio ruolo sul pianeta e anche stando in mare siamo sempre tutti quanti connessi fra di noi, chi c'è ora e chi c'è stato in precedenza; allora chiediamo al sottotenente se sia corretto o sbagliato definirlo «marinaio», e questo siciliano di 27 anni dice: **«Se per marinaio intendiamo una persona che sa andare per mare, sì, senza dubbio, sono un marinaio. E dopo aver cominciato a studiare il mare, a imparare come mettermi in sicurezza quando sto in mare, sono diventato ufficiale della Marina militare. Difficilmente, sono sincero, mi vedrei fuori dall'ambito navale e militare: sono esperienze intense, uniche, privilegiate, di grande responsabilità, di grande orgoglio, di grande senso d'appartenenza»**

Altra domanda, che forse le potrà sembrare banale: ma senza radio, anche un colosso come la fregata Marceglia rischia di rivelarsi inutile o quantomeno gravata da una minore funzionalità? «**La radio ci garantisce il continuo – continuo – flusso informativo con i comandi superiori**, quindi anche con gli altri assetti aerei e navali, con i partner della Nato. **La radio è imprescindibile**, anche per le comunicazioni interne, dalla plancia al locale operativo fino a tutti gli altri locali». Insomma, nessun declino. «Della radio intende? No, no, no, proprio per niente. Al contrario. **La radio è parte essa stessa della nostra dimensione, della nostra operatività, dello stare in mare**».



Passando per gli Stretti

Per ragioni di sicurezza militare, parecchie informazioni il sottotenente di Vascello non può confidarle, ovvio; ma certo anche per quanto riguarda la radio, Iacono ci conferma **la sofisticata progressione dei sistemi di sicurezza anti-intrusione** specie in questo delicato viaggio nell'Indo-Pacifico che possiede due dei maggiori «**choke points**», **quei passaggi d'acqua stretti e obbligati per spostarsi tra mari e oceani: lo Stretto di Malacca e quello di Hormuz** (fra i golfi Persico e di Oman), coordinate fondamentali nel commercio marittimo globale. Dimensioni e itinerari e suggestioni e gente di infinite diverse provenienze da **Corto Maltese**, anzi no, il meraviglioso personaggio disegnato non amava le regole e inseguiva i tesori, senza peraltro mai trovarli, e qui l'ambiente è militare, serio, ufficiale, sicché si vada a concludere tornando da **Marceglia**, che andava volontario nelle missioni più ostiche, che aiutò l'Italia a liberarsi dai nazifascisti e che l'Italia dovrebbe ricordare, lui come altri, anche fuori dalle Forze armate e dalla Difesa, con maggior rispetto, con maggiore aderenza ai percorsi e alle scelte dei talenti italiani, di secolo in secolo.

QUEI REPARTI DELLA MANO NERA....

di Nunzio Giancarlo Bianco - tratto da Facebook



6°/7°/8° Reparto, ovvero quelli definiti della mano nera, reparti che vedono all'opera donne e uomini che sono fondamentali per l'efficienza e il moto delle unità navali della Marina Militare.

Premesso che prima di arruolarmi frequentavo gli Studi Professionali per le Attività Marinaresche, che diplomandomi sarei diventato un futuro Direttore di Macchine per la Marina Mercantile.

Voglio parlare di questi reparti perché ho sempre amato quel mondo di lavoro fatto di immani sacrifici, personale che lavora in tutte le condizioni di navigazione.

Come spesso dico mi piaceva stazionare a poppa a fumarmi quelle maledette sigarette, bene spesso capitava che quel personale risaliva dalle macchine con le tute imbrattate di qualsiasi grasso o olio degli asservimenti.

Vedevo quei ragazzi, oggi anche le ragazze, prendersi una boccata di aria del mondo esterno, catturare quei raggi di sole che riscaldavano il loro animo.

Tante volte i colleghi mi invitavano a visitare i loro locali di lavoro, il primo impatto è quei lunghi sibili dei motori della propulsione oppure i sistemi diesel per la produzione di energia elettrica.

Il loro locale più importante erano le piccole officine dove erano ben custoditi gli attrezzi di lavoro, ma

la magia sta nell'impiego degli stessi.

Vedere un meccanico che opera su un componente da mantenere, oppure da ripristinare questo lavoro da la possibilità a tutto l'equipaggio di usufruire dei servizi resi da questo personale.

Il capo meccanico lo vedi operare sicuro con quegli attrezzi dovuto alla sua lunga esperienza, invece tanta compassione mi facevano quei giovani ragazzi che operavano con attrezzi davvero giganteschi rispetto alla loro mole.

Mi riportavano indietro nel tempo di quando da allievo meccanico seguito dal Signor Lubrano, addetto del laboratorio tecnico, prendevo in mano una grande lima per sgrossare un pezzo di acciaio.

Giovanissimo le mie mani non erano ancora forti nell'utilizzo di tale attrezzo, bene quei giovani meccanici mi facevano ricordare il mio passato.

Vederli all'opera in quel mondo magico mi facevano tanta compassione, come me anche loro avevano quelle piccole mani su enormi attrezzi.

Vedere quello sforzo fisico nell'affrontare quel lavoro duro, la soddisfazione quando riuscivano a sbullonare l'oggetto, la ricerca dell'avaria e la successiva risoluzione.

La gioia su quei giovani visi imbrattati di olii e grassi, anche se davano del buffo, essi con passione si dedicano anima e corpo in tale attività.



Vedere le mani di un sottufficiale dopo anni che lavora in quel contesto, ti rendi conto che quegli arti portano il segno di una vita per davvero speciale.

Anche gli elettricisti che operano su tanti asservimenti vitali per il bordo, sempre esposti a tanti pericoli li vedi operare con tanta dedizione.

Tutto ciò che si illumina a bordo, ogni singolo elettrode che viaggia sulle migliaia di chilometri di cavi in rame è opera di questi signori.

Anche l'acqua calda delle docce, il funzionamento dei Pavan dove troviamo sempre dell'acqua fresca, oppure il funzionamento delle cucine lo si deve proprio ai reparti sopra menzionati.

Io che provengo dalla Marina Militare dei maestri d'ascia, dalle navi a caldaia, fino all'ammiraglia dell'attuale Forza Armata, devo ringraziare questo personale della loro grande impresa.



QUANDO DECIDI DI RIMANERE A BORDO

di Nunzio Giancarlo Bianco - tratto da Facebook



Per tanti motivi preferivo, in alcune occasioni, rimanere a bordo anziché uscire in libera uscita, erano quei momenti di riflessione che facevo sulla nave quasi vuota di personale, rimaneva solo chi era di servizio guardia o di comandata, ne approfittavo nel rimettere in ordine l'armadietto, per lavare qualche capo intimo, il rassettare il perimetro di pertinenza.

Lontano dalle mie origini nati rispetto alla base di destinazione, mi toccava sempre preparare gli abiti da portare in lavanderia, acquisire prodotti per l'igiene personale.

Come un automa in poco tempo mi ritrovavo che avevo fatto il tutto in breve tempo, allora me ne salivo in radio a vedere se tutto era in ordine "questa era l'area dove operavo come tecnico", come uno sciocco speravo di trovare qualche anomalia da riparare per passare alcune ore impegnato in qualche attività, ma come spesso accadeva tutto andava per il meglio.

Allora andavo a prua, che nel frattempo si era già fatta sera, a godermi il tramonto, pur stando ormeggiati in porto quei tramonti sull'acciaio avevano sempre una sensazione particolare.

I gabbiani prima del sopraggiungere della notte erano intenti a catturare qualche ultimo pesciolino che risaliva a galla, il loro starnazzare ti faceva sollevare il capo nell'attenzionarmi.

Seduto sulla bitta con quella maledetta Marlboro fra le dita, facevo quei lunghi sospiri acri perché misti tra il salino e il tanfo della stessa, quando espellevo il fumo dalla bocca sembrava diventare

una nuvola di una ciminiera.

Avevo gli occhi puntati fissi sull'infinito, la mente viaggiava oltre l'orizzonte, il mio corpo stanziana lì seduto, con i pensieri ero ben oltre, pensando spesso cosa era la mia vita su quello scafo della Marina Militare.

Stanziare sulla nave in quei momenti viaggiavo lontano dalla realtà, con l'anima ero al di fuori di quell'ingresso dell'arsenale, a quell'ora mi godevo quel silenzio spettrale, che incominciava a diventare come un frastuono man mano che passavano le ore, alcuni silenzi divengono fragorosi.

Si animavano nella mente persone care, amori vissuti, amici lasciati per quella professione marinaresca, d'altronde non potevo abbandonare completamente le mie origini, le mie passioni.

Quante cene saltate per stare in compagnia dei miei ricordi, quel mondo fatato di marinaio era faticoso e a volte stressante, standomene seduto comunque su quella bitta di prua ero comunque un uomo libero, libero e padrone del mio tempo.

Quella professione nel pieno dell'impegno riesce a far dimenticare tanti problemi personali, riponi in un angolo remoto della tua testa tanti affetti perché sei pronto a qualsiasi evenienza, con quell'essere scattante come un felino nell'inseguire la sua preda, affrontare qualsiasi evenienza con fare deciso.

Quella sicurezza che assumi dovuto alla forza della sopravvivenza, quelle incombenze che gravano su tutti quei sottufficiali impegnati a bordo, a quelle donne e uomini che sono votati al sacrificio, donarsi anima e corpo per la causa comune.

Quell'uniforme racchiude in sé esseri votati al sacrificio, l'orgoglio di chi la indossa, il ruolo che compete ai graduati nell'asservimento della categoria e del grado rivestito.

Pensi e ripensi e le ore volano, finisci di fumarti il tuo pacchetto di veleno, allora ti rialzi che ormai è notte e vedi quella luna che sembra animarsi, bianca e splendente che la fantasia la fa animare come se fosse la fata turchina.

Ti incammini e apri quel portellone ormai stanco vai in branda, svuotato di tutti quei pensieri rimuginati nella testa, entri nel ventre della tua unità lesta ad accoglierti, mesto appoggi la testa sul guanciaie, un altro giorno da marinaio e andato via, domani sarà un nuovo giorno e rivivrai quell'avventura meravigliosa marinaresca, ti lasci cullare da Morfeo e finalmente il tuo corpo, la tua mente trovano finalmente pace.



IL N° 1
DELLE VENDITE
ON-LINE IN



RICETRASMETTITORI
ACCESSORI
AMPLIFICATORI
ANTENNE
CAVI
RICAMBI

USATO
GARANTITO

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

MEDIAGLOBE ELECTRONICS

VIA PIETRO NENNI 14/23-24

70016 NOICATTARO (BA)

WWW.MEDIAGLOBE.IT

INFO@MEDIAGLOBE.IT



SONAR IN FRAZIONI

di Cesare Del Turco, IZ1KPZ (MI1988)



* Sottomarino Toti: sonar IP64; in vista in alto a prua la cuffia idrodinamica che copre la base cilindrica per la scoperta attiva dei bersagli con il metodo dell'eco, sui fianchi le sei pinne per la sperimentazione del sistema per la misura della distanza in passivo

Il sonar (termine che nasce come acronimo dell'espressione inglese sound navigation and ranging) è un dispositivo che utilizza la propagazione del suono sott'acqua per la navigazione, comunicazione o per rilevare la presenza e la posizione di sottomarini o oggetti sotto il livello del mare.

Prima frazione: sonar per sottomarini Classe Toti

I Sonar per la classe TOTI, apparati studiati

e prodotti, in piccola serie, negli anni 60, nei laboratori della Soc. USEA in San Terenzo di Lerici (La Spezia); sono stati impiegati per la navigazione dei battelli fino al 1997 quando l'ultimo sottomarino della classe è stato radiato. Gli apparati erano identificati con la sigla: IP64.[1]

L'illustrazione del sonar IP64, riportata in questa pagina, è utile allo scopo di fornire un'idea globale sulla struttura e sul funzionamento degli apparati per la localizzazione subacquea.

Caratteristiche generali del sonar IP64

Caratteristiche del sonar IP64 (**parti esterne bagnate**)[2] per la ricezione/trasmissione dei segnali acustici):

- Base idrofonica ricevente in bassa frequenza: (Tecnologia) idrofoli piezoelettrici a stecca montati come cortina a proravia del battello -base conforme-.
- Base ricetrasmittente in alta frequenza: (Tecnologia) trasduttori elettroacustici con elementi magnetostrittivi sulla superficie laterale di un cilindro montato nella parte alta della prua del sottomarino.
- Base idrofonica a media frequenza per misuratore passivo della distanza a carattere sperimentale: (Tecnologia) 6 pinne a mosaico rettangolare d'idrofoli piezoelettrici a dischetto montati lungo i fianchi superiori dello scafo.)

Caratteristiche del sonar IP64 (**parti interne**) [3] per l'elaborazione dei segnali:

- Scoperta panoramica dei bersagli passivi[4] in alta frequenza, con presentazione video su di un arco d'orizzonte di 360°: (Tecnologia) Ricevitori a fasci preformati con rivelatori d'involuppo; Trasmissione con impulsi non codificati.
- Scoperta manuale a punteria, di buona precisione, dei bersagli attivi e passivi, sia in bassa che in alta frequenza su di un arco d'orizzonte di 360°: (Tecnologia) Ricevitori audio a banda variabile; collimazione bersagli con sistema di somma e differenza.
- Presentazione video tipo PPI (Plan Position Indicator): (Tecnologia) Componenti elettronici sparsi.

Vista d'insieme del Sonar IP64

Mostrati in figura 1, non in scala tra loro, tutti i componenti dell'apparato: nzionamento degli apparati per la localizzazione subacquea.

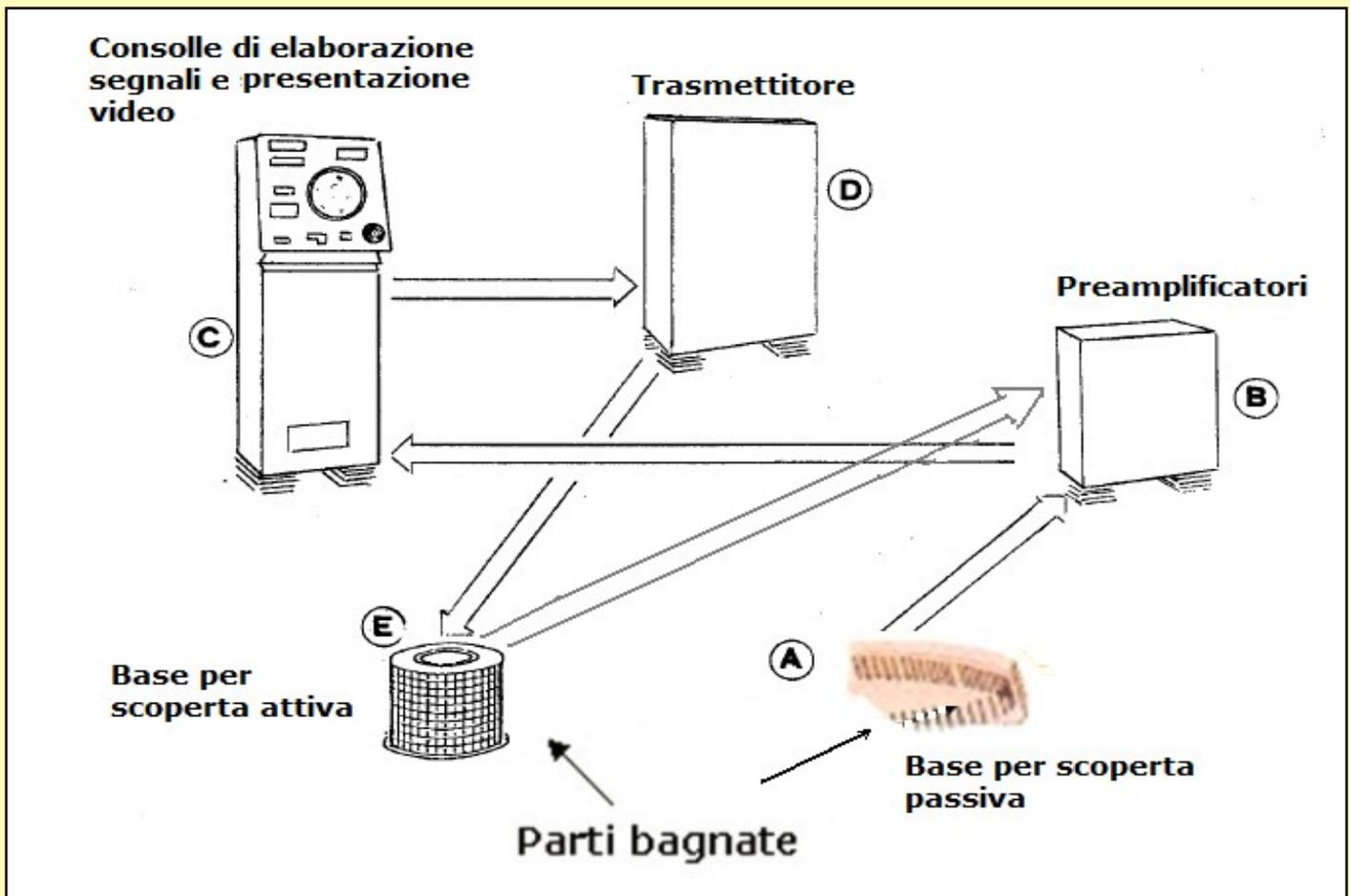


figura 1-Vista d'insieme Sonar IP64

Il percorso dei segnali è indicato con frecce e lettere:

- Dalle due basi idrofoniche, riceventi di bassa ed alta frequenza, conforme e cilindrica, i segnali ricevuti sono inviati al cofano preamplificatori, percorsi A-B e E-B.
- I segnali all'uscita dei preamplificatori sono

inviati alla consolle di comando e controllo per la loro elaborazione e successiva presentazione video, percorso B-C.

- Il trasmettitore, su comando della consolle, percorso C-D, invia alla base cilindrica, percorso D-E l'impulso d'emissione per la scoperta dei bersagli passivi con il metodo dell'eco.

Vista in dettaglio della collocazione delle basi acustiche

In figura 2, non in scala tra loro, le disposizioni delle tre basi idrofoniche dei sottomarini classe Toti

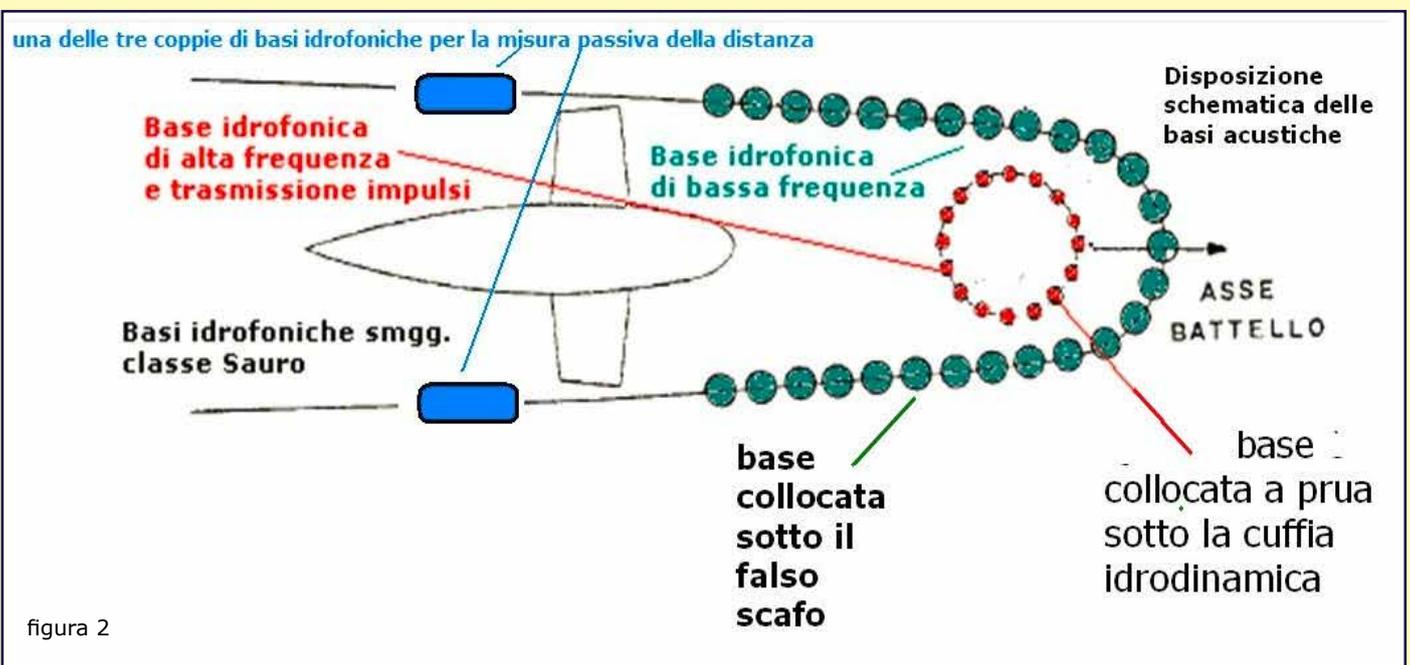


figura 2

- In colore verde la base idrofonica per la ricezione dei segnali acustici in bassa frequenza è collocata sotto il falso scafo del battello e non è visibile dall'esterno; l'insieme degli idrofoni è detto base conforme. In basso a sinistra è mostrata una fotografia di parte della base conforme vista in assenza della copertura sul falso scafo.
- In colore rosso la base cilindrica, impiegata sia per la trasmissione degli impulsi che per la ricezione degli echi, è collocata in alto a prua sotto la cuffia idrodinamica; in basso a destra è mostrata la fotografia della base cilindrica.
- In colore celeste una delle tre coppie di sensori acustici del misuratore di distanza sperimentale.

Collegamenti tra basi idrofoniche e preamplificatori

In figura 3 sono mostrati i collegamenti tra le basi idrofoniche e il cassetto preamplificatori:

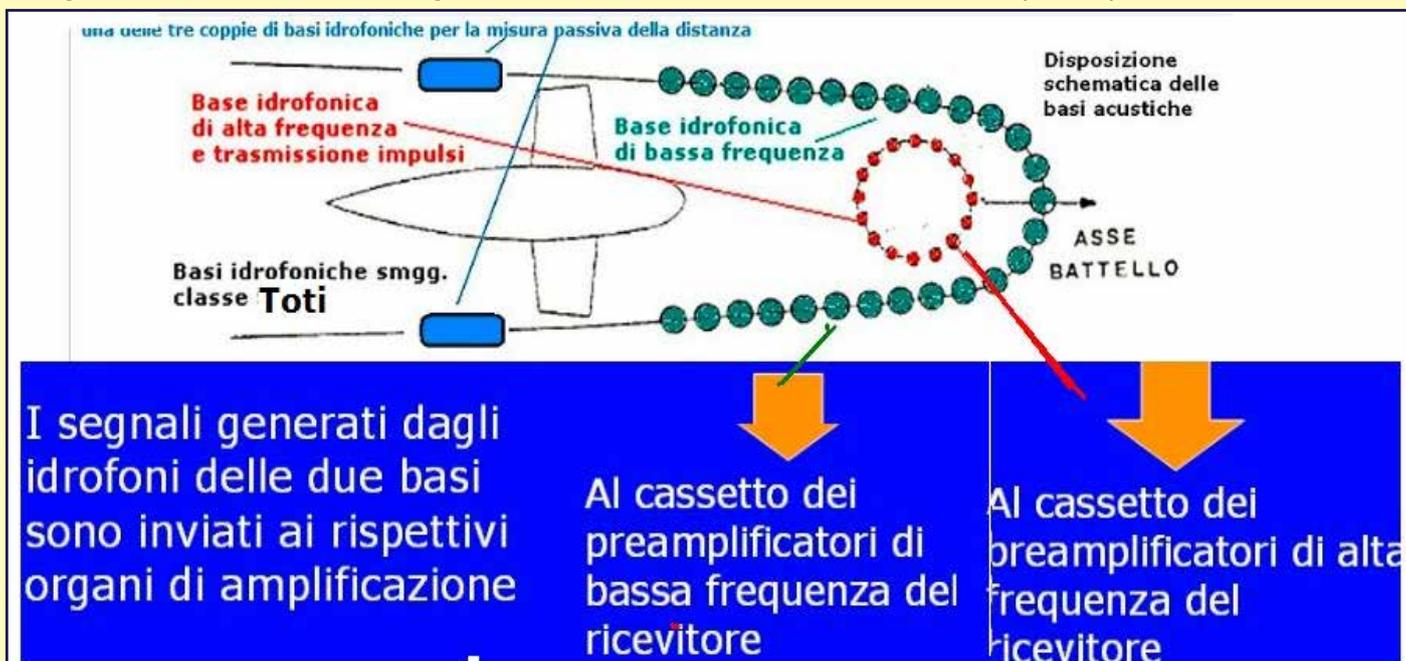


figura 3

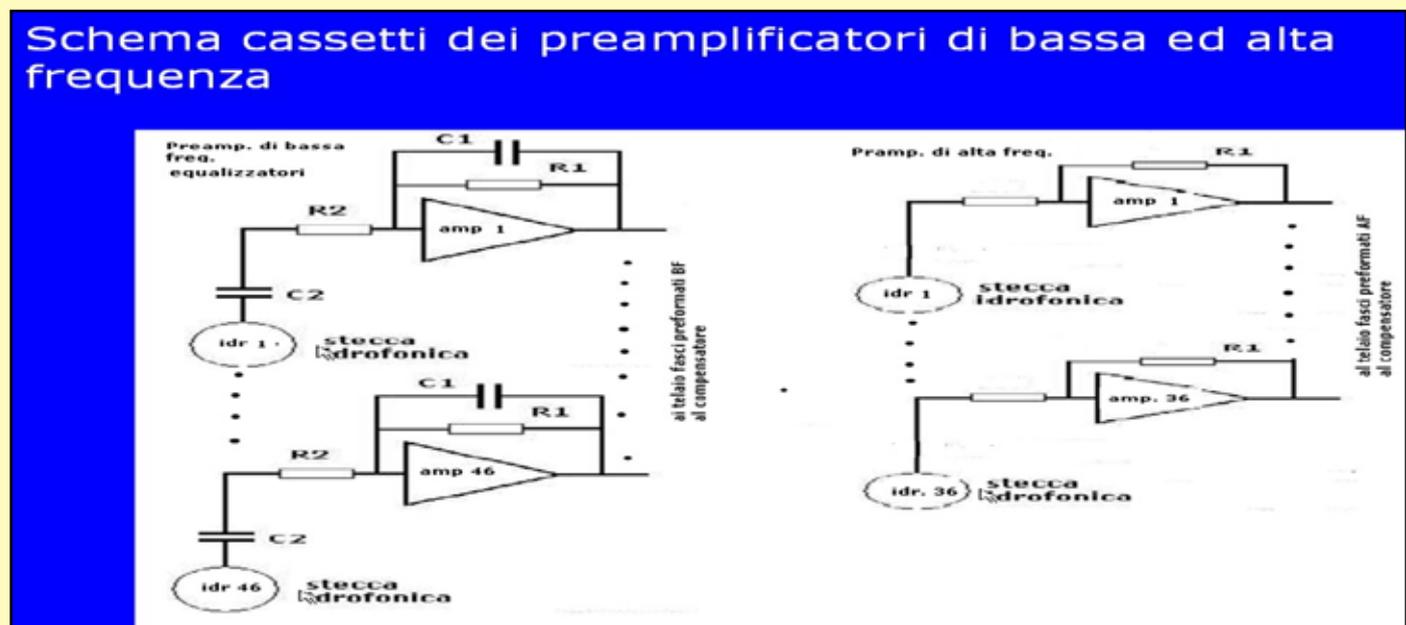
Funzioni all'interno della consolle

La parte inferiore della consolle contiene nell'ordine i seguenti blocchi funzionali:

- Circuiti per la formazione dei fasci preformati di alta frequenza con rivelatori d'involuppo per la scoperta panoramica dei bersagli con il metodo dell'eco.
- Gruppo per la collimazione manuale dei bersagli in bassa frequenza; scoperta dei bersagli a punteria; con annessi circuiti di somma e differenza[5].
- Strutture varie di alimentazione, sistemi di sicurezza e interfaccia con la parte superiore della consolle.

I circuiti di preamplificazione dei segnali idrofonici

Il cassetto dei preamplificatori contiene due gruppi circuitali come mostrato in figura 4:



- Il primo gruppo, a sinistra nel disegno, contiene i preamplificatori per gli idrofoni della base conforme. Il circuito ha il compito di amplificare i segnali idrofonici di bassa frequenza equalizzandoli in modo che il rumore del mare si presenti allo stesso livello in tutto il campo delle frequenze impiegate. I segnali d'uscita sono applicati al sistema di collimazione a punteria in bassa frequenza.
- Il secondo gruppo, a destra nel disegno, contiene i preamplificatori per i segnali della base circolare. Il circuito ha il compito di amplificare i segnali idrofonici di alta frequenza e adattare l'impedenza dei singoli trasduttori. I segnali d'uscita sono applicati, sia ai circuiti per la formazione fasci con rivelatori d'inviluppo, sia al sistema di collimazione a punteria in alta frequenza.

Il complesso dei fasci preformati in alta frequenza

Lo schema a blocchi dei circuiti per la formazione dei fasci preformati in alta frequenza è tracciato in figura 5:

Fasci preformati alta frequenza – schema a blocchi

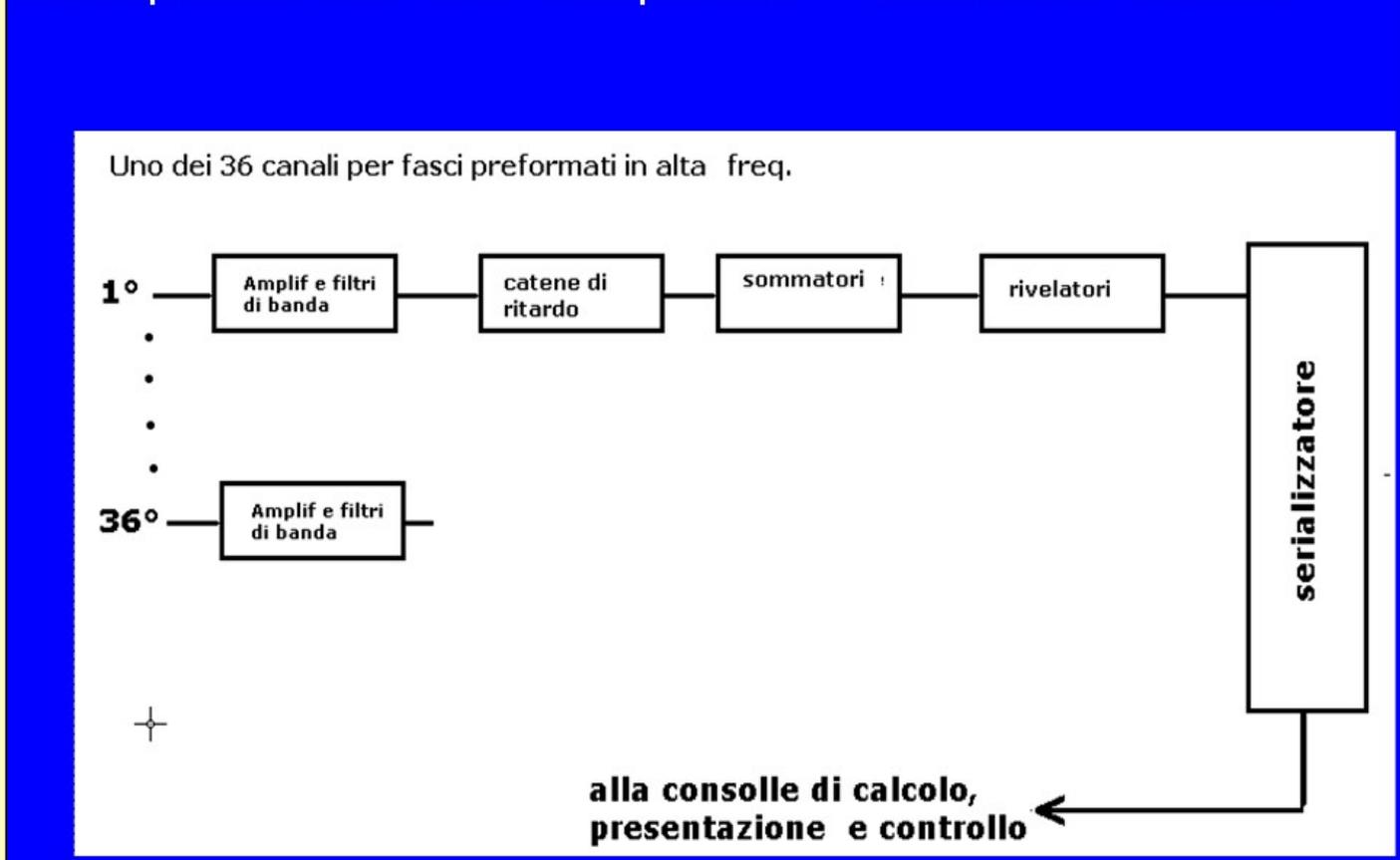


figura 5 -Fasci preformati IP64

Il sistema è dotato di canali di amplificazione e filtraggio in banda, l'uscita di questi è applicata ai rivelatori d'inviluppo le cui uscite sono scandite da un serializzatore elettronico, da questo l'invio dei dati alla parte superiore della consolle per

la presentazione panoramica dello scenario subacqueo. I segnali applicati ai rivelatori sono rimessi in coerenza da un insieme di strutture di ritardo analogiche.

Complesso di puntamento manuale dei bersagli attivi con compensatore

Lo schema a blocchi del circuito per la ricerca manuale dei bersagli è in figura 6:

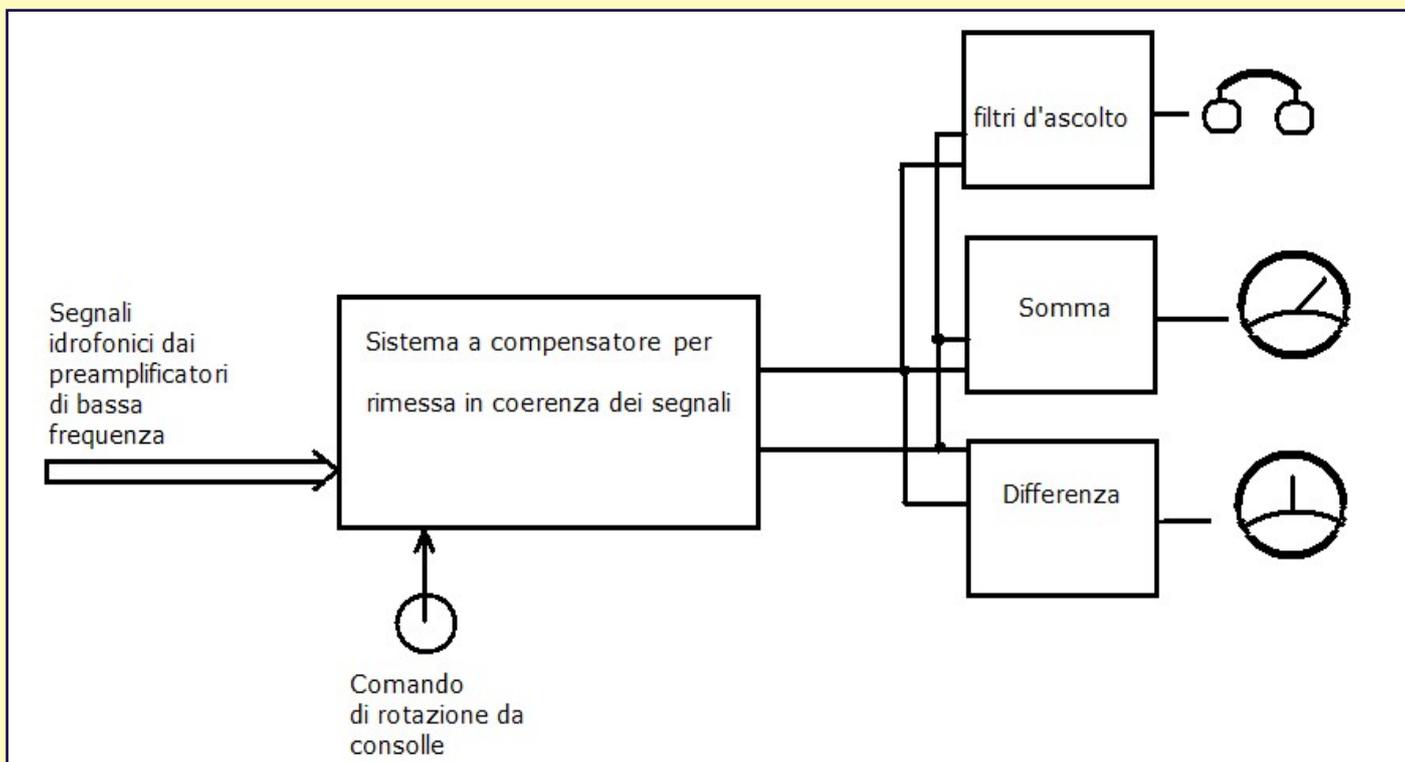


figura 6 - Compensatore IP64

Il sistema è dotato di canali di rimessa in coerenza, uno per la bassa frequenza, l'altro per l'alta frequenza;

l'uscita di questi è applicata a ad un insieme di blocchi funzionali:

- Collimatore per la base idrofonica, ricerca della massima ampiezza della caratteristica di direttività.

- Collimatore per la base idrofonica, ricerca del minimo livello artificiale della caratteristica di direttività.
- Selezionatore dei filtri di banda d'ascolto per l'amplificatore che pilota sia l'altoparlante, sia le cuffie per l'operatore al sonar.
- Puntatore sui bersagli comandato da apposito volantino sul fronte della consolle.

Unità di potenza per la trasmissione ad impulsi

Una vista del trasmettitore è mostrata in figura 7:

Il trasmettitore è costituito da alcune unità di potenza in grado di eccitare la base circolare affinché questa emetta impulsi di livello acustico voluto.

La trasmissione degli impulsi, a comando dell'operatore alla consolle, può avvenire in modalità direttiva

o in modalità omnidirezionale[6]. In modalità direttiva si ha l'emissione degli impulsi al massimo del livello di pressione, in modalità omnidirezionale la pressione generata dalla base è a livello inferiore dovendo distribuire tutta la potenza su di un arco di 360°

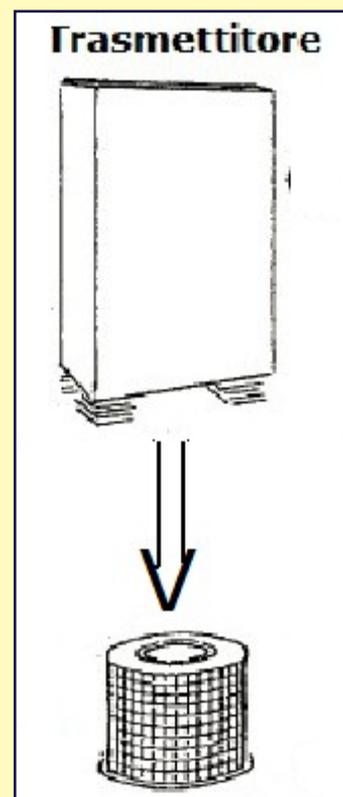


figura 7 Trasmettitore impulsi IP64

La consolle di comando e controllo

La consolle di comando e controllo delle funzionalità del sonar IP64 è mostrata in figura 8:



figura 8 -Consolle di presentazione e comandi IP64

Le molteplici funzioni esplicate dal sistema sono:

- Presentazione panoramica dello scenario subacqueo per la scoperta dei bersagli con il metodo dell'eco.
- Presentazione strumentale delle funzioni somma e differenza.
- Comando a mezzo volantino della punteria
- manuale; presentazione del valore angolare connesso.
- Sistema d'inserzione filtri di banda per ascolto del rumore dei bersagli in fase di punteria.
- Comandi per l'emissione impulsiva: omnidirezionale / direttiva / durata impulsi.

Note:

1. La serie deriva dal prototipo, IP60 realizzato agli inizi del 1960
2. Con la dizione parti esterne bagnate si fa riferimento a tutte le parti elettroacustiche immerse in mare
3. Sono le apparecchiature elettroniche che costituiscono l'apparato sonar, sono montate all'interno dello scafo
4. Per bersagli passivi s'intendono semoventi navali fermi o particolarmente silenziati
5. I circuiti di somma e differenza consentono; il puntamento del bersaglio attivo per il massimo il primo, il puntamento più preciso mediante la lettura di uno zero il secondo.
6. La scoperta dei bersagli con il metodo dell'eco è nominata come funzione ECG (ecogoniometrica -termine coniato dal Prof. M. Federici-).

Bibliografia:

- Soc. USEA, Monografia Apparato IP64, Archivio Off. Ea. Arsenale. M.M.I La Spezia, 1964.
- C. Del Turco, Sonar Principi Tecnologie Applicazioni , edizione Accademia Navale - 3° Gruppo Insegnamento Armi Subacquee - Abilitazione Smg-Agg, .Prof. EA/ST, Livorno, 1992.
- C. Del Turco, I sistemi direttivi nella localizzazione subacquea con il SONAR Rivista l'Elettrotecnica n° 1 anno 1989.

PLAY
WITH US

ITALY



Regia Marina

award

NEVER ENDS

OUR PERMANENT AWARD

MORE 100 ACCREDITATE STATIONS

MORE 40 AWARDS

THREE STEPS

TOTAL FREE

EASY!

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI

WWW.ASSORADICOMARINAI.IT

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

Torpediniera ORIONE

Parte Seconda



4 febbraio 1941

Orione (caposcorta) e Procione partono da Tripoli per Napoli alle 16.30, scortando i piroscafi tedeschi Marburg e Reichenfels (per altra fonte fanno parte del convoglio e della scorta anche, rispettivamente, il piroscafo tedesco Wachtfels e l'incrociatore ausiliario Caralis).

6 febbraio 1941

Il convoglio giunge a Napoli alle 15.

24 febbraio 1941

L'Orione, insieme alla torpediniera Aldebaran ed ai cacciatorpediniere Camicia Nera (caposcorta) e Baleno, salpa da Napoli per Tripoli alle 20, scortando i trasporti truppe Esperia, Victoria, Conte Rosso e Marco Polo riuniti in

convoglio veloce. Capoconvoglio è il contrammiraglio Luigi Aiello, imbarcato sull'Esperia, e su ogni trasporto è imbarcato come comandante militare un ufficiale superiore della riserva navale. Alla scorta si uniscono successivamente anche i cacciatorpediniere Geniere e Saetta; vi è anche una scorta a distanza, costituita dagli incrociatori leggeri Bande Nere e Diaz (cioè la IV Divisione dell'ammiraglio Alberto Marenco di Moriondo, con bandiera sul Bande Nere) e dai cacciatorpediniere Ascari e Corazziere.

25 febbraio 1941

Alle 3.40, mentre il convoglio si trova nei pressi delle isole Kerkennah, il Diaz viene centrato da due siluri lanciati dal sommergibile britannico Upright: devasta-

to dall'esplosione di un deposito munizioni, l'incrociatore affonda in soli sei minuti in posizione 34°33' N e 11°45' E, portando con sé 484 dei 633 uomini dell'equipaggio. Ascari e Corazziere ne recuperano i superstiti; il primo ritorna poi a seguire il convoglio (che prosegue per la sua rotta), mentre il secondo rientra a Palermo insieme al Bande Nere.

26 febbraio 1941

Il convoglio arriva a Tripoli alle 15.45. Esperia, Victoria, Conte Rosso e Marco Polo imbarcano altri 3750 profughi civili e 1860 militari (1200 dell'Aeronautica, 400 dell'Esercito e 260 della Marina, compresi alcuni naufraghi del Diaz) rimpatriati dalla Cirenaica invasa dai britannici.

1° marzo 1941

Orione, Pegaso e la torpediniere Clio (caposcorta) salpano da Napoli per Tripoli alle 4 (o 4.15), scortando i piroscafi Amsterdam, Castellon, Ruhr e Maritza (italiano il primo, tedeschi gli altri), carichi di rifornimenti per l'Afrika Korps (convoglio "Sonnenblume 5").

3 marzo 1941

Il convoglio arriva a Tripoli alle 18.

5 marzo 1941

Orione, Pegaso e l'incrociatore ausiliario RAMB III lasciano Tripoli alle 12 di scorta a Castellon, Ruhr e Maritza che ritornano a Napoli.

7 marzo 1941

Il convoglio giunge a Napoli alle 15.

12 marzo 1941

Orione, Orsa e Procione (caposcorta) salpano da Napoli per Tripoli alle 3.30, di scorta ai piroscafi tedeschi Maritza, Ruhr, Castellon e Leverkusen, carichi di truppe e materiali dell'Afrika Korps ("Sonnenblume 10").

14 marzo 1941

Il convoglio arriva a Tripoli alle 13.

16 marzo 1941

Orione, Orsa e Procione (caposcorta) ripartono da Tripoli per Napoli alle 11, scortando le quattro navi dell'andata nella navigazione di ritorno.

18 marzo 1941

Il convoglio raggiunge Napoli alle 14.

22 marzo 1941

Orione, Orsa e Procione (caposcorta) salpano da Napoli alle 5.30 per scortare a Tripoli Castellon, Alicante, Maritza e Leverkusen (convoglio "Sonnenblume 14" dell'Afrika Korps).

24 marzo 1941

Il convoglio arriva a Tripoli alle 11.

25 marzo 1941

Orione, Orsa e Procione (capo-

scorta) lasciano Tripoli alle 14 per scortare a Napoli Castellon, Maritza ed Alicante.

27 marzo 1941

Il convoglio raggiunge Napoli alle 18.30.

8 aprile 1941

Orione, Cigno e Procione partono da Napoli per Tripoli alle due, di scorta ad un convoglio formato dal piroscafo italiano Ernesto e dai tedeschi Castellon, Arcturus, Leverkusen e Wachtfels, con truppe e materiali dell'Afrika Korps.

10 aprile 1941

Il convoglio raggiunge Tripoli alle 12.

12 aprile 1941

Orione, Orsa e Procione (caposcorta) ripartono da Tripoli alle 11 per scortare in Italia Castellon, Arcturus, Leverkusen e Wachtfels.

13 aprile 1941

All'1.53 il sommergibile britannico Upholder (capitano di corvetta Malcolm David Wanklyn), che sta procedendo ad alta velocità alla ricerca di un convoglio di cui ha contezza dalle segnalazioni dei ricognitori e dall'avvistamento di bengala verso sud alle 23.45 del 12, avvista un convoglio diretto verso nord, circa tre miglia a ponente di Pantelleria; si tratta, con ogni probabilità, del convoglio scortato dall'Orione. Il battello britannico cerca di lanciare il segnale di scoperta, ed alle 2.12 spara alcuni proiettili illuminanti a proravia del convoglio, per indurlo a tornare indietro. Le navi della scorta si avvicinano, inducendo l'Upholder ad immergersi; dopo tre minuti il convoglio inverte la rotta dirigendo verso sud, ed il sommergibile lancia un altro segnale di scoperta, senza avere risposta, e poi ancora un altro alle tre di notte, cui risponde la nave appoggio sommergibili Medway, di stanza ad Alessandria come nave appoggio della 1st Submarine Flotilla.

Il convoglio torna poi ad assumere la rotta originaria.

14 aprile 1941

Wachtfels ed Orione si separano dal resto del convoglio per dirigere a Palermo, dove arrivano alle 10.

Poco dopo, l'Orione prende nuovamente il mare per andare in soccorso del cacciatorpediniere Libeccio, che ha perso la poppa in seguito ad una collisione con il trasporto truppe Esperia a cinque miglia da Capo Gallo. Giunta sul posto, la torpediniere prende a rimorchio il Libeccio e dirige per Palermo insieme all'Esperia, che ha imbarcato trecento tonnellate d'acqua da una falla apertasi a prua.

15 aprile 1941

Orione, Libeccio ed Esperia entrano a Palermo alle 15.

16 aprile 1941

L'Orione salpa da Palermo per Tripoli alle otto del mattino, scortando la nave cisterna Luisiano.

18 aprile 1941

Il convoglietto viene dirottato su Trapani da Supermarina a scopo precauzionale, nel quadro di una momentanea sospensione del traffico con la Libia in seguito alla distruzione del convoglio "Tarigo" ad opera di una squadriglia di cacciatorpediniere britannici. Passato il pericolo, nel pomeriggio dello stesso 18 aprile Orione e Luisiano ripartono da Trapani e si aggregano al convoglio "Nicolò Odero", partito da Palermo alle 23 del 18 e composto dai piroscafi Isarco, Nicolò Odero e Maddalena Odero scortati dalle torpediniere Antonio Mosto (per altra versione, probabilmente erronea, dal cacciatorpediniere Alvisè Da Mosto) e Giuseppe La Farina (caposcorta), successivamente sostituite dalla torpediniere Calliope e dalla Polluce inviata da Marilibia.

19 aprile 1941

Si aggregano al convoglio anche la nave cisterna Alberto Fassio e la torpediniere Climene, uscite da Trapani alle 5.40.

21 aprile 1941

Il convoglio giunge nelle acque della Tripolitania mentre il porto di Tripoli si trova sotto attacco da parte della Mediterranean Fleet, uscita in mare con le corazzate Barham, Valiant e Warspite, gli incrociatori leggeri Ajax, Orion, Perth e Gloucester e tredici cacciatorpediniere per sottoporre il porto libico ad un bombardamento navale. Fortunatamente, il convoglio avvista la flotta nemica senza che questa, che non ha distaccato cacciatorpediniere per cercare eventuali convogli in arrivo, faccia altrettanto; può così tenersi defilato dalla zona battuta in attesa che il bombardamento si concluda. Insoddisfatto da questa inazione, il comandante della Polluce (capitano di corvetta Massimo Marzi) si separa dal convoglio e dirige verso la squadra britannica nella speranza di riuscire ad attaccarla, ma prima che l'alba inizi a schiarire la Mediterranean Fleet inverte la rotta e se ne va, vanificando il tentativo. Il convoglio entra a Tripoli tra le 18 e le 22, ma l'Orione risulterebbe essersene già separata in precedenza per fare ritorno a Palermo, da dove parte alle 14 del 21 di scorta al piroscafo tedesco Wachtfels, diretto a Tripoli. Una volta in mare aperto, il Wachtfels si unisce ad un convoglio («Arcturus») proveniente da Napoli e formato dai piroscafi tedeschi Arcturus, Castellon e Leverkusen e dalla motonave italiana Giulia, con la scorta dei cacciatorpediniere Folgore (caposcorta), Saetta, Turbine e Strale.

24 aprile 1941

Orione e Procione (caposcorta, capitano di corvetta Riccardo Imperiali) salpano da Napoli alle 23 insieme alla torpediniera Castore ed ai cacciatorpediniere Fulmine ed Euro, per scortare a Tripoli un convoglio formato dalle motonavi italiane Birmania e Rialto e dai piroscafi tedeschi Reichenfels, Marburg e Kybfels (convoglio «Birmania» o «Seetransportstaffel. 23»).

25 aprile 1941

Al convoglio si unisce anche il trasporto truppe Marco Polo, scortato dalla torpediniera Orsa.

A causa di movimenti delle forze navali britanniche sia ad est che ad ovest del Canale di Sicilia (e conseguente allarme navale) e del mare tempestoso, il convoglio viene dirottato in porti della Sicilia, diviso in due gruppi: piroscafi e torpediniere vengono fatti rifugiare a Palermo alle 21.30 del 25, mentre le motonavi riparano a Messina alle 18. (Per altra versione il convoglio sarebbe stato dapprima dirottato su Palermo e poi diviso tra Augusta e Messina).

Ripartiranno solo nella notte tra il 29 ed il 30 aprile.

30 aprile 1941

I due gruppi salpano da Palermo a Messina nelle prime ore della notte e riformano il convoglio (cui si è frattanto unita un'altra torpediniera, la Canopo) al largo di Augusta. Quest'ultimo passa a nord della Sicilia e poi imbocca la rotta delle Kerkennah, la più adatta per restare il più lontano possibile dalle navi britanniche ancora in movimento nel Mediterraneo Orientale.

Per ordine di Supermarina, le Divisioni incrociatori III (incrociatori pesanti Trieste e Bolzano) e VII (costituita in questa circostanza dal solo incrociatore leggero Eugenio di Savoia) ed i cacciatorpediniere Ascari, Carabiniere (per la III Divisione) e Gioberti (per la VII Divisione) escono in mare per proteggere il convoglio da eventuali attacchi da parte delle forze di superficie britanniche che sono ancora in mare.

1° maggio 1941

Alle 12.51, nei pressi delle Kerkennah ed ottanta miglia a nord di Tripoli, il sommergibile britannico Undaunted (tenente di vascello James Lees Livesey) attacca il convoglio con lancio di siluri, che vengono evitati con la manovra e passano tra i mercantili (uno passa a poppavia della Rialto); alle 12.44 il sommergibile ha lanciato un segnale di scoperta relativo ad un grosso convoglio scortato in posizione 34°40' N e 12°20' E, su rotta 205° e con velocità 8 nodi.

Il convoglio viene anche infruttuosamente attaccato da aerei; da Malta prende il mare per in-

tercettarlo una formazione composta dall'incrociatore leggero Gloucester e dai cacciatorpediniere Kelly, Kelvin, Kashmir, Kipling, Jersey e Jackal, ma non riesce a rintracciarlo.

utte le navi raggiungono indenni Tripoli alle 23 (o 21).

3 maggio 1941

L'Orione si trova nel porto di Tripoli, insieme ad altre unità mercantili (tra cui il trasporto truppe Marco Polo) e militari (tra cui la Procione, la torpediniera Castore ed i cacciatorpediniere Fulmine ed Euro) quando saltano in aria, per cause controverse, la motonave Birmania e l'incrociatore ausiliario Città di Bari, cariche di munizioni, arrecando seri danni alle strutture portuali.

4 maggio 1941

Orione, Pegaso e la torpediniera Cassiopea partono da Napoli per Tripoli all'1.15, insieme ai cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi (caposcorta), Antonio Da Noli e Lanzerotto Malocello della XIV Squadriglia Cacciatorpediniere, formando la scorta diretta di un convoglio (convoglio «Victoria») diretto a Tripoli e scortato dalle motonavi Victoria, Andrea Gritti, Marco Foscarini, Sebastiano Venier, Barbarigo, Ankara (tedesca) e Calitea.

Dal momento che a Malta sono state avvistate unità leggere della Royal Navy, il convoglio gode anche della scorta a distanza della VII Divisione Navale (ammiraglio di divisione Ferdinando Casardi), con gli incrociatori leggeri Eugenio di Savoia, Muzio Attendolo ed Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, ed i cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco, Alvise Da Mosto, Antonio Pigafetta, Giovanni Da Verrazzano e Nicolò Zeno. Queste navi prendono posizione in testa al convoglio «Victoria» alle 20.03, a circa tre chilometri di distanza, con i cacciatorpediniere in posizione di scorta avanzata. La formazione di marcia notturna disposta da Casardi è così articolata: cacciatorpediniere in scorta avanzata, seguiti dagli incrociatori in linea di fila, seguiti dal convoglio disposto su tre colonne, con scorta laterale.

Ciò al fine di consentire alle navi della VII Divisione di reagire prontamente contro unità di superficie che dovessero attaccare dai settori dove ciò appare più probabile, senza essere intralciati nelle manovre da convoglio e scorta, che avrebbe inoltre così modo di allontanarsi senza perdite. La scorta diretta, secondo la valutazione dell'ammiraglio, dovrebbe bastare a proteggere il convoglio da attacchi nei settori poppieri, che comunque sono poco probabili, stante la velocità del convoglio e la posizione delle basi britanniche.

Fino al tramonto, il convoglio fruisce di numerosa scorta aerea con velivoli sia da caccia che da bombardamento.

5 maggio 1941

La navigazione notturna si svolge senza inconvenienti.

Alle 5.45 la VII Divisione si porta sulla congiungente Malta-convoglio, sulla quale poi si mantiene zigzagando per tutta la giornata, tenendosi in vista del convoglio. Alle 6.40 sopraggiungono i primi velivoli della scorta aerea (idrovolanti della ricognizione marittima e bombardieri).

Alle 14.26 viene avvistato un secondo convoglio, il «Marco Polo», in navigazione su rotta opposta, e la VII Divisione passa a scortare quest'ultimo, mentre il «Victoria» dirige su Tripoli.

Dopo un viaggio nel quale il convoglio «Victoria», continuamente pedinato da ricognitori, ha subito diversi infruttuosi attacchi aerei, le navi entrano a Tripoli alle 20.45.

12 maggio 1941

Alle dieci l'Orione, insieme alla Pegaso ed alla torpediniera Clio (caposcorta), salpa da Tripoli scortando i piroscafi Nicolò Odero e Maddalena Odero, diretti in Italia. Il convoglio (che gode della scorta indiretta dell'VIII Divisione Navale, con gli incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi e dei cacciatorpediniere Granatiere e Bersagliere), in base agli ordini ricevuti deve seguire la costa della Tripolitania fino all'altezza di Zuara, per poi fare rotta per Trapani.

Alle 18.40, a nord di Tripoli ed al largo di Zuara, uno dei velivoli della scorta aerea segnala la presenza di un sommergibile sul lato del convoglio rivolto verso il mare aperto; la Pegaso, che in quel momento dista diverse miglia dal convoglio, lascia la formazione e si dirige sul posto indicato dall'aereo. La nave attacca il presunto sommergibile con bombe di profondità, dopo di che vede emergere in superficie vaste chiazze di nafta; alle 20.28, ritenendo di aver affondato il sommergibile, ritorna in formazione, comunicando alla Clio quanto accaduto. (È possibile che il sommergibile attaccato dalla Pegaso fosse il britannico Undaunted, del tenente di vascello James Lees Livesey, alla sua prima missione in Mediterraneo, scomparso negli stessi giorni e nella stessa zona. A favore dell'ipotesi di un suo affondamento da parte della Pegaso, vi sono l'avvistamento da parte dell'aereo di scorta, l'abbondante quantità di nafta vista affiorare in superficie, ed il fatto che l'attacco della Pegaso avvenne effettivamente nel settore d'agguato assegnato all'Undaunted; contro quest'ipotesi, invece, vi è il fatto che il 12 maggio l'Undaunted, in base agli ordini, non si sarebbe dovuto trovare nella zona dove avvenne l'attacco, bensì già in navigazione di ritorno verso Malta, ma è possibile che il suo comandante avesse deciso di restare in zona per un altro giorno, o che qualche avaria avesse impedito al sommergibile di tornare. Rimane anche la possibilità che il sommergibile sia affondato su un campo minato).

15 maggio 1941

Il convoglio giunge a Napoli alle 5.

25 luglio 1941

L'Orione salpa da Napoli alle 21 per scortare a Tripoli la motonave cisterna Poza Rica.

26 luglio 1941

Le arrivano a Palermo alle dieci, sostandovi per qualche giorno.

30 luglio 1941

Altra sosta, a Trapani. Qui l'Orione si unisce ad un convoglio pro-

veniente da Napoli e formato dalle motonavi Andrea Gritti, Rialto, Ankara (tedesca) e Vettor Pisani, scortate da Procione, Pegaso e dal cacciatorpediniere Lanzerotto Malocello (caposcorta). (Per altra fonte l'Orione sarebbe proseguita il 31 luglio con la Poza Rica, arrivando a Tripoli alle 13.30 del 1° agosto).

31 luglio 1941

Tra le 19.30 e le 20.45, circa 20 miglia a nordovest di Pantelleria (altra fonte parla di 50 miglia a nordovest dell'isola), il convoglio viene attaccato da bombardieri Bristol Blenheim della Royal Air Force decollati al tramonto da Luqa (Malta) e guidati dal maggiore George Goode; la reazione della scorta abbatte uno degli aerei (colpito dal tiro del Malocello e poi inseguito e colpito ancora da due caccia FIAT CR. 42 della scorta aerea) e li costringe tutti a sganciare le proprie bombe in mare e ritirarsi.

1° agosto 1941

Raggiunto nell'ultimo tratto dalla torpediniera Partenope, il convoglio arriva a Tripoli alle 13.30.

2 agosto 1941

L'Orione riparte da Tripoli alle 17 per scortare a Palermo il piroscafo Motia.

6 agosto 1941

Orione e Motia arrivano a Palermo alle 15.30.

4 agosto 1941

Orione, Orsa e Procione (caposcorta) lasciano Tripoli alle 9 scortando i piroscafi Caffaro e Motia, il primo dei quali ha a rimorchio la cannoniera Palmaiola. (Evidente incongruenza con il viaggio precedente, entrambi riportati nella storia ufficiale dell'USMM).

7 agosto 1941

Il convoglio raggiunge Napoli alle 7.

10 settembre 1941

Alle 10.30 Orione, Procione, Orsa, Pegaso, Fulmine ed Alfredo Oriani (capitano di fregata Vittorio Chinigò, caposcorta) salpano da Napoli diretti a Tripoli,

scortando i piroscafi Tembien, Caffaro, Nirvo, Bainsizza e Nicolò Odero e la motonave Giulia. Si tratta del convoglio «Tembien», che, essendo composto da navi piuttosto lente, riceve l'ordine di seguire la rotta di ponente (Marettimo-Canale di Sicilia-Secche di Kerkennah).

Nel Canale di Sicilia si aggrega alla scorta anche la torpediniera Circe, proveniente da Trapani.

12 settembre 1941

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

Alle 14, mentre il convoglio procede sotto scorta di velivoli della Regia Aeronautica, si verifica un nuovo attacco aereo, da parte di otto bombardieri (Fairey Swordfish dell'830th Squadron della Fleet Air Arm, decollati da Malta): i velivoli, provenienti da ovest, si avvicinano a bassa quota e sganciano le loro bombe. Sia le unità della scorta che i mercantili aprono il fuoco, puntato e di sbarramento: tre aerei nemici vengono abbattuti e precipitano in fiamme, ma alle 14.10 il Caffaro viene colpito ed incendiato da una bomba. Circe, Orsa e più tardi anche il Fulmine ricevono ordine di fornirgli assistenza, mentre il resto del convoglio prosegue. Alle 16.05 il Caffaro esplose ed affonda in posizione 34°14' N e 11°54' E (a nordovest di Tripoli); Circe ed Orsa si ricongiungono al convoglio, mentre il Fulmine, avendo a bordo un ferito gravissimo, dirige verso Tripoli.

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

13 settembre 1941

All'1.05 vengono avvistati 4-5 aerei che procedono con rotta 240° ed i fanali di via accesi; il caposcora dirama l'allarme ae-

reo, ed all'1.20 diversi razzi illuminanti (diciotto in tutto) si accendono sulla sinistra del convoglio. Le unità di scorta, in base agli ordini del caposcora, emettono fumo; sia queste che i mercantili aprono il fuoco, puntato e di sbarramento. Alle 2.30 l'attacco si conclude senza danni, e la formazione si riordina e riprende la navigazione.

Alle 3.45 si sentono rumori di aerei di poppa, ed alle 3.55 viene avvistato un fuoco galleggiante sulla dritta del convoglio. Di nuovo le unità di scorta iniziano ad emettere fumo, e tutte le navi aprono il fuoco di sbarramento: ma alle quattro del mattino, il Nicolò Odero viene colpito. Circe, Orsa e la torpediniera Perseo (inviata incontro al convoglio da Zuara e giunta durante l'attacco) vengono inviate ad assisterlo, mentre il resto del convoglio, riordinatosi in formazione alle cinque, prosegue.

All'alba partono da Tripoli i rimorchiatori Pronta e Porto Palo, che tentano vanamente di domare le fiamme sul Nicolò Odero con ogni mezzo disponibile, poi lo prendono a rimorchio e tentano dapprima di portarlo a Tripoli, indi lo portano ad incagliare in costa. Sarà tutto vano, perché alle 15 del 14 le fiamme raggiungeranno una stiva piena di munizioni, ed il Nicolò Odero salterà in aria.

All'alba otto bombardieri Bristol Blenheim del 105th Squadron RAF, guidati dal maggiore Smithers, attaccano il convoglio in posizione 34°14' N e 11°52' E: la scorta aerea, composta da tre caccia Macchi MC. 200 ed altrettanti FIAT CR. 42 del 230° Gruppo della Regia Aeronautica, interviene ed abbatte tre dei Blenheim, cioè i velivoli numero Z7357, Z7423 e Z7504. L'attacco fallisce.

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

18 settembre 1941

L'Orione, insieme al rimorchiatore militare Teseo, viene inviata in soccorso della motonave cisterna Ardor, silurata e danneggiata dal sommergibile britannico Triumph (capitano di fregata Wilfrid John Wentworth Woods) alle 8.43, al largo di Capo Colonna; il Teseo

prende a rimorchio la petroliera e la porta a Crotone, mentre l'Orione fornisce loro scorta. (Secondo il giornale di bordo del Triumph, l'Ardor era scortata sul lato rivolto verso il mare aperto da una torpediniera "classe Spica", spostata verso poppavia, che dopo il siluramento avrebbe incrociato avanti e indietro sempre sul lato rivolto verso il mare aperto, lanciando un totale di 44 bombe di profondità fino alle 9.50 per poi allontanarsi verso nord. Non è chiaro se la torpediniera in questione fosse l'Orione oppure un'altra unità).

22 settembre 1941

L'Orione salpa da Brindisi alle 14 per scortare a Bengasi i piroscafi Iseo e Capo Faro.

25 settembre 1941

Alle 00.30 il sommergibile britannico Thrasher (capitano di corvetta Patrick James Cowell), in agguato in posizione 32°17' N e 19°44' E in attesa del convoglio scortato dall'Orione, avvista due navi a proravia dritta ed accosta per avvicinarsi, ma poco dopo identifica le due unità come navi scorta in navigazione su rotta 320°; ritenendo che siano dirette incontro al convoglio, alle 00.42 Cowell si ritira verso ovest ad alta velocità e poi dirige verso nord per intercettare il convoglio. All'1.32, in posizione 32°27.5' N e 19°41.5' E, avvista del fumo su rilevamento 280°, accosta verso di esso ed identifica quelle che ritiene essere quattro navi, di cui un mercantile di 1500 tsl in testa, uno di 2000 tsl che lo segue a un miglio e mezzo di distanza, e due "cacciatorpediniere" che girano in cerchio, uno attorno a ciascun mercantile. In realtà, le navi sono solo tre e cioè Iseo, Capo Faro ed Orione, cui poco più tardi si unirà un'altra torpediniera, la Centauro.

Il Thrasher procede con rotta parallela ed opposta a quella del convoglio sul lato sinistro, per poi accostare verso di esso all'1.50; dieci minuti più tardi un "cacciatorpediniere" compare da poppavia del mercantile più vicino, già scelto come bersaglio, e punta dritto sul sommergibile britannico.

Cowell decide quindi di rompere gli indugi e lanciare: alle 2.02 lancia quattro siluri, alle 2.05 ne lancia un quinto dopo un'accostata a sinistra, ed alle 2.06, essendo il "cacciatorpediniere" sempre diretto verso di lui, s'immerge. Nessuno dei siluri va a segno, ed anzi le navi italiane non si accorgono neanche dell'attacco; alle 2.28 il Thrasher riemerge ed inizia a seguire il convoglio.

Alle 2.40 il convoglio incontra il sommergibile Onice ed i cacciatorpediniere Zuri e Zirona, recatigli incontro per informarlo dell'avvistamento in zona (alle 00.45, in posizione 32°25' N e 19°45' E, da parte dell'Onice) di un sommergibile nemico, cui hanno dato infruttuosamente la caccia un'ora prima: si tratta proprio il Thrasher, che alle 3.04 avvista due unità, identificate come navi scorta (forse Zuri e Zirona), ed alle 3.11 s'immerge dal momento che queste si stanno avvicinando rapidamente. Alle 3.21 il sommergibile rileva l'arrivo di una terza nave scorta, ma alle 3.30 il loro rumore inizia ad allontanarsi, per poi scomparire del tutto alle 3.45. Alle 3.50 il Thrasher riemerge: non ci sono più navi in vista.

Il convoglio giunge a Bengasi alle sei (o 6.20); tredici ore dopo, l'Orione ne riparte scortando i piroscafi Petrarca e Capo Orso, diretti in Italia.

28 settembre 1941

Il convoglio raggiunge Brindisi alle 9.30.

7 ottobre 1941

Alle 17 l'Orione va a rinforzare la scorta del piroscafo Bravo (carico di duemila tonnellate di carbone ed un centinaio di tonnellate di motorina in fusti), in navigazione da Taranto a Bengasi con la scorta dell'incrociatore ausiliario Olbia. Quest'ultimo lascia il piccolo convoglio alle 23.

10 ottobre 1941

Raggiunte dalla torpediniera Calliope con compiti di pilotaggio, Orione e Bravo entrano a Bengasi alle undici.

12 ottobre 1941

Orione, Calliope ed il sommer-

gibile Onice effettuano un pattugliamento antisommergibili al largo di Bengasi.

16 novembre 1941

L'Orione (tenente di vascello Mario Gambetta) salpa da Brindisi alle 17 per scortare a Bengasi il piroscafo italiano Bolsena (con un carico di 341 tonnellate di viveri e materiali di commissariato, 395 tonnellate di munizioni, 140 tonnellate di viveri e materiali vari per gli enti civili della Libia, 330 tonnellate di munizioni e materiali vari per le forze tedesche e cinque tra automezzi e rimorchi) ed il tedesco Tinos (avente a bordo 3383 tonnellate di materiale bellico per le forze tedesche, 14 tonnellate di materiale per il Regio Esercito e quattro tra automezzi e rimorchi).

17 novembre 1941

Nell'arco di meno di un'ora, il convoglio subisce due attacchi di sommergibili britannici.

Il primo ad attaccare è l'Upright (tenente di vascello John Somerton Wraith), che alle 11.10 avvista fumo ed un aereo verso nord: avvicinosi, alle 11.25 scende a quota periscopica ed avvista alberature e fumaioli di due navi mercantili e di un cacciatorpediniere. Tuttavia, dal momento che le navi avvistate sono troppo lontane e sembrano seguire una rotta che le terrebbe al di fuori della portata dell'Upright, il sommergibile torna a scendere in profondità; tornato poi a quota periscopica alle 11.40, nota che le navi hanno accostato verso di lui, pertanto inizia una manovra d'attacco, ma alle 11.50 il convoglio accosta di nuovo e torna sulla rotta precedente, obbligando Wraith ad attaccare da una distanza maggiore rispetto a quanto auspicato. Alle 12.05, in posizione 38°09' N e 19°29' E (una cinquantina di miglia ad ovest di Cefalonia), l'Upright lancia quattro siluri contro Bolsena e Tinos (la cui stazza ha correttamente valutato in circa 3000 tsl), due per nave, da una distanza di 4600 metri; nessuna delle armi va a segno, e nemmeno viene avvistata dalle navi dell'Asse.

Alle 12.25 il secondo sommer-

gibile Edward Philip Tomkinson), avvista le tre navi del convoglio (identificate come due mercantili di circa 3500 tsl diretti verso sud e scortati da un "cacciatorpediniere") ad otto miglia di distanza, su rilevamento 300°, ed alle 13.02, in posizione 37°57' N e 19°47' E (una quarantina di miglia ad ovest di Cefalonia), lancia tre siluri contro il mercantile di coda, anch'esso da 4600 metri. Anche stavolta i siluri non vanno a segno; alle 13.10 l'Urge rileva l'esplosione di quattro bombe di profondità.

Poco prima delle 15 il convoglio viene pesantemente attaccato da sei bombardieri britannici a trenta miglia per 200° da Zante; l'attacco coglie le navi italiane di sorpresa, le bombe iniziano a cadere subito dopo che è stato ordinato il posto di combattimento. Nonostante la sorpresa, nessuna bomba va a segno, ma alcune cadono vicine ai due mercantili, arrecando loro alcuni danni; il convoglio viene pertanto dirottato su Navarino.

18 novembre 1941

Il convoglio giunge a Navarino alle 7.40. Questa missione è così descritta da un radiotelegrafista dell'Orione (che fornisce una spiegazione diversa per la sosta a Navarino rispetto a quanto riportato dalla storia ufficiale dell'USMM): "17 NOVEMBRE 1941 Ore 14.54 a 30 miglia per 200° dall'isola di Zante siamo attaccati, quasi di sorpresa, da sei bombardieri inglesi. Facciamo appena in tempo a battere posto di combattimento che le bombe cominciano a cadere sul convoglio. Malgrado la sorpresa, l'attacco riesce infruttuoso, perché le bombe pur cadendo molto vicine ai piroscafi vanno a finire tutte in mare. Riusciamo a colpire con le mitragliatrici alcuni aerei. Finito l'attacco la navigazione prosegue normale. Poche ore dopo in posizione 36° 51' lat. Nord e 20° 20' long. Est riceviamo via radio un messaggio cifrato da Roma col quale ci ordina di rientrare nel porto di Navarino (Grecia) perché nei nostri paraggi si trovano ingenti forze navali nemiche. Cambiamo immediatamente rotta e alla massima

velocità dirigiamo per Navarino. Alle ore 8.30 del 18 novembre entriamo in porto. Salpiamo le ancore alle 18.30 dello stesso giorno e col convoglio riprendiamo la rotta per Bengasi. Si naviga alla velocità di 10 nodi orari. Mezzanotte. "Guardia a rilevare!" Vado nella stazione radio per le mie quattro ore di guardia. Mi sono appena messo la cuffia che sento Roma chiamarmi e trasmettermi un cifrato col quale ci ordina di nuovo di rientrare a Navarino. Arriviamo alle 9.50 del 19 novembre. Diamo fondo all'ancora nella piccola rada. Durante le giornate del 19 e del 20, quasi ogni ora da verso le 10 del mattino, fino al tardo pomeriggio aerei nemici da ricognizione ci sorvolano, con lo scopo evidente di controllare i nostri movimenti. Li accogliamo discretamente bene a cannonate e mitragliate". Nel tardo pomeriggio dello stesso 18 ottobre, verso le quattro, il sommergibile polacco Sokol (capitano di corvetta Borys Karnicki) riceve ordine dal comando della 1st Submarine Flotilla di portarsi nella baia di Navarino, da dove secondo informazioni dell'intelligence britannica dovrà partire prossimamente un convoglio di tre navi mercantili e due cacciatorpediniere diretto in Nordafrica (con ogni probabilità il convoglio in questione è proprio quello dell'Orione).

19 novembre 1941

Alle 8.30 il Sokol tenta di entrare nella baia di Navarino per attaccare le navi italiane alla fonda al suo interno, ma incappa nelle reti antisommergibili posate proprio per impedire incursioni del genere; dopo otto minuti riesce a liberarsi e si ritira verso il mare aperto, con il periscopio principale danneggiato.

21 novembre 1941

Alle 12.05 il Sokol torna alla carica: riavvicinatosi all'imboccatura della baia di Navarino, osserva due siluranti all'ormeggio, identificate come un cacciatorpediniere classe Aviere (si tratta in realtà dello Strale) ed una torpediniere classe Spica (si tratta in realtà dell'Orione). Alle 15.40 lancia due siluri contro lo Strale da una

distanza di 3660 metri, seguiti da un terzo alle 15.42; quest'ultimo ha però il giroscopio difettoso e torna indietro, mancando di stretta misura lo stretto Sokol. Sebbene l'equipaggio polacco avverta alle 15.43 due esplosioni, seguite da "gorgoglii" ed esplosioni di minore entità rilevate dal sonar, nessun siluro va a segno; uno manca l'Orione di pochi metri, passandole a prua. Il Sokol si ritira poi verso nordovest.

Qualche ora dopo, constatato che i danni subiti dai due piroscafi nell'attacco aereo di due giorni prima non sono gravi, il convoglio riparte da Navarino alle 19, con l'aggiunta del cacciatorpediniere Strale (capitano di corvetta Luca Goretti) di rinforzo alla scorta.

Alle 23.15 il Sokol avvista di nuovo il convoglio a dieci miglia per 270° da Capo Sapienza, da una distanza di 3600 metri. Nella notte estremamente buia, in cui il convoglio a tratti scompare del tutto tra le nubi all'orizzonte, Karnicki scambia una delle due navi scorta per un terzo mercantile; il comandante polacco apprezza la rotta delle navi italiane come sudovest, la stazza dei mercantili come 3000 tsl, e la velocità come dieci nodi. Alle 23.20 il convoglio accosta verso sud, e Karnicki lo insegue a tutta forza; alle 23.35 accosta di nuovo verso sudovest, ed alle 23.38, da una distanza di 5500-6400 metri, il Sokol lancia tre siluri su rotta 125° a venti secondi d'intervallo l'uno dall'altro, con la nave di testa come punto di mira (in quel momento la sua posizione è 36°35' N e 21°28' E). Dopo aver lanciato, accosta di 90°, ed alle 23.40 s'immerge per ricaricare. Alle 23.45 il Sokol avverte due forti esplosioni a tre secondi d'intervallo, seguite da un rumore stridente prolungatosi per circa due minuti, ma in realtà nessun siluro è andato a segno.

23 novembre 1941

Il convoglio giunge a Bengasi alle 8.15.

8 dicembre 1941

All'una di notte l'Orione (tenente di vascello Mario Gambetta) parte da Brindisi per una missione di trasporto verso Derna, nel periodo più critico della guerra dei

convogli; trasporta 40 tonnellate di benzina.

È il momento più critico della guerra dei convogli per il Nordafrica: nel mese precedente le forze aeronavali britanniche hanno causato la perdita di quasi il 70 % dei rifornimenti inviati in Libia, percentuale mai sfiorata prima e mai raggiunta in seguito; la Forza K di Malta ha completamente annientato due convogli («Duisburg» e «Maritza») e del carburante inviato in Africa nel corso del mese appena l'8 % è giunto a destinazione. Forti della critica situazione dei rifornimenti delle forze italo-tedesche, i britannici sono passati all'offensiva, scatenando il 18 novembre l'operazione "Crusader" che li porterà nel giro di poco più di un mese alla conquista di tutta la Cirenaica, per la seconda volta in meno di un anno.

La gravità della situazione (e le pressioni tedesche) hanno indotto Supermarina ad impostare, il 22 novembre, un programma d'emergenza di trasporto di rifornimenti in Cirenaica per mezzo di navi da guerra, che compiranno i loro viaggi in navigazione isolata od a coppie, facendo affidamento sulla maggior velocità e capacità di autodifesa rispetto alle navi mercantili: il programma prevede l'impiego in missioni veloci di trasporto degli incrociatori leggeri Luigi Cadorna, Alberico Da Barbiano ed Alberto Di Giussano, dei cacciatorpediniere Corazziere, Carabiniere, Ugolino Vivaldi, Nicoloso Da Recco, Antonio Pigafetta, Emanuele Pessagno ed Antoniotto Usodimare delle torpediniere Orsa, Procione ed Orione e dei sommergibili Ammiraglio Cagni, Ammiraglio Millo, Ammiraglio Saint Bon, Ammiraglio Caracciolo, Pietro Micca, Ciro Menotti e Ruggiero Settimo. I sommergibili dovranno trasportare rifornimenti (140 tonnellate di carburante e tre tonnellate di materiali vari) i quattro "Ammiragli", 175 tonnellate di carburante il Micca, tra le 11 e le 20 tonnellate di viveri i più piccoli Menotti e Settimo) a Derna e Bardia, gli ancoraggi più vicini alla linea del fronte, al ritmo di un'unità ogni due giorni, mentre i cacciatorpediniere trasporteranno

ciascuno circa 95 tonnellate di carburante in fusti e lattine a Bengasi, facendo la spola con Suda su base giornaliera (od anche due unità al giorno) e le torpediniere trasporteranno ciascuna 65 tonnellate di carburante in lattine e fusti a Derna, facendo la spola tra quel porto e Suda, anch'esse su base giornaliera. Gli incrociatori effettueranno invece missioni eccezionali, con destinazione Tripoli e Bengasi, trasportando varie centinaia di tonnellate di carburante, provviste e munizioni. A Suda dovrà dislocarsi il piroscafo tedesco Bellona, carico di fusti di carburante, che fungerà da deposito galleggiante di carburante dal quale le siluranti preleveranno i carichi da portare in Cirenaica.

Delle torpediniere, in particolare, l'Orione partirà da Brindisi per Derna e poi dirigerà per Suda, mentre l'Orsa effettuerà analogo percorso ma con partenza da Tarranto, e la Procione andrà da Argostoli a Bengasi e poi raggiungerà anch'essa Suda, da dove farà poi la spola con Derna.

La navigazione dell'Orione è ostacolata dal forte vento da sud-sud-ovest, con piovaschi e fitta nebbia; in serata la torpediniera avvista il faro di Capo Gherogambo e dirige per entrare nel porto di Argostoli, ma non presentandosi nessuna unità per il pilotaggio il comandante Gambetta, in considerazione delle condizioni meteorologiche, decide di pendolare fuori dalla baia in attesa che il tempo migliori.

Alle 22 l'Orione avvista una scia di siluro, e subito dopo un sommergibile emerge sulla sua dritta: si tratta del britannico Talisman (tenente di vascello Michael Willmott), che ha avvistato la torpediniera italiana in navigazione a luci spente alle 21.54, in posizione 38°00' N e 20°28' E (all'imbocco del golfo di Livadi ed una decina di miglia a sud di Argostoli; la posizione indicata dalle fonti italiane è 36°10' N e 24°36' E). A causa dell'oscurità, il comandante britannico ha ritenuto erroneamente che l'unità avvistata fosse un sommergibile, ed alle 21.57 ha lanciato tre siluri contro l'Orione da appena 365 metri di distanza; Willmott

avrebbe voluto lanciarne anche un quarto, ma ha rinunciato dopo che la nave italiana ha avvistato le scie e messo subito le macchine indietro tutta.

Tutti e tre i siluri lanciati mancano l'Orione, passandole a pravia o passando sotto lo scafo senza esplodere. Ancora convinto di avere a che fare con un sommergibile, il Talisman apre il fuoco con il cannone di coperta e le mitragliere da ridottissima distanza, ma alle 22 l'Orione accosta verso di lui per speronarlo; il sommergibile, tuttavia, si trova all'interno del raggio d'evoluzione della torpediniera, che dopo una virata di circa 180° finisce col defilare sul lato opposto, mancando la sua poppa di circa 45 metri. Solo a questo punto Willmott si rende conto che l'unità che ha attaccato è una torpediniera o cacciatorpediniere, e precipitosamente ordina l'immersione rapida; intanto l'Orione ha aperto il fuoco a sua volta, ma trovandosi sottovento con mare grosso di prua gli spruzzi generati dal mare mosso limitano fortemente la visibilità per il personale addetto a cannoni e mitragliere. (Secondo il volume USMM "La lotta antisommergibili", una raffica di mitragliera del Talisman avrebbe colpito in pieno l'Orione, uccidendo un sottufficiale e ferendo alcuni marinai; anche un messaggio del Comando della Divisione "Acqui" al Comando Supremo parla di un morto sull'Orione. Tuttavia, l'albo dei caduti e dispersi della Marina Militare nella seconda guerra mondiale non riporta alcuna perdita tra l'equipaggio della torpediniera).

Subito dopo che il Talisman si è immerso, l'Orione si porta sulla sua verticale e dalle 22.05 alle 23.15 lo sottopone a caccia con il lancio di un totale di 43 bombe di profondità in vari passaggi (sul sommergibile vengono contate 44 esplosioni), causando la rottura di alcune lampadine e pochi altri danni a bordo del sommergibile. Tornato a quota periscopica alle 23.51, il Talisman non vede più alcuna nave, pertanto riemerge.

Nel suo rapporto, il comandante Gambetta ipotizzerà correttamente che il sommergibile che

ha attaccato l'Orione non avesse compreso di avere a che fare con una nave da guerra, avendo visto il personale del sommergibile correre alle armi per rispondere al fuoco (il che sarebbe stato del tutto suicida contro un'unità di superficie) e gridare al suo indirizzo. Riterrà anche, in questo a torto, di aver messo a segno un paio di colpi con i cannoni da 100/47 mm a dispetto del mare mosso che ostacolava il tiro.

L'11 dicembre uomini della 33a Divisione Fanteria "Acqui", di stanza a Cefalonia, rinverranno un cadavere nella zona in cui si è svolto lo scontro tra Orione e Talisman, ed un respiratore d'emergenza Davis sulla costa di Theodoros, il che indurrà il Comando della Divisione a ritenere che il sommergibile sia stato affondato dall'Orione. In realtà, il cadavere ed il respiratore provengono da un altro sommergibile britannico, il Perseus, saltato su una mina nella stessa zona due giorni prima.

Supermarina, sulla base delle informazioni disponibili, concluderà che l'Orione abbia seriamente danneggiato il sommergibile avversario.

9 dicembre 1941

Entra ad Argostoli alle 10.30, standovi fino all'indomani.

10 dicembre 1941

Lascia Argostoli alle 17.30.

..... continua



ICOM IC-7610

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



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

SMT

www.smetechnology.it

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”.



3.2 Le costanti secondarie

Veniamo ora ad esaminare più da vicino il significato delle costanti secondarie della linea, e naturalmente delle implicazioni che ne discendono, così denominate in quanto ottenute a partire dalle costanti primarie viste nel capitolo precedente (R, L, G, C rappresentate tutte queste da numeri reali) mediante loro elaborazione attraverso le formule e le considerazioni sin qui esposte, e che nel loro complesso ne vanno caratterizzando il comportamento. Costanti secondarie che sempre parlando nella massima generalità, e prescindendo da alcune semplificazioni particolari sebbene di grande importanza che vedremo in seguito, sono invece tutte rappresentate da numeri complessi, costituiti dunque da una parte reale, sovente genericamente indicata con la lettera α (alfa), ed una parte immaginaria β (beta), nella rappresentazione cartesiana detta anche algebrica nel piano complesso ossia simbolico; ovvero e parimenti nella rappresentazione vettoriale polare da un modulo (ossia valore assoluto) genericamente indicato con ρ (rho) e da un angolo a sua volta e sempre genericamente indicato θ (theta) denominato argomento o anomalia o anche, in elettrotecnica, più propriamente fase. Lo faremo ripartendo dalla Z_0 ossia dall'impedenza caratteristica della linea, concetto abbastanza elementare al solito corrispondente al rapporto tra tensione e corrente (sempre vettorialmente intesi) per cui:

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

$$(6) \quad Z_0 = \sqrt{Z/Y} = \sqrt{(R + j\omega L)/(G + j\omega C)} \quad (1)$$

che qui riprendo dal capitolo precedente per comodità di lettura; in particolare nell'origine è $I_i = V_i / Z_0$ (2) però non facciamoci trarre in inganno dall'apparente semplicità di queste relazioni in quanto, e sempre nel caso più generale del quale stiamo al momento trattando (ed in assenza delle ipotesi semplificative di notevole portata che successivamente faremo, rendendo assai più agevole il nostro percorso) tali grandezze saranno rappresentate da vettori; assoceranno infatti al loro valore assoluto ρ la relativa fase θ per cui Z_0 sarà un numero complesso avente fase non necessariamente nulla (o che è lo stesso, pari ad un multiplo intero di 2π). Questo significa che altre considerazioni a parte (3) la corrente I_i e la tensione V_i all'ingresso non saranno necessariamente in fase tra loro, ma ciò dipenderà anche dalla natura e dal valore di Z_0 ; pertanto dal punto di vista del generatore, l'ingresso della linea assieme al carico eventualmente connessovi all'altra terminazione, sempre nella generalità dei casi si presenterà come avente una componente reattiva (4).

Come pure la costante di propagazione γ

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

assieme alle sue componenti, appunto quella reale α detta nel nostro caso costante di attenuazione, mentre quella immaginaria β è detta costante di fase. Il significato di tali denominazioni appare con tutta evidenza se ci riferiamo alla

$$(3) V_x = Ae^{-\gamma x} + Be^{+\gamma x} \quad (\text{che pure riprendiamo dal capitolo precedente})$$

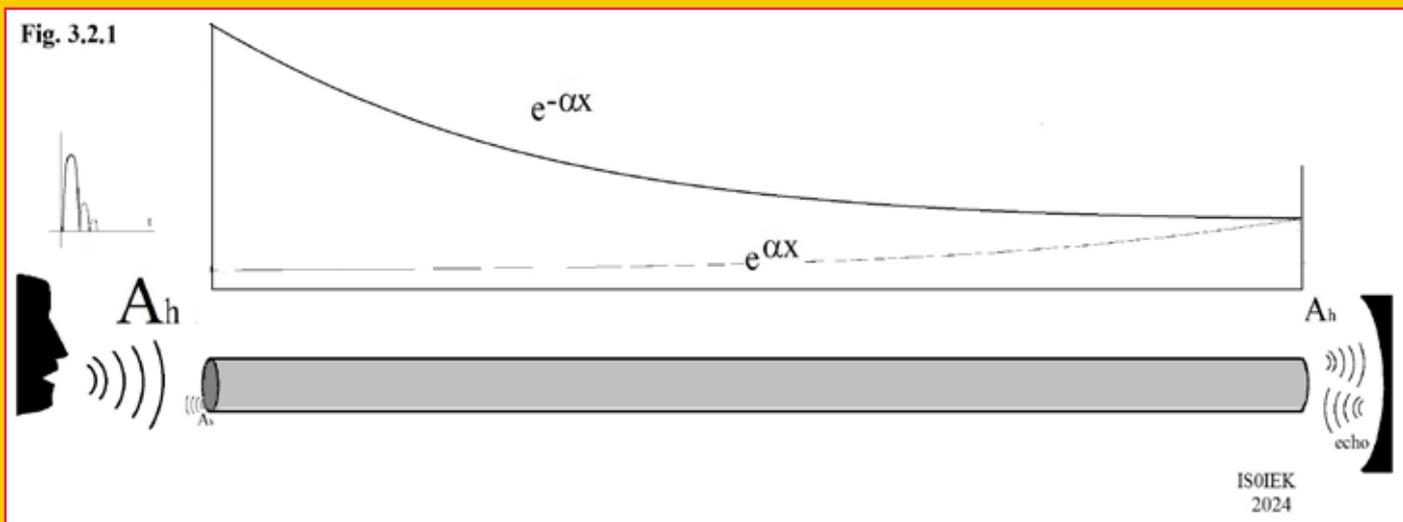
e particolarmente alla funzione $e^{\pm\gamma x}$ che ne costituisce l'essenza, nell'ottica della relazione (di Eulero)

$$e^{\gamma x} = e^{(\alpha+j\beta)x} = e^{\alpha x} (\cos\beta x + j\text{sen}\beta x) \quad \text{ed anche} \quad e^{-\gamma x} = e^{-(\alpha+j\beta)x} = e^{-\alpha x} (\cos\beta x - j\text{sen}\beta x)$$

per cui potremo anche scrivere

$$(3') V_x = Ae^{-\gamma x} + Be^{+\gamma x} = Ae^{-\alpha x} (\cos\beta x - j\text{sen}\beta x) + Be^{\alpha x} (\cos\beta x + j\text{sen}\beta x)$$

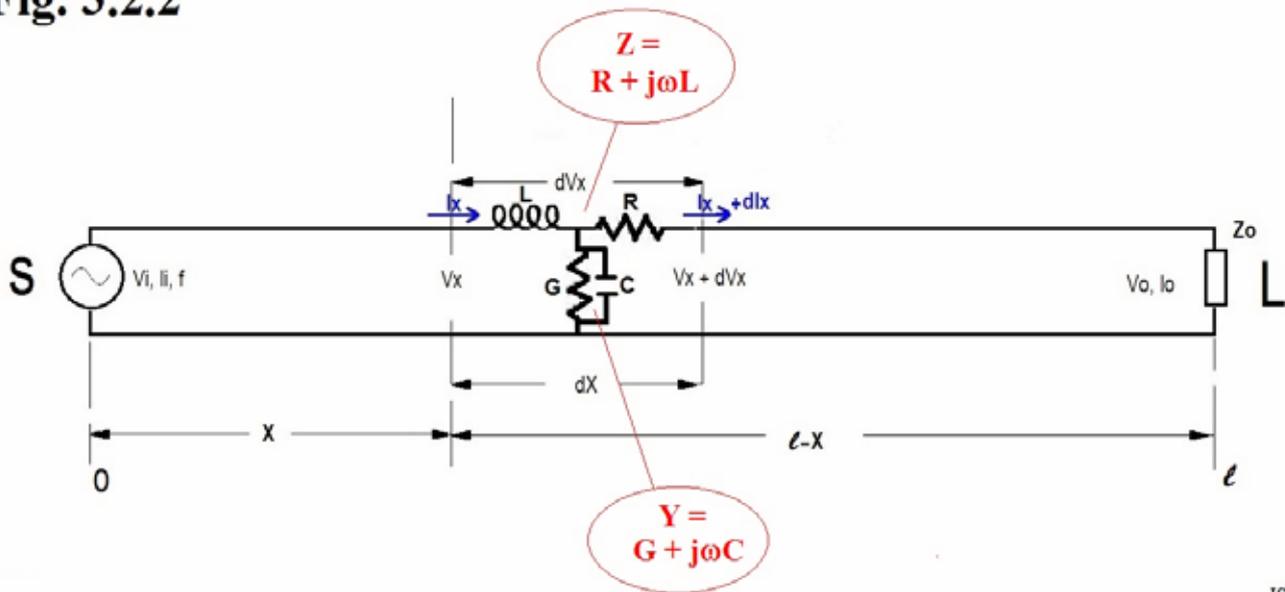
essendo tanto l'ascissa x quanto la costante α entrambi numeri reali positivi, queste determineranno il modulo del vettore, ossia l'ampiezza della grandezza rappresentata. Che nell'onda diretta, progressiva (cui compete il segno meno) va dunque in decrescendo a partire dalla sorgente S man mano che ci si inoltra lungo la linea e quindi al crescere di x , con legge esponenziale: $e^{-\alpha x}$ appunto (Fig. 3.2.1); il valore di α si esprime in Neper (Np) (5) per unità di lunghezza ossia **[Np/m]** nelle unità del Sistema Internazionale (S.I.); e quanto più è elevato tanto più sarà accentuato il decadimento del segnale in rapporto al tratto di linea percorso e, se la linea è abbastanza lunga, sino all'inevitabile scomparsa prima o poi sotto la soglia dell'onnipresente rumore. La costante β rappresenta invece l'angolazione del vettore ossia la fase, sempre in funzione dell'ascissa x (assunta con segno negativo cioè $-x$, o positivo ossia x , a seconda che si tratti appunto dell'onda diretta o inversa rispettivamente) e viene espressa in radianti, sempre per unità di lunghezza ossia **[rad/m]**; il suo significato apparirà con maggiore chiarezza nel seguito, quando esamineremo nel dettaglio alcune importanti particolarità funzionali. Occorre inoltre considerare che in presenza dell'onda regressiva (come in generale possibile, ed anzi piuttosto comune) caratterizzata da $e^{\gamma x}$ che costituisce il secondo termine della (3), il valore effettivo della tensione e della corrente in x non sarà mai determinato dalla sola onda progressiva, corrispondente questa al primo termine $e^{-\gamma x}$, bensì dalla composizione dei vettori (dunque in modulo e fase) che rispettivamente le rappresentano, nel propagarsi nelle direzioni opposte, dipendenti entrambi dalle costanti secondarie: α per l'esponenziale, β quale argomento delle funzioni periodiche (6); punto sul quale merita ritornare nel prosieguo. Nonché ricordare come, sempre nel caso più generale, dette costanti siano entrambe funzioni di $\omega=2\pi f$ e quindi della/e frequenza/e del segnale che transita lungo la linea; e come questo possa costituire un problema specialmente nel caso dei segnali a larga banda (7).



Lunghezza e terminazione della linea

Si sarà osservato come non abbiamo sinora presa in considerazione né la lunghezza della linea, e nemmeno quale sia la sua terminazione sul carico L di impedenza Z_L come visto nel capitolo precedente in figura che qui per comodità riportiamo (Fig.3.2.2) ove abbiamo altresì indicato detta lunghezza con l (corsivo minuscolo) onde non si confondesse né con l'induttanza per tratto unitario L [H/m] costante primaria della linea stessa (Cap. 3.1) né appunto con la sua terminazione L (da *load*); ebbene è giunto il momento di farlo. In particolare, presupposta nota in quanto posta uguale alla Z_L del carico collegatovi, l'impedenza terminale Z_o (da *out*, non confondasi con quella caratteristica Z_0 della quale abbiamo trattato nella (6) e successive) ci interessa sapere quale sarà l'impedenza Z_i presentata all'ingresso in funzione appunto della lunghezza l , della predetta Z_o nonché delle altre costanti secondarie, in particolare la costante di propagazione γ .

Fig. 3.2.2



ISOIEK
2024

Nel (Cap. 3.1)

$$(9) \quad V_x = V_i \cosh \gamma x - Z_0 I_i \sinh \gamma x$$

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

posto $x = l$ (lunghezza della linea) ossia ascissa della terminazione della stessa allora

$$V_x(l) = V_l = V_o$$

$$I_x(l) = I_l = I_o \text{ e pertanto}$$

$$Z_o = V_o / I_o \text{ da cui}$$

$$V_o = V_i \cosh \gamma l - Z_0 I_i \sinh \gamma l$$

$$I_o = I_i \cosh \gamma l - (V_i/Z_0) \sinh \gamma l \text{ quindi con alcuni semplici passaggi aritmetici (8)}$$

$$(11) \quad Z_i = Z_o (Z_o + Z_0 \tanh \gamma l) / (Z_0 + Z_o \tanh \gamma l)$$

formula generale che sarà fondamentale per le considerazioni che seguiranno.

Due importanti casi particolari

Ci interesserebbe ora sapere quando e come si verifica la condizione di invarianza dell'impedenza lungo tutto il percorso della linea, vale a dire l'impedenza nel generico punto x scelto a piacimento lungo la linea conserva il medesimo valore che aveva all'ingresso e così dicasi anche alla terminazione; possiamo già dire che questo valore di impedenza coincide con quello che nella (6) abbiamo posto come Z_0 e denominato impedenza caratteristica della linea. Ciò accade in primis quando la linea ha lunghezza infinita (Fig. 3.2.3), in quanto nella (11) la funzione iperbolica assume allora il valore unitario, ossia il termine $\tanh \gamma l = 1$ è infatti per $x \rightarrow \infty \lim \tanh(x) = 1$ (9) e la (11) diventa così:

$$Z_i = Z_o (Z_o + Z_0 * 1) / (Z_0 + Z_o * 1) = Z_o (Z_o + Z_0) / (Z_o + Z_0) = Z_o * 1 = Z_o$$

è da notare come tale risultato si raggiunga in pratica anche quando la linea fosse lunga abbastanza; se infatti il valore di $\gamma l > 2$ abbiamo $\tanh \gamma l > 0,96$ che approssima abbastanza bene l'unità (10).

Nella linea di lunghezza infinita non vi può essere riflessione di estremità, in quanto il segnale va attenuandosi sino a scomparire esaurendo totalmente la propria energia (11); in tal caso il secondo termine della (3) può essere ignorato (quindi $B=0$) e la relazione va riscritta come $A = V_i = I_i Z_0$ ossia:

$$(3'') \quad V_x = V_i e^{-\gamma x}$$

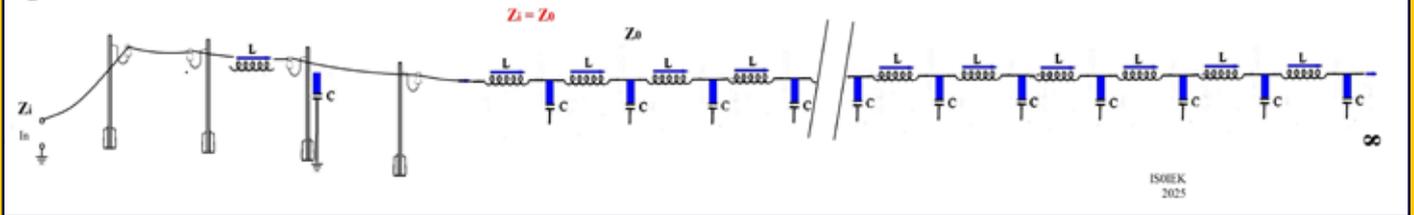
$$(4'') \quad I_x = V_i e^{-\gamma x} / Z_0 = I_i Z_0 e^{-\gamma x} / Z_0 = I_i e^{-\gamma x}$$

Una seconda particolarità, analoga negli effetti alla precedente, sia ha quando la linea è terminata su un carico L la cui impedenza Z_L sia eguale all'impedenza caratteristica Z_0 della linea stessa, si abbia cioè $Z_o = Z_L = Z_0$ condizione che si definisce: linea adattata in uscita.

Dall'uguaglianza $Z_o = Z_0$ si ha infatti sempre dalla (11):

$$Z_i = Z_0 (Z_o + Z_0 \tanh \gamma l) / (Z_0 + Z_o \tanh \gamma l) = Z_0 (Z_0 + Z_0 \tanh \gamma l) / (Z_0 + Z_0 \tanh \gamma l) = Z_0 * 1 = Z_0$$

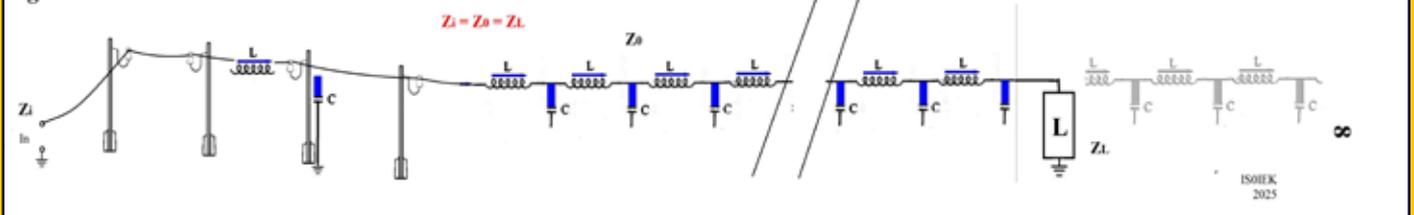
Fig. 3.2.3



in tal caso infatti detta formula si riduce ad un'identità, verificata dunque $\forall \gamma l$ ossia per qualunque valore del prodotto γl ; in definitiva avremo $Z_i = Z_0 = Z_L$. Si potrebbe anche immaginare come se il carico L posto alla distanza finita l dalla sorgente S , si sia sostituito alla parte mancante della linea stesa sino all'infinito (Fig. 3.2.4) e viene perciò quasi spontaneo pensare come tale $Z_L = Z_0$ "inganni" per così dire la linea che precede, facendosi "vedere" come una prosecuzione all'infinito che dissipi in tale percorso fantasma il quantitativo di energia residuo dalle attenuazioni precedenti, quale effettivamente perviene al punto terminale in L , e che viene invece assorbito appunto dal carico. Anche in questo caso è infatti assente l'onda riflessa: dalla $B = V_i/2 - I_i Z_0/2$ (Cap. 3.1) essendo $Z_i = V_i/I_i$ ossia $V_i = I_i Z_i$ e sostituendo: $B = I_i Z_i/2 - I_i Z_0/2 = I_i (Z_i - Z_0) / 2$

e dunque tenuto presente che come abbiamo visto è nel particolare $Z_i = Z_0 = Z_L$, B sarà identicamente nullo essendo $B = I_i (Z_0 - Z_0)/2 = 0$, riconducendoci alle considerazioni fatte nel caso precedente riguardo alla linea di lunghezza infinita. La quale rappresenta necessariamente un'astrazione, sebbene materialmente bene approssimabile e con facilità, che si potrebbe dunque sotto il profilo della riflessione assimilare ad uno spazio libero, mentre analogamente quella terminata su di una $Z_L = Z_0$ è fisicamente equivalente ad uno spazio racchiuso entro pareti anecoiche. In definitiva mediante una corretta terminazione su un carico L presentante un'impedenza Z_L che eguagli quella caratteristica della linea Z_0 avremo reso la Z_i indipendente dalla lunghezza l della linea; questo è già un grande risultato specie ove si consideri che stiamo trattando il caso generale di una linea reale, che presenta cioè almeno potenzialmente tutte le limitazioni e le problematiche che le sono proprie; ma attenzione non già indipendente dalla frequenza, in quanto Z_0 dipende ancora attraverso ω da f , sempre appunto nell'espressione più generale della (6). Non è insomma ancora quella *flat line* (linea figurativamente "piatta", cioè priva di ondulazioni) vero capolavoro della tecnica divenuta di uso pressoché universale perché in grado di veicolare energia RF per tutti gli usi a prescindere da cosa vi sia collegato a monte ed a valle in un larghissimo spettro di frequenze e con la minima attenuazione possibile, e soprattutto senza le complicazioni operative dovute alla presenza di variazioni cicliche (ondulazioni, appunto) delle grandezze elettriche lungo il suo percorso; e tutto ciò alla sola condizione che ne venga rispettato l'adattamento delle impedenze tanto in ingresso che in uscita. Della quale ci occuperemo in esteso nei capitoli successivi.

Fig. 3.2.4



Determinazione delle costanti secondarie

Per terminare il capitolo, vedremo infine come con due semplici misurazioni di impedenza (beninteso sempre intesa quale vettore complesso, vale a dire in entrambe le sue componenti, reale ed immaginaria) potremo risalire tramite la (11) alle costanti secondarie di una generica linea in esame. Applicando infatti detta espressione ai due casi di terminazione in corto circuito (*Short*) $Z_0 = 0$ oppure aperta (*Open*) $Z_0 = \infty$ (12) questa diviene rispettivamente:

$$Z_S = Z_0 (0 + Z_0 \tanh \gamma l) / (Z_0 + 0) = Z_0 (Z_0 \tanh \gamma l) / Z_0 = Z_0 \tanh \gamma l \quad (\text{Short})$$

$$Z_\infty = Z_0 / \tanh \gamma l \quad (13) \quad (\text{Open})$$

queste permettono, noti Z_S , Z_∞ ed l la determinazione di Z_0 e γ , ed entrano perciò a buon titolo negli algoritmi che governano, specie in fase di calibrazione, le funzionalità degli strumenti analizzatori VNA (*Vector Network Analyzer*, Analizzatore vettoriale di reti) divenuti ormai, anche per la disponibilità di buoni modelli ed a costi più che abbordabili, di uso pressoché generalizzato anche

presso i radioamatori. È altresì evidente come la precisione nella determinazione delle suddette costanti e quindi in definitiva la buona conoscenza delle caratteristiche della linea esaminata, e dunque l'attendibilità delle misure che si effettueranno successivamente attraverso la stessa, sarà strettamente dipendente dal grado di raggiungimento delle condizioni prescritte, quindi dalla qualità della calibrazione: insomma uno *short* quanto più possibile uguale a $0 + j0$ Ohm e non magari $0,1 + j$ qualcosa, ed altrettanto dicasi di un *open* che non si limiti a pochi megaohm magari con peregrine reattanze aggiunte. In letteratura si hanno peraltro indicazioni sui metodi per realizzare operativamente misure che approssimino, quanto più possibile e ragionevolmente praticabile, tali condizioni. Descrivere poi le ulteriori numerose misurazioni che interessano le linee occuperebbe qui uno spazio eccessivo e ci condurrebbe lontano, per cui ne facciamo appunto rimando alle numerose pubblicazioni, alcune delle quali enumerate in bibliografia alla fine del prossimo capitolo

Note:

1) come si pervenga a questa relazione, di non immediata evidenza intuitiva, è dettagliato ad es. in en.wikipedia.org/wiki/Characteristic_impedance già peraltro indicata in bibliografia (cfr. Cap. 1 nota 12);

2) l'impedenza del generatore se come sovente ipotizzato è puramente resistiva (priva dunque di componenti reattive) sarà un semplice rapporto tra numeri reali;

3) quali specialmente la natura (resistiva o reattiva) ed i valori tanto dell'impedenza del generatore quanto dell'impedenza di terminazione Z_L ossia del carico, nonché la lunghezza della linea ossia la distanza tra questo e la sorgente S;

4) emerge sin d'ora come non sia semplice alimentare carichi reattivi (questo è anche un motivo non ultimo per cui negli impianti di distribuzione dell'energia si richiede il rifasamento) ed ancor più qualora l'impedenza caratteristica della linea reale, ove si discosti notevolmente dal caso ideale che vedremo nel seguito, presenti una componente reattiva non trascurabile;

5) in quanto proveniente da funzioni esponenziali in base e ; tuttavia è di uso corrente il decibel (dB), per cui vale l'equivalenza $1 \text{ Np} = 8,68 \text{ dB}$; a tal proposito proponiamo il seguente esercizio: premesso che la tensione nel punto generico di ascissa x della linea è data dalla (3) ove in assenza dell'onda riflessa è come vedremo più sotto $B=0$ dunque $A = V_i$ per cui abbiamo (3a) $V_x = V_i e^{-\gamma x} = V_i e^{-(\alpha+j\beta)x}$. Limitandoci al solo modulo trascurando quindi in questo esempio la fase β che poniamo nulla (ossia tale che $\cos\beta x = 1$ qualunque sia x), sarà $|V_x| = |V_i| e^{-\alpha x}$ poniamo allora, sempre per esempio, un valore di $\alpha = 0,1 \text{ Np/m}$ ad una data frequenza, poniamo 14 MHz (rammentando *en passant* come anche il valore di α sia in generale funzione della frequenza, dalla (5) ed attraverso la $f = \omega/2\pi$); con un valore simile stiamo quindi parlando di un cavo proprio scadentissimo, super ultra ossidato e con l'isolante decotto. Alla sorgente, con $x = 0$ è $V_0 = V_i e^{-0} = V_i$; dopo 1 metro quindi $x = 1$ è $V_1 = V_i e^{-0,1 \times 1} = V_i * 0,90484 \approx V_i * 0,9$ ed infatti $\ln V_1 / V_0 = \ln 0,90484 \approx -0,1 \text{ Np}$ (come atteso); dopo 2 metri $x = 2$ è $V_2 = V_i e^{-0,1 \times 2} = V_i e^{-0,2} = V_1 * 0,9 = (V_i * 0,9) * 0,9 = V_i * (0,9)^2 = V_i * 0,81$ ed $\ln V_2 / V_0 = \ln 0,81 = -0,198 \approx -0,2 = -\alpha x$; ... dopo 10 metri $x = 10$ è $V_{10} = V_i e^{-0,1 \times 10} = V_i e^{-1} = V_i * (0,9)^{10} = V_i * 0,36789 \approx 0,37$ ed $\ln V_{10} / V_0 = \ln 0,37 = -0,99425 \approx -1 \text{ Np} = -8,7 \text{ dB}$. Così da 100 W iniziali potremo insomma ottenerne in uscita appena $13,5 \text{ W}$, che se la lunghezza fosse stata di 100 m (-87 dB) si sarebbero ridotti a $0,2 \text{ mW}$! Quelli mancanti sono dunque dissipati in calore lungo la linea, contribuendo tra l'altro all'ulteriore degrado della stessa, in particolare del dielettrico. Si rammenti inoltre che per semplicità ed omogeneità ci siamo qui attenuti alle unità metriche del Sistema Internazionale (S.I.), mentre nelle pubblicazioni tali dati si trovano più spesso esposti con riferimento al chilometro [km] come unità di lunghezza; ciò anche perché nel caso più generalmente auspicabile (ed oggi frequente) di linee di buona qualità il riferimento al metro [m] avrebbe dato luogo, ad es. per la resistività R , dei valori molto piccoli e pertanto gestibili con qualche difficoltà nei calcoli manuali ovvero mediante il regolo calcolatore. Nel caso non infrequente di un loro impiego si renderà pertanto necessario operare le conversioni occorrenti. Aggiungiamo che se il medesimo valore di α ossia $0,1$ fosse stato espresso in Np/km avremmo avuto una attenuazione caratteristica di $1 \text{ Np} = 8,68 \text{ dB}$ per 10 km (ossi 10.000 m) di linea, il che significa $0,0868 = 0,09 \text{ dB}$ su 100 m e quindi, per adoperare un riferimento standard di $100'$ (feet, piedi) $= 30 \text{ m}$ avremmo $0,03 \text{ dB} / 30 \text{ m}$! Cosa che neanche cavi coassiali della migliore qualità come pure la linea aperta (bifilare) potrebbero offrire;

6) nel dominio del tempo, in quanto caratterizzate da ω [rad/s] $= 2\pi f$ [Hz $= \text{s}^{-1}$] ed ancor più propriamente dal periodo T [s] $= 1/f = 2\pi/\omega$ che diverrà periodicità nello spazio caratterizzandosi come lunghezza d'onda λ [m] allorché il segnale andrà propagandosi, in questo caso nel conduttore, dove alla variabile temporale t legata appunto alla frequenza si sostituisce quella spaziale s , o se preferiamo x rappresentante appunto l'ascissa lungo il medesimo, essendo questa nella propagazione dell'energia su conduttore, l'unica dimensione spaziale consentita; le variabili t ed x sono perfettamente interscambiabili tra loro (come del resto insegna l'equazione delle onde dovuta al D'Alembert, o più banalmente l'indicazione delle varie stazioni sulla scala parlante delle radio di una volta, espressa in kHz o anzi kc/s... pari a metri ...) mediante la velocità di propagazione, ossia c nel caso del vuoto o dell'aria, e nei cavi c per il fattore di velocità caratteristico del tipo di cavo;

7) beninteso tale larghezza di banda deve qui intendersi non in senso assoluto ma relativo, vale a dire in rapporto alla frequenza stessa; per spiegarci meglio, e ragionando in termini di ottave (potenze di 2) ricordando come tra il logaritmo in base due, di uso comune nella tecnica delle comunicazioni, ed i logaritmi naturali ossia neperiani in base e , decimali o volgari o di Briggs in base 10, sussistano le seguenti relazioni: $\lg_2 x = \lg_e x / \lg_e 2 = \lg_e x / 0,6931472$; $\lg_2 x = \text{Log}_{10} x / \text{Log}_{10} 2 = \text{Log}_{10} x / 0,3010300$; e decadi (potenze di 10), abbiamo che un segnale a banda larga, quale quello televisivo analogico caratterizzato da una larghezza tipica di $5,5 \text{ MHz}$, occupi alla frequenza di 500 MHz circa l'1% di questa per cui non si riscontra all'interno della banda trasmessa una variazione notevole, con la frequenza, delle grandezze di cui stiamo trattando; mentre un segnale fonico a banda stretta (ad es. telefonia in banda base, tipicamente $300 \div 3.000 \text{ Hz}$, ossia una decade che occupa più di tre ottave) presenta una larghezza notevolissima rispetto alla sua frequenza centrale; larghezza che può comportare come conseguenza notevoli variazioni nel comportamento della linea rispetto alle sue differenti componenti spettrali; per non parlare poi dell'alta fedeltà o degli impianti di amplificazione sonora, ove in genere appunto per questo motivo le linee che collegano altoparlanti, casse acustiche e simili, oltre alla buona qualità costruttiva (cui si farà cenno più avanti) dovrebbero di preferenza presentare una lunghezza quanto più possibile contenuta; aspetti tuttavia che ci riguardano molto indirettamente, per cui non ce ne occuperemo qui, facendone invece rimando alla copiosa bibliografia in parte anche citata;

8) $V_0 / I_0 = V_i \cosh \gamma l - Z_0 I_i \sinh \gamma l / [I_i \cosh \gamma l - (V_i / Z_0) \sinh \gamma l]$ ossia

$$V_0 [I_i \cosh \gamma l - (V_i / Z_0) \sinh \gamma l] = I_0 [I_i \cosh \gamma l - Z_0 I_i \sinh \gamma l]$$

$$V_0 I_i \cosh \gamma l - (V_0 V_i / Z_0) \sinh \gamma l = I_0 V_i \cosh \gamma l - Z_0 I_0 I_i \sinh \gamma l$$

ed esprimendo quanto sopra attraverso $Z_i = V_i / I_i$ ed appunto $Z_0 = V_0 / I_0$ da cui $V_i = Z_i I_i$ e $V_0 = Z_0 I_0$

$$Z_0 I_i I_0 \cosh \gamma l - (Z_i I_i Z_0 I_0 / Z_0) \sinh \gamma l = Z_i I_i I_0 \cosh \gamma l - Z_0 I_0 I_i \sinh \gamma l$$

$$Z_0 \cosh \gamma l - (Z_i Z_0 / Z_0) \sinh \gamma l = Z_i \cosh \gamma l - Z_0 \sinh \gamma l$$

dividendo ulteriormente ambo i membri per $\cosh \gamma l$ e rammentando come $\cosh \gamma l / \sinh \gamma l = \tanh \gamma l$

$$Z_0 - (Z_i Z_0 / Z_0) \tanh \gamma l = Z_i - Z_0 \tanh \gamma l$$

dividendo ulteriormente ambo i membri per $\cosh \gamma l$ e rammentando come $\cosh \gamma l / \sinh \gamma l = \tanh \gamma l$

$$Z_0 - (Z_i Z_0 / Z_0) \tanh \gamma l = Z_i - Z_0 \tanh \gamma l$$

$Z_i (Z_0 + Z_0 \tanh \gamma l) = Z_0 (Z_0 + Z_0 \tanh \gamma l)$ da cui la (11)

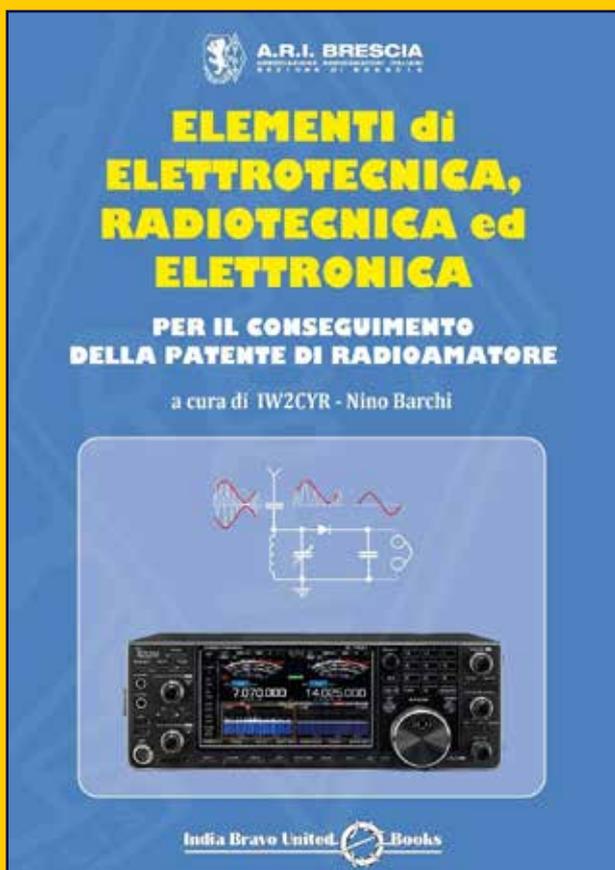
9) per $x \rightarrow \infty$ abbiamo $\lim \tanh (x) = \lim [\sinh (x) / \cosh (x)]$ il quale risulta nella forma indeterminata del tipo ∞ / ∞ in quanto entrambe le funzioni iperboliche tendono ciascuna a più infinito; e la situazione non cambia qualora attraverso la formula di Eulero sostituiamo a queste la forma esponenziale; infatti sempre per $x \rightarrow \infty \lim \sinh (x) = \lim (e^x - e^{-x})/2 = +\infty$ e così pure $\lim \cosh (x) = \lim (e^x + e^{-x})/2 = +\infty$ essendo infinitesimo il termine e^{-x} ; per determinare questo limite moltiplichiamo l'espressione per il fattore unitario $e^{-x} / e^{-x} = 1$ e quindi: sempre per $x \rightarrow \infty \lim \tanh (x) = \lim [\sinh (x) / \cosh (x)] = \lim \{[(e^x - e^{-x})/2]/[(e^x + e^{-x})/2]\} = \lim [(e^x - e^{-x})/(e^x + e^{-x})] = \lim [(e^x - e^{-x})e^{-x} / (e^x + e^{-x})e^{-x}] = \lim [(e^x e^{-x} - e^{-x}e^{-x})/(e^x e^{-x} + e^{-x}e^{-x})] = \lim [(e^0 - e^{-2x})/(e^0 + e^{-2x})] = \lim [(1 - e^{-2x})/(1 + e^{-2x})] = 1$ essendo appunto sia al numeratore che al denominatore il secondo termine infinitesimo di ordine due in x ; vedasi in proposito anche: Find limits of hyperbolic tanh as x approaches infinity https://www.youtube.com/watch?v=ZF_OCavW3gA&t=143s;

10) se ci rifacciamo all'esempio portato in nota (5) e sempre trascurando la fase β che qui non rileva per cui abbiamo $\gamma = \alpha = 0,1$ Np/m tale condizione si realizza dopo appena 20 metri! In pratica una linea di pessima qualità e nemmeno tanto lunga, si tramuta in un discreto "carico fittizio" (da NON adoperare però come tale neanche se in qualche modo raffreddato, a scampo di potenziali pericoli di incendio e/o tossicità chimica, derivanti questi ultimi dalla eventuale decomposizione termica del dielettrico). Notare altresì come in detta condizione un eventuale strumento riflettometrico (SWRmeter alias ROSmetro) posizionato alla sorgente S (trasmettitore) non rileverebbe praticamente anomalia alcuna. Rammentiamo anche la dipendenza del valore di α dalla frequenza, sempre in base alla relazione (5);

11) il primo termine della (3) ha infatti per $x \rightarrow \infty \lim Ae^{-\gamma x} = 0$; e quanto al secondo termine $Be^{+\gamma x}$ corrispondente all'onda regressiva, esso non ha in questo caso corrispondenza con la realtà fisica. Tale onda alla terminazione della linea (in questo caso nel punto improprio, cioè all'infinito) dovrebbe assumere la massima ampiezza ed anzi un'ampiezza infinita; ma non essendovi colà generatore di sorta e dunque traendo la propria energia unicamente dalla riflessione dell'onda diretta, che come visto vi è nulla, non può sussistere;

12) tale ventaglio di condizioni viene convenzionalmente definito con la sigla SOLT che sta per Short / Open / Load / Thru; agli strumenti del commercio si accompagna in genere il kit di calibrazione, i cui componenti vengono appunto contrassegnati ciascuno con l'indicazione della rispettiva iniziale;

13) è infatti per $Z_0 \rightarrow \infty \lim Z_i = \lim Z_0 [(Z_0 + Z_0 \tanh \gamma l) / (Z_0 + Z_0 \tanh \gamma l)]$ forma indeterminata del tipo ∞ / ∞ per cui dividendo numeratore e denominatore per Z_0 abbiamo: $Z_0 \lim [(Z_0 / Z_0 + Z_0 \tanh \gamma l / Z_0) / (Z_0 / Z_0 + Z_0 / Z_0 \tanh \gamma l)] = Z_0 (1 + 0) / (0 + 1 * \tanh \gamma l) = Z_0 / \tanh \gamma l$



NUOVE MODALITA' PER CREARE UN DISTRETTO ARMI

di Aberto Mattei, IT9MRM



Per la costituzione di un Distretto ARMI bisogna avanzare richiesta formale con una istanza al Consiglio Direttivo dell'associazione che con seduta plenaria ne da il bene placido.

La segreteria dell'ARMI notificherà al richiedente il facsimile dell'atto costitutivo della nascente sede operativa del nuovo distretto e il modello AA5/6 editabile per la richiesta del codice fiscale.

Appena compilato è necessario inserire una marca da bollo di euro 16 sull'atto costitutivo, firmarlo

in ogni suo punto dai consiglieri. Compilare il modello AA5/6 come da facsimile di seguito riportato,

allegare l'atto costitutivo e una fotocopia di un documento valido del presidente distrettuale.

Il tutto deve essere recapitato all'Agenzia delle Entrate della sede provinciale.

Come prevede la normativa può essere portato di persona o delegare un altro incaricato, in quest'ultimo caso bisogna compilare la parte riferita al delegato firmando il modulo. Appena ricevuto il Codice Fiscale si può avanzare richiesta del nominativo IQ.

agenzia entrate AA5/6

DOMANDA ATTRIBUZIONE CODICE FISCALE, COMUNICAZIONE VARIAZIONE DATI, AVVENUTA FUSIONE, CONCENTRAZIONE, TRASFORMAZIONE, ESTINZIONE (SOGGETTI DIVERSI DALLE PERSONE FISICHE)

CODICE FISCALE: _____ Pagina n. _____

QUADRO A TIPO RICHIESTA

1	ATTRIBUZIONE DEL NUMERO DI CODICE FISCALE	DATA COSTITUZIONE
2	VARIAZIONE DATI	CODICE FISCALE _____ DATA VARIAZIONE _____
3	ESTINZIONE	CODICE FISCALE _____ DATA ESTINZIONE _____
4	BISOGNA DUPLICATO DEL CERTIFICATO DI CODICE FISCALE	CODICE FISCALE _____
5	BISOGNA ATTRIBUZIONE CODICE FISCALE IN TARI	CODICE FISCALE DEL RICHIEDENTE _____

QUADRO B SOGGETTO D'IMPOSTA

Dati identificativi

DEDENZA RAZIONALE _____

SEDE LEGALE, amministrativa o in esercizio, Sede effettiva

INDIRIZZO COMPLETO (VIA O PIAZZA, NUMERO CIVICO, SCALA, INTERNO, INDIRIZZO, ECC.) _____

C.A.P. _____ COMUNE (oppure STATO ESTERO) (oppure abbreviazione) _____ PROVINCIA _____

DOMICILIO FISCALE se diverso dalla sede legale, amministrativa o effettiva

INDIRIZZO COMPLETO (VIA O PIAZZA, NUMERO CIVICO, SCALA, INTERNO, INDIRIZZO, ECC.) _____

C.A.P. _____ COMUNE (oppure abbreviazione) _____ PROVINCIA _____

QUADRO C RAPPRESENTANTE

CODICISTE (oppure DEDENZIANTI) _____ NOME _____ SESSO _____ CODICE FISCALE _____

COMUNE (o Stato estero) DI NASCITA _____ PROV. _____ DATA DI NASCITA _____ CODICE FISCALE _____

QUADRO D COMUNICAZIONE DI AVVENUTA FUSIONE, CONCENTRAZIONE, TRASFORMAZIONE

1	FUSIONE	2	CONCENTRAZIONE	3	TRASFORMAZIONE
CODICE FISCALE _____					
CODICE FISCALE _____					

Dati relativi al soggetto non iscritto ovvero risultante dalla fusione

DEDENZA RAZIONALE _____ CODICE FISCALE _____

INDIRIZZO COMPLETO (VIA O PIAZZA, NUMERO CIVICO, SCALA, INTERNO, INDIRIZZO, ECC.) _____

C.A.P. _____ COMUNE _____ PROVINCIA _____

Rappresentante

CODICISTE (oppure DEDENZIANTI) _____ NOME _____ SESSO _____

COMUNE (o Stato estero) DI NASCITA _____ PROV. _____ DATA DI NASCITA _____ CODICE FISCALE _____

CODICE FISCALE _____ Pagina n. _____

ALLEGATI

SOTTOSCRIZIONE

DATA _____ CODICE FISCALE _____

FIRMA _____

DELEGA

Il sottoscritto _____ delega il Sig. _____

nato a _____ il _____ a presentare in sua vece il presente modulo

DATA _____ FIRMA _____

IMPEGNO ALLA PRESENTAZIONE TELEMATICA

Codice fiscale dell'intermediario _____ N. iscrizione all'albo del CAF _____

Impegno a presentare per via telematica il modello predisposto dal contribuente

Impegno a presentare per via telematica il modello predisposto dal soggetto che lo trasmette

Data dell'impegno _____ giorno _____ mese _____ anno _____ FIRMA DELL'INTERMEDIARIO _____

ATTO COSTITUTIVO
SEDE OPERATIVA DELL'ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI
DISTRETTO DI _____.

Il giorno _____ del mese di _____, dell'anno DUEMILAVENTICINQUE, alle ore _____, presso la sede locale di Via _____ n. ____ in _____, si riuniscono le persone di seguito nominate che, di comune accordo, esprimono l'intenzione di fondare il Distretto A.R.M.I. di _____ dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.).

Sono presenti:

Nome	Cognome	Nominativo	ARMI nr.
XXXXX	XXXXXXXXX	XXXXX	XXXX
XXXXX	XXXXXXXXX	XXXXX	XXXX
XXXXX	XXXXXXXXX	XXXXX	XXXX
XXXXX	XXXXXXXXX	XXXXX	XXXX
XXXXX	XXXXXXXXX	XXXXX	XXXX

I presenti designano, in qualità di Presidente dell'Assemblea, il Sig. (Nome e Cognome) il quale accetta e nomina per assisterlo e coadiuvarlo nella riunione il Sig. (Nome e Cognome) quale Segretario ed estensore del presente atto.

Il Presidente dell'Assemblea costitutiva illustra i motivi che hanno indotto i presenti a promuovere la costituzione di una sede operativa Distrettuale della già costituita Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.) e dà lettura dello Statuto dell'A.R.M.I. contenente le norme relative al funzionamento della stessa, che viene approvato all'unanimità.

I presenti, di comune accordo, convengono e stipulano quanto segue.

ART. 1 - Viene costituita fra i presenti, il Distretto di _____ dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani (associazione non riconosciuta), denominata "Distretto A.R.M.I. di _____".

ART. 2 - La sede operativa dell'Associazione ha sede in Via _____ nr. ____ in _____;

ART. 3 - La sede operative dell'Associazione è regolata, oltre che dalle disposizioni legislative sulle Associazioni non riconosciute (artt.36-38 C.C.), da quelle contenute nel presente Atto Costitutivo e dello Statuto Sociale dell'A.R.M.I. che rispecchia e rispetta le disposizioni dei commi 3, 5, 6, 7 e delle lettere a, b, c, d, e, f del comma 8 dell'Art.148 del TUIR.

ART. 4 - Sono Organi Sociali: a) l'Assemblea dei Soci; b) il Consiglio Direttivo; c) il Presidente del Consiglio Direttivo.

ART. 5 - La durata e gli scopi dell'Associazione, le condizioni per l'ammissione dei Soci, le norme che regolamentano la vita dell'Associazione sono contenute e disciplinate nello Statuto Sociale.

ART. 6 - La quota di iscrizione dei Soci che entreranno a far parte dell'Associazione e quella di partecipazione dei già Soci per gli anni successivi, sarà determinata annualmente dal Consiglio Direttivo dell'A.R.M.I..

ART. 7 - L'esercizio sociale inizia il 1° gennaio e termina il 31 dicembre di ogni anno. Alla fine di ogni esercizio sociale, il Consiglio Direttivo dell'A.R.M.I. ove previsto procederà alla compilazione del rendiconto economico/finanziario annuale entro il 30/04 dell'anno successivo.

ART. 8 - A comporre il primo Consiglio Direttivo della sede operativa del Distretto A.R.M.I. di _____, tutti i componenti, all'unanimità, accettano la carica di Consigliere.

Gli stessi, seduta stante, eleggono:

- Presidente Distrettuale: (Nome e Cognome);
- Vice presidente e Segretario Distrettuale: (Nome e Cognome);
- Consigliere: (Nome e Cognome);
- Consigliere: (Nome e Cognome);
- Consigliere: (Nome e Cognome);

i quali accettano le rispettive cariche.

ART. 9 - Per tutto quanto non espressamente previsto in questo atto, le parti si richiamano alle vigenti disposizioni di legge in materia di Associazioni e allo Statuto Sociale dell'A.R.M.I..

Le spese del presente atto, conseguenti e dipendenti, sono a carico dell'Associazione stessa.

Dopo aver letto lo "Statuto Associativo" dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani, di cui il Distretto di _____ né fa parte, dichiarano di dividerne le peculiarità e di accettarlo in toto.

Non avendo altro da discutere, l'assemblea si chiude alle ore XX:XX.

Il Presente verbale consta di n. 4 (quattro) pagine.

Letto, confermato e sottoscritto dai presenti.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX (firma 1)
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX (firma 2)
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX (firma 3)
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX (firma 4)
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX (firma 5)

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





AWARD TOUR MEDITERRANEO

II3IABJ

27-31 Marzo 2025

II6IABJ

01-06 Aprile 2025

II7IABJ

12-22 Aprile 2025

II9IABJ

30 Aprile 2025

II8IABJ

03-06 Maggio 2025

II9IABJ

07-11 Maggio 2025

II8IABJ

13-17 Maggio 2025

IR0IABJ

19-24 Maggio 2025

II0IABJ

26 Maggio - 03 Giugno 2025

II5IABJ

04-08 Giugno 2025

II1IABJ

10 Giugno 2025

GENOVA

TRIESTE



ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

WWW.ASSORADIONA.MA.IT

AWARD AMAERIGO VESPUCCI TOUR MEDITERRANEO

di Aberto Mattei, IT9MRM



Dal 27 marzo inizia il "TOUR MEDITERRANEO" della Nave Scuola Amerigo Vespucci che la porterà a toccare vari porti Italiani. Il tour si concluderà a Genova il 10 Giugno 2025 per la Festa della Marina Militare Italiana. L'ARMI in collaborazione con l'A.R.I. e l'ANMI Marconi Room indice un award denominato "Award Amerigo Vespucci Tour Mediterraneo" dove ad ogni sosta opererà una stazione speciale con il nominativo internazionale del Vespucci. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM ed SWL del mondo.

REGOLAMENTO

PERIODO

Il diploma avrà inizio il 27 marzo 2025 (06:00 UTC) e si concluderà il 10 giugno 2025 (24.00 UTC).

STAZIONI

- | | |
|--|--|
| - II0IABJ : Civitavecchia/Gaeta | - II6IABJ : Ancona/Ortona |
| - IR0IABJ : Cagliari | - II7IABJ : Brindisi/Taranto |
| - II1IABJ : Genova | - II8IABJ : Reggio Calabria/Napoli |
| - II3IABJ : Trieste/Venezia | - II9IABJ : Porto Empedocle/Palermo |
| - II5IABJ : Livorno | |

MODI

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

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

DIPLOMA

Per ottenere il diploma è necessario aver collegato/ascoltato un minimo di 5 nominativi speciali; Il diploma sarà in formato grafico o PDF, e potrà essere scaricato solo al termine della manifestazione dalla piattaforma HAM365 QSO HUNTER by HRDLOG tramite il seguente link: [clicca qui]

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

CHIAMATA

CW / PSK31-RTTY : CQ CQ DE II9IABJ AWARD VESPUCCI TOUR MEDITERRANEO K

SSB : CQ CQ da II9IABJ - CHIAMATA PER IL DIPLOMA DEDICATO A NAVE VESPUCCI IN OCCASIONE DEL TOUR MEDITERRANEO .

RAPPORTI E NUMERI

Le stazioni speciali 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)

LOGS

Non sono previsti log farà fede il riscontro nel wall di **HAM365 QSO HUNTER by HRDLOG**



Una volta marinaio ...
marinaio per sempre



www.marinaiditalia.com

Associazione Nazionale
Marinai d'Italia

Piazza Randaccio, 2 - 00195

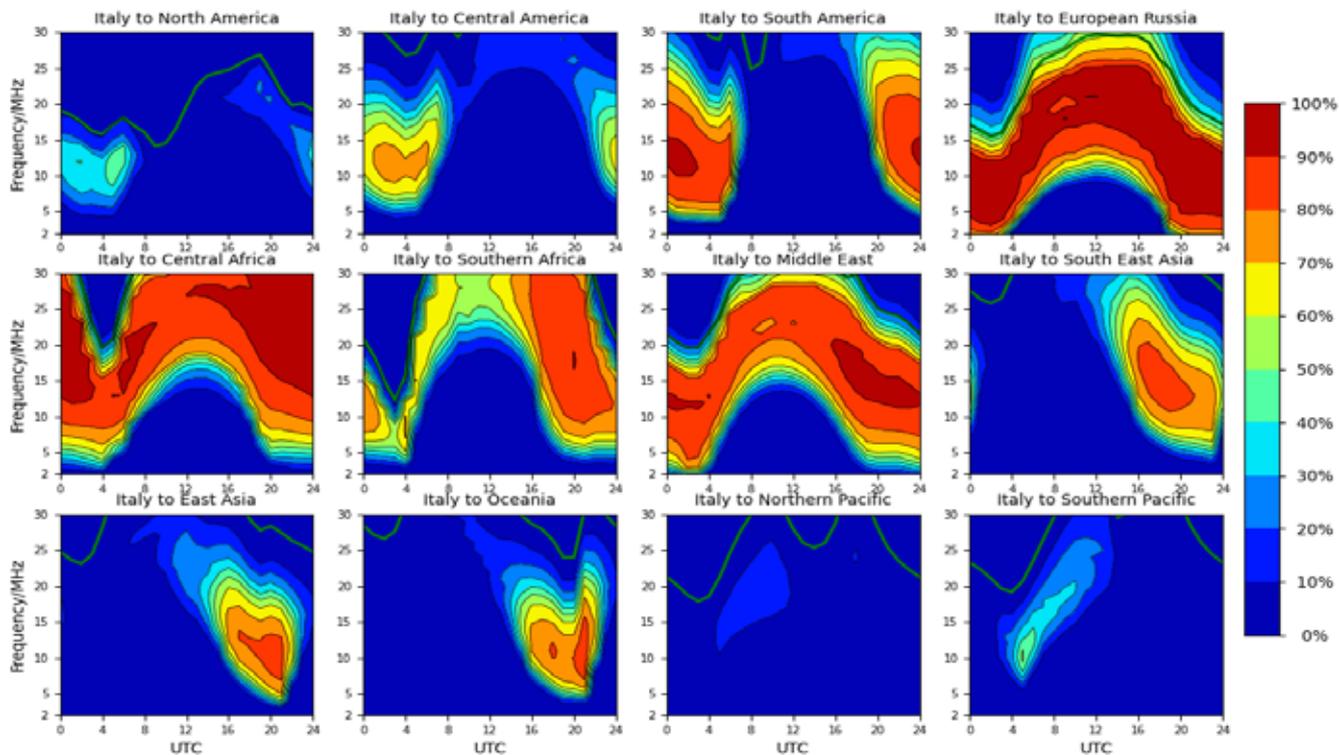
tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

e-mail segreteria@marinaiditalia.com

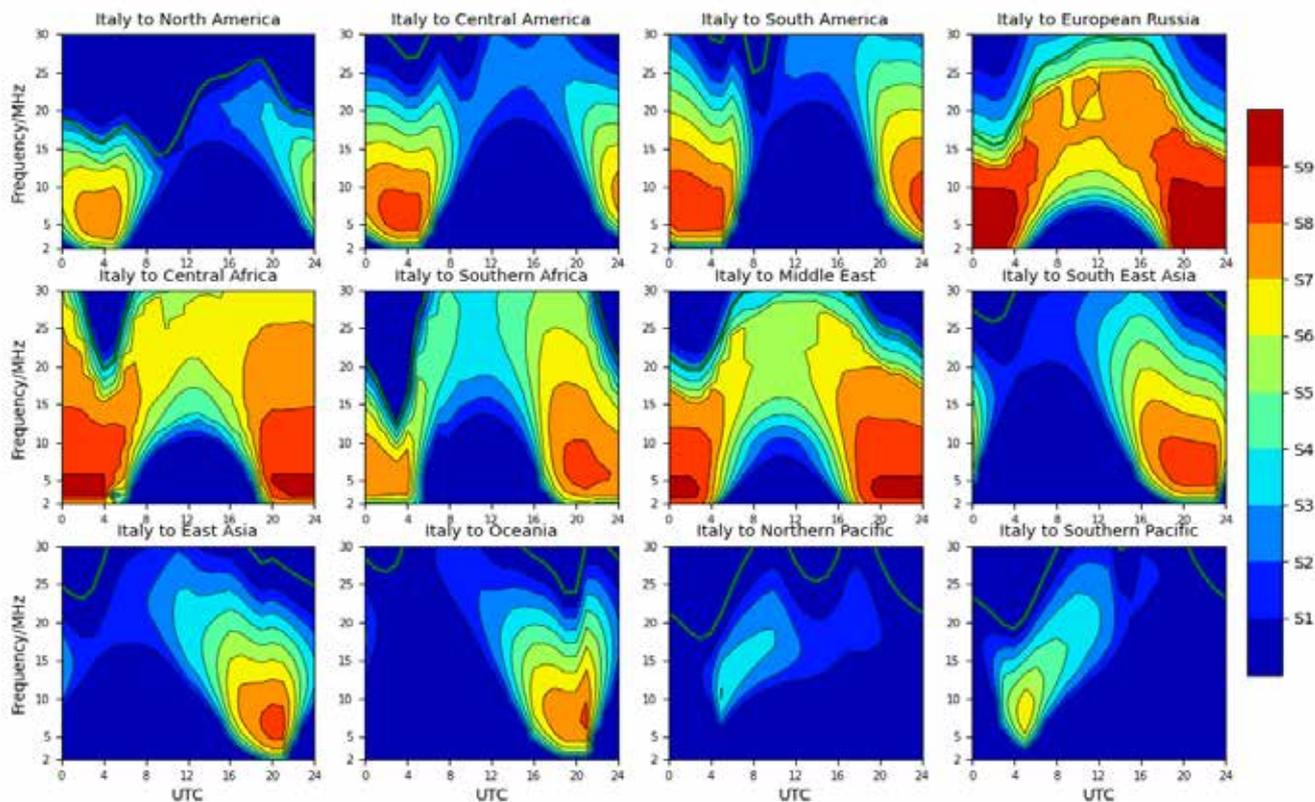
PROPAGAZIONE DI APRILE

di Maurizio Diana, IU5HIV MI-1446

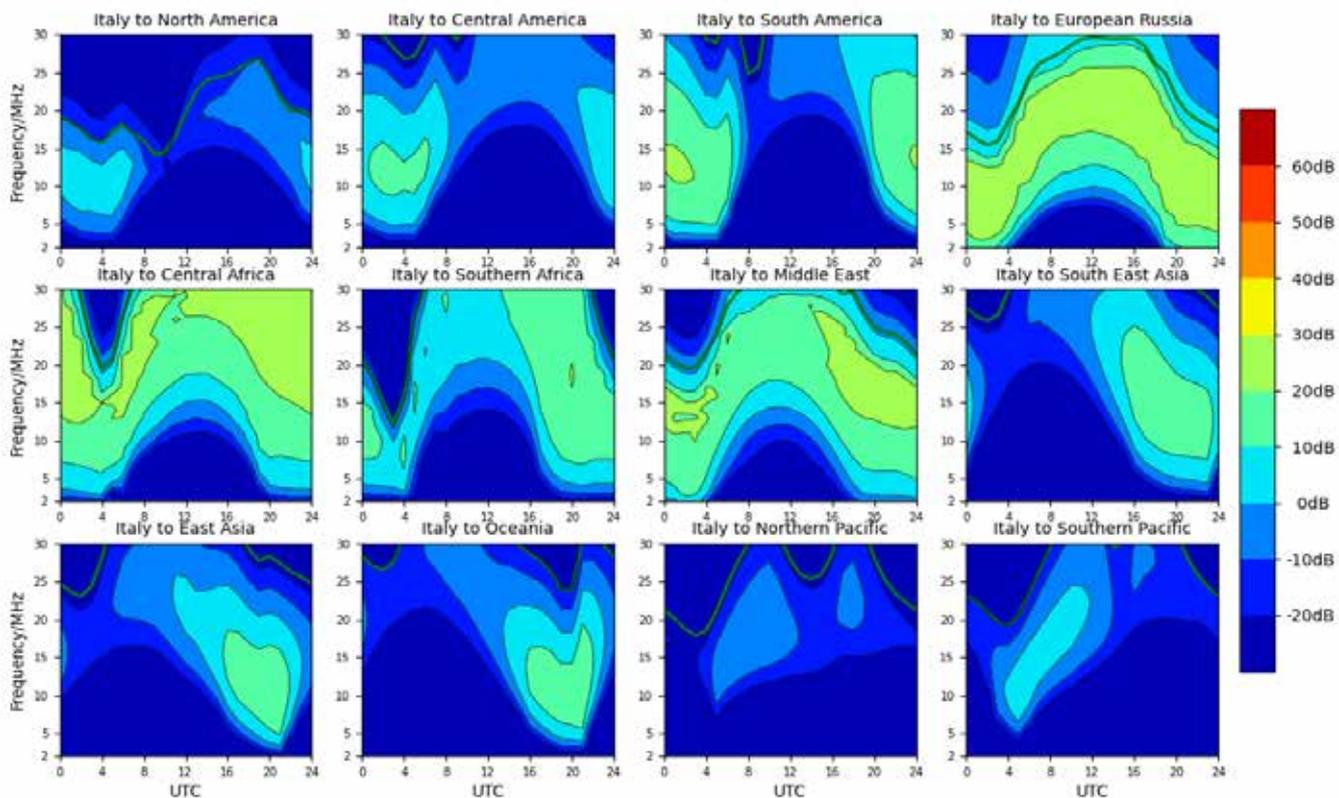
April 2025 ($R_{12}=132.0$) Propagation Planner: Reliability (UTC)
SSB (Usable) BW: 3000.0Hz SNR: 6.0dB Tx. Power: 100.0w



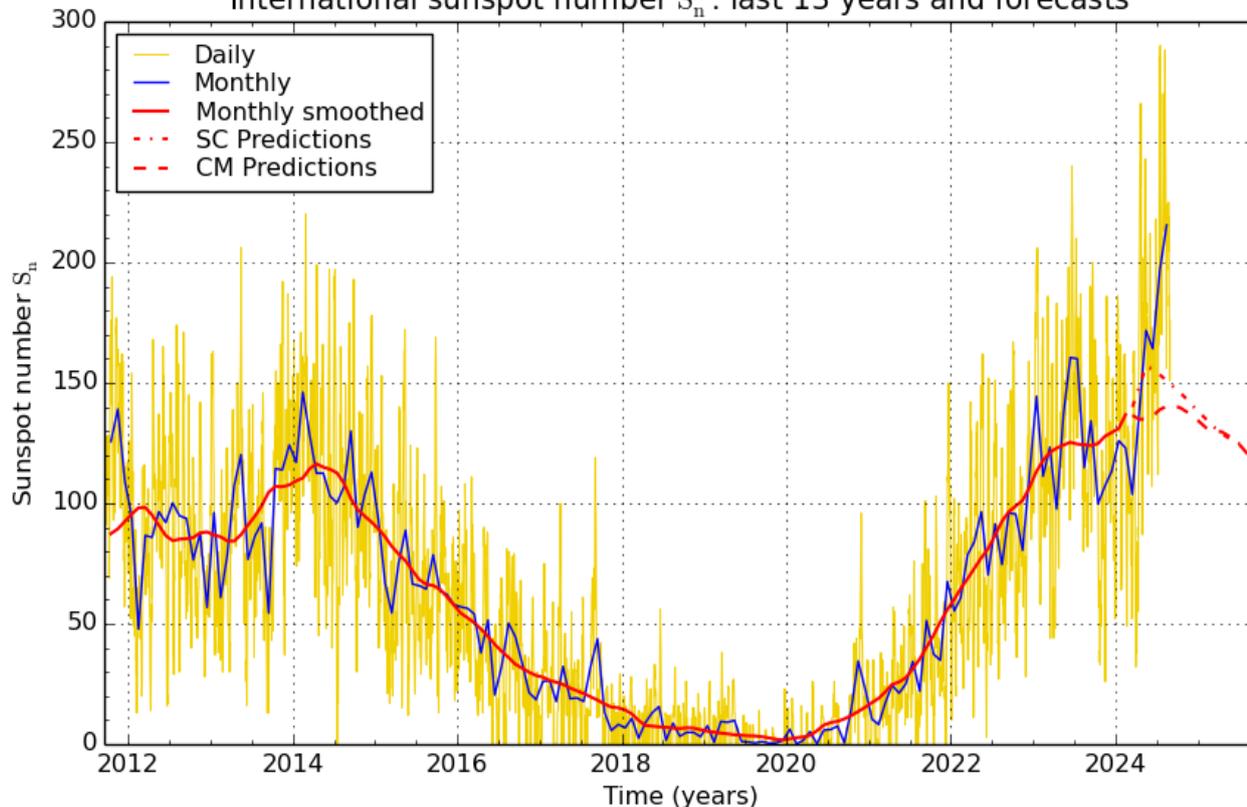
April 2025 ($R_{12}=132.0$) Propagation Planner: Signal Strength (UTC)
SSB (Usable) BW: 3000.0Hz SNR: 6.0dB Tx. Power: 100.0w



April 2025 ($R_{12}=132.0$) 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

TIPICA GIORNATA DI MARE

di Nunzio Giancarlo Bianco - tratto da Facebook



Quando sei in mare da qualche giorno incominci a organizzare i tuoi pensieri sul da farsi perché hai ben compreso le tante attività da fare durante la navigazione.

Inconsapevolmente i tuoi ragionamenti sono improntati nell'ambito tecnico a pensare sempre nella manutenzione e la risoluzione dei vari problemi tecnici che si presentano, perché le apparecchiature, i sistemi operano ventiquattro ore su ventiquattro. Eppure nonostante stressato per le varie attività nei momenti di tempo libero hai bisogno di interloquire con qualcuno a bordo, per non divenire una macchina senti il bisogno di avere un contatto umano. È pur vero che la sera te nestai per i fatti tuoi a pensare casa, i tuoi affetti e allora per non affogare nella tristezza ti immergi fra i ragazzi e ti lasci coinvolgerti in qualsiasi cosa pur di vivere un momento spensierato.

Da giovane Sottufficiale avevi solo voglia di goderti la tua gioventù, col passare degli anni aumentano solo le responsabilità, il tuo compito diventa più greve perché da te dipende il buon andamento della tua componente.

Mentre prima nel fiore degli anni eri uno dei tanti, oggi con la tua esperienza hai bisogno di portare avanti con solerzia il perfetto funzionamento dei sistemi a te affidati, però devi anche essere da esempio per il tuo personale di pertinenza.

È fondamentale acquisire la fiducia della tua componente, è pur vero che devi anche comprendere il loro stato d'animo, basta un piccolo errore e puoi compromettere l'efficienza di un sistema, ma altre-

sì è importante anche la sicurezza di questi.

L'errore è sempre dietro l'angolo, questa è la parte più difficile da far comprendere perché da giovani tante volte ci si sente immortali.

Ecco sono queste le problematiche che col tempo devi combattere, allora per davvero hai bisogno per un attimo di evadere col pensiero, scambiarsi opinioni fra colleghi sul momento di vita che affronti in quel momento.

La tua mente giorno per giorno è presa solo sugli aspetti tecnici, la tua realtà a terra diviene sempre più lontana nei pensieri, sei troppo preso da tutto quel mondo che vivi nella navigazione.

I tuoi occhi, quando fuori dal ventre dell'unità, vedono solo mare, orizzonte che si alterna fra il giorno e la notte, poi lei la tua grande nave d'acciaio che fila sull'onda imperterrita.

Una magia che viene donata alle donne e uomini del mare, un sodalizio che si cementa nei giorni durante la traversata, si diviene un tutt'uno con gli elementi.

La tua tuta da lavoro che si appiccica addosso fino a divenirne un'unica cosa con la tua epidermide, t'accorgi che nelle mille tasche hai un mondo su di te.

Eppure quel gallone dorato del tuo grado risplende, esso è il frutto di anni e sacrifici da marinaio, ne vai fiero perché esso rappresenta una vita di lavoro.

E mentre pensi a tutto questo il battello fila liscio verso la meta, esso rappresenta la tua casa navigante che porta in se la vita di donne e uomini in mare al servizio della Patria.

PERSONALE CIVILE NELLE FORZE ARMATE...

di Nunzio Giancarlo Bianco - tratto da Facebook

Premessa: Quello che ha scritto Nunzio è un tratto personale che di fatto è sentito da tutti noi Militari nei confronti del "Personale Civile". Le Donne e gli Uomini del comparto civile sono fondamentali nel contesto della Forza Armata e il sostegno di tutti noi è più che sentito. Grazie a tutti Voi! (A. Mattei)



Nella vita da militare ho fatto tante conoscenze, tra i colleghi della Forza Armata Marina militare, altri di tutte le Forze Armate italiane e di tutto il mondo. Vi è una componente poco menzionata, erroneamente, di donne e uomini del personale borghese, i cosiddetti chiamati civili.

Ogni reparto ha avuto, ha a che fare con questo personale che anche si adoperano tanto per la efficienza di tutte le componenti, a mio avviso poco menzionato nel loro prezioso lavoro.

Sarà che provengo da una Marina Militare di navi a caldaia, il loro contributo è stato fondamentale per l'accrescimento professionale.

Per svariati motivi ho sempre ammirato i maestri d'ascia che in alcune situazioni danno sfoggio di quello che è la Cantieristica navale e la componente degli Arsenalì e non solo.

Come tecnico mi sono avvalso del personale tecnico delle OPI, oltre ai vari colleghi li destinati, il personale civile è fondamentale in quanto la loro esperienza tecnologica è il fiore all'occhiello in alcuni comandi.

Sono anche la memoria storica in quanto essi lavorano per una vita intera in quei locali, a differenza di noi militari che siamo destinati in tante parti del mondo.

Quante volte sono intervenuti in mare quando le anomalie si presentavano durante le navigazioni, con quelle borse a tracollo colme non solo di attrezzatura, anche di tanta saggezza ed esperienza maturata.

Negli ultimi tempi qualcuno è intervenuto in alcune

aree sensibili, questo credo sia stato il grande riconoscimento della loro attività.

Quando destinato nei comandi a terra il rapporto professionale con questi si è anche tramutato in solide amicizie, posso dire con certezza che con questi si crea un rapporto solido e sicuro aiuto in tante occasioni.

Quante volte la soluzione non era dettata da uno scritto dalle monografie, solo l'esperienza di questi si è escogitato una soluzione a volte impossibile per definizione.

Un caso fu alquanto straordinario, in uno dei comandi a Roma ebbi modo di conoscere una persona che era un vero scienziato, ancora oggi una componente è impiegata su una apparecchiatura militare. Con sommo stupore venni a conoscenza che spesso veniva interpellato da una università nella preparazione di nuove generazioni, di questi i suoi figli sono degli scienziati in America, buon sangue non mente.

Quando acquisisci la fiducia di questi la loro collaborazione è ai massimi livelli, se da allievo hai studiato per arrivare a una professionalità nel tuo settore, con questi completi la tua conoscenza tecnologica.

Il mio sentito grazie a tutta la componente civile delle Forze Armate, il loro servizio a disposizione di tutti è stato fondamentale negli anni.

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**

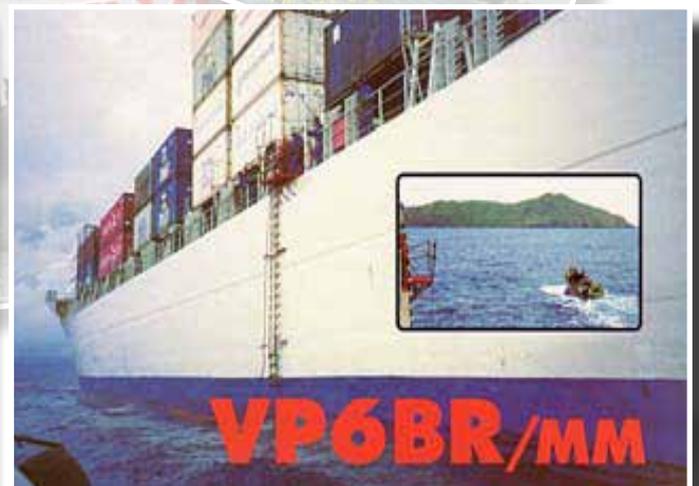
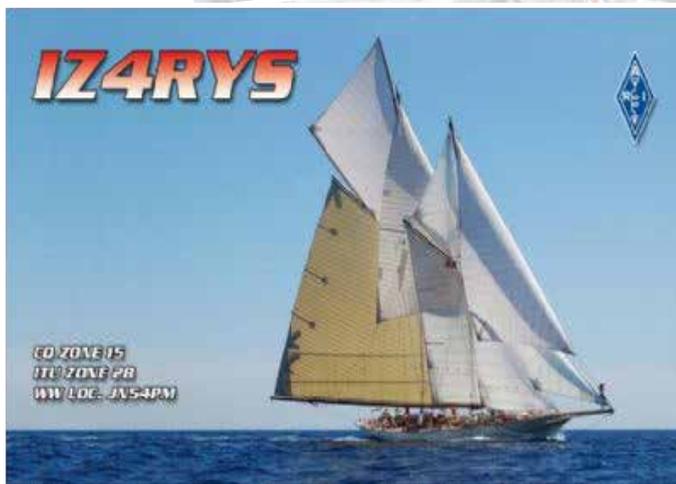
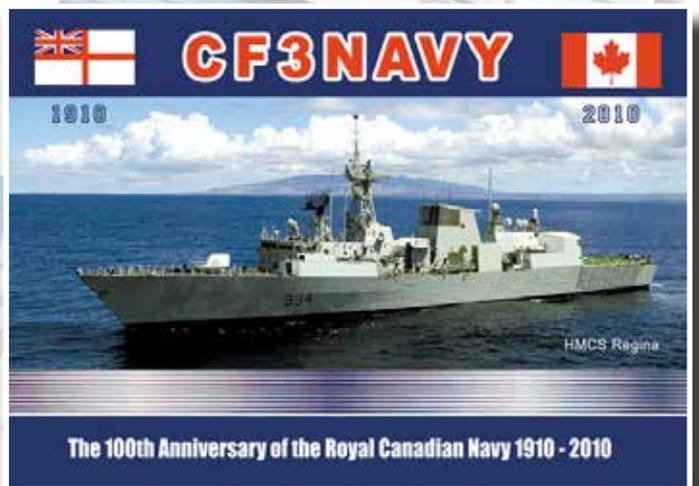
Appena ricevuta sar  mia cura inviavela nel pi  breve tempo possibile. A questo punto non vi resta che stamparla e inserirla in una custodia per tesserini o se volete, portatela in una cartoleria, fatevela stampare e plastificare e la tessera   pronta per l'utilizzo.



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.





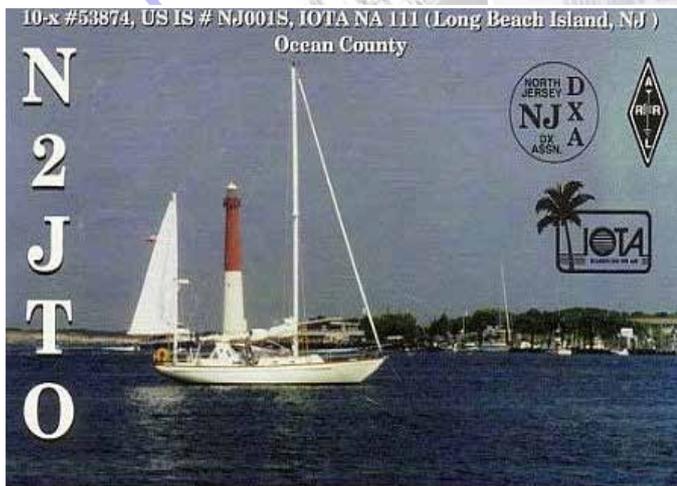
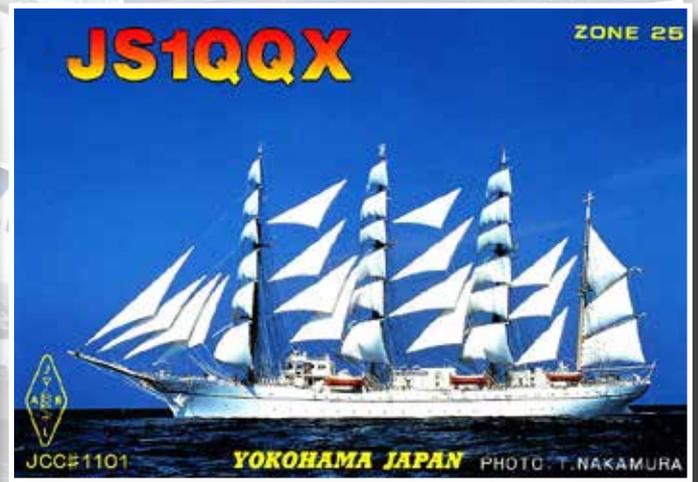
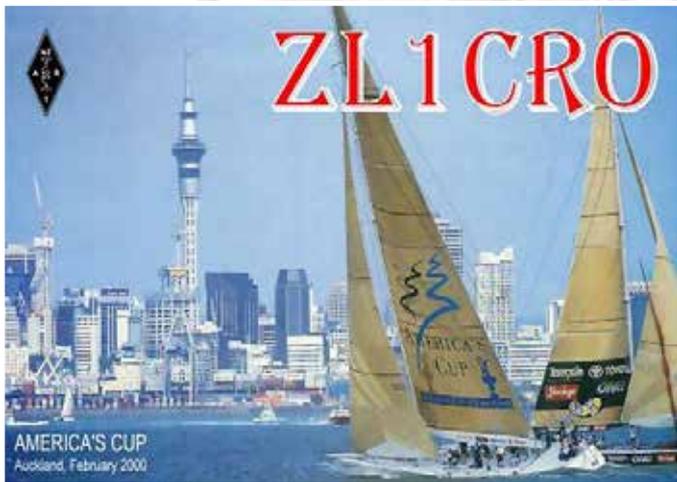
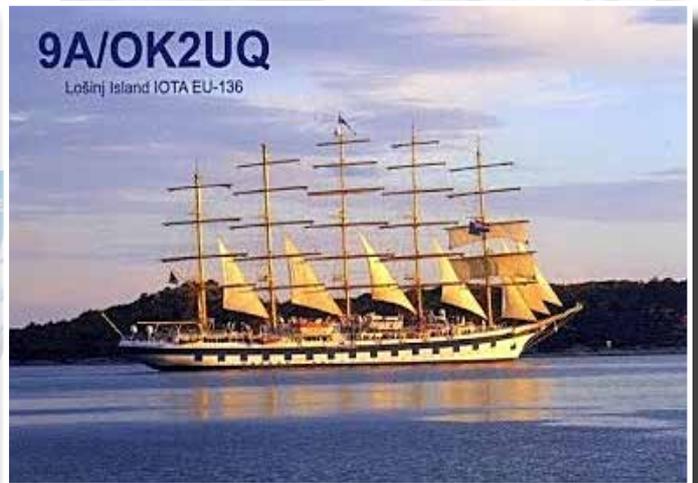


FOTO STORICHE



Fregata ANDROMEDA (ex USS Wesson) (1943-1971)

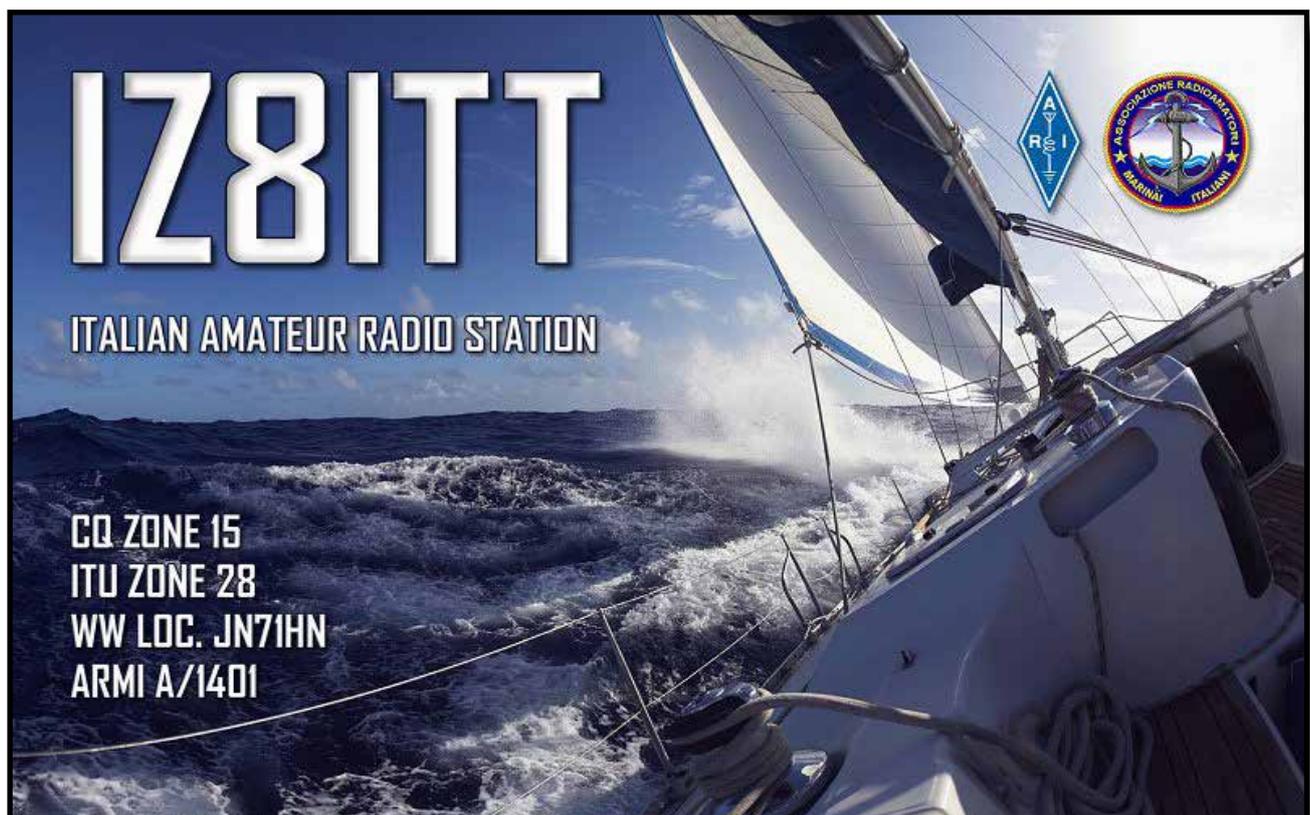


Corvetta L. VISINTINI (1963-1994)

La stazione radio di....



La QSL DEI SOCI....



COMMANDER PLAQUE



CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCELLO

COMMANDER PLAQUE

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO

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

PERIODO di validità

I contatti sono validi dal 1.1.2000 ad oggi.

MODI

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

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

CATEGORIE

Sono previste TRE categorie :

"CC (Capitano di Corvetta)"

"CF (Capitano di Fregata)"

"CV (Capitano di Vascello)"

SOTTOCATEGORIE

Sono previste TRE sottocategorie:

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

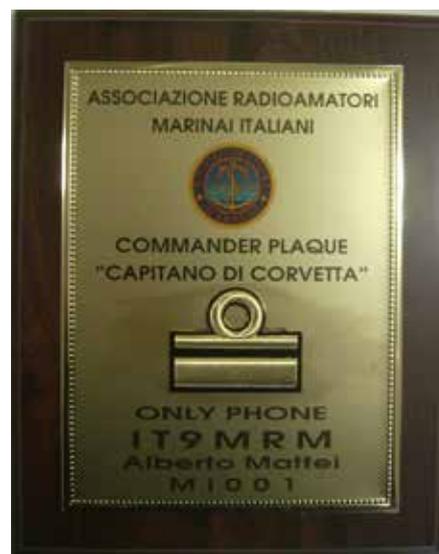
"ONLY PHONE" (SSB)

"ONLY MORSE" (CW)

RICHIESTE

Va richiesto all' Award manager :

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



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

I contributi possono essere versati nei seguenti modi:

POSTEPAY: 4023601045297900 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);

PAYPAL: 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

I 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



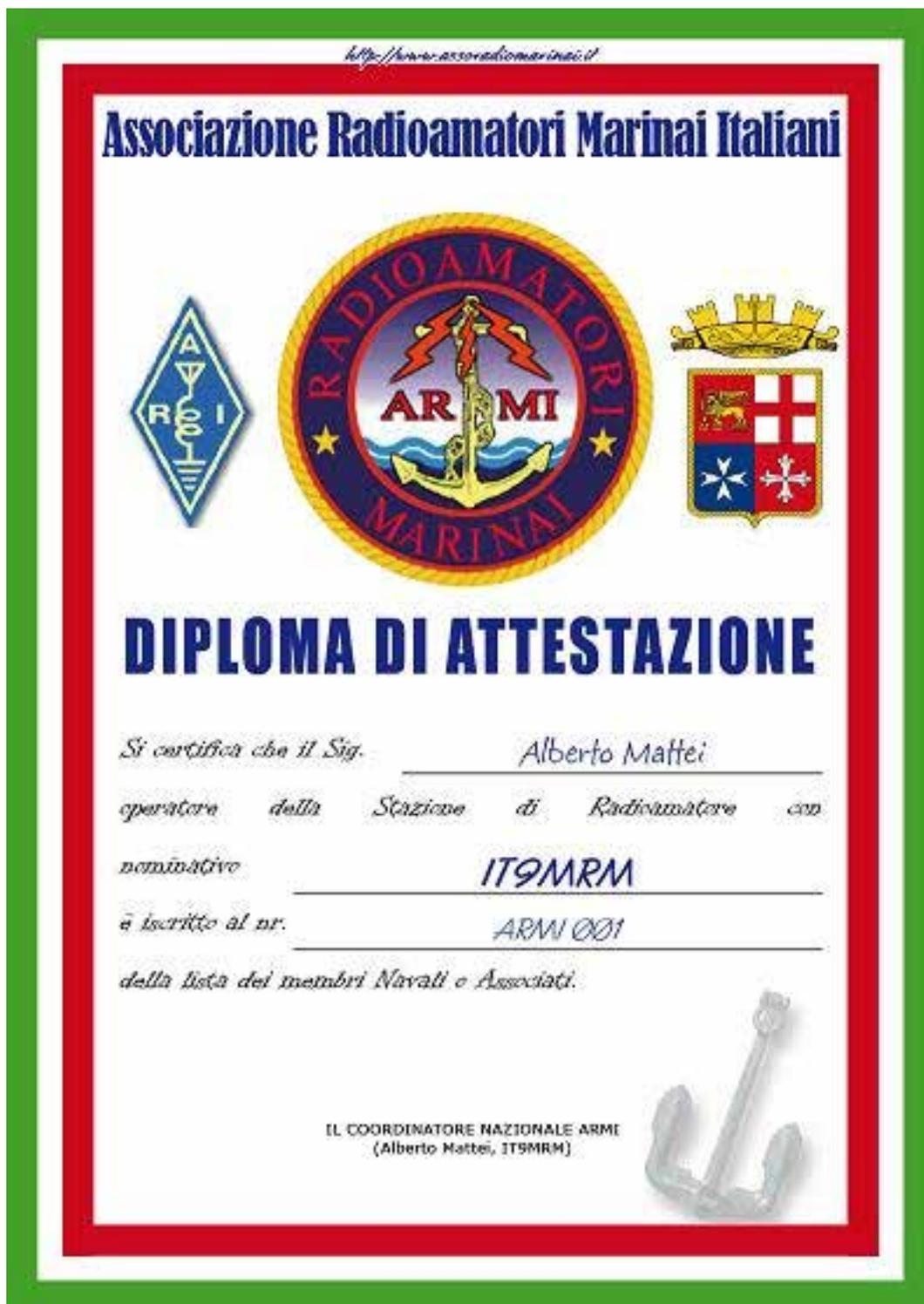
DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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
27 Marzo - 10 Giugno	Award Amerigo Vespucci Tour Mediterraneo
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



AWARD REGIA MARINA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Un pò di storia

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

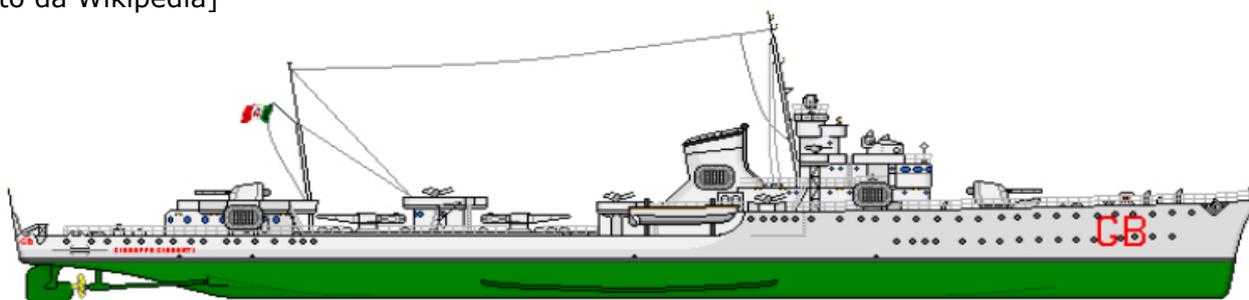
«Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo, capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile [...] consacrerò tutte le mie forze [...] affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle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

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

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

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

[tratto da Wikipedia]



Premessa

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

REGOLAMENTO

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

DATA DI INIZIO

01.01.2019

STAZIONI ACCREDITATE

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

PARTECIPAZIONE

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

PUNTI

Ogni stazione accreditata vale 1 punto

CATEGORIE:

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

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

MODI

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

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

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

PUNTI DIPLOMA

Ci sono quattro classi:

Bronzo : 15 punti;

Argento: 25 punti;

Oro: 50 punti;

Top Honour Plaque: 75 punti;

Diamond Cup: 100 punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

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

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

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni non accreditate passeranno i rapporti RST .

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

ANNIVERSARY DAY

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

22 Marzo : Seconda battaglia navale della Sirte;

27-29 Marzo : Battaglia navale di Capo Matapan;

12-16 Giugno : Battaglia navale di mezzo Giugno;

9 Luglio : Battaglia navale di Punta Stilo;

18-19 Luglio : Battaglia navale di Capo Spada;

11-13 Agosto: Battaglia navale di mezzo Agosto;

11-12 Ottobre : Battaglia navale di Capo Passero;

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

26-27 Novembre: Battaglia navale di Capo Teulada;

13 Dicembre : Battaglia navale di Capo Bon;

17 Dicembre : Prima battaglia navale della Sirte

FIELD DAY

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

PREMI

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

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

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

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

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

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

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale :

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

email: it9mrm@assoradiomarinai.it

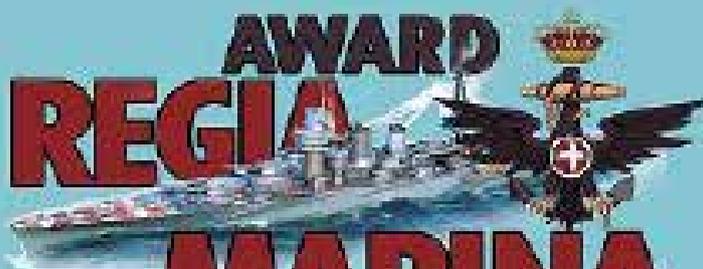
LOGS

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

E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.

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





AWARD
REGIA
MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



AWARD'S

SQUADRA
NAVALE

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

ASSORADIOMARINA.IT

Premessa

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

REGOLAMENTO

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



PRIMA SQUADRA NAVALE

La prima Squadra Navale è composta da:

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



STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

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

(n.) Stazioni ancora da accreditare



SECONDA SQUADRA NAVALE

La seconda Squadra Navale è composta da:

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



STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

 II^A DIVISIONE INCROCIATORI RN - RC - TD	IW8EHK - IT9JKM	 III^A DIVISIONE INCROCIATORI TR - RI - TS - PD	IZ0DIB - IK2MMM
 VII^A DIVISIONE INCROCIATORI SV - PD - MF - RM	I2DMK - IT9HRL	 I^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE TA - AD - FR - NB	IK8MFJ - I1EIS - IZ7LFP
 II^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE FS - BR - ZF - DT	IZ1QNX - IV3DSB EA4IBF - IS0BMU	 IV^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE CR - SF	
 X^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE VI - II - SF - BR	IZ8VNQ - IZ6ASI	 XI^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE AR - TN - AV - BF	IK6ARS - IU0GCO IZ0PAP -
 XII^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE CB - FZ - AI - TN - LF	IS0FEZ - IU8CEU IZ0HDB	 XIII^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE BN - FF - BG - AP	IT9CLY
 IX^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE FS - FI - MT	I1PJK - IT9IBQ IZ0VXX	 X^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE VF - SF - SI	IT9YBL
 XI^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE GS - FT - GF - PD	IK5TBI - IU8IYW - IZ7LOW	 XII^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE AT - AN - AI	IT9CVX - IU6OMV
 XIII^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE FF - FP - FI	IT9GND	 XIV^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE PF - PI - PD	(3)
 XV^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE TF - SI - SM	IZ0ARL IQ9AAD	 XVI^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE MB - TM - FA - IM	IU2JYW - IU6IBX

(n.) Stazioni ancora da accreditare

Award



WWW.ASSORADIOMARINA.IT

REGIA MARINA

CALENDARIO EVENTI

22 MARZO:
SECONDA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE

27-29 MARZO:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO MATAPAN

12-16 GIUGNO:
BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO GIUGNO

9 LUGLIO:
BATTAGLIA NAVALE DI PUNTA STILO

19 LUGLIO:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO SPADA

11-13 AGOSTO:
BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO AGOSTO

11-12 OTTOBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO PASSERO

11 NOVEMBRE:
LA NOTTE DI TARANTO

26-27 NOVEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO TEULADA

13 DICEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO BON

17 DICEMBRE:
PRIMA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE



AWARD REGIA MARINA
WWW.ASSORADIOMARINAI.IT



DRASERVICES.IT

shop@draservices.it

Per info e trasferimento file

 +39 3920733361

Numero abilitato solo per whatsapp

STAMPA OSL PERSONALIZZATE



STAMPA A PARTIRE DA SOLI 50 PEZZI!!!!



OFFERTA RISERVATA AI SOCI ARMI
a partire da
9 EURO

postepay

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
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
info@assoradiomarinai.it

ARMI GADGET & CLOTHING

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



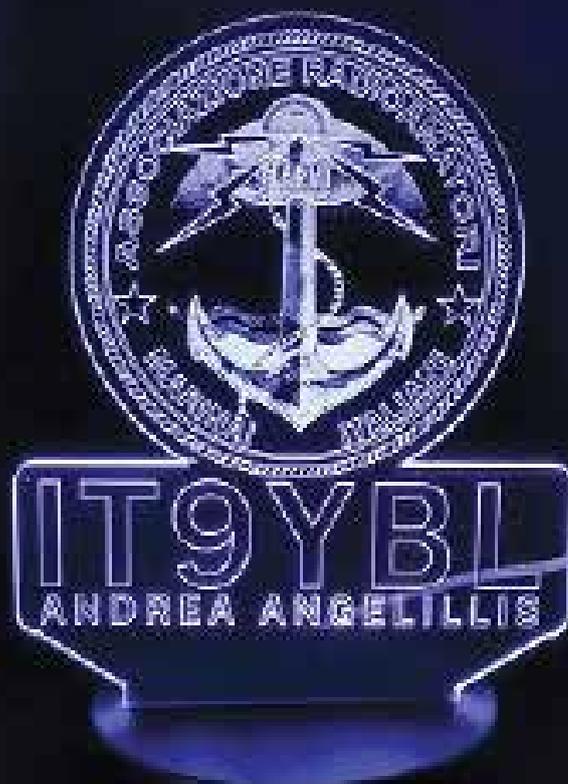
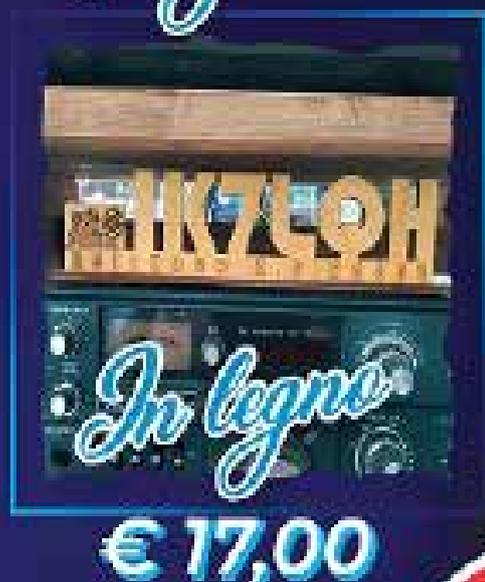
by **NICO'S**

**OFFICIAL
ARMI
STORE**



GADGET'S ARMI

PIÙ SPESE DI SPEDIZIONE



BASE 14 CM
CON LAMPADA

€ 25,00

QUELLO PICCOLO
BASE 7CM
CON LOGO ARMI

€ 13,00



Callsign

CUSTOMIZED

LAMPADA
IN PEXIGLASS MULTICOLORE

CON PERSONALIZZAZIONE NOMINATIVO E NOME OPERATORE

WWW.ASSORADIOMARINA.IT



IT 9MRM
Alberto

ARMI 001



GADGETS
TOPPE
PATCHES

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

stickerland

Grafica & Stampa - Adesivi & Ricami

PREZZI
BASSI



stickerland@libero.it

WWW.STICKERLAND.IT

ABBONATI

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



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

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

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



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it



AMAZON STORE MARINA MILITARE

NAVE VESPUCCI

IL MISTERO DEL TEMPO



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

240 pagine, 30x29.5, rilegato

ACQUISTABILE SU

amazon.it/marinamilitare



Inquadra
il Qr-code

www.marina.difesa.it



MARINA
MILITARE

LE BATTAGLIA NAVALI DELLA REGIA MARINA

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

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

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

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

ploma, da regolamento a regolamento.

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

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

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

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

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

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

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

Teulada";

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

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

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

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

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

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

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



REGIA MARINA

**SECONDA
BATTAGLIA NAVALE
DELLA SIRTE**

**22
MARZO**

EXCLUSIVE
AWARD



AWARD SECONDA BATTAGLIA NAVALE DELA SIRTE

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager

REGOLAMENTO

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

Valgono le regole dello stesso award.

Per ricevere gratuitamente l'award della "**Seconda Battaglia Navale della Sirte**" ed in formato grafico, bisogna contattare almeno una stazioni Jolly ed almeno una stazione accreditata del Regia Marina (questa è la lista).

Stazioni jolly: IU0GCO (**AV**) - IQ9MQ (**LT**) - IT9CLY (**FC**) - IU4DTV (**OA**)- IK2MMM (AI)

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

Per questo award valgono solo i contatti effettuati in data 22 Marzo 2025

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

it9mrm@assoradiomarinai.it



REGIA MARINA



BATTAGLIA NAVALE DI CAPO MATAPAN 27 - 29 MARZO

UN ALTRO AWARD SPECIALE DELLA REGIA MARINA DEDICATO ALLE BATTAGLIE NAVALI
NEL MEDITERRANEO DURANTE LA SECONDA GUERRA MONDIALE

AWARD BATTAGLIA NAVALE DI CAPO MATAPAN

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager

REGOLAMENTO

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

Per ricevere gratuitamente l'award della "Battaglia Navale di Matapani ed in formato grafico, bisogna contattare almeno tre delle stazioni Jolly di seguito elencate:

Stazioni jolly: IZ1GJK (VV) - IU7QCI (FI) - IZ0EUX (AZ) - IT9BQS (GG) - IQ9BF (AF) - IU4RWN (CD) - IU7OUD (GB) - IU8CEU (CZ) - IT9CLY (FC) - IK2MMM (TS) - IT9CLM (BL) -

I collegamenti valgono solo per l'award della Battaglia navale di Matapan e per l'Award della Regia Marina e della Squadra Navale.

Per questo award valgono solo i contatti effettuati in data 27-29 Marzo 2025

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

it9mrm@assoradiomarinai.it





MINISTERO DELLA DIFESA



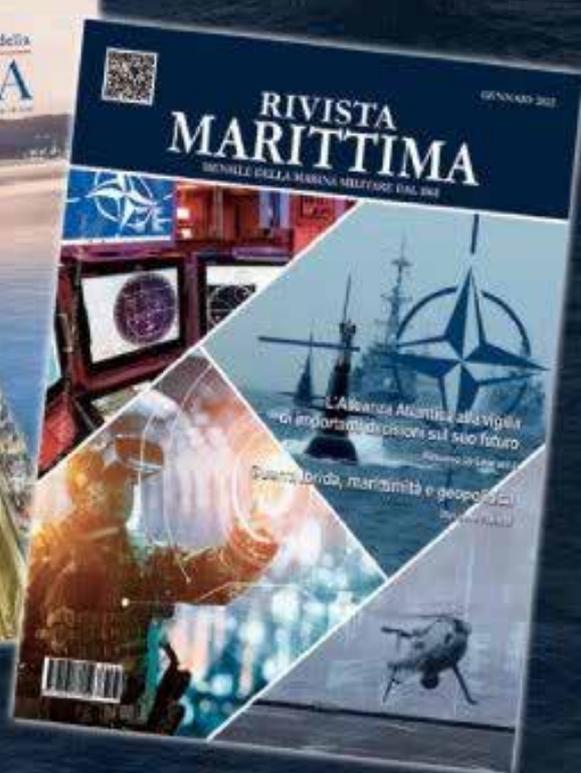
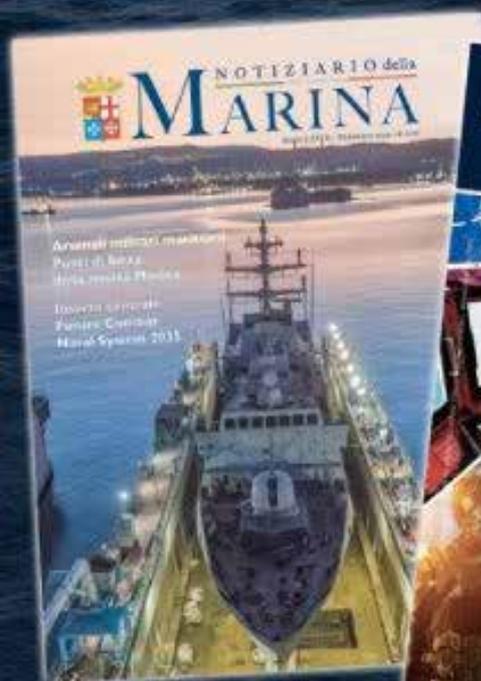
MARINA
MILITARE

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

Non perdere
questa opportunità
SEGUI LA SCIA

ABBONATI alla Rivista Marittima



NOVITÀ

Abbonamento
congiunto
€ 45,00

Rivista Marittima
+
Notiziario della Marina

CONDIZIONI DI ABBONAMENTO ANNUALE

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

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

Sconto Libreria Italia 30%

Sconto Libreria 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
Associazione Nazionale
Marinai d'Italia
Piazza Randaccio, 2 - 00195
tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090
e-mail 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>I.S.A. BRONZE</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>I.S.A. SILVER</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>I.S.A. GOLD</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 su menzionati.

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



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT





A.R.M.I.

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

www.assoradiomarinai.it



**Perchè diventare un
Radioamatore di Marina?**

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