ASSOCIAZIONE IQOMQ RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

Associazione affiliata A.R.I. (C.D.N. del 9 dicembre 2006)

bollettino dei marinai

Bollettino tecnico ad uso gratuito per i soci

252/2022

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

Associazione affiliata A.R.I. (C.D.N. del 9 dicembre 2006)

BOLLETTINO DEI MARINAI

organo ufficiale dell'A.R.M.I.

Associazione Radioamatori Marinai Italiani

editor: Alberto Mattei, IT9MRM

e-mail: it9mrm@assoradiomarinai.it

Il presente "Bollettino dei Marinai" non costituisce una testata giornalistica; non ha, comunque, carattere periodico ed è aggiornato secondo la disponibilità e la reperibilità dei materiali (dei contenuti, degli articoli e dei materiali ivi contenuti). Pertanto, non può essere considerato in alcun modo un prodotto editoriale ai sensi della L. n. 62 del 7.03.2001

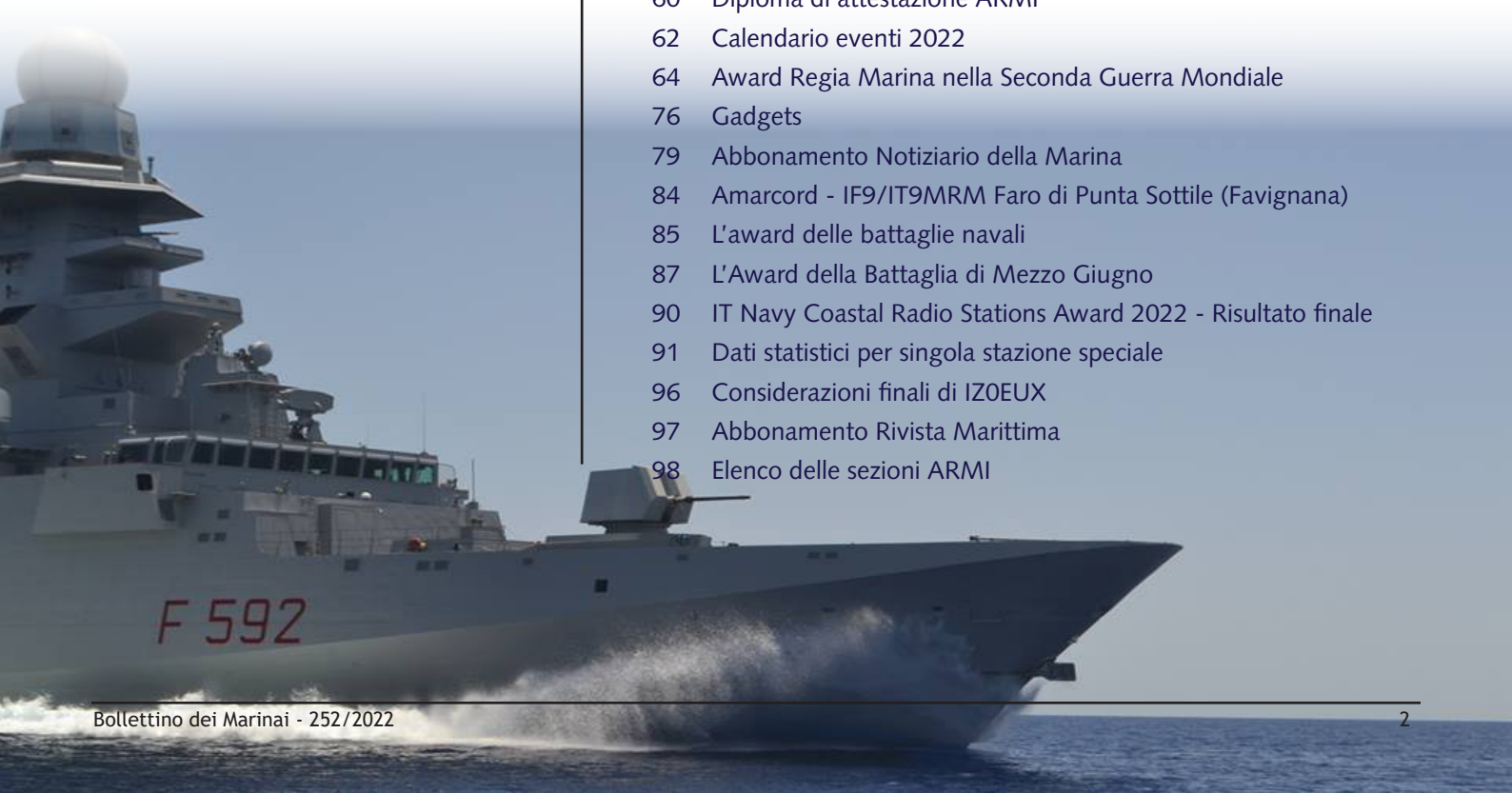
La responsabilità di quanto pubblicato è esclusivamente degli Autori.

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

seguici anche su **facebook**

Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	70° Anniversario della costituzione del Comando in Capo della Squadra Navale della Marina Militare
8	Italian Navy QRP Radio Station Award 2022
11	International Navy Teams Challenge 2022
12	International Navy Teams Challenge 2022 - Regolamento
14	TVI? La combatto così!
16	La plancia
19	La vita dura del marinaio
20	La pizza a mezzanotte
22	Con la pelle appesa ad un chiodo - Cacciatorpediniere Nicolò Zeno - Parte Terza
35	Nuova patente nautica. FAQ - Tutto quello che devi sapere
37	L'ultima crociera di guerra del Carabiniere - 38 Rubini
40	Device attivi - Quarta parte
46	Corvette europee - il team project si riunisce a Roma
50	Nuova ID Card ARMI
51	QSL Navali
54	Foto storiche - Motocannoniera Fulmine - Cacciatorpediniere San Giorgio
55	La stazione radio di.. IT9ETC - La QSL dei soci: IZ1PNY
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 - IF9/IT9MRM Faro di Punta Sottile (Favignana)
85	L'award delle battaglie navali
87	L'Award della Battaglia di Mezzo Giugno
90	IT Navy Coastal Radio Stations Award 2022 - Risultato finale
91	Dati statistici per singola stazione speciale
96	Considerazioni finali di IZ0EUX
97	Abbonamento Rivista Marittima
98	Elenco delle sezioni ARMI



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi armigeri, colleghi ed amici, è trascorso un mese dall'inizio di questa cruenta guerra che vede la Russia invadere l'Ucraina. In questa situazione, la comunità radiantistica ha preso posizione nei riguardi dei radioamatori russi che bielorussi. Sia la ARRL (americana) che la RSGB (inglese) hanno deciso di boicottare tutte le competizioni radiantistiche escludendo di fatto la partecipazione ai radioamatori russi. In questa situazione, è stato tirato in ballo anche l'ARI tramite l'ARMI. Proprio alcuni giorni addietro (precisamente il 15 marzo) ho ricevuto una email da parte di UW3WF Petro il quale mi ha scritto la seguente: *Good day! Dear Albert! An example to follow! RSGB blocks russian and belarusian radio amateurs for silent support of the war! I ask for the maximum repost. I am sending the link! Do you not know when ARI will start blocking radio amateurs of countries that support modern russian fascism? Thanks! 73! Petro UW3WF* Non c'è bisogno della traduzione in quanto si capisce molto bene il significato. Ho scritto al segretario ARI di questa situazione previa discussione con il nostro Consiglio Direttivo, che ha espresso piena solidarietà al popolo ucraino, condannando apertamente quello che i Russi stanno facendo. La conclusione della nostra posizione si estrinsica in questo mio breve e condiviso scritto tra i Coordinatori del C.D.: *La radio è uno strumento che deve unire e non dividere, il nostro precussore Marconi diceva:* ***...le mie invenzioni sono per salvare l'umanità, non per distruggerla...***". *Detto ciò, io condanno fermamente l'invasione Russa in Ucraina. Condanno fermamente la posizione di Putin e le ideologie gurrigliere dei suoi generali. So bene che anche gli Ucraini hanno del marcio dentro la loro storia, e che dal 2014 hanno anche loro colpe sulla popolazione del Donbass. E che purtroppo nessun occidentale ha denunciato i genocidi effettuati a quelle poveri genti filo russe! Ma a tutto ciò quello che mi indegna profondamente è l'invasione totale di uno Stato supremo! Non mi inoltro ancora oltre, lasciando i fatti di politica fuori dalle radio comunicazioni. Noi come ARMI non siamo contro i "radioamatori" russi ne contro i "radioamatori" ucraini, per noi sono una unica razza di umani, di persone, che utilizzano il nostro stesso mezzo*

che ci accomuna per fare radio. Non concordo quello che l'ARRL e l'RSGB hanno detto e fatto, per me hanno commesso un errore grave in quanto società di radiocomunicazioni che attuano la cosidetta "condotta dei radioamatori", si appoggiano politicamente ad un embargo. Detto ciò l'ARMI rimane della sua opinione e continua ad aprire le proprie porte ed attività a tutta la comunità radiantistica del mondo. Questo mio pensiero è stato condiviso dal C.D. ed è stato espresso all'ARI tramite email. Detto ciò concludo e 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.

Il mese di **Marzo** ha offerto una discreta attività di stazioni in "**Maritime Mobile**"; di seguito vengono riportate alcune segnalazioni di OM a bordo di navi da guerra, navi da crociera, mercantili, bulk carrier, gassoniere, porta containers, barche a vela ecc. Le segnalazioni sono monitorate sui principali cluster.

IU1DUB/mm: Alvaro M. Brignone è il primo ufficiale di Macchina a bordo della nave portacontainers M/v JOLLY PALLADIO (nominativo internazionale IBHS; IMO 9668984; MMSI 247352300) della compagnia di navigazione "Linea Messina". Attualmente (28.03.2022) la nave è in navigazione, partita dal porto di Barcellona è diretta a Marsiglia (Francia). Alvaro durante le navigazioni, è molto attivo in radio e lo si ascolta prettamente in 20 metri in CW e alcune volte anche in fonia. Per chi fosse interessato alla sua QSL va inviata via diretta al suo indirizzo privato: Alvaro M Brignone - Località Grillo n°1 - 17020 Calice Ligure (SV); oppure via Bureau. Scambia anche via eQSL.

KD6XU/mm: Barry T. Palmatier è a bordo della sua barca a vela S/y MA KAI, partita da San Diego (California), attualmente si trova nel porto turisto di Marina Vallarta (Mexico). Barry è attivo in radio sia in fonia che nei modi digitali (FT8). Per chi fosse interessato alla sua QSL va inviata al seguente indirizzo: Barry T. Palmatier - 971 Grove Avenu - Imperial Beach, CA 91932 - USA

SQ3HLB/mm: Jacek Billewicz è il capitano della portacontainers M/v ILHA DA MADEIRA, battente bandiera portoghesel. Attualmente (19.03.2022) la nave si trova nel porto di San Fernando - cadice (Spain). Jacek quando può è attivo in radio e lo trovate spesso a 14303 in SSB. Per la QSL potete inviarla sia via bureau che diretta al suo indirizzo: Jacek Billewicz - Dobra 10 - Zdroisko 66-415 - Poland

AF5NF/mm: David M. Neipert, soprattutto nei weekend, è a bordo della sua barca a motore M/v REMEMBRANCE, attualmente situata nel porto turistico di Aransas Pass, Corpus Christi - Texas. Ha installato una stazione radioamatoriale ed opera soprattutto in 20 e 40 metri SSB. Scambia la QSL che potete inviargliela via diretta al suo indirizzo (non necessità di contributo): David M. Neipert - 1400 Ocean Dr Unit 901A - Corpus Christi, TX 78404 - USA

DD4WK/mm: Wolf Knipfer è lo skipper della barca a vela S/y MOLA, che ha partecipato all'ultima regata velica ARC 2021 dalle Canarie a St. Lucia (Mar Caraibico). WOLF è stato attivo in radio in fonia e lo si ascoltava in 20 metri. Il 24 Marzo Wolf è rientrato in Germania con la sua barca a vela. Wolf quando non naviga, fa parte dei NET CONTROL dell'INTERMAR il servizio radio marittimo amatoriale tedesco (www.intermar-ev.org). Per chi lo avesse collegato in /MM la QSL va inviata via diretta (trovate l'indirizzo su QRZ.com) oppure via bureau..

Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 01 Marzo 2022 al 31 Marzo 2022), ecco di seguito i nominativi: G0HUZ - UT1FG - **KD6XU** - 4S7JL - **IU1DUB** - OE3KMA - **SQ3HLB** - **AF5NF** - PE1OAD - YU2AX - **DD4WK** - EA9SV - LA5ZO - DL6AP - W3UN -

70° ANNIVERSARIO DALLA COSTITUZIONE DEL COMANDO IN CAPO DELLA SQUADRA NAVALE DELLA MARINA MILITARE

Tratto da www.difesaonline.it

Con navi, sommergibili, mezzi anfibi, aerei ed elicotteri, oltre 16.000 militari e circa 1.300 civili come equipaggio, il comando in capo della squadra navale è il vertice del pilastro operativo della Marina Militare e oggi festeggia i suoi primi 70 anni dalla costituzione.

Nato il 15 gennaio del 1952, ha ereditato le sue funzioni dal comando delle forze navali (formato il 9 dicembre 1940) che a sua volta discendeva dal comando dell'*armata navale* (26 agosto 1914).

Cincnav è il braccio operativo della Marina Militare per la preparazione, l'addestramento e la condotta delle forze marittime e ha il suo quartier generale nella tenuta di Santa Rosa, alla periferia nord di Roma, nello stesso luogo dove, durante la seconda guerra mondiale, aveva sede il centro trasmissioni del comando operativo della Marina, universalmente noto come Supermarina.

Al comando della squadra navale dallo scorso dicembre c'è l'ammiraglio di squadra Aurelio De Carolis da cui dipendono le unità navali, i comandi operativi che le raggruppano e i reparti delle forze operative assegnati.

"*Sopra e sotto i mari, dentro e fuori dal Mediterraneo, nelle nostre basi e al fianco del personale delle forze armate sorelle, nei teatri operativi fuori area, ovunque chiamata ad operare, la Squadra Navale dà sempre il massimo: per mare, cielo e terra, incluso il contributo che la Marina fornisce alle attività spaziali e di difesa cibernetica, secondo un moderno approccio multi-dominio*" così l'ammiraglio De Carolis delinea il ruolo della squadra navale.

Molte anche le attività che gli assetti di Cincnav svolgono in concorso con altri dicasteri, quali la vigilanza sull'inquinamento dell'ambiente marino, il concorso alla ricerca e salvaguardia dei beni archeologici sommersi, la partecipazione alla campagna antincendi boschivi; il supporto alle operazioni di ricerca e soccorso in mare e alle operazioni di soccorso per calamità naturali.

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

WHO WILL BE THE WINNER?

INTERNATIONAL

navy teams

CHALLENGE

AUSTRIA

OE6XMF/4

ITALY

IQ9MQ

PORTUGAL

CS5NRA

GERMANY

DLOMF **DM3G**

SATURDAY & SUNDAY

MAY 21-22

2022 TOP NAVAL CLUB

INTERNATIONAL NAVY TEAMS CHALLENGE 2022

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, l'Austria e la Germania. Aspettiamo ancora se 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. 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!!

REGOLAMENTO PER I TEAMS

- **NOMINATIVO**

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

- **TEAMS**

Massimo tre per ogni associazione.

- **OPERATORI**

Da 2 ad un massimo di 4 operatori per teams.

- **MODALITA' DELLE OPERAZIONI**

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

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

Non possono esserci due stazioni con lo stesso nominativo contemporaneamente in FONIA o in CW in nella stessa banda.

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

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

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

- TEAMS CHE GAREGGIANO PER IL 2022

- ARMI: **IQ9MQ**
- INORC: -
- FNARS: -
- HNARC: -
- MARAC: -
- MF: **DL0MF - DM3G**
- MFCA: **OE6XMF/4**
- NRA: **CS5NRA**
- RNARS: -
- YO-MARC: -

REGOLAMENTO GENERALE

- **PERIODO**

Inizio il 21 maggio 2022 (08:00 utc - 09:00 ora italiane) e si concluderà il 22 maggio 2022 (20:00 utc - 21.00 ora italiane).

- **BANDE**

Sono consentite le seguenti bande:

10m – 15m – 20m 40m - 80m

- **FREQUENZE DI LAVORO**

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

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

- **MODALITA'**

MISTO (SSB/CW)

- **RAPPORTI**.

  - Le stazioni (speciali) in gara (teams) passeranno il rapporto RST seguito dalla sigla del club navale e dal numero di iscrizione (es. 599MI300)
  - Le stazioni NAVAL appartenenti alle varie associazioni navali passeranno il rapporto RST seguito dalla sigla del club navale e dal numero di iscrizione (es. 599CA113)
  - I non iscritti (INDIPENDENTI) passeranno il rapporto RST seguito da un numero progressivo a partire da 001 (es. 599001).

- **PUNTI**

  - Le stazioni NAVAL delle associazioni/club navali: 10 punti
  - Le stazioni INDIPENDENTI: 1 punto

Ogni stazione può essere contattata solo una volta per banda.

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

- **MOLTIPLICATORE**

Sono moltiplicatori i country collegati.

- **PUNTEGGIO FINALE**

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

- **CLASSIFICHE**

TEAMS - NAVAL - INDIPENDENTI

- **PREMI**

  - TEAMS: saranno premiati con coppa "NAVAL TEAM TOP PLAYERS" il primo classificato.
    Secondo e terzo classificato con targa.
  - NAVAL: sarà premiato con targa il primo classificato.
  - INDIPENDENT: sarà premiato con targa il primo classificato.

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

Per chi vorrà la "**placca INTERNATIONAL NAVY CHALLENGE**" personalizzata con il nominativo potrà inviare la somma di **euro 40** comprese di spese di spedizioni tramite paypal (it9mrm@gmail.com)

- **LOGS**.

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

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

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

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

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

EMail: ***it9mrm@assoradiomarinai.it***

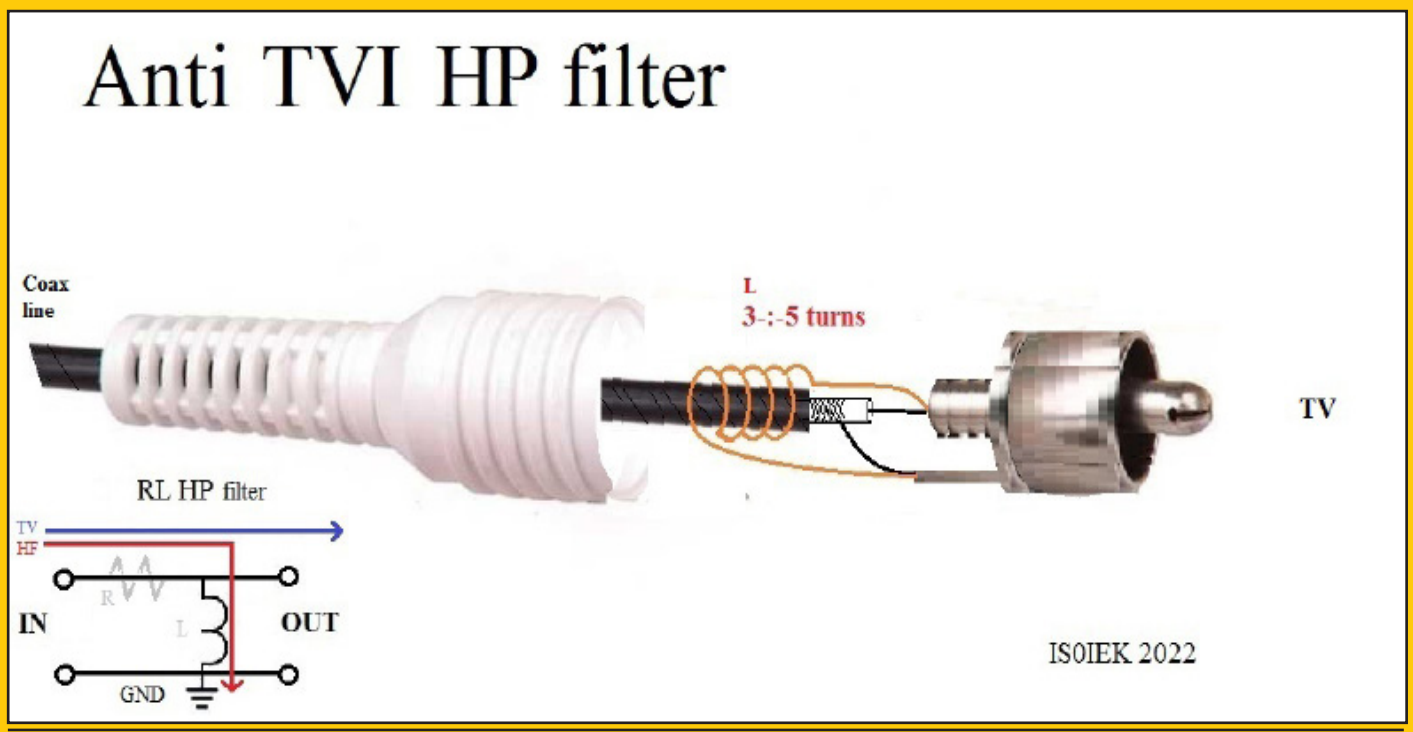
Ultimo giorno utile per ricevere i log:

entro e non oltre il **5 Giugno 2022** (farà fede il timbro postale).

TVI? LA COMBATTO COSI'

di Emilio Campus, IS0IEK [MI-1526]

Premetto di non aver mai lamentato in precedenza, almeno nella mia attuale abitazione vale a dire da svariati anni, problemi di **TVI** (T*eleVision Interference*). Ma sarà l'invecchiamento (obbrobrio!) dell'impianto d'antenna ricevente, sarà il passaggio alla nuova TV digitale con conseguente riallocazione (e pur indispensabile risintonizzazione) e forse qualche altra variazione nelle caratteristiche tecniche delle emittenti, ed in qualche caso la necessità di inserimento del decoder esterno, fatto sta che anche impiegando deboli potenze (non parliamo poi di amplificatori) ha fatto la sua comparsa su qualche televisore di casa. Comprensibilmente allarmato, in quanto desideroso di non privare alcuno della gradevole fruizione dei programmi in corso, mi sono premurato di collegare alla mia stazione un filtro passa basso autocostruito che già possedevo (v. ERA Magazine febbraio 2017) il quale ha dato peraltro buona prova di sé anche a piena potenza legale, senza che vi si manifestassero riscaldamenti di sorta né altri difetti strani, ed ho pertanto lasciato inserito; ma depurare l'emissione da possibili eventuali armoniche ecc. non mi è però servito assai, in quanto il problema permaneva, risiedendo evidentemente come talora accade non nella trasmissione radioamatoriale, ma nella ricezione TV che si satura in presenza di un segnale HF di una certa intensità, quale si può avere nelle vicinanze di un'antenna radioamatoriale trasmittente. Il rimedio poi adottato e posto in opera sull'impianto TV, è stato tuttavia nel mio caso semplice ma efficace: l'inserimento tra la discesa d'antenna ed il televisore (o il relativo decoder) di un filtro passa alto, tale cioè da lasciar passare indenne il segnale TV (ormai del resto confinato solamente in un tratto abbastanza contenuto della banda UHF) ed impedire invece la via a segnali aventi frequenza più bassa, in particolare alle HF (ed anzi tra queste, alle bande basse) da me maggiormente praticate, almeno in questo periodo dell'anno; non trovandomi così a dover rinunciare tra l'altro anche ad impegni già presi per attivazioni in corso, o comunque imminenti. Il tipo di filtro è poi di una semplicità disarmante, per cui ho pensato di riproporlo qui a beneficio di quanti si ritrovassero un problema analogo. Esso consiste infatti nientemeno che in un pezzetto di filo (nel mio caso rigido e rivestito, del tipo per impianti telefonici) avvolto a formare una bobinetta di tre – cinque spire tra loro un po' spaziate (che per comodità ed anche per estetica ho deciso di avvolgere intorno alla guaina esterna dello stesso coassiale TV a 75 Ohm, ma altre collocazioni purché con terminazioni brevi, dovrebbero andare ugualmente bene) i cui estremi sono collegati uno al polo "caldo" e l'altro alla massa dello spinotto d'antenna TV; shuntando così verso la massa la radiofrequenza HF interferente (del resto inutile in detto contesto) data la pressoché trascurabile reattanza della bobinetta, e trattenendo invece intatto per il ricevitore TV il segnale UHF utile, data la non più trascurabile ed anzi forse notevole reattanza dell'avvolgimento a frequenze tanto elevate; il diametro il numero e la spaziatura delle spire debbono poi esser tali che l'inserimento del marchingegno non nuoccia alla ricezione televisiva. A me è fortunatamente andata bene subito, trattandosi del resto di una realizzazione estemporanea, ed anche piuttosto affrettata. La figura è comunque eloquente, e mi sembra non necessiti di ulteriori spiegazioni. Rimango comunque a disposizione dei colleghi che desiderassero approfondirne qualche aspetto.



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

LA PLANCIA

di Nunzio Giancarlo Bianco - tratto da Facebook

Ed ora è il momento del ricordo del cervello pensante della nave, così indicata la plancia dal personale di bordo dove opera fra gli altri il Comandante.
Questa area operativa di donne e uomini che lavorano con il privilegio di vedere da una posizione privilegiata il cielo e il mare.
Ne ho visti di personale operare in tale luogo dove è bello nelle navigazioni di bonaccia la prua dell'unità solcare imperiosa il mare.
Ma quei momenti concitanti della manovra nell'ormeggio e nel disormeggio, vedere il comandante dare ordini precisi durante la stessa.
Vedere un conciliabolo di persone eseguire con professione gli ordini impartiti da Colui che come un vero direttore d'orchestra dirigere i suoi orchestrali.
L'uomo alla cuffia che riporta i dati di poppa in particolare nell'ormeggio, vedere in quel momento tutto l'equipaggio per il successo dell'opera, della manovra.
Quello che sembra un movimento caotico non è altro di quell'insieme di operazioni per la riuscita nell'impegno di particolare gravità.
Ognuno nelle proprie competenze dà indicazioni affinché l'orchestrante ha a sua disposizione quel flusso di informazioni precise e sicure.
Il nocchiere di manovra al timone rispondere all'ordine dando con estrema precisione indicazione della rotta del momento.
L'uomo al telegrafo di macchina al pari del nocchiere eseguire prontamente l'ordine e sempre pronto con le sue mani ciò che verbalmente gli viene comandato.
Nel lato dell'ormeggio dare ordini della meta al lato opposto la vedetta documentare di qualsiasi ostacolo possa frapporsi allo scafo.
Ma non è solo l'ormeggio che la plancia opera nel massimo impegno, l'attenzione nella navigazione in qualsiasi tempo si trova il mare.
È nelle tempeste, nella cattiva visualizzazione che quegli uomini danno capacità di professionalità, quante volte quel nocchiere al timone legato alla struttura affinché non abbandoni cadendo il mezzo che opera.
Le vedette al caldo o al freddo, nel buon tempo come nella tempesta presenziare sull'aletta con il binocolo vedere all'orizzonte qualche bersaglio passare.
In plancia arrivano tutti i dati della C.O.C., dalla C.O.P., dal locale macchina sullo stato dei locali in particolare nel mare tempestoso.
Ma è in plancia dove operano tutti quegli uomini che la sofferenza del corpo accusa quei colpi del dispettoso mare, che si prende gioco dello scafo intero.
Quando a volte le onde superano la prua e vedi quel salato sbattere con forza sul vetro della plancia, facendoti mancare per qualche istante il fiato.
Vedere quella prua affondare come una sciabola quel tempestoso momento, ma senti lo scafo tremare le lamiere urlare come in un dolore lancinante, il vento che con forza si diverte nel rollio e nel beccheggio.
Lo senti come un lupo nella foresta ululare, le strutture soffrire come non mai, ma la Marina Militare ha in mare unità che sono

il vanto della marineria internazionale.
Ma quando vedi che all'improvviso tutto si calma quelle donne e quegli uomini godersi lo spettacolo della natura, il passare dalle albe ai tramonti che in mare sono uno spettacolo unico.
Vedere le tartarughe migrare, i delfini saltellare davanti la prua in un gioco di emozioni, incrociare balene e capodogli con i loro sbuffi a segnalare la loro presenza e sembrano che ti salutano nel tuo viaggio.
Le stelle come nel firmamento indicarti la rotta e quando sei nei pressi della terra, i primi ad avvisarti sono i gabbiani che il loro starnazzare è come se ti parlassero.
Si la plancia si gode la potenza e la forza della natura, gli occhi di quegli operatori immagazzino negli anni tutte le vicende che a loro capitano, relazionando in ognuno di noi un proprio giornale di CHIESUOLA.
Si nella plancia si concentrano tutte le informazioni di tutto l'equipaggio, di tutti i reparti e nel loro insieme danno la rotta a colui come in un teatro compie ogni volta una opera, l'opera della vita della nave.

Campagna 2022 per AUTOFINANZIAMENTO SOSTIENICI

con un solo €uro

http://www.assoradiomarinai.it

PayPal UniCredit postepay

LA VITA DURA DEL MARINAIO

di Nunzio Giancarlo Bianco - tratto da Facebook

E alla fine ti dici cos'è un marinaio e la risposta è semplice, è un essere come tanti ma con qualcosa in più.

Vive una vita in contatto in mare e con la bellezza della natura, ha quello stretto contatto con gli elementi anche se vita dura e sacrificata.
Vede i tramonti e le albe da quel mare che si fa illuminare anche dalle stelle e quando c'è una leggera onda quella luce si riflette e gli dà quella leggera sensazione di una carezza.
Vive il suo tempo sulla nave ed insieme a lei ne soffre tanto quando il salino si diverte a scuoterti, se i tuoi muscoli sono tesi per l'onda maledetta l'acciaio lo senti gridare dal dolore per la torsione.
Lo vedi dannarsi dalle sentine fino all'albero maestro, si mantiene con forza al passamano e scende nei boccaporti come fosse una talpa.
Mangia come tutti anche se tra rollio e beccheggio lo vedi imprecare perché neanche a tavola trova pace.
Quando di vedetta in qualsiasi condizione di tempo vedi la sua pelle ferita dalle lame del freddo oppure bruciarsi da quei raggi infuocati del sole.
Lavora come tanti tuffato nell'inferno delle sale macchine, estate o inverno laggiù la temperatura la fa da padrona e l'indumento indossato grondarsi di sudore.
Armeggia con cime e catene anche se l'intemperia lo scalfigge fin dentro l'anima, le mani sanguinare nello sforzo dell'ormeggio e nel disormeggio.
Cos'è un marinaio con quella uniforme fieramente indossata, con un pensiero sempre ai propri cari mentre la nave lo porta nelle mete ordinate.
Si un marinaio sono uomini come tanti, che vivono viaggiando e incamerando emozioni che nessuno può realmente immaginare, perché sua vita è in mare e sull'acciaio.
Ha una donna in ogni porto regalando amore ed emozioni in un contatto fugace ed intenso, promettendo in modo invano mare e cieli.
Che dura la vita del marinaio.

LA PIZZA A MEZZANOTTE

di Nunzio Giancarlo Bianco - tratto da Facebook

Dopo una giornata intensa di lavoro in navigazione, dove da ore e ore che lavori senza sosta fino a che alla fine ti accorgi di non avere più forze.
Dove da giorni non vedi terra e il tempo passato che a volte senza sapere non sai se è giorno o notte.
In mezzo al frastuono dell'aria condizionata, dalle lamiere che sembrano come spezzarsi nella tormenta oppure la noia di un mare forza olio, ma la vecchia signora del mare stanca ti dà sempre da lavorare in qualsiasi condizione.
Quei turni di guardia ripetitivi nel tempo, quelle esercitazioni che ti massacrano ma sono utili affinché sei sempre pronto a tutto.
Quelle file immense che devi fare per la colazione, per il pranzo per la cena, quella moltitudine di caffè che a bordo sanno sempre di cicuta.
Quando ti girano i zibidesi per qualche incomprensione e oltre a lavorare ti tocca sopportare le cavolate di qualcuno, quando ti fai la doccia e la calderina lavora male e stai li a imprecare per i cambi improvvisi di temperatura.
Quando sei in mezzo al caos totale e arriva la mezzanotte e per la nave viaggia un profumo meraviglioso dalla cucina, è l'ora della pizza.
Bianca, rossa, alla cipolla tutte vanno bene, finalmente è pronta e calda e ti ritrovi fra tanti nel turno notturno a mangiarla e come sempre e benedici quel momento.
Sembra che tutto sia passato, sui volti dei ragazzi ritorna quel sorriso e quella comunità che si aggrega per qualche momento dimentica tutto.
È una magia che si rinnova tutte le mezzanotti in navigazione su tutte le unità della Marina militare, è una prassi davvero piacevole.
La accompagni sempre con una birra Raffo ghiacciata per le navi tarantine, ma comunque con le birre disponibili al momento, è un momento quasi sacro.
Non so di chi fu l'idea di questo rituale ma sono sicuro che fra le tante cose che noi marinai ricordiamo sempre c'è anche la mitica pizza di mezzanotte.

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 terza

23 agosto 1941
Zeno, Da Mosto, Da Noli, Da Verrazzano, Pigafetta e Pessagno accendono le caldaie alle 3.30, poi partono tra le 4.25 e le 5.40. Come al solito, superate le ostruzioni assumono la linea di fila, poi dirigono per la zona di posa seguendo le rotte prescritte; alle 7 arriva la scorta aerea, che resterà sino al rientro.
La posa della «S 44» viene cominciata alle 10.23 ed ultimata alle 11.17 (di nuovo Zeno e Da Verrazzano posano la fila «A», composta stavolta da 203 boe strappanti), poi si assume la rotta di rientro, arrivando a Trapani tra le 14.30 e le 16.

Ottobre 1941
Verso metà ottobre lo Zeno, al termine di un periodo di lavori svolti presso l'arsenale di Taranto, è la prima nave ad essere verniciata con una livrea mimetica sperimentale (di tipo "disruptive") ideata dal pittore di Marina Rudolf Claudus: l'ordine per la sua verniciatura con tale livrea è stato impartito dal Comando Squadra il 10 settembre. La mimetizzazione ideata da Claudus, che si prefigge di ostacolare l'apprezzamento di tipologia, rotta e velocità della nave da parte del nemico, è basata su uno schema complesso, simmetrico su entrambi i lati, con l'impiego di quattro colori (nero, grigio azzurro scuro o grigio ferro, ocra chiaro, bianco sporco).
Lo Zeno manterrà tale schema per circa un anno, dopo di che (entro il novembre 1942) sarà sostituita da uno schema standardizzato a linee spezzate e tre colori (grigio scuro, grigio chiaro e bianco sporco). L'esperienza ha portato infatti a ritenere lo schema "Claudus" poco pratico, per i troppi colori usati.

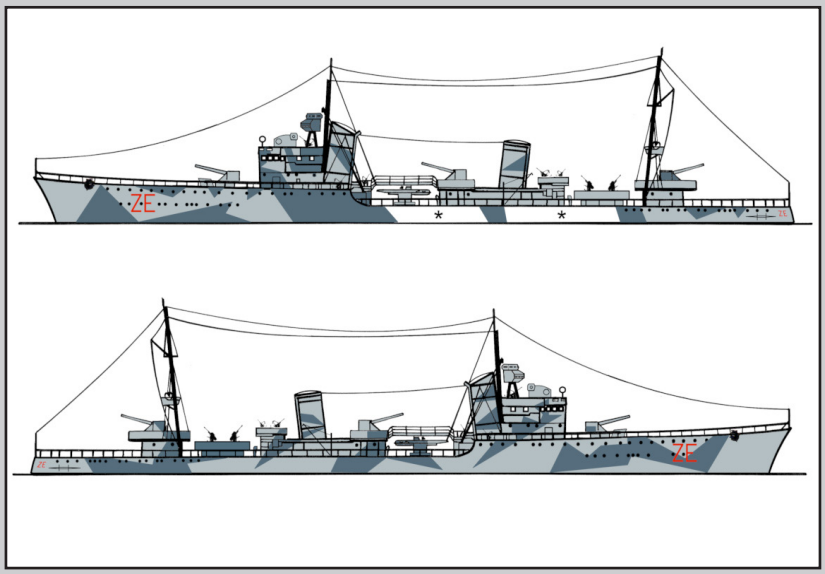
15 ottobre 1941
Zeno, Pessagno e Da Noli (nave ammiraglia del contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone, comandante del Gruppo Cacciatorpediniere di Scorta) partono da Augusta alle 19 per una missione di trasporto: a bordo hanno un reparto di 870 soldati da trasportare a Bengasi.
A seguito della perdita di vari transatlantici impiegati per trasporto di truppe, il Comando Supremo ha infatti deciso, ad inizio ottobre, di non utilizzare più tali navi – troppo grandi e vulnerabili, a grande rischio di essere silurate, con elevate perdite umane in caso di affondamento – ma di affidare invece il trasporto da Augusta a Bengasi di reparti organici di truppe tedesche, dotate del solo equipaggiamento individuale, a gruppi di cacciatorpediniere (altre truppe, italiane e tedesche, vengono al contempo trasportate per via aerea dalla Sicilia a Tripoli, al ritmo di circa 500 uomini al giorno).
Per questo compito sono stati scelti appunto i "Navigatori", i più grandi (e quindi capienti) cacciatorpediniere disponibili: tra di essi lo Zeno. Le missioni di trasporto dovranno essere effettuate da gruppi di tre cacciatorpediniere per volta, in grado di trasportare in tutto 900 uomini a viaggio.
Le missioni di trasporto del gruppo Zeno-Pessagno-Da Noli vengono effettuate ad elevata velocità (21 nodi) e con la protezione, nelle ore diurne, di aerei italiani e tedeschi.

16 ottobre 1941
I tre cacciatorpediniere arrivano a Bengasi alle 16.30 e ne ripartono alle 20.30, trasportando 52 tra civili e militari rimpatriandi.

18 ottobre 1941
Zeno, Pessagno e Da Noli giungono ad Augusta alle otto.

20 ottobre 1941
Zeno, Pessagno e Da Noli (nave ammiraglia del contrammiraglio Nomis di Pollone) lasciano nuovamente Augusta per Bengasi, trasportando un reparto di 800 uomini.

21 ottobre 1941
Alle 8.30, quindici miglia a nord di Bengasi, i cacciatorpediniere vengono attaccati due volte da sommergibili, con il lancio in tutto di almeno cinque siluri, che riescono ad evitare con pronte contromanovre, oltre che grazie alla vigilanza degli aerei di scorta (in particolare un idrovolante CANT Z. 501 della 196a Squadriglia della Ricognizione Marittima di base a Bengasi, che segnala la posizione dell'attaccante con lancio di fumate arancio, permettendo ai cacciatorpediniere di avvistare le scie dei siluri ed evitarle, e lo attacca con bombe di profondità). Secondo fonti britanniche l'attaccante sarebbe il sommergibile HMS Regent (tenente di vascello Walter Neville Ronald Knox), ma l'attacco sarebbe avvenito alle 14.30: il Regent avvista una nave alle 14.20, vicino al canale dragato che porta a Bengasi, ma è costretto subito a scendere in profondità da un aereo che gli si avvicina; tornato a quota periscopica dieci minuti più tardi, avvista i cacciatorpediniere (che ritiene erroneamente essere quattro) a 1830 metri di distanza e lancia sei siluri contro due di essi, quelli centrali, che si "sovrappongono" nella visuale del periscopio. A causa della sottostima della velocità dei bersagli, nessun siluro va a segno, ed i cacciatorpediniere reagiscono lanciando quattro bombe di profondità, che esplodono a poppavia del Regent, piuttosto vicine, ma senza causare danni.
Le navi arrivano a Bengasi alle 15.40. Ripartono alle 18.30, con a bordo 170 rimpatriandi.



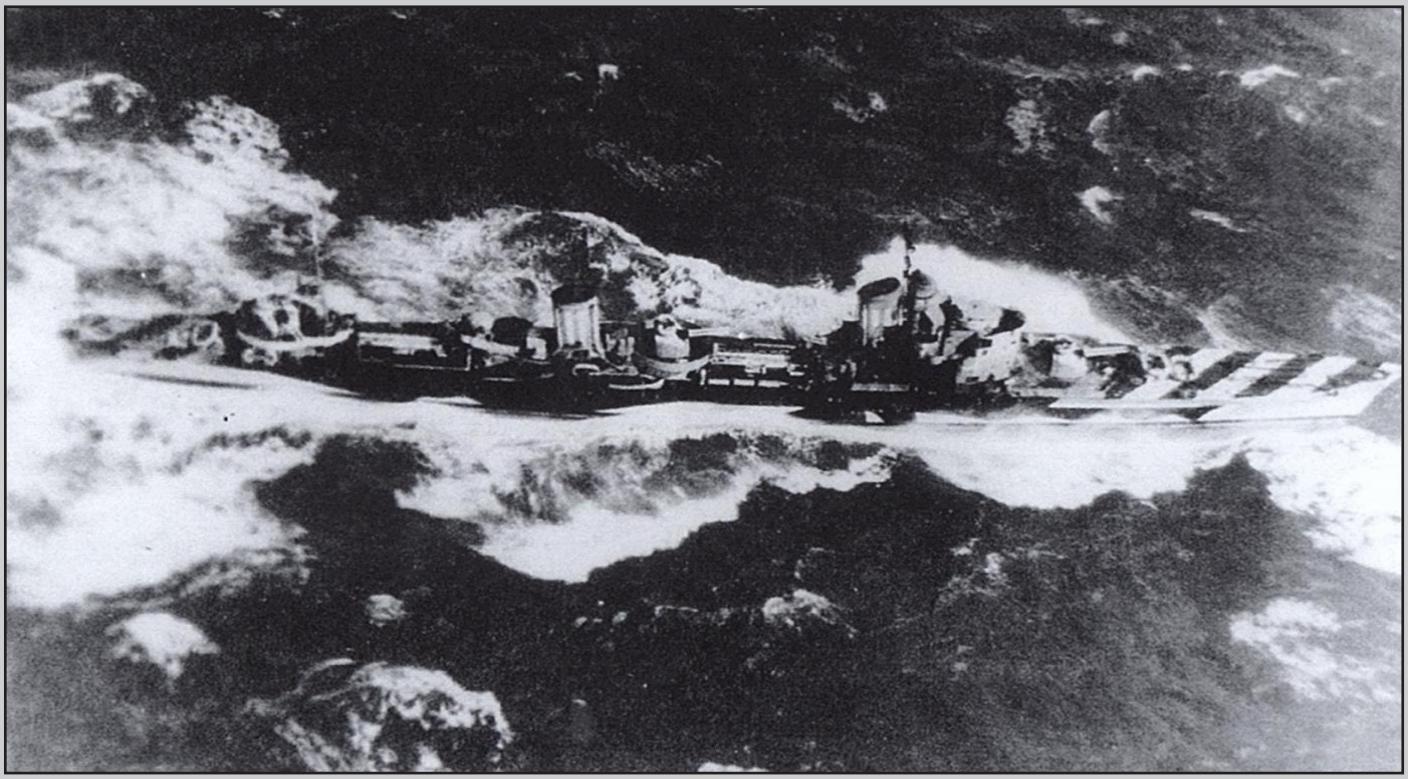
Sopra, la livrea sperimentale "Claudus" usata dallo Zeno dall'ottobre 1941 al novembre 1942, e sotto, la mimetizzazione standard applicata nel novembre 1942 (da it.wikipedia.org, utente edozio)

23 ottobre 1941
Zeno, Pessagno e Da Noli arrivano ad Augusta alle 2.30.
Nel corso di queste due missioni di trasporto truppe, i tre cacciatorpediniere hanno consumato complessivamente 2213 tonnellate di nafta.

19 novembre 1941
Zeno (caposcorta, capitano di fregata Gian Giacomo Ollandini) e Malocello (capitano di fregata Mario Leoni) salpano da Taranto alle 14 scortando verso Bengasi gli incrociatori ausiliari Città di Palermo (capitano di fregata Filippo Ogno) e Città di Tunisi (capitano di vascello Lelio Franzoni), in missione di trasporto e carichi complessivamente di 1453 militari (904 italiani e 549 tedeschi) e 195 tonnellate di materiali di commissariato.

20 novembre 1941
Alle 15 convoglio viene attaccato da tre bombardieri britannici; tre bombe cadono in mare a poppavia del Città di Palermo, che non subisce danni. Per il resto la navigazione procede senza accadimenti degni di nota, ma nelle prime ore della sera il Città di Tunisi viene colto da un'avaria ad un motore: deve così interrompere la missione e puggiare a Suda, scortato dal Malocello.
Lo Zeno prosegue scortando il Città di Palermo, venendo raggiunto dalla torpediniera Partenope, uscita da Bengasi per rinforzare la scorta.

21 novembre 1941
A mezzogiorno (o 12.30) Zeno, Partenope e Città di Palermo giungono a Bengasi. Dopo che l'incrociatore ausiliario ha rapidamente messo a terra il carico ed imbarcato personale militare rimpatriante, già alle sei di sera Zeno e Città di Palermo lasciano il porto cirenaico per fare ritorno in Italia.



Lo Zeno in una fotografia scattata il 20 ottobre 1941 da un idrovolante CANT Z. 506 della 196a Squadriglia da Ricognizione Marittima (di base a Bengasi), che ha da poco sventato l'attacco del Regent (g.c. STORIA militare)

23 novembre 1941
Zeno e Città di Palermo arrivano a Taranto alle otto del mattino.

29 novembre 1941
Lo Zeno (capitano di fregata Gian Giacomo Ollandini) salpa da Taranto per Bengasi all'una di notte in missione di trasporto: a bordo ha 120 tonnellate di benzina per aerei, in fusti ed in latte (86 tonnellate nette).
Questa missione avviene in un momento particolarmente critico della battaglia dei convogli: nel corso del mese di novembre sono andati distrutti due importanti convogli, il "Duisburg" ed il "Maritza", e complessivamente solo il 30 % dei rifornimenti e l'8 % del carburante inviati in Libia sono giunti a destinazione), ragion per cui Supermarina, in accordo con il Comando Supremo ed in seguito alle pressioni dei Comandi tedeschi, ha deciso di far fronte alla difficile situazione sulle rotte libiche, ed alla necessità urgente di rifornimenti di carburante da parte delle truppe dell'Asse in Africa settentrionale, impiegando navi da guerra (principalmente cacciatorpediniere e torpediniere) in missioni veloci di trasporto di carburante in Nordafrica. Allo scopo è stato preparato un piano particolareggiato di trasporti urgenti a mezzo di unità militari.
Lo Zeno è una delle prime unità a svolgere missioni di questo tipo, incontrando non poche difficoltà nella sistemazione del carico, descritte dal comandante Ollandini nel suo rapporto di missione: «le imbarcazioni in coperta e le sistemazioni delle ferroguide fisse limitano rispetto ad altri Ct il numero di fusti di benzina da poter sistemare in coperta… i vapori di benzina che si sviluppano dalle lattine, alcune delle quali sono facilmente soggette a perdite di benzina, richiedono locali adatti ove sia possibile effettuare l'isolamento dei circuiti elettrici… tutti i locali di bordo adibibili a contenere lattine hanno in generale manovre di nafta che debbono poter essere visitate sistematicamente… non è possibile fare i rinforzi sotto i copertini essendovi i depositi di nafta… In caso di traversate lunghe non è molto opportuna la sistemazione in coperta dei fusti perché esposti ad offese aeree che possono provocare incendi. D'altra parte, l'impiego dei locali chiusi, come deposito nafta e cambusa, comporta un lavoro di sbarco di lunga durata che si può fare soltanto in un porto chiuso e convenientemente riparato. A tale proposito ritengo opportuno segnalare per gli eventuali accertamenti che si riterrà fare in merito, che mi è stato comunicato da un ufficiale a Bengasi che su 600 fusti gettati in mare dalla Squadriglia Vivaldi a Derna ne sarebbero stati recuperati dopo 24 ore soltanto circa 1/3. Quanto sopra confermerebbe ciò che ebbe a dirmi un ufficiale di un sommergibile e cioè che il recupero dei fusti a Derna non è agevole… Nei locali chiusi, deposito nafta e cambusa, il personale ha dovuto usare la maschera».
Ollandini spera in principio di poter sistemare fino a 220 fusti in coperta, tenendo i tubi lanciasiluri fissi a 55° per lato, stivando 5500 lattine nei vari locali; ma alla fine tale soluzione risulta inattuabile e si finisce col dover sistemare la benzina un po' dappertutto: 1195 lattine nei locali fuochisti, ottocento negli alloggi dei secondi capi, 535 nella cambusa equipaggio, novecento tra il quadrato ufficiali ed i due alloggi ufficiali situati a poppavia della porta stagna di poppa, altrettante nel deposito di nafta numero 20, appositamente svuotato; in coperta, mantenendo i tubi lanciasiluri brandeggiabili, si riesce a sistemare soltanto 101 fusti e 150 lattine (con grande rischio

per la nave, perché basterebbe un mitragliamento aereo per scatenare un incendio dalle conseguenze catastrofiche). In tutto sono così caricati sullo Zeno 101 fusti del peso complessivo di 23 tonnellate (16 nette di benzina) e 4380 lattine del peso complessivo di 87,600 tonnellate (70,080 nette di benzina): il loro imbarco, iniziato il mattino del 28 ed effettuato dall'equipaggio (assistito da una comandata del Deposito di Taranto che trasporta le lattine dal vagone allo scalandrone), viene completato a tarda sera.

30 novembre 1941
Arriva a Bengasi alle 9.30, sbarca la benzina ed imbarca 103 prigionieri da trasportare in Italia. Di nuovo l'operazione di scarico è effettuata dall'equipaggio, coadiuvato dal personale portuale che porta le lattine dalla coperta sulle maone; le lattine di benzina sistemate in coperta, nel quadrato ufficial e nei locali sottufficiali e fuochiste vengono rapidamente scaricate, mentre ci vuole molto più tempo per sbarcare quelle stivate in cambusa e nel deposito di nafta.

Lo Zeno nel novembre 1941, con la nuova livrea mimetica sperimentale "Claudus" (foto Aldo Fraccaroli, via Coll. Luigi Accorsi e www.associazione-venus.it)

1° dicembre 1941
Arriva a Suda alle 13, vi si rifornisce e riparte alle 21.

2 dicembre 1941
Giunge a Taranto alle 21.

Dicembre 1941
Nuovo avvicendamento al comando dello Zeno: il capitano di fregata Ollandini viene sostituito dal parigrado Cesare Boccella Duclos, di 40 anni.

13 dicembre 1941
Lo Zeno salpa da Taranto alle 15 insieme ai gemelli Da Recco, Da Noli, Vivaldi (nave ammiraglia del gruppo scorta diretta) e Malocello per scortare i convogli dell'operazione di traffico «M. 41». Dopo le gravi perdite subite dai convogli diretti in Libia nelle settimane precedenti, infatti, le forze italo-tedesche in Nordafrica si trovano in situazione di grave carenza di rifornimenti proprio mentre è in corso l'offensiva britannica «Crusader», ed urge rifornirle.
Con la «M. 41», Supermarina intende inviare a Tripoli e Bengasi tutti i mercantili già carichi presenti nei porti dell'Italia meridionale, mobilitando per la loro protezione, diretta e indiretta, pressoché tutta la flotta in condizioni di efficienza.
Sono previsti tre convogli: l'«A», da Messina a Tripoli, formato dalle moderne motonavi Fabio Filzi e Carlo Del Greco scortate dai cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco ed Antoniotto Usodimare (poi dirottato su Taranto per unirsi da subito all'«L» ma distrutto durante tale percorso dal sommergibile britannico Upright); l'«L», da Taranto per Tripoli, formato dalle motonavi Monginevro, Napoli e Vettor Pisani, scortate dai cacciatorpediniere Freccia e Pessagno e dalla torpediniera Pegaso; e l'«N», da Navarino ed Argostoli per Bengasi, costituito dai piroscafi Iseo e Capo Orso scortati dai cacciatorpediniere Turbine e Strale, cui si devono aggiungere la motonave tedesca Ankara, il cacciatorpediniere Saetta e la torpediniera Procione provenienti da Argostoli.

(Secondo una fonte, anche Zeno, Vivaldi, Da Noli, Da Recco e Malocello sarebbero partiti da Argostoli, dopo aver subito un infruttuoso attacco da parte di cinque bombardieri Bristol Blenheim decollati da Luqa, uno dei quali – lo Z7800 del sergente A. J. Lee – sarebbe stato abbattuto dal tiro delle navi, della contraerea di terra o di un caccia Macchi in volo in quel momento). Ogni convoglio deve fruire della protezione di una forza navale di sostegno, che di giorno si terrà in vista dei trasporti e di notte a in formazione con essi, incorporata, pronto ad intervenire con immediatezza in caso di necessità. Il gruppo assegnato al convoglio «L», partito da Taranto alle 17 del 13 dicembre, è composto dalla corazzata Duilio (nave ammiraglia dell'ammiraglio di squadra Carlo Bergamini) e da un'eterogenea VIII Divisione composta per l'occasione dagli incrociatori leggeri Giuseppe Garibaldi (nave di bandiera dell'ammiraglio Giuseppe Lombardi, comandante della VIII Divisione) e Raimondo Montecuccoli e dall'incrociatore pesante Gorizia (con a bordo l'ammiraglio di divisione Angelo Parona), nonché dai cacciatorpediniere Zeno, Carabiniere (entrambi della XV Squadriglia), Oriani, Corazziere (XII Squadriglia), Maestrale e Vincenzo Gioberti (X Squadriglia), mentre il gruppo assegnato agli altri convogli è composto dalla corazzata Andrea Doria e dalla VII Divisione (ammiraglio di divisione Raffaele De Courten) con gli incrociatori leggeri Muzio Attendolo ed Emanuele Filiberto Duca d'Aosta. Infine, a tutela dell'intera operazione contro un'eventuale uscita in mare delle corazzate della Mediterranean Fleet, prende il mare la IX Divisione Navale (ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante superiore in mare) con le moderne corazzate Littorio e Vittorio Veneto, scortate dalla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino). Queste navi si dovranno posizionare nel Mediterraneo centrale. A completamento dello schieramento, un gruppo di sommergibili viene dislocato nel Mediterraneo centro-orientale con compiti esplorativi ed offensivi; è inoltre previsto un imponente intervento della Regia Aeronautica (comprensivo, tra l'altro, di ricognizioni su Alessandria e nel Mediterraneo orientale e centro-orientale). Per via della carenza di navi scorta e del tempo necessario a reperirne, l'operazione, inizialmente prevista per il 12 dicembre, viene posticipata di un giorno. Le decrittazioni di "ULTRA" sono stavolta tardive ed erronee: riportano la partenza del convoglio come prevista per il 14 dicembre, anziché il 13. Nel tardo pomeriggio del 13, quando i convogli sono già in mare, la ricognizione aerea comunica a Supermarina che una consistente forza britannica, comprensiva di corazzate ed incrociatori (in realtà sono solo quattro incrociatori leggeri: i ricognitori hanno grossolanamente sovrastimato la composizione e potenza della forza avvistata), si trova tra Tobruk e Marsa Matruh, diretta verso ovest. La somma delle forze italiane in mare è complessivamente superiore, ma si trova divisa in gruppi tra loro distanziati e vincolati a convogli lenti e poco manovrieri; per questo, alle ore 20 Supermarina decide di sospendere l'operazione, ed i convogli ricevono ordine di rientrare.

14 dicembre 1941

In mattinata la Vittorio Veneto viene silurata e seriamente danneggiata dal sommergibile britannico Urge: quasi tutti i cacciatorpediniere del gruppo "Duilio" vengono distaccati per rinforzare la scorta della corazzata danneggiata. Non figura tra di essi lo Zeno, che risulterebbe quindi essere stato l'unico cacciatorpediniere del gruppo rimasto insieme alle navi maggiori, che raggiungono Taranto alle 23. (Secondo altra versione, invece, anche lo Zeno sarebbe stato inviato a rinforzare la scorta della Vittorio Veneto).

16 dicembre 1941

Dopo il fallimento della «M. 41», viene rapidamente organizzata al suo posto l'operazione «M. 42», che prevede l'invio di quattro mercantili (Monginevro, Napoli, Vettor Pisani, Ankara: le motonavi uscite indenni dalla «M. 41», non essendovene altre pronte) riunite in un unico convoglio per gran parte della navigazione, ed inoltre l'impiego delle Divisioni di incrociatori adibite alla scorta secondo la loro struttura organica, a differenza che nella «M. 41». In tutto le quattro motonavi trasportano 14.770 tonnellate di rifornimenti (materiali vari, munizioni, carburante in fusti, nafta in taniche, autoveicoli) e 212 uomini. La scorta diretta è costituita dallo Zeno, dai gemelli Da Recco, Da Noli, Pessagno, Vivaldi (caposcorta, contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone) e Malocello, dal più piccolo cacciatorpediniere Saetta e dalla torpediniera Pegaso. Comandante dello Zeno in questa missione è il capitano di fregata Francesco Baslini, che ha assunto il comando appena un quarto d'ora prima della partenza, sostituendo il comandante titolare Boccella Duclos che ha avuto un malore. L'ordine d'operazione prevede che le navi procedano in formazione unica, a 13 nodi di velocità, sino al largo di Misurata, per poi scindersi in due convogli: «L», formato da Monginevro, Napoli, Vettor Pisani ed i cinque "Navigatori" tra cui lo Zeno, per Bengasi; «N», composto da Ankara, Pegaso e Saetta (caposcorta), per Tripoli. I due convogli e la scorta diretta partono da Taranto il 16 dicembre, ad un'ora di distanza l'uno dall'altro: alle 15 l'«N», alle 16 l'«L». (Per altra fonte, Ankara e scorta sarebbero partite da Taranto). Da Taranto esce inoltre la sera del 16 un gruppo di sostegno composto dalla corazzata Duilio (nave di bandiera dell'ammiraglio Carlo Bergamini, comandante del gruppo), dalla VII Divisione (incrociatori leggeri Emanuele Filiberto Duca d'Aosta – nave di bandiera dell'ammiraglio Raffaele De Courten –, Raimondo Montecuccoli e Muzio Attendolo) e dai cacciatorpediniere Ascari, Aviere e Camicia Nera della XI Squadriglia; i suoi ordini sono di tenersi ad immediato contatto del convoglio fino alle 8 del 18, per poi spostarsi verso est così

da poter intervenire in caso di invio contro il convoglio di forza di superficie da Malta.
Vi è anche un gruppo di appoggio composto dalle corazzate Giulio Cesare, Andrea Doria e Littorio (nave di bandiera dell'ammiraglio Angelo Iachino, comandante superiore in mare), dagli incrociatori pesanti Trento e Gorizia (nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Angelo Parona, comandante della III Divisione) e dai cacciatorpediniere Granatiere, Bersagliere, Corazziere, Fuciliere, Carabiniere, Alpino, Oriani, Gioberti ed Usodimare delle Squadriglie X, XII e XIII, anch'essi salpati da Taranto il 16 sera, nonché ricognizione e scorta aerea assicurata dalla Regia Aeronautica e dalla Luftwaffe, l'invio dei sommergibili Topazio, Santarosa, Squalo, Ascianghi, Dagabur e Galatea in agguato nel Mediterraneo centro-orientale, e la posa di ulteriori campi minati al largo della Tripolitania.
Già prima della partenza, i comandi italiani e l'ammiraglio Iachino sono stati informati dell'avvistamento alle 14.50, da parte di un ricognitore tedesco, di una formazione britannica che comprende una corazzata. In realtà, di corazzate britanniche in mare non ce ne sono: il ricognitore ha scambiato per corazzata la nave cisterna militare Breconshire, partita da Alessandria per Malta con 5000 tonnellate di carburante destinato all'isola, con la scorta degli incrociatori leggeri Naiad, Euryalus e Carlisle e dei cacciatorpediniere Jervis, Havock, Hasty, Nizam, Kimberley, Kingston, Kipling e Decoy, il tutto sotto il comando dell'ammiraglio Philip L. Vian. Comunque, Supermarina decide di procedere egualmente con l'operazione, sia per via della disperata necessità di far arrivare rifornimenti in Libia al più presto, sia perché la formazione italiana è comunque molto più potente di quella avversaria. Convoglio e gruppo di sostegno procedono dunque lungo la rotta prestabilita.
Poco prima di mezzanotte, il sommergibile britannico Unbeaten avvista parte delle unità italiane e ne informa il comando britannico (messaggio che viene peraltro intercettato e decrittato dalla Littorio); quest'ultimo ne è in realtà già al corrente grazie alle decrittazioni di "ULTRA", che tra il 16 ed il 17 dicembre forniscono a più riprese molte informazioni su mercantili, scorte dirette ed indirette, porti ed orari di partenza e di arrivo. Il 16 dicembre "ULTRA" informa che è probabile un nuovo tentativo di rifornimento della Libia con inizio proprio quel giorno, dopo quello fallito di tre giorni prima. Il 17 dicembre "ULTRA" aggiunge informazioni più precise: Monginevro, Pisani e Napoli, scortate dal Vivaldi e da altri cinque cacciatorpediniere, dovevano lasciare Taranto a mezzogiorno del 16 insieme all'Ankara, scortata invece da due siluranti tra cui il cacciatorpediniere Saetta; arrivo previsto a Bengasi alle 8 del 18 per l'Ankara, a Tripoli alle 17 dello stesso giorno per le altre motonavi; presenza in mare a scopo di protezione della Duilio, della VII Divisione e forse anche di altre forze navali, Littorio compresa ("*ANKARA (4770), escorted by destroyer SAETTA and one other. PISANI (6400), MONGINEVRO (5500) and NAPOLI (5450) escorted by destroyer VIVALDI and five others were to leave Taranto about noon/16. The first named is due Benghazi 0800/18 and the rest Tripoli at 1700/18. The convoy will be supported by the battleship DUILIO and the 7th cruiser division (probably 6" cruisers AOSTA and ATTENDOLO). It is possible other forces including the battleship LITTORIO may be at sea*"). Il 18 aggiungerà che le motonavi sono partite da Taranto alle 13 del 16 e che sono scortate da 2 corazzate, 2 incrociatori e 12 cacciatorpediniere, più una forza di supporto di 3 corazzate, 2 incrociatori e 10 cacciatorpediniere a nordest.
I comandi britannici, tuttavia, non si trovano in condizione di poter organizzare un attacco contro il convoglio italiano.

17 dicembre 1941

Alle 16.25 il convoglio viene avvistato da un ricognitore britannico; in quel momento la Breconshire e la sua scorta si trovano a sole 60 miglia di distanza (per altra fonte, il convoglio sarebbe già stato avvistato una prima volta da ricognitori nemici alle 9.25, ma i britannici non avrebbero tentato di "pedinarlo" per via della scarsità di aerei da ricognizione disponibili).
Nel tardo pomeriggio del 17 dicembre il gruppo «Littorio» si scontra con la scorta della Breconshire, in un breve ed inconclusivo scambio di colpi chiamato prima battaglia della Sirte. Iniziato alle 17.23, lo scontro si conclude già alle 18.10, senza danni da ambo le parti; Iachino, ancora all'oscuro dell'invio a Malta della Breconshire e convinto che navi da battaglia britanniche siano in mare, attacca gli incrociatori di Vian per tenerli lontani dal suo convoglio (ritiene infatti che gli incrociatori britannici siano lì per attaccare i mercantili italiani, mentre in realtà non vi è alcun tentativo del genere da parte britannica) e rompe il contatto al crepuscolo, per evitare un combattimento notturno, per il quale la flotta italiana non è preparata.
Alle 17.56, per evitare un pericoloso incontro del convoglio con unità di superficie britanniche (si crede ancora che in mare ci siano una o più corazzate britanniche), il convoglio ed il gruppo di sostegno accostano ad un tempo ed assumono rotta nord (in modo da allontanarsi dalla zona dove si trova la formazione britannica), sulla quale rimangono fino alle 20 circa; poi, in base a nuovi ordini impartiti da Iachino (e per non allontanarsi troppo dalla zona di destinazione), manovrano per conversione di 20° per volta (in modo da mantenere per quanto possibile la formazione, in una zona ad elevato rischio di attacchi aerei) ed effettuano un'ampia accostata sino a rimettere la prua su Misurata.
Convoglio e gruppo di sostegno sono "*incorporate*" in un'unica complessa formazione (i mercantili su due colonne, con Monginevro in posizione avanzata a dritta, Pisani in posizione avanzata a sinistra, seguite rispettivamente da Napoli ed Ankara; il Vivaldi procede in testa all'intera formazione, mentre Da Noli e Malocello sono posizionati rispettivamente 30° di prora a dritta e sinistra

di Pisani e Monginevro, Zeno e Da Recco 70° di prora a dritta e sinistra rispettivamente di Pisani e Monginevro, Saetta a sinistra della Pisani e Pessagno a dritta della Napoli; il convoglio è seguito dal gruppo di sostegno su due colonne, con Duca d'Aosta seguito da Attendolo e Camicia Nera a sinistra, Duilio seguita da Montecuccoli ed Aviere a dritta, più Pigafetta a sinistra di Duca d'Aosta ed Attendolo e Carabiniere a dritta di Duilio e Montecuccoli), il che fa sì che occorra più del previsto perché la formazione venga riordinata sulla rotta 210°: ciò accade alle 22 del 17.
Durante la notte il convoglio, che avanza a 13 nodi, viene avvistato da ricognitori nemici, ma non subisce attacchi.

18 dicembre 1941

Poco prima dell'alba del 18, i cacciatorpediniere Granatiere e Corazziere entrano in collisione, distruggendosi a vicenda la prua; gli incrociatori della VII Divisione prestano loro soccorso. Alle 13 la Duilio si riunisce al gruppo «Littorio», lasciando la VII Divisione a protezione immediata dei mercantili.
Poco prima di mezzogiorno il convoglio avvista la costa della Libia, ed alle 12.30 (in posizione 33°18' N e 15°33' E) le navi mercantili si separano come previsto: il convoglio «N» dirige per Bengasi, mentre il convoglio «L» prosegue per Tripoli con la scorta diretta al comando dell'ammiraglio Nomis di Pollone e, fino al tramonto, anche quella della VII Divisione. Calato il buio, anche la VII Divisione lascia il convoglio per rientrare a Taranto; a questo punto il contrammiraglio Nomis di Pollone ordina al convoglio «L» di dividersi in tre gruppi, ognuno formato da una motonave e due cacciatorpediniere (Pisani con Vivaldi e Pessagno; Monginevro con Da Recco e Malocello; Napoli con Da Noli e Zeno), in modo da rendere la formazione più maneggevole; i gruppi devono distanziarsi di 4 miglia l'uno dall'altro.
L'ordine è in corso d'esecuzione, ed i gruppi si sono già distanziati di 2-3 miglia, quando alle 20.40 si accendono a distanza (a poppavia sinistra; in quel momento il convoglio è al largo di Ras Hallab) i bengala che preannunciano un attacco aereo. Nomis di Pollone ordina di emettere cortine fumogene e di seguire all'ecometro, nel proseguire la navigazione, la batometrica di 30 metri, cui corrisponde grosso modo la rotta di sicurezza.
L'attacco è condotto da quattro aerosiluranti Fairey Albacore dell'828th Squadron della Fleet Air Arm, di base a Malta: il loro avvicinamento al convoglio, così come la ricognizione svolta in precedenza da bimotori Vickers Wellington del 69th Squadron della Royal Air Force (uno dei quali ha infine avvistato e segnalato le navi italiane che procedono frazionate in un'ampia area ad est di Tripoli), è stato reso difficoltoso dal tempo burrascoso (difficile anche il decollo, a causa delle forti piogge su Malta e delle nuvole basse, che si aggiungono ai danni causati alle piste degli aeroporti dai bombardamenti italo-tedeschi) e dalla limitata visibilità, che hanno impedito ad una squadriglia di aerosiluranti Fairey Swordfish dell'830th Squadron F.A.A., decollati in precedenza, di avvistare il convoglio. Gli Albacore – che in origine erano cinque, uno dei quali è dovuto rientrare alla base di Hal Far per problemi ai motori – riescono invece a trovare il convoglio, che attaccano alle 21.
Mentre il gruppo Pisani-Pessagno-Vivaldi non viene attaccato ed il gruppo Monginevro-Da Recco-Malocello viene attaccato da un solo aereo, che viene abbattuto dal Da Recco, dopo una ventina di minuti il gruppo composto da Zeno, Napoli e Da Noli (che è il gruppo più a poppa) viene assalito da più velivoli che attaccano a bassa quota, e la Napoli viene colpita a poppa estrema da un siluro o da una bomba, che causa pochi danni allo scafo ma immobilizza il timone.
Una mitragliera della Napoli, sparando contro gli aerei con elevazione troppo ridotta (perché questi scendono a quota molto bassa prima di lanciare), colpisce lo Zeno ferendo tre uomini; poco dopo che la motonave è stata colpita lo Zeno, mentre manovra per proteggerla, entra in collisione con quest'ultima, riportando una falla sul lato sinistro, a prua, tra il complesso prodiero da 120 mm e gli argani. Il cacciatorpediniere è ugualmente in grado di proseguire con i propri mezzi e raggiungere Tripoli.
Due dei tre uomini dello Zeno feriti dall'accidentale mitragliamento da parte della Napoli moriranno poco dopo: si tratta del marinaio fuochista Bruno Pedrini da Dalmine e del marinaio cannoniere Angelo Righi da Firenze, entrambi di 22 anni. Alla loro memoria verrà conferita la Croce di Guerra al Valor Militare ("*Imbarcato su silurante, fin dall'inizio delle ostilità, partecipava a numerose missioni di guerra in zone sottoposte all'insidia nemica, adempiendo i suoi incarichi con fermezza d'animo e sereno coraggio. Durante un attacco notturno di aerosiluranti nemici, cadeva generosamente nell'adempimento del dovere*"). Il tragico episodio del mitragliamento da parte della Napoli e la successiva collisione sono così rievocati dal figlio di Annibale Sanrocchini, sottufficiale meccanico dello Zeno, sulla base dei racconti del padre: "*…il convoglio fu attaccato da aerei da caccia inglesi. Per rendere invisibile la nave da carico che scortavano, le navi crearono intorno ad essa una cortina di fumo. Un pilota inglese, con una manovra in picchiata, si lanciò attraverso la nebbia artificiale per rendersi conto cosa nascondesse. Nella parte alta della nave da carico, era installata una mitragliatrice la cui canna in fase di riposo era posizionata verso il basso. Il personale di coperta del mercantile, preso dal panico, aprì il fuoco all'impazzata partendo dal basso verso l'alto. Mio padre insieme ad altri due compagni in quel momento si trovavano sopra il ponte del caccia Zeno per il servizio di guardia e vennero investiti dai colpi. Per i due non ci fu salvezza. Uno fu colpito al basso ventre e morì sul colpo, l'altro fu colpito in piena fronte ma non morì subito e fu sistemato da mio padre su una branda ormai agonizzante.*

Come se non bastasse, forse a causa del panico a bordo, la nave da carico perse il controllo della rotta e urtò violentemente il caccia Zeno che riportò danni sulla murata. Nell'urto quel povero ragazzo ancora vivo, scivolò dalla branda in mare rimanendo sospeso per diversi minuti con la cintura dei pantaloni, agganciato alle lamiere, per poi cadere definitamente in mare. Aveva vent'anni. Alla madre scrissero che suo figlio era disperso in mare".

Il danneggiamento della Napoli è costato ai britannici due dei quattro Albacore che hanno condotto l'attacco: oltre a quello abbattuto dal Da Recco (pilotato dal capitano di corvetta D. E. Langmore, comandante dell'828th Squadron, morto insieme al suo mitragliere), infatti, un secondo aerosilurante, danneggiato dal tiro delle navi italiane, si sfascia in fase di atterraggio ad Hal Far.

Per soccorrere la Napoli, l'ammiraglio Nomis di Pollone richiede l'invio di rimorchiatori dalla ormai vicina Tripoli, e distacca Pessagno e Malocello dagli altri gruppi inviandoli nella zona in cui si trova la motonave, essendo tale area particolarmente pericolosa perché abitualmente infestata da sommergibili. Anche le torpediniere Perseo e Prestinari, provenienti da est, vanno a rinforzare il gruppo della Napoli: la motonave azzoppata è così protetta da ben sei navi da guerra.

Il rimorchiatore Ciclope, inviato da Tripoli, prende a rimorchio la Napoli (che in precedenza era stata presa a rimorchio dal Da Noli e condotta fin quasi all'imboccatura del porto).

Nella notte tra il 18 ed il 19 dicembre la Forza K britannica, uscita da Malta per cercare il convoglio, finisce sui campi minati italiani posati al largo di Tripoli: affondano l'incrociatore leggero Neptune ed il cacciatorpediniere Kandahar, viene gravemente danneggiato l'incrociatore leggero Aurora e meno gravemente anche il gemello Penelope. La temuta Forza K ha cessato di esistere. L'evento è così ricordato da Giuseppe Megna, direttore del tiro dello Zeno: "*si procede per Tripoli a lento moto; è l'alba; navighiamo a ridosso dello sbarramento di mine protettivo vicino a Tripoli, quando, a breve intervallo di tempo, si osservano due grossi lampi sugli sbarramenti. Sapremo dopo, anche per i relitti recuperati lungo la spiaggia, che quella notte sono affondate due unità inglesi che dirigevano verso di noi per finirci. Lo Zeno, azzoppato, ha fatto due vittime!*".

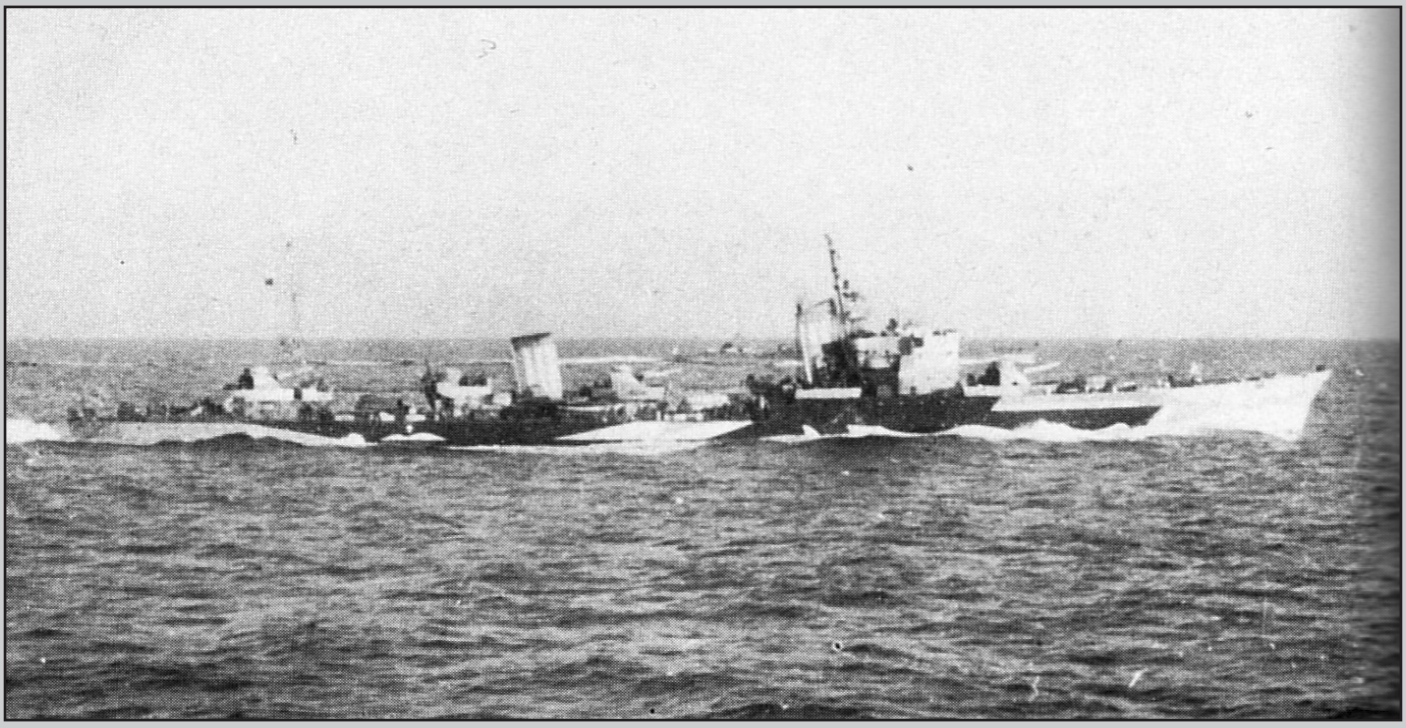
19 dicembre 1941

Dato che intanto è iniziato un bombardamento aereo di Tripoli (che si svolgerà in più ondate e si protrarrà fino alle tre di notte: a condurlo sono sette bombardieri Vickers Wellington del 104th Squadron della RAF, che attaccano separatamente), Nomis di Pollone ordina a Pisani e Monginevro, con i rispettivi cacciatorpediniere, di mettersi alla fonda presso Tagiura (che è già entro il sistema protettivo di sbarramenti), a dieci miglia dal porto, per attendere che terminino il bombardamento e poi il dragaggio magnetico dell'avamporto di Tripoli (si teme che gli aerei britannici vi abbiano lanciato delle mine), conclusi i quali dovranno entrare in porto. Le navi indenni riescono possono finalmente entrare a Tripoli alle 10.30; la danneggiata Napoli (il cui carico è però intatto), rimorchiata dal Ciclope (in precedenza l'aveva presa a rimorchio il Da Noli), giungerà in porto alle 16, preceduta di due ore da Zeno, Da Noli, Pessagno e Malocello.

L'operazione «M. 42» si conclude in un successo, con l'arrivo a destinazione di tutti i rifornimenti inviati.

30 dicembre 1941

Lo Zeno lascia Tripoli alle 16.30 per scortare a Napoli la motonave tedesca Ankara, avente a bordo 1400 prigionieri catturati in Cirenaica.



Un'altra immagine dello Zeno con la mimetizzazione sperimentale a fine 1941 (da "Navi italiane nella seconda guerra mondiale – Cacciatorpediniere classe Navigatori", di Maurizio Brescia)

1° gennaio 1942
Zeno ed Ankara arrivano a Napoli alle 11.30.
Lo Zeno si trasferisce poi a Taranto per essere sottoposto, in arsenale, alle riparazioni per i danni subiti nella collisione con la Napoli; i lavori si protrarranno fino a fine gennaio.

Gennaio 1942
Il capitano di fregata Giulio Di Gropello (40 anni, da Pinerolo) sostituisce il parigrado Boccella Duclos nel comando dello Zeno.

21 febbraio 1942
Alle 16.30 (o 17.30) lo Zeno salpa da Messina insieme ai cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi (nave ammiraglia del contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone, caposcorta), Lanzerotto Malocello, Strale e Premuda ed alla torpediniera Pallade (queste unità formano appunto il gruppo «Vivaldi»), scortando un convoglio (il numero 1) composto dalle moderne motonavi Monginevro, Ravello ed Unione nell'ambito dell'operazione di traffico «K. 7». I convogli in mare per questa operazione fruiscono inoltre della scorta indiretta del gruppo «Gorizia» (ammiraglio di divisione Angelo Parona; incrociatori pesanti Trento e Gorizia, incrociatore leggero Giovanni delle Bande Nere, cacciatorpediniere Alpino, Alfredo Oriani ed Antonio Da Noli) e del gruppo «Duilio», formato dall'omonima corazzata (ammiraglio di squadra Carlo Bergamini) insieme a quattro cacciatorpediniere (Aviere, Geniere, Ascari e Camicia Nera). Alle 17.10 la formazione imbocca lo stretto di Messina con rotta sud; alle 18.30 è al traverso di Capo Spartivento. I mercantili sono in linea di fronte; alle 19.15 viene assunta la formazione per la navigazione notturna.
Alle 23.15, la divisione «Gorizia» (avvistata a poppavia dritta già dalle 20.35) si unisce al convoglio n. 1, che prosegue per Tripoli seguendo rotte che passano a circa 190 miglia da Malta.

22 febbraio 1942
Alle 2.18 il caposcorta Vivaldi avvista un velivolo a proravia dritta, ad una quota di un migliaio di metri; a bordo si ritiene che si tratti probabilmente di un ricognitore britannico. Alle 2.30 viene sentito rumore d'aereo sulla sinistra, ma non succede niente per tutta la notte.
All'alba del 2 il convoglio n. 1 viene raggiunto anche dal gruppo «Duilio», che lo segue a breve distanza.
Alle sette del mattino la formazione viene raggiunta dalla scorta aerea italo-tedesca.
Intorno alle 12.45 (per altra versione, verso le dieci), 180 miglia ad est di Malta, il convoglio numero 1 si congiunge con il convoglio numero 2 della «K. 7» (avvistato da bordo del Vivaldi alle 9.20, a proravia dritta), proveniente da Corfù e formato dalle motonavi Lerici e Monviso e dalla nave cisterna Giulio Giordani, con la scorta dei cacciatorpediniere Antonio Pigafetta (caposcorta, capitano di vascello Enrico Mirti della Valle), Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare, Maestrale e Scirocco e della torpediniera Circe.
Il convoglio n. 2 si accoda – con una manovra piuttosto lenta – al convoglio n. 1. La formazione (di cui è caposcorta l'ammiraglio Nomis di Pollone) assume rotta 184° e velocità 14 nodi; sin dalla prima mattina (e fino alle 19.45) volano sul suo cielo aerei tedeschi Junkers Ju 88 e Messerschmitt Bf 110 decollati dalla Sicilia per la sua scorta.
I due convogli occupano complessivamente uno spazio di mare di circa un miglio per quattro, con i due gruppi di scorta sulla dritta, a distanza variabile tra uno e quattro miglia, «complesso (…) abbastanza compatto per poter essere protetto tutto bene dalla scorta ed abbastanza snello per dare ai singoli gruppi ampia libertà di manovra».
Dalle prime ore del mattino (precisamente, dalle 7.25) compaiono anche ricognitori britannici, che segnalano il convoglio agli aerei di base a Malta; tra le 14 e le 16 si verifica un attacco aereo, che i velivoli della Luftwaffe respingono, abbattendo tre degli aerei attaccanti ed impedendo agli altri di portare a fondo l'attacco (tranne un Boeing B 17 che lancia delle bombe di piccolo calibro contro la Duilio, senza colpirla). Quando l'ammiraglio Bergamini chiede altri aerei mediante il collegamento radio diretto, la richiesta viene prontamente soddisfatta. Bergamini scriverà poi nel suo rapporto: «*…per la prima volta si è avuta una scorta aerea che ha funzionato veramente in modo ammirevole (…) circa i velivoli offensivi, la caccia li ha avvistati tutti e tutti sono stati intercettati ed attaccati o abbattuti. Il collegamento radiotelefonico con il Duilio è stato perfetto e lo scambio di notizie rapido ed efficiente. (…) La scorta fatta armonicamente a quota bassa, media ed alta con Ju. 88 e Me. 110 (…) dava un senso di sicurezza e di collaborazione veramente soddisfacente. (…) L'intervento di nuovi cacciatori chiesti dal Duilio, come al solito, direttamente al Comando C.A.T. Sicilia, è stato pronto, tempestivo, numeroso. Non si può fare a meno di rilevare con vivo senso di soddisfazione che l'ultimo aereo inglese (un Blenheim) è stato abbattuto alle 15.49 alla distanza di ben 220 miglia dalle basi della Sicilia. C'è molto da attendersi da questa collaborazione aereo-navale fatta a così notevole distanza dalla costa (…) L'arrivo degli aerei tedeschi sulla formazione il giorno 22 si è verificato alle primissime luci dell'alba e la partenza a buio fatto (19.45). Nel giorno 23 invece gli apparecchi tedeschi non hanno potuto trovare né il gruppo Duilio né il gruppo Gorizia ma ciò era realmente quasi impossibile date le condizioni meteorologiche…*».
La sera del 22, in base agli ordini ricevuti, il gruppo «Duilio» lascia i convogli, che proseguono con la scorta diretta ed il gruppo «Gorizia».
Nella notte seguente il convoglio, che è rimasto diviso in due gruppi (cioè i convogli 1 e 2, che procedono uno dietro l'altro ma separati), viene più volte sorvolato da dei bengalieri nemici (tra le 00.30 e le 5.30 del 23 dei bengala si accendono sul cielo dei convogli), ma non subisce danni, grazie alle manovre ed all'emissione di cortine fumogene.

23 febbraio 1942
Alle 00.20 si avvistano dal Vivaldi due razzi illuminanti, lanciati da aerei avversari, 30° a dritta, a

grande distanza, nella posizione in cui si trova la III Divisione. Viene ordinato il posto di combattimento, in previsione di un imminente attacco aereo nemico. Alle 4.22 un bengala si accende a poppavia dritta, ed aerei britannici sorvolano il convoglio tentando di localizzarlo; lanciano altri bengala, che però sono subito trascinati via dal forte vento. Proprio il vento, insieme alla scarsa visibilità, impedisce ai velivoli avversari di effettuare il loro attacco. Poco dopo le otto del mattino sopraggiungono due torpediniere inviate da Marilibia in rinforzo alla scorta, cui l'ammiraglio Parona ordina di unirsi al gruppo «Vivaldi». La foschia impedisce ai due convogli, distanti solo 8-9 miglia, di vedersi, ed alla scorta aerea della Luftwaffe di trovare le navi; le trovano invece (alle 8.20), ma solo quelle del gruppo «Gorizia», i caccia italiani FIAT CR. 42 inviati anch'essi per la scorta. Solo verso le dieci, diradatasi finalmente la foschia, inizia a sopraggiungere sui cieli dei due convogli – che navigavano di conserva verso Tripoli senza riuscire a vedersi – un crescente numero di velivoli di scorta. Alle 10.14 del mattino, una novantina di miglia ad est di Tripoli ed al largo di Capo Misurata, la Circe ("battistrada" del convoglio n. 2) localizza con l'ecogoniometro il sommergibile britannico P 38, che sta tentando di attaccare il convoglio (poco dopo ne viene avvistato anche il periscopio, che però subito scompare poiché il sommergibile, capendo di essere stato individuato, s'immerge a profondità maggiore); dopo aver ordinato al convoglio di virare a dritta, alle 10.32 la torpediniera bombarda il sommergibile con bombe di profondità, arrecandogli gravi danni. Subito dopo il P 38 affiora in superficie, per poi riaffondare subito: a questo punto si uniscono alla caccia anche l'Usodimare ed il Pessagno, che gettano altre cariche di profondità, e, insieme ad aerei della scorta, mitragliano il sommergibile. L'attacco è tanto violento e confuso che un marinaio, su una delle navi italiane, rimane ucciso dal tiro delle mitragliere, e la Circe deve richiamare le altre unità al loro posto per poter proseguire nella sua azione. Dopo questi ulteriori attacchi, la Circe effettua un nuovo attacco con bombe di profondità, ed alle 10.40 il sommergibile affiora di nuovo con la poppa, fortemente appruato, le eliche che girano all'impazzata ed i timoni orientati a salire, per poi affondare di prua con l'intero equipaggio in posizione 32°48' N e 14°58' E. Un'ampia chiazza di carburante, rottami e resti umani marcano la tomba dell'unità britannica. Alle 10.30, intanto, dopo la manovra eseguita per allontanarsi dal pericolo, il resto del convoglio ritorna in rotta e formazione. Alle 11 il convoglio n. 1 avvista la terra, e rettifica la rotta di conseguenza; mezz'ora dopo viene raggiunto dalle due torpediniere provenienti da Tripoli, cui l'ammiraglio Parona ha ordinato di unirsi al convoglio. Alle 11.25 un altro sommergibile britannico, il P 34 (tenente di vascello Peter Robert Helfrich Harrison), facente parte di uno sbarramento di tre unità, avvista su rilevamento 040° il convoglio formato da Ravello, Unione e Monginevro e scortato da Vivaldi, Malocello, Strale, Zeno, Pallade e Premuda, che procede su rotta 250°. Senza essere rilevato dalla Pallade (che funge da "battistrada" per il convoglio, non rileva la presenza del sommergibile), alle 11.49 (fonti italiane parlano delle 12.02), in posizione 32°51' N e 13°58' E (un'ottantina di miglia ad est di Tripoli), il P 34 lancia quattro siluri da 4150 metri di distanza, con lancio da terra verso il largo (benché il convoglio stia ormai seguendo la rotta costiera): un caccia facente parte della scorta aerea avvista le scie dei due siluri e le segnala immediatamente mitragliandole, permettendo così al convoglio di evitarli con tempestiva accostata (i due siluri mancano l'Unione di pochi metri, passandole uno a proravia e l'altro a poppavia). Nessuna nave è colpita, ed il Vivaldi inizia alle 11.58 un contrattacco nel quale lancia ben 57 bombe di profondità, alcune delle quali esplodono molto vicine al sommergibile. Il P 34, in ogni caso, riesce ad allontanarsi. La Monginevro subisce un'avaria al timone causata dalla brusca accostata compiuta per evitare i siluri, e lo Zeno viene distaccato per proteggerla fino a quando non avrà risolto l'inconveniente. Nel frattempo, alle 10.30, lo Scirocco, come stabilito in precedenza, lascia la scorta del convoglio numero 2 e si aggrega al gruppo «Gorizia», che – essendo ormai il convoglio vicino a Tripoli, e non presentandosi più rischi di attacchi di navi di superficie – si avvia sulla rotta di rientro. Alle 13.30 il convoglio n. 2, avendo forzato l'andatura, giunge in vista del convoglio n. 1; quest'ultimo giunge indenne a Tripoli alle 15, ed entro le 16.40 tutte le navi di entrambi i convogli sono in porto, con un ritardo complessivo di neanche un'ora rispetto a quanto programmato. Giungono così a destinazione 113 carri armati, 575 automezzi con rimorchio, 11.559 tonnellate di materiali vari, 15.447 tonnellate di carburanti e lubrificanti, 2511 tonnellate di artiglieria e munizioni e 405 soldati. Lo Zeno lascia subito Tripoli e raggiunge alle 19.45 il piroscafo Beppe, salpato da quel porto il pomeriggio precedente e diretto a Palermo (silurato da sommergibile nell'ottobre 1941 e faticosamente rimorchiato a Tripoli, sta rientrando in Italia dopo le provvisorie riparazioni ricevute in Libia), assumendone la scorta.

26 febbraio 1942

Zeno e Beppe arrivano a Palermo alle 3.30.

16 marzo 1942

Lo Zeno parte da Messina alle 13.30 (o 16) insieme ai gemelli Vivaldi (caposcorta, capitano di vascello Ignazio Castrogiovanni), Malocello e Pessagno ed alle torpediniere Pallade e Giuseppe Sirtori (quest'ultima poi rientrata a Messina), per scortare a Tripoli la motonave Vettor Pisani. È in corso l'operazione di traffico «Sirio», che vede in mare una serie di convogli da e per la Libia (motonavi Gino Allegri e Reginaldo Giuliani da Tripoli a Palermo con le torpediniere Perseo e Circe; piroscafo Assunta De Gregori da Palermo a Tripoli con il

cacciatorpediniere Premuda e la torpediniera Castore; motonavi Nino Bixio e Monreale da Tripoli a Napoli con la stessa scorta che ha scortato Pisani e Reichenfels sulla rotta opposta) fruenti della protezione a distanza dell'incrociatore leggero Emanuele Filiberto Duca d'Aosta (nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Alberto Da Zara) e dei cacciatorpediniere Grecale e Scirocco.
Lasciata Messina ed uscito dallo Stretto, il convoglietto dirige verso sud con il Vivaldi in testa, seguito dalla Pisani, con Malocello e Sirtori in posizione di scorta laterale. Le navi procedono a zig zag, come precauzione contro eventuali sommergibili nemici; al traverso di Capo Spartivento accostano verso est, seguendo la costa della Calabria.
Alle 16.37, al largo di Capo Bruzzano (Calabria, non lontano da Capo Spartivento), il sommergibile britannico Unbeaten (capitano di corvetta Edward Arthur Woodward) avvista la Pisani ed uno dei cacciatorpediniere della scorta, a 7 miglia di distanza su rilevamento 241°. Iniziata la manovra d'attacco, Woodward sovrastima la stazza del bersaglio (11.000 tsl) e nota le altre due unità della scorta (in questo momento la Pisani sta procedendo con la scorta di Vivaldi, Malocello e Sirtori); alle 17.06 lancia quattro siluri da 3660 metri. L'idrovolante assegnato alla scorta aerea, il CANT Z. 501 n. 4 della 184a Squadriglia, avvista il siluro, stimandone la distanza di lancio dalle navi in circa 2000 metri, e dà l'allarme, poi sgancia due bombe da 160 kg sul presunto punto in cui si dovrebbe trovare il sommergibile. La Sirtori spara una salva per dare l'allarme, poi si dirige verso il sommergibile, gettando quattro bombe di profondità; il Malocello inverte la rotta e lancia a sua volta 16 bombe di profondità.
Nessuno dei siluri va a segno, così come è infruttuoso il contrattacco della scorta (l'ultima bomba di profondità viene gettata alle 18.25).

17 marzo 1942

Alle 6.30 Vettor Pisani e scorta avvistano un secondo gruppo proveniente da Napoli, composto dalla motonave tedesca Reichenfels scortata dalla torpediniera Lince (che lascia quindi la scorta e raggiunge Messina), e si congiungono con esso.
Il convoglio così formato procede verso Tripoli lungo la rotta che passa ad est di Malta, con la protezione a distanza di Duca d'Aosta, Scirocco e Grecale, che si mantengono in contatto visivo.
Alle 17.20 viene avvistata una mina a proravia dritta, e venti minuti più tardi, sempre sulla dritta, viene avvistato un aereo sospetto che vola tra le nuvole. Viene intensificata la vigilanza, ma non si verificano attacchi aerei.
Passato a circa 200 miglia dall'isola insieme alla forza di protezione, il convoglio punta poi su Tripoli. Alle 20.20 Reichenfels, Malocello e Pessagno si separano e formano un gruppo separato per la notte, in modo da offrire un bersaglio più ridotto in caso di attacco nemico.

18 marzo 1942

Alle 7.15 il gruppo Reichenfels-Malocello-Pessagno viene avvistato dal gruppo di cui fa parte lo Zeno, al quale torna ad unirsi. Verso le nove del mattino viene avvistata la costa libica; alle 11.25 il Vivaldi lancia nove bombe di profondità a scopo intimidatorio, per dissuadere eventuali sommergibili nemici in agguato.
In mattinata il convoglio viene raggiunto anche dalla torpediniera Generale Marcello Prestinari, inviatagli incontro da Tripoli.
Alle 12.40 il convoglio si dispone in linea di fila, e tra le 14.22 e le 15.15 il convoglio entra nel porto di Tripoli.
Arrivano così in Libia 2623 tonnellate di carburanti e lubrificanti, 278 tra automezzi e rimorchi, 36 carri armati, 3501 tonnellate di materiali vari e 103 soldati.
Alle 19.30 Zeno, Vivaldi, Malocello, Pessagno e Pallade ripartono da Tripoli per scortare a Napoli le motonavi Nino Bixio e Monreale. Inizialmente le navi prendono il mare in due gruppi: Zeno, Pessagno, Pallade e Bixio; Vivaldi, Malocello e Monreale.
I due convogli seguono le rotte del Canale di Sicilia.

19 marzo 1942

Alle 6.45 il gruppo del Vivaldi avvista verso poppa il gruppo di cui fa parte lo Zeno, cui si unisce, formando così un unico convoglio, che viene raggiunto da una scorta aerea di velivoli da caccia.
Alle 10.26 viene avvistata Pantelleria, alle 16.40 Favignana; un'ora dopo Vivaldi e Malocello lasciano il convoglio, che prosegue con la scorta di Zeno, Pallade e Pessagno.

20 marzo 1942

In mattinata la Pallade lascia il convoglio per raggiungere Messina.
Zeno, Pessagno, Bixio e Monreale arrivano a Napoli alle 8.15.

3 aprile 1942
Lo Zeno ed il cacciatorpediniere Freccia partono da Augusta alle due di notte per scortare a Tripoli le motonavi Gino Allegri e Monreale nell'ambito dell'operazione di traffico «Lupo», che prevede l'invio in Libia di 6 moderne motonavi cariche di rifornimenti. Il mare è leggermente mosso; le navi procedono a 15 nodi.
Al tramonto il convoglio «Allegri» si aggrega ad un più grande convoglio formato dalle motonavi Nino Bixio, Monviso, Lerici ed Unione scortate dai cacciatorpediniere Antonio Pigafetta (caposcorta), Antonio Da Noli, Emanuele Pessagno, Euro e Folgore e dalle torpediniere Pallade e Centauro, a sua volta frutto dell'unione di due convogli partiti da Taranto e Messina. Il convoglio segue una rotta che passa a 110 miglia da Malta per raggiungere Tripoli.
Forniscono scorta a distanza l'incrociatore leggero Eugenio di Savoia (nave ammiraglia dell'ammiraglio di divisione Alberto Da Zara) ed i cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi e Mitragliere, che raggiungono il convoglio intorno a mezzogiorno, mentre la scorta aerea è assicurata da 17 velivoli di vari tipi.
Nel pomeriggio viene avvistato fumo di prua, seguito poco dopo dall'apparizione della sagoma di una nave; non essendo previsti incontri con altre navi italiane, l'ammiraglio Da Zara ordina a tutte le navi del convoglio il posto di combattimento per allarme navale. Dopo un po', tuttavia, la nave sconosciuta si rivela essere la nave ospedale italiana Aquileia.
Prima di notte, il gruppo di protezione indiretta lascia il convoglio per rientrare alla base.

4 aprile 1942
Alle cinque del mattino il convoglio viene avvistato da ricognitori nemici; nonostante reiterati attacchi aerei, tutte le navi – il cui carico complessivo assomma a 6190 tonnellate di carburante, 14.955 tonnellate di munizioni ed altri rifornimenti, 769 tra automezzi e rimorchi, 82 carri armati e 327 uomini – giungono indenni a Tripoli in mattinata.

5 aprile 1942
Lo Zeno e gli altri cacciatorpediniere rientrano a Taranto.
8 aprile 1942
Zeno, Pigafetta, Vivaldi e Malocello, partiti in nottata, scortano la corazzata Duilio e l'incrociatore leggero Muzio Attendolo da Taranto a Messina. Tra le due e le tre di notte dell'8 aprile la formazione viene illuminata dal lancio di due bengala da parte di velivoli nemici, cui però non fanno seguito attacchi aerei. Alle nove del mattino dell'8 le due navi maggiori entrano a Messina, ed i cacciatorpediniere a Reggio Calabria.
Alle 20.40 Zeno e Pigafetta escono da Reggio e raggiungono l'Attendolo, salpato da Messina, assumendone la scorta: lo Zeno si posiziona a poppavia dell'incrociatore, il Pigafetta a proravia. Alle 23.15 i due cacciatorpediniere passano in posizione di scorta laterale; le tre navi mantengono questa formazione, navigando a zig zag, fino alle sei del mattino del 9 aprile.

9 aprile 1942
Zeno, Pigafetta ed Attendolo raggiungono Napoli alle 7.30, dopo una navigazione priva di eventi di rilievo.

13 aprile 1942
Lo Zeno salpa da Napoli alle 7.30 per scortare a Tripoli, insieme al cacciatorpediniere Antonio Pigafetta (caposcorta) ed alla torpediniera Pegaso, le motonavi Vettor Pisani (italiana) e Reichenfels (tedesca) nell'ambito dell'operazione di traffico «Aprilia».
Ad est della Sicilia il convoglio che comprende lo Zeno si congiunge con altri due, provenienti da Taranto (motonave Ravello, cacciatorpediniere Freccia e Turbine) e da Brindisi (motonave Reginaldo Giuliani, cacciatorpediniere Mitragliere, torpediniera Aretusa, quest'ultima rientrata in porto il 14 mattina), formando un unico convoglio diretto a Tripoli (caposcorta è il Pigafetta).

14 aprile 1942
Il 14 aprile "ULTRA" intercetta dei messaggi relativi al convoglio; due idroricognitori Martin Maryland del 203rd Squadron vengono inviati da Bu Amud, in Cirenaica, alla ricerca del convoglio, e lo trovano. Alle 7.30 anche un Beaufort del 22nd Squadron (sergente S. E. Howroyd), dotato di radar ASV (Air to Surface Vessel), viene inviato a rintracciarlo.
A mezzogiorno decollano da Bu Amud otto aerosiluranti britannici Bristol Beaufort (in realtà nove, ma uno, del 39th Squadron, deve rientrare poco dopo), due del 22nd Squadron e sei del 39th Squadron (201st Group), guidati dal capitano John M. Lander e scortati da quattro caccia Bristol Beaufighter del 272nd Squadron (maggiore W. Riley, sottotenente Stephenson, tenente Derek Hammond, sergente J. S. France; gli aerei, non avendo abbastanza autonomia per tornare in Cirenaica dopo l'attacco, dovranno poi raggiungere Malta). Nel pomeriggio, un Martin Maryland che sta tallonando il convoglio (tenente James Bruce Halbert) viene abbattuto da un velivolo tedesco della scorta; anche il Beaufort con radar ASV, dopo aver localizzato il convoglio e comunicato la sua posizione, viene danneggiato da dei Messerschmitt Bf 109 tedeschi mentre cerca di atterrare a Malta, e si schianta al suolo. Il suo messaggio non viene però ricevuto dagli aerei inviati ad attaccare il convoglio, che anzi superano la rotta da esso percorsa senza notare nulla.
Giunti gli aerei in un punto 70 miglia a sudest di Malta, il capitano Lander si rende conto che devono aver già oltrepassato il convoglio ed ordina quindi di virare verso sudovest, ponendosi alla ricerca del convoglio. Dopo venti minuti i Beaufighter dopo avvistano un gruppo di Me 110 e Ju 88 tedeschi della scorta aerea, che ingaggiano, abbattendo un cacciabombardiere Dornier Do 17 e danneggiano un caccia Messerschmitt Bf 110 ed un bombardiere Junkers Ju 88. Dopo questo primo scontro tra aerei, a qualche miglio di distanza dalle navi, i caccia britannici avvistano anche il convoglio.

[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

NUOVA PATENTE NAUTICA FAQ. TUTTO QUELLO CHE DEVI SAPERE

Tratto da www.giornaledellavela.com

Segnatevi in rosso questa data, signori: **13 maggio 2022**. Perché, finalmente, entreranno in vigore le modalità d'esame per la nuova patente nautica. Contattando scuole nautiche ed esperti del settore abbiamo stilato questa serie di "FAQ" per sviscerare tutto quello che vi serve sapere se avete intenzione di conseguire l'abilitazione al comando di unità da diporto.

Nuova Patente Nautica, tutto quello che devi sapere

Voglio prendere la patente nautica. A chi mi devo rivolgere?
Con la nuova legge, salvo modifiche future, gli unici enti a certificare la preparazione per l'ammissione agli esami sono le scuole nautiche autorizzate.

Posso prepararmi da privatista presso la LNI o altri centri?
La preparazione personale può avvenire presso centri esterni o privatamente, ma per poter accedere all'esame occorrerà – a meno che non cambi qualcosa – passare per una scuola nautica, l'unica abilitata alla certificazione di cinque ore di pratica di manovra effettivamente svolta e propedeutiche all'esame teorico e pratico. La certificazione firmata dal legale rappresentante della scuola nautica, andrà consegnata alla commissione (dal candidato o dalla sua scuola nautica) il giorno dell'esame teorico.

Le modalità d'esame teorico cambieranno a seconda della Regione o Provincia?
No, dal 13 maggio 2022 avremo un esame unico, con quesiti ministeriali sia per la patente nautica entro 12 miglia che per quella senza alcun limite dalla costa, un esame oggettivo e chiaro per tutti.

Come faccio a prepararmi al quiz?
La buona notizia è che non dovrete più acquistare libri e manuali. Sul sito del MIT (https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/normativa/2022-02/ALLEGATO%20A%20DD%2010%20DEL%2025GEN2022.pdf) si trovano facilmente tutte le domande con le relative soluzioni.

Dove avverrà l'esame teorico?
Presso la più vicina sede della Motorizzazione (solo per patente nautica entro 12 miglia dalla costa) o presso le Capitanerie di porto (sia per patente nautica entro 12 miglia sia per patente nautica senza alcun limite dalla costa). Questo dipenderà dalle disponibilità di date e del personale.

C'è una prova orale?
No. Questo per evitare disuguaglianze e garantire l'oggettività dell'esame teorico.

Come sono state aggiornate le domande dei quiz?
I quiz sono stati aggiornati e resi al passo coi tempi e più pratici. Non ci sono più elementi di navigazione mercantile, la nomenclatura delle singole componenti degli scafi in legno, i segnali per la comunicazione "fra navi" con bandiere, i quesiti su metacentro, baricentro, spostamento del "carico" e gli elementi di fisica navale. Le domande sulle parti dei motori vengono limitate al funzionamento generale e alle piccole avarie che possono prevedere un intervento non specialistico, oltre a tenere conto delle novità tecnologiche come le trasmissioni (IPS, Pod ecc.) e i nuovi motori fuoribordo.
La sezione "meteorologia e maree" è stata focalizzata sugli elementi effettivamente utilizzabili dal diportista durante la navigazione. Ci sono nuove domande, supportate da immagini grafiche, sulle operazioni di ormeggio e disormeggio, un'intera nuova sezione sulle manovre, quesiti sulle dotazioni di sicurezza non obbligatorie ma consigliate e sulla tutela dell'ambiente e la navigazione nelle Aree marine protette.
Nella sezione "Vela" sono stati cancellati i quiz inerenti le derive e le attrezzature desuete e introdotti quesiti sulle vele diventate di uso comune sulle imbarcazioni da crociera e domande dedicate alla navigazione con cattivo tempo.

Come avviene l'esame teorico?
Il nuovo esame prevede, per tutti i tipi di patente nautica di categoria A, sia per il conseguimento della entro dodici miglia sia per l'abilitazione a senza alcun limite dalla costa:
*– **il quiz base**, composto da un database nazionale di 1472 domande, del quale cui vengono somministrati 20 quesiti a risposta multipla, in cui soltanto una delle 3 alternative di risposte proposte è corretta. Sono permessi soltanto 4 errori, al quinto errore si viene respinti – tempo massimo concesso 30 minuti;*
*– **il quiz vela**, composto da un data base di 252 quesiti, di cui vengono somministrate n° 5 domande a risposta singola, vero o falso, è permesso soltanto un errore, al secondo errore si è respinti – tempo massimo concesso 15 minuti.*
Il quiz vela, ovviamente, non verrà somministrato a chi decide di conseguire l'abilitazione limitata alle sole unità a motore.

C'è un quiz preliminare di carteggio da sostenere?
Propedeutico alla fase a quiz di cui sopra, è previsto:
– per patente nautica entro 12 miglia dalla costa, un esercizio su elementi base di carteggio nautico, 5 quesiti in cui si può errare una sola risposta, alla seconda si è espulsi dall'esame e non si accede alla fase a quiz – tempo concesso 20 minuti;
– per patente nautica senza alcun limite dalla costa, prova di carteggio nautico composta da 4 esercizi in cui se ne può sbagliare soltanto uno, al secondo esercizio errato si è respinti e non si accede alla fase a quiz – tempo concesso 60 minuti.
In queste prove, per garantire l'equità, sono state codificate delle tolleranze ai margini di errore.

Cosa succede se mi bocciano alla prova di carteggio propedeutica o al quiz vela?
C'è la possibilità di conseguire comunque l'abilitazione inferiore. Qualora il candidato respinto a una prova d'esame patente nautica, decida di avvalersi dell'abilitazione inferiore (ad esempio se respinto alla senza limiti decide di svolgere l'esame per la entro 12 miglia, oppure respinto al quiz vela decide di conseguire la patente nautica limitata alle sole unità a motore,) e qualora venga nuovamente respinto alla prova inferiore nella stessa seduta d'esame, il successivo tentativo (dopo 30 giorni) verrà effettuato con esame patente nautica per l'abilitazione richiesta nell'originaria istanza d'esame presentata all'ufficio.

Ho passato l'esame teorico. Posso sostenere l'esame pratico lo stesso giorno?
L'esame teorico e l'esame pratico sono svolti con commissioni distinte, quindi in giornate diverse; tuttavia, se a livello periferico ci fossero esigenze oggettive, gli uffici coinvolti potranno adottare misure alternative.

Dove avviene l'esame pratico?
Per patente nautica entro 12 miglia dalla costa, in mare, nei laghi, solo per abilitazione motore anche nei fiumi. Per patente nautica senza alcun limite dalla costa, in mare.

Chi mi fa l'esame?
Per la patente per la navigazione a motore, saranno presenti un istruttore, scelto dall'elenco delle Città Metropolitane e un esaminatore scelto dalla Motorizzazione o dalla Capitaneria.
Per la patente con "l'estensione" vela, l'esaminatore sarà viene supportato dal cosiddetto esperto velista formato da un CIN (Centro di Istruzione Nautica, come la LNI o la FIV): superando l'esame pratico della vela, avrete in automatico anche l'abilitazione alla conduzione a motore.

Se vengo bocciato *alla pratica, devo rifare la teoria?*
No. Circa il riporto della teoria, qualora il candidato venga respinto per due volte alla prova pratica, entro 30 gg deve ripresentare una nuova istanza d'esame per poter mantenere valida la prova scritta superata con la precedente istanza d'esame.

Quanto mi costa prendere la patente nautica?
I costi fissi, relativi a tasse e bolli, sono di 106,23 euro. A questo va aggiunto il costo della visita medica, che presso le ASL o le scuole nautiche autorizzate, viene circa 70 euro. Un buon corso presso una scuola nautica, invece, ha un prezzo medio dai 1.000 ai 1.500 euro. Quindi a seconda di dove deciderete di prendere la patente nautica, avrete un costo da sostenere compreso tra 1.200 ai 1.700 euro.

L'ULTIMA CROCIERA DI GUERRA DEL CARABINIERE - 38 RUBINI

di Lino Trestini - tratto da Marinai d'Italia 2010

38 rubini

Il Capitano di Corvetta Fabio Tani a bordo del Montecuccoli prima del suo comando sul *Carabiniere*
Foto famiglia Tani

Sono stato assegnato come marinaio semplice al Cacciatopediniere Carabiniere, appena diciassettenne, nel 1942. L'unità compì numerose attività belliche in quel periodo, come trasporto truppe in Tunisia, scorta convogli, subendo anche numerosi bombardamenti aerei, attacchi da parte di sommergibili nemici, ecc.

L'otto settembre del 1943, il grosso della flotta italiana, compreso quindi anche il mio Carabiniere, uscì dal porto della Spezia diretto alla Maddalena. Purtroppo il giorno 9 venne affondata la Corazzata Roma, la più grande sciagura che abbia colpito una nave appartenente alla Marina Militare Italiana durante la seconda guerra mondiale.

Il Carabiniere, insieme ai Cacciatorpediere Fuciliere e Mitragliere ebbe il compito di soccorrere i naufraghi della Roma. Come noto, perirono a seguito dell'attacco tedesco circa 1350 uomini. I superstiti, poco oltre 500, vennero trasportati dalle tre unità e dall'Incrociatore Attilio Regolo, a Porto Mahon, a Minorca nelle Baleari.

Le unità con gli equipaggi rimasero internati per i successivi 15 mesi.

Nel gennaio del 1945 lasciammo l'internamento in Spagna per rientrare in Italia, al porto di Taranto. Qui fu data la possibilità agli uomini imbarcati di scegliere se rimanere a bordo oppure essere sbarcati e tornare a casa. Io, di origine veneta, non potendo ricongiungermi alla mia famiglia a causa del fronte che divideva in due l'Italia, seguii le sorti del Carabiniere.

L'ordine impartito dal Comando Marina prevedeva di inviare un'unità nell'Oceano Indiano, area di rilevanza strategica in quel momento.

Per tale missione, da svolgere agli ordini del Comando in Capo Fleet East Indies, fu scelto il CT Carabiniere che salpò da Taranto la sera dell'8 maggio 1945 dopo pochissimi giorni di preparazione.

Nel corso della navigazione emersero subito parecchi problemi, legati soprattutto all'equipaggio in gran parte privo di esperienza, all'allestimento ed alle attrezzature di bordo, rivelatisi per nulla adatte ad affrontare condizioni ambientali e di mare ben diverse da quelle del Mediterraneo.

Arrivammo all'isola di Ceylon, oggi Sri Lanka il 31 maggio 1945. Al Carabiniere venne assegnato il compito di scortare le navi inglesi. In circa tre mesi, il CT Carabiniere effettuò 38 missioni.

Il Carabiniere alla boa a Trincomalee (Ceylon) nell'estate del 1945
Foto famiglia Tani

Il 14 agosto 1945 venne firmato l'armistizio tra gli alleati ed il Giappone. Quindi la guerra era da considerarsi conclusa e venne annullato il previsto sbarco in Giappone da parte della flotta alleata.
Così terminarono le attività belliche anche per il Carabiniere.
Un episodio legato a quegli anni però mi è rimasto profondamente scolpito nella memoria.
Al momento di ripartire per l'Italia, il Comandante del Carabiniere; Fabio Tani, venne convocato al Comando della Flotta Inglese dell'Oceano Indiano per ricevere il ringraziamento per l'opera svolta.
Come premio al Comandante era destinato un orologio d'oro con 38 rubini, in ricordo delle 38 missioni svolte nell'Oceano indiano da parte del CT Carabiniere.
Il Comandante Tani, replicò che avrebbe preferito, a titolo di apprezzamento dell'opera svolta dalla propria nave, rimpatriare 38 prigionieri italiani allora detenuti in campi di lavoro inglesi sull'isola di Ceylon, uno per ogni rubino contenuto nell'orologio.
L'Ammiraglio Power, Comandante in capo della flotta alleata, accettò lo "scambio".
Fu così che il Carabiniere intraprese il viaggio di ritorno in Patria, portando con sé anche i 38 ex prigionieri. L'altruismo dimostrato dal Comandante Tani con quel gesto credo si commenti da solo.
La lunga guerra contro tutto e contro tutti del CT Carabiniere ebbe così finalmente termine.
E per quanto riguarda il Marinaio Lino Trestini, arruolato volontario il 4 dicembre 1941, la guerra era finita.
Rientrato a Taranto con il Carabiniere, ottenne la tanto sospirata licenza."
Ora, a distanza di tanti anni, non avendo più traccia di superstiti di tale missione e non sapendo se vi è memoria del gesto di altruismo del Comandante Tani, il quale non ha esitato a rinunciare ad un oggetto prezioso, in cambio della libertà di alcuni uomini, ho avvertito l'esigenza di inviare questo mio breve scritto, per conoscenza di quanti lo vorranno leggere ed in ricordo di quegli uomini che con me condivisero quell'esperienza.
Rimanendo a disposizione per ogni eventuale chiarimento ed ulteriore approfondimento, porgo i miei più cordiali saluti

Dal nostro esperto

Nella primavera del 1945 la Regia Marina inviò nell'Oceano Indiano il cacciatorpediniere Carabiniere al comando del capitano di corvetta Fabio Tani.
Visto che non esisteva stato di guerra tra l'Italia e il Giappone e che il conflitto in Europa era finito non si capiva bene che cosa andasse a fare quell'unità in quelle acque, tanto più che i padroni di casa inglesi dimostrarono subito di non gradire quell'ospite inatteso.
Con diplomazia e faccia tosta il comandante Tani inventò un mestiere, per sè, la propria nave e i suoi uomini operando di conserva con una portaerei britannica con compito di picket destroyer adibito all'eventuale recupero, tutt'altro che infrequente, degli equipaggi degli aerei caduti in mare in fase di decollo od appontaggio.
Dopo 38 missioni di questo tipo il governo di Tokyo firmò, infine, l'armistizio e la guerra finì.
A titolo di ringraziamento per l'utile lavoro svolto i britannici, sempre imbarazzati nei confronti dei loro ex nemici mediterranei, non potevano cavarsela, come con gli olandesi e i francesi presenti essi pure in fornza ridotta nell'Oceano indiano, con il tradizionale conferimento di una medaglia o di un cavalierato, magari dell'Ordine del Bagno.
E fu allora che a qualcuno dell'Ammiragliato venne un'idea..."

Estratto dall articolo "L'ultima missione"
di Enrico Cernuschi
pubblicato su Storia Militare
del giugno 2005

Un curriculum vitae sui generis

Andrea Tani, nato 45, figlio d'arte fino al 61 - Livorno, Taranto, Livorno, Taranto, Ancona, Spezia, Taranto, Roma - Orsa, Maricentart, Indomito, Garibaldi, Maridipart Ancona e Taranto - e così fantasizzando, - quando, per dar prova di ulteriore fantasia sono andato al Morosini e poi, nel 63 in Accademia.
Sei anni "molto formativi", per usare un eufemismo, passati facendo spettacolari uscite a vela, bellissime crociere (nel 64 in Estremo Oriente, memorabile), mediocrissime performance scolastiche, almeno in Hdemia (non avevo capito, varcando i cancelli di S. Iacopo, che studiare per uff mar era sopratutto fare ingegneria), lunghe e pensose soste nelle patrie galere dell'Hdemia, dove mi sono letto tutti i libri della BUR sui quali riuscivo a mettere la mani, non per afflato verso i classici (quasi tutti i libri della BUR lo erano) ma perchè erano sottilissimi e facilmente contrabbandabili in prigione, dove non si potevano portare altri libri che non fossero di studio (altro che Guantanamo!!!).
Nel 67 sono uscito e ho militato fino all'83 nella Guerra Fredda dalla parte dei "buoni". Ho battuto l'onda per una buona parte, su fregate e caccia come TLC/GE, ho comandato un dragamine, e fatto sette otto anni come insegnante in Hdemia e analista informatico al Centro programmazione MM e a SHAPE.
Nel 83, con trentotto anni di servizio navale, ho detto basta per ora e ho provato a vedere come era fatto il mondo là fuori.
Un po' all'estero, un po' in una società di comando e controllo e un ventennio in un'altra che si occupa di guerra elettronica (anche navale naturalmente, per non essere troppo eversivo), scribacchiando nel frattempo forse un migliaio di articoli su argomenti navali (ovviamente), strategici, e poi man mano politici e geopolitici, di costume, culturali e chissà domani anche teologici.
Non mi sono mai preso molto sul serio, anche se avrei voluto tanto.

Caro Signor Trestini

sono Andrea Tani, figlio del CC Fabio Tani che comandava il CT Carabinere
in Oceano Indiano nel 1945, citato nella bellissima lettera del Signor Lino
all'Ammiraglio Vignati, un mio caro amico, che mi ha molto commosso.
Sapevo dell'episodio dei rubini, che credevo 24 e invece erano 38.
È stato pubblicato sulla rivista Storia Militare di qualche anno fa a firma
di Enrico Cernuschi, al quale scriverò per vedere se è possibile recuperare una copia della rivista da mandare al Signor Lino.
Mio padre - che ci ha lasciati nel 1987 - ha conservato sempre un vivissimo ricordo dell'impresa del Carabiniere, che fu veramente memorabile, considerati i tempi e le circostanze. Pensate che non ci ha mai raccontato dell'episodio dell'orologio, scovato dal Dott. Cernuschi in un archivio inglese dentro il rapporto dell'ufficiale della Royal Navy che riferiva un pó stupito di quanto poco avidi fossero gli italiani... Evidentemente mio padre, che all'epoca aveva 36 anni, l'età nella quale oggi molti ragazzi cominciano a lavorare - riteneva la sua scelta assolutamente ovvia e normale, come sarebbe stata per qualsiasi marinaio italiano dell'epoca (e anche di oggi, sono sicuro). E in effetti lo era.
38 uomini da riconsegnare alle loro famiglie... qualsiasi prezzo sarebbe stato un'inezia, e tutto sommato lo capirono anche gli inglesi che non obbiettarono ad un rimpatrio occulto che non aveva certo i crismi dell'ufficialità.
Potevano storcere il naso e dire "Sorry".
Torna tutto sommato anche a loro onore aver compreso e chiuso un occhio o anche tutti e due.
Resta comunque abbastanza notevole la prontezza di riflessi di mio padre, che vide in quell'insolita ricompensa - l'ufficiale inglese disse che non poteva consegnare una medaglia o qualcosa del genere perché gli italiani erano sempre visti come ex nemici, e quindi avevano deciso per un orologio - un'occasione appunto "d'oro" per farsi consegnare un bel gruppo di ex prigionieri.
Avrebbe potuto semplicemente declinare il dono, abbastanza imbarazzante,
in vero, ringraziando eccetera eccetera, e invece si fece venire quel colpo di genio che abbreviò di parecchio le sofferenze di 36 poveri marinai.
Mi chiedo sempre come mai non ce l'abbia raccontato, questo episodio.
Probabilmente la sua generazione - che è poi la stessa del Signor Lino - aveva così tante cose da raccontare da non sapere dove cominciare.
Molti cordiali saluti, auguri e ringraziamenti per questo bel momento che mi avete fatto passare.

Andrea Tani

DEVICE ATTIVI - QUARTA 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.

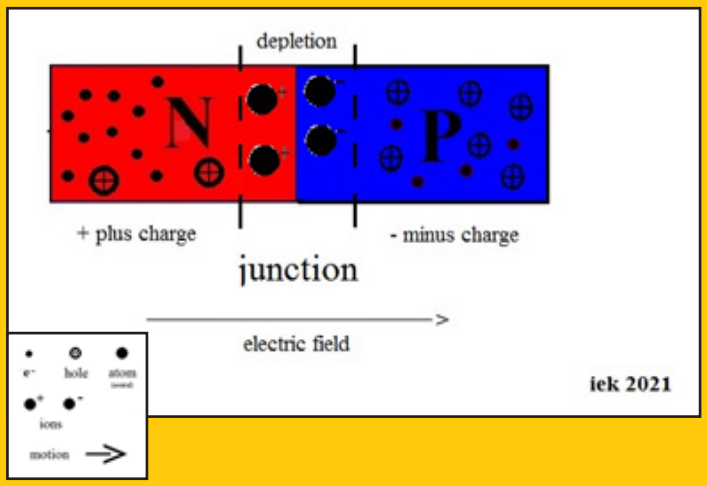
1.2.1 LA GIUNZIONE

Abbiamo sin qui esaminato il comportamento del semiconduttore estrinseco (quello del quale ci occuperemo prevalentemente) sia isolato che sottoposto a d.d.p (differenze di potenziale) esterne. Ma cosa accade se abbiamo due (o più) blocchetti di questo, aventi polarità opposte, tra loro in contatto ?*
*La zona frontaliera di entrambe le superfici affacciate, detta giunzione (junction), viene attraversata** con facilità dalle cariche libere (in quanto tali) che ricombinandosi si neutralizzano a vicenda; si crea perciò da ambo i lati di essa una zona priva di cariche libere detta di svuotamento (depletion layer) o zona svuotata detta anche di transizione.*

* concettualmente; in realtà il semplice accostamento meccanico non sarebbe da solo sufficiente, perché possa funzionare deve esserci continuità cristallina;
** questo processo è detto diffusione; le cariche maggioritarie, passando dalla propria zona a quella opposta, divengono ivi minoritarie.

Così gli ioni (atomi elettricamente carichi $\bullet^{+}$ $\bullet^{-}$) delle zone frontaliere, pur sempre vincolati* ciascuno alla propria posizione sul reticolo cristallino, ma non più elettricamente bilanciati dalle proprie cariche libere ora ricombinatesi, faranno valere quella propria, di segno ad esse opposto: positiva nel blocco N, negativa nel blocco P. Respingeranno così le cariche omologhe (dello stesso segno) presenti nel blocco opposto ed ivi maggioritarie, impedendone l'ulteriore afflusso nella zona della giunzione.

* ad una sollecitazione attrattiva o repulsiva dovuta alla Forza di Coulomb esercitata sullo ione da qualche carica circostante, si contrappongono altri ben sette legami covalenti rimasti integri!

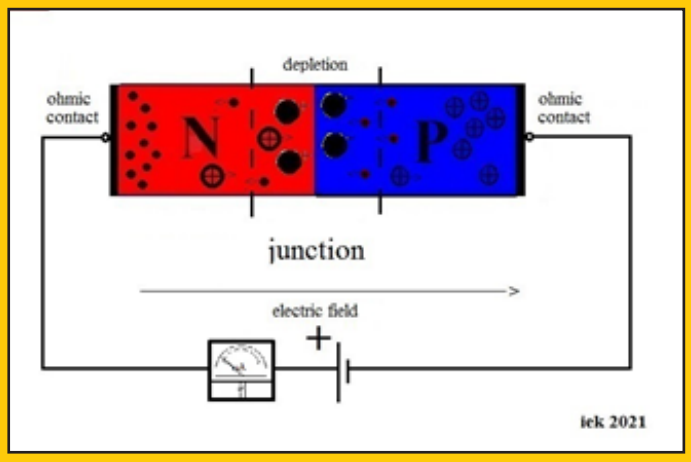


Questa diviene sede di una carica spaziale essendosi creato un campo elettrico, diretto dalla zona N (caricatasi positivamente) verso la zona P (caricatasi negativamente) così da costituire una barriera di potenziale. Il valore di tale d.d.p. è di circa 0,2 V per il Germanio, e di circa 0,7 V per il Silicio. Detta tensione, pur presente agli estremi di una giunzione p-n in equilibrio elettrostatico, non può essere misurata ai capi del dispositivo per via dell'effetto Volta.

Tutto questo accade in assenza di azioni esterne. Ma se vi agisse un campo elettrico? Bene l'azione di un campo, vale a dire la polarizzazione della giunzione, può assimilarsi a quello delle fasi congiunturali favorevoli o meno su di una comunità e sulla sua economia! Si tratta pur sempre, in fondo, di effetti statistici su di una popolazione comprendente vari soggetti, quali elettroni, lacune, ecc.

1.2.1.1 POLARIZZAZIONE INVERSA

La **polarizzazione inversa**, l'applicare cioè la sorgente **positiva al blocco di tipo N**, e quella **negativa a quello di tipo P**, opererà in modo restrittivo e disincentivante (quasi come un *lockdown*): si ridurranno gli scambi tra le zone limitrofe N e P, e tra di esse aumenterà il distacco, crescerà cioè l'ampiezza della zona svuotata (depletion region) tanto più quanto più intensa sarà la polarizzazione inversa applicata. Questo perché ciascun polo attrarrà a sé le cariche di segno opposto* : quello **(+)** sulla zona **N** attrarrà a sé gli elettroni (cariche maggioritarie in N) ed altresì quello **(-)** sulla zona **P** attrarrà a sé le lacune (cariche maggioritarie in P). La cosa però finisce lì, difatti la d.d.p. applicata in verso concorde con il potenziale già esistente di barriera, ne ha innalzato per così dire l'asta, rafforzandone l'effetto di contenimento. Così dal lato N della barriera data dalla giunzione inversamente polarizzata (immaginiamola come un tubo intasato) non arrivano più elettroni di rimpiazzo a consentire l'uscita di scena di quelli attratti dal polo positivo, che dunque vi stazioneranno nei pressi; né dal lato P della barriera arrivano più lacune di rimpiazzo di quelle attratte dal polo negativo. Levata di scudi, le cariche maggioritarie libere arroccate ognuna dal proprio lato (non così però quelle minoritarie). Ciascuno sta insomma isolato in casa propria (dov'è maggioritario/a) e circolazione praticamente azzerata. La giunzione si comporterà pertanto come un interruttore aperto, ove cioè non passa corrente. Ammettenza pressoché zero, ossia resistenza inversa elevatissima.



* il polo **positivo** + : attira elettroni e- ed allontana lacune **O**$^{+}$; quando è possibile la circolazione di corrente, aspira gli elettroni ed immette lacune nel cristallo;

quello **negativo** - : attira le lacune **O**$^{+}$ ed allontana elettroni e- ; quando è possibile la circolazione di corrente, riempie le lacune neutralizzandole, ed immette elettroni

NB: A contatto col semiconduttore il metallo può formare delle **micro-giunzioni** rettificanti (tali cioè da consentire il passaggio della corrente solo in una direzione, come nei dispositivi a punta di contatto, che vedremo al 3.1, e tra l'altro storicamente costituirono la primitiva forma di transistore); è detta **contatto ohmico** invece la semplice connessione non rettificante di un reoforo (conduttore) che raggiunge il semiconduttore.

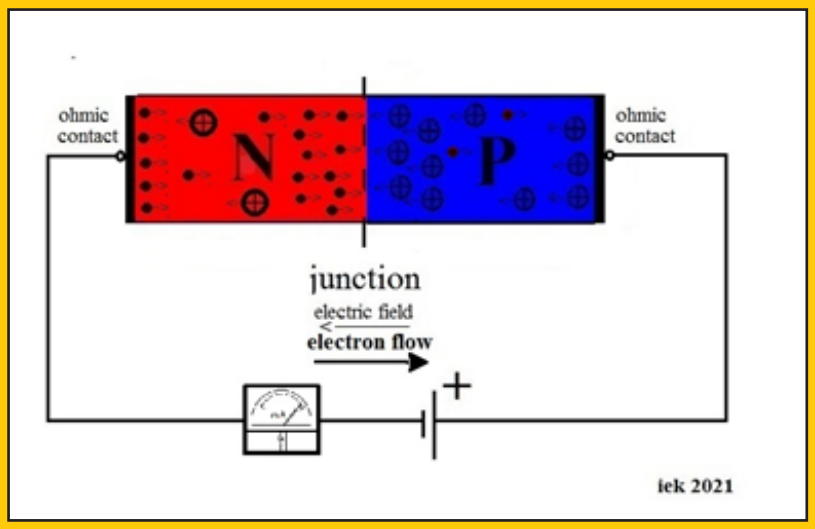
Nella giunzione polarizzata inversamente potrà tuttavia scorrere una seppur debole corrente data dal moto delle cariche minoritarie pur presenti (soliti bastian contrari!) che in quanto tali si muovono in senso opposto alle altre, e dalla situazione vengono anzi favorite nel loro moto. Questa è anche detta di corrente dispersione (*leackage current*) ed è tra l'altro responsabile della I_{CE0} nel transistore.

Non abbiamo disegnato in figura gli atomi neutri, in quanto tali chiaramente non sottostanti (nella loro interezza) alle forze elettriche; se non eventualmente ad azioni di tipo mareale sulle particelle che ne compongono il nucleo e sugli orbitali elettronici, che fanno compiere alle cariche solo spostamenti limitati intorno alla posizione di equilibrio senza però dislocarle, e dunque con effetti trascurabili sulla conduzione.

Per inciso, al crescere della distanza tra i due insiemi di cariche elettriche contrapposte, diminuirà anche la capacità elettrica (si, proprio quella espressa in pF) intercorrente tra le due zone, vale a dire oltre come già visto alla resistenza della giunzione, ne crescerà anche la reattanza. Questo tornerà utile in alcune applicazioni (es. diodi varicap e varactor).

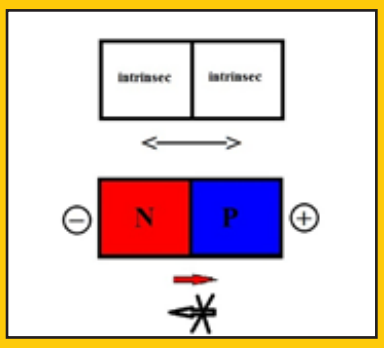
1.2.1.2 POLARIZZAZIONE DIRETTA

La **polarizzazione diretta**, l'applicare cioè la sorgente **positiva al blocco di tipo P**, e quella **negativa a quello di tipo N**, opererà come ormai facilmente intuibile in modo esattamente opposto: simile cioè ad una fase euforica, di rinforzo espansivo, quando gente e capitali si muovono e gli scambi si incrementano.
Il potenziale positivo **(+)** applicato stavolta alla zona **P** spingerà le lacune (ivi maggioritarie) verso la giunzione, e dall'altro lato il potenziale negativo **(-)** sulla zona **N** spingerà anch'esso gli elettroni (ivi maggioritari) sempre verso la giunzione; la tensione applicata, si opporrà alla preesistente barriera di potenziale originata dai (sempre immobili) ioni donatori ed accettori neutralizzandone la carica spaziale che si opponeva al passaggio della corrente, assottigliando la zona svuotata; si avrà in entrambi i blocchi un flusso delle cariche maggioritarie (elettroni in N, lacune in P) che oltrepasseranno ciascuna la giunzione riversandosi nel blocco opposto. Distensione, le cariche maggioritarie in ciascun blocco spinte verso la giunzione oltrepassandola allegramente si incontrano in meeting con quelle di segno opposto, mentre dagli elettrodi ne arrivano sempre delle nuove e quelle minoritarie presenti sono risucchiate dall'elettrodo di segno opposto. La giunzione si comporterà perciò come un interruttore chiuso, ove cioè la corrente passa. Ammettenza elevata, e resistenza diretta pressoché nulla (tale da essere talvolta persino trascurata nei calcoli).



Tale passaggio di zona delle cariche maggioritarie attraverso la giunzione è detto iniezione di cariche; le cariche maggioritarie, passando dalla propria zona a quella opposta, divengono ivi minoritarie; un certo numero di esse si ricombinano (gli elettroni vanno a cadere dentro i buchi) contribuendo anche così alla conduzione (ossia alla circolazione di corrente).

Ma un congegno che lascia passare la corrente in un solo verso, noi l'abbiamo già incontrato tra i tubi a vuoto: abbiamo (re)inventato **IL DIODO** *! (stavolta a semiconduttore).*



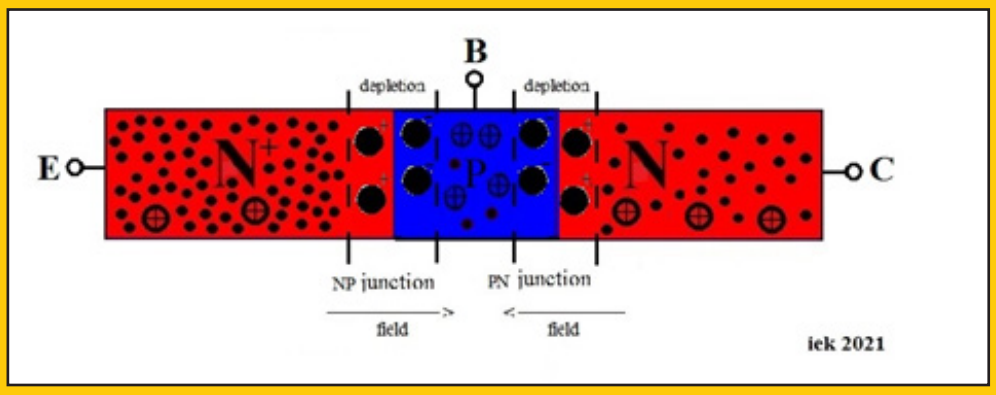
La giunzione PN, come già il diodo a vuoto, ci rammenta una volta di più l'importanza delle differenze qualora vengano in contatto, laddove cioè le superfici che rappresentano la discontinuità si fronteggiano: un po' come nei fronti caldo e freddo (ma anche anodo freddo e catodo caldo nel tubo a vuoto) che danno origine ad importanti fenomeni meteorologici, le faglie sismiche, le zolle della crosta terrestre che danno luogo a subduzioni e sommovimenti. Così in un semiconduttore intrinseco indifferenziato non si ha che una modestissima conduttività bidirezionale; viceversa tra due blocchi di semiconduttore estrinseco aventi polarità opposta si ha una conduttività molto elevata in un verso, e praticamente nulla in quello contrario.

1.2.1.3 TRANSISTOR A GIUNZIONE ossia BJT

Ovviamente, non ci fermeremo qui né ora: il prossimo passo sarà infatti il transistor*, e quel che accade con tre blocchetti di materiale estrinseco come in figura. In assenza di d.d.p. applicata, si formeranno tra loro due giunzioni in equilibrio (come se fossero due diodi schiena contro schiena).

* il dispositivo del quale ci occuperemo per primo è più propriamente detto transistor bipolare a giunzione o BJT (bipolar junction transistor), definito bipolare appunto perché la conduzione avviene mediante portatori di carica di due tipi (elettroni e lacune); a differenza del transistor ad effetto di campo (FET) che vedremo nel seguito (1.2.2), il cui funzionamento è basato su portatori di un solo tipo, ed è pertanto anche detto unipolare.

Un transistor, a differenza del tubo elettronico, non è un congegno dal funzionamento intuitivo, tutt'altro. Non a caso, fu inventato alquanto più tardi.



La situazione in ciascuna giunzione sarà analoga a quanto già visto (1.2.1), le lacune (maggioritarie) nel blocco P (quello mediano) saranno respinte verso il centro dello stesso da *entrambi* i gruppi di donatori positivi •+ presenti alle estremità affacciate al blocco P dei due blocchi N; mentre gli accettori negativi •- del blocco P allontanano dalle zone di giunzione gli elettroni liberi (maggioritari) presenti in ciascuno dei blocchi N. Si formano di conseguenza due barriere di potenziale, aventi versi tra loro opposti, con le relative zone di svuotamento sedi di carica spaziale. Si noti come uno dei blocchi, quello di emettitore (a sinistra in figura) è costituito da estrinseco più intensamente drogato, e perciò contrassegnato con **N**+, viceversa la zona mediana (base) ha un drogaggio medio, mentre -almeno quale tendenza attuale- quello di collettore (a destra in figura) ha un drogaggio leggero. Si ha dunque un drogaggio di tipo asimmetrico, come pure differenti possono esserne le dimensioni fisiche; in genere la base è costruita piuttosto sottile.

Ho aggiunto in figura tre contatti di tipo ohmico, uno per ciascun blocchetto di materiale estrinseco, onde collegarvi poi dei conduttori (come si vedrà nel passo successivo) denominandoli **E, B, C** che stanno rispettivamente per emettitore *, base, e collettore, che sono gli elettrodi del transistor.

* o anche emittore, traduzione (brutta) dall'inglese emitter; base è la stessa parola con identico significato, mentre il terzo origina da collector.

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".

CORVETTA EUROPEA, IL PROJECT TEAM SI RIUNISCE A ROMA

Tratto da www.difesaonline.it

(di Marina Militare) 09/03/22

Si è tenuta l'8 marzo a Palazzo Marina la riunione del Project Team di EPC in presenza, dedicata al progetto della corvetta europea (European Patrol Corvette), una classe di unità navali di seconda linea progettata in coordinamento con alcune delle Marine UE e che sarà costruita da un consorzio industriale costituito da quattro aziende di tre Paesi diversi, tra cui il colosso italiano Fincantieri.

Hanno partecipato alla riunione i rappresentanti della Marina italiana, di Spagna, Francia, Grecia e dell'Agenzia europea per la difesa (EDA).

L'incontro, dedicato alla stesura dei requisiti comuni, è stato fondamentale per sviluppare ulteriormente il documento di sviluppo capacitivo alla base del progetto e per sugellare la convergenza di intenti dei quattro Paesi in maniera da rendere il progetto certamente concretizzabile da parte del Consorzio industriale.

Il progetto European Patrol Corvette (EPC) si inquadra nell'ambito della Permanent Structured Cooperation (PESCO), ovvero la cooperazione internazionale strutturata dell'Unione europea nel settore della Difesa. In particolare EPC è un progetto proposto dalla Marina Militare italiana, supportato dal ministero della Difesa e approvato dalla Commissione europea il 12 novembre 2019.

L'iniziativa, nata a seguito della firma avvenuta il 3 giugno 2019 di una lettera d'intenti congiunta con la Marina Militare francese, ha suscitato l'interesse di diverse nazioni che hanno in seguito manifestato l'intenzione di aderire in qualità di partecipant Member State. Ad oggi sono quindi coinvolte l'Italia (come coordinatrice), Francia, Grecia, Spagna e Portogallo (in qualità di osservatore).

Grazie al supporto dell'Agenzia europea per la difesa (Eda), referente istituzionale per la fase di definizione ed armonizzazione dei requisiti comuni, è stata trovata una convergenza per la redazione dei documenti d'impianto iniziali con l'obiettivo di stabilire le linee di sviluppo dell'intero programma.

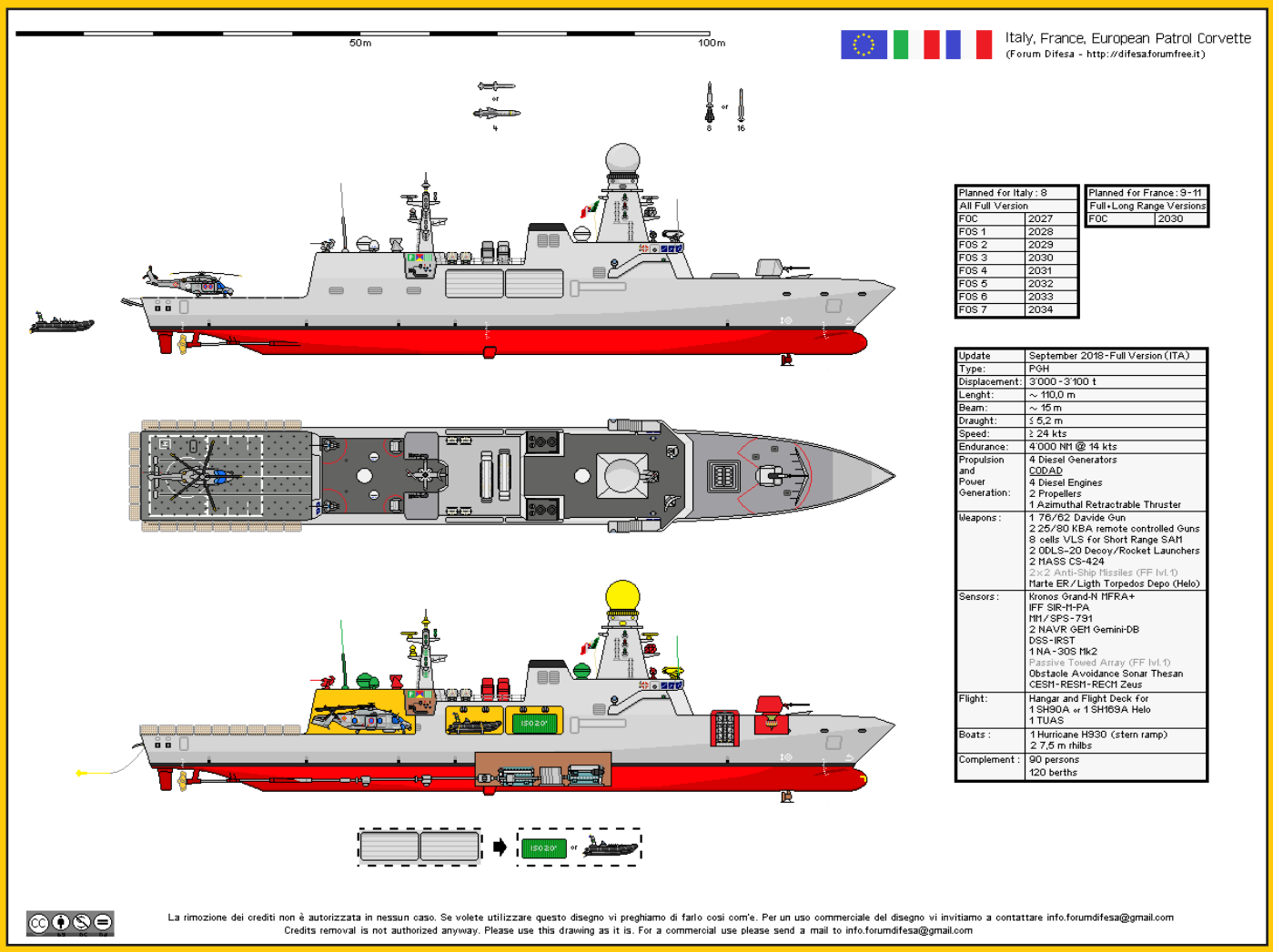
La corvetta europea sarà una nave militare del tipo pattugliatore, dotata di spiccate doti di flessibilità, in grado di svolgere molteplici missioni e pertanto sia compiti di "presenza e sorveglianza" che quelli con un profilo "combat".

L'obiettivo è quello di perseguire una sempre maggiore sinergia ed ottimizzazione ai fini dello sviluppo dello strumento marittimo e, al contempo, superare la frammentazione che caratterizza oggi l'UE, dove esistono più di 30 tipi di classe di unità (dalle 500 alle 4000 tonnellate).

Dopo la riunione dell'8 marzo, i prossimi step sono quelli dell'avvio del processo di approvazione nazionale dell'Esigenza Operativa per sugellare i risultati conseguiti e proseguire nell'elaborazione progettuale definendo i requisiti di dettaglio.

Il contratto per la realizzazione delle corvette europee potrebbe essere firmato già dal 2025 e l'impostazione della prima nave potrebbe avvenire nel 2026 con consegna a partire dal 2030.

EUROPEAN PATROL CORVETTE



Planned for Italy : 8	
All Full Version	
FOC	2027
FOS 1	2028
FOS 2	2029
FOS 3	2030
FOS 4	2031
FOS 5	2032
FOS 6	2033
FOS 7	2034

Planned for France : 9-11	
Full+Long Range Versions	
FOC	2030

Update	September 2018-Full Version (ITA)
Type:	PGH
Displacement:	3'000-3'100 t
Lenght:	~ 110,0 m
Beam:	~ 15 m
Draught:	≤ 5,2 m
Speed:	≥ 24 kts
Endurance:	4'000 NM @ 14 kts
Propulsion and Power Generation:	4 Diesel Generators CODAD 4 Diesel Engines 2 Propellers 1 Azimuthal Retractrable Thruster
Weapons :	1 76/62 Davide Gun 2 25/80 KBA remote controlled Guns 8 cells VLS for Short Range SAM 2 ODLS-20 Decoy/Rocket Launchers 2 MASS CS-424 2x2 Anti-Ship Missiles (FF lvl.1) Marte ER/Ligth Torpedos Depo (Helo)
Sensors :	Kronos Grand-N MFRA+ IFF SIR-M-PA MM/SPS-791 2 NAVR GEM Gemini-DB DSS-IRST 1 NA-30S Mk2 Passive Towed Array (FF lvl.1) Obstacle Avoidance Sonar Thesan CESM-RESM-RECM Zeus
Flight:	Hangar and Flight Deck for 1 SH90A or 1 SH169A Helo 1 TUAS
Boats :	1 Hurricane H930 (stern ramp) 2 7,5 m rhibs
Complement :	90 persons 120 berths

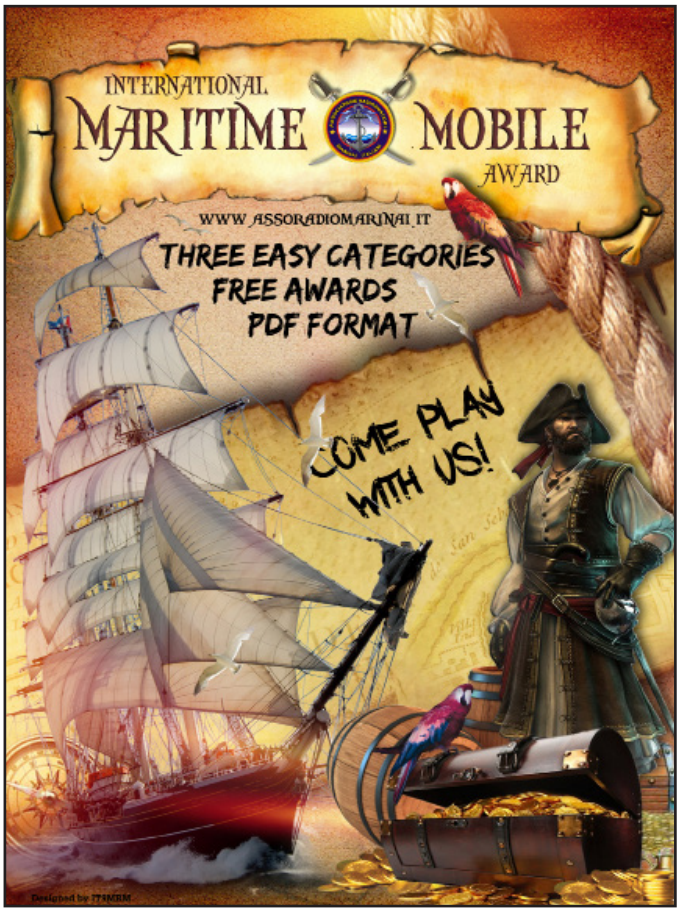
84° ANNIVERSARIO
consegna della BANDIERA DI COMBATTIMENTO

REGIO SOMMERGIBILE
SCIRE'

A.R.M.I. & I.N.O.R.C

18-19 GIUGNO 2022

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT | WWW.INORC.IT

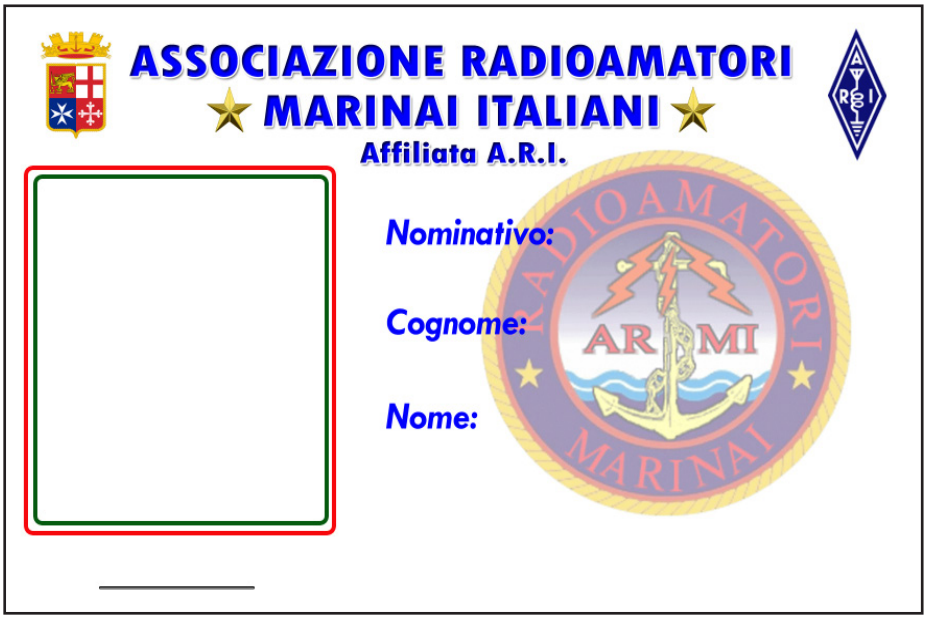


Best of the Best Awards

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.

GERMAN
AMATEUR RADIO
STATION
DD4WK/mm

DF1OX/mm
Germany
DOK M19
SY Malaika

bp
Chirag - 1
Caspian Sea
Azerbaijan
4KØGNY

VENDÉE
57810
F8DWQ
FRANCE
CQ Zone 14 - ITU Zone 27 - Loc. IN96KW

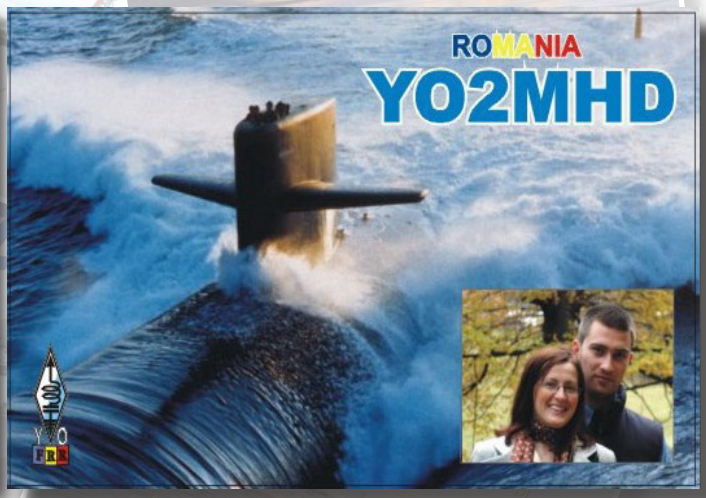
Belgian Amateur Radio Station
ON4AEF

Dutch Amateur Radio Station
PA3FZH
CQ Zone 14 · ITU Zone 27 · Region 1 · Loc. JO33KO

Feuerschiff
Elbe 1
ELBE 1
Das legendäre Feuerschiff
DK1KQ

PI9NHL
Hellevoetsluis

PAØFBI


ROMANIA
YO2MHD

MFCA
IK3/OE6XMF
Erste österr. Weltumsegelung mit S.M.S. NOVARA

Feuerschiff
„Laesø Rende"
FED-142
Mike Dalrymple, GM4SUC, the founder and organiser of this event, passed away 21 December 2005. The ILLW is continuing in his memory.
ILLW 2006: Laesø Rende aktiviert von der AWG

FOTO STORICHE

Motocannoniera FULMINE (ex Corvetta SENTINELLA) (1954 - 1970)

Cacciatorpediniere SAN GIORGIO (ex Incrociatore POMPEO MAGNO) (1939 - 1980)

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 Matapan
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
26-27 Novembre	Award Regia Marina - Battaglia navale di Capo Teulada
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

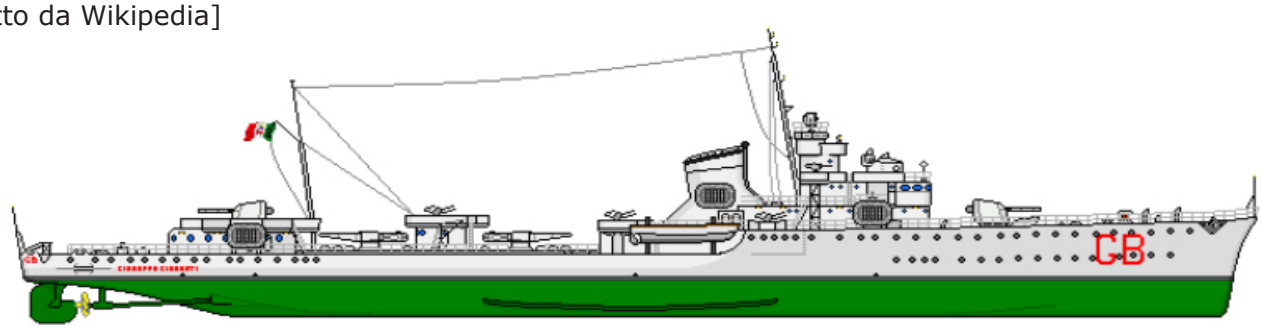
di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager

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 - I0QMY IZ5MMQ	IV^ DIVISIONE INCROCIATORI	IT9BRY - IT9SDU IT9PPX - I2QIL
VIII^ DIVISIONE INCROCIATORI	IZ0EUX - IT9ASD	III^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IZ0MQV - IZ3CAR IU3MEY - IU0MUN
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 IQ9BF - IZ5RZS
XIV^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IW1CDU - IT9ETC IG9ITO (1)	XV^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IS0IEK - IW0GFS IU0KNS - IT9GHW
XVI^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IU8NNS - IV3HJB IU2BYH - IK8IJN	I^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	IT9MRM - IV3XPP - IK5AEQ (1)
II^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	(4)	III^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	I3VAD - IQ1YY - S53EO - IU1HGN
IV^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	IZ1WTM - IZ1HVD - IZ0LNP - IT9JAV	V^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	I2AZ - IZ0JSD (3)
VI^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	IT9HHL (2)	VII^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	IW2JJS - IS0SZU IK7LQH
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 IT9ECY	III^ DIVISIONE INCROCIATORI TR - BI - TS - PD	IZ0DIB - IZ8ITT - - IM0SDX (1)
VII^ DIVISIONE INCROCIATORI SV - DD - MF - RM	IZ7AUH - IT9EYV - I2DMK - IT9HRL	I^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE TR - AO - FR - NA	IK8MFJ - IK8MFA IZ7LFP - I1EIS
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 - IZ0PAP
XII^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE CB - CZ - AL - LN - LG	IS0FEZ - IU8CEU IT9JPW - IZ0HDB IW6CAE	XIII^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE BN - FG - BG - AP	IS0GVH - IS0UNG IW5BBV - IT9CLY
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

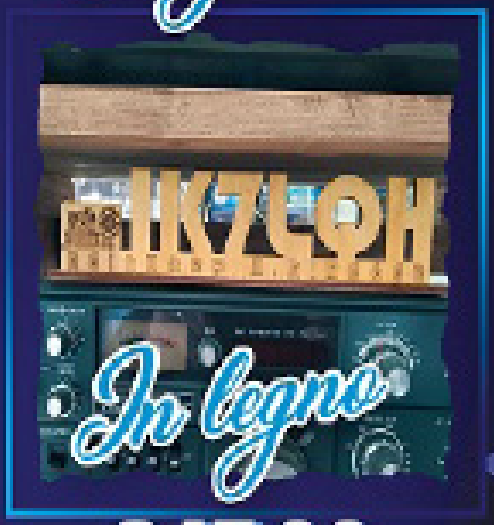
postepay VISA MasterCard PayPal SDA EXPRESS COURIER DHL

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

IF9/IT9MRM – Isola di Favignana – IOTA EU054 –WAIL SI054

Ho voluto inserire questa attività effettuata in vari tempi, il 1.10.2002; 2.12.2003; 31.03.2004; e probabilmente sarò ancora attivo anche per il 2005; questa attività radio dall'isola viene effettuata dal Faro di Punta Sottile, presso una delle nostre stazioni Radar della M.M.I.. Le operazioni portatili sono effettuati con un ricetrasmettitore YAESU FT757GX ed una antenna verticale caricata tipo stilo mobile della ECHO le frequenze usate sono di massima i 20 metri ma di tanto in tanto anche i 15 metri. La postazione è situata ai piedi del faro su uno dei container adibiti per uso ricreativo della base.
I contatti sono validi per: - il Diploma dei Fari Italiani (WAIL) con referenza SIØ54; - per il Diploma dei Fari (Amateur Radio Lighthouse Society) con referenza ITA154; per il Diploma delle Isole Italiane (IIA) con referenza TPØØ1;- per il diploma IOTA con referenza EUØ54;
Un po' di notizie dal faro di Punta Sottile è situato ad occidente dell'isola in latitudine 37° 56' Nord e Longitudine 012° 16' E, ha una portata ottica di 18 miglia nautiche ed è riportato sull'elenco dei *Fari e Fanali* edito dall'Istituto Idrografico della Marina con il n° 3104 – E1952.
L'isola di Favignana appartiene all'arcipelogo delle Egadi, è la più grande delle cinque isole che lo compongono (Marettimo, Levanzo, Maraone, Formica e appunto Favignana).

Per chi ancora non ha ricevuto la QSL può inviarmi i dati del QSO via e-mail (it9mrm@libero.it) e subito (tramite bureau) le sarà inoltrata!

La QSL per le attività IOTA e LGHTS

Veduta della Stazione M.M. e la piccola antenna stilo della ECHO

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

AWARD

BATTAGLIA NAVALE DI

MEZZO GIUGNO

DAL 12 AL 16
G I U G N O

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

L'AWARD DELLA BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO GIUGNO

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 Mezzo Giugno** " ed in formato grafico, bisogna contattare almeno **due** delle stazioni Jolly di seguito elencati:

IZ7AUH [**SV**] - I2DMK [**RM**] - IK8VHP [**OA**] - IT9FRD [**GB**] - IT9JPW [**AI**] - IT9ETC [**VI**] - IW0GFS [**ZE**] - IZ1GJK [**VV**] - IQ9MQ [**LT**] - IZ0DIB [**TR**] - I0QMY [**GO**] - IT9ASD [**GG**] - IT9EYV [**DD**] - IK7FPU [**FG**] - IW0BTN [**FR**] - IS0HMZ [**SA**] - IZ0HDB [**LG**] - IU0GCO [**AV**] - IZ0PAP [**CN**] - IU8CEU [**CZ**] - IU0DZA [**GE**] - IS0UNG [**AP**] - IW5BBV [**BG**] - IU0KNS [**PI**]

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

Per questo award valgono solo i contatti effettuati dal **12 al 16 GIUGNO 2022**
Inviare log (estratto log) in formato excel, doc, txt, adi, via email al seguente indirizzo:
it9mrm@assoradiomarinai.it

ITALIAN NAVY CONTEST

SSB

START	25 JUNE 22
END	26 JUNE 22
TIME ON	13:00 GMT
TIME OFF	13:00 GMT
BAND	80 - 40 - 20 M

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

RADIO NOTIZIE

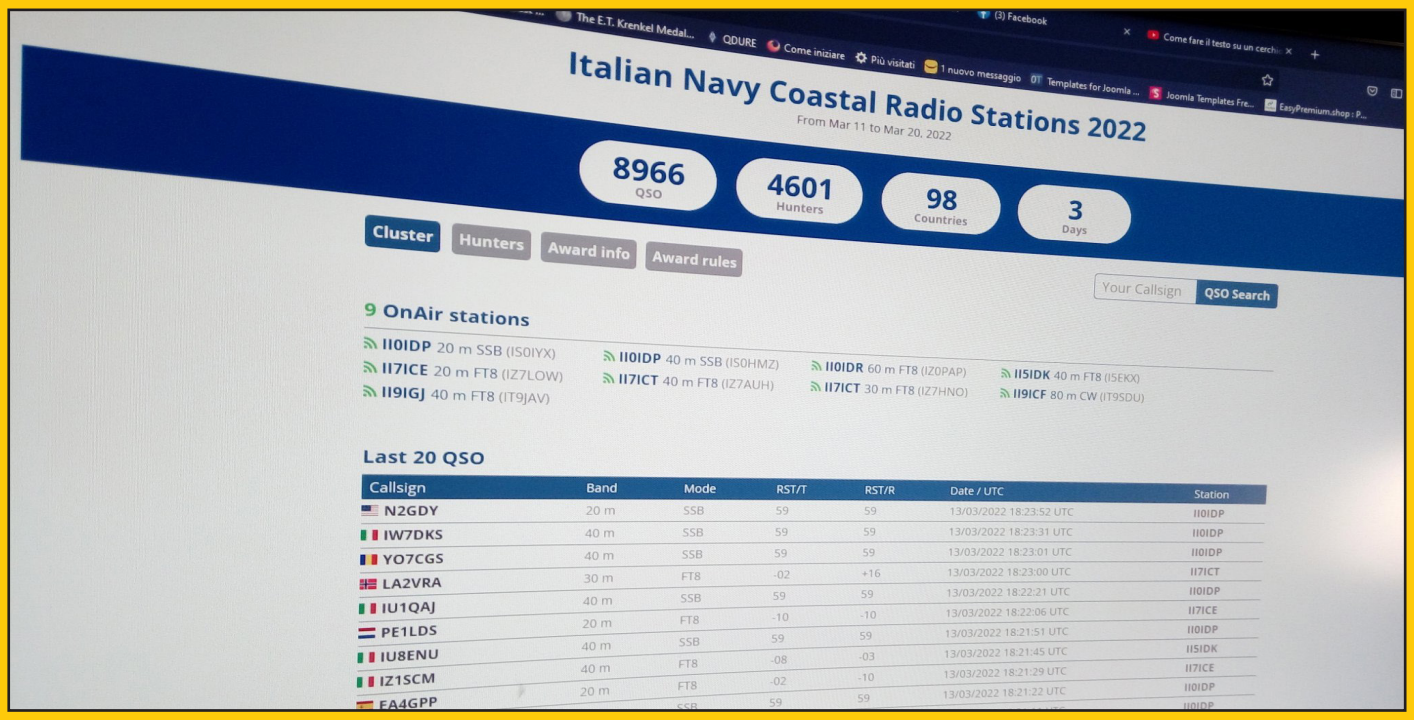
https://www.facebook.com/radionotizie/ https://aer.org.es/radionotizie

Pubblicazione bimestrale di notizie e aggiornamenti dal mondo del Radioascolto con articoli riguardanti emittenti internazionali, cartoline QSL, recensioni di ricevitori, gli orari e frequenze dei grandi broadcasters in onde medie e corte e molto altro ancora.

Dario Gabrielli
radionotizie@hotmail.com
call +39 333 7613634
(ore 20.30-21.30 CET, anche Whatsapp)

IT NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2022 - RISULTATO FINALE

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager



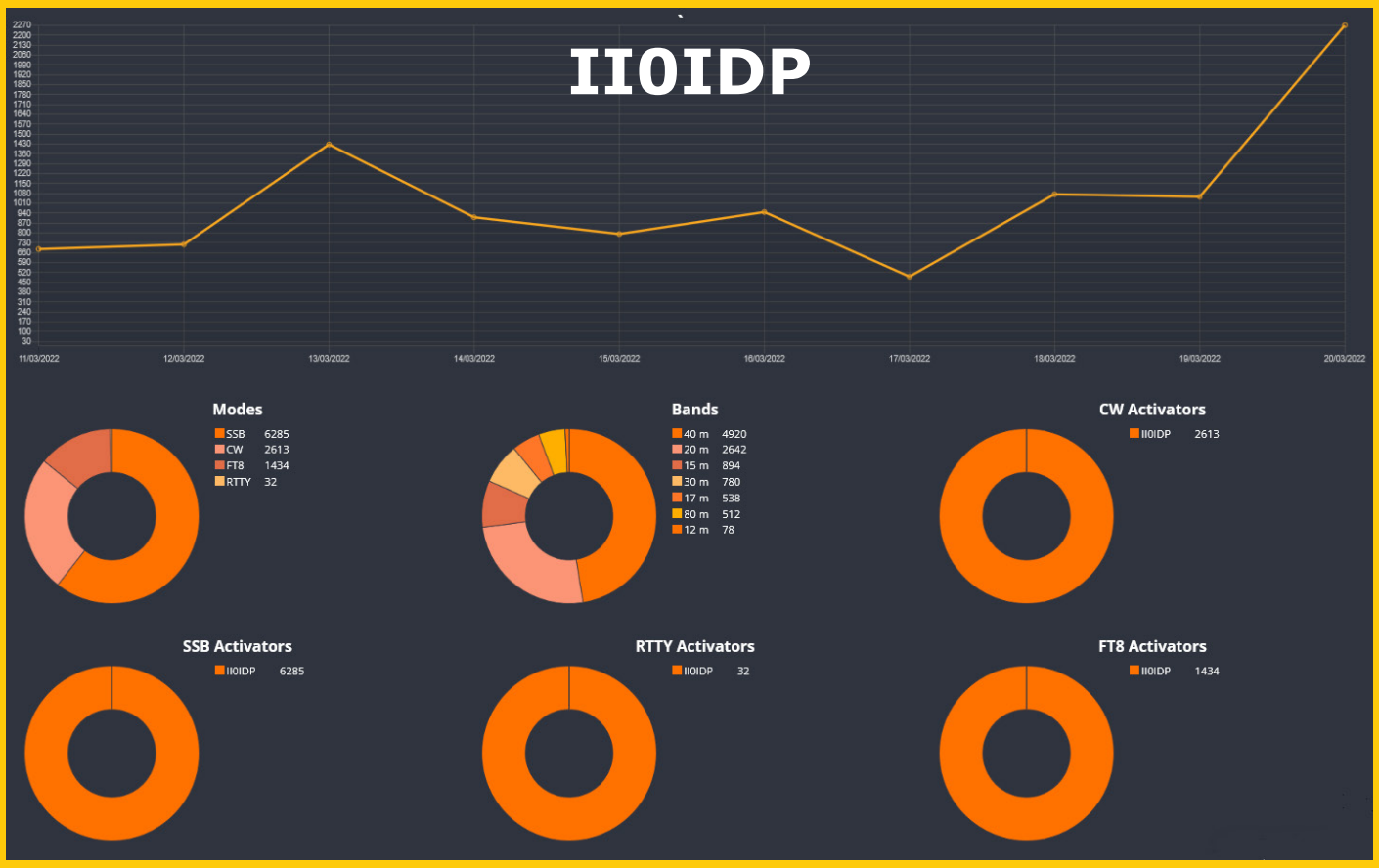
Un succecco di circa 40000 contatti, 147 country collegati e ben 14351 hunter che hanno partecipato al contest.

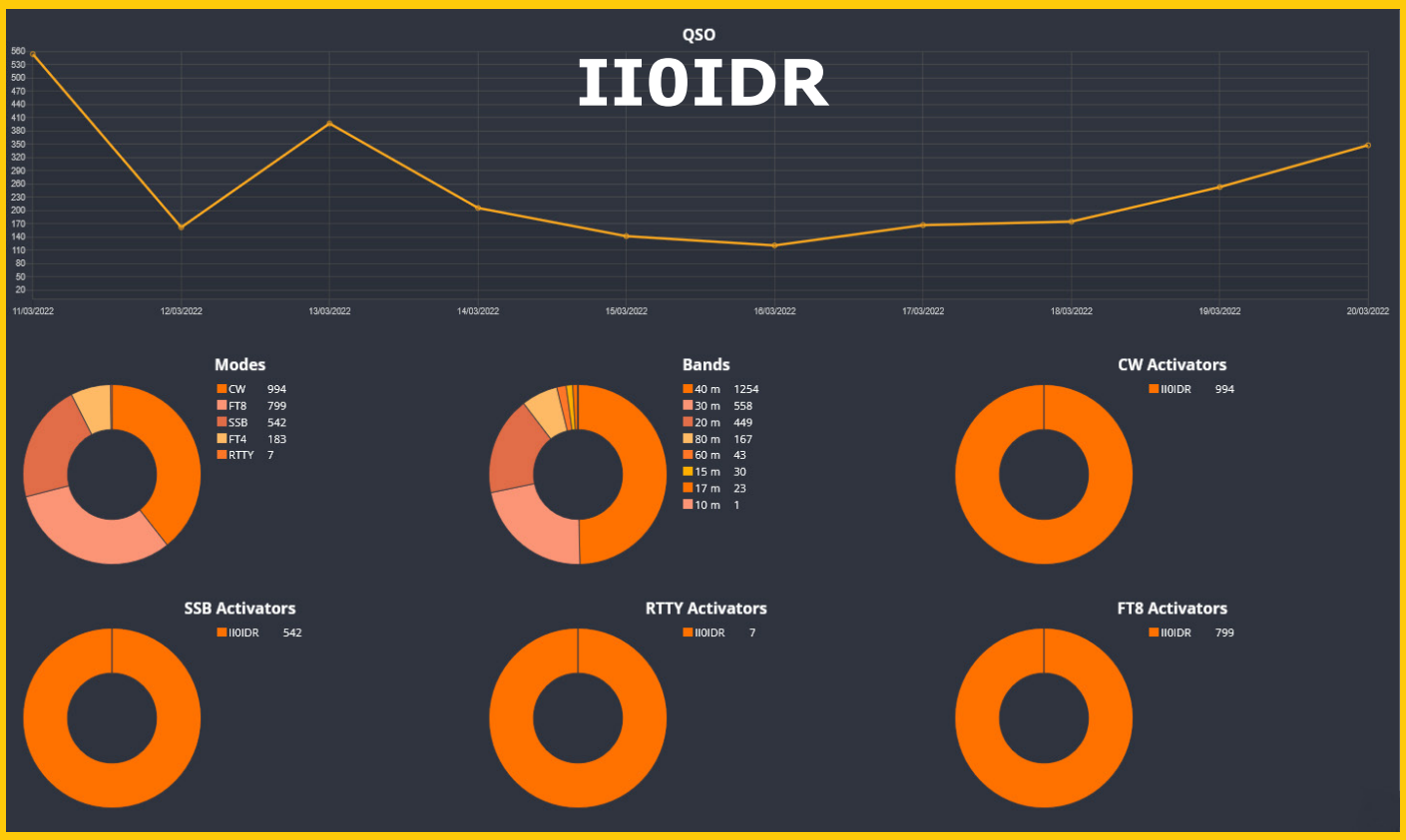
L'innovativo sistema di HAMAWARD ci ha permesso di rinnovare in pieno il nostro contest delle stazioni radio costiere della Marina Militare. Una inovativa piattaforma (già collaudata con il WRTC) che ha fatto giocare moltissime stazioni da tutto il globo. I numeri parlano chiaro, in soli 10 giorni di attività ben 39828 QSO effettuati con 14351 cacciatori di stazioni radio costiere e un notevole contributo di country collegati ben 147. Una media di circa 4000 contatti al giorno, e quest'anno a primeggiare è la fonia con 22226 QSO; i modi digitali sono le alternative ai contatti in fonia (10295) scelte dagli operatori e purtroppo ancora una volta notiamo il calo dei collegamenti in morse (CW) ben 7307. La propagazione è notevolemnte cambiata, rispetto agli anni precedenti, ci sono molte più aperture e più stabilità. L'incremento delle persone si è notato margiormente nei weekend dove il flusso dei collegamenti cresce notevolmente, rispetto ai giorni feriali. Ma questo è normale, visto che una buona parte dei radioamatori lavora di giorno e nel periodo infrasettimanale dedica meno tempo alla radio.

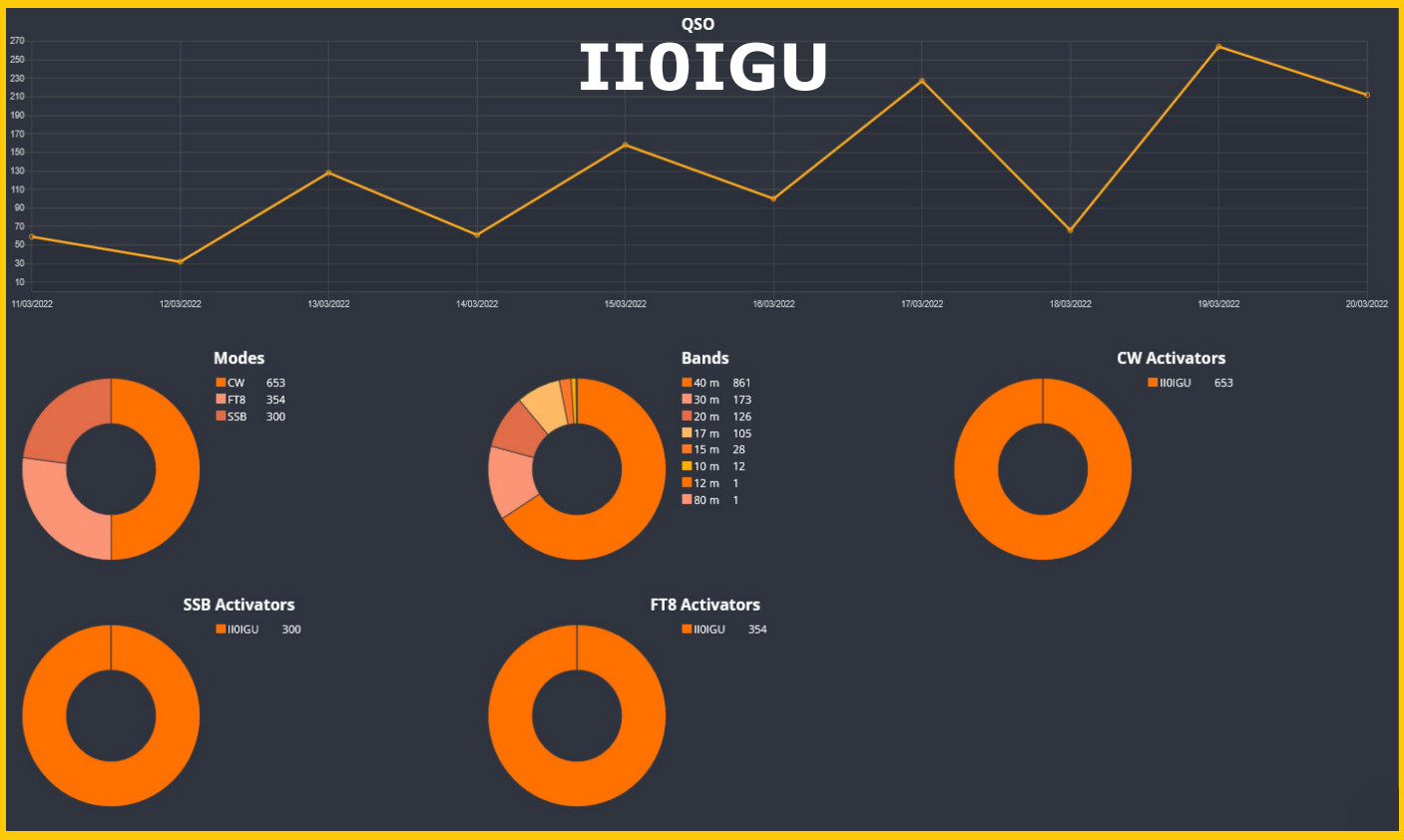
Di seguito vi espongo i dati statistici ufficiali (grazie a Max IW1FRU di HamAward) estrapolati dalla piattaforma. Appuntamento al nostro prossimo contest, quello della stazioni radio navali che si terrà a settembre, sempre con le stesse modalità ed utilizzo della piattaforma HamAward.

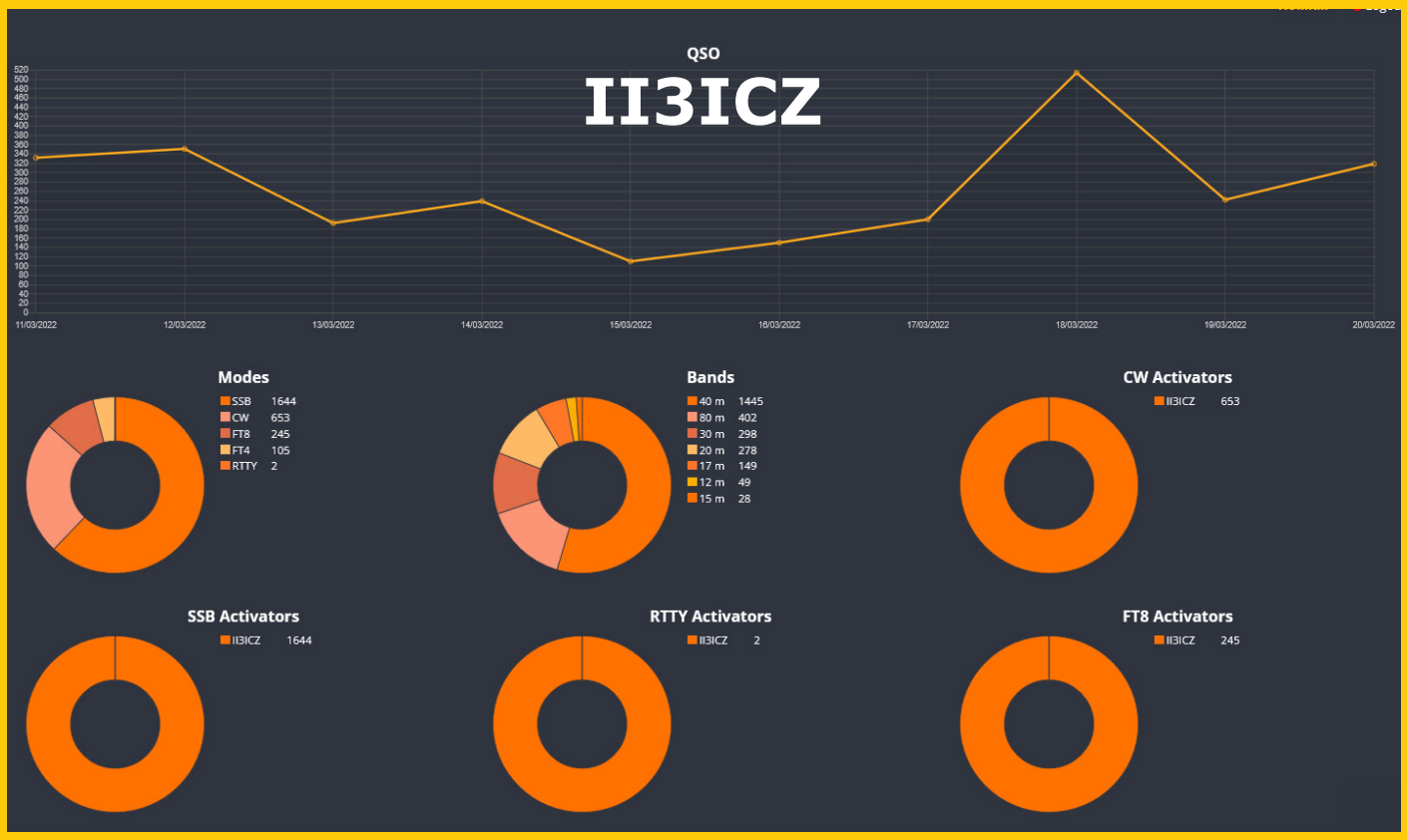
Nº	CALL - NAME	QSO SSB	QSO CW	QSO DIGI	QSO DICHIARATI	PUNTI PARZIALI	MOLTIPLICATORE	TOTALE PUNTI	STAZIONI NAVAL
1	II7ICT - MARITELE TARANTO	6480	543	3281	10304	12502	8	100016	805
2	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	6268	2613	1466	10347	13049	6	78294	946
3	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA	693	844	818	2355	3636	8	29088	245
4	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	1644	653	352	2649	3775	6	22650	355
5	II9IGA - MARITELE TRAPANI	876	536	161	1573	2688	7	18816	336
6	II5IDK - MARITELE LIVORNO	3091	119	794	4004	4806	2	9612	358
7	II0IGU - MARITELE GAETA	300	653	354	1307	1842	5	9210	177
8	II0IDR - MARITELE ROMA	542	994	989	2525	3518	2	7036	374
9	II7ICE - MARITELE BRINDISI	187	101	1038	1326	1525	1	1525	91
10	II9ICF - MARITELE MESSINA (JOLLY)	2145	251	1042	3438				
	TOTALE	22226	7307	10295	39828				

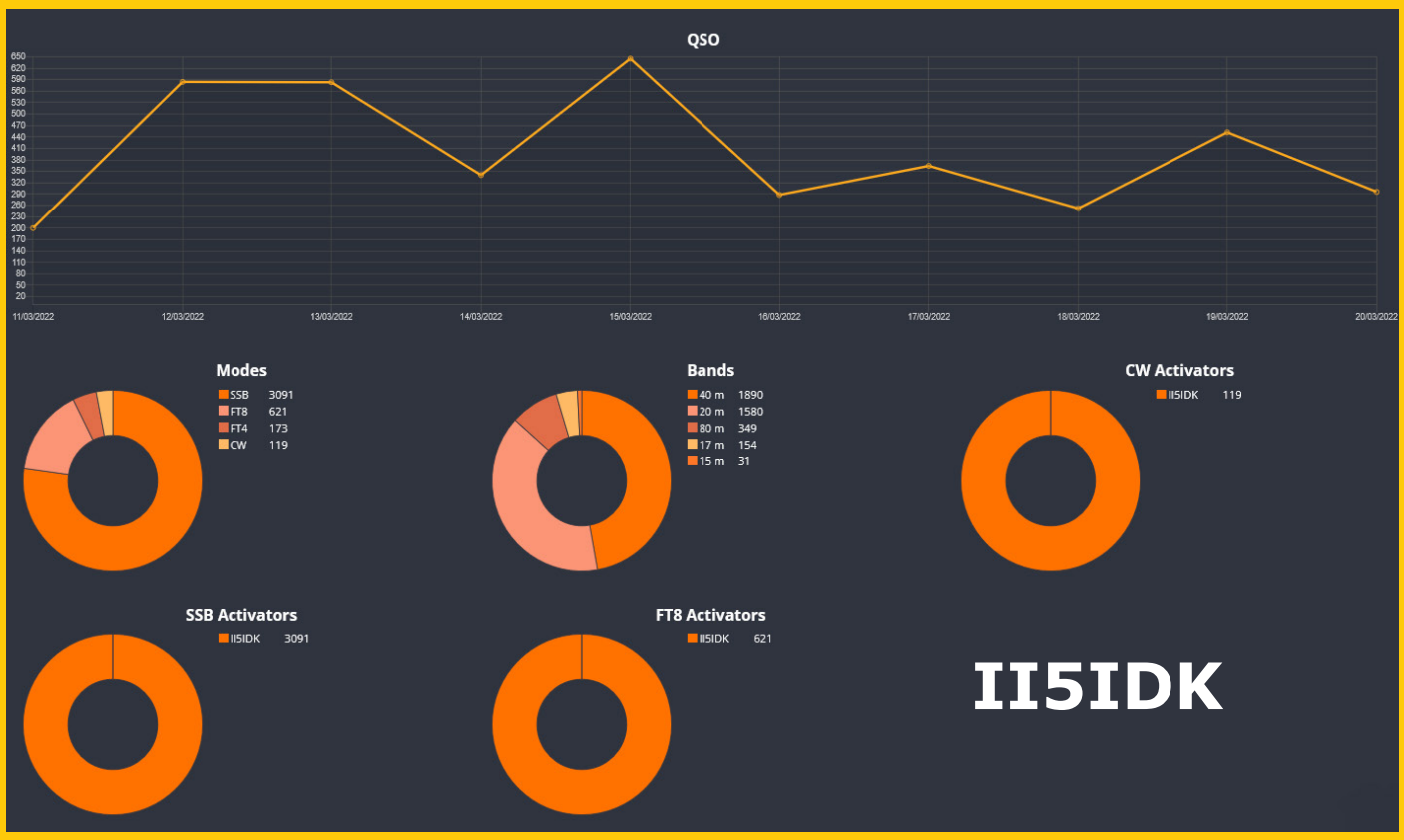
Dati statistici per singola stazione speciale

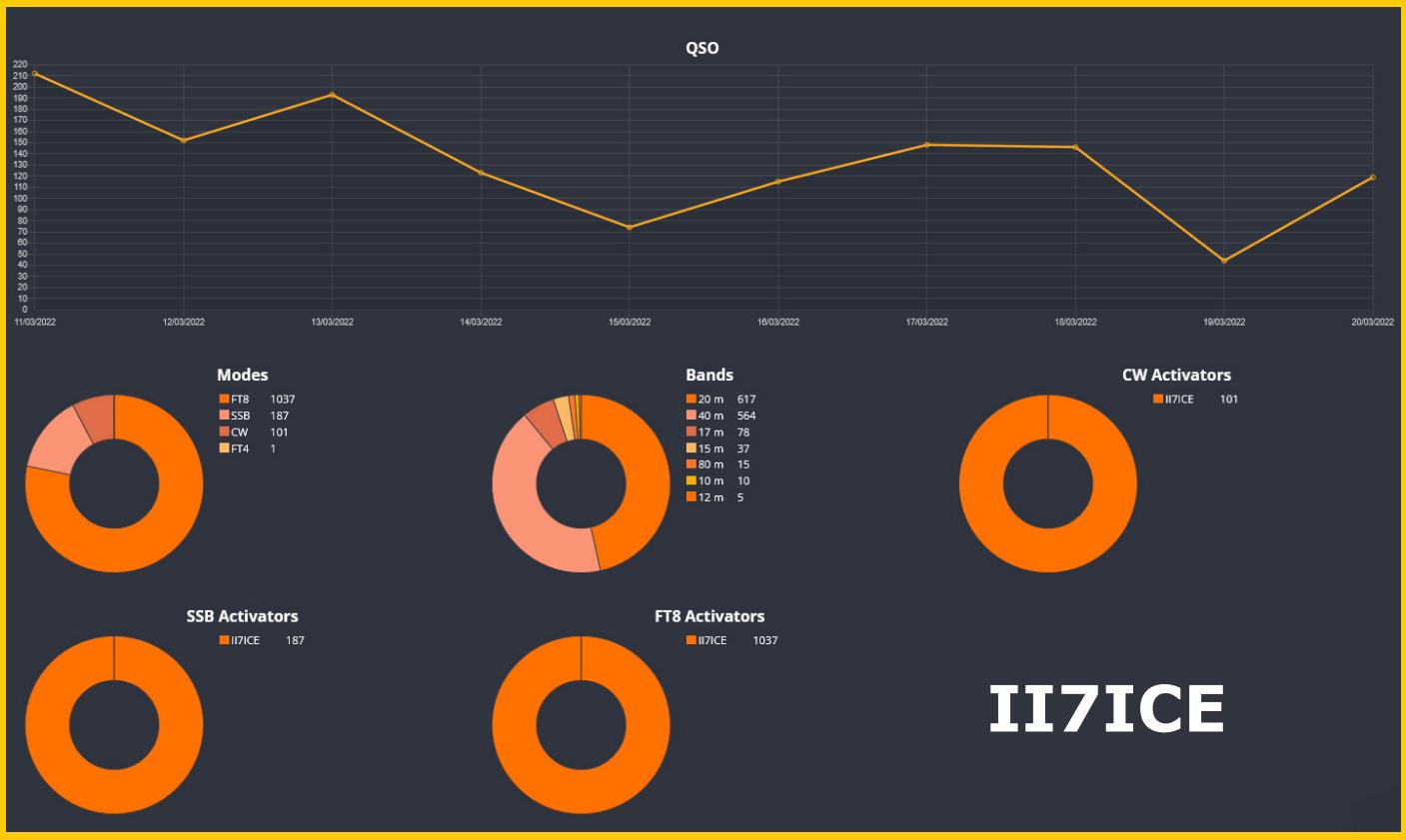


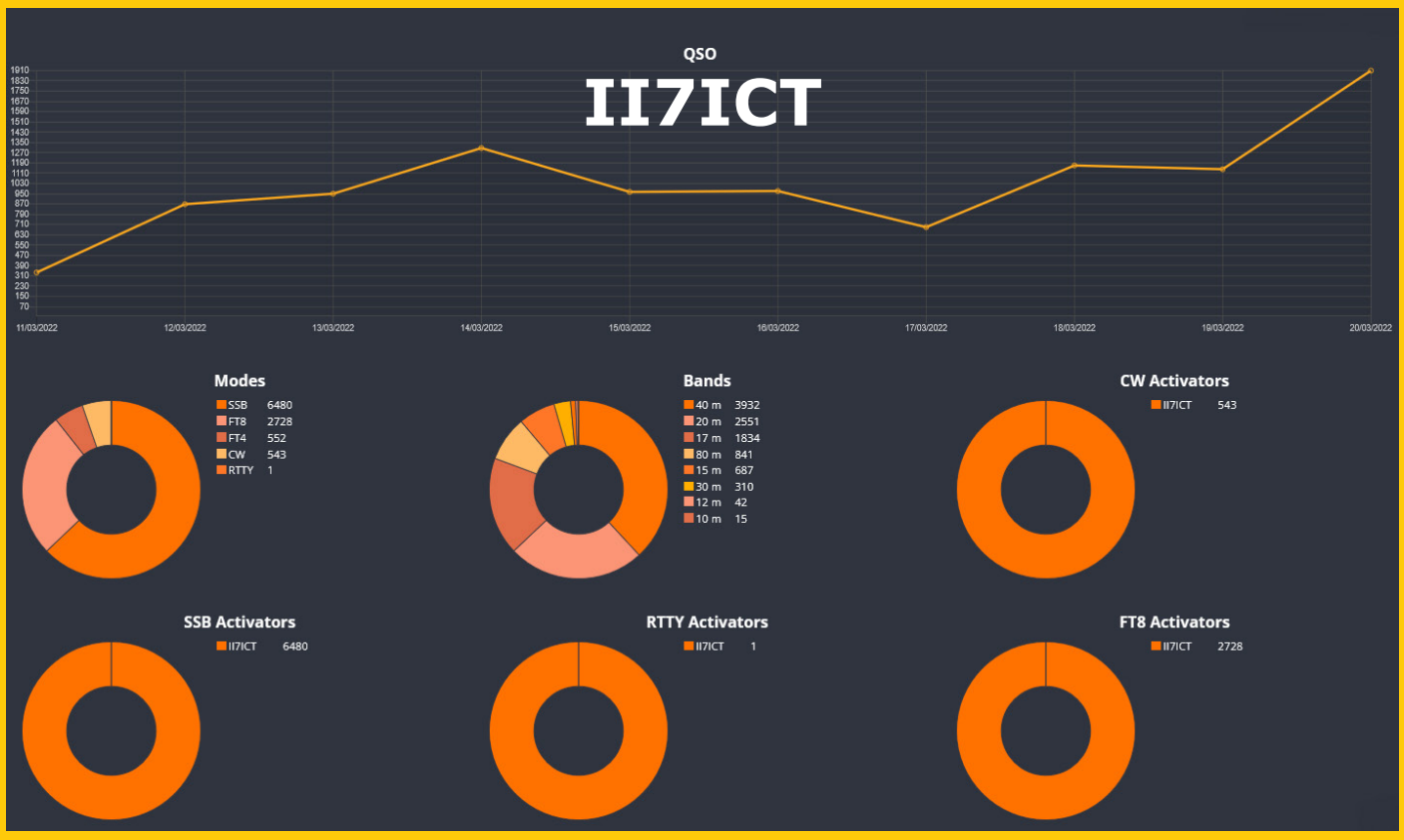


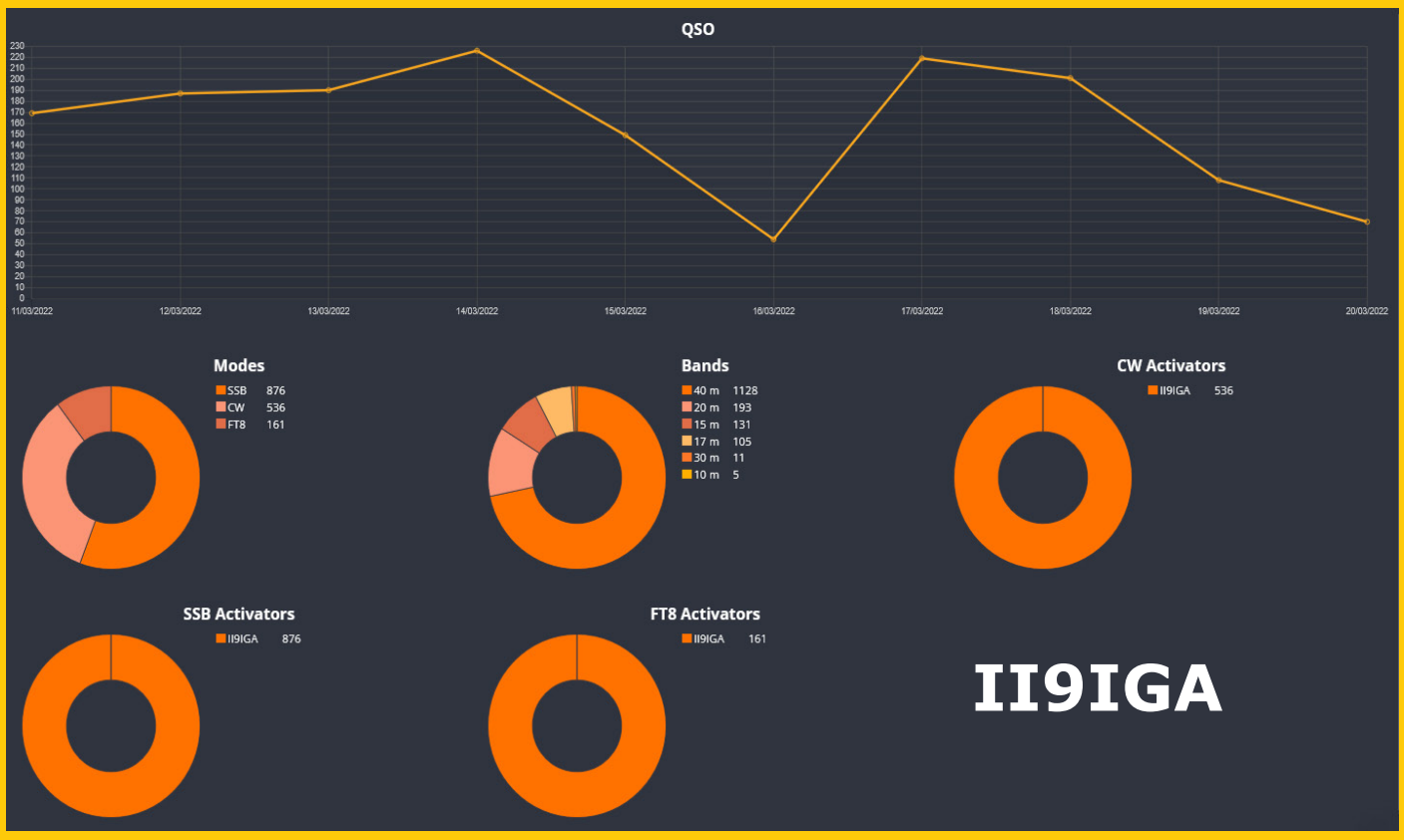

QSO
II0IGU
270
250
230
210
190
170
150
130
110
90
70
50
30
10
11/03/2022
12/03/2022
13/03/2022
14/03/2022
15/03/2022
16/03/2022
17/03/2022
18/03/2022
19/03/2022
20/03/2022
Modes
CW 653
FT8 354
SSB 300
Bands
40 m 861
30 m 173
20 m 126
17 m 105
15 m 28
10 m 12
12 m 1
80 m 1
CW Activators
II0IGU 653
SSB Activators
II0IGU 300
FT8 Activators
II0IGU 354

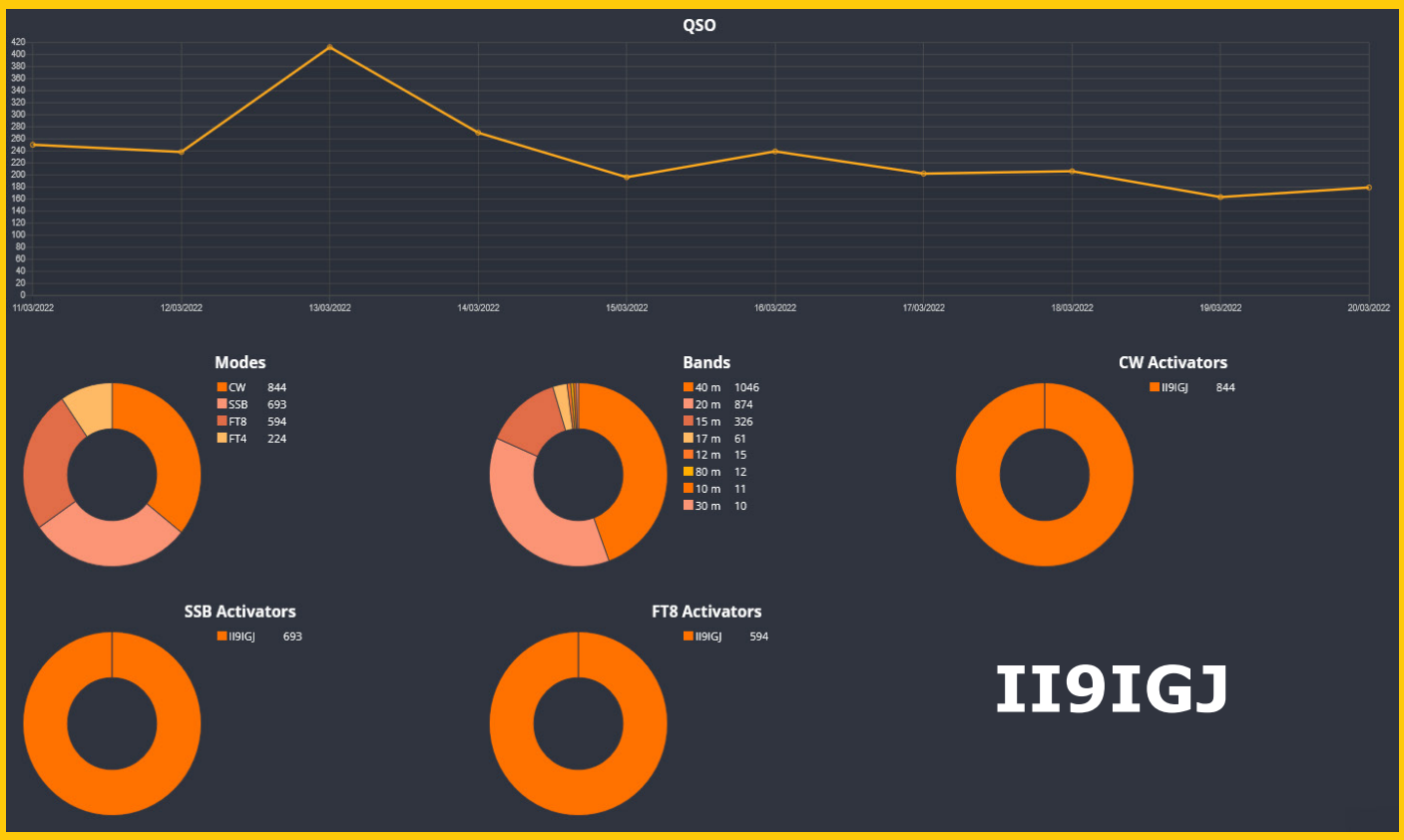

QSO
II3ICZ
520
500
480
460
440
420
400
380
360
340
320
300
280
260
240
220
200
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
11/03/2022
12/03/2022
13/03/2022
14/03/2022
15/03/2022
16/03/2022
17/03/2022
18/03/2022
19/03/2022
20/03/2022
Modes
SSB 1644
CW 653
FT8 245
FT4 105
RTTY 2
Bands
40 m 1445
80 m 402
30 m 298
20 m 278
17 m 149
12 m 49
15 m 28
CW Activators
II3ICZ 653
SSB Activators
II3ICZ 1644
RTTY Activators
II3ICZ 2
FT8 Activators
II3ICZ 245

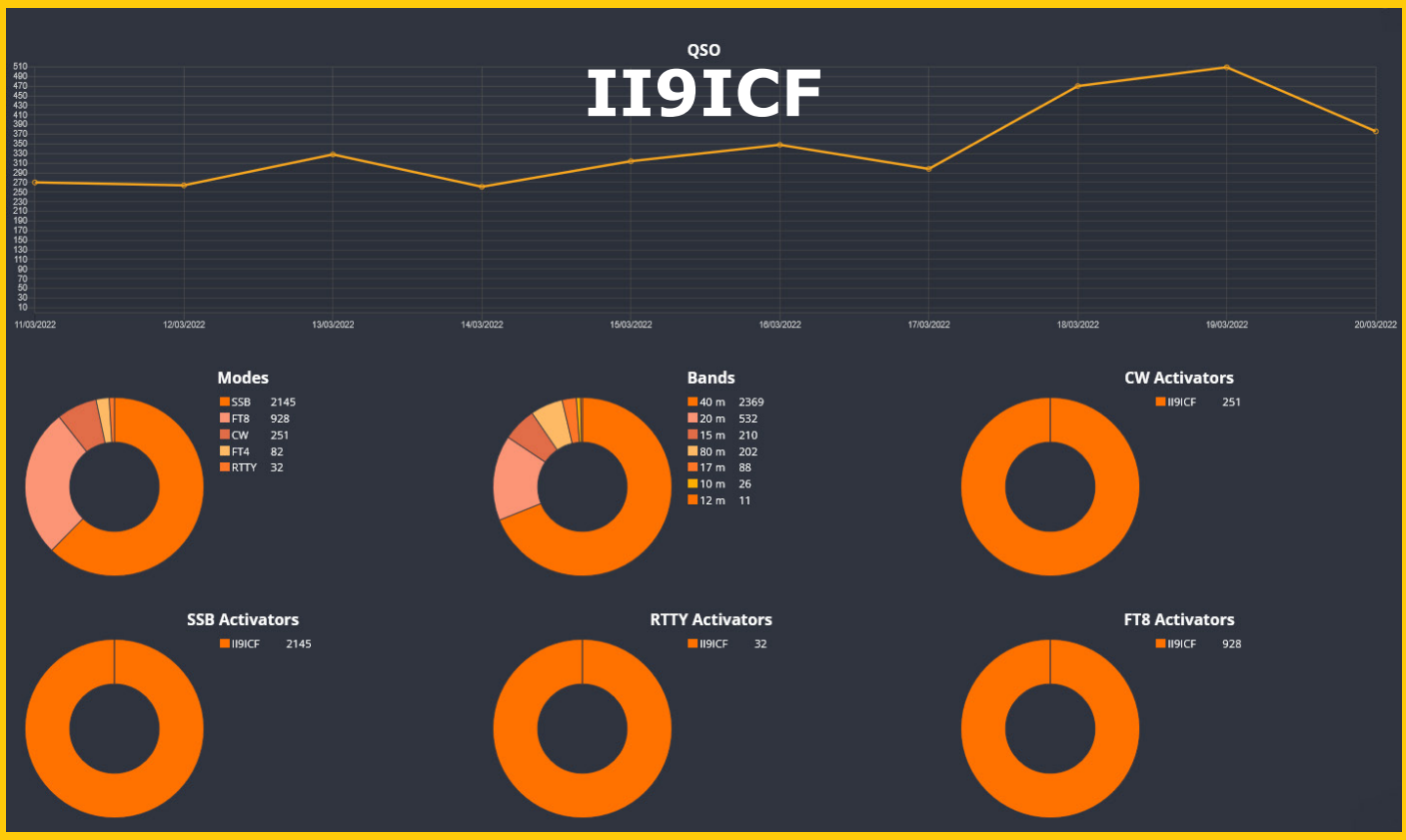

QSO
650
620
590
560
530
500
470
440
410
380
350
320
290
260
230
200
170
140
110
80
50
20
11/03/2022
12/03/2022
13/03/2022
14/03/2022
15/03/2022
16/03/2022
17/03/2022
18/03/2022
19/03/2022
20/03/2022
Modes
SSB 3091
FT8 621
FT4 173
CW 119
Bands
40 m 1890
20 m 1580
80 m 349
17 m 154
15 m 31
CW Activators
II5IDK 119
SSB Activators
II5IDK 3091
FT8 Activators
II5IDK 621
II5IDK


QSO
220
210
200
190
180
170
160
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
11/03/2022
12/03/2022
13/03/2022
14/03/2022
15/03/2022
16/03/2022
17/03/2022
18/03/2022
19/03/2022
20/03/2022
Modes
FT8 1037
SSB 187
CW 101
FT4 1
Bands
20 m 617
40 m 564
17 m 78
15 m 37
80 m 15
10 m 10
12 m 5
CW Activators
II7ICE 101
SSB Activators
II7ICE 187
FT8 Activators
II7ICE 1037
II7ICE


QSO
II7ICT
Modes
SSB 6480
FT8 2728
FT4 552
CW 543
RTTY 1
Bands
40 m 3932
20 m 2551
17 m 1834
80 m 841
15 m 687
30 m 310
12 m 42
10 m 15
CW Activators
II7ICT 543
SSB Activators
II7ICT 6480
RTTY Activators
II7ICT 1
FT8 Activators
II7ICT 2728


QSO
Modes
SSB 876
CW 536
FT8 161
Bands
40 m 1128
20 m 193
15 m 131
17 m 105
30 m 11
10 m 5
CW Activators
II9IGA 536
SSB Activators
II9IGA 876
FT8 Activators
II9IGA 161
II9IGA


QSO
11/03/2022
12/03/2022
13/03/2022
14/03/2022
15/03/2022
16/03/2022
17/03/2022
18/03/2022
19/03/2022
20/03/2022
Modes
CW 844
SSB 693
FT8 594
FT4 224
Bands
40 m 1046
20 m 874
15 m 326
17 m 61
12 m 15
80 m 12
10 m 11
30 m 10
CW Activators
II9IGJ 844
SSB Activators
II9IGJ 693
FT8 Activators
II9IGJ 594
II9IGJ


QSO
II9ICF
11/03/2022
12/03/2022
13/03/2022
14/03/2022
15/03/2022
16/03/2022
17/03/2022
18/03/2022
19/03/2022
20/03/2022
Modes
SSB 2145
FT8 928
CW 251
FT4 82
RTTY 32
Bands
40 m 2369
20 m 532
15 m 210
80 m 202
17 m 88
10 m 26
12 m 11
CW Activators
II9ICF 251
SSB Activators
II9ICF 2145
RTTY Activators
II9ICF 32
FT8 Activators
II9ICF 928

IL CONTEST DELLE STAZIONI RADIO COSTIERE - CONSIDERAZIONI PERSONALI

di Mercurio Salvatore, IZ0EUX - MI865

E' appena terminata la manifestazione e, a ricordi ancora caldi, voglio condividere qualche impressione sul suo andamento.

Più che buona la partecipazione alla manifestazione di quest'anno, discreto divertimento da parte mia.

Quest'anno ho partecipato attivamente nella categoria CW anche se non ho disdegnato qualche collegamento in altri modi per mettere nel carniere qualche stazione speciale che mancava in fonia e digitale.

Ho notato la partecipazione di meno stazioni speciali rispetto allo scorso anno tra cui la storica Tavolara ICV ormai una chimera :-(

Ottima l'idea di adottare Hamaward da parte di Alberto, ha funzionato egregiamente. Con il suo utilizzo si riesce a monitorare in real time l'andamento della manifestazione con l'elenco delle stazioni attivatrici attive. In accoppiata con la DxChat poteva diventare il punto di svolta ma non so per quale motivo continua ad essere ignorata dai più. La utilizzano sempre e solo i soliti quatto gatti di cui possiamo fare tranquillamente i nomi: IK2SOE, IK5TBI, IZ0EUX, IW2JJS, IK8VHP, PD2MIC e qualche altra sporadica apparizione. E le stazioni speciali ???? Mah !!!! Si preferisce spottare sui gruppi Whatsapp invece che sulla chat ma non capisco la differenza e il motivo. Nemmeno le minacce di Alberto sono servite eppure bastava capirne soltanto le potenzialità per le stazioni hunter !!!!

Mi sono divertito durante la gara anche se devo riconoscere che partecipare alla categoria CW richiede una notevole dose di pazienza, ad esempio collegare II0IGU a causa della distanza e degli orari degli operatori CW mi è costata fatica e poi ore a chiamare CW per racimolare pochi QSO.

I complimenti ai teams che si sono rivelati ben bilanciati come II0IDP e sono riusciti ad avere stazioni presenti in tutti i modi durante tutto l'arco della giornata; altri non sono stati all'altezza della situazione in quanto presenti dalla mattina alla sera (letteralmente) con tre stazioni ma ahimè soltanto in fonia e digitale. Sarebbe stato meglio se fossero riusciti a bilanciare meglio gli attivatori partecipanti ma immagino non sia cosa semplice. Probabilmente andrebbe rivista la modalità di attribuzione del punteggio favorendo ancora di più i QSO in CW o qualche sistema per invogliare anche le stazioni attivatrici ad essere più presenti in CW. Un ringraziamento comunque va a tutti perché il risultato è stato comunque lusinghiero a guardare il desk di hamaward. Arrivederci alla prossima edizione.

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.