ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI
IQOMQ
Associazione affiliata A.R.I. (C.D.N. del 9 dicembre 2006)

bollettino dei marinai

Bollettino tecnico ad uso gratuito per i soci

251/2022

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

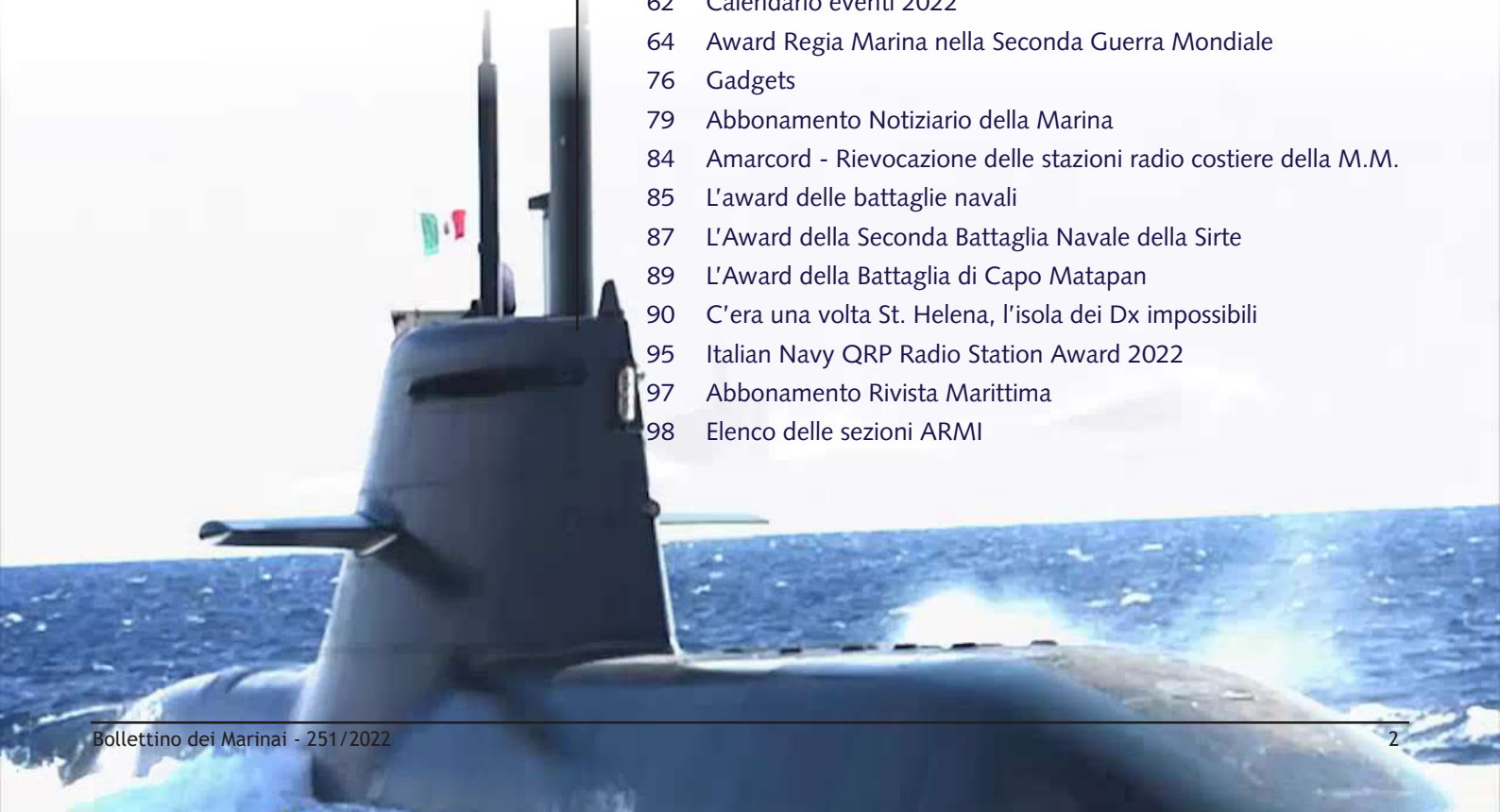
La responsabilità di quanto pubblicato è esclusivamente degli Autori.

Collabora con noi, invia i tuoi articoli, saranno pubblicati nel prossimo numero.
Grazie e buona lettura!

seguici anche su **facebook**

Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	Art. 19 - Segretario
7	II0OGB - C.V. Giovanni Barbini - M.O.V.M.
9	II0OGB - Statistiche
11	Italian Navy Coastal Radio Stations Award 2022 - Regolamento
15	ArmiLog v. 2.0 - Il nuovo supporto per i Radioamatori di Marina
17	C.O.C. - Centrale Operativo di Combattimento
19	Sentirsi marinaio, marinaio per sempre!
22	Con la pelle appesa ad un chiodo - Cacciatorpediniere Nicolò Zeno - Parte Seconda
35	La sala radio
36	Ialian Navy CW contest - Classifica
38	International Navy Teams Challenge Contest
39	Device attivi - Terza parte
46	Le comunicazioni della Marina Militare Italiana
50	Nuova ID Card ARMI
51	QSL Navali
54	Foto storiche - Incrociatore V. Veneto - Corvetta P. De Cristofaro
55	La stazione radio di.. IT9OER - La QSL dei soci: IG9ITO
56	Commander Plaque
60	Diploma di attestazione ARMI
62	Calendario eventi 2022
64	Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale
76	Gadgets
79	Abbonamento Notiziario della Marina
84	Amarcord - Rievocazione delle stazioni radio costiere della M.M.
85	L'award delle battaglie navali
87	L'Award della Seconda Battaglia Navale della Sirte
89	L'Award della Battaglia di Capo Matapan
90	C'era una volta St. Helena, l'isola dei Dx impossibili
95	Italian Navy QRP Radio Station Award 2022
97	Abbonamento Rivista Marittima
98	Elenco delle sezioni ARMI



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi colleghi ed amici, in questi tristi momenti che ci accomunano, noi dell'ARMI siamo vicini al popolo e ai radioamatori ucraini per questa vile guerra che si sta svolgendo alle porte dell'Europa dell'Est. Siamo in apprensione per il nostro iscritto UR8GH Anatoly Horun MI1404, che vive a Golaya Pristan, una cittadina a sud dell'Ucraina, precisamente ad 80 km da Odessa sul Mar Nero. Anatoly è sempre stato molto attivo nei nostri contest soprattutto in CW. Adesso sappiamo che è stato imposto il silenzio radio vige la corte marziale. Preghiamo per lui e per la sua famiglia e per tutti gli uomini e donne e soprattutto bambini ucraini.

Il contest delle Stazioni Radio Costiere della Marina Militare è alle porte, tra poco meno di dieci giorni (precisamente dall'11) inizieremo questo sedicesimo appuntamento. Quest'anno abbiamo dato una svolta decisiva al modo di essere in radio con le stazioni speciali del coastal. Tutti i teams che parteciperanno (sono circa 60 radioamatori) che utilizzeranno la piattaforma HAMAWARD e quindi saranno visualizzabili sul cluster della stessa. Questo renderà per i cacciatori (hunters) molto più facile i collegamenti. Inoltre avranno in automatico tutti coloro che man, mano collegheranno le stazioni speciali, la dQSL (la QSL digitale) da scaricare e al rggiungimento dei punti previsti dal regolamento, possono automaticamente scaricarsi anche il diploma di partecipazione. Invece per coloro che vogliono il classico award e quindi partecipare alla gara con relativa classifica, non devono altro che inviare la quota di partecipazione ed eventuale log in formato ADIF. Questo comporterà l'inserimento nella classifica, la partecipazione ai premi finali e l'invio dell'award 2022. L'invio del LOG può anche non avvenire, in quanto si potrà facilmente scaricare, da parte dell'award manager, dalla dashboard della piattaforma HAMAWARD. Come vedete abbiamo di fatto facilitato le

funzioni del nostro award, abbiamo lasciato il vecchio ARMILOG per trasportarci in un nuovo e fantastico modo di fare radio. Per questo siamo il primo club navale che sta sperimentando questo nuovo modo di fare "*naval contest*". Sicuramente anche per il Navy Ships di settembre avremo lo stesso modo di operare. Il tutto sarà gestito da una pagina denominata sempre ARMILOG v.2.0 che sarà il cluster delle operazioni. Vi aspetto numerosi in questa nuova avventura. Al termine attendo una vostra esplicitazione su quello che avrete notato e fatto. Vi lascio alla lettura del nostro bollettino dandovi appuntamento al prossimo mese.

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.

Le ultime due settimane di **Febbraio** la prima settimana di **Marzo**, hanno 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.

AA7JV/mm: George R. Wallner (C6AGU, HA7JV ed ex VK2NU) è un ricco miliardario americano ed è il proprietario del lussuoso catamarano a motore MV MAGNET. E' conosciuto in tutto il mondo per aver inventato il POS. Attualmente è il CTO della LoopPay, una società focalizzata su pagamenti mobili e portafogli elettronici. Uno dei suoi tanti hobby è la radio ed è molto attivo nelle DXPedition e nelle bande basse. Quando può opera da bordo del suo catamarano dalle coste della Florida ma preferisce sostare nelle Bahamas. Per la QSL va inviata via diretta al suo indirizzo: GEORGE R WALLNER - 17 N HIBISCUS DRIVE - MIAMI BEACH, FL 33139 - USA

UR5FSP/mm: Oleksii Kaidanskyi è l'ingegnere capo della nave petroliera M/v CAPE APOLLO (ex NSS HONNESTY) battente bandiera cipriota - IMO: 9324136 - Call Sign: 5BQS5. Attualmente la nave si trova ad ovest del Sud Africa diretta a Singapore, dove dovrebbe arrivare il 18.03.2022 Oleksii è molto attivo in radio, soprattutto in FT8, ricercatelo lo trovate tutti i giorni. Invia la QSL via eQSL. Oppure se volete quella cartacea potete inviarla via diretta al suo indirizzo privato: Oleksii Kaidanskyi - Paustovskogo Str. 7/28 - Odessa 65111 - Ukraine

SP4RKZ/mm: Przemyslaw "WITEK" Witkowski è l'ufficiale tecnico TLC di bordo imbarcato sulla nave RoRo/Traghetto CRACOVIA, battente bandiera delle Bahamas. La nave traghetto fa spola dal porto di Świnoujście (è una città ed un porto sul Mar Baltico e della laguna di Stettino, situata nel nord-ovest della Polonia) e Ystad (è una città portuale della Scania, la regione più a sud della Svezia). Witek è molto attivo in radio, opera principalmente in fonia e lo si ascolta in 40 metri intorno alle 1600z. Per la QSL potete inviarla via bureau, Lotw, eQSL oppure diretta al suo indirizzo: Przemyslaw "WITEK" Witkowski - Fijewo 89 - 14-260 Lubawa - Poland

IU1DUB/mm: Alvaro M. Brignone si trova adesso a bordo della protacontainers ro-ro JOLLY PALLADIO, della compagnia Messina. Alvaro è il primo ufficiale di macchina ed è un veterano (prima della Jolly Palladio è stato sulla Jolly Perla e sul MSC Titanio). Alvaro è molto attivo in radio, opera in 20 metri e lo trovate soprattutto in CW ma di tanto in tanto anche in fonia. Per la QSL va inviata via QRZ.com (Bureau - Diretta - LOTW - eQSL).

UT5GD/mm: (ex US1GGP) Yevhen "JON" Dombrovskyi è un tecnico elettricista attualmente a bordo del cargo M/v SAVINA battente bandiera delle isole Marshall (nominativo internazionale V7WH4). Jon è molto attivo in radio, soprattutto nel periodo libero dal turno di servizio. Lo si ascolta spesso in 15 metri in CW e nei modi digitali (FT8). Per la carta QSL va inviata via diretta al suo indirizzo privato: Yevhen "JON" Dombrovskyi Str. Govorova - 18 - Kherson, - 73036 - Ukraine (le QSL saranno espletate al suo rientro).

Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 06 Febbraio 2022 al 28 Febbraio 2022), ecco di seguito i nominativi: **UR5FSP** - **UT5GD** - **IU1DUB** - WQ3W - **SP4RKZ** - UT1FG - VK1ACE - KD6XU - RG1L - YC3GIH - SQ2EEN - **AA7JV** - YU2AX - KD3SN - FT5WQ - S79KW - ON5DE -

ART. 19 - SEGRETARIO

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

In data 6 febbraio 2022 si è riunito il C.D. ARMI per deliberare sulla variante 4 allo statuto.

Si è deciso all'unanimità di aggiungere la figura del Segretario dell'A.R.M.I.

Quindi si è provveduto a modificare lo statuto aggiungendo all'articolo 14 (Il Coordinatore Nazionale) il seguente paragrafo: *Per lo svolgimento dei propri compiti istituzionali, il Coordinatore Nazionale si avvale della collaborazione di un Segretario oltre a quella dei quattro Coordinatori Dipartimentali.*

La figura del Segretario nazionale viene nominata direttamente dal Coordinatore Nazionale come meglio specificato nell'art. 19 del presente statuto.

E inserendo il nuovo articolo 19 - Segretario: *E' istituita la figura del Segretario nominato direttamente dal Coordinatore Nazionale. Egli non ha diritto di voto nel Consiglio Direttivo e rimane in carica per cinque anni rinnovabili (per un massimo di due mandati). Collabora a stretto contatto con il Coordinatore Nazionale che lo coadiuva nelle attività nazionali. Cura per conto del Coordinatore Nazionale i rapporti tra i vari Dipartimenti e la sede Nazionale e tra l'ARMI e le associazioni/enti esterni*.

Inoltre è stata aggiornata la numerazione dei restanti articoli.

In seguito all'aggiornamento dello Statuo, il Coordinatore Nazionale ha nominato il Segretario dando l'incarico a "***IT9YBL Andrea Angelillis - MI1148***".

Ad Andrea vanno i nostri auguri per l'incarico affidato ed un buon lavoro per le prossime attività ARMIgere.

II0OGB - C.V. GIOVANNI BARBINI - M.O.V.M.

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

Ricordare avvenimenti, uomini e mezzi della Regia Marina è sempre stata una prerogativa dell'ARMI e dei nostri iscritti. Questo è il resoconto di una bellissima iniziativa, presa lo scorso Novembre 2021 da Andrea IT9YBL (attuale segretario dell'ARMI).

Ho sempre avuto modo di colloquiare con Andrea, diciamo giornalmente, e in una di queste telefonate, mi espose questa sua idea: ricordare in uno dei nostri appuntamenti radio, il padre di Franco IS0SZU - MI557, ovvero il Capitano di Vascello, medaglia d'Oro al Valor Militare, Giovanni Barbini, uno degli eroi della Regia Marina.

Già lo scorso anno avevamo nei nostri appuntamenti con il Regia Marina Award, un'attività riguardante proprio lo scontro tra la Torpediniera Fabrizi e le forze britanniche nel Canale d'Otranto. Ed è attualmente sempre calendarizzata come attività permanente.

Ma volevamo dare un segno tangibile ed un ricordo ancora più forte al Comandante della Fabrizi, il Capitano di Vascello Giovanni Barbini (allora Tenente di Vascello).

Bisognava trovare una data o un periodo dove poterlo ricordare nel 2022.

Dopo varie ricerche, informazioni, telefonate a Franco IS0SZU (figlio del Comandante Barbini), finalmente troviamo un periodo da poter ricordare: **il centenario del suo arruolamento nella Regia Marina**.

Adesso avendo ottenuto il progetto, bisognava solo trovare delle date e "arruolare" i colleghi armigeri per formare il team. Tutto questo c'è venuto in aiuto il nostro caro Patrizio IS0FQK - MI461, che si è messo all'opera con i ragazzi della sezione ARMI di Cagliari, che entusiasti dell'attività hanno dato il consenso alla partecipazione. Così facendo Andrea IT9YBL da buon "marinaio" impartiva le dovute direttive ed organizzava le turnazioni nelle giornate dedicate all'appuntamento in radio.

Andrea è un ottimo grafico, non per lavoro, ma per passione, così ha dato estro alla sua immaginazione creando una bella cartolina QSL con l'effige del Comandante Barbini.

Mentre il sottoscritto, si preoccupava di creare un diploma, il regolamento e soprattutto la pubblicizzazione sul nostro sito web e su QRZ.com.

Tutto era in sintonia con l'idea iniziale di Andrea, ma mancava ancora un altra ciliegina sulla torta, ovvero ricordare il Comandante Barbini anche con un segno tangibile del nostro sodalizio. Ecco l'idea

IW5ELA - Alessandro

del mazzo di fiori o di una corona, da portare al cimitero dove era sepolto il Comandante. Purtroppo il cimitero non era a Cagliari dove si pensava, ma tramite il figlio abbiamo saputo che era stato sepolto a Livorno e quindi dovevamo trovare la persona

A sx il Presidente dell'ARI di Livorno I5KOV - Marco e il nostro IW5ELA - Alessandro

adatta per poter effettuare questo servizio. In un primo momento si è pensato alla sorella di Franco che viveva proprio a Livorno. Dopo averla contattata e che ci aveva dato la sua disponibilità ad effettuare questo servizio, purtroppo in un secondo momento ha dovuto declinare per motivi di salute. A questo punto ci è venuto incontro una seconda opportunità tramite il nostro referente ARMI a Livorno, ovvero IW5ELA Alessandro - MI579, che ha sposato subito con entusiamo la nostra iniziativa. Ha organizzato il tutto con la locale sezione ARI di Livorno e con il presidente ha effettuato per l'ARMI la consegna del mazzo di rose con su scritto "***gli amici dell'ARMI***" che posero sulla tomba del Capitano di Vascello Barbini. Ancora una volta è stato onorato il nostro impegno e con grande soddisfazione abbiamo dato lustro ad un grande eroe!

II0OGB - C.V. GIOVANNI BARBINI - M.O.V.M. - STATISTICHE

di Andrea Angelillis, IT9YBL - Segretario Nazionale ARMI

Non hai smesso di indicarci la rotta neppure da lassù Caro Comandante, tante sono state le difficoltà ed altrettante le soluzioni per superarle, proprio come è successo anche a Lei. Certo, per nostra fortuna non conosciamo la guerra, ma la gioia di rappresentarLa "in radio" ha suscitato in noi la voglia di stare assieme per il raggiungimento di un obiettivo comune.

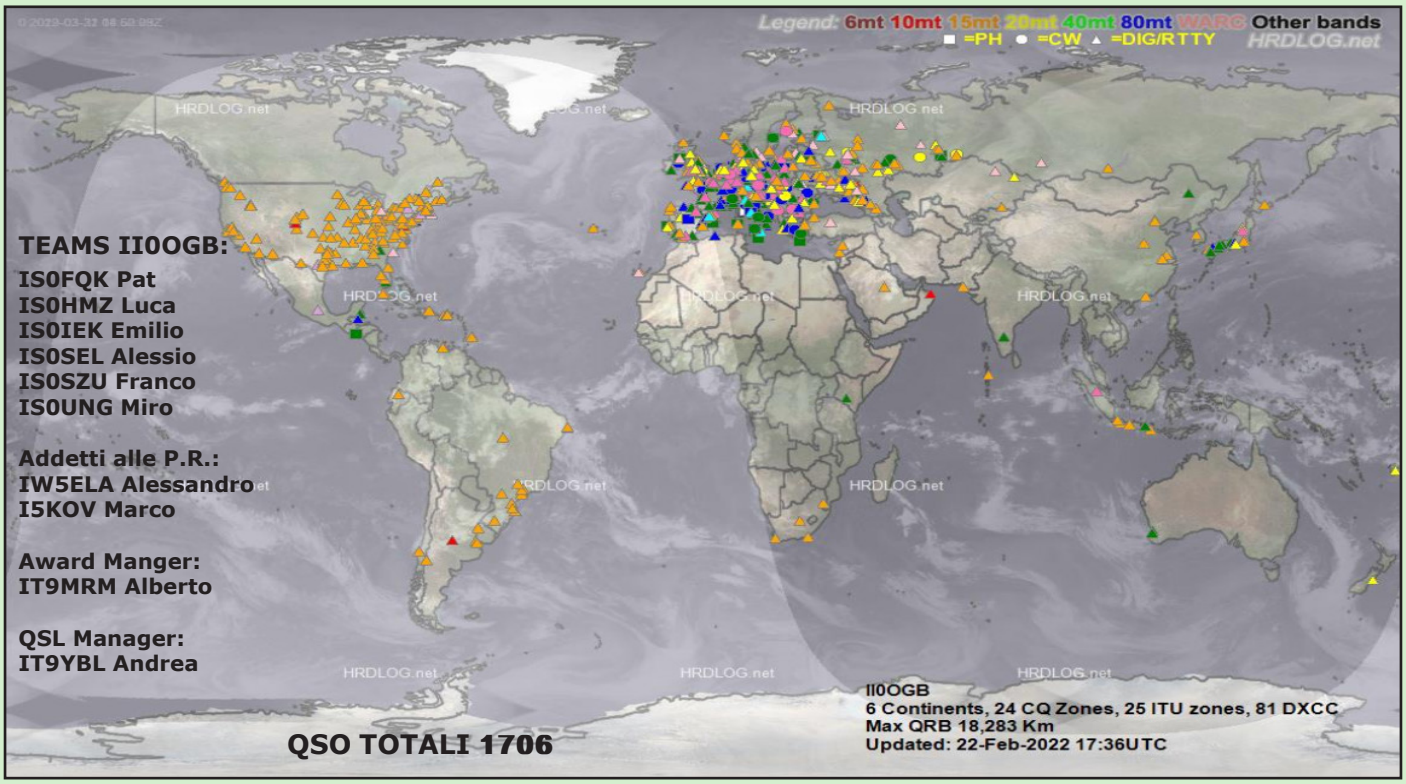
Un Comandante senza un equipaggio che lo segue è come una barca senza motore che va contro vento!

Prima di parlare di statistiche, mi è doveroso ringraziare tutti i membri dell'equipaggio che hanno saputo reagire anche quando il maltempo aveva creato problemi alle antenne, risolvendoli prima dell'inizio delle attività - ed un grazie speciale anche a Franco IS0SZU (figlio del Comandante Barbini), membro onorario del team determinante nella "collezione" dei country, collegamenti effettuati soprattutto nelle Americhe, Asia ed Africa!

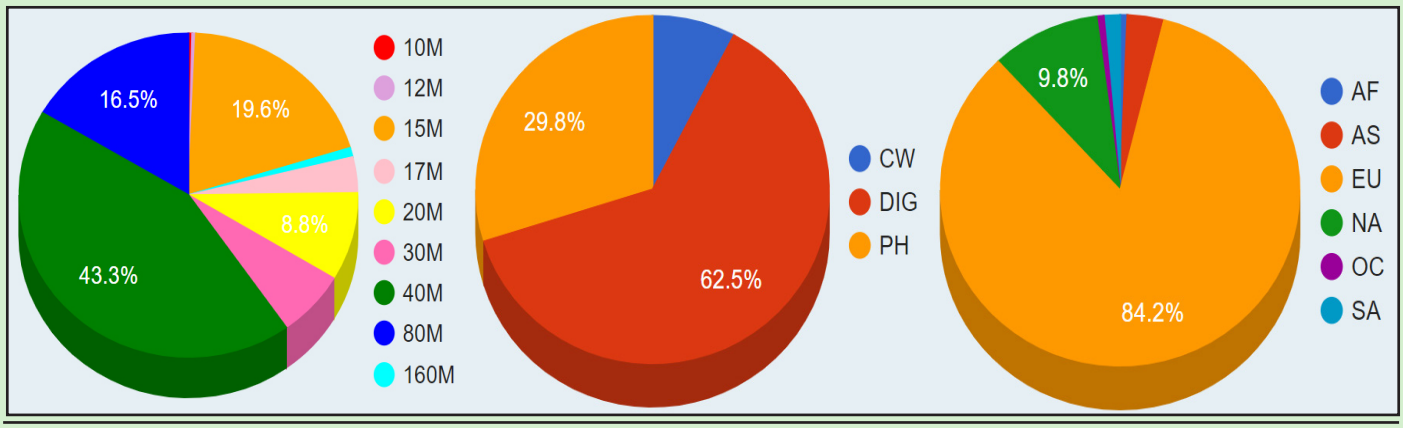
I supporti sono arrivati anche da altre parti d'Italia, un ringraziamento speciale va a IW5ELA Alessandro ed al Presidente dell'ARI di Livorno I5KOV, che hanno compiuto un grande gesto di amore: hanno personalmente portato un meraviglioso mazzo di fiori sulla lapide del Comandante Barbini, dove ricordiamo, è sepolto al cimitero di Rosignano Marittimo (LI).

Insomma le emozioni non sono mancate, a breve sarà pubblicato un documentario di tutte le attività svolte da questo meraviglioso team.

Ma adesso passiamo alle statistiche!



PERCENTUALE BANDE LAVORATE



PERCENTUALE MODALITA' LAVORATE

PERCENTUALE CONTINENTI LAVORATE

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

www.assoradiomarinai.it

ITALIAN NAVY COASTAL RADIO

STATION AWARD 2022

SPECIAL ACTIVITY:

11 - 20 MARCH 2022

IDP-IDR-ICV-ICH-IGU-ICZ-IDK-ICT-ICE-ICN-ICF-IGJ-IGA

ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2022 - REGOLAMENTO

di Alberto Mattei, IT9MRM

REGOLAMENTO

Il Diploma A.R.M.I. denominato "ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS" è stato ideato per ricordare le Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. Per il 2022 la stazione Jolly è la stazione costiera di MESSINA (***dedicata al compianto IT9DTU Nunzio R.M. D'Arrigo, operatore per tanti anni del nominativo speciale***):

ICF

PERIODO di validità
Il diploma avrà inizio l' 11 marzo 2022 (00:00 UTC) e si concluderà il 20 marzo 2022 (24.00 UTC).

STAZIONI
Saranno attive le seguenti stazioni:
- Stazioni con nominativo speciale in rappresentanza delle Stazioni Costiere della Marina Militare: (Elenco riportato sul sito dell'ARMI http://www.assoradiomarinai.it)
- Stazioni iscritte all'A.R.M.I.;
- Stazioni iscritte ad altri Naval Clubs;
- Stazioni indipendenti.

MODI
Sono consentiti i seguenti modi : MORSE – FONIA – DIGITALE (RTTY-PSK-FT8) – MIXED (SSB/CW)

BANDE
Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO
QSOs (HRD) con Navy Coastal Radio Stations valgono 15 punti (tutti i modi);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 5 punti (CW);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 3 punti (SSB);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 2 punti (DIGI);
QSOs (HRD) con INDIPENDENT valgono 1 punto (tutti i modi)
QSOs (HRD) con la Italian Navy Coastal Radio Station "JOLLY" II9ICF valgono 25 punti (tutti i modi);

N.B. : Tutte le stazioni (stazione JOLLY, stazioni NAVAL, stazioni costiere e le stazioni INDIPENDENT), possono essere collegate una volta al giorno, solo per ogni tipo di modalità d'emissione (SSB – CW – DIGIMODE). Non saranno presi in considerazione tutti i collegamenti doppi.

Esempio:
IT9MRM giorno 11 marzo 2022 14 MHz SSB (vale 3 punti)
IT9MRM giorno 11 marzo 2022 7 MHz CW (vale 5 punti)
IT9MRM giorno 11 marzo 2022 14 MHz PSK-31 (vale 2 punti)
IT9MRM giorno 12 marzo 2022 14 MHz SSB (vale 3 punti)
IT9MRM giorno 12 marzo 2022 14 MHz PSK-31 (vale 2 punti)
…ecc….
II9ICF giorno 11 marzo 2022 7 MHz PSK-31 (vale 25 punti)
II9ICF giorno 11 marzo 2022 14 MHz SSB (vale 25 punti)
II9ICF giorno 11 marzo 2022 7 MHz CW (vale 25 punti)
II9ICF giorno 12 marzo 2022 7 MHz SSB (vale 25 punti)
II9ICF giorno 12 marzo 2022 14 MHz CW (vale 25 punti)
…ecc…
II9IGJ giorno 11 marzo 2022 14 MHz PSK-31 (vale 15 punti)
II9IGJ giorno 11 marzo 2022 14 MHz SSB (vale 15 punti)
II9IGJ giorno 11 marzo 2022 14 MHz CW (vale 15 punti)
II9IGJ giorno 12 marzo 2022 7 MHz SSB (vale 15 punti)
II9IGJ giorno 12 marzo 2022 14 MHz CW (vale 15 punti)
…ecc…

MOLTIPLICATORE
per ogni singola stazione COSTIERA collegata solo per la prima volta.
Es. Se al termine della gara ho collegato in tutto 5 stazioni costiere diverse, il mio risultato devo moltiplicarlo per 5.

PUNTI DIPLOMA
Per ottenere il diploma è necessario un minimo di punti come segue :
Stazioni Italiane : 50 punti;
Stazione Europee: 25 punti;
Stazioni extra-Europee: 5 punti;

CHIAMATA
La chiamata sarà come segue :
CW / PSK31-RTTY : CQ CQ DE II9ICF II9ICF AWARD IT NAVY COASTAL RADIO STATIONS K
SSB : CQ CQ da II9ICF – CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI COSTIERE DELLA MARINA MILITARE ITALIANA – .

RAPPORTI E NUMERI
Le Stazioni Radio Costiere passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione (MI#).
Le stazioni A.R.M.I. passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione (MI#)
Le stazioni NAVAL (*) passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione corrispondente al proprio club (MF# - IN# - RN#....).

CATEGORIE
Sono previste TRE categorie :
"**NAVAL**" per le stazioni ARMI e gli appartenenti ad altri Naval Club (*)
"**INDIPENDENT**" per tutti gli altri OM
"**SWL**

SOTTOCATEGORIE
Sono previste QUATTRO sottocategorie:
"**PHONE**" (SSB)
"**MORSE**" (CW)
"**DIGI**" (RTTY-PSK-FT8)
"**MIXED**" (SSB/CW)

E' ammessa la partecipazione solo ad una sottocategoria.
Per gli SWL è previsto il modo MIXED e saranno inserite in una classifica a parte.

PREMI
La stazione che avrà il punteggio più elevato in assoluto, riceverà un premio messo in palio dallo sponsor della manifestazione (vedasi sito ufficiale);
Il punteggio più elevato di ogni Categoria/Sottocategoria riceverà una targa premio;
Per le stazioni costiere, saranno premiati il I°, II° e III° posto.
I premi saranno rilasciati per tutte le categorie/sottocategorie, solo se in classifica risulteranno almeno 5 stazioni in concorso.
Tutti i partecipanti alla gara potranno scaricarsi gratuitamente l' "attestato di partecipazione" in formato JPG dal sito ARMILOG (https://www.assoradiomarinai.it/armilog/coastal.html).

N.B. : Per partecipare ai premi ed alla classifica, bisogna aver inviato il contributo di partecipazione e richiedere l'award in formato cartaceo. Tutte le stazioni che scaricheranno il diploma di partecipazione non saranno inserite nella classifica finale e non potranno partecipare ai premi messi in palio.

RICHIESTE
Il Diploma andrà richiesto all' Award manager :

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

La richiesta dell'award deve avvenire via posta (elettronica), farà fede il log inserito. Il richiedente per partecipare alla gara, deve inviare un contributo di € 10,00 oppure $ 15,00 (USD). Questo darà diritto a ricevere l'Award in formato cartaceo (con relativa posizione di classifica, modo di partecipazione e punteggio finale) ed a concorrere per il premio finale (il contributo deve essere versato al termine della gara e non oltre il termine prefissato). Per chi lo desidera in formato pergamena il costo del contributo è di €.15,00 (20 USD), per chi desidera la placca il costo è di €. 40,00 (50 USD).

LOGS

Possono essere inviati eventualmente anche in formato ADIF/CBR/TXT/DOC con l'uso di un qualsiasi Log elettronico.

Tutti i logs inviati saranno controllati uno ad uno tramite il foglio elettronico per la gestione del diploma.

Tutti i log che riporteranno delle incongruenze, saranno esclusi dalla classifica ed inseriti nella lista dei Control Log.

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

- via "POSTEPAY" 4023600964377842 intestata a Mattei Alberto;
- via "PAYPAL" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com
- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il 30. 04. 2022.

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

CITTA' DI CALTANISSETTA

HAM RADIO FAIR

Associazione Radioamatori Italiani

Comitato Regionale Sicilia

Sezione ARI di Caltanissetta
"Michele Averna"

...i Radioamatori si incontrano.

CALTANISSETTA, 02 - 03 APRILE 2022

7ª MOSTRA - MERCATO - SCAMBIO

Premiazione
Field day Sicilia
144/50 MHz

PREMIAZIONE
Summer Cup
DCI-IFFA
Sicily Cup
DCI-IFFA

ARRL Amateur Radio
IZ8CCW
DXCC Card Checkers

Spazi gratuiti per autocostruttori
PREMIAZIONE
Miglior Autocostruzione

BANCA DI CREDITO COOPERATIVO
SAN MICHELE
di Caltanissetta e Pietraperzia

Ingresso Gratuito
Servizio Bar
Ampio Parcheggio

EL SERVICE

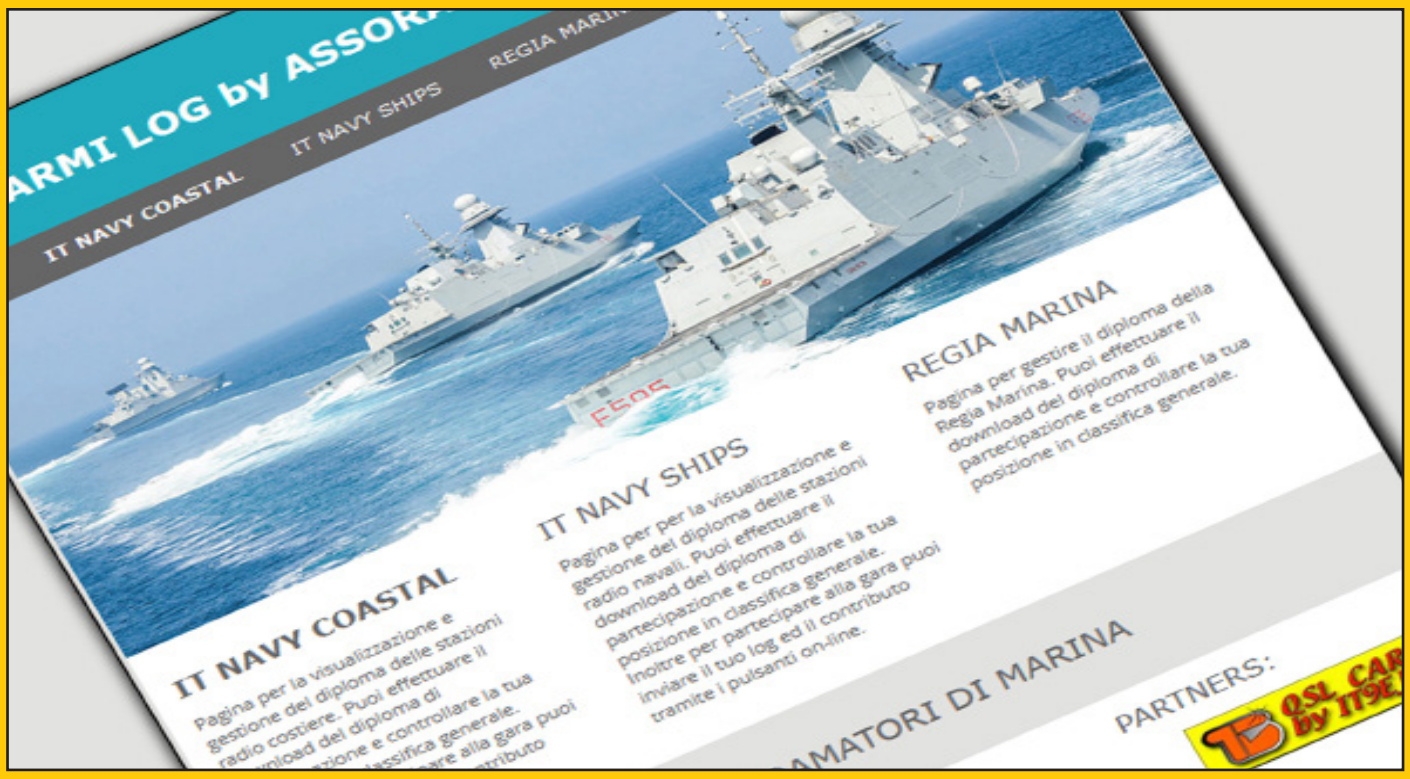
Fiera di Sicilia
C.da Favarella SS640 (uscita San Cataldo)
CALTANISSETTA
Orari:
SAB ore 9,30 - 19,00 - DOM ore 9,30 - 18,00
Info:
Maurizio IT9CML 3385323359 (aziende)
Enzo IT9JAV 3881079229 (privati-hobbisti)
E-mail: aricaltanissetta@libero.it

RADIO FREQUENZA Shop
by IW8ROB IU8ERU

Coordinate GPS: N 37° 45′ 90, 62″ - E 13° 98′ 43, 73"

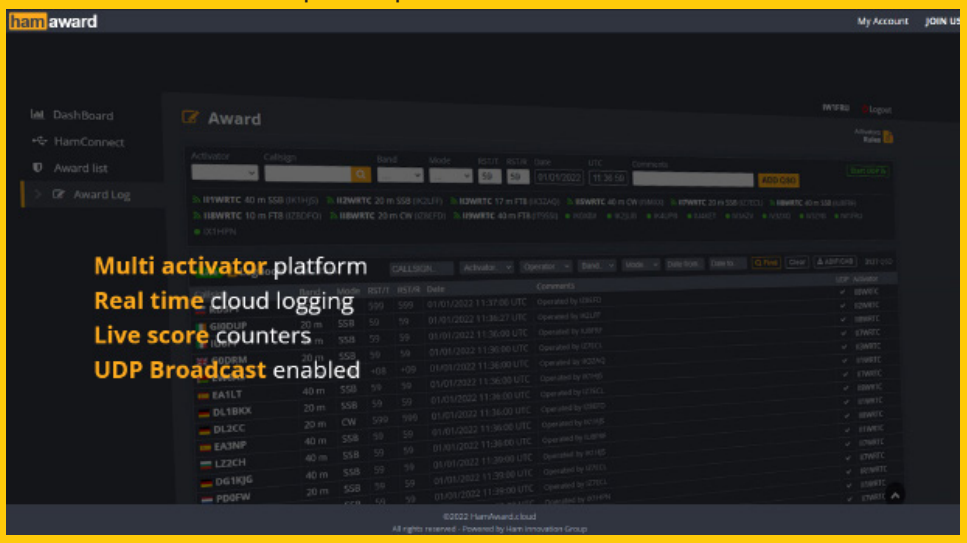
ARMILOG V.2.0 - IL NUOVO SUPPORTO PER I RADIOAMATORI DI MARINA

di Alberto Mattei, IT9MRM



ARMILOG v. 2.0

ArmiLog cambia volto e modalità di sistema. Da un semplice log online ad un supporto multipiattaforma con controlli automatici. Insomma abbiamo fatto un salto di qualità! Era giusto farlo, in quanto il vecchio log era oramai obsoleto e fuori moda! Il supporto di Max IW1FRU padre dell'attuale "HAMAWARD", ci ha permesso di potenziare i nostri award. Iniziamo proprio con il primo l'***Italian Navy Coastal Radio Stations Award*** dal 11 al 20 marzo. I nostri teams delle stazioni radio costiere avranno a disposizione un potentissimo supporto che tramite un account utente, potranno connettere automaticamente il proprio log al server multipiattaforma che in tempo reale visualizzerà in un'apposita pagina (in questo caso su ARMILOG), i contatti registrati nel proprio log, inoltre sarà visualizzata la stringa per gli utenti così che possono controllare visivamente e scaricarsi in automatico la dQSL (digitalQSL). Al raggiungimento dei punti necessari, altresì potranno automaticamente scaricarsi il diploma di partecipazione. Insomma un vero e proprio programma che gira su una piattaforma utilizzata da migliai di OM. HAMAWARD, il vero e proprio battesimo di fuoco l'ha avuto con l'attuale WRTC (che potete ancora vedere tra le varie pagine di QRZ.com oppure andare direttamente sul sito di WRTC (https://www.wrtc2022.it/en/wrtc2022-award-19.asp). Praticamente avremo uno screen a similitudine del WRTC dove saranno visibili le stazioni costiere attivate dagli operatori dei vari teams collegati al server e si vedranno le modalità e le bande nella finestra cluster e saranno online con i propri log e contatti.



Decisamente meglio del log singolo per utente del vecchio ARMILOG. Ad ogni modo per chi desidera partecipare alla gara, valgono sempre le stesse regole passate, l'invio dell'estratto log!

Questo è l'inizio di una nuova era per le attività future dell'ARMI.

www.marinaiditalia.com

Marinai d'Italia

Sito ufficiale dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia (ANMI)

HOME MAPPA DEL SITO CHI SIAMO NORMATIVA EDITORIA ATTIVITÁ VETRINA CONVENZIONI RUBRICHE ARCHIVIO WEBMAIL CONTATTI LINK INFORMATIVA PRIVACY

Covid-19: Comunicato n. 16 – 28/10/2020

clicca sulla foto per saperne di più

AVVISI AI SOCI

- Comunicato di Assoarma relativo alla Sentenza del Consiglio di Stato per il ricalcolo TFS con l'inclusione dei 6 scatti stipendio.

COME SI ORDINA

Via posta
alla Presidenza Nazionale ANMI
Piazza Randaccio 2 - 00195 Roma

Via e-mail
amministrativa@marinaiditalia.com

Via fax
06.3680.2090

specificando nome, cognome, indirizzo con via, numero, città, CAP, provincia e numero di telefono per gli eventuali contatti con lo spedizioniere

NON USARE CASELLE POSTALI

COME SI PAGA

Con c/c postale
n. 26351007 intestato a
"Associazione Nazionale Marinai d'Italia
Presidenza Nazionale Roma"
con la causale "Volume/Agenda 2021"

Bonifico bancario
a UNICREDIT Agenzia Ministero Marina 36041
IBAN: IT 28 J 02008 05114 000400075643
con la causale "Volume/Agenda 2021"

Link istituzionali

» Gruppi ANMI & Componenti

Link: pagina Delegazioni - Gruppi e Componenti Specialistiche ANMI

» locandine delle ATTIVITA'

Link: Locandine delle attività dei Gruppi

CORONAVIRUS comunicati della Presidenza Nazionale

Collegamento al Giornale on-line

C.O.C. - CENTRALE OPERATIVA DI COMBATTIMENTO

di Nunzio Giancarlo Bianco - tratto da Facebook

Dall'inferno delle caldaie vai su in C.O.C. pensando di trovare un attimo di pace ma poi ti accorgi che così non è.
In un ambiente che sembra ovattato dalle luci soffuse dove la spazzata del PPI riesce a modificare lo stato delle luci, uomini che lavorano incessantemente per dare la vista lunga della nave.
Sembra quasi un gioco quell'inseguire gli obiettivi scoperti, un vociare continuo e incessante, cuffie e microfoni per dare e ricevere informazioni dalla plancia.
Insieme al personale di macchina sono coloro che fanno periodi di imbarco lunghissimi, se per i così chiamati i fuochisti bruciano nell'inferno, i radaristi perdono nella traversata la cognizione del tempo.
L'eccitazione quando un bersaglio viene individuato, l'abilità di capire moto e direzione dello stesso con una precisione millimetrica.
Li definisco pipistrelli dall'aspetto umano, la sicurezza delle informazioni data dall'esperienza degli anziani, coloro che badano al marittimo e coloro che badano ai volatili.
La nave è come un'orchestra dove ogni strumentista ha la sua competenza e dove ognuno sa quando intervenire nel suonare il suo strumento.
Nelle esercitazioni o in momenti operativi reali li vedi coordinati con maestria ma tanto conta il proprio bagaglio di esperienza, il poter contare sul lavoro dei colleghi.
Il coordinamento come fa un direttore di orchestra si esalta proprio quando tutti all'unisono suonano come un'orchestra di quaranta strumenti.
Nella C.O.C. trova la massima esposizione di quel pentagramma senza che nessuna nota risulta distorta, basta un errore e si mette a repentaglio la vita di tutti.
Si quel locale rappresenta la sicurezza nella navigazione dove la sala macchine è il cuore, mentre quella C.O.C. e la vista dell'unità.
Quegli uomini lavorare senza mai avere un attimo di riposo, incessante e continuo il loro lavoro e non è bello stare lì senza vedere albe o tramonti, ma solo quelle lucine impazzite degli apparati.
Fuori ci può essere la bonaccia o la tempesta, quegli uomini sono lì sul pezzo e noncuranti del tempo danno sicurezza alla unità che solca i mari.
Quando dopo un incessante turno di lavoro li vedi uscire da quel locale con quegli occhi arrossati, dove il raggio di luce al momento gli provoca dolore.
Si sentono come svuotati per l'intensità dell'opera compiuta e se quella orchestra ha successo in parte lo si deve anche a loro.
Il corpo sottoposto a quell'immane sacrificio si sente debilitato ma se la tua opera è stata valida, non esistono dolori o frustrazioni che possono abbattere l'uomo di quella componente.
Quanta professionalità in quegli uomini, e quando fermi in porto te li ritrovi accanto nella tua tavola hai per loro un sentito ringraziamento.
Se la tua navigazione è andata a buon fine lo si deve anche a questi ammirevoli uomini e donne, nemmeno loro a volte si rendono conto di quanto è importante la loro funzione.

Campagna 2022 per AUTOFINANZIAMENTO SOSTIENICI

con un solo €uro

http://www.assoradiomarinai.it

PayPal UniCredit postepay

SENTIRSI MARINAIO, MARINAIO PER SEMPRE

di Nunzio Giancarlo Bianco - tratto da Facebook

A volte mi chiedo se riesco davvero a esternare tutte le emozioni, i sacrifici, lo sforzo fisico e mentale che si affrontano nella vita da marinaio a bordo e non solo.
La semplicità di un discorso da neofita narratore, non dotato di quella cultura che in tanti sicuramente hanno più di me, ma penso che il mio linguaggio fatto di parole semplici, pieno di errori, cerca di dare e far provare quelle sensazioni che ho acquisito negli anni.
Mettere su carta ciò che il sacrificio di una vita è davvero ardua, il dubbio di aver fatto comprendere il meraviglioso mondo della vita da marinaio.
Si è vero per certi versi rifletti è pensi che sei stato lontano dai tuoi affetti, probabilmente inconsapevolmente ma anche consapevolmente ho scaricato ad altri le responsabilità di casa.
Mi dico spesso che questo lavoro ci tiene lontano da quel mondo da dove ognuno di noi proveniva, ma alla fine nel valutare le varie situazioni la mia risposta personale rimane sempre quella che ne è valsa la pena.
Reputo che sono stato un privilegiato a far parte della grande famiglia della Marina Militare, di questa grande comunità fatti di donne e uomini.
La possibilità di aver girato per mare, per cielo e per terra, si vero anche per cielo e per terra perché la vita di un marinaio della Marina Militare la sua vita lavorativa non è fatta di solo mare e nave.
Da quando le forze armate collaborano in ambito N.A.T.O. fattivamente con uomini e mezzi, spesso ci si ritrova in contesti operativi dove del marinaio non c'è nulla.
Ti ritrovi come tanti con una mimetica indossata da tutti e la sola differenza fra i vari colleghi di altre forze armate è quel fregio della Marina Militare che ti porti sul basco che ne dimostra la sorgente.
Ma porti con te quel bagaglio di esperienza che acquisisci nella tua categoria e quando impiegato nella forza armata di appartenenza la rendi utile a tutte le altre forze armate.
Vivi una vita per certi versi sempre a mille, senza soste e ti ritrovi inconsapevolmente che a un certo punto sono passati tanti anni, vedi che il tempo scorre così velocemente che vorresti rimettere indietro le lancette della tua vita.
È proprio questo che cerco di far comprendere coloro che sono molto distanti dal nostro lavoro di militare, di rendere con le parole quello che gli occhi hanno visto e le mani hanno operato.
Come per tutti nella vita non è fatta solo momenti belli, ci sono anche tanti episodi negativi ma chi di noi non ha avuto momenti negativi nella vita.
Porto sempre nella mia testa matta il concetto che il lavoro da marinaio e militare è una missione, il nostro operare si deve essere sempre a disposizione della comunità e saper trasmettere i valori che ci sono stati insegnati e che portiamo sotto la uniforme, con onore e fedeltà.
Spesso ho sentito parole come fede, lealtà, onestà e onore che deve sempre contraddistinguere un militare e attenersi, reputo il nostro mondo da militari il vero baluardo di tali parole.

Il concetto di Patria, di salvaguardia della bandiera, la difesa della democrazia e principalmente della libertà i beni per cui noi tutti siamo votati all'estremo sacrificio, sembrerà una enormità tale affermazione ma non lo è. Il giuramento che fa ognuno di noi militari è proprio su questo che si basa, siamo al servizio del popolo italiano, delle istituzioni e nel Presidente della Repubblica il nostro Comandante supremo.

Questo vorrei che i più capissero e apprezzassero, comprendendo che il nostro non è un lavoro semplice ma lo facciamo con amore e dedizione.

Da marinaio comunque rimane sempre quel legame che ci lega alle navi e al mare, che seppur a volte davvero impossibile in certi frangenti, ti logora anche nello spirito e nell'anima, oltre al corpo.

Ma nonostante tutto si va avanti e quando senti di aver fatto pienamente il tuo dovere, ti senti rinfrancato e orgoglioso.

Ogni marinaio porta con sé e lo porterà per sempre nei suoi pensieri l'acciaio della nave, oltre al salino che ci scorre nelle vene per gli anni di navigazione e temprano la persona.

Comunque è una vita davvero unica e se davvero riesco a saper travasare tutte le esperienze vissute mi sento utile per coloro che un giorno vorranno intraprendere questa carriera, ma è bello quando un collega attraverso le tue parole si sente nella tua stessa emozione.

Come diceva qualcuno alla fine rimane una bellissima esperienza e toccherà ai posteri l'ardua sentenza.

PLAY

WITH US

IT'S A PLAY

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.ASSORADIOMARINAI.IT

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

Cacciatorpediniere NICOLO' ZENO

parte seconda

6 agosto 1940
All'1.43 le navi, dopo aver verificato la posizione in base al faro di Pantelleria, assumono la formazione per la posa delle mine: primo ad iniziarla, alle 2.06, è lo Zeno, seguito dal Pigafetta, quindi il Di Giussano e per ultimo il Da Barbiano, che conclude alle 4.12. Il Da Barbiano è afflitto da una serie di inconvenienti: dapprima s'inceppa la posa delle mine a sinistra, poi a dritta; in quest'ultimo caso, non potendo lasciare cadere le mine da dritta, bisogna farle scorrere sulle ferroguide, facendole passare a sinistra attraverso il raccordo che unisce le ferroguide dei due lati a prua, e poi farle cadere da sinistra, ed allo scopo devono essere fermate due volte le macchine, e la velocità ridotta a soli sei nodi. Quando mancano due minuti alla conclusione della posa, una delle mine già posate, forse difettosa, esplode circa due-tre chilometri poppa dell'incrociatore.
Le mine dello sbarramento, regolate per una profondità di quattro metri, sono distanziate di cento metri tra di loro. Le navi, dispostesi in linea di fila, passano ad ovest dello sbarramento appena posato e fanno poi rotta su Augusta (destinazione comunicata solo a missione in corso) a 25 nodi, seguendo la rotta che passa a ponente della Sicilia (altrimenti, seguendo la stessa dell'andata, un eventuale avvistamento della formazione permetterebbe ai comandi britannici di sospettare della posa dello sbarramento, e della sua probabile posizione); alle 6.45 Zeno e Pigafetta si pongono in scorta ravvicinata prodiera, ma vengono entrambi colti da avarie che, sebbene di modesta entità, in due occasioni costringono tutta la formazione a ridurre la velocità. In vista della costa, i due cacciatorpediniere si spostano a sinistra degli incrociatori (scorta laterale sinistra), e quando alle 19.10 si imbocca lo Stretto di Messina si spostano a poppa. Alle 23.40 le navi arrivano ad Augusta. Il 10 gennaio 1941 salterà sullo sbarramento «7 AN» il cacciatorpediniere britannico Gallant, che non tornerà mai più in servizio.

7 agosto 1940
La IV Divisione lascia Augusta alle 20.45 per tornare a Taranto, scortata dalla XV Squadriglia. Vi giungerà l'indomani.

31 agosto 1940
Lo Zeno ed il resto della XV Squadriglia Cacciatorpediniere (Antonio Pigafetta, Alvise Da Mosto e Giovanni Da Verrazzano) salpano da Taranto insieme alla VII Divisione incrociatori (Eugenio di Savoia, Muzio Attendolo, Raimondo Montecuccoli ed Emanuele Filiberto Duca d'Aosta) per condurre un rastrello in Mar Ionio insieme all'VIII Divisione (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi) ed alla XVI Squadriglia Cacciatorpediniere (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno ed Antoniotto Usodimare).

In mare aperto le due divisioni e le relative squadriglie cacciatorpediniere si riuniscono in un'unica formazione, che alle 14.35 viene avvistata in posizione 37°47' N e 18°25' E dal sommergibile britannico Parthian (capitano di corvetta Richard Micaiah Towgood Peacock). Questi avvista inizialmente due navi, iniziando quattro minuti dopo una manovra di attacco contro quella delle due che si trova più a destra; alle 14.42, tuttavia, interrompe tale manovra in seguito all'avvistamento di altre tre unità, che vengono identificate, come le altre due già avvistate, come cacciatorpediniere classe Navigatori. In questo momento i tre cacciatorpediniere della XVI Squadriglia stanno procedendo a proravia degli incrociatori, mentre i quattro della XV Squadriglia navigano in linea di fila sul fianco sinistro, guidati dal Pigafetta. Alle 14.43 il Parthian avvista a 7300 metri di distanza i due incrociatori dell'VIII Divisione, che Peacock identifica erroneamente come incrociatori pesanti classe Zara; passando sotto i cacciatorpediniere della XV Squadriglia, il sommergibile riesce a serrare le distanze fino a soli 320 metri prima di lanciare, in posizione 37°45' N e 18°22' E (105 miglia ad est/sudest di Capo Spartivento) sei siluri contro l'incrociatore di testa, del quale ha stimato la velocità in 24 nodi. Subito dopo il lancio, il Parthian scende in profondità; una vedetta del Duca degli Abruzzi, tuttavia, ha già avvistato il suo periscopio a soli trecento metri di distanza, e poco dopo anche la bolla di lancio dei siluri e le scie di due di essi. A dispetto delle rivendicazioni britanniche (sul Parthian vengono avvertite due esplosioni 13 e 16 secondi dopo i lanci), nessun siluro va a segno; il sommergibile viene sottoposto a caccia a partire dalle 15.07, con il lancio di nove bombe di profondità, nessuna delle quali esplode vicina.

1-2 settembre 1940

Lo Zeno partecipa all'uscita in mare della flotta a contrasto dell'operazione britannica «Hats». La XV Squadriglia cui appartiene (con Pigafetta, Da Mosto e Da Verrazzano) parte da Taranto alle sei del mattino del 31 agosto insieme alla IX Divisione (corazzate Littorio, nave di bandiera dell'ammiraglio di squadra Inigo Campioni, e Vittorio Veneto), alla V Divisione (corazzate Duilio, Conte di Cavour e Giulio Cesare, quest'ultima aggregatasi solo il 1° settembre a causa di avarie), alla I Divisione (incrociatori pesanti Zara, Pola, Fiume e Gorizia), all'VIII Divisione (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi) ed ad alle Squadriglie Cacciatorpediniere VII (Freccia, Dardo, Saetta, Strale), VIII (Folgore, Fulmine, Lampo, Baleno), X (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco), XIII (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino) e XVI (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare). Complessivamente all'alba del 31 prendono il mare da Taranto, Brindisi e Messina 4 corazzate, 13 incrociatori della I, III, VII e VIII Divisione e 39 cacciatorpediniere. Alle 22.30 la formazione italiana, che procede a 20 nodi, riceve l'ordine di impegnare le forze nemiche lungo la rotta 155°, a nord della congiungente Malta-Zante, dunque deve cambiare la propria rotta per raggiungerle (o non potrebbe prendere contatto con esse), dirigendo più verso sudovest (verso Malta) e superando la congiungente Malta-Zante. Il mattino del 1° settembre, tuttavia, il vento, già in aumento dalla sera precedente, dà origine ad una violenta burrasca da nordovest forza 9, che verso le 13 costringe la flotta italiana a tornare alle basi, perché i cacciatorpediniere non sono in grado di tenere il mare compatibilmente con le necessità operative (non potendo restare in formazione né usare l'armamento). Poco dopo la mezzanotte del 1° settembre le unità italiane entrano nelle rispettive basi; tutti i cacciatorpediniere sono stati danneggiati (specie alle sovrastrutture) dal mare mosso, alcuni hanno perso degli uomini in mare. Le navi verranno tenute pronte a muovere sino al pomeriggio del 3 settembre, ma non si concretizzerà alcuna nuova occasione.

Settembre 1940

Il capitano di fregata Morra viene avvicendato nel comando dello Zeno dal parigrado Giorgio Ghè (39 anni, da Genova).

18 settembre 1940

Zeno, Pigafetta, Da Mosto e Da Verrazzano salpano da Brindisi alle 9.50 per un rastrello antisommergibili.
Alle 11.38 il Pigafetta avvista un sommergibile in posizione 40°50' N e 18°25' E: è possibile che si sia trattato del sommergibile britannico Osiris, in agguato nella zona (nei giorni precedenti ha attaccato diversi convogli italiani senza successo, e quattro giorni dopo silurerà ed affonderà la torpediniera Palestro).
I cacciatorpediniere rientrano a Brindisi tra le 18.30 e le 19.05.

27 settembre 1940

In manovra nel porto di Brindisi, a causa dell'oscuramento, lo Zeno entra in collisione con il vecchio cacciatorpediniere Augusto Riboty. Rimarrà fermo fino a novembre per le riparazioni.

4 novembre 1940

La XV Squadriglia scorta l'incrociatore leggero Giovanni delle Bande Nere da Valona a Brindisi.

Novembre 1940

A seguito di un'incursione effettuata da incrociatori britannici nel canale d'Otranto nella notte tra l'11 ed il 12 novembre, che ha portato alla distruzione di un convoglio di quattro mercantili, la XV Squadriglia Cacciatorpediniere riceve ordine di tenersi pronta a muovere insieme alla VII Divisione di base a Brindisi (in alternanza con VIII Divisione e VIII Squadriglia di base a Taranto) per contrastare eventuali nuove puntate offensive britanniche nel canale d'Otranto.

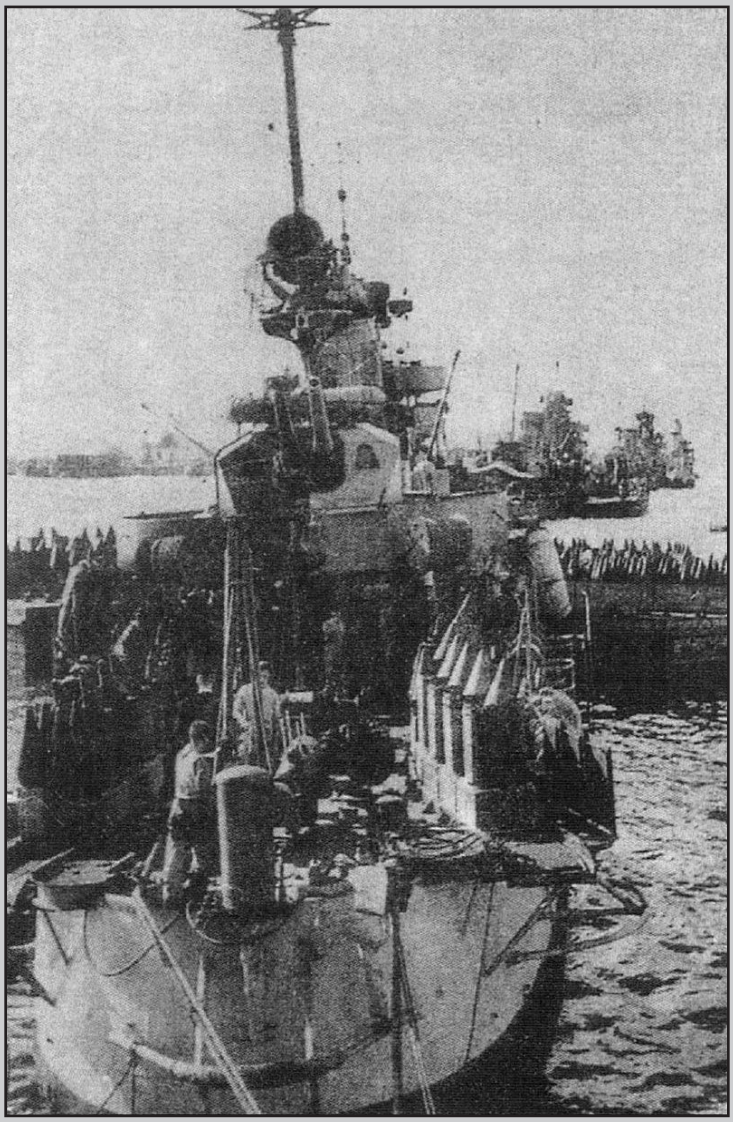
14 novembre 1940

Alle 16 vengono avvistati al largo di Lepanto un incrociatore e quattro cacciatorpediniere, diretti verso ovest. Temendo che la formazione possa tentare di replicare l'incursione di tre notti prima, Supermarina fa uscire da Brindisi alle 22 la VII Divisione e la XV Squadriglia: le navi italiane incrociano per tutta la notte poco a nord del parallelo di Brindisi, per poi rientrare in porto alle 8.45 del mattino del 15 senza aver incontrato navi nemiche.

(Secondo Enrico Cernuschi, le unità avvistate al largo di Lepanto erano i cacciatorpediniere greci Vasilefs Georgios, Vasilissa Olga, Hydra e Psara, salpati da quel porto per intercettare convogli italiani nella notte tra il 14 ed il 15: pur spingendosi fino a Saseno, tuttavia, i cacciatorpediniere greci non riescono a trovare niente).

24 novembre 1940
Supermarina trasferisce la XV Squadriglia Cacciatorpediniere da Brindisi a Valona, affinché possa intervenire immediatamente contro tentativi di sbarco greci come quello avvenuto nella notte precedente (quando una flottiglia di motopescherecci ellenici, partiti da Corfù e scortati da torpediniere, ha sbarcato a sorpresa un battaglione di fanteria nelle baie di Filia e Butrinto, a tergo delle linee italiane: questo colpo di mano ha creato notevole scompiglio a livello locale, pur venendo rintuzzato dalla reazione della Divisione "Siena" che, con la cooperazione dell'Aeonautica, è riuscita a respingere l'attacco, affondando alcuni dei pescherecci e catturando un centinaio di prigionieri).
Altro scopo del trasferimento della XV Squadriglia a Valona è di fornire appoggio navale sul lato a mare del fronte albanese: i comandi dell'Esercito, infatti, stanno facendo pressione affinché la Marina appoggi la resistenza delle truppe italiane alla controffensiva greca con azioni di bombardamento navale contro obiettivi costieri. Supermarina è inizialmente contraria ad azioni di questo tipo, ritenendole poco efficaci (come è risultato da analoghe azioni eseguite da navi britanniche contro le posizioni italiane in Africa Settentrionale), ma alla fine cederà alle pressioni dell'Esercito per considerazioni "etiche e politiche".

28 novembre 1940
Lo Zeno ed il resto della XV Squadriglia Cacciatorpediniere (il caposquadriglia Pigafetta – al comando del capitano di vascello Mario Mezzadra –, il Da Mosto ed il Da Verrazzano), salpa da Brindisi alle 2.45 insieme alle vecchie torpediniere Antonio Bassini e Generale Marcello Prestinari, per eseguire un'azione di bombardamento contro le installazioni militari greche sulla costa settentrionale e nordorientale di Corfù. Si tratta della prima delle tredici azioni di bombardamento controcosta eseguite da unità della Regia Marina sul fronte greco-albanese.
Le cinque navi iniziano il bombardamento alle 7.58 e lo concludono alle 8.57, dopo aver sparato in tutto circa 1600 colpi da 102 e 120 mm, da distanze comprese tra i 3 ed i 9 (o 10) km. I risultati del cannoneggiamento vengono giudicati come soddisfacenti, mentre la reazione delle batterie costiere greche è valutata come debole. (Per altra fonte, il bombardamento sarebbe stato eseguito dai soli cacciatorpediniere, mentre Prestinari e Bassini non parteciparono direttamente al cannoneggiamento, bensì precedettero i cacciatorpediniere durante l'azione, eseguendo dragaggio in corsa; non vi sarebbe stata alcuna reazione da parte delle batterie greche).
Nel pomeriggio dello stesso giorno, le navi impiegate nell'azione rientrano a Brindisi (alle 14.50) per rifornirsi di munizioni.


Lo Zeno nel 1940 (da www.wiki.wargaming.net)

13-14 dicembre 1940
La XV Squadriglia scorta la VII Divisione incrociatori in un'esplorazione notturna nel Basso Adriatico, dalla sera del 13 dicembre alla mattina del 14 (Supermarina ha disposto tale missione in seguito alla decrittazione di alcuni messaggi intercettati nei giorni precedenti, temendo che sia imminente uno sbarco anglo-greco a Capo Linguetta, nella baia di Valona); tuttavia non viene avvistata nessuna nave nemica.

18 dicembre 1940
Nel pomeriggio i quattro cacciatorpediniere della XV Squadriglia partecipano, insieme agli incrociatori leggeri Eugenio di Savoia e Raimondo Montecuccoli, ad un'altra azione di bombardamento lungo la costa greco-albanese. L'azione si svolge dalle 14.24 alle 14.58; i cacciatorpediniere precedono gli incrociatori, che eseguono il bombardamento, rimorchiando le attrezzature per il dragaggio in corsa. Vengono bersagliate le postazioni greche

nella zona di Lukova, località costiera situata trenta chilometri a nord del Canale di Corfù; le batterie costiere greche reagiscono con sedici salve di due colpi ciascuna, nessuna delle quali va a segno (subisce lievi danni da schegge, col ferimento non grave di tre uomini, il Pigafetta).

Secondo altra versione, invece, sarebbero state nove le unità partecipanti a quest'azione: Eugenio, Montecuccoli ed i cacciatorpediniere Zeno, Pigafetta, Da Recco, Pessagno, Da Mosto, Da Verrazzano ed Augusto Riboty. Tali unità sarebbero state divise in due gruppi: i due incrociatori più Pigafetta, Da Recco, Pessagno e Riboty sparano contro Lukova (i due incrociatori tirano in tutto 160 colpi da 152 mm contro la strada costiera, arrestando l'avanzata ellenica e consentendo così alla Divisione "Siena" di riorganizzarsi; i greci mettono frettolosamente in batteria alcuni di cannoni di piccolo calibro e rispondono al fuoco con una quindicina di salve, ma non causano niente più che lievi danni da schegge agli incrociatori ed al Pigafetta), mentre Zeno, Da Mosto e Da Verrazzano bersagliano la strada costiera più a nord, bloccando il traffico che si svolge lungo di essa e facendo così fallire il tentativo dei greci di avanzare su Valona dalla Val Sushitza.

Quest'azione, sollecitata dal generale Giovanni Messe (comandante il Corpo d'Armata Speciale, dislocato nel settore costiero del fronte), contribuirà al fallimento dell'offensiva ellenica contro Valona; per essa il comandante dello Zeno, capitano di fregata Giorgio Ghè, sarà decorato con la Medaglia di Bronzo al Valor Militare, con motivazione "Comandante di cacciatorpediniere, effettuava in pieno giorno ed a distanza ravvicinata una ardita ed efficace azione di bombardamento contro importanti posizioni della cosa nemica. Inquadrata l'unità al suo comando da numerose e precise salve delle batterie terrestri, manovrava con calma e sicurezza e continuando a svolgere l'azione di fuoco, raggiungeva i prefissati scopi distruttivi".

Ricordi del fuochista artefice Ernesto Martini: *"…ero sul cacciatorpediniere Nicolò Zeno, squadriglia Pigafetta, eravamo di stanza a Brindisi durante la guerra di Grecia. Facemmo il primo bombardamento di Corfù, era la vigilia di Natale del '40, 3 giorni prima di Natale, però prima di andare a fare il bombardamento di Corfù, io ero in macchina, ero già alla macchina di poppa, io ero fuochista artefice, e venne… fu raccolto l'equipaggio a bordo dell'incrociatore Colleoni [evidentemente l'Eugenio od il Montecuccoli, nda] e lì parlò il prete, un prete…. un cappellano militare che era a bordo dell'incrociatore. Allora ci parlò lui sulla questione relativa quello che noi... la guerra cosa rappresentava, il nemico... esaltava con voce roboante che il nemico che dovevamo combattere, cioè fece un discorso che non riuscivamo... che già allora cominciavo a fare una mia riflessione interna, che quel nemico per lui non doveva essere perché lui ci parlò che avremmo dovuto fare delle azioni, noi avevamo sentore di questo bombardamento, non sapevamo ancora dove si andava a farlo il bombardamento, che si… di tener su... era un fattore psicologico di tener su il morale ai marinai. Fummo obbligati andare a questa assemblea a bordo dell'incrociatore. Quando partimmo per il bombardamento allora le sue parole ebbero maggiore risonanza in me dal punto... nel senso negativo. Perché se questo discorso me l'avesse fatto l'ammiraglio era giustificabile, era il comandante, ma che me lo fece un prete, un cappellano che è un capitano se non erro, non riuscivo a concepire che noi andavamo… praticamente la circostanza che eravamo alla vigilia di Natale. Quei lutti che facemmo un ora e mezzo di bombardamenti, 4 caccia con 24 cannoni da 120, e... (…) E fu un'ora e mezzo di fuoco, eravamo 4 caccia con 24 cannoni, non so quanti proiettili hanno sparato, si sparava in continuazione, perché avevamo 6 cannoni a bordo per ogni caccia, erano 24 cannoni. Allora lì pensammo, mi ricordo il mio capo Vaccarezza, che pur non si esprimeva molto perché anche lui temeva... "Por figioeu...por figioeu". Si riferiva al bombardamento della parte di là. Però oltre questo non andava. Però anche noi: "Però, orco can, un bel Natale..." Però a parte è guerra ma il problema era che ce l'aveva detto un prete che il nemico da combattere, esaltare, che la guerra eccetera... Questo era inconcepibile per noi, per me particolarmente e già allora. Quando venni a casa che la mia fidanzata... io già con loro ho chiuso i ponti, allora mi disse mia suocera: "E ma sì, ma adesso viene il Natale è una..." Se vado su viene un discorso diverso... Infatti andai al santuario con la mia fidanzata, alla mattina alle 5 (un episodio questo eh!) e la confessione iniziò. Fai raccontare da mia moglie è da ridere. Allora eravamo fidanzati però. Alle 5 e mezza inginocchiatoio di dietro all'altare, lei cominciava a raccontare, ma io più che raccontare cose parlavo di queste cose e anche se dal punto di vista politico non ero maturo, non ero preparato però avevo un'esperienza, raccontavo ciò che io non concepivo in loro, in determinate cose, in determinati episodi vissuti durante la guerra, di lì e poi di altri e via, anche altri episodi che racconto questo. Dopo tre messe passarono tre messe, ero ancora lì con lui questo che era un confessore, questo qui era un frate, un confessore che veniva giù una volta ogni tanto, tanto è vero che veniva ogni tanto una suora di dietro per vedere perché c'erano le donne che reclamavano perché non potevano confessarsi. La mia fidanzata arrossiva perché non diceva a nessuno che c'era la il suo fidanzato perché temeva... "Eh cavolo che cos'ha da raccontare quello lì! Son già passate tre messe è ancora lì dietro" Praticamente quando sono uscito ho detto: "Lei non mi ha convinto, io non ho convinto lei, ma nemmeno... non penso di convincerlo, ma nemmeno lei m'ha convinto me.*

Allora ci lasciamo in buon ordine così". E sono andato, senza... non potevo far la comunione perché quello che ci siam detti dentro lì era in allora lì in questa confessione vennero a mente un po' le frasi di mio padre, molte cose e altre mie esperienze

personali che aggiungevo, per cui ritenevo con loro di aver rotto i ponti (…) E altri episodi, quando ero ancora a Brindisi, mi ricordo, con mio fratello che fu l'ultimo Natale di guerra che facemmo insieme. Che era il Natale del 40 e eravamo ritornati dal bombardamento di Corfù, lui ebbe un permesso, era lì vicino a Gallipoli, lui era sui "picchiatelli", mitragliere, i "picchiatelli" erano gli stukas, praticamente... (…) c'era il pilota e il mitragliere. Mio fratello era mitragliere. Allora è venuto a trovarmi e allora lo portai a vedere: "Vedi Mario, andiamo su alla stazione, ti faccio vedere un dramma" E c'erano su, alla stazione di Brindisi, era di inverno, era dicembre, c'erano su... ecco questi vorrei che.. è difficile i film e non film e via, il dramma di tutti gli alpini distesi nelle brandine o appoggiati via in qualche maniera sulla stazione in attesa dei treni della Croce Rossa per caricarli e portarli al Nord. Raffiche di vento, freddo anche lì, perché d'inverno anche se siamo al sud, ma faceva freddo. Le uniche che erano lì ad assistere erano delle mamme, delle donne di Brindisi che portavano qualche cosa di caldo. Nessuno parlava erano... la maggior parte erano per congelamento, più che ferite, erano congelati. Alpini che venivano dalla Grecia, portati in stazione, lasciati lì, c'era neanche coperte, niente, perché non c'era le attrezzature, eravamo carenti di tutto. Ho detto "Mario, guarda questa è la guerra che stiamo facendo. Cosa vedi?" Erano centinaia, centinaia, centinaia di giovani di 20 anni, 20 anni. Tanti saranno... Questo il dramma. Dico l'ultimo Natale che facemmo io e mio fratello perché il giorno dopo era Natale e il comandante mi ... eravamo pronti a muoverci in 6 ore però essendo pronti a muovere mi dice: "Non allontanarti di più. Puoi uscire a fare il Natale con tuo fratello". Uscimmo io, mio fratello e un cannoniere che era di Lovere ed ebbe il permesso anche lui. Arrivò mio fratello e facemmo il Natale insieme, a distanza della famiglia, lì mangiammo in un ristorante di Brindisi. Da allora non ci vedemmo più. Dopo lui venne abbattuto il 7 maggio del '41 a sud di Lampedusa".

20 dicembre 1940

Zeno e Da Mosto svolgono un altro bombardamento della strada costiera sul fronte albanese; contemporaneamente il Pigafetta esegue un'azione analoga contro un altro tratto della medesima strada. Viene così arrestato, di nuovo, il traffico stradale sull'ala a mare del fronte.

Dicembre 1940

Lo Zeno esegue una nuova azione di bombardamento controcosta in Albania, stavolta da solo. L'azione è così descritta da Agostino Incisa della Rocchetta nel suo libro "Un Ct e il suo equipaggio": "L'attuale ammiraglio Giuseppe Megna, allora TV direttore del tiro dello Zeno, ricorda che l'unità si trovava alla fonda nella baia di Valona, dopo una scorta a piroscafi, che avevano portato a Brindisi rifornimenti alle truppe in Albania. Egli venne svegliato la notte prima dell'alba e trovò nel quadrato ufficiali un ufficiale superiore dell'Esercito. Questi gli indicò su una carta topografica, una zona della costa a sud di Valona, ove gli italiani si stavano ritirando, sotto la pressione delle forze greche: bisognava partire subito, bombardare le truppe nemiche e alleggerie così l'offensiva sulle nostre formazioni. Purtroppo, giunti in zona, i bersagli, come era già avvenuto per il bombardamento di Corfù, non erano visibili ed i riferimenti avuti erano insufficienti. Megna provava una certa tensione nervosa: c'era pericolo di colpire i nostri. Aprì il fuoco con trepidazione, passarono attimi che sembravano eterni, finalmente, scoppiarono le granate: ormai si vedeva che avevano colpito giusto: proprio sulle linee greche. Le indicazioni risultavano ormai chiare: si vedeva gli italiani che correvano verso nord e i greci verso sud. Benché la situazione fosse tutt'altro che allegra, la scena aveva qualcosa di comico. Furono sparati molti colpi ed i depositi munizioni rimasero quasi vuoti e il caccia dovette andare a Brindisi per rifornirsi di munizioni. Si seppe in seguito, a bordo, che l'intervento del nostro caccia era stato prezioso per risolvere una situazione molto critica".

24 dicembre 1940

Le unità della XV Squadriglia effettuano una missione di trasporto truppe da Brindisi a Valona, scortando al contempo l'Eugenio di Savoia che ha anch'esso a bordo truppe. I militari imbarcati sui cacciatorpediniere appartengono al XXIX Battaglione Camicie Nere, al comando del console Aldo Resega.

Sbarcate le truppe, le navi rientrano a Brindisi il giorno stesso.

Tra il 22 ed il 24 dicembre gli incrociatori della VII Divisione trasportano in tutto in Albania, a dispetto delle avverse condizioni del mare, quattro battaglioni di camicie nere, richiesti con urgenza per arginare la crisi aperta sul fronte albanese dall'offensiva greca; queste missioni di trasporto sono state decise "in seguito a pressanti richieste al massimo livello".

L'offensiva greca su Valona si esaurirà il 10 gennaio 1941, senza essere riuscita a raggiungere l'obiettivo.

Questa missione è così ricordata dal fuochista Ernesto Martini: "*Mi ricordo un particolare che fece specie a tutti. A Brindisi, eravamo a Brindisi ancora. Quando partì la marcia della giovinezza partì da Milano, i giovani studenti partirono da Milano per... Mussolini aveva organizzato la scuola no...partirono da Milano fino a sud d'Italia raccogliendo volontari per partire per l'Africa, per partire per il fronte. Voleva una dimostrazione ... che poi ci fu quell'episodio Giarabub, famoso Giarabub. Noi a Brindisi, c'era già Starace, erano 400 giovani, da Milano erano studenti, figli di papà della borghesia che partirono; quando arrivarono a Brindisi erano figli di braccianti e gli studenti erano spariti. Erano elementi di trainer, di trainare, però man mano che si avvicinavano alla zona di partenza si assottigliavano e aumentava la fila di altri giovani, povera gente, per ignoranza, per fame, per altre cose che si sono inseriti in questi gruppi. A Brindisi avevamo di fronte, mi ricorderò sempre, perché noi eravamo stati obbligati*

ad allenarci sulle navi, quando loro...portavamo ogni caccia 100 di questi giovani, li portavamo a Valona, erano 400, 4 caccia, eran 400 giovani. Dunque Starace era sul molo, mi ricorderò sempre, portava un giacchettone di pelle, elegante e via, la musica di dietro, musiche inni eccetera, poi sti giovani imbarcati sul coso...noi li aiutammo a portar su le munizioni (un armamento che addirittura non so neanche come facevamo a portarlo su, avevano il moschetto e munizioni da fucile, era il fucile 91, un armamento non adatto). Poi il vestiario, erano vestiti da militi però eran tutti giovani che fisicamente non erano formati, i pantaloni, il camisaccio con la cinghia tirata, sembravano dei palombari perché il loro fisico non era adatto a quella divisa. Neanche questo. Scarpette di cuoio quando noi sapevamo che tutti i giorni arrivavano navi dalla Grecia con gli alpini per congelamento per le scarpe e li mandavano in Grecia. Queste cose ci colpivano, perché non è che ci colpivano... che questi giovani poi appena partiti abbiamo tolto le gomene dalla nave dalla banchina si son messi a piangere.

Perché prima c'era entusiasmo, staccata la nave, si partiva, era naturale non c'era più..finiva quell'entusiasmo e molti piangevano, sti ragazzi. E allora mi veniva in mente la frase sempre del capo Vaccarezza "pover figioeu dove li portiamo?". Sbarcati a Valona non lo so dove sono andati a finire, sbarcati da quelle navi, però quello che è la dimostrazione che già a noi veniva, pur non essendo ideologicamente preparati all'antifascismo o l'anti qua o l'antimilitarismo, che vedevamo sti generali, che vedevamo Starace, che vedevamo sti uomini, sti fetenterie in cui capivamo che li mandavano incoscientemente e consapevolmente li mandavano al macello per orgoglio solamente di loro. Sapevano che praticamente però non c'era... era era quello...ci mandavano al disastro, eran ragazzi di 16, 17 anni. Neanche formati. Allora cominciavamo, ecco lì nasceva già in noi... era una maturazione che non posso dire profonda dal punto di vista ideologico, perché non c'era una preparazione, era una cosa che veniva istintiva per quello che vedevi, senza quello che vedevamo di altri errori, di cose non ne parliamo...non parliamo di tradimenti. Che però comunque sia meglio che la guerra si è persa, parliamoci chiaro, però a parte questo quanti morti inutili, voluti consapevolmente. Questo episodio della guerra ci ha trasformato. Siamo venuti a casa a differenza di un giovane forse di oggi che magari è più colto di noi però noi eravamo più maturi come uomini in quell'epoca lì perché l'esperienza della guerra ci ha fatto maturare, eravamo uomini quando siamo rientrati".

28 dicembre 1940

All'una di notte lo Zeno (capitano di fregata Riccardo Piscicelli) salpa da Brindisi insieme al gemello Pigafetta (capitano di vascello Mario Mezzadra, caposquadriglia della XV Squadriglia), incaricato della posa del campo minato difensivo «VO» (Valona-Otranto), a sud di Punta Linguetta.

La decisione di posare tale sbarramento è condizionata dallo sfavorevole andamento delle operazioni terrestri sul fronte albanese: le truppe greche premono verso Valona, ed i Comandi italiani hanno deciso di posare questo campo minato per impedire a navi nemiche di appoggiare l'offensiva greca con bombardamenti dal mare.

La missione viene svolta in occasione del trasferimento da Taranto a Brindisi degli incrociatori della VII Divisione (Eugenio di Savoia, Muzio Attendolo e Raimondo Montecuccoli) e della stessa XV Squadriglia Cacciatorpediniere cui appartengono Zeno e Pigafetta.

Il Pigafetta ha imbarcato allo scopo 75 mine tipo P 200, che dovrà posare in una singola fila orientata per ovest-sud-ovest. La fase lunare è prossima all'ultimo quarto, quindi abbastanza favorevole alla visibilità della costa, ma l'unico punto di riferimento certo è il faro di Saseno (che verrà appositamente acceso), mentre altri punti di riferimento sulla costa risulteranno più o meno visibili in base alle condizioni meteorologiche e di luminosità.

Alle 2.30 Zeno e Pigafetta sono in franchia delle rotte di sicurezza e fanno rotta verso Valona a 20 nodi, navigando in linea di fronte a mille metri l'uno dall'altro, Zeno a dritta e Pigafetta a sinistra. C'è foschia, che limita sensibilmente la visibilità; il vento ed il mare sono da maestrale, forza 4-5.

Alle 3.30 viene avvistato il faro di Saseno, ed alle 4.06 la velocità viene ridotta a 16 nodi; giunti sottocosta, vicino al punto «A» delle rotte di sicurezza per Valona, i due cacciatorpediniere incontrano ancora visibilità assai scarsa, tanto da faticare a distinguere la costa, che dista cinque miglia.

Il faro è nascosto a tratti da piovaschi, e per di più è acceso soltanto ad intervalli, restando lungo a spento; Marina Valona viene contattata via radiosegnalatore per chiedere che il faro venga mantenuto continuamente acceso, ma la richiesta non viene inoltrata perché, prima che ciò possa avvenire, il faro viene riacceso e rimane continuamente in funzione.

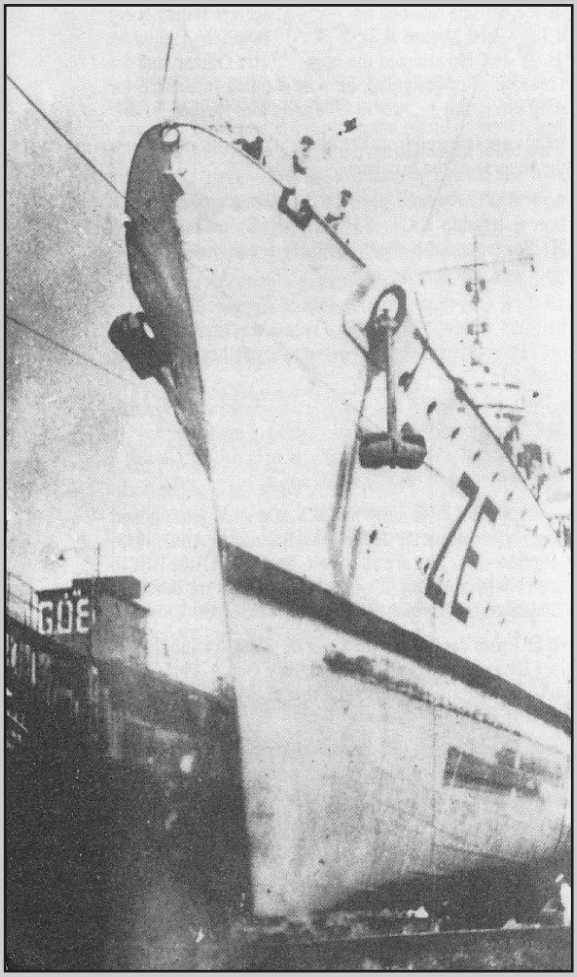
Alle 5.11 la velocità viene ridotta ancora a dodici nodi e poi a dieci, al fine di stabilire esattamente la posizione (che è conosciuta soltanto con un miglio di approssimazione) e di valutare se lo stato del mare (forza 4 da nord-nord-est) consenta la posa.

Alle 6.30 il comandante del Pigafetta conclude che con il riparo offerto dal primo ridosso della costa sarà possibile posare le mine, pertanto la nave si avvicina fino a due miglia dalla costa, portandosi sotto il costone di Punta Linguetta, ed alle 7.12, dopo che la visibilità è migliorata a sufficienza da permettere di precisare la posizione, dà inizio alla posa in posizione 40°21',8 N e 19°12',2 E.

L'operazione procede senza intoppi, concludendosi alle 7.37; completata così la missione, Zeno e Pigafetta lasciano la zona per riunirsi alla VII Divisione.

1940-1941
Nuovi lavori di potenziamento dell'armamento; vengono eliminati i due cannoncini singoli Vickers-Terni 1917 da 40/39 mm e le quattro mitragliere binate da 13,2/76 mm, mentre vengono installate sette mitragliere Breda singole da 20/65 mm Mod. 1940 (secondo altra fonte, queste modifiche sarebbero state apportate nel 1942), installate sulle alette di plancia, alle estremità del castello di prua, sulla sovrastruttura centrale (al posto del telemetro poppiero, eliminato) ed a poppavia dell'impianto lanciasiluri prodiero.
Vengono anche installate a bordo nuove ferroguide per mine tedesche, fissate sul ponte di coperta mediante saldatura: per questo lo Zeno, insieme a Pigafetta e Da Noli (anch'essi dotati di queste ferroguide), vedrà in futuro un impiego sempre più assiduo nella posa di campi minati con mine tedesche, impiegate ormai più di quelle di fabbricazione italiana. (Secondo altra fonte, le ferroguide esistenti sarebbero state allungate fino al castello di prua, incrementando il numero di mine imbarcabili: 94 tipo Elia invece di 54, 104 tipo Bollo invece di 56 o 86 del nuovo tipo R 200).
10-11 gennaio 1941
Alle sette del mattino del 10, in seguito all'avvistamento di forze navali britanniche nel Mediterraneo centrale (si tratta dell'operazione britannica «Excess», l'invio a Malta di un convoglio di rifornimenti), la XV Squadriglia Cacciatorpediniere (Zeno, Pigafetta e Da Mosto) salpa da Brindisi di scorta all'VIII Divisione incrociatori per una crociera nel Canale d'Otranto, a protezione dei convogli in navigazione tra Italia ed Albania. Contestualmente escono in mare allo stesso scopo anche la XVI Squadriglia Cacciatorpediniere e la VII Divisione incrociatori. La crociera dura per tutta la giornata del 10, dopo di che XV Squadriglia e VIII Divisione rientrano a Brindisi alle 2.25 dell'11.

26-27 gennaio 1941
La XV Squadriglia scorta da Taranto a Messina la corazzata Duilio, diretta a Genova per le riparazioni dei danni subiti nel novembre precedente nell'attacco di aerosiluranti britannici noto come "notte di Taranto". Nella notte tra il 26 ed il 27, durante la navigazione nel Golfo di Taranto, la formazione viene illuminata da bengala lanciati da un ricognitore nemico, ma non si verificano attacchi.



Lo Zeno in bacino galleggiante a Taranto, nel 1940-1941 (da "Warships International" n. 2, 1990, via www.stefsap.wordpress.com)

3 febbraio 1941
La XV Squadriglia scorta la VII Divisione in un'uscita in mare, missione priva di avvenimenti di rilievo.

9-10 febbraio 1941
La XV Squadriglia scorta la VII Divisione durante una missione di esplorazione nel Canale d'Otranto, tra la notte del 9 ed il mattino del 10, senza incontrare unità nemiche.

11 febbraio 1941
La XV Squadriglia compie una crociera antisommergibili nel Canale d'Otranto e scorta la posacavi Città di Milano da Valona a Brindisi.

Aprile 1941
Il capitano di fregata Riccardo Piscicelli (39 anni, da Napoli) sostituisce il parigrado Ghè nel comando dello Zeno.

11 aprile 1941
Il sottocapo furiere Attilio Barchiesi dello Zeno, 22 anni, da Jesi, muore in territorio metropolitano.
20 aprile 1941
Lo Zeno (capitano di fregata Riccardo Piscicelli), insieme ai gemelli Alvise Da Mosto (capitano di fregata Gian Giacomo Ollandini, 40 anni, da Genova), Antonio Pigafetta (capitano di vascello Mario Mezzadra, caposquadriglia) e Giovanni Da Verrazzano (capitano di fregata Ugo Avelardi) della XV Squadriglia Cacciatorpediniere e Nicoloso Da Recco (capitano di vascello Antonio Muffone, caposquadriglia) ed Emanuele Pessagno (capitano di fregata Pietro Scammacca) della XVI Squadriglia Cacciatorpediniere ed agli incrociatori leggeri Raimondo Montecuccoli (capitano di vascello Arturo Solari), Eugenio di Savoia (capitano di vascello Giuseppe Lubrano, nave di bandiera dell'ammiraglio Casardi), Muzio Attendolo (capitano di vascello Giorgio Conti) ed Emanuele Filiberto Duca d'Aosta (capitano di vascello Franco Rogadeo) della VII Divisione, molla gli ormeggi a Taranto, alle 2.50, per prendere parte all'operazione di posa della prima tratta («S 11») della prima spezzata («S 1», che si estenderà dal punto 37°00' N e 11°08' E al punto 37°27' N e 11°17' E) del campo minato «S» del Canale di Sicilia (ad est di Capo Bon). Alle 2.55 la formazione supera le ostruzioni foranee: in testa Zeno, Da Recco, Pessagno e Pigafetta, in posizione di scorta avanzata notturna, poi le unità incaricate di posare le mine: prima i quattro incrociatori in linea di fila e

per ultimi Da Mosto e Da Verrazzano in posizione di scorta arretrata notturna. Le mine sistemate sulla coperta delle navi sono occultate con sferzi mimetizzati con strisce bianche; si pone grande attenzione nel non fare fumo, per non essere avvistati da aerei avversari. La formazione, al comando dell'ammiraglio di divisione Ferdinando Casardi, prosegue tenendosi al largo della costa, zigzagando nello stretto di Messina.
Alle 3.50, ad ovest di Trapani, la formazione s'imbatte in una petroliera isolata che procede oscurata verso nord; la nave defila lungo gli incrociatori e poi accosta a sinistra, passando tra Da Mosto e Da Verrazzano, così vicino da costringere quest'ultimo a compiere una manovra d'emergenza per non entrare in collisione.
All'alba la formazione viene modificata: gli incrociatori rimangono in linea di fila, mentre Zeno e Pigafetta passano in posizione di scorta ravvicinata a sinistra, Da Recco e Pessagno in posizione di scorta ravvicinata a dritta, e Da Mosto e Da Verrazzano in scorta laterale a dritta ed a sinistra.
Alle 6 le navi italiane riducono la velocità a 14 nodi; a causa della scarsa visibilità, l'ammiraglio Casardi decide di proseguire a velocità ridotta in attesa di migliori condizioni, tali almeno da riconoscere la costa, prima di procedere alla posa delle mine, a costo di ritardarla. Alle 6.27, sette minuti dopo l'arrivo di un idrovolante che funge da scorta antisommergibile (i caccia previsti non decolleranno invece da Pantelleria a causa della foschia), è possibile riportare la velocità a 18 nodi, ed alle 6.52 le navi incaricate della posa (cioè Da Mosto, Da Verrazzano ed incrociatori) iniziano la manovra per disporsi in linea di fronte, con distanza di 300 metri tra gli incrociatori e 200 tra gli incrociatori ed i cacciatorpediniere, posizionati sui lati esterni. Zeno, Pigafetta, Da Recco e Pessagno, zigzagando, assumono la scorta prodiera e laterale delle navi impegnate nella posa.
Tra le 7.07 e le 7.41 viene eseguita la posa delle mine, che si svolge senza particolari problemi esclusa l'esplosione prematura di 22 ordigni. L'Attendolo posa 124 boe esplosive e 37 mine ad antenna, il Duca d'Aosta ed il Montecuccoli posano ciascuno 112 mine ad antenna, l'Eugenio di Savoia posa 124 boe esplosive e 37 mine ad antenna, e Da Mosto e Da Verrazzano posano ciascuno 122 boe strappanti.
Alle 7.52 la formazione inizia la navigazione di ritorno.
Alle 9.25 il Da Mosto avvista una mina e la affonda a colpi di mitragliera. Alle 9.51 il Pessagno, che occupa la posizione «A» di dritta, alza bandiera verde per dare l'allarme di avvistamento sommergibile, quindi accosta a dritta e poco dopo inizia a lanciare bombe di profondità (ne lancia tredici, otto da 100 kg e cinque da 50 kg), mentre la formazione esegue un'accostata d'urgenza di 50° a sinistra, per poi tornare sulla rotta originaria una volta a distanza di sicurezza dal presunto avvistamento. Il Da Mosto, essendo rimasto indietro per affondare la mina, non può partecipare all'azione antisommergibile. In seguito Casardi (che giudicherà la reazione dei cacciatorpediniere «pronta, decisa e condotta con slancio e perizia») riterrà che l'unità nemica sia stata "almeno fortemente danneggiata", ma è più probabile che si sia trattato di un falso allarme.
Alle 10.35 vi è un nuovo allarme antisom: il Pigafetta (posizione «B» a sinistra) avvisa la scia di un siluro, dà l'allarme e piomba sul sommergibile attaccante insieme allo Zeno (che è nella posizione «A»). Zeno e Pigafetta lanciano rispettivamente quattro e nove bombe di profondità (tutte da 50 kg quelle dello Zeno, mentre quelle del Pigafetta sono cinque da 50 kg e quattro da 100 kg), fino alla comparsa di grosse chiazze di nafta.
Alle 10.50 l'ammiraglio Casardi, in base agli ordini prestabiliti, ordina a Da Mosto e Da Verrazzano di raggiungere Trapani per rifornirsi e poi aspettare nuovi ordini. Tra le 22 e le 00.30, la VII Divisione ed i restanti cacciatorpediniere si ormeggiano nel porto di Messina.

22 aprile 1941

Alle 14 Zeno e Pigafetta, scortando Eugenio e Montecuccoli, lasciano Messina alla volta di Augusta. Qui giungono alle 17.50, ed alle 20 i due incrociatori iniziano ad imbarcare le mine destinate alla posa del secondo tratto («S 12» e «S 13») della prima spezzata («S 1») dello sbarramento «S». L'imbarco viene completato a mezzanotte.
Essendo stato informato che un velivolo nemico ha avvistato la formazione durante la navigazione da Messina ad Augusta, l'ammiraglio Casardi ordina di assumere l'assetto corrispondente al preallarme.
Sullo sbarramento «S 11» andranno perduti il piroscafo francese S.N.A. 7 (27 aprile 1941), i piroscafi britannici Parracombe (2 maggio 1941) ed Empire Song (9 maggio 1941) e probabilmente il sommergibile britannico Usk (forse intorno al 2 maggio 1941).

Lo Zeno (secondo da sinistra) insieme a Pigafetta (primo a sinistra), Carabiniere (terzo da sinistra) ed altri cacciatorpediniere classe Soldati a Taranto (dal gruppo Facebook "Cacciatorpediniere classe Navigatori")

23 aprile 1941
Alle 11.20 Zeno, Pigafetta, Da Recco e Pessagno, scortando Attendolo, Montecuccoli, Duca d'Aosta ed Eugenio di Savoia, salpano da Augusta diretti verso lo Stretto di Messina. Nel primo tratto della navigazione le navi sono scortate da aerei da caccia per protezione contro attacchi aerei nemici; per tutta la durata del giorno fruiscono inoltre di scorta antisommergibili da parte di velivoli della ricognizione marittima.

24 aprile 1941
Alle cinque, in mare aperto, la formazione viene raggiunta anche da Da Mosto e Da Verrazzano, provenienti da Trapani, dove hanno caricato le loro mine.
Alle 4.27, intanto, le navi di Casardi sono arrivate in zona; di nuovo la visibilità è mediocre, pertanto si attende di poter meglio determinare la propria posizione prima di procedere alla posa. Verso le sei del mattino viene avvistata la vecchia torpediniera Simone Schiaffino (capitano di corvetta Riccardo Argentino), che dopo aver svolto un rastrello antisommergibili preventivo nell'area designata per la posa è rimasta sul posto ad attendere la VII Divisione per segnalarle il punto in si trova il primo tratto dello sbarramento, come da ordini. Alle 6.24 sopraggiungono otto caccia, che assumono la scorta aerea della formazione; alle 6.37 il Pigafetta avvista una mina alla deriva, che viene affondata a colpi di mitragliera dallo Zeno. Alle 6.52, migliorata la visibilità, le navi iniziano a manovrare per portarsi in linea di fronte a distanza ravvicinata, come previsto; alle 7.07 lo Zeno accosta in fuori e lancia alcune bombe di profondità.
Alle 7.34 ha inizio la posa delle mine. L'operazione, svoltasi regolarmente, ha termine alle 9. La posa avviene in linea di fronte con, da sinistra verso dritta, Da Mosto, Da Verrazzano, Eugenio di Savoia, Montecuccoli, Duca d'Aosta ed Attendolo; la distanza tra le navi è di 300 metri. Da Mosto e Da Verrazzano posano ciascuno 82 mine ad antenna (sfalsate e regolate per 3 metri di profondità) ad intervalli di 150 metri su una distanza di 6,6 miglia, mentre gli incrociatori posano 144 mine ad antenna ciascuno (le file di mine sono denominate, dal Da Mosto all'Attendolo, da «G» a «N»). Anche in questo caso la posa viene effettuata a 14 nodi dopo di che Da Mosto e Da Verrazzano accelerano gradualmente a 18 nodi ed accostano di 30° in fuori per poi assumere la posizione di scorta laterale.
Tutto sembra procedere come previsto, ma alle 7.54 le navi impegnate nella posa vedono un'alta colonna d'acqua sollevarsi accanto alla Schiaffino: la torpediniera, cui Casardi ha da pochi minuti accordato il permesso di lasciare la zona in quanto la sua presenza non è più necessaria, ha urtato una delle mine del primo tratto ed affonda in appena tre minuti nel punto 37°08' N e 11°10' E (sette miglia a nordest di Capo Bon), portando con sé 79 dei 118 uomini dell'equipaggio.
L'ammiraglio Casardi decide di inviare in soccorso ai naufraghi della Schiaffino un cacciatorpediniere che abbia a bordo un medico: la scelta cade sullo Zeno, che essendosi attardato ad affondare a colpi di mitragliera un'altra mina alla deriva avvistata alle 8.27 è anche l'unità più vicina al punto in cui è affondata la sfortunata "tre pipe". Dopo essersi sincerato che il suo comandante conosca con esattezza la posizione del primo tratto dello sbarramento, Casardi gli ordina di non avvicinarsi a meno di duemila metri dalla zona minata, di non mandare imbarcazioni al suo interno (in quanto le caratteristiche delle mine utilizzate, ad antenna, sono tali da renderle pericolose persino per le scialuppe) e di gettare in mare tutti i salvagenti Carley di cui dispone. La speranza dell'ammiraglio è che il vento ed il mare da sud facciano scarrocciare i naufraghi della Schiaffino fuori dalla zona pericolosa, permettendo così allo Zeno di recuperarli.
Lo Zeno avvista e recupera in tutto 36 naufraghi della Schiaffino; il salvataggio viene completato alle 11.23, dopo di che, non essendovi altri superstiti in vista, il cacciatorpediniere fa rotta per Trapani onde sbarcarvi il prima possibile alcuni naufraghi feriti gravemente. Risulta quindi superfluo l'ordine di Casardi, impartito per radiosegnalatore alle 11.54 (tre minuti dopo aver contattato lo Zeno, che non ha ancora comunicato niente sul procedere dei soccorsi, per sollecitarlo ad inviare notizie) dopo aver ricevuto da Supermarina l'ordine di non esporre i cacciatorpediniere a rischi, di riunirsi immediatamente alla formazione lasciando zattere Carley e salvagente sul luogo dell'affondamento. Alle 12.35 Casardi riceve una comunicazione per radiosegnalatore con cui lo Zeno riferisce sullo svolgimento dei soccorsi e chiede autorizzazione di sostare a Trapani.
Nel suo rapporto, l'ammiraglio Casardi si esprimerà così sul salvataggio dei naufraghi della Schiaffino: «Il comando dello Zeno ha assolto molto bene il difficile compito assegnatogli. L'equipaggio di detta unità ed in particolare il personale che ha armato la motolancia di salvataggio ha dimostrato in questa dolorosa circostanza grande slancio, sprezzo del pericolo, alto senso di cameratismo». Secondo il giornalista Vero Roberti, imbarcato sull'Eugenio di Savoia come corrispondente di guerra, la motolancia dello Zeno violò gli ordini ricevuti e si spinse dentro il campo minato per salvare dei naufraghi: "si apprende che l'equipaggio dello Zeno, contrariamente alle disposizioni ricevute, aveva armato la motolancia di salvataggio per recuperare i naufraghi dello Schiaffino che si trovavano nella zona minata. Non si poteva lasciar morire degli uomini! Bisognava salvarli anche a rischio di saltare con la motolancia su una delle terribili mine ad antenna. Dell'armamento della motolancia si dirà che in quella dolorosa circostanza, esso dimostrò grande slancio e sprezzo del pericolo". Il drammatico episodio è così rievocato dal fuochista Ernesto Martini: "andavamo a fare il lancio delle mine nel canale di Sicilia, fra Capo Bon, cioè nel canale di Sicilia mettevamo giù le mine magnetiche e quello fu anche quello un episodio che rimasi molto male perché durante l'operazione di minaggio avvenne che

cosa? che all'alba, quando avevamo finito di metter giù le mine, tutta la squadriglia, c'era una vecchia torpediniera, una tre pipe della prima guerra che ci serviva come nave ausiliaria, che doveva raccogliere la boa di segnalazione da dove avevamo iniziato a metter giò i min, purtroppo per un guasto al girobussola, che loro avevano, sapemmo dopo, andarono sul campo minato, saltarono in aria e vedemmo due colonne d'acqua, quando scomparve l'acqua praticamente la nave non c'era più. Noi non potevamo andare a raccogliere i naufraghi perché c'era il campo minato, di mine magnetiche, allora mettemmo in mare, ordine del comandante, il motoscafo con su il medico, qualche marinaio per andare a raccogliere i naufraghi per avvicinarsi. E noi, il Zeno si fermò per raccoglierli, però venne l'ordine, era già partito il motoscafo, di ripartire perché c'era segnalato una formazione inglese che veniva da Gibilterra. Era pericolosa la zona, però ormai avevamo in mare questi e andarono per i naufraghi, però il mare era mare 6, non era... mare 6 comunque. Raccolsero i naufraghi, gli unici che raccolsero quelli che han trovato su un zatterone, su un zatterone c'era su anche un ferito gravissimo e quelli aggrappati al zatterone. Tutte le teste che vedevano sparse, c'erano molte teste (ci han raccontato dopo i marinai) dato che dovevano rientrare han raccolto il gruppo, portati a bordo pieni di nafta, lavati, messi alla doccia e tutto quanto, il ferito portato a poppa e c'era su un milanese, me lo ricordo, rapato, una recluta poverino che aveva preso uno shock, continuava con la testa... girava la testa da tutte le parti, era scioccato, traumatizzato, raccolto dentro lo zatterone. Allora ci colpì lo stato che si trovavano, poi non solo, ci colpì pensando che lì c'erano altri marinai che invocavano aiuto e ci vedevano lì e non potevamo andare perché l'ordine era di rientrare e andammo a Palermo perché in quel momento la nave serviva di più che i marinai. Se era pericoloso... sono venuti gli apparecchi, gli aero-siluranti in appoggio, però l'ordine di rientrare e rientrammo difatti portammo questi naufraghi, li portammo a Palermo. Però colpì noi, fummo traumatizzati pensando al dramma di questi nostri compagni che erano lì in mare e che nessuno li avrebbe più raccolti. Questi sono i drammi della guerra che avendoli vissuti, vedendoli ti lascia un qualche cosa, il pensiero, come son morti pensando la nave che è lì vicina e che non li raccoglie perché in quel momento i marinai nei depositi ce n'erano tanti ma la nave era in quel momento più sacra, più importante che non i marinai".

Successivamente lo Zeno rientra a Taranto, dove si trovano le altre navi e dove si sta preparando la successiva operazione di posa di mine (linee «d», «e», «f» e «i» del nuovo sbarramento difensivo «T» a nordest di Tripoli).

30 aprile 1941

La formazione inizia a muovere alle 4.30, ed alle 5.55 supera le ostruzioni foranee di Taranto: in testa sono Zeno (capitano di fregata Riccardo Piscicelli), Da Recco (capitano di vascello Antonio Muffone), Pessagno (capitano di fregata Pietro Scammacca) e Pigafetta (capitano di vascello Mario Mezzadra) di scorta, seguiti da Eugenio di Savoia (capitano di vascello Giuseppe Lubrano, nave di bandiera dell'ammiraglio Casardi), Duca d'Aosta (capitano di vascello Franco Rogadeo), Attendolo (capitano di vascello Giorgio Conti), Da Mosto (capitano di fregata Gian Giacomo Ollandini) e Da Verrazzano (capitano di fregata Ugo Avelardi). Tra le 10.10 e le 11.05, al largo di Capo Colonne, la formazione zigzaga.

Alle 12.45 le navi entrano in un denso banco di nebbia, che riduce la visibilità a non più do 600 metri, uscendone solo alle 14.20. Alle 15.30 giunge sul cielo della formazione una scorta di caccia e bombardieri (prima vi erano degli aerei da ricognizione marittima), che resteranno sino al tramonto; alle 16.05 le navi ricominciano a zigzagare, proseguendo sino alle 20. Durante la sera, alle 21.05, le unità italiane assistono in lontananza ad un'incursione aerea su Malta.

1° maggio 1941

La formazione arriva nella zona stabilita per la posa, ma la densa foschia (visibilità 5-7 km) complica e ritarda l'individuazione dei punti di riferimento assegnati per iniziare la posa, finché, alle 10.15, viene avvistato il fumo della torpediniera Partenope, mandata da Marilibia a segnare con la sua presenza l'estremità nordoccidentale della linea «f». Alle 10.22 Da Mosto e Da Verrazzano, ricevuta libertà di manovra dall'ammiraglio Casardi, lasciano il gruppo, scortati da Zeno e Pigafetta, per compiere la posa della linea «i» (composta da 200 mine antisommergibile tipo U.M.A. di produzione tedesche, da ormeggiare a 15 metri di profondità, con intervalli di 100 metri tra ogni mina, e da suddividere in due file, con le mine sfalsate, distanziate tra loro di 200 metri), che iniziano alle 11.10 e completano alle 11.38. Da Mosto e Da Verrazzano effettuano la posa procedendo in linea di fronte a dodici nodi; Zeno e Pigafetta, intanto, zigzagano di prora.

Nel mentre gli incrociatori posano, tra le 10.52 e le 12.27, le linee «f», «e» e «d». Solo cinque mine ad antenna esplodono prematuramente, evento abbastanza comune durante le pose.

Entro le 13 la formazione si è di nuovo riunita, e si mette pertanto in rotta per tornare alla base. Stante la fitta foschia ed il conseguente rischio di attacchi da parte di navi nemiche, i cacciatorpediniere vengono posizionati a 4000 metri dagli incrociatori, in posizione di scorta avanzata.

2 maggio 1941

Alle 5.30, in base ad ordini ricevuti alle 18.30 della sera precedente, l'ammiraglio Casardi distacca Pessagno, Da Recco ed Attendolo perché raggiungano Messina, mentre il resto delle navi entra ad Augusta alle 6.30.

4-5 maggio 1941

Zeno, Da Recco, Da Mosto, Da Verrazzano, Pigafetta, Eugenio di Savoia (nave di bandiera dell'ammiraglio Ferdinando Casardi, comandante la VII Divisione), Duca d'Aosta ed Attendolo escono in mare per fornire copertura a due convogli in navigazione tra l'Italia e la Libia: uno composto dalle

motonavi Victoria, Calitea, Andrea Gritti, Marco Foscarini, Sebastiano Venier, Barbarigo ed Ankara (tedesca), partite da Napoli all'1.15 del 4 e dirette a Tripoli con la scorta dei cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi (caposcorta), Lanzerotto Malocello ed Antonio Da Noli e delle torpediniere Orione, Pegaso e Cassiopea; l'altro formato dal trasporto truppe Marco Polo e dalle motonavi Rialto, Reichenfels, Marburg e Kibfels (la prima italiana, le altre tre tedesche), salpate da Tripoli alle 9.30 del 5 e dirette a Napoli con la scorta delle torpediniere Procione (caposcorta), Orsa, Centauro, Cigno e Perseo e dei cacciatorpediniere Fulmine ed Euro. La VII Divisione viene inviata a proteggere i due convogli perché sono presenti a Malta alcune unità leggere di superficie britanniche (che il precedente 16 aprile hanno attaccato e distrutto il convoglio «Tarigo»).

Alle 20.03 del 4 la VII Divisione, con due successive accostate ad un tempo, prende posizione circa 3 km a proravia del convoglio «Victoria» e dispone i cacciatorpediniere in posizione di scorta avanzata. La VII Divisione, preceduta dai cacciatorpediniere, procede in linea di fila, mentre il convoglio avanza in tre colonne, con scorta laterale; l'ammiraglio Casardi ritiene che questa sia la posizione più adatta affinché gli incrociatori possano reagire contro navi di superficie britanniche che attacchino nei settori più pericolosi (e più probabili; sembra invece improbabile un attacco da poppa, data la posizione e velocità del convoglio, quindi si lascia alla scorta diretta il compito di proteggere quel lato), senza essere intralciati dalle manovre di convoglio e scorta diretta, ed in modo tale da permettere a quest'ultimo di allontanarsi senza perdite. Fino al tramonto il convoglio gode di forte scorta aerea, svolta sia da caccia che da bombardieri.

La navigazione notturna si svolge senza problemi; alle 5.45 del 5 la VII Divisione inizia la manovra per portarsi sulla congiungente Malta-convoglio, posizione nella quale resterà per il resto del giorno, procedendo a zig zag e tenendosi in vista del convoglio. Alle 6.40 sopraggiungono i primi velivoli della scorta aerea, questa volta composta da idrovolanti da ricognizione marittima e da bombardieri.

(Secondo www.navalhistory.net, durante questa missione Zeno e Pigafetta avrebbero localizzato ed attaccato, il 4 maggio, un sommergibile ad ovest della Sicilia; vittima di questo attacco potrebbe essere stato l'HMS Usk (tenente di vascello G. P. Darling), scomparso in quei giorni nelle acque del Canale di Sicilia, ma più probabilmente questi si perse alcuni giorni prima su un campo minato al largo di Capo Bon).

Alle 14.26 viene avvistato il convoglio «Marco Polo», e la VII Divisione assume direttrice di marcia 16°, mantenendosi di prora a tale convoglio, seguitando a zigzagare, mentre il convoglio «Victoria» si dirige verso Tripoli, dove giungerà senza alcun danno alle 20.45 dopo aver superato vari attacchi aerei. Alle 19.50 la Divisione si posiziona 4 km a proravia del convoglio «Marco Polo», assumendone la scorta. La visibilità è cattiva per il resto della giornata; la navigazione notturna procede senza intoppi, con formazione analoga a quella della notte precedente. Alle 5.45 la VII Divisione lascia la scorta ravvicinata del convoglio, e si porta alla sua sinistra; alle 6.40 viene avvistato il primo aereo della scorta, mentre la Divisione prosegue a zig zag a 16 nodi. Il convoglio arriverà a Napoli indenne.

6 maggio 1941

Zeno, Da Recco, Da Mosto, Da Verrazzano, Pigafetta, Eugenio di Savoia, Duca d'Aosta ed Attendolo, mentre sono in navigazione a 18 nodi ad est della Sicilia, vengono avvistati alle 12.26 – in posizione 37°34' N e 15°27' E, su rilevamento 80° dal battello nemico – dal sommergibile britannico Unique (tenente di vascello Anthony Foster Collett), che tuttavia, essendo a nove miglia di distanza (troppe), non può attaccare.

7 maggio 1941

Durante la navigazione di rientro alla base, lo Zeno subisce una grave avaria ad una caldaia; inviato dapprima ad Augusta, dove non ci sono i mezzi per ripararla, e poi a Taranto, dove l'Arsenale è già subissato di lavoro, dev'essere infine inviato al cantiere del Quarnaro di Fiume, dov'era stato costruito, per le riparazioni.

Dalle memorie di Ernesto Martini: "Questo è un altro episodio in cui tante è vero che io, pensa la coincidenza! adesso racconto forse mi dilungo troppo su questo, lui è stato abbattuto il 7 maggio del '41, il 7 maggio del '41 noi tornavamo... avevamo accompagnato un convoglio a Bengasi e tornavamo indietro con la squadriglia, il 7 maggio ci bruciò una caldaia all'altezza di Malta e noi dovemmo andare a Augusta per vedere se era possibile riparare qualche cosa nella base navale di Augusta, base militare. A Augusta non c'era niente da fare, andammo a Taranto, a Taranto non c'era niente da fare perché era un lavoro, poi i cantieri eran pieni di altre navi, ci mandarono a Fiume, al Quarnaro, caserma Quarnaro dei sommergibilisti, per i grandi lavori. Venni a sapere, nel frattempo è passato più di un mese, un mese e mezzo, non sapevo di mio fratello che era morto, venni in licenza premio da Fiume, lo seppi a Brescia da mia sorella: "E' morto Mario". E' morto il 7 maggio. Calcola, lui è stato abbattuto di giorno nelle stesse acque, più o meno, a sud di Lampedusa, noi di notte invece passavamo, il 7 maggio, venivamo in su e avemmo questa bruciatura della caldaia e via. Questo, ma potrei dire anche... sono centinaia di episodi".

26 luglio 1941

Lo Zeno, il resto della XV Squadriglia (Pigafetta – caposquadriglia e comandante superiore in mare, capitano di vascello Mario Mezzadra –, Da Mosto e Da Verrazzano) ed i gemelli Pessagno ed Antonio Da Noli lasciano Taranto alle 20.

27 luglio 1941

Ai cacciatorpediniere si uniscono i posamine ausiliari, già traghetti ferroviari, Reggio ed Aspromonte, usciti da Messina alle 7. Procedendo in linea di fila, le navi dirigono per Trapani,

e durante la navigazione eseguono delle prove evolutive per migliorare la coordinazione tra traghetti-posamine e cacciatorpediniere, dalle caratteristiche manovriere molto differenti e che non hanno mai eseguito un'operazione di posa insieme prima d'ora. Le unità dovranno infatti effettuare la posa della mine della quarta tratta dello sbarramento «S», la «S 4», composta dalle spezzate «S 41», «S 42», «S 43» e «S 44» (nel Canale di Sicilia).

(da pagina Facebook "Cacciatorpediniere classe Navigatori")

28 luglio 1941
Dopo aver dovuto rallentare nell'ultimo tratto per un'avaria dell'Aspromonte e poi essersi dovute ancorare davanti a Trapani in attesa della dissoluzione di un banco di nebbia, le navi entrano a Trapani alle cinque del mattino.
6 agosto 1941
Cacciatorpediniere e traghetti imbarcano a Trapani, nel pomeriggio, le mine e le boe strappanti ed esplosive che dovranno presto posare. Nei giorni successivi le navi restano a Trapani, pronte a muovere in 6 ore.

7 agosto 1941
Allarme aereo dalle 19.17 alle 19.49.

12 agosto 1941
A Trapani Zeno, Da Mosto, Da Noli, Da Verrazzano, Pessagno, Pigafetta (capitano di vascello Enrico Mirti della Valle, comandante superiore in mare), Reggio ed Aspromonte imbarcano le mine della spezzata «S 42» (la «S 41» è stata posata dalle altre unità, senza la partecipazione dello Zeno).
Alle 20 i cacciatorpediniere accendono le caldaie, per partire alle 24.

13 agosto 1941
Causa ritardi nell'imbarco delle mine, all'una si decide di rimandare la partenza di ventiquattr'ore.

14 agosto 1941
Tra le 00.00 e l'1.20 Zeno, Da Mosto, Da Noli, Da Verrazzano, Pessagno, Pigafetta, Reggio ed Aspromonte lasciano Trapani; in franchia delle ostruzioni si mettono in linea di fila ed in franchia delle rotte di sicurezza i cacciatorpediniere si pongono in formazione di scorta a Reggio ed Aspromonte.
Alle 7.35, giunte vicine alla zona di posa, le navi devono constatare che il mare agitato al traverso, da maestrale, impedisce la posa, quindi tornano indietro, entrando a Trapani tra le 12.50 e le 14.50.

15 agosto 1941
Allarme aereo dalle 2.45 alle 3.

16 agosto 1941
Accese le caldaie all'1.30, Zeno, Da Mosto, Da Noli, Da Verrazzano, Pessagno, Pigafetta, Reggio ed Aspromonte lasciano Trapani tra le 4.30 e le 5.40. Superate le ostruzioni si dispongono in linea di fila, e fuori dalle rotte di sicurezza i cacciatorpediniere scortano i traghetti-posamine.
La posa della spezzata «S 42» inizia alle 12.04 e finisce alle 12.56; lo sbarramento, al pari di quelli che saranno posati nei giorni successivi, è formato da due file centrali («C» e «D», posate da Reggio ed Aspromonte, con intervallo di 100 metri tra ogni mina e le armi delle due file sfalsate tra di loro) di mine italiane antidraganti, due file intermedie («B» e «E», posate da Pigafetta e Da Mosto, con intervallo di 66 metri tra ogni boa) di boe esplosive e due file esterne («A» e «F», posate da Zeno, Da Verrazzano, Pessagno e Da Noli; intervallo tra le boe 60 metri) di boe strappanti. Tra ogni fila la distanza è di 200 metri; la lunghezza delle file è di otto miglia. Lo Zeno, insieme al Da Verrazzano, posa le 175 boe strappanti della fila «A».
Completata la posa, le navi fanno rotta su Trapani, arrivandovi tra le 16.30 e le 18.

17 agosto 1941
Le navi imbarcano a Trapani le mine per la spezzata «S 43», da posare il 18, ma alle 22.30 viene comunicato il rinvio di 24 ore dell'operazione.

19 agosto 1941
I cacciatorpediniere accendono le caldaie alle 00.30, e tra le 3.30 e le 4.40 escono da Trapani, mettendosi in linea di fila in franchia delle ostruzioni e poi di scorta a Reggio ed Aspromonte dalle 6.20.
La posa della «S 43» inizia alle 10.40 e viene completata alle 11.34 (Zeno e Da Verrazzano posano di nuovo la fila «A», composta stavolta da 247 boe strappanti), poi le navi mettono la prua su Trapani, dove i cacciatorpediniere arrivano tra le 15.20 e le 17.10.

20 agosto 1941
A Trapani vengono imbarcate le mine della spezzata «S 44». Allarme aereo dalle 19.50 alle 20.10, dalle 21.10 alle 21.45 e dalle 22.55 alle 23.10; vengono avvistati tre bombardieri Bristol Blenheim ed i cacciatorpediniere aprono un fuoco di sbarramento con le mitragliere, ma i Blenheim non sganciano alcuna bomba.
La posa della «S 44» dovrebbe aver luogo il 22 agosto, ma il maltempo la fa rimandare di ventiquattr'ore.

[Continua....]

ICOM IC-7610

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

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

SM Technology
By Salvo Mangano IW9GZS
PRODOTTI PER RADIOAMATORI
ACCESSORI - ANTENNA - RICETRASMITTENTI
Il primo sito in DropShipping d'Italia
A prezzi super convenienti
VISITA IL NOSTRO NEGOZIO ON LINE
www.smelettronica.com

LA SALA RADIO

di Nunzio Giancarlo Bianco - tratto da Facebook

In quel locale con quella luce calda che illuminano gli apparati con leggerezza, dove nemmeno le ombre si generano dagli uomini che ci lavorano.
Senti solo il ticchettio della telescrivente, il punzonatore che sembra generare coriandoli gialli, quello sfavillare di lucine dei sistemi.
La radio che si anima ogni mattino dopo il posto di lavaggio e senti quell'odore del caffè appena uscito che dalle prese d'aria lo senti per tutta la nave.
Il vecchio capo posto mettersi in ordine gli occhiali aspettando che gli venga servito quella bevanda calda di primo mattino.
Chilometri di carta stampata dei messaggi della notte, e lui che ne controlla la fonte e con uno scarabocchio ai più assegnare a chi darlo.
L'armonia dei giovani con gli anziani che in navigazione stanno sempre lì a raccontarsi le esperienze del momento, la radio è quel luogo dove tutta la nave aspetta sempre qualche novità.
In mare è l'unico contatto con la terra essa è l'orecchio e la parola dell'unità, si avvicendano a turno tutti segretari dei reparti per il ritiro della posta.
Quella stazione radio principale ricevente è come una banda musicale paesana, orchestrata magistralmente dal capo posto radio.
C'è colui che batte i polpastrelli sulla telescrivente come se fosse una fisarmonica, batte note trasformate in parole senza guardare lo spartito.
Hanno quel privilegio di essere come l'edicola di una piccola comunità dove espone le notizie del giorno, nella bonaccia li vedi sorridenti seppur stanchi dai turni massacranti.
Li vedi bestemmiare quando la nave scuote gli uomini, le anime con quei scossoni che fanno cantare anche gli apparati.
Inchiavardati alla lamiera li senti come volersi strapparsi e fuggire dal quel moto oscillante che rende nervosi chiunque si trova in quella medesima situazione.
La testina della telescrivente battere a volte caotico perché il segnale nel gioco delle onde si diverte a far imprecare l'uomo all'apparato.
Ma v'è quel vecchio capo posto che sembra non accorgersi di quanto accade, sembra incollato alla sua poltrona e con la flemma di tutti i vecchi sta lì ad aspettare la bonaccia.
Come in una magia dalle antenne collegate agli apparati, dallo stilo al filare escono e ricevono quel mare infinito di parole propagarsi nell'etere.
Quell'opera inventata dal Marconi la vedi realizzata tutti giorni per opera di quegli uomini e donne che incessantemente lavorano in quell'angusto locale.
Nei tempi quando non esisteva il cellulare nelle lunghe navigazioni, era il luogo dove tutto l'equipaggio passava per comunicare con le famiglie.
Quella cassetta utenza era il tramite fra te e i tuoi affetti, quante notizie sono passate da quel punto, quando vedevi qualcuno ricevere la notizia della nascita dei figli, lo vedevi ridere e piangere.
Sorridere per la bella notizia ricevuta, il pianto per non aver potuto presenziare con la sua presenza, ma è anche questa la vita del marinaio.
La radio per certi versi è un mondo incantato e gli operatori sono lì al servizio di tutto l'equipaggio, in tutte le bacheche del bordo vedi quei messaggi che sono passati da quel locale.
È l'unione del mare con la terra, e quella banda paesana con il suo strimpellatore portatore di notizie.

ITALIAN NAVY CW CONTEST - CLASSIFICA

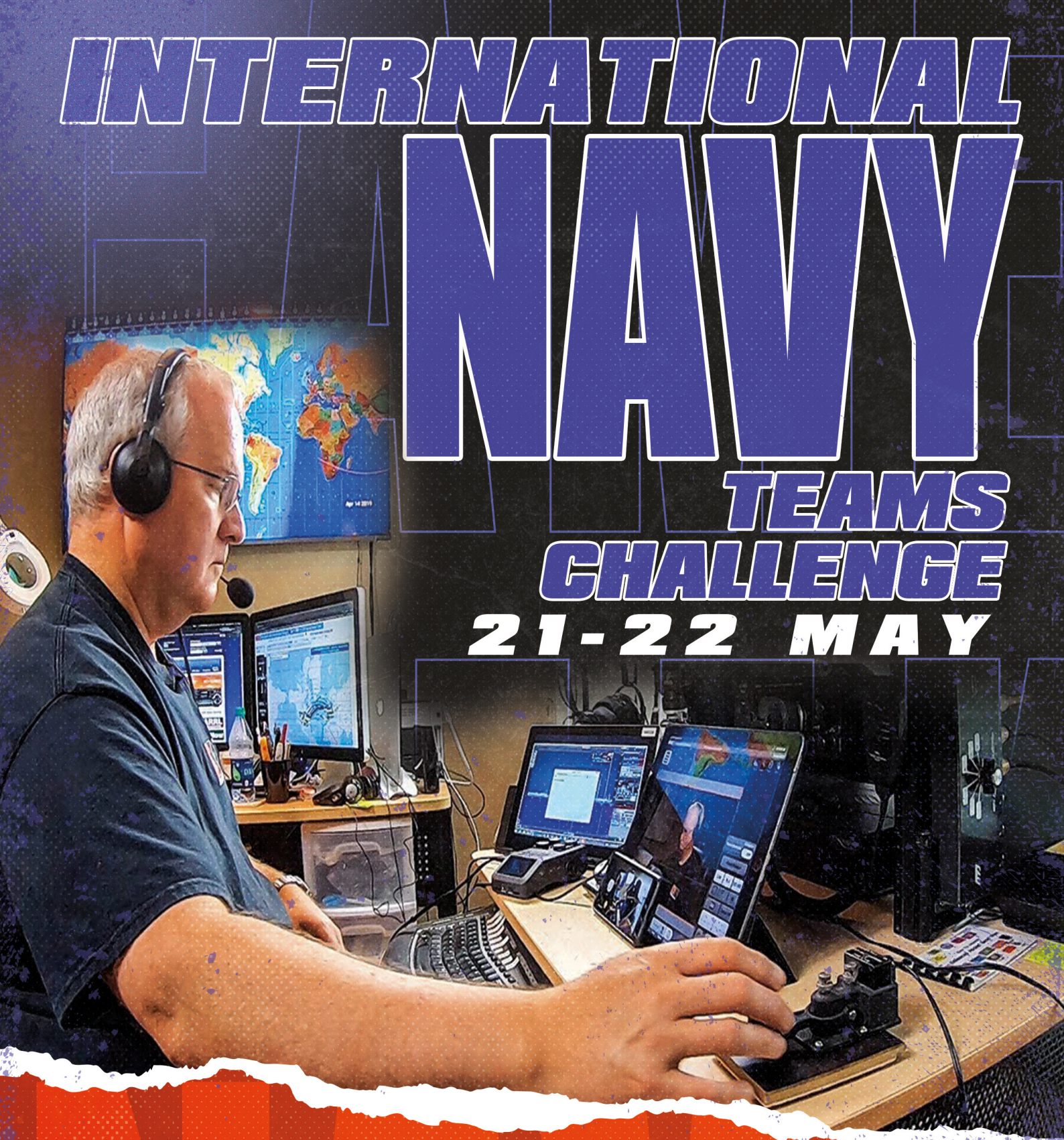
di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore & Award Manager Nazionale

Si è concluso il primo contest dell'ARMI relativo all'emissione in CW (Morse). Ha visto la partecipazione di poche persone, in relazione alla breve pubblicità della gara, visto anche il periodo che coincideva con blasonati contest europei (CQ 160m CW - REF contest CW). La partecipazione è stata veramente poca, malgrado ciò l'interesse di un paio di colleghi europei c'è stata. La gara in se per se ha interessato solo una decina di persone ma solo in nove hanno inviato il proprio log. Di seguito la classifica dei partecipanti. Il prossimo appuntamento con l' **ITALIAN NAVY CONTEST** è per giugno dal 25 al 26 con la gara in **SSB**. Avendo più tempo per pubblicizzare l'evento ed in considerazione che è in fonia, sicuramente ci sarà più partecipazione. Ad ogni modo rimaniamo tenaci e positivi nei futuri appuntamenti con queste gare. Congratulazioni al vincitore "**IZ0EUX Mercurio Salvatore - MI865** " che ha vinto la prima edizione del contest in CW.

POSIZIONE	NOMINATIVO	NAVAL	NOME E COGNOME	PUNTI
1	IZ0EUX	MI-865	Mercurio salvatore	963
2	I2QIL	MI-1181	Antonio Di Pietro	760
3	IZ0XZD	MI-1394	Antonino Grimaldi	752
4	IT9SDU	MI-1620	Salvatore Mangiagli	272
5	OE6XMF	CA-100	MFCA Club station	255
6	IU1LPW	MI-1483	Gianni Rollero	42
7	HA8TG	MI-1480	Lajos Tagai	40
8	OH1WR	FN-2	Rauno Kekalainen	10
9	I1PJK	MI-1206	Maurizio Coroli	3

INTERNATIONAL NAVY TEAMS CHALLENGE

21-22 MAY



AUSTRIA
OE6XMF/4

ITALY
IQ9MQ

PORTUGAL
CS5NRA

WHO WILL BE THE OTHER NAVAL STATIONS TO PARTICIPATE IN THE CONTEST?

INTERNATIONAL NAVY TEAMS CHALLENGE CONTEST

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

E' una sfida tra le stazioni speciali navali, quello che avverrà il 21 e 22 maggio 2022. Al momento stanno partecipando oltre a noi (**IQ9MQ**), che rappresentiamo la Marina Militare Italiana, anche il Portogallo e l'Austria. A giorni dovrebbero inviare la partecipazione anche la Germania. Poi vediamo quante altre stazioni vorranno partecipare. E' un contest a tutti gli effetti dove i partecipanti, in questo caso le stazioni navali (nominativi speciali), gareggeranno per contendersi il titolo di "**NAVAL TEAM TOP PLAYERS**" e di conseguenza il club riceverà la placca con la dicitura di " **TOP NAVAL CLUB 2022**". Il regolamento è già on-line sul nostro sito web e sarà inserito nel prossimo bollettino dei marinai di

Aprile. La gara consiste nel collegare il maggior numero di stazioni appartenenti ai NAVAL CLUB, come il blasonato "International Naval Contest".

La differenza con l'I.N.C. di Dicembre, è che il moltiplicatore, che nel caso dell'INC è dato dalle stazioni naval collegate. Mentre nell'International Navy Teams Challenge è dato dal numero di country collegati. Quindi una gara navale improntata su un contest internazionale con veri e propri collegamenti DX. Qui si vedrà l'abilità della squadra ad operare sia in fonia che in morse. I team saranno formati al massimo da 4 operatori, due in fonia e due in cw. Per l'Italia gli operatori che gareggeranno con il nominativo dell'ARMI "IQ9MQ" saranno per la fonia: IT9HRL Rosario Romano - MI1622 e ....., mentre per il CW saranno IK8TEO Francesco Filippone - MI118 e IZ0XZD Antonino Grimaldi - MI1394. Per tutti gli altri potranno partecipare alla gara e come tutti i contest ci saranno premi per i primi classificati e diplomi per tutti. Per far vincere il nostro team c'è bisogno di voi e dovete farvi collegare in tanti!!

DEVICE ATTIVI - TERZA PARTE

di Emilio Campus, IS0IEK [MI-1526]

Spunti per la preparazione all'esame per la patente di radioamatore, messi a disposizione gratuitamente per uso non commerciale.

1.2.0 I SEMICONDUTTORI

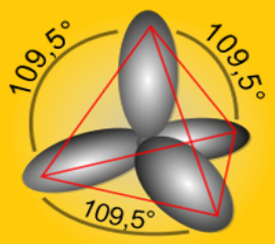
Il primo transistore funzionante fu realizzato nel mese di dicembre del 1947 presso i Bell Labs da Walter Brattain e John Bardeen del gruppo di ricerca guidato da William Shockley, al quale si deve l'ideazione, nel gennaio 1948 e la formulazione, nella primavera dell'anno successivo, della teoria del transistor a giunzione. Nel 1956, i tre ricercatori furono insigniti del premio Nobel per la Fisica.
Per affrontare convenientemente l'argomento dovremo addentrarci un tantino di più nella costituzione dell'atomo:

^{14} Si

^{32} Ge

In figura, abbiamo due atomi, rispettivamente di Silicio e di Germanio (quelli che maggiormente ci interesseranno nel seguito) com'è facile notare questi atomi (catalogati nel IV gruppo della tavola periodica di Mendeleev) posseggono ciascuno quattro elettroni nel livello più esterno. In realtà, gli elettroni non descrivono intorno al nucleo dell'atomo orbite circolari, e neppure ellittiche quali quelle descritte dalle Leggi di Keplero sul moto dei pianeti intorno al Sole; piuttosto spazi definiti da un concetto probabilistico, detti orbitali, ove appunto si concentra maggiormente la probabilità di trovare l'elettrone.

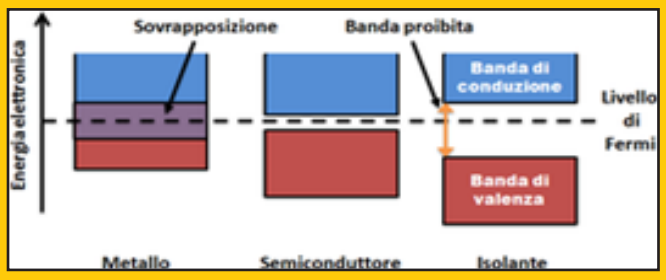
Un **orbitale atomico** descrive il comportamento di un elettrone in un atomo ed è infatti definito da una funzione d'onda **Ψ** (x,y,z) delle coordinate spaziali, il cui quadrato Ψ^2 rappresenta la densità di probabilità di trovare l'elettrone in un determinato spazio. La "forma" degli orbitali atomici disegna una superficie entro la quale l'elettrone ha un'elevata probabilità di essere presente. È necessario descrivere il comportamento dell'elettrone in senso probabilistico poiché in base al principio di indeterminazione di Heisenberg non è possibile determinare simultaneamente e con pari precisione posizione e quantità di moto di una particella quale l'elettrone.



Orbitali *sp*^{3} del carbonio, con quattro elettroni; ciò che spiega i quattro legami di valenza del carbonio e la geometria tetraedrica delle rispettive molecole, quali ad esempio gli alcani, idrocarburi saturi aciclici della serie: Metano CH4, Etano C2H6, Propano C3H8…

Lic. CC BY-SA 3.0 https://it.wikipedia.org/wiki/Orbitale_atomico#/media/File:Sp3-Orbital.svg

Gli elettroni si riuniscono intorno agli atomi in livelli differenziati per bande energetiche separate da intervalli proibiti, e definiti da precise regole; in quelli più interni stanno saldamente legati al nucleo, talché possono esserne estratti solamente mediante alte energie (es. da radiazioni cosiddette ionizzanti) che al presente esulano dalla nostra sfera di interesse. Quelli detti di valenza occupano la banda più esterna e in una struttura cristallina possono venire mutualmente scambiati tra atomi adiacenti, mediante una condivisione (diremo a ripartizione di tempo, oscillando tra un atomo e l'altro) detta legame covalente di tipo forte e stabile (almeno finché non venga perturbato da fattori esterni). Ciò in quanto una legge fisica più generale vuole che in ciascun atomo gli elettroni più esterni tendano a completare l'ottetto, cioè il numero di otto elettroni. Gli elettroni che abbiano acquisito un'energia tale da superare quella occorrente all'uscita dalla banda di valenza (Livello di Fermi) e conseguente rottura di ogni legame (di tipo covalente o non) sono detti liberi e vanno nella banda di conduzione, contribuendo alla conduttività elettrica.



Public Domain
https://it.wikipedia.org/wiki/Banda_di_conduzione#/media/File:Struttura_elettronica_a_bande-Metallo_Semiconduttore_Isalante-.png

Quelle che a noi interessano per la conduttività sono le cariche libere di muoversi. Com' è noto, esistono materiali conduttori, isolanti (dielettrici) e semiconduttori:
- nei dielettrici, il numero delle cariche libere è trascurabile ai fini pratici; tuttavia al superamento del limite dato dalla loro rigidità dielettrica (nell'aria asciutta a pressione ordinaria circa 3 kV/mm) possono condurre anch'essi la corrente elettrica;
- nei conduttori (es. nei metalli) esse sono presenti in numero enorme nelle bande di conduzione; non è possibile realizzare con essi device amplificatori allo stato solido, perché l'intervento in modo differenziale di campi elettrici esterni vi avrebbe un'incidenza di misura irrisoria; trovano invece larghissimo impiego nella tecnologia dei device amplificatori a vuoto (tubi elettronici);

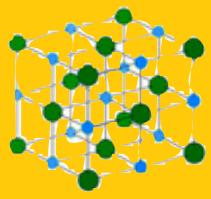
- nel semiconduttore allo stato puro, detto anche intrinseco (intrinsic), sono presenti in piccolo numero, originato dalla rottura statistica di legami covalenti, principalmente a causa dell'eccitazione termica originante agitazione casuale, come anche dell'eccitazione ottica; pertanto il loro numero crescerà con la temperatura, ed oltre un certo limite si riverseranno in massa nella banda di conduzione (col che il semiconduttore non sarà più tale).*

* cui va soggetto qualunque corpo materiale che si trovi ad una temperatura superiore allo zero assoluto (0° K ossia -273,15 °C), in pratica ogni cosa; l'agitazione termica produce anche rumore; anche per tali motivi le apparecchiature sensibili a segnali molto deboli vengono sovente raffreddate a temperature ad esso prossime, ad esempio mediante immersione nell'Elio liquido.

Il lavoro (energia) di <u>estrazione</u> occorrente al distacco di un elettrone dal suo atomo, nel caso dei materiali semiconduttori, non è di entità notevole; ne discende l'importante conseguenza che i dispositivi a semiconduttore possono lavorare con <u>basse tensioni</u>, inferiori di almeno un ordine di grandezza (100 V -> 10 V) rispetto a quelle necessarie al funzionamento delle valvole. Come semiconduttore intrinseco sono appunto impiegati Silicio ^{14}**Si** ([2-8-4) e Germanio ^{32}**Ge** (2-8-18-4); il prefisso numerico in apice rappresenta il numero atomico dell'elemento (numero totale degli elettroni, nonché dei protoni presenti nel nucleo), mentre i numeri tra parentesi descrivono la consistenza numerica degli elettroni ai singoli livelli della struttura atomica. Come pure l'Arseniuro di Gallio (Gallium arsenide) **GaAs**, semiconduttore a struttura cristallina composto dalla combinazione degli elementi Arsenico ^{33}**As** (V gruppo) e Gallio ^{31}**Ga** (III), il Solfuro di Cadmio **CdS** ed altri.

La conduttività richiesta dai device semiconduttori è invece assai maggiore, perciò viene ottenuta col procedimento detto di drogaggio, consistente nell'immissione nella struttura cristallina di impurità costituite da atomi ad essa estranei, ottenendo in tal modo un semiconduttore detto di tipo estrinseco (extrinsic). Ciò può essere fatto in misura maggiore o minore, considerando che a drogaggio più intenso corrisponde maggior numero di cariche libere di muoversi (ne vedremo qualcosa nel seguito (1.2.1.3/4)).

Si può ottenere un semiconduttore drogato "in bulk" con l'aggiunta di opportune impurità costituite dall'elemento drogante (dopant o doping agent) durante la sua preparazione come ad es. nel materiale fuso. Per ottenere un sottile drogaggio superficiale si ricorre alla diffusione termica ad alta temperatura o preferibilmente al più sofisticato procedimento di impiantazione ionica.

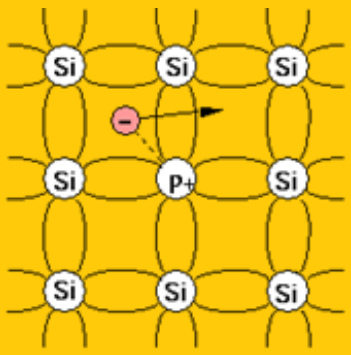


Struttura cristallina a due componenti; in figura questi stanno (esageratamente) in parti eguali, ove si consideri che un drogaggio elevato presenta concentrazioni del drogante non superiori come numero di atomi ad 1/100 rispetto a quelli costituenti il semiconduttore intrinseco.

Public Domain
https://fr.wikipedia.org/wiki/Chlorure_de_sodium#/media/Fichier:Sodium_chloride_crystal.png

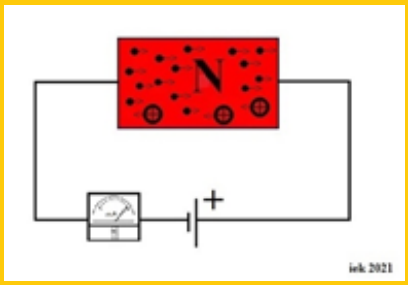
Se il drogante è costituito da atomi di un elemento recante cinque elettroni nel livello più esterno, otterremo un drogaggio del tipo **N** *(da Negativo); avremo infatti un elettrone in eccesso, libero dal legame covalente e perciò costituente una carica negativa in grado di muoversi liberamente nel cristallo partecipando così alla conduzione. Gli atomi del semiconduttore estrinseco così ottenuto sono anche detti donatori (donor atoms) in quanto in grado di cedere elettroni, e gli elettroni sono in esso detti cariche maggioritarie; mentre eventuali cariche positive libere* pur ivi presenti verranno dette minoritarie.*

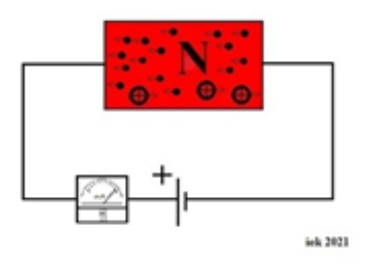
* di origine termica ecc. come già visto.

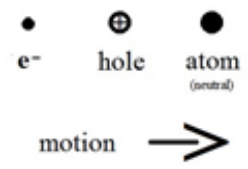


Nella porzione di struttura cristallina ove è andato ad inserirsi l'atomo del drogante, i quattro elettroni dell'atomo di semiconduttore intrinseco (Silicio oppure Germanio) assieme a quattro dei cinque elettroni dell'atomo del drogante (poniamo Fosforo), riempiono in condivisione (legame covalente) alternativamente l'intero livello esterno (ottetto) di ciascuno di essi (Silicio e Fosforo). Avanza però, libero, il quinto elettrone, non partecipante alla condivisione. Sono impiegati come droganti di tipo N elementi pentavalenti, appartenenti al V gruppo della tavola periodica, quali usualmente: Arsenico ^{33}**As** (2-8-18-5), Fosforo ^{15}**P** (2-8-5), Antimonio ^{51}**Sb** (2-8-18-18-5).

Lic. CC BY-SA 3.0
https://en.wikipedia.org/wiki/Donor_(semiconductors)#/media/File:Donor_in_Si_lattice.png



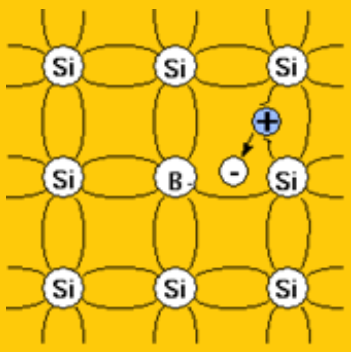




Un drogaggio di maggiore intensità comporterà la presenza di un numero maggiore (anche di molto) di portatori di carica. Nel caso dell'estrinseco di tipo N, ciò sarà indicato con la dizione **N**$^{+}$

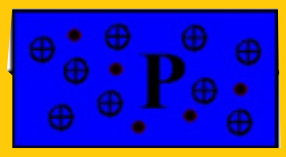
Se il drogante è invece costituito da atomi di un elemento recante tre elettroni nel livello più esterno, la situazione è almeno apparentemente un tantino più complicata; otterremo un drogaggio del tipo **P** *(da Positivo) in quanto stavolta avremo un elettrone in meno, cui corrisponderà un eccesso nella carica nucleonica avente come tale segno positivo. Gli atomi del semiconduttore estrinseco così ottenuto sono anche detti accettori (acceptors atoms) in quanto in grado di ricevere elettroni, e le cariche positive dette lacune sono in esso maggioritarie; mentre eventuali elettroni liberi pur ivi presenti verranno detti minoritari.*

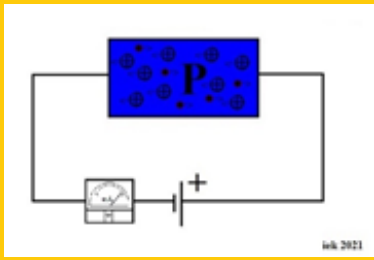
Un drogaggio più pesante sarà analogamente indicato come **P**$^{+}$

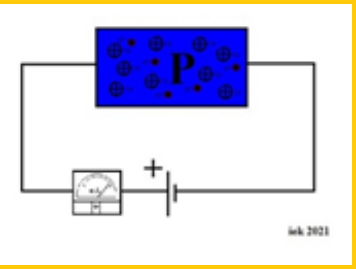


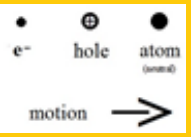
Lic. CC BY-SA 3.0
https://en.wikipedia.org/wiki/Acceptor_(semiconductors)#/media/File:Acceptor_in_Si_lattice.png

La posizione lasciata vuota dall'elettrone mancante nelle bande di valenza sarà dunque detta buco o lacuna (*hole*) disponibile ad essere rimpiazzata da un altro elettrone, che a sua volta così facendo lascerà una posizione vuota. Godrà di riflesso anche questa di una certa mobilità nell'ambito del cristallo, sebbene inferiore rispetto a quella dell'elettrone, e con tempi di percorrenza più lunghi (il che ha implicazioni nell'impiego alle alte frequenze). Non occorre infatti che l'intero atomo del drogante (es. Boro) cambi di posizione nella struttura cristallina ove è andato ad inserirsi, essendo per la conduzione sufficiente lo spostamento del posto vuoto. La cosa può facilmente immaginarsi con l'esempio di una platea ove in una fila di poltroncine sia rimasto un posto libero: se tutti gli spettatori si spostano di un posto uno per volta lungo questa fila, ad ogni spostamento libereranno un posto, così che ad un osservatore il posto vuoto parrà spostarsi nel verso contrario al movimento degli spettatori. Sono impiegati come droganti di tipo P elementi trivalenti, appartenenti al III gruppo della tavola periodica, quali usualmente: Boro ^{5}**B** (2-3), Alluminio ^{13}**Al** (2-8-3), Gallio ^{31}**Ga** (2-8-18-3), Indio ^{49}**In** (2-8-18-18-3).









In entrambi i casi, tanto l'estrinseco N quanto quello P rimarranno elettricamente neutri in quanto le cariche libere (rispettivamente elettroni o lacune) saranno bilanciate da una carica di segno elettrico opposto nel nucleo degli atomi di provenienza, perciò denominati ioni.

Un semiconduttore intrinseco è pure quello dopato con impurità simultaneamente di tipo N e P in misura tale da presentare un eccesso di cariche libere di entrambi i segni (positivo e negativo) senza che le une prevalgano numericamente sulle altre, ottenendosi però nel complesso un aumento della conduttività.E

Mi rendo altresì conto che molte delle affermazioni sin qui fatte, nonché quelle che faremo, possano apparire come aventi natura postulatoria.

Dal latino postulatum, è tale una proposizione che vien richiesto di accogliere per vera senza che sia dimostrata. Non è invero facile accogliere, se non passivamente e con scarsa partecipazione intellettuale ed emotiva, quanto non si vede né si tocca; ciò perché gli strumenti d'osservazione di cui disponiamo (parlando nella media, vale a dire la lente d'ingrandimento, il multimetro, e magari l'oscilloscopio) sono appena sufficienti ad illuminarci sui fenomeni, specie quelli che si svolgono a scala microscopica e/o coinvolgono manufatti, ma assai meno o niente del tutto sulla loro intima natura. Questo chiaramente lascia un qualche senso d'insoddisfazione nell'animo curioso ed esigente: è difficile, ed alla ragione ripugna accogliere delle nozioni in modo fideistico, ed ogni successivo passo ci riempie di incertezze e di dubbi, non avendo sicurezza delle fondamenta, non percepite come cosa solida ed affidabile. Una sensazione come di vertigine, assimilabile a quello stupore che si può provare nel primo volo allorché ci si accorge che i piedi non poggiano più sulla terra, che fa come abbassarsi sotto di noi; e che provano anche piloti e marinai già esperti quando si accostano all'apprendimento del volo e della navigazione strumentale e notturna, ove le sensazioni visive (ma anche quelle dell'equilibrio) che abitualmente ci accompagnano divengono presto evanescenti per poi scomparire del tutto; e l'unica cosa possibile è affidarsi a quanto si è appreso, ed alla strumentazione -pur essa fallibile- di bordo. Come al buon Euclide, ove ci racconta che due rette parallele mai s'incontrano, anche se nessuno è mai ritornato dai confini dell'Universo ad assicurarci che sia proprio così, o che è altresì vero che tutte si incontrano all'infinito oppure non esistono linee parallele, come nelle geometrie non euclidee rispettivamente ellittica o iperbolica. Ma per colmo d'ironia, nella microelettronica nemmeno un ragionamento semplice può esserci di grande aiuto; non possedendo (sempre in genere!) tutti gli strumenti teorici, logico matematici e statistici che sarebbero necessari.

Per ulteriori spiegazioni ed approfondimenti a vari livelli, sono comunque disponibili numerosi testi, come pure Wikipedia, Youtube, e molti altri contributi web, in italiano ed inglese, come pure in altre lingue.

Continua

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

EMERGENZA IN MARE
e sulle spiagge

Numero Blu

1530

GUARDIA COSTIERA

EMERGENZA IN MARE e sulle spiagge 1530 GUARDIA COSTIERA

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

LE COMUNICAZIONI DELLA MARINA MILITARE ITALIANA

di Mario Veronesi - tratto da http://win.storiain.net

Dalle prime esperienze di Guglielmo Marconi a bordo di unità della Regia Marina alle esperienze di radio frequenza tra le due guerre. L'evoluzione di sistemi sempre più sofisticati e innovativi ha portato le unità della Marina Militare a imbarcare sistemi complessi di comunicazione via satellite.

La Regia Marina è stata la prima forza armata a interessarsi agli esperimenti che Guglielmo Marconi, con il supporto del Post Office britannico, eseguiva in Inghilterra nel 1896. Il Ministro della Regia Marina allora in carica, ammiraglio Benedetto Brin, tenuto debitamente informato dall'addetto navale, dette subito disposizione affinché si invitasse Marconi a ripetere gli esperimenti in Italia.

Nel luglio 1897 la Regia Marina iniziò la sperimentazione della telegrafia sul mare a bordo della vecchia corazzata San Martino a La Spezia. In questa occasione Guglielmo Marconi eseguì una serie di prove, prima a terra e poi in mare, riuscendo a far raggiungere ai segnali Morse una distanza di 18.000 metri. Questi esperimenti, effettuati alla presenza dei reali d'Italia e dell'ammiraglio Brin, portarono all'installazione di apparati riceventi sulle corazzate Lepanto e Sardegna, mentre le stazioni trasmittenti furono installate a Livorno e sulle isole Palmaria e Gorgona. Altri esperimenti con trasmissioni telegrafiche furono condotti negli anni tra il 1898 e il 1900, sempre con risultati soddisfacenti sia sotto il profilo delle distanze coperte, oltre 200 km, sia per le elevate velocità di manipolazione. Negli anni successivi vi furono altre dimostrazioni, e in particolare quelle effettuate con l'ausilio dell'incrociatore Carlo Alberto, messo a disposizione dalle Regia Marina, nel corso della sua missione in Inghilterra in rappresentanza dell'Italia per l'incoronazione di re Edoardo VII il 9 agosto 1902.

La Regia Marina colse così l'occasione per sperimentare un collegamento tra l'Italia e l'Inghilterra.

Questa sperimentazione fu affidata al tenente di vascello, marchese marchese Luigi Solari (il marchese Solari, congedatosi in seguito dalla Regia Marina, sarebbe divenuto un attivo collaboratore di Marconi nella sua azione industriale in Italia). La visita di Vittorio Emanuele III allo Zar Nicola II modificò il programma dell'incrociatore Carlo Alberto che fu dirottato in Russia alla base navale di Kronstadt. Anche Marconi si imbarcò sul Carlo Alberto e seguì tutte le prove in mare. Dopo questa positiva campagna di sperimentazione, ne fu autorizzata una seconda, in Atlantico, sempre con l'incrociatore Carlo Alberto, nelle acque vicino al Canada, e anche questa si concluse con successo il 20 dicembre 1902. Acquisita quindi una certa

sicurezza sui mezzi e sulle trasmissioni, si iniziarono a costruire stazioni fisse a Massaua (1910), Mogadiscio (1911) e in Cirenaica (1912), assicurando così i collegamenti fra il territorio nazionale e le colonie in Africa. Si avviò inoltre un'altra campagna di sperimentazione in Mediterraneo, nel 1914, utilizzando due altre navi, gli incrociatori Duca degli Abruzzi e il Regina Elena, a cui partecipò attivamente lo stesso Marconi. In questa campagna furono sperimentati diversi tipi di antenne e furono condotti esperimenti con uso di modulazioni vocali, in pratica i primi test di radiofonia. Ed è in questo periodo che Marconi, con vera e propria intuizione, decide di cominciare a sperimentare onde "corte", cioè di usare frequenze più alte.

Le Marine russe e giapponesi furono le prime a impiegare la radiotelegrafia in guerra, sia in battaglia, sia nel corso della lunghissima navigazione (oltre 20.000 miglia) compiuta dalla squadra russa del Baltico per andare a sacrificarsi nelle acque di Tsushima (27-28 maggio 1905). Durante il viaggio della seconda squadra dell'ammiraglio Zinovej Petrovich Rozdestsvenskij, si constatò che le apparecchiature di Marconi furono le uniche apparecchiature radio in grado di funzionare in qualsiasi condizione. Poi, con la scoperta della valvola termoiodica, che fu applicata alle onde medie, si riuscì a passare ad apparecchi ad onde corte, estendendone enormemente la portata.

All'inizio della Grande Guerra, grazie alla radiocomunicazione la Germania riuscì a salvare la grande maggioranza della propria flotta mercantile, le cui unità, opportunamente avvisate, trovarono rifugio in porti neutrali, evitando di cadere nelle "reti" dei pattugliatori britannici.

Lo scoppio delle ostilità vide, in genere, tutte le nazioni preparate allo sfruttamento intensivo del nuovo mezzo di comunicazione. Significativo è l'episodio del Vindictive, incrociatore protetto britannico da 5.700 tonnellate, che fu inviato, al tempo dell'inseguimento alla squadra di Maximilian von Spee, ad incrociare nelle acque dell'Atlantico, a metà strada tra la Gran Bretagna e le isole Falkland, in modo da costituire un ponte radio alla squadra di Frederick Charles Doveton Sturdee che dava la caccia alle navi tedesche.

La Regia Marina italiana, unica ad aver condotto molte prove e sperimentazioni, iniziò giustamente a preoccuparsi di addestrare i suoi ufficiali, prima con l'installazione di alcune stazioni fisse a Livorno presso l'Accademia Navale, e poi costituendo nell'ambito della stessa Accademia l'Istituto Elettrotecnico e Radiotelegrafico della Regia Marina. A dirigere l'Istituto fu chiamato il prof. Giancarlo Vallauri (1882-1957), già ufficiale di Marina, che lo diresse sino al 1926, e che nel 1923 realizzò il Centro Radiotelegrafico di Coltano. Dopo le vicende belliche della seconda guerra mondiale l'Istituto riaprì a Livorno il 16 luglio 1947, e il 1° aprile 1957 diveniva l'Istituto Radar e delle Telecomunicazioni della Marina Militare (MARITELERADAR) intitolato al prof. Vallauri. Con la nascita di questo Istituto nell'Ambito dell'Accademia Navale, la Marina sviluppava le sue comunicazioni sia nelle sezioni trasmittenti che in quelle riceventi

Con il protocollo di Parigi del 23 ottobre 1954 e la creazione dell'Ente per il controllo degli armamenti, la Repubblica Federale di Germania accedeva alla NATO, e anche per l'Italia venivano progressivamente rimossi molti limiti in materia di sviluppo, produzione, e disponibilità di mezzi di difesa.

Negli anni '60 fu avviato il secondo Programma Navale, che, oltre alla costruzione di nuove piattaforme, come gli incrociatori lanciamissili Doria e Duilio, portò a bandire una gara per ricetrasmettitori HP con modulazione SSB (Single Side Band). La gara fu vinta dalla ditta Scialotti di Pomezia, poi divenuta Elmer, con apparati di progettazione statunitense (General Dynamics) con adattatori per antenne a stilo da 10 m telecomandati manualmente.

Con lo "Studio sul potenziamento della Marina Italiana in relazione al Patto Atlantico" la Marina avviò nel 1972 l'iniziativa che portò alla legge 22 marzo 1975 che prevedeva un impegno articolato su dieci anni per la realizzazione delle fregate della classe Lupo, navi sulle quali vennero utilizzati gli apparati trasmettitori e ricevitori HF-L1001 e HF-L-R/C progettati in Italia dalla Telettra (valido centro di ricerca e di innovazione all'epoca del gruppo FIAT poi, ceduto ed oggi inglobato nel gruppo francese Thals), sostituendo i trasmettitori e i ricevitori della serie ST e SR..

L'esperienza del conflitto portò a valorizzare i requisiti dell'aerocooperazione, concretamente attuata con ricetrasmettitori nella banda UHF. Negli anni '60 questi apparati a modulazione prima di ampiezza e poi di frequenza, furono costruiti dall'OTE di Firenze. Alla fine degli anni '70 tali apparati furono sostituiti dagli Elmer (SRT-619 B/C), adattati poi negli anni '80 per essere utilizzati anche nei collegamenti via satellite (SRT-619 BCS). Agli inizi del 2000 entrarono in servizio i nuovi radiotrasmettitori SRT-619N, sempre di progetto e costruzione Elmer (acquisita poi dalla Marconi ed infine dalla Selex Communications, gruppo Finmeccanica), realizzati per le fregate della classe Maestrale nell'ambito del programma satellitare SICRAL. I primi esperimenti di comunicazione satellitare risalgono alla fine degli anni '60, quando la NATO aveva effettuato un esperimento denominato TACSATCOM (Tactical Satellite Communication), interforze e aperto alle nazioni NATO, con satelliti messi a disposizione dagli USA. La Marina Militare italiana effettuò prove tra il 1971 e il 1974. A questa sperimentazione ne seguirono altre, con il programma SIRIO e, nel 1982, con il FLEET SATCOM, sempre utilizzando satelliti statunitensi. A partire dal 1986, con l'operazione navale "Golfo Persico" la Marina Militare italiana decise di adottare i terminali

commerciali Immarsat per disporre di un canale di comunicazione HF. Nel frattempo, per iniziativa dell'AMI e di altri enti statali era stato avviato il progetto SICRAL (Sistema Italiano di Comunicazione Riservate e Allarmi) che nel febbraio del 2001 lanciò il primo satellite, programma a cui la Marina Militare è associata e che alla fine, per ovvi motivi, è gestito dal Ministero della Difesa. La componente terrestre del SICRAL è costituita dal Centro Gestione e Controllo, situato a Vigna di Valle, sul lago di Bracciano, e da un centinaio di terminali distribuiti nelle singole Forze Armate.

Compito fondamentale della nostra Marina Militare è quello di difesa da attacchi avversari e di mantenere libera la navigazione nei mari nazionali. A bordo delle unità esiste un sistema che richiede, per espletare al meglio le sue funzioni, collegamenti per fornire o ricevere dati riguardanti la preparazione e la condotta del combattimento. La Marina Militare alla fine degli anni '60 del secolo scorso, introdusse il SADOC (Sistema Automatico per la Direzione delle Operazioni di Combattimento) in cui vengono concentrate e quindi elaborati tutti i dati necessari in battaglia e che possono poi essere comunicati ad altri componenti della squadra navale impegnata nelle operazioni. I dati dei sensori di bordo (radar, sonar, ecc) di ciascuna unità, sono processati e trasmessi, formattati secondo standar NATO, via radio in HF o UHF, alle altre unità inserite in rete, con sequenze definite dall'Unità Centrale di Controllo, ricevendo poi i dati provenienti dalle altre unità.

La Marina Militare italiana pone grande attenzione alla sorveglianza integrata degli spazi marittimi d'interesse, in concorso con le Marine alleate, e interviene con la massima tempestività ed efficacia alla capacità di proiezione delle forze sul mare e dal mare. Dal 2010 la Centrale Operativa di Sorveglianza Marittima affianca la tradizionale Centrale Operativa Aeronavale per assolvere la fondamentale funzione di sorveglianza dell'ambiente marittimo in ambito nazionale, NATO, UE e multinazionale, e la nuova sede operativa, denominata Centro Operativo della Marina Militare, (COMM), dotata delle più moderne tecnologie informatiche e di comunicazioni, potenzia enormemente queste capacità.

A partire dal 1999 la Squadra Navale ha adattato la sua struttura alle nuove esigenze con una diversa organizzazione che vede alle dipendenze del Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV) tutti i comandi operativi di specialità, nonché la componente comunicazioni e le strutture dedicate all'addestramento delle forze. A partire dalla fine degli anni '90 si sviluppò quindi l'ipotesi di realizzazione una nuova struttura. Nacque così il progetto del nuovo Centro Operativo Marina Militare, all'interno della quale si decise anche di individuare un'area da adibire quale sede dell'European Marittime Component Commander Ashore (MCC).

La Centrale Operativa Aeronavale consente a CINCNAV di esercitare il Controllo Operativo delle Forze Assegnate, attraverso un articolato sistema di Comando e Controllo, il cui cuore è rappresentato dal Maritime Command and Controll Information System (MCCIS), sistema interoperabile con tutti gli omologhi sistemi della NATO e dell'UE, e suddivisa in quattro sottozone: 1) Centrale Operativa Aeronavale; 2) Centrale per il Controllo Operativo dei Sommergibili; 3) Centrale per il Controllo dei Velivoli da Pattugliamento Marittimo; 4) area riservata alla Centrale Operativa dell'European Maritime Component Commander Ashore.

Alle dipendenze del Comando in Capo della Squadra Navale operano i seguenti comandi dipendenti: ***COMDINAV UNO*** (Comando Prima Divisione Navale), ***COMDINAV DUE*** (Comando Seconda Divisione Navale), ***COMDINAV TRE*** (Comando Terza Divisione Navale), ***COMFORPAT*** (Comando Forze da Pattugliamento per la Sorveglianza e la Difesa Costiera), ***MARICODRAG*** (Comando delle Forze di Contromisure Mine), ***MARICOSOM*** (Comando Sommergibili M.M.), ***COMFORANF*** (Comando della Forza Anfibia), ***COMFORAER*** (Comando Forze Aeree), ***COMFLOTAUS*** (Comando Flottiglia Unità Ausiliarie), ***COMC4S*** (Comando C4 e Sicurezza della M.M.), ***QGM*** (Quartier Generale della Marina), ***MARICENTADD*** (Centro Addestramento), ***COMGRUPNAVCOST DIECI*** (Comando Decimo Gruppo Navale Costiero).

BIBLIOGRAFIA

V. Cantoni, G. Falciasecca, G. Pelosi, Storia delle Telecomunicazioni, voll. 1-2 – University Press, Firenze 2011

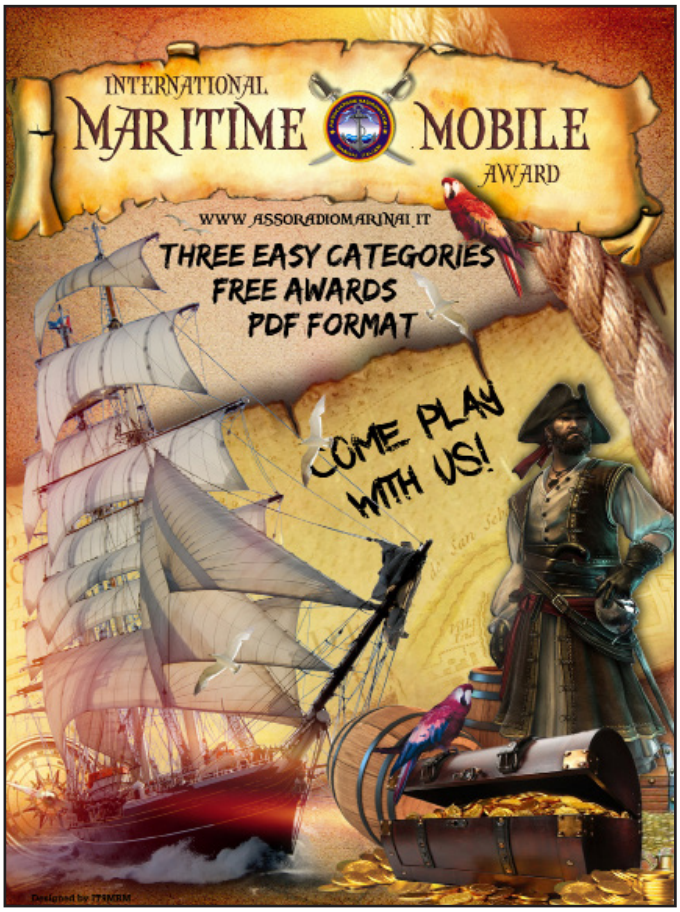
D. Marconi Paresce, Marconi, mio padre - Di Renzo editore, Roma 2008

AA. VV., Storia della Marina – Fabbri Editore, Milano 1978

N. B. Lo Martire, Storia e tradizioni della Marina Militare Italiana – Schena Editore 2004.

www.marina.difesa.it

★ MARINA MILITARE ★

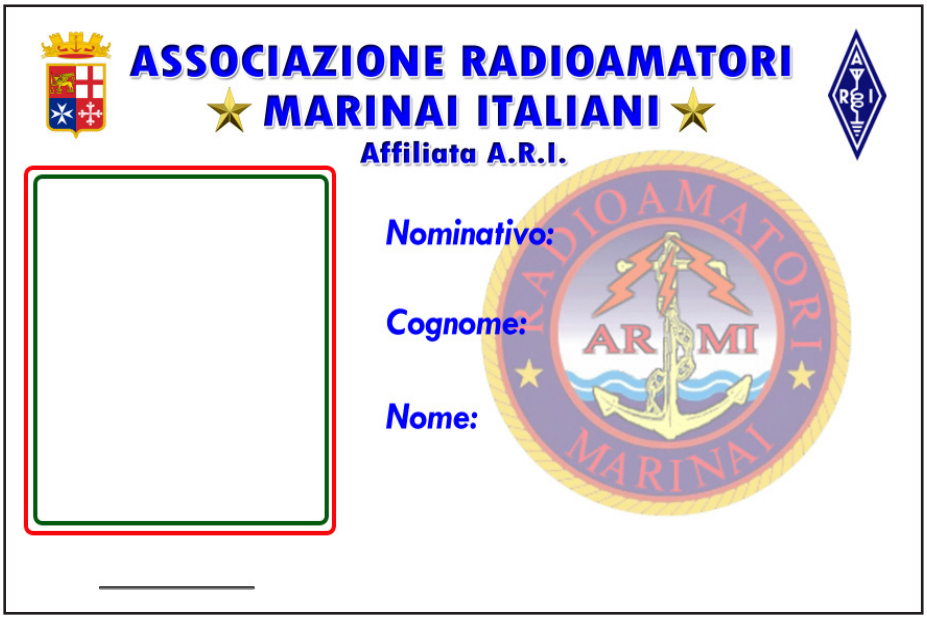


Best of the Best Awards

NUOVA ID CARD ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM

La prima versione della nostra carta ID era oramai obsoleta ed abbiamo provveduto a modificarne il layout rendendola più semplice e più professionale.
Quindi per tutti colore che vogliono la nuova tessera ARMI, basta inviare una foto personale in formato JPG al seguente indirizzo email: **it9mrm@assoradiomarinai.it**
Appena ricevuta sarà mia cura inviarvela nel più breve tempo possibile. A questo punto non vi resta che stamparla e inserirla in una custodia per tesserini o se volete. portatela in una cartolibreria, fatevela stampare e plastificare e la tessera è pronta per l'utilizzo.



QSL NAVALI

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

9A/OK2WX/MM
SY IKONA
Adriatic Sea
CROATIA

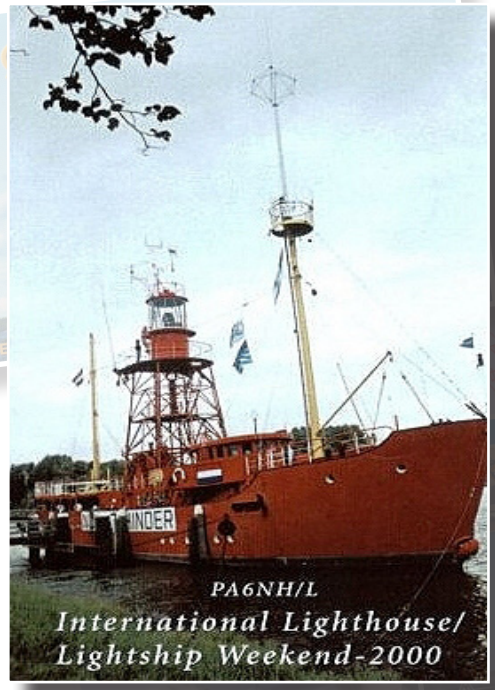
DLØMF
Clubstation MF-Runde e.V.
Sonder DOK „MF"
MF-1000

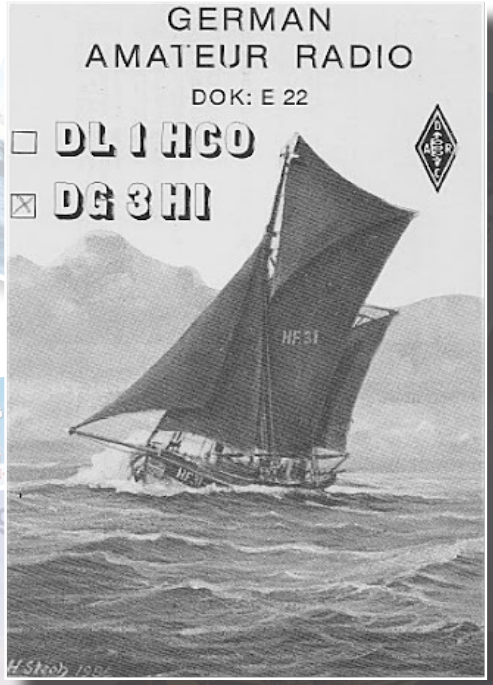
GØOOD

SOS RADIO WEEK 2021
GBØNCI
SOS Radio WEEK

iZ6TGS

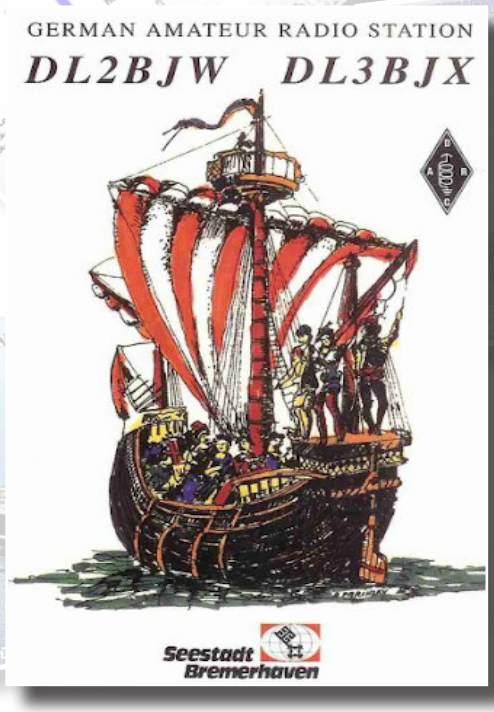
Bodø
Norway
LA5XX
MS Nordstjernen


PA6NH/L
International Lighthouse/
Lightship Weekend-2000


GERMAN
AMATEUR RADIO
DOK: E 22
DL 1 HCO
DG 3 HI

SP2PMW
Polish Navy Amateur Radio Club
impel

UKRAINE
US7IVX


GERMAN AMATEUR RADIO STATION
DL2BJW DL3BJX
Seestadt
Bremerhaven

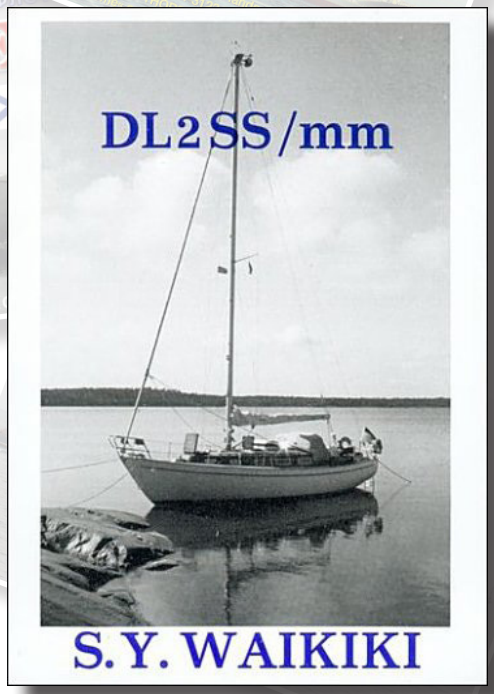

DL2SS/mm
S.Y. WAIKIKI

FOTO STORICHE

Incrociatore VITTORIO VENETO (1965 - 2003)

Corvetta PIETRO DE CRISTOFARO (1963 - 1994)

La stazione radio di....

La QSL dei soci....

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

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: 4023600964377842 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);
PAYPAL: alberto.mattei@libero.it
IBAN: IT64E0306984620100000004132 Banca Intesa-S.Paolo Filiale di Augusta

CARATTERISTICHE DELLA PLAQUE
La plaque ha la base in legno stile marina, dalle seguenti misure 26 x 21, la placca è di colore bronzo/argento/dorato, misura 15 x 20, il grado e 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);

10.08.2017

10.08.2017

COMMANDER PLAQUE
CAPITANO DI VASCELLO
-CW-
I 1 P J K
Maurizio Coroli
M I 1 2 0 6

DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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

Il Diploma di Attestazione ARMI può essere richiesto da tutti i soci iscritti all'ARMI. Per il rilascio dell'attestato è richiesto un ***contributo volontario di almeno 5 Euro****, l'invio del file in formato JPG ad alta risoluzione, sarà effettuato tramite email.*
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

RADIOAMATORI ARMI MARINAI

QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su
facebook

CALENDARIO EVENTI 2022

29-30 Gennaio	Italian Navy CW Contest
14-20 Febbraio	II0OGB - 100° Anniversario dall'arruolamento nella Regia Marina del T.V. Giovanni Barbini M.O.V.M.
11-20 Marzo	Italian Navy Costal Radio Stations - Award 2022 by ARMI
22 Marzo	Award Regia Marina - Battaglia della Sirte
27-29 Marzo	Award Regia Marina - Battaglia di Capo Teulada
1 - 30 Aprile	Italian Navy QRP Radio Station Award
Aprile	Radio Maritime Day - Merchant Marine Radio Officers W.W. Event
Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest
Maggio	MARAC 80/40 meter SSB Contest
Maggio	Memorial Day - USS KID (K5KID)
21 - 22 Maggio	International Navy Challenge Competition
4-5 Giugno	International Museum Ship Radio Event
10 Giugno	Festa della Marina Militare Italiana
12-16 Giugno	Award Regia Marina - Battaglia di mezzo Giugno
25-26 Giugno	Italian Navy SSB Contest
Luglio	Belgian Navy Day's
9 Luglio	Award Regia Marina - Battaglia di Punta Stilo
18-19 Luglio	Award Regia Marina - Battaglia di Capo Spada
Luglio	NRA Naval Radio Party - Portuguese Navy
Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
11-13 Agosto	Award Regia Marina - Battaglia di mezzo Agosto
16-25 Settembre	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2022 by ARMI
11-12 Ottobre	Award Regia Marina - Battaglia di Capo Passero
29-30 Ottobre	Italian Navy FT8 Contest
4 Novembre	Giornata delle FF.AA. Italiane
4-6 Novembre	Italian Armed Forces Award
11-12 Novembre	Award Regia Marina - Battaglia del Canale d'Otranto
Novembre	RNARS CW Activity Contest
4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
Dicembre	INORC CW Activity Contest
10-11 Dicembre	International Naval Contest - Sponsored by YO-MARC
12-13 Dicembre	Award Regia Marina - Battaglia di Capo Bon
17 Dicembre	Award Regia Marina - Prima battaglia della Sirte

IL DIPLOMA DELLA

REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

L'A.R.M.I. PRESENTA

1939-1944

LE NAVI DELLA REGIA MARINA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

LE EROICHE NAVI DELLA REGIA MARINA

PERMANENT AWARDS

www.assoradiomarinai.it

AWARD REGIA MARINA - NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

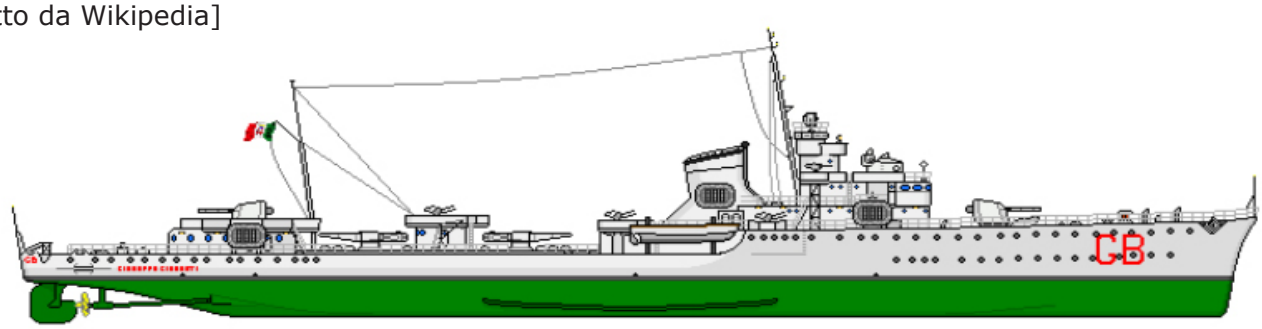
di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager

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.

R E G O L A M E N T O

ll 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 (bilettera). 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 gategorie: 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 della "Diamond Cup" è prevista una spesa forfettaria di Euro 35.
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

ASSORADIOMARINAI.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.

R E G O L A M E N T O

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^ DIVISIONE CORAZZATE	IZ6OYT - IK5AIO IK8FIQ - IK2SOE	IX^ DIVISIONE CORAZZATE	IZ1GJK - IZ0XZD IQ9MQ
I^ DIVISIONE INCROCIATORI	IT9CKA - IU0IJW IZ5MMQ	IV^ DIVISIONE INCROCIATORI	IT9BRY - IT9SDU IT9PPX - I2QIL
VIII^ DIVISIONE INCROCIATORI	IZ0EUX - IT9ASD	III^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IZ0MQV - IZ3CAR IU3MEY (1)
V^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IS0HGX - IU8FSU IQ7QN	VII^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IW0BTN - IS0HMZ IS0CDS - IW0HIQ
VIII^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IK7FPU - IS0HMQ - I3JYL - IT9ACJ	IX^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IK8VHP - IT9FDR (2)
XIV^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IW1CDU (3)	XV^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IS0IEK - IW0GFS (2)
XVI^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IU8NNS - IV3HJB IU2BYH - IK8IJN	I^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	IT9MRM - IV3XPP - IK5AEQ (1)
II^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	(4)	III^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	I3VAD - IQ1YY - S53EO (1)
IV^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	IZ1WTM - IZ1HVD - IZ0LNP (1)	V^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	I2AZ - IZ0JSD (3)
VI^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	IT9HHL (2)	VII^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	IW2JJS - IS0SZU (1)
VIII^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	IZ6BUV - IS0HZE IW9HKM - IS0FAP		

(n.) Stazioni ancora da accreditare

SECONDA SQUADRA NAVALE
La seconda Squadra Navale è composta da:
- II^ Divisione Incrociatori: G. Dalle Bande Nere (BN) - B. Colleoni (BC) - Taranto (TT);
- III^ Divisione Incrociatori: Trento (TR) - Bolzano (BL) - Trieste (TS) - Pola (PO)
- VII^ Divisione Incrociatori: Savoia (SV) - Duca D'Aosta (DD) - Attendolo (ME) - Montecuccoli (RM)
- I^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Turbine (TB) - Aquilone (AQ) - Euro (ER) - Nembo (NB)
- II^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Espero (ES) - Borea (BR) - Zeffiro (ZF) - Ostro (OT)
- IV^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: F. Crispi (CR) - Q. Sella (SE)
- X^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Maestrale (ML) - Libeccio (LI) - Grecale (GR) - Scirocco (SC);
- XI^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Artigliere (AR) - Camicia Nera (CN) - Aviere (AV) - Geniere (GE)
- XII^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Carabiniere (CB) - Corazziere (CZ) - Ascari (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) - Aldebarn (AL)
- XIII ^ Squadriglia Torpediniere: Circe (CC) - Calliope (CP) - Calipso (CI)
- XIV ^ Squadriglia Torpediniere: Polluce (PC) - Pleiadi (PL) - Palade (PD)
- XV ^ Squadriglia Torpediniere: Confienza (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^ DIVISIONE INCROCIATORI BN - BR - TT	IW8EHK - IW0DPJ (1)	III^ DIVISIONE INCROCIATORI TR - BI - TS - PD	IZ0DIB - IZ8ITT - IS0HXK - IM0SDX
VII^ DIVISIONE INCROCIATORI SV - DD - MF - RM	IZ7AUH - IT9EYV - IS0HFE - IT9HRL	I^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE TR - AD - FR - NA	IK8MFJ - IK8MFA IZ7LFP (1)
II^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE FS - BR - ZF - BT	IZ1QNX - IV3DSB IT9AVP - IS0BMU	IV^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE CR - SF	IK1MTV - I1CMA
X^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE VE - LI - SP - GR	IZ1CCH - IZ8VNQ - IZ6ASI - IS0FQK	XI^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE AR - CA - AV - BF	IK6ARS - IU0GCO - IU0DZA (1)
XII^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE CB - CZ - AL - LN - LG	IS0FEZ - IU8CEU IT9JPW - IZ0HDB (1)	XIII^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE BN - FG - BG - AP	IS0GVH - IS0UNG IW5BBV (1)
IX^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE FS - CL - MT	I1PJK - (2)	X^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE VB - SS - SI	IT9YBL - IU4FLT IS0SRN
XI^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CB - CT - EE - CO	IK5TBI - IZ7LOW - IU8IYW - IW9FI	XII^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE AT - AN - AI	IT9CVX - IS0DSW (1)
XIII^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CE - EP - CI	IU8CFS - IU8FWT (1)	XIV^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE PG - PI - PO	(3)
XV^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CE - SI - SM	I8URR - IZ0ARL (1)	XVI^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE MB - CM - CA - LM	IZ0IVZ - IU2JYW - IT9OUY - IU6IBX

(n.) Stazioni ancora da accreditare

AWARD REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Award
WWW.ASSORADIOMARINA.IT
REGIA
MARINA

CALENDARIO
EVENTI

22 MARZO:
SECONDA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE

27-29 MARZO:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO MATAPAN

12-16 GIUGNO:
BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO GIUGNO

9 LUGLIO:
BATTAGLIA NAVALE DI PUNTA STILO

19 LUGLIO:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO SPADA

11-13 AGOSTO:
BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO AGOSTO

11-12 OTTOBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO PASSERO

11-12 NOVEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DEL CANALE D'OTRANTO

26-27 NOVEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO TEULADA

12-13 DICEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO BON

17 DICEMBRE:
PRIMA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE

AWARD REGIA MARINA
WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

DRASERVICES.IT

shop@draservices.it

Per info e trasferimento file

+39 3920733361

Numero abilitato solo per whatsapp

STAMPA QSL PERSONALIZZATE

STAMPA A PARTIRE DA SOLI 50 PEZZI!!!!!

RADIOAMATORI ARMI MARINAI

OFFERTA RISERVATA AI SOCI ARMI

a partire da 9 EURO

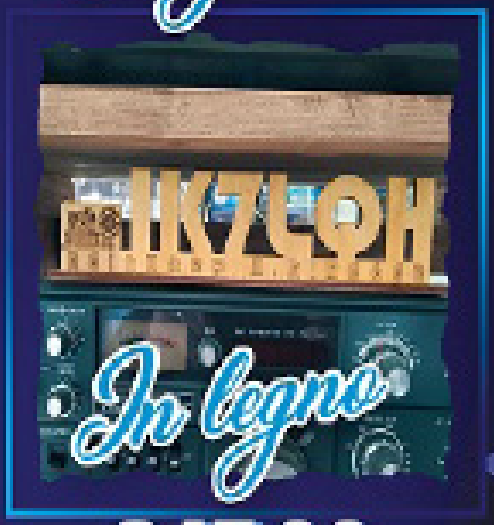
postepay VISA MasterCard PayPal SDA EXPRESS COURIER DHL

GADGET'S

capi di abbigliamento originali
MADE IN ITALY
VASTO ASSORTIMENTO DI GAPI 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
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI
by NICO'S
OFFICIAL ARMI STORE
RADIOAMATORI MARINAI
IT9MRM
Alberto
ARMI 001

GADGET'S ARMI

PIÙ SPESE DI SPEDIZIONE



€ 17,00

BASE 14 CM
CON LAMPADA

€ 25,00

QUELLO PICCOLO
BASE 7CM
CON LOGO ARMI

€ 13,00

Callsign CUSTOMIZED

LAMPADA

IN PEXIGLASS MULTICOLORE

CON PERSONALIZZAZIONE NOMINATIVO E NOME OPERATORE

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

RADIOAMATORI
ARMI
MARINA
IT9MRM
Alberto
ARMI 001

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

GADGETS
TOPPE
PATCHES

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

stickerland
Grafica & Stampa - Adesivi & Ricami

PREZZI
BASSI

stickerland@libero.it
WWW.STICKERLAND.IT

Colora
i tuoi QSO
con QSL
di successo!
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI
IQ9MQ
QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

MADE IN ITALY PRODUCT

momo BEAM

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

W i Marinai d'Italia

AMARCORD - RIEVOCAZIONE DELLE STAZIONI RADIO COSTIERE DELLA MM

di Alberto Mattei, IT9MRM

flash

Rievocazione delle stazioni radio costiere della Marina

Dal 3 al 18 marzo, si è svolta la sesta edizione dell'Italian Navy Coastal Radio Stations Awards, una gara organizzata dall'Associazione Radioamatori Marinai Italiani (ARMI), dove vengono rievocati i nominativi delle vecchie stazioni radio costiere della Marina Militare. Costituiti in rete, i concorrenti radioamatori devono cercare di collegare il maggior numero di stazioni radio costiere utilizzando i modi previsti dal regolamento (CW, SSB, PSK, RTTY). La stazione radio costiera di Cagliari (il suo nominativo internazionale era IDP), una delle 13 stazioni costiere partecipanti, era ubicata a Sant'Ignazio (Marittima Cagliari) dove sussisteva la vecchia stazione radio. Il team è stato ospite del Centro TLC ed era composto da ex sottufficiali della Marina, coordinati dal coordinatore dipartimentale ARMI delle Isole (cavaliere Gianni Marca), ed ha approntato due stazioni radio ricetrasmittenti (una nei modi digitali e l'altra operativa in fonia e morse), utilizzando il nominativo speciale II2DP rilasciato all'occasione dal Ministero dello Sviluppo Economico dipartimento Comunicazioni. Il team doveva difendere il titolo conquistato lo scorso anno come prima stazione radio costiera. Anche quest'anno, hanno bissato il successo con 5558 collegamenti effettuati con varie stazioni sparse nei cinque continenti del mondo.

A dar lustro alla competizione, lo scorso 14 marzo, c'è stata la visita del Comandante in Capo del Comando Militare Marittimo Autonomo della Sardegna, ammiraglio di divisione Eduardo Serra presso la stazione radio amatoriale, accompagnato dal direttore del centro, capitano di fregata Angelo Donzello, dove ha seguito con attenzione l'evolversi dell'attività in atto ed ha rivolto domande agli operatori, ricevendo esaurienti risposte. All'occasione gli è stato donato il gagliardetto ed il crest dell'associazione accompagnato da una lettera di ringraziamento da parte del Coordinatore Nazionale ARMI. Dopo il consueto rinfresco l'ammiraglio Serra si è congedato ringraziando i convenuti della esperienza avuta con i "Radioamatori Marinai".

Alberto Mattei ■

Notiziario della Marina - Mese di Aprile-Maggio - Pagina 62

LE BATTAGLIE NAVALI DELLA REGIA MARINA

Durante il secondo conflitto mondiale, la Regia Marina ha avuto modo di confrontarsi con il suo rivale nel Mar Mediterraneo ovvero la Royal Navy. Vi furono delle battaglie navali importanti e strategiche dove in alcune la Regia Marina ha avuto la meglio in altre no.
I nostri valorosi marinai hanno combattuto con perizia marinara ed abnegazione dando la propria vita per la gloriosa Patria.
Questi appuntamenti che sono già calendarizzati rientrano nel contesto del nostro award base quello della Regia Marina e della Squadra Navale.
Ad ogni battaglia sarà abbinato un diploma ed un regolamento dedicato che cambierà, per quanto riguarda le stazioni jolly o il punteggio per richiedere il diploma, da regolamento a regolamento.
I diplomi sono perenni ed annuali e cambierà solo l'anno di emissione.
Il primo apputamento 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 1**1 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 mezo 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

LUNEDI'
22
MARZO

EXCLUSIVE
AWARD

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

L'AWARD DELLA SECONDA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE

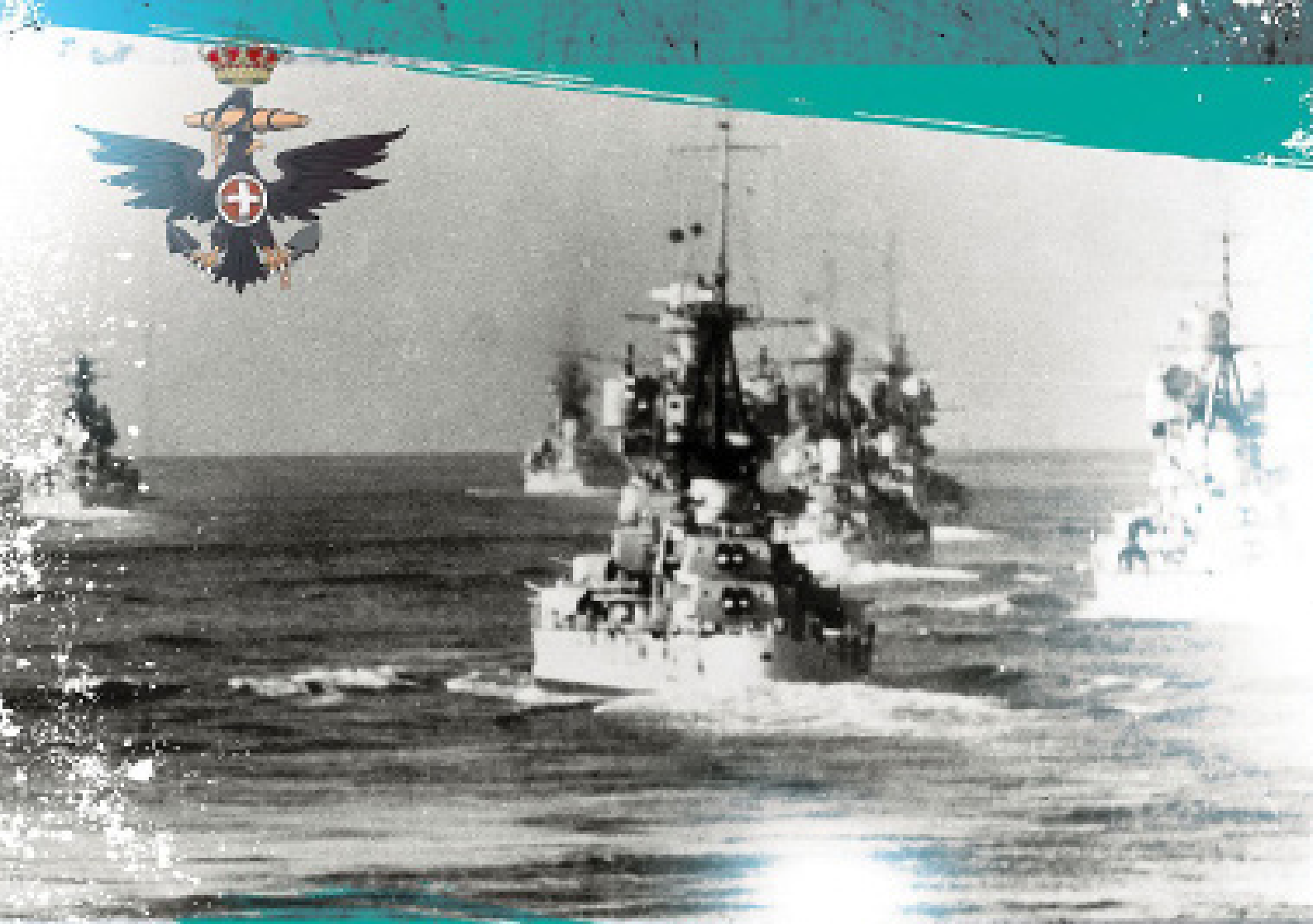
di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager Nazionale

R E G O L A M E N T O

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 **due** delle stazioni Jolly di seguito elencati:

IQ9MQ [**LT**] - IK8VHP [**OA**] - IT9JPW [**AI**] - IU0GCO [**AV**] - IU0DZA [**GE**] - IZ6ASI [**GR**]
IS0FQK [**SC**] - I0QMY [**GO**] - IZ0DIB [**TR**] - IW8EHK [**BN**] - IS0UNG [**AP**] - IW6CAE [**LN**]
IW5BBV [**BG**] - IT9CLY [**FC**]

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 il **22 marzo 2022**
Inviare log (estratto log) in formato excel, doc, txt, adi, via email al seguente indirizzo:
it9mrm@assoradiomarinai.it



AWARD

REGIA MARINA

27-29 MAR

BATTAGLIA NAVALE DI CAPO MATAPAN

PREPARATEVI AL PRIMO SCONTRO NAVALE PIÙ DI 120 STAZIONI SARANNO ON AIR

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

L'AWARD DELLA BATTAGLIA NAVALE DI CAPO MATAPAN

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager Nazionale

R E G O L A M E N T O

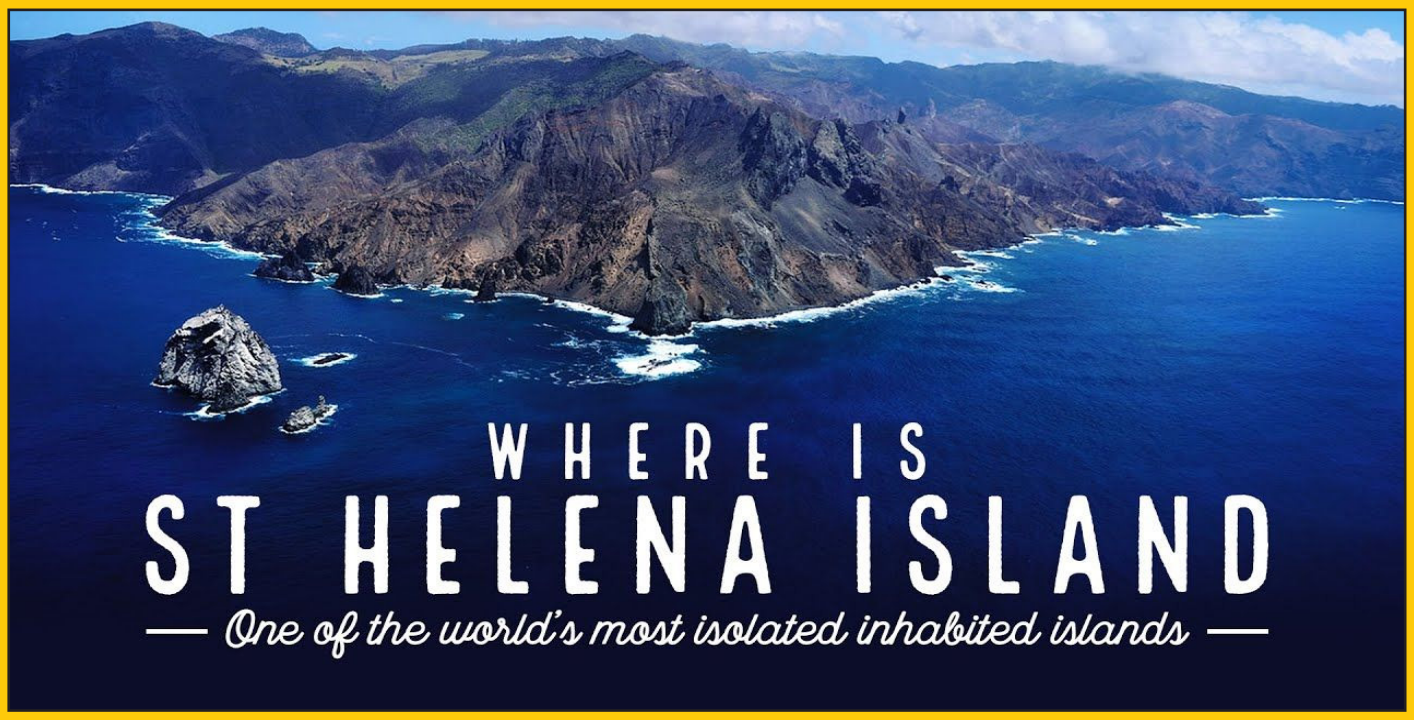
L'award delle "Battaglie Navali" rientra tra gli award permanenti del Regia Marina.
Valgono le regole dello stesso award.
Per ricevere gratuitamente l'award della "**Battaglia Navale di Capo Matapan** " ed in formato grafico, bisogna contattare almeno **tre** delle stazioni Jolly di seguito elencati:

IZ1GJK [**VV**] - IT9CKA [**ZA**] - IM0SDX [**PO**] - IZ5MMQ [**FI**] - IZ0DIB [**TR**] - IZ8ITT [**BL**]
IS0HXK [**TS**] - IZ0EUX [**AZ**] - IT9ASD [**GG**] - IQ9BF [**AF**] - IK8VHP [**OA**] - IZ5RZS [**CD**]
IT9FRD [**GB**] - IT9JPW [**AI**] - IU8CEU [**CZ**] - IS0FEZ [**CB**] - IS0GVH [**GN**] - IW5BBV [**BG**]
IS0UNG [**AP**] - IU8NNS [**DR**] - IV3HJB [**PS**]

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 dal **27 al 29 marzo 2022**
Inviare log (estratto log) in formato excel, doc, txt, adi, via email al seguente indirizzo:
it9mrm@assoradiomarinai.it

C'ERA UNA VOLTA ST.HELENA, L'ISOLA DEL DX IMPOSSIBILE

di Max Di Marco, i2DMK - MI 1686



Oggi non è più un collegamento tabù. Un divertente british humor è lo stile di vita di 4000 abitanti che, a parte lo sci, si dedicano a tutti gli sport. Otto hanno scelto la radio, ZD7BG racconta...

La più piccola al mondo tra le isole abitate è un puntino di origine vulcanica che galleggia nell'oceano Atlantico meridionale a 1600 chilometri dalla costa africana. E' stata scoperta nel 1500 da quattro navi portoghesi (due affidate a comandanti italiani) ma è inglese, ben nota per aver tenuto Napoleone in esilio negli ultimi sei anni della sua vita. Non c'è il covid: questa potrebbe essere l'attrazione principale dell'isola con Jonathan al secondo posto: una grande tartaruga di 200 anni, il più vecchio animale vivente della terra che va matto per le " orecchie della scimmia", così si chiama un'erba miracolosa scoperta in Cina da un tipo che ha vissuto 265 anni e si è sposato 24 volte.
Ci racconta queste cose Gilbert, ZD7BG, uno degli 8 radioamatori nati nell'isola che dal 1969 ha lavorato per la società di telecomunicazioni Cable&Wireless sperimentando il Telex, il Facsimile e l'International Direct Dialling che ha permesso alla gente di mettersi in poltrona e telefonare dappertutto. Non si è mai allontanato da St. Helena salvo un breve periodo, quando l'hanno trasferito ad Ascension, distante 1100 chilometri. Nel 2013 è andato in pensione e da quel momento ha avuto più tempo da dedicare alla radio. Trasmette quasi esclusivamente in CW e poi FT8 e FT4.

ZD7FT, ZD7VC e ZD7DL escono in SSB, ZD7JC in digitale, ZD7MY e ZD7GWM lavorano il digitale ma anche in SSB.

Lo schieramento è al gran completo, una pacchia collegare St.Elena in tutti i modi e frequenze. Ma non è stato sempre così, per un tempo infinito St. Helena è rimasta nella lista dei Paesi più rari per il DXCC. Oggi occupa la casella numero 197 e ZD7VC con ZD7GWM possono vantarsi di aver fatto quattro chiacchiere con Bill McArthus che sorvolava l'isola nella sua navicella spaziale e si era proposto di fare il DXCC in VHF a 145.200.

Non abbiamo un Radio Club ma in fatto di radio e di antenne abbiamo tutto quello che ci serve

E se una radio si rompe?

ZD7JC ci può aiutare se abbiamo un problema tecnico. Se poi non lo risolve è un guaio, dobbiamo mandare le radio in Sud Africa o in Inghilterra e stanno via sei mesi. *Dobbiamo usare la nave, il trasporto aereo costa tanto.*

Tutti in collina

L'aeroporto a St. Helena è stato inaugurato nel 2016 con voli settimanali da Johannesburg della Airlink. Dall'Inghilterra arriva mensilmente un charter della Titan Airways. L'aeroporto non è gigantesco e gli aerei grandi non atterrano. Ma c'è sempre la MV Helena in servizio da Città del Capo che porta sull'isola qualsiasi cosa. Infatti a St. Helena non manca niente, semmai può esportare le sue ricchezze: zucchero di canna, caffè, tabacco e persino il vino.

C'è tanto vento?

Due mesi all'anno, in settembre e ottobre dobbiamo stare attenti alle nostre antenne, soprattutto chi sta in collina deve legarle forte.

C'è un posto favoloso per le antenne, è l'High Knoll Fort, costruito in cima a una collina di 600 metri nel 1874. E' stato scelto nel 1970 da specialisti arrivati dagli Stati Uniti per sperimentare una stazione di localizzazione satellitare: qui una tre elementi per i 40 metri farebbe impazzire tutti.

Ma anche senza andare all'High Knoll Fort possiamo fare un buon lavoro.

Anche stando in basso , in città?

No, nessuno di noi trasmette da Janestown.

Siete in otto, tanti. Come vi è scoppiata la passione?

C'è una storia. Nel 1958 scende dalla nave a St. Helena un tipo che si chiamava Percy Tale e che ha chiesto una licenza temporanea. Una sera esegue una prova di trasmissione nel cinema della città e questa dimostrazione ha colpito nel segno perché la gente dell'isola, così lontana dal resto del mondo, ha capito che con la radio avrebbe potuto sentirsi meno sola. Già non pochi avevano osservato quanto fossero utili dei vecchi ricetrans militari inglesi per collegare la città, giù in basso, con la collina. La passione per la radio saliva mentre i radioamatori, sparsi nel mondo, si domandavano quando avrebbero sentito St. Helena in aria.

La prima volta è stata nel 1977 quando arriva dall'America un radioamatore che in un lampo è

divenuto famoso: Bill McFarlen, W6YO, origini scozzesi. Era stato informato che a St Helena c'era già un radioamatore, Billy Stevens (ZD7SD) che aveva spinto anche la moglie Sybil a prendere la licenza (ZD7SS). Non facevano una grande attività ma l'avrebbero ospitato volentieri. Bill era sbarcato con un bel Collins che poi gli ha lasciato in regalo. E' diventato ZD6YO, è' rimasto una settimana ed ha fatto un fracasso di collegamenti. Ma quanti, diecimila quando i pretendenti al 59 o 599 erano magari mezzo milione? Come Bill è ripartito, Billy ha cominciato a fare il radioamatore internazionale, conquistato da tutti quei DX che gli piovevano addosso e che rapidamente diventavano diplomi da appendere sulla parete dello shack. St. Helena ha cominciato lentamente ad allontanarsi dai piani alti dei Paesi rari, pur restando un DX da pile-up.

Si – dice Gilbert- quando andiamo in onda è matematico. La mia esperienza è in telegrafia ma sono convinto che sia così anche quando i miei amici escono in fonia.

Come sei attrezzato?

L'antenna è una verticale della Cushcraft, il modello R8 che porta 200 Watts. Ma io ne uso 100, quelli dello Yaesu FT950.

E bastano?

- ZD7 è un bell'amplificatore

A proposito di pile-up qualcuno ricorda ancora la dx-pedition di G3TXF del 2011. Nigel è rimasto 9 giorni sull'isola come ZD7XF e ha realizzato 12 mila QSO. Ascoltava sopra arrivando a +15. Stupefacente? Per un Paese che non è più così raro...

Come va con la corrente?

Benissimo. Se capita un'interruzione è comunque breve. Nessuno adopera un generatore.

Il "cervello" dell'isola è una parabola enorme dalla quale passano tutte le comunicazioni, in attesa del cavo sottomarino che è in arrivo. Il giorno dell'inaugurazione sarà indimenticabile. Assomiglierà al 29 maggio del 1987. La popolazione si è radunata verso il mare dove era in arrivo una grande nave proveniente da Johannesburg. Finalmente arriva e la gru deposita su un camion una specie di armadione. Tutti a scattare una foto. Nell'armadione c'era il primo computer dell'isola, un Olivetti M19 con 256K di ram. Vi rendete conto? St Helena non si è mai sentita in secondo piano. Ha una propria moneta, una sterlina dell'isola vale quanto una sterlina di Londra. Ha due giornali, *The Sentinel* che esce il giovedì e l'*Independent* che esce il giorno dopo. Le notizie sportive abbondano. Sull'isola la temperatura è costante sui 25 gradi, non nevica e non c'è lo sci ma tutti gli altri sport ci sono, non manca il calcio e non manca il cricket, questo è ovvio.

M.V. HELENA

Name : Helena

Ex.Name/s: Eemslift Christiaan, BBC Islander, Islander, Seaboard Endeavour, Delta

Owners: AW Shipping Ltd

Built: 1998, Zhejiang Shipyard

Flag: Gibraltar

Home Port: Gibraltar

Call Sign: ZDPV9

IMO Number: 9183491

Length Overall: 100.94 m

Beam: 16.40 m

Draught Fully Laden: 6.24 m

Air Draught in Ballast/Loaded: 36.50 m

Grain / Bale Capacity: 224500 cbft / 6330 cbm

Dwat: 4,924 mts

Dwcc Summer / Winter: 4,350 mts / 4,250 mts

GT / NT: 3862 / 1901

Class: Lloyds Register LMC UMS, 100A1, Strengthened for Heavy Cargoes, Container Cargoes in Holds, on Upper Deck and on Hatch Covers, LI

P&I: West of England

Speed : 14 knots

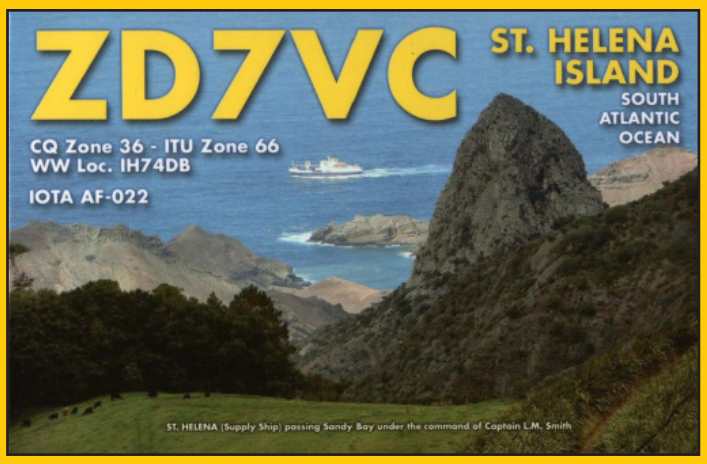
Il dossier delle risate

Sarà un puntino tra le onde dell'Atlantico ma St. Helena ha voglia di crescere e di diventare una meta turistica. E così ha preparato un dossier incredibile di risposte ad ogni tipo di domanda che indulge a spiegazioni approfondite. E' scritto in tutte le lingue ed è spumeggiante di british humor, un vero spasso. Sul cancello della prigione, piccolissima ma irrinunciabile, è stata appesa questa scritta: Free bed. Free food. Ma cosa volete di più?

Ecco, tanto per rendere l'idea.

E perché St Helena si chiama St Helena?

Perchè è stata scoperta il 21 maggio che secondo la Chiesa Ortodossa Orientale è il giorno di Santa Elena. E così il 21 maggio è festa nazionale, con canti, balli e dolcetti. Un timido tentativo della Chiesa Cattolica di prendere in considerazione il 18 agosto non è mai stato preso sul serio. Non sono mancati i tentativi di cambiare il nome all'isola. Un tipo ha proposto di chiamarla Santelena ma è stato bloccato subito. Più rischiosa è stata una lettera inviata alla Regina Vittoria che cominciava così: Maestà, mi creda, non ho brutte intenzioni...



L'autore proponeva di sostituire il nome dell'isola con Prince Albert Island, il consorte della Regina che era appena deceduto. E' stato fatto in modo che quella lettera non giungesse mai a destinazione. Altri problemi politici incombevano, il nome di quell'isoletta lontana sarebbe finito nella varie ed eventuali, cioè mai sull'agenda del parlamento.

Le attrazioni dell'isola sono tante, c'è da scegliere tra la danza dei delfini, la nuotata con gli squali, la cascata a forma di cuore, la scala di corda che sale e sale e sale sino in cima a una collina. Ci sono anche le casette colorate come a Procida e a Buenos Aires a La Boca. Insomma, una bella cartolina, una bella QSL.

E quando una QSL è bella – dice Bruce, ZD7VC – si può persino parlare di capolavori, perchè no? *Le mie sono davvero magnifiche, me le stampa da più di vent'anni iT9EJW che nel 2001 ha sponsorizzato la dxpedition di ZD7K e ZD8K del Barry Amateur Radio Club.*

Alfio...

Sì, il mio amico. Caro Alfio tutto ok? E quando comincia da te la stagione delle arance?

• • • — • —

[in basso] Il forte di High Knoll
[nel riquadro] La scala di corda con con 699 gradini: dalla città alle colline.

ZD7BG - Gilbert Legg

LE QSL DEI RADIOAMATORI DI ST. HELENA

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

ITALIAN NAVY

QRP RADIO STATION AWARD 2022

CQ CQ QRP

CATEGORIA : MIXED [SSB/CW/DIG]

DAL 1 AL 30 APRILE 2022

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

ITALIAN NAVY QRP RADIO STATION AWARD 2022

L'Associazione Radioamatori Marinai Italiani - A.R.M.I. organizza il primo contest QRP dedicato a tutti coloro che sono appassionati ed amano il magico mondo delle basse potenze. Il diploma denominato "**ITALIAN NAVY QRP RADIO STATION AWARD 2022**" è stato ideato per incentivare l'incontro fra le stazioni navali A.R.M.I. operanti in QRP e quelle operanti in QRO anche se non navali. La partecipazione al diploma è aperta a tutti gli OM e SWL del mondo.

PERIODO DI VALIDITA':
Inizio: Venerdì, 01 Aprile 2022 (00:00 ore italiane)
Termina: Sabato, 30 Aprile 2022 (24:00 ore italiane)

STAZIONI ACCREDITATE:
IT9YBL - IT9MRM - IS0FQK - IS0ISK - IS0SZU - IT9ASD - IT9CVX - IT9HRL - IT9IRK - IT9PPX - IT9SDU - IW0DPJ - IZ0LNP - IZ0XZD - IZ3AYQ - IZ7LOW - IT9FRD - IK5TBI - IT9ETC - IK8VHP - IZ0PAP - I2QIL

A tutti gli attivatori verrà rilasciato in formato elettronico un attestato di gratitudine.

MODI E POTENZA CONCESSA:
Sono consentiti i seguenti modi di emissione: MORSE (CW) - FONIA (SSB) - DIGITALE (RTTY-PSK-FT8).
La potenza dei trasmettitori delle stazioni QRP accreditate (Navy QRP Station) dovranno essere tarate per assicurare una uscita non superiore a 5 w pep per le trasmissioni in CW-DIGI e 10w pepe per quelle in SSB.

BANDE:
Sono consentite tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU.

PUNTI DIPLOMA:
Il diploma è caratterizzato da quattro livelli di traguardo:

1° livello - Award Bronzo: conseguito con 5 pt.
2° livello - Award Argento: conseguito con 10 pt.
3° livello - Award Orgo: conseguito con 15 pt.
Top Honour Plaque: conseguito con 30 pt.

Ogni collegamento effettuato con le stazioni accreditate (per ogni modo di emissione) valgono n. 1 pt.
Anche le stazioni QRP accreditate potranno concorrere al raggiungimento dei livelli di traguardo per l'ottenimento degli "Awards" e della "Top Honour Plaque" collegandosi fra loro nelle stesse modalità definite dal regolamento.
Le stazioni accreditate QRP, che sono quelle presenti nell'elenco, potranno essere collegate soltanto una volta per ogni modo di emissione (SSB/CW/DIGI) - pertanto ognuna di esse potrà assegnare, a chi la collegherà, un massimo di tre punti per l'intera durata della manifestazione.

MOLTIPLICATORE:
Ogni "Navy QRP Station" collegta costituirà un moltiplicatore.
Es. Se al termine della manifestazione si è collegato in tutto cinque "Navy QRP Station" diverse, il punteggio sarà moltiplicato per cinque.

CHIAMATA:
La chiamata CW è in FONIA dovrà essere breve ed eseguita come da schema:
"CQ ITALIAN NAVY QRP AWARD, chiama IT9YBL/QRP ...QRZ"

CATEGORIE:
E' prevista un'unica categoria:
MIXED (SSB/CW/DIGI)

PREMI:
Tutte le stazioni che attesteranno, tramite log, il collegamento con le stazioni accreditate, riceveranno gratuitamente i diplomi in formato JPG secondo il proprio livello raggiunto.
Per la richiesta della "Top Honour Plaque" è prevista una spesa forfettaria di Euro 35,00 secondo le indicazioni che darà l'Award Manager al momento della richiesta.
I diplomi e la Top Honour Plaque dovranno essere richiesti esclusivamente via mail all'Award Manager.

LOGS:
Il log deve essere esclusivamente inf ormato "ADIF" e deve essere inoltrato all'Award Manager entro il 15/05/2022

RICHIESTE DI ACCREDITAMENTO A "NAVY QRP STATION":
Tutti gli operatori associati A.R.M.I. che vorranno accreditarsi per lo svolgimento della manifestazione in /QRP dovranno fare richiesta all'Award Manager entro e non oltre il 28-02-2022

AWARD MANAGER: Per l'edizione dell' ITALIAN NAVY QRP RADIO STATION AWARD 2022 viene nominato Award Manager: IT9YBL Andrea Angelillis

Pregsi inviare tutte le richieste di informazioni in merito al diploma ed all'accreditamento QRP al seguente indirizzo e-mail:

it9ybl@hotmail.com

MINISTERO DELLA DIFESA

MARINA MILITARE

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

Non perdere questa opportunità SEGUI LA SCIA

ABBONATI alla Rivista Marittima

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

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

SCONTO LIBRERIE ITALIA 30%
SCONTO LIBRERIE ESTERO 10%

(*) Da concordare con l'Ufficio Abbonamenti.

NOVITÀ

Rivista Marittima + Notiziario della Marina
Abbonamento € 45,00

AVVISO AGLI ABBONATI

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

MODALITÀ DI PAGAMENTO

- con **Bollettino Postale** o **Bonifico Bancario** sul C/C **n° 001028881603** **intestato a:** Difesa Servizi S.p.A.
  Causale: Abbonamento *Rivista Marittima*.
  è obbligatorio inserire anche il CODICE FISCALE

  IBAN = IT26G0760103200001028881603 BIC/SWIFT = BPPIITRRXXX
- **dall'Estero:** Bonifico Bancario oppure tramite libreria con sede in Italia.

Direzione e Redazione della Rivista Marittima
Via Taormina 4 - 00135 ROMA
Tel. 06/36807251 - Fax 06/36807249
e.mail: rivista.abbonamenti@marina.difesa.it

MARINA MILITARE

ELENCO DELLE SEZIONI ARMI

CALL	MI#	STATUTO	SEZIONE DI	Coordinatore
-	-	No	La Spezia	IZ1QNX - Lucio Figliolia
-	-	No	Genova	IZ1GJK - Maurizio Gentile
-	-	No	Marcon (VE)	IZ3CAR - Cesare Scotta
-	-	No	Monfalcone (GO)	IV3PTU - Franco Valenti
-	-	No	Golfo di Gaeta	IZ0EGC - Carlo Avallone
-	-	No	Latina	IZ0INU - Aldo Palazzese
IQ0XH	1499	Si	Anzio	IU0IJW - Daniele Soro
IQ7QN	1340	No	Sud Salento - Botrugno	I7OXH - Aldo Micocci
IQ7UJ	990	No	Taranto	IZ7LDC - Fabrizio Fornaro
-	-	Si	Paola (CS)	IZ8EYN - Mario Nigro
-	-	Si	Castellammare di S.	IW8EHK - Alessandro Formisano
IQ8XS	1270	Si	Calvi Risorta (CE)	IU8CEU - Michele Politanò
IQ0PM	601	Si	Cagliari	IS0ANZ - Alessandro Alessi

Chi siamo

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

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

DIVENTA UN RADIOAMATORE DI MARINA

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

E' un'associazione NO-PROFIT ed apolitica.

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

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

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

A.R.M.I.

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.