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

253/2022

ASSOCIAZIONE IQOMQ 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

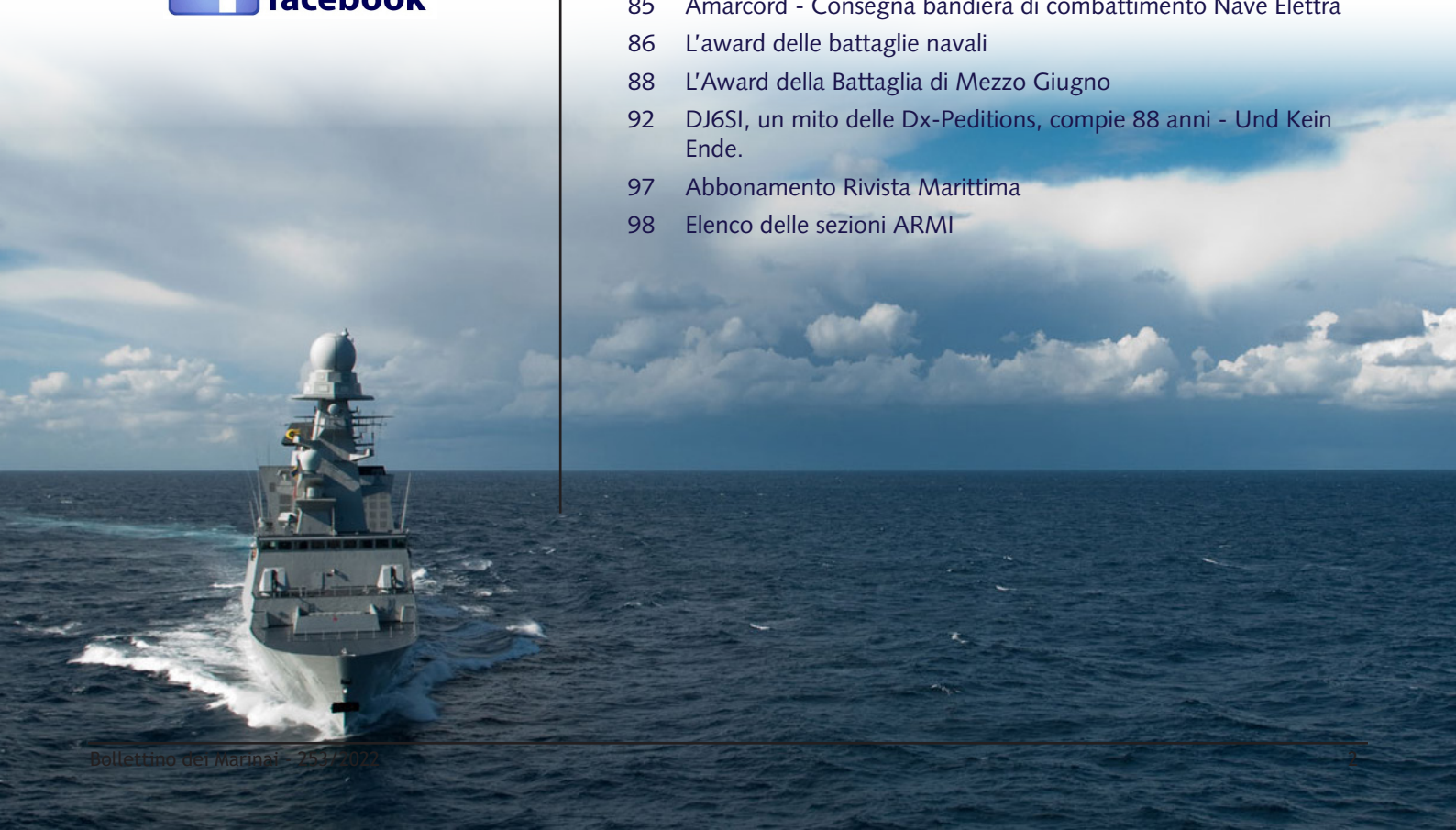
La responsabilità di quanto pubblicato è esclusivamente degli Autori.

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	I.N.C.R.S. Award 2022 - Classifica Finale
13	International Navy Teams Challenge 2022
14	International Navy Teams Challenge 2022 - Regolamento
17	Le avventure del marinaio
20	La vita dura del marinaio
23	Con la pelle appesa ad un chiodo - Cacciatorpediniere Nicolò Zeno - Parte Quarta
38	Prigionieri dei ghiacciai
41	Device attivi - Quinta parte
51	Nuova ID Card ARMI
52	QSL Navali
55	Foto storiche - Corvetta DE CRISTOFARO - Corvetta TODARO
56	La stazione radio di.. IS0SZU - La QSL dei soci: IT9PPX
57	Commander Plaque
61	Diploma di attestazione ARMI
63	Calendario eventi 2022
65	Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale
77	Gadgets
80	Abbonamento Notiziario della Marina
85	Amarcord - Consegna bandiera di combattimento Nave Elettra
86	L'award delle battaglie navali
88	L'Award della Battaglia di Mezzo Giugno
92	DJ6SI, un mito delle Dx-Peditions, compie 88 anni - Und Kein Ende.
97	Abbonamento Rivista Marittima
98	Elenco delle sezioni ARMI

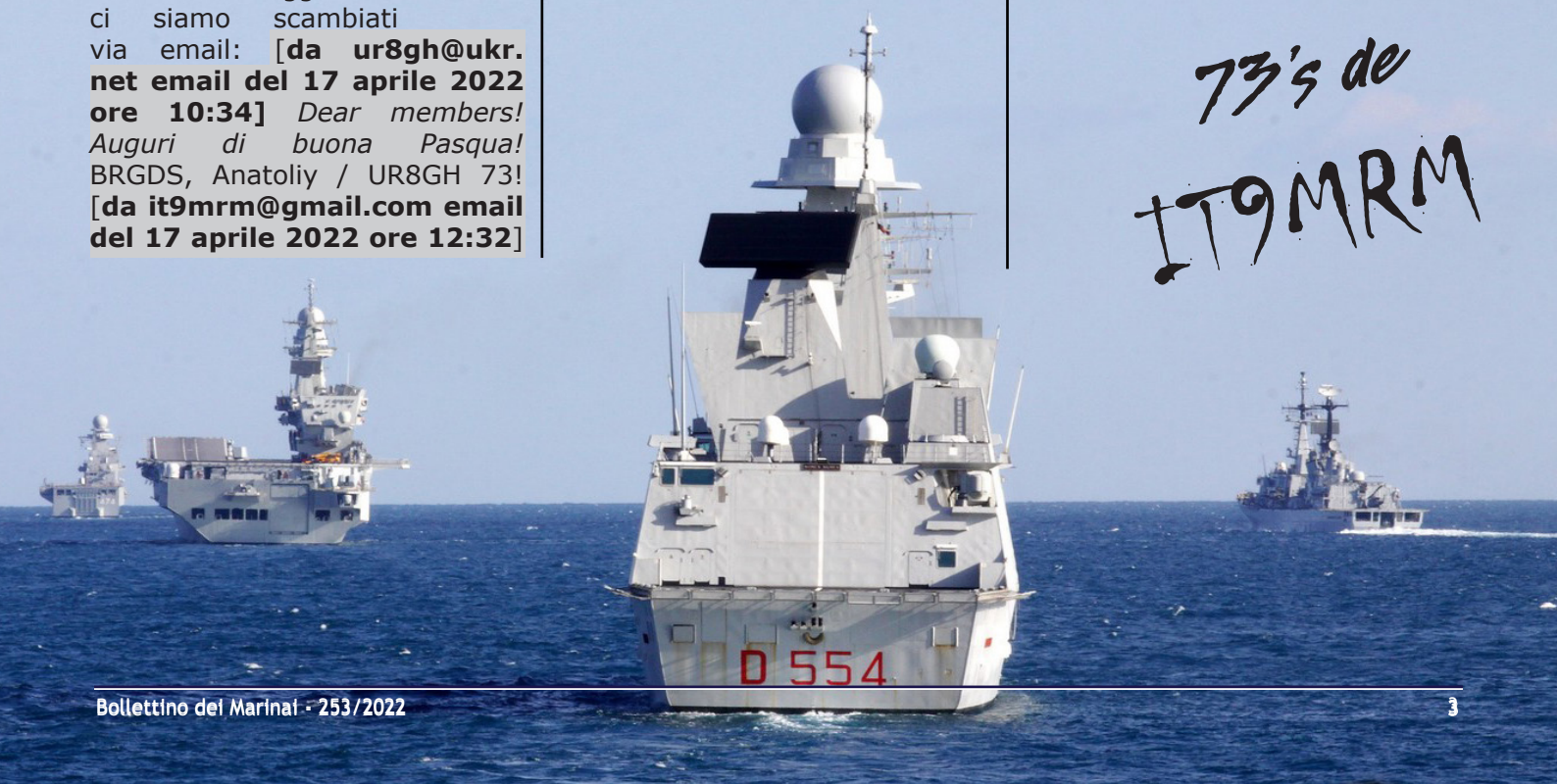


EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi amici e colleghi armigeri, sono felicissimo di comunicarvi che il nostro amico e socio **UR8GH Anatoly Horun, MI1404** è vivo e vegeto e durante le festività pasquali mi ha inviato gli auguri tramite email. Inoltre ho notato che ha iniziato a vedere nuovamente il nostro sito web, che aveva smesso di vedere dall'inizio della guerra. Questi di seguito sono i messaggi che ci siamo scambiati via email: [**da ur8gh@ukr.net email del 17 aprile 2022 ore 10:34]** *Dear members! Auguri di buona Pasqua!* BRGDS, Anatoliy / UR8GH 73! [**da it9mrm@gmail.com email del 17 aprile 2022 ore 12:32**] *Hi Anatoly, We are happy to have hearings from you! We Hope you and your family are safe and well. Happy Easter and I Hope to hear you again. Your friend Alberto IT9MRM.* [**da ur8gh@ukr.net email del 17 aprile 2022 ore 14:34**] *Vy TNX, caro Alberto! I am also hope to hear you and ARMI members again in air. But NW silent period - war. BRGDS Anatoliy/UR8GH & 73!* Questi sono i brevi ma intensi messaggi scambiati tra me ed Anatoly. Considerate che lui si trova nel bel mezzo della guerra. Vive a Kherson (attualmente è occupata dalle forze russe), ed è il fronte di guerra attuale, per arrivare sino ad Odessa che dista poche centinaia di kilometri. Speriamo che tutto ciò, finisca presto e che si ritorni nuovamente ad una vita regolare. Speriamo di poter risentire nuovamente Anatoly e tutti gli altri colleghi radioamatori ucraini. 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 **Aprile** 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.

SP4RKZ/mm: Przemyslaw "WITEK" Witkowski è l'ufficiale tecnico TLC di bordo imbarcato sulla nave RoRo/Traghetto CRACOVIA, battente bandiera delle Bahamas (Nominativo C6DG8). La nave traghetto fa spola dal porto di Świnoujście (è una città portuale sul Mar Baltico e della laguna di Stettino, situata nel nord-ovest della Polonia) e Ystad (è una città portuale della Scania, la regione più a sud della Svezia). Witek è molto attivo in radio, opera principalmente in fonia e lo si ascolta in 40 metri intorno alle 1600z. Per la QSL potete inviarla via bureau, Lotw, eQSL oppure diretta al suo indirizzo: Przemyslaw "WITEK" Witkowski - Fijewo 89 - 14-260 Lubawa - Poland

SP4KWD/mm: Dariusz Zajaczkowsk è un marinaio a bordo della Petroliera/chimica M/T SPECIALITY battente bandiera inglese (IMO:9285184 - Nominativo: 2GJY9). Attualmente si trova in navigazione sul Canale della Manica. Darius è attivo in fonia e lo potete ascoltare in 40 e 80 metri. La QSL va inviata via bureau oppure via diretta al suo indirizzo privato: Dariusz Zajączkowski - ul. Świętochowo, 22 - Braniewo 14-500 - Poland

YC3GIH/mm: Mochammad Suherman è il comandante di un rimorchiatore della compagnia indonesiana SILOG. Naviga per le piattaforme petrolifere al largo delle coste indonesiane. Nel suo tempo libero, lo si può trovare in radio spesso in compagnia di YB0AR sui 40 metri in fonia. La QSL va inviata tramite il suo QSL Manager EA7FTR (scambia anche via eQSL).

DF1OX/mm: Michael Redecke vive sull'isola di Sylt (IOTA EU-042), nei weekend esce a bordo della sua imbarcazione a vela sy MALAIKA. E' molto attivo in radio, sia dal suo QTH che a bordo della sua imbarcazione. Lo trovate spesso nei weekend su 14215 in fonia. Per la QSL va inviata via bureau oppure via diretta al suo indirizzo: Michael Redecke - Friedrichstr. 38 - Westerland (SYLT) 25980 - Germany

LA5ZO/mm: Christiansen Geir T. e sua moglie si trovano a bordo della loro barca a vela "S/y OCEAN VIKING". Attualmente si trovano in porto a LYNGDFJORDEN [NO], ed escono giornalmente per delle escursioni nei fiordi del Mar del Nord. Cristiansen, sta preparando un altro viaggio intorno al mondo prevista la partenza entro la fine del 2021. Opera preferibilmente in CW e di tanto in tanto anche in fonia. Per la QSL va inviata via diretta: GEIR T. Christiansen - Tjoerveneset 12 - Borhaug, LISTA 4563 - Norway

Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 01 Aprile 2022 al 30 Aprile 2022), ecco di seguito i nominativi: YU2AX - **LA5ZO** - KD6XU - **YC3GIH** - **DF1OX** - AF5NF - **SP4RKZ** - IU1DUB - DD4WK - LA7DHA - OH2EXU - **SP4KWD** - UR7FM - IS0FQK - KL5HB - WQ3W - PD2DVB

Notiziario dei Marinai

I.N.C.R.S. AWARD 2022 - CLASSIFICA FINALE

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI & Award Manager

Nello scorso bollettino abbiamo pubblicato la classifica delle stazioni radio costiere. La data ultima per ricevere i log, da regolamento, era prevista per giorno 30 aprile. Ed eccoci finalmente alla classifica finale delle stazioni che hanno partecipato alla manifestazione. Come fatto negli anni passati, e come prevede il regolamento, la cassifica è determinata dalle sole stazioni che hanno partecipato alla gara e hanno chiesto previo compenso forfettario l'award (sono esclusi, e quindi sono "control log", tutti coloro che hanno richiesto il solo diploma di partecipazione). La classifica è composta da due tipologie: **NAVAL** suddivisa a sua volta nelle sottocategorie phone, cw, mixed e digi; **INDIPENDENT** suddivisa a sua volta nelle sottocategorie phone, cw, mixed e digi. La classifica degli **SWL** è unica e a parte. Infine viene stilata una classifica generale dove sono inclusi tutti (NAVAL + INDIPENDENT). In questa classifica generale vengono esclusi solo gli SWL. Le premiazioni vanno assegnate solo ai primi classificati di ogni sottocategoria (valgono queste disposizioni solo se per ogni categoria i partecipanti siano almeno 5 o più). Infine viene premiato anche chi è arrivato primo dei primi (hunter). Complimenti a tutti coloro che hanno richiesto di partecipare alla gara e a tutti quelli che si sono resi disponibili per la riuscita del contest. **BRAVO ZULU** ai primi classificati e a tutte le stazioni inserite in classifica. Appuntamento per il 2023 al XVII contest delle stazioni radio costiere.

CLASSIFICA NAVAL PHONE

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	IU6IBX - Gianni Arcieri - MI1588	11980	12	IZ8ESK - Tommaso Matera - MI1708	3432
2	IS0HXK - Giuseppe Abis - MI1397	10300	13	I3JYL - Lino Tavagna - MI1127	2984
3	IZ2CDR - Angelo De Franco - MI1128	8848	14	IW5ABB - Marcello Barzottini - MI988	2849
4	IT9ETC - Danilo Contino - MI1699	6992	15	IW1QIH - Gian Paolo Pontetilla - MI932	2080
5	IK8MFJ - Michele Viggiano - MI1207	6984	16	IW5AX - Riccardo Chiari - MI1019	1995
6	IZ7WEM - Antonio Ressa - MI1733	6885	17	DL7NDS - Denis Schött - MF1155	1880
7	IU7EDX - Giovanni Martino - MI1531	5776	18	OE4GTU - Gerhard Rothfuss - CA039	1500
8	I0MPX - Pietro Marigliani - MI255	4193	19	IU5KZF - Sascia Brizzolari - MI1717	1425
9	IZ0KNA - Enzo Vesparoli - MI309	3728	20	IK1MTV - Valerio Roccione - MI1412	625
10	I5SOD - Giancarlo Soldatini - MI1151	3675			
11	IZ1SCM - Rodolfo Zucchetti - MI1149	3456			

CLASSIFICA NAVAL MIXED

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	IK5TBI - Emilio Fedeli - MI349	34830	7	IN3IVF - Johann Raffeiner - MI1727	7840
2	IK8VHP - Delio Orga - MI1616	13040	8	IW9BJP - Antonio Lombarco - MI1716	6804
3	IU1LPW - Gio Batta Rollero - MI1483	12240	9	IZ6BUV - Leo Carnesale - MI320	5848
4	IT9JPS - Paolo Pasqua - MI1532	10000	10	IK1QLD - Angelo Brunero - MI100	2646
5	HB9DAR - Josef Mazzel - CA111	8550	11	OM7AT - Vincent Suchánek - MI1728	240
6	I8PXT - Pietro Capuano - MIi675	8091	12		

CLASSIFICA NAVAL CW

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	IZ0EUX - Mercurio Salvatore - MI865	12700	5	I1PJK - Maurizio Coroli - MI1206	2640
2	HA8TG - Lajos Tagai - MI1480	7100	6	IK7TVE - Pasquale De Ceglie - MI184	240
3	IW2JJS - Giorgio Zanoni - MI1229	6210	7		
4	IK2SOE - Andrea Roncagli - MI008	6100	8		

CLASSIFICA NAVAL DIGIT

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	IK3VVC - Edoardo Masiero - MI1696	10800	3	IK4NOW - Giovanni Baldassarri - MI315	1288
2	DL2AMM - Manfred Konig - MI1276	8370			

CLASSIFICA INDIPENDENT PHONE

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	IU8PCP - Luigi Lorenzano	13380	9	G0BXS - David Rennolds	1080
2	IK8FOT - Elio Arpino	7047	10	DG0BBE - Bernd Buchner	975
3	IK0MHS - Walter Manzon	3120	11	IZ3WUX - Franco Rossignati	935
4	IU3EEQ - Riccardo Speranzon	3080	12	IU1QAJ - Denis Favaro	888
5	IT9HPE - Francesco Bongiovanni	2640	13	F4ISS - Alessandro Di Stefano	480
6	IU1FQB - Mauro Calosso	2590	14	IK1PMO - Roberto Carletti	60
7	IV3HIK - Giorgio Bianchettin	2370	15		
8	M6IWD - Allan Sirrel	1680	16		

CLASSIFICA INDIPENDENT MIXED

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	IW6PWC - Giacomo Di Menna	12570	3	IU6EVN - Marco Marasca	1080
2	DL8JDX - Volker Strecke	3440	4		

CLASSIFICA INDIPENDENT CW

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	I6FCR - Francesco Mascitelli	4275	3		
2			4		

CLASSIFICA INDIPENDENT DIGIT

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	DJ4FAN - Joerg Hoffmann	2600	3		
2	IK1XPE - Massimo Verri	2485	4		

CLASSIFICA SWL

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	OE1-100 1007 - Helmuth Abel - CA065	13925	3	I4-4438/BO - Sandro Montorsi - MI476	880
2	IW8ENS/SWL - Fabio Cavuoto	8680			

CLASSIFICA GENERALE

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	**IK5TBI - Emilio Fedeli - MI349**	**34830**	33	IK0MHS - Walter Manzon	3120
2	IU8PCP - Luigi Lorenzano	13380	34	IU3EEQ - Riccardo Speranzon	3080
3	IK8VHP - Delio Orga - MI1616	13040	35	I3JYL - Lino Tavagna - MI1127	2984
4	IZ0EUX - Mercurio Salvatore - MI865	12700	36	IW5ABB - Marcello Barzottini - MI988	2849
5	IW6PWC - Giacomo Di Menna	12570	37	IK1QLD - Angelo Brunero - MI100	2646
6	IU1LPW - Gio Batta Rollero - MI1483	12240	38	I1PJK - Maurizio Coroli - MI1206	2640
7	IU6IBX - Gianni Arcieri - MI1588	11980		IT9HPE - Francesco Bongiovanni	2640
8	IK3VVC - Edoardo Masiero - MI1696	10800	39	DJ4FAN - Joerg Hoffmann	2600
9	IS0HXK - Giuseppe Abis - MI1397	10300	40	IU1FQB - Mauro Calosso	2590
10	IT9JPS - Paolo Pasqua - MI1532	10000	41	IK1XPE - Massimo Verri	2485
11	IZ2CDR - Angelo De Franco - MI1128	8848	42	IV3HIK - Giorgio Bianchettin	2370
12	HB9DAR - Josef Mazzel - CA111	8550	43	IW1QIH - Gian Paolo Pontetilla - MI932	2080
13	DL2AMM - Manfred Konig - MI1276	8370	44	IW5AX - Riccardo Chiari - MI1019	1995
14	I8PXT - Pietro Capuano - MIi675	8091	45	DL7NDS - Denis Schött - MF1155	1880
15	IN3IVF - Johann Raffeiner - MI1727	7840	46	M6IWD - Allan Sirrel	1680
16	HA8TG - Lajos Tagai - MI1480	7100	47	OE4GTU - Gerhard Rothfuss - CA039	1500
17	IK8FOT - Elio Arpino	7047	48	IU5KZF - Sascia Brizzolari - MI1717	1425
18	IT9ETC - Danilo Contino - MI1699	6992	49	IK4NOW - Giovanni Baldassarri - MI315	1288
19	IK8MFJ - Michele Viggiano - MI1207	6984	50	G0BXS - David Rennolds	1080
20	IZ7WEM - Antonio Ressa - MI1733	6885		IU6EVN - Marco Marasca	1080
21	IW9BJP - Antonio Lombarco - MI1716	6804	51	DG0BBE - Bernd Buchner	975
22	IW2JJS - Giorgio Zanoni - MI1229	6210	52	IZ3WUX - Franco Rossignati	935
23	IK2SOE - Andrea Roncagli - MI008	6100	53	IU1QAJ - Denis Favaro	888
24	IZ6BUV - Leo Carnesale - MI320	5848	54	IK1MTV - Valerio Roccione - MI1412	625
25	IU7EDX - Giovanni Martino - MI1531	5776	55	F4ISS - Alessandro Di Stefano	480
26	I6FCR - Francesco Mascitelli	4275	56	OM7AT - Vincent Suchánek - MI1728	240
27	I0MPX - Pietro Marigliani - MI255	4193		IK7TVE - Pasquale De Ceglie - MI184	240
28	IZ0KNA - Enzo Vesparoli - MI309	3728	57	IK1PMO - Roberto Carletti	60
29	I5SOD - Giancarlo Soldatini - MI1151	3675	58		
30	IZ1SCM - Rodolfo Zucchetti - MI1149	3456	59		
31	DL8JDX - Volker Strecke	3440	60		
32	IZ8ESK - Tommaso Matera - MI1708	3432	61		

HUNTER 2022

N°	CALL - NAME	PUNTI
1	**IK5TBI - Emilio Fedeli - MI349**	34830

N°	CALL - NAME	QSO DICHIARATI	PUNTI PARZIALI	MOLTIPLIC.	TOTALE PUNTI	STAZIONI NAVAL
1	**II7ICT - MARITELE TARANTO**	**10304**	**12502**	**8**	**100016**	**805**
2	**II0IDP - MARITELE CAGLIARI**	**10347**	**13049**	**6**	**78294**	**946**
3	**II9IGJ - MARITELE PALOMBARA**	**2355**	**3636**	**8**	**29088**	**245**
4	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	**2649**	**3775**	**6**	**22650**	**355**
5	II9IGA - MARITELE TRAPANI	**1573**	**2688**	**7**	**18816**	**336**
6	II5IDK - MARITELE LIVORNO	**4004**	**4806**	**2**	**9612**	**358**
7	II0IGU - MARITELE GAETA	**1307**	**1842**	**5**	**9210**	**177**
8	II0IDR - MARITELE ROMA	**2525**	**3518**	**2**	**7036**	**374**
9	II7ICE - MARITELE BRINDISI	**1326**	**1525**	**1**	**1525**	**91**
	II9ICF - MARITELE MESSINA (JOLLY)	**3438**				
	TOTALE	**39828**				

CLASSIFICA SSB

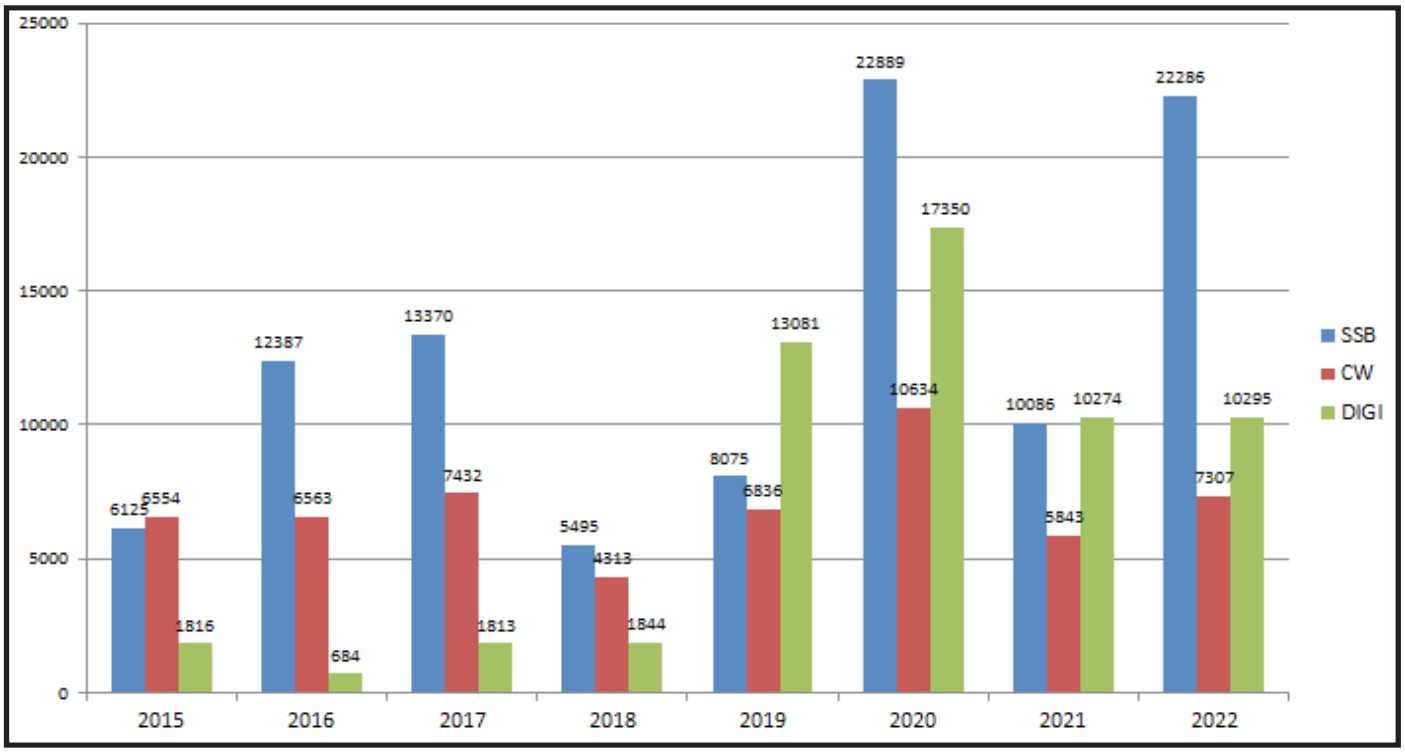
N°	CALL - NAME	QSO DICHIARATI
1	II7ICT - MARITELE TARANTO	6480
2	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	6268
3	II5IDK - MARITELE LIVORNO	3091
4	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	1644
5	II9IGA - MARITELE TRAPANI	876
6	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA	693
7	II0IDR - MARITELE ROMA	542
8	II0IGU - MARITELE GAETA	300
9	II7ICE - MARITELE BRINDISI	187

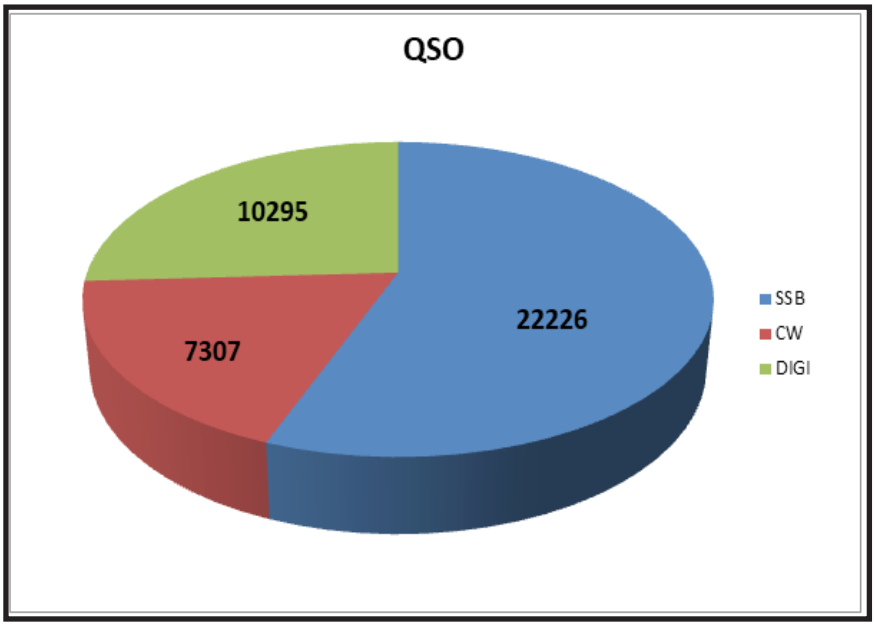
CLASSIFICA CW

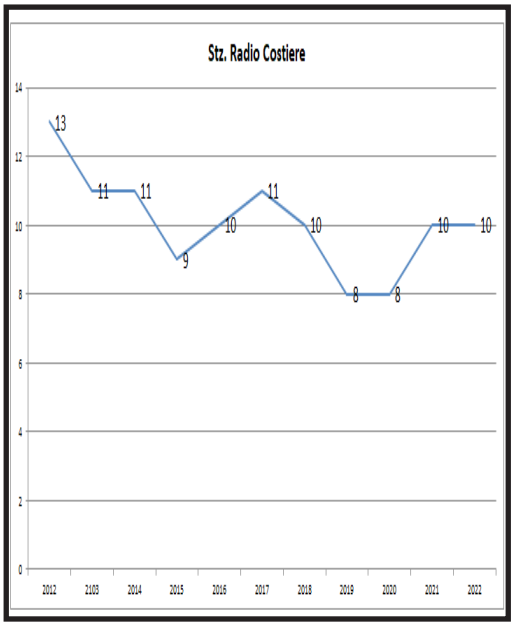
N°	CALL - NAME	QSO DICHIARATI
1	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	2613
2	II0IDR - MARITELE ROMA	994
3	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA	844
4	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	653
5	II0IGU - MARITELE GAETA	653
6	II7ICT - MARITELE TARANTO	543
7	II9IGA - MARITELE TRAPANI	536
8	II5IDK - MARITELE LIVORNO	119
9	II7ICE - MARITELE BRINDISI	101

CLASSIFICA DIGI

N°	CALL - NAME	QSO DICHIARATI
1	II7ICT - MARITELE TARANTO	3281
2	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	1466
3	II7ICE - MARITELE BRINDISI	1038
4	II0IDR - MARITELE ROMA	989
5	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA	818
6	II5IDK - MARITELE LIVORNO	794
7	II0IGU - MARITELE GAETA	354
8	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	352
9	II9IGA - MARITELE TRAPANI	161







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 **IZ0PAP** Maurizio Olleia - MI1630 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!!

INTERNATIONAL NAVY TEAMS CHALLENGE 2022 - REGOLAMENTO

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

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 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 gmt - 10:00 ora italiane) e si concluderà il 22 maggio 2022 (20:00 gmt - 22.00 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).

www.marinaiditalia.com

Marinai d'Italia

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

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

LE AVVENTURE DEL MARINAIO

di Nunzio Giancarlo Bianco - tratto da Facebook

Ragazzino ti sentivi invincibile e sentivi che potevi spaccare il mondo ma come tutti i ragazzi ti accorgi che davanti a una donna sei un pivello qualunque.
Nel periodo di formazione militare a contatto solo con i tuoi colleghi di avventura tutto pensavi tranne quella parte di contatto con l'altra parte del paradiso.
Era già quasi un anno che puntualmente le giornate si ripetevano nella quotidiana noiosità e giorno per giorno pensavi che ti mancava qualcosa.
In una franchigia con l'aretino Franco e il romano Gianni uscimmo in auto per recarci nel centro di Taranto, come sempre il primo appuntamento era col telefono a gettoni della Sip.
Avevamo tutti le tasche colme di gettoni e quando telefonavi ai tuoi cari era un tintinnare di monete che scendevano nella pancia del telefono.
Ma fu lì che notai nella telefonata una bellissima ragazza con occhi di ghiaccio, chiusi la telefonata a malo modo e mi recai fuori ad osservarla da vicino.
Era in compagnia di altre due amiche, pensai fra me e me che anche noi eravamo in tre e allora in accordo con gli altri due colleghi di farle il filo.
Ma lei e le sue due amiche al momento con fare brusco fece capire che non avrebbe gradito il nostro ardire, pensai che era una presuntuosa e vanitosa.
Ma con l'età del ragazzino sfacciato non desistetti e quando la vedemmo entrare in una 127 fiat targata Firenze decidemmo di seguirle con la nostra Ritmo Abarth.
Si diressero verso la litoranea tarantina e posso garantire che lo spettacolo della natura, la costa che si tuffa in mare non ha eguali.
Col solito modo sfrontato della nostra età le seguimmo fino alla rotonda sul mare di Pulsano, scesero e si recarono alla gelateria e ne uscirono fuori con tre coni.
Come ebeti facemmo anche noi la stessa scelta, impacciati e preoccupati di non sporcare la nostra divisa da paperino, il sorriso partì spontaneo e fu l'occasione di presentarci.
Lei si chiamava Maria e quando seppi che aveva 10 anni più di me pensai che forse era meglio lasciar perdere ma con sorpresa lei mi prese la mano e andammo sulla scogliera sottostante.
Era un parlare di tante cose futili ma il sorriso era predominante nei nostri discorsi, ma si fece l'ora per tutti di pranzare e ci salutarono.
Ma un bacio sulla guancia non me lo volli negare e ricordo che ella apprezzò questo gesto e ci diede appuntamento per il giorno dopo nel tardo pomeriggio.
Tornammo alle scuole che avevo lo sguardo di lei nella mia mente, mi sentivo un principiante alla prima lezione di vita e fantasticai subito.
Ma d'un tratto mi ricordai che il giorno dopo era di lunedì e noi allievi non potevamo uscire perché la franchigia era solo di mercoledì, sabato e domenica.
Il cellulare a quei tempi non esisteva e noi tre non volevamo rinunciare a rincontrarle e li scaturì la folle idea di scavalcare il muro di recinzione delle scuole.
Nel vialetto che costeggia la sala prove dei musicanti c'era un enorme fico con una chioma che arrivava a terra e subito decidemmo che saremmo usciti da lì.

Il giorno dopo ci adoperammo in quella impresa e con il cuore in gola furtivamente riuscimmo nell'azione, nell'incontro potei sentire il calore di quelle labbra che non riesco più a togliermi dalla testa.
Ne abbiamo fatte di fughe e fino alla fine del corso più volte incontrai la Maria, seppe col suo modo d'essere un bel periodo di follia per me e per i due colleghi.
La vita ci ha separato ma sono sicuro che anche lei ricorderà di quei nostri incontri furtivi, ma nella vita da marinaio oltre al dovere di Maria ne abbiamo avuti in tanti.
Sarà che la divisa aveva quel fascino e in ogni dove abbiamo sempre avuto quelle occasioni fugaci e con l'amore il rapporto è sempre stato folle.
Erano i tempi di quel scugnizzo che prendeva la vita a morsi e non si creava tanti perché e si lasciava andare ai piaceri della vita.
Perché se la vita da marinaio è dura e irta di sacrifici, negli incontri della passione erano quei momenti di svago che la vita ti dona senza un perché.
Marinaio donne e guai? Non lo so, di sicuro ma la vita è come una tavola imbandita dove tutto può andare bene ma se lo accompagni con un ottimo bicchiere di vino la tavola è perfetta.

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

... quel legame indissolubile che lega il marinaio al battello ...

Ti svegli di buon mattino e ti poni davanti allo specchio e cerchi di vedere riflesso cosa ora appare per davvero.
Un sorriso e noti una pieghettatura brizzolata e sorridi dando una similitudine nei pensieri di quel fottuto mare quando si increspava.
Era l'inizio dell'ennesima lotta fra la tua nave e quel salino, il vento incominciava a ululare con un cielo terso da nuvole che partecipavano alla lotta.
Un via vai di uomini a rizzare quello che di sicuro sarebbe volato via al ritmo del bulbo di prua che si fa largo fra le onde che ti prenderanno a schiaffi.
Sei su in plancia e vedi un susseguirsi di informazioni e il capo segnali che già aveva dato il meteo insieme all'ufficiale addetto e avvertiva il di venire.
L'istinto di tenerti al passamano e sentire il tuo corpo prepararsi come in una sfida come fa il destriero nell'affrontare un ostacolo nel salto.
Ti dai una stretta alla cinghia perché hai sempre troppe cose nelle tasche, perché ti scoccia scendere in camerino per prendere qualsiasi cosa e allora ti porti con te anche l'inutile.
Al primo sbattere del portellone della plancia capisci che è il momento e senti il sangue correre impazzito nelle tue vene fino a gonfiarsi.
l tuo cuore pompa come un pazzo perché quello che vedono gli occhi sembra collegato direttamente alla tua pompa del rosso che ti scorre anche nell'anima.
Impavido esci in aletta e tiri quella lunga boccata di aria e assapori al palato quel salato che ti renderà amara la tua bocca e stupidamente ti accendi una sigaretta.
Quel contrasto del sale e il fumo sembra come un invito alla pietanza della lotta, accarezzi la paratia e come in un discorso fra te e il ferro ti rendi complice nella battaglia.
Ed ecco la prima grande onda infrangersi sullo scafo a coprire la prua e la nave che si inalbera e come in una sfida la prua è una spada in quel momento.
Anime dannate in quel momento nello scafo nell'equilibrio precario, e una vera giostra e il tuo corpo per instanti a resistere all'evento.
La vedetta impaurita perché giovane marinaio ti scruta e ti osserva e non capisce dai tuoi lineamenti se hai paura anche te di quella furia della natura.
L'aria tagliata dal filare per un instante come il canto delle sirene che ti ammaliano, uno sguardo a quel cielo e ne sole e ne luna all'orizzonte, si nascondono quelle nuvole temendo la sorte.
È una guerra che va avanti per ore e ascolti come un lamento che il radar nella rotazione ti avverte che soffre quel contrasto.

Niente impavido come la tua nave vai avanti come un destriero non hai paura e la sfida si prolunga davvero tanto, potresti metterti a ridosso di un'isola ma te ne freghi vai avanti per la tua rotta.
Rollio e beccheggio la nave subisce quel maledetto abisso e anche il principio di Archimede se ne va a farsi benedire, ci sono instanti che ti senti sollevare.
Lo stomaco te lo senti in gola, le braccia doloranti e ti accorgi che una mano è sanguinante ma sei preso dalla forza bruta della lotta ma non demordi.
Ma quando all'orizzonte intravedi che stai uscendo dalla tormenta solo allora capisci che anche questa volta hai vinto quella lotta titanica.
Rientri in plancia ma dai un ultima carezza alla tua creatura d'acciaio e un rivolo del tuo sangue che scorre alla paratia è come quel legame indissolubile che lega il marinaio al battello.
Un amore che non avrà mai fine e scendi giù e ti accorgi dei visi sconvolti dell'equipaggio ma quella smorfia di dolore passa subito appena sentono quei colpi diradarsi.
Un attimo dopo tutto è dimenticato ma quelle esperienze hanno forgiato l'uomo, hanno reso grande quel marinaio e quel grado sulla uniforme sembra luccicare.
Non è per soldi che sei li su quella unità della Marina Militare, è quell'amore anche se ribelle sarà eterno e solo chi ha sputato il salino e sudato le sette camice può capire cosa davvero ti rimane dentro.

PLAY
WITH US
IT'S A PLAY
Regia Marina
award
OUR PERMANENT AWARD
MORE 100 ACCREDITATE STATIONS
MORE 40 AWARDS
THREE STEPS
TOTAL FREE
EASY!
NEVER ENDS
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 quarta

Si verifica qui, però, un errore che salverà le navi dell'Asse: i Beaufighter della scorta, ritenendo che anche i Beaufort debbano aver avvistato il convoglio, si allontanano in direzione di Malta, come previsto dai loro piani (i Beaufighter, infatti, avendo minore autonomia dei Beaufort, avevano il solo compito di accompagnare i Beaufort sull'obiettivo e localizzare il convoglio, per permettere agli aerosiluranti di attaccare, dopo di che avrebbero dovuto subito fare rotta per Malta, per non esaurire il carburante; che peraltro è già notevolmente diminuito a causa dello scontro con gli aerei tedeschi), senza avvisare gli aerosiluranti della presenza delle navi dell'Asse. In realtà i Beaufort, che volano a meno di quindici metri (per eludere i radar), più bassi dei Beaufighter (questi ultimi, essendo più veloci, dovevano procedere a zig zag sulla loro verticale, per non lasciare indietro i Beaufort: anche questo ha aumentato i loro consumi), avvistano le navi solo mezz'ora più tardi, alle 15.47, e passano all'attacco prendendo di mira la Giuliani ed il Reichenfels, che sono le navi più grosse del convoglio: ma con loro sorpresa vedono pararsi dinanzi a sé ben 15-20 (per altra fonte, oltre 25) caccia Messerschmitt Bf 109 (appartenenti al JG. 53), sei Bf 110 e parecchi Ju 88 della Luftwaffe.
Gli aerosiluranti britannici, privi ora di scorta, tentano egualmente di allinearsi per lanciare contro Giuliani e Reichenfels, ma vengono attaccati dagli aerei tedeschi e presi sotto il tiro delle armi contraeree delle navi di scorta. Solo cinque degli otto aerei riescono a lanciare i propri siluri, nessuno dei quali va a segno, mentre gli altri tre devono gettare in mare il proprio carico per alleggerirsi quando vengono attaccati dalla scorta aerea. Uno dei Beaufort (sottotenente Bertram W. Way) attacca un CANT Z. 506 italiano della 170a Squadriglia Ricognizione Marittima ma viene abbattuto da un Bf 109 (sergente Ludwig Reibel), mentre gli altri, danneggiati, inseguiti dagli aerei tedeschi e con il carburante in esaurimento, tentano disperatamente di raggiungere Malta: ma proprio quando sono giunti in vista dell'isola, vengono abbattuti o precipitano uno dopo l'altro.
Un primo Beaufort (capitano Robert W. G. Beveridge) cade in mare alle 16.45, un altro (tenente Robert B. Seddon) precipita subito dopo a causa dei danni subiti, un terzo (tenente Derek A. R. Bee) viene abbattuto da un Messerschmitt quando ormai sta per atterrare, un quarto (sottotenente Belfield) viene abbattuto anch'esso da un Bf 109.
Alla fine, solo tre degli otto Beaufort che avevano attaccato il convoglio riescono ad atterrare: due (tenente S. W. Gooch e capitano Lander) con danni gravissimi (tanto che uno – quello del capitano Lander – deve compiere un atterraggio d'emergenza e non potrà più essere riparato), uno (capitano A. T. Leaning) del tutto indenne. 15 avieri britannici, su 20 componenti gli equipaggi dei cinque Beaufort distrutti, sono morti. L'unico squadrone di Beaufort britannici in Egitto è stato annientato, e ci vorranno due mesi prima che ne venga ricostituito un altro.

Intanto tre sommergibili britannici, il Thrasher, l'Urge e l'Upholder, hanno anch'essi ricevuto l'ordine di attaccare il convoglio, formando uno sbarramento lungo 50 miglia tra Lampedusa ed il Golfo della Sirte.
Alle 15.33 del 14, proprio mentre è in corso l'attacco dei Beaufort, due Ju 88 della scorta ravvicinata, dopo aver danneggiato un Beaufort, mitragliano un sommergibile avvistato in superficie nel punto 36°10' N e 15°15' E, ritenendo di aver ottenuto esito positivo. In realtà, nessun sommergibile britannico risulta essersi trovato in posizione compatibile; è probabile un abbaglio dei piloti, cosa assai comune.
Poco dopo, alle 16.15, la Pegaso riceve da un idrovolante CANT Z. 506 della scorta aerea (il MM 45389, n. 2 della 170a Squadriglia dell'83° Gruppo della Ricognizione Marittima, pilotato dal sottotenente pilota Pier Luigi Colli e con a bordo il tenente di vascello Mauro Tavoni quale osservatore) la segnalazione della presenza di un sommergibile (precisamente di una «scia ritenuta di sommergibile») in posizione 34°47' N e 15°55' E (a 90 miglia per 130° da Malta, e 200 miglia a nordest di Tripoli). Il CANT Z. 506 lancia un fumogeno bianco per segnalare il sommergibile, sulla sinistra del convoglio; la Pegaso lo riferisce al Pigafetta (caposcorta), il quale lancia all'aria il segnale «un sommergibile in 34°50' – 15°50'» ed ordina alle navi di accostare subito a dritta, mediante segnale di bandiera, razzi a luce verde (due) e segnalazioni col radiotelefono.
La Pegaso lascia la sua posizione di scorta in testa al convoglio, si porta a tutta forza nel punto indicato dall'idrovolante, ottiene un contatto all'ecogoniometro e lancia un pacchetto di bombe di profondità, poi perde il contatto (alle 16.30). Non vengono avvistati rottami. Conclusa la brevissima azione antisom, senza che si siano manifestati segnali di un avvenuto affondamento del sommergibile, la torpediniera segnala al Pigafetta il risultato dell'attacco e poi ritorna al convoglio, riassumendo la sua posizione di scorta in testa ad esso. Tuttavia, nel frattempo (subito dopo aver lanciato il fumogeno) il pilota dell'idrovolante si è accorto che la scia da lui avvistata, e ritenuta quella di un periscopio, è in realtà lasciata da un delfino; osservando l'attacco dall'alto, senza aver modo di avvertire la Pegaso dell'errore (avrebbe potuto farlo solo usando la radio, ma ciò non è consentito), il sottotenente Colli ha visto che esso si è svolto contro un branco di delfini, e non un sommergibile, cosa che provvederà a riferire al suo rientro alla base di Taranto, alle 19.30 di quel giorno. Per lungo tempo l'attacco della Pegaso sarà ritenuto la causa dell'affondamento del sommergibile britannico Upholder (capitano di corvetta Malcolm David Wanklyn), il più famoso e temuto sommergibile della Royal Navy scomparso proprio in questi giorni al largo della Libia; tuttavia, alla luce dell'equivoco riguardante i delfini, appare più probabile che sia affondato contro mine dello sbarramento italiano «T» nelle acque antistanti Tripoli, o che sia stato affondato il 14 aprile, tre ore prima dell'azione antisom della Pegaso, da due caccia Messerschmitt Bf 109 della 8a Squadriglia e due bombardieri Dornier Do 17 (uno dei quali poi abbattuto dai Beaufighter) della 10a Squadriglia del III./ZG. 26 della Luftwaffe, decollati dalla base libica di Castel Benito e diretti incontro al convoglio per unirsi alla scorta aerea.

15 aprile 1942
In mattinata un aereo tedesco di scorta al convoglio precipita in mare; lo Zeno ne soccorre l'equipaggio.
Le navi del convoglio giungono a destinazione senza alcun danno, tra le 9.30 e le 10.

17 aprile 1942
Zeno e Pigafetta (caposcorta) lasciano Tripoli alle 19.30, scortando la motonave Nino Bixio di ritorno a Napoli.

18 aprile 1942
Alle 6.30 il sommergibile britannico P 35 (tenente di vascello Stephen Lynch Conway Maydon) avvista il convoglio formato da Bixio, Pigafetta e Zeno una quarantina di miglia a sudovest di Lampedusa e Pantelleria, e a nord di Susa (Tunisia). Il sommergibile manovra per attaccare ed alle 6.55, in posizione 35°05' N e 11°49' E, lancia tre siluri da una distanza di 5300 metri. Nonostante Maydon ritenga di aver probabilmente colpito il bersaglio con un siluro, nessuna delle navi viene colpita. Alle 7.04 i cacciatorpediniere di scorta lanciano un primo "pacchetto" di quattro bombe di profondità, seguite più tardi da altre due bombe di profondità, ma il P 35 non subisce danni.

19 aprile 1942
Zeno, Bixio e Pigafetta arrivano a Napoli alle 10.45.

22 aprile 1942
Lo Zeno ed il Pigafetta (caposcorta) salpano da Napoli per Tripoli alle 22.30, scortando le motonavi Gino Allegri ed Agostino Bertani (convoglio «C»).

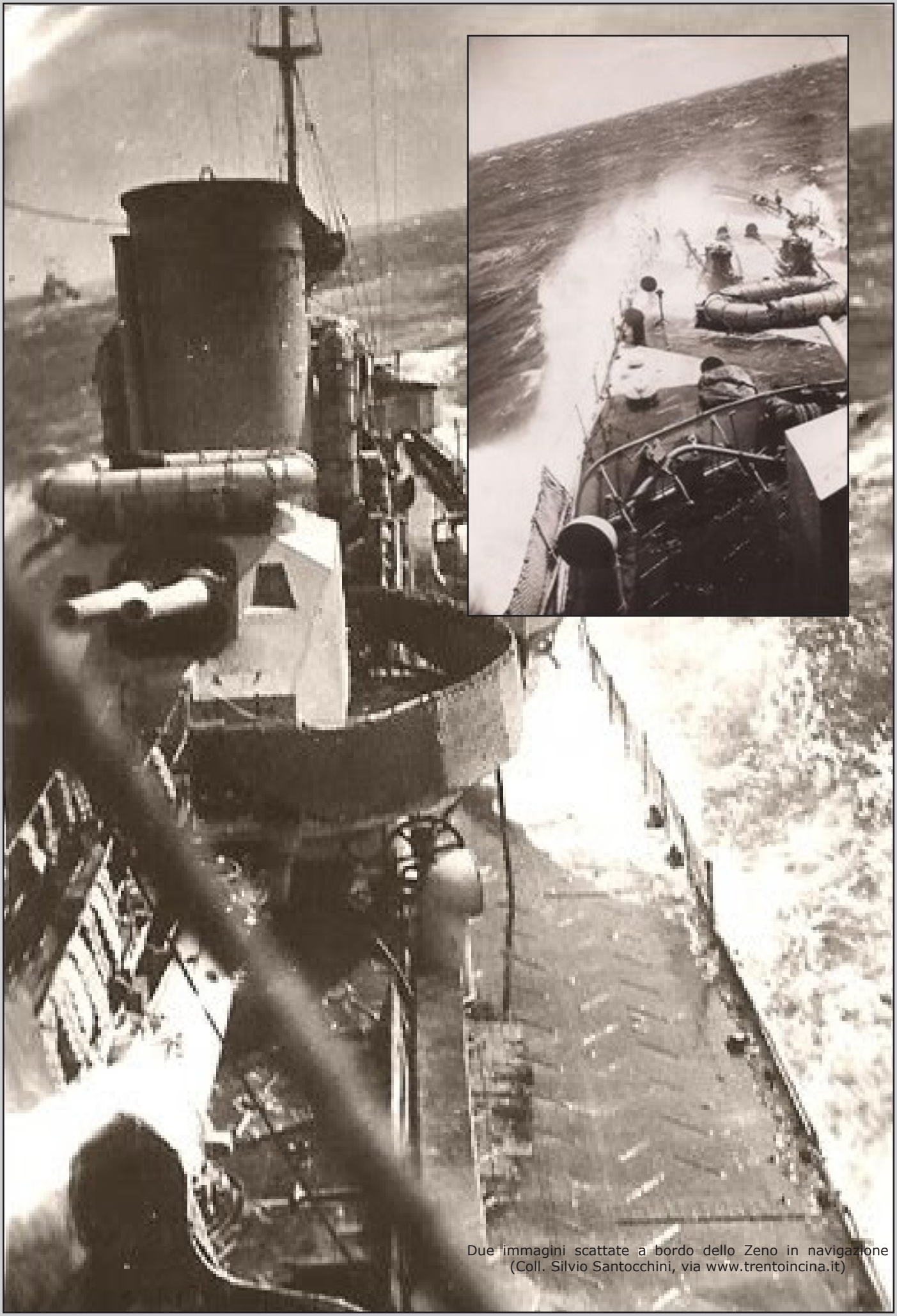
23 aprile 1942
Alle 17 Zeno e Pigafetta lasciano il convoglio «C» al largo di Pantelleria ed assumono la scorta del convoglio «K», in navigazione sulla stessa rotta ma in direzione opposta e formato dalle motonavi Vettor Pisani e Ravello scortate dalle torpediniere Pallade e Centauro; la scorta di Allegri e Bertani viene assunta dalle vecchie torpediniere Generale Antonio Cantore e Generale Carlo Montanari giunte da Tripoli con i motodragamine tedeschi R 12 e R 15.

24 aprile 1942
Il convoglio «K» raggiunge Napoli alle 11.30 (un'ora dopo, anche il convoglio «C» giunge indenne a Tripoli), dopo aver superato indenne attacchi di bombardieri ed aerosiluranti.

30 aprile 1942
Zeno, Pigafetta (caposcorta) e la torpediniera Orsa salpano da Taranto e Napoli alle 10.20, scortando le motonavi Nino Bixio e Lerici.

2 maggio 1942
Raggiunto dalla torpediniera Clio, inviatagli incontro da Tripoli, il convoglio giunge in tale porto alle 8.

6 maggio 1942
Zeno e Pigafetta (caposcorta) lasciano Tripoli alle 14 per scortare a Taranto le motonavi Nino Bixio e Monreale.



Due immagini scattate a bordo dello Zeno in navigazione
(Coll. Silvio Santocchini, via www.trentoincina.it)

8 maggio 1942
All'1.05 il convoglio assume rotta 330°, come ordinato dal Pigafetta a Zeno e Monreale; poco dopo lo Zeno comunica al caposcorta che la Bixio è in rotta.
Alle sei del mattino il Pigafetta viene colto da avaria al timone, restando temporaneamente arretrato.
Alle 6.15 viene avvistato un ricognitore della Regia Aeronautica, e verso le sette del mattino un idrovolante CANT Z. 506 assume la scorta aerea del convoglio. Alle 7.10 lo Zeno segnala avaria di macchina ed al timone, ma riesce a rimanere in formazione.
Successivamente il Pigafetta contatta lo Zeno chiedendogli se abbia intercettato una richiesta di accensione dei radiofari.
Alle 7.55, in posizione 40°05' N e 21°11'30" E (a circa due ore da Taranto ed a circa 10-15 minuti dal punto convenzionale «A»), mentre Bixio e Monreale procedono affiancate (la Bixio è leggermente avanti sul rilevamento polare, fra 80° e 85° dalla Monreale) ad una distanza di 400-500 metri, Bixio a dritta e Monreale a sinistra, precedute dallo Zeno (a circa 800 metri di distanza, in posizione centrale) e seguite al Pigafetta (distante qualche centinaio di metri, e spostato sulla sinistra della Monreale), la Monreale viene scossa da un'esplosione a prua: ha urtato una mina alla deriva. Sulle prime, non essendo possibile sapere con certezza se si sia trattato di mina o siluro (dalla Bixio, comunque, non vengono avvistate scie di siluri), il Pigafetta lancia bombe di profondità per mettere in fuga un eventuale sommergibile (gli scoppi delle bombe sono sentiti più forti che non la stessa esplosione della mina che ha danneggiato la Monreale, annoterà nel rapporto il comandante militare di quest'ultima); intanto, la Bixio accosta subito a dritta assumendo rotta 65°, ma successivamente lo Zeno le ordina di tornare sulla precedente direttrice di marcia, per cui la motonave accosta verso lo Zeno aumentando la velocità (130 giri, 16 nodi), e segue il cacciatorpediniere nella scia, con rotta 330°, riducendo poi gradualmente i giri a 50 e la velocità a 10 nodi.
Poco dopo l'accostata, la Bixio avvista San Vito, avendo la prua sul faro. Il comandante militare della Bixio, sulla base dei punti osservati successivamente a terra, stimerà in seguito che le navi siano leggermente scostate, di circa 0,3 miglia, sulla sinistra della rotta.
Alle 8.58 il Pigafetta comunica allo Zeno "Appena arrivati al punto A2 ritornate da noi per pilotarci".
Scortata dallo Zeno, la Bixio raggiunge indenne Taranto alle dieci; anche la Monreale, nonostante i gravi danni e l'allagamento di una stiva, riesce a proseguire con i propri mezzi (venendo poi raggiunta ed assistita, nell'ultimo tratto, dal rimorchiatore Tenace), accodandosi alla Bixio, e ad arrivare in porto.

16 maggio 1942
Alle 14.10 lo Zeno salpa da Brindisi per scortare a Bengasi la motonave Mario Roselli; le due navi formano il convoglio «R», uno dei tre diretti in Libia nell'ambito dell'operazione di traffico «Lero» (gli altri due sono denominati «C» e «X»).
Alle 19.30, al largo di Leuca, il convoglio «R» si unisce al convoglio «X» (motonave Nino Bixio e cacciatorpediniere Turbine), provenienti da Taranto. I due convogli così riuniti dirigono per congiungersi al convoglio «C» (motonave Lerici e torpediniere Clio e Perseo), proveniente da Napoli.

17 maggio 1942
Alle 8.30, 70 miglia a sud di Capo Spartivento, il gruppo formato dai convogli «X» e «R» si congiunge col convoglio «C» sotto la direzione dello Zeno, formando un convoglio unico avente come caposcorta appunto lo Zeno.
Tale convoglio procede sulla rotta a levante di Malta, fino alle 19.45: a quell'ora, giunte le navi a 80 miglia da Tripoli, il convoglio «C» (Lerici, Clio e Perseo) si separa nuovamente dagli altri (che sono diretti invece a Bengasi) e fa rotta per Tripoli.

18 maggio 1942
Zeno, Turbine, Bixio e Roselli entrano a Bengasi alle 13.

19 maggio 1942
Zeno ed Usodimare (caposcorta) partono da Tripoli per Napoli alle 21 scortando le motonavi Agostino Bertani (italiana) e Reichenfels (tedesca), che formano il convoglio «I».
Dal tramonto il convoglio viene cercato da ricognitori nemici, che riescono a localizzarlo: seguono, calata la notte, attacchi aerei.

20 maggio 1942
All'una di notte la Bertani viene colpita a poppa da un siluro d'aereo, che ne asporta il timone ed il dritto di poppa. Mentre Usodimare e Reichenfels proseguono (giungeranno a Napoli l'indomani), lo Zeno viene distaccato per assistere la motonave danneggiata; alle otto del mattino giunge sul posto anche la torpediniera Perseo e mezz'ora più tardi i rimorchiatori Costante e Ciclope, tutti inviati da Tripoli. Presa a rimorchio dal Ciclope ed assistita da Zeno, Costante e Perseo, la Bertani rientra a Tripoli alle 16.40.

23 maggio 1942
Lo Zeno (caposcorta) e la torpediniera Climene salpano da Tripoli per Napoli alle due di notte, scortando la motonave Lerici.

24 maggio 1942
Zeno, Lerici e Climene raggiungono Napoli alle 14.10.

1° giugno 1942
Lo Zeno salpa da Napoli per Tripoli alle otto del mattino, scortando la motonave Lerici, che ha a bordo 3168 tonnellate di materiale d'artiglieria e materiale vario, 645 tonnellate di carburanti e lubrificanti, 156 automezzi, tre carri armati, una maona del peso di 26 tonnellate e 123 militari.

2 giugno 1942
Alle quattro del mattino, per sfuggire alla sorveglianza degli aerei nemici, Zeno e Lerici entrano nella rada di Pantelleria e vi sostano per un'ora e mezza. Ripresa la navigazione, le due navi superano indenni un attacco aereo e giungono a Tripoli alle 23.30.

4 giugno 1942
Zeno e Da Recco (caposcorta) partono da Tripoli per Napoli alle 00.10, scortando le motonavi Unione e Ravello.

5 giugno 1942
Il convoglio giunge a Napoli alle 15.

13 giugno 1942

Alle undici del mattino lo Zeno ed il resto della XIV Squadriglia Cacciatorpediniere (Ugolino Vivaldi e Lanzerotto Malocello, il primo dei due al comando del caposquadriglia, capitano di vascello Ignazio Castrogiovanni) salpano da Napoli per ordine dell'ammiraglio Luigi Sansonetti (sottocapo di Stato Maggiore della Marina) per trasferirsi a Messina, dove dovranno arrivare alle 19. Durante la navigazione verso Messina, la XIV Squadriglia riceve ordine di raggiungere invece Palermo, dove i tre cacciatorpediniere danno fondo alle 17. Il cambio di destinazione è scaturito da una telefonata tra Sansonetti e l'ammiraglio Angelo Iachino, al comando della squadra navale incaricata di intercettare un convoglio britannico in navigazione da Alessandria d'Egitto a Malta; Sansonetti ha informato Iachino di aver ordinato alla XIV Squadriglia di trasferirsi da Napoli a Messina (presumibilmente per aggregarla alla formazione di Iachino), ma Iachino ha risposto che sarebbe meglio inviare tale squadriglia a Palermo per aggregarla alla VII Divisione dell'ammiraglio Alberto Da Zara, partita da Cagliari alle 16 del 13 giugno e diretta nel capoluogo siciliano (ove giungerà alle 8.30 del 14), da dove dovrà ripartire per attaccare nel Canale di Sicilia un altro convoglio britannico in navigazione da Gibilterra a Malta. Sta per avere inizio l'operazione «Mezzo Giugno».

14 giugno 1942

In mattinata i comandanti dello Zeno e delle altre unità della X e XIV Squadriglia Cacciatorpediniere e della VII Divisione Navale vengono convocati a rapporto dall'ammiraglio di divisione Alberto Da Zara sull'incrociatore leggero Eugenio di Savoia, sua nave di bandiera. Qui viene annunciato che la XIV Squadriglia Cacciatorpediniere passa temporaneamente alle dipendenze della VII Divisione; le navi, al comando di Da Zara, dovevranno salpare in serata per attaccare un convoglio con rifornimenti in navigazione da Gibilterra a Malta nell'ambito dell'operazione britannica «Harpoon»: alle 10.40 di quel mattino Supermarina ha ordinato al comandante della VII Divisione che «EUGENIO e MONTECUCCOLI con ORIANI, GIOBERTI, ASCARI, VIVALDI, MALOCELLO, ZENO, PREMUDA si trovino domattina 15 alle 05.00 a 5 miglia sud Pantelleria scopo attaccare convoglio nemico dopo suo transito Canale Sicilia. Evitate impegnarvi con forze superiori. Sommergibili nazionali operano tra meridiani 13° e 13°40' e paralleli 35°40' e 36°20'. Disposta protezione aerei da caccia e scorta notturna. Marina Messina disponga scorta aerea antisom. Comando 7a Divisione impartisca ordini diretti Ct PREMUDA».

Dopo che una precedente operazione di rifornimento di Malta svoltasi nel marzo 1942 (e sfociata nell'inconclusivo scontro navale della seconda battaglia della Sirte) si è conclusa con la perdita, causata dagli attacchi aerei, di 24.000 delle 25.000 tonnellate di rifornimenti inviati, la situazione dell'isola è divenuta molto critica: in maggio si è dovuto introdurre il razionamento dei viveri, e le calorie fornite quotidianamente alla guarnigione sono state dimezzate (da 4000 a 2000) mentre per la popolazione civile la riduzione è stata ancora più marcata (1500 calorie). I comandi britannici, pertanto, hanno programmato per metà giugno una duplice operazione di rifornimento, articolata su due sotto-operazioni: "Harpoon", il cui convoglio deve partire da Gibilterra, e "Vigorous", che partirà invece da Alessandria. Quest'ultima consiste nell'invio di un convoglio di undici navi mercantili, scortate da sette incrociatori leggeri, un incrociatore antiaereo, 26 cacciatorpediniere, 4 corvette, due dragamine, quattro motosiluranti e due navi soccorso, in aggiunta alla vecchia nave bersaglio Centurion, una ex corazzata camuffata di nuovo, per l'occasione, da corazzata nel tentativo – fallito – di far credere ai ricognitori italiani che la scorta includa appunto anche una nave da battaglia. Contro "Vigorous" prenderà il mare il grosso della flotta da battaglia italiana, al comando dell'ammiraglio di squadra Angelo Iachino. Il convoglio dell'operazione "Harpoon", denominato W.S. 19/Z e partito da Gibilterra il 12 giugno, è invece composto da sei navi mercantili: i piroscafi britannici Burdwan, Orari e Troilus, la motonave olandese Tanimbar, la motonave statunitense Chant e la nuovissima nave cisterna statunitense Kentucky, che trasportano in tutto 43.000 tonnellate di rifornimenti. La scorta diretta del convoglio, denominata Forza X, consiste nell'incrociatore antiaerei Cairo (capitano di vascello Cecil Campbell Hardy, comandante della Forza X), nei cacciatorpediniere di squadra Bedouin, Marne, Matchless, Ithuriel e Partridge (appartenenti alla 11th Destroyer Flotilla), nei cacciatorpediniere di scorta (classe "Hunt") Blankney, Badsworth, Middleton e Kujawiak (appartenenti alla 19th Destroyer Flotilla), nei dragamine Hebe, Speedy, Hythe e Rye ed in sei "motolance" impiegate per il dragaggio (ML-121, ML-134, ML-135, ML-168, ML-459, ML-462). Tutte le unità della scorta sono britanniche con l'eccezione del Kujawiak, che è polacco. In aggiunta alla scorta diretta, nel primo tratto della navigazione (da Gibilterra fino a poco prima dell'imbocco del Canale di Sicilia) il convoglio è accompagnato anche da una poderosa forza di copertura, la Forza W del viceammiraglio Alban Curteis: la compongono la corazzata Malaya, le portaerei Eagle ed Argus, gli incrociatori leggeri Kenya (nave ammiraglia di Curteis), Charybdis e Liverpool ed i cacciatorpediniere Onslow, Icarus, Escapade, Wishart, Antelope, Westcott, Wrestler e Vidette. Secondo lo storico Enrico Cernuschi, Supermarina è stata allertata dal Reparto Informazioni della Marina già il mattino dell'11 giugno, in seguito a decrittazioni di comunicazioni britanniche ed a rilevazioni radiogoniometriche dalle quali è emerso che un convoglio britannico diretto a Malta si apprestava ad entrare in Mediterraneo dallo stretto di Gibilterra. A queste hanno fatto seguito

segnalazioni da parte di osservatori italiani appostati ad Algeciras (vicino a Gibilterra) e da spie italiane operanti su pescherecci spagnoli che navigano in quelle acque; infine, all'una del pomeriggio del 12 giugno, la ricognizione aerea ha fugato ogni dubbio. Secondo la storia ufficiale dell'USMM, invece, Supermarina ha ricevuto le prime notizie su "Harpoon" alle 7.55 del 12 giugno, quando informatori di base nella zona di Gibilterra hanno comunicato la partenza da Gibilterra di una poderosa squadra navale composta da Malaya, Eagle, Argus, almeno tre incrociatori e numerosi cacciatorpediniere (la Forza W), diretta verso est, nonché il passaggio nello stretto, a fanali spenti, di numerose navi provenienti dall'Atlantico. Il Comando della Marina italiana ha correttamente ipotizzato che sia in navigazione da Gibilterra a Malta un grosso convoglio proveniente dall'Atlantico, impressione confermata dai successivi avvistamenti della ricognizione aerea. Per contrastare tale convoglio, Supermarina ha messo a punto un piano che prevede: l'invio di un ampio schieramento di sommergibili nel Mediterraneo occidentale; la dislocazione di torpediniere e MAS in agguato nel Canale di Sicilia; la cooperazione con la Regia Aeronautica affinché il convoglio sia pesantemente attaccato da aerei a sud della Sardegna, indebolendone la scorta; e l'invio di una formazione navale leggera, particolarmente adatta ad un combattimento in acque circoscritte ed insidiate, per attaccare il convoglio a sorpresa all'alba del 15. Quest'ultimo compito è appunto affidato alle navi dell'ammiraglio Da Zara, che dovranno partire da Palermo la sera del 14 giugno. Nella giornata del 14 giugno, le navi di "Harpoon" iniziano a subire i primi attacchi da parte degli aerei dell'Asse: operano contro il convoglio tutti gli aerei disponibili nelle basi di Sicilia e Sardegna, cioè 56 aerosiluranti italiani, 47 bombardieri orizzontali italiani, 21 bombardieri orizzontali tedeschi e 30 bombardieri in picchiata italiani (in parte Junkers Ju 87 ceduti dalla Luftwaffe alla Regia Aeronautica, in parte biplani FIAT CR. 42 adattati per questo ruolo), con la scorta di 103 caccia italiani e 27 tedeschi. Bombardieri ed aerosiluranti compiono in tutto tredici attacchi (undici da parte degli aerei italiani, due da parte di quelli tedeschi), scontrandosi con la poderosa reazione contraerea delle navi britanniche nonché dei velivoli imbarcati sulle due portaerei (18 caccia Hawker Hurricane e 6 caccia Fairey Fulmar). Nel corso di questi attacchi, aerosiluranti Savoia Marchetti S.M. 79 "Sparviero" della Regia Aeronautica affondano la motonave Tanimbar e silurano l'incrociatore leggero Liverpool, danneggiandolo gravemente e costringendolo a rientrare in porto. Dopo aver lanciato i siluri gli S.M. 79 mitragliano anche le navi del convoglio, arrecando danni superficiali alla motonave Chant. I FIAT CR. 42, con le loro bombe alari, danneggiano ulteriormente il Liverpool ed arrecano lievi danni anche al cacciatorpediniere Antelope, che l'ha preso a rimorchio; i bombardieri tedeschi danneggiano leggermente con delle bombe cadute vicino ("near misses") il cacciatorpediniere Westcott (che ha 3 morti e 5 feriti tra l'equipaggio) e l'Argus. Questi risultati sono pagati con la perdita di diciotto aerei italiani e tre aerei tedeschi; da parte loro, i britannici perdono nove aerei, uno dei quali (un Fulmar) abbattuto dal "fuoco amico" del cacciatorpediniere HMS Wrestler mentre tenta un appontaggio d'emergenza dopo essere stato danneggiato da un FIAT CR. 42. Non colsero invece risultati né gli otto sommergibili italiani in agguato tra Orano e Capo Bon, né le due torpediniere inviate a sud di Marettimo (nel caso di queste ultime, perché il convoglio passa troppo lontano, rasentando la costa della Tunisia); gli otto MAS usciti in mare devono rientrare in porto per via del mare troppo mosso. La formazione britannica prosegue fino all'imbocco del Canale di Sicilia; qui (alle 20.15), come previsto, la Forza W di Curteis inverte la rotta e diresse per rientrare a Gibilterra, lasciando proseguire verso Malta il convoglio con la scorta della Forza X di Hardy, alla velocità di 12 nodi. Lo Zeno salpa da Palermo alle 19.24 insieme al resto della XIV Squadriglia Cacciatorpediniere (Ugolino Vivaldi e Lanzerotto Malocello), alla X Squadriglia (Alfredo Oriani, Vincenzo Gioberti ed Ascari) ed alla VII Divisione Navale (incrociatori leggeri Raimondo Montecuccoli ed Eugenio di Savoia, al comando dell'ammiraglio Da Zara, imbarcato sull'Eugenio), per partecipare alla battaglia aeronavale di Mezzo Giugno. Nelle ore successive si unisce alla formazione anche il cacciatorpediniere Premuda, proveniente da Trapani. Le navi ricevono copertura aerea dall'Aeronautica della Sicilia. Gli ordini di Supermarina per il gruppo dell'ammiraglio Da Zara sono di trovarsi alle 5 del mattino del 15 giugno cinque miglia a sud di Pantelleria, in modo da attaccare il convoglio dopo che esso sarà passato nel Canale di Sicilia, evitando di impegnarsi con forze superiori. Poco dopo la partenza del gruppo da Palermo, tuttavia, lo Zeno ed il Gioberti subiscono avarie di macchina non riparabili con i mezzi disponibili a bordo, e sono dunque costretti a tornare in porto.

Luglio 1942

Assume il comando dello Zeno, avvicendando il comandante Di Gropello, il capitano di fregata Angelo Lo Schiavo, 41 anni, che lo manterrà fino al 7 febbraio 1943.

3 settembre 1942

Durante un'incursione aerea britannica sul porto di Iraklion, lo Zeno, che vi si trova ormeggiato, abbatte due bombardieri britannici, mettendo in fuga gli altri. Il suo direttore del tiro, tenente di vascello Giuseppe Megna, sarà per questo decorato con la Croce di Guerra al Valor Militare, con motivazione "Direttore del tiro di CT ormeggiato in base navale avanzata, attuava con precisione le disposizioni predisposte dal comandante per la vigilanza e la difesa c.a. e dirigeva il tiro delle armi con calma e perizia, durante un violento attacco aereo avversario, abbattendo due bombardieri e costringendo gli altri ad allontanarsi senza colpire obiettivi di carattere militare".

14 settembre 1942
Il sottocapo nocchiere Antonio Furlan dello Zeno, di 22 anni, da Monselice, muore in Sicilia.
18 settembre 1942
Lo Zeno salpa da Brindisi alle 20 per scortare a Bengasi, insieme al cacciatorpediniere Freccia (caposcorta, capitano di fregata Alvise Minio Paluello) ed alla torpediniera Calliope, la moderna motonave Apuania. Il convoglio procede a 15 nodi, con condizioni di mare favorevoli.

19 settembre 1942
Alle sette il convoglio cui appartiene lo Zeno si unisce ad un altro, proveniente da Taranto, composto dalla motonave Monginevro con la scorta del cacciatorpediniere Antonio Da Noli e delle torpediniere Ciclone, Pallade e Centauro. Il Freccia assume il ruolo di caposcorta del convoglio unico così formato, che segue le rotte costiere della Grecia Occidentale.
Le due motonavi trasportano complessivamente 2342 tonnellate di munizioni, 2880 di carburanti e lubrificanti, 2080 di materiali vari, 306 automezzi, tre carri armati e 50 tonnellate di carbone, oltre a 198 tra ufficiali e soldati.

20 settembre 1942
Durante la notte (approssimativamente tra le 22.15 del 19 e le due di notte del 20) il convoglio, dopo essere stato illuminato da aerei britannici con lancio di bengala (le navi, peraltro, sono già ben visibili a causa della luna piena, con cielo sereno e mare calmo), viene pesantemente attaccato a più riprese da bombardieri, ma grazie alla reazione della scorta, che occulta i mercantili con cortine fumogene ed apre un violento tiro di sbarramento contro gli aerei nemici, nessuna nave viene colpita.
Alle nove del mattino il convoglio, che gode anche di nutrita scorta aerea, viene avvistato dal sommergibile britannico Taku (capitano di corvetta Jack Gethin Hopkins). Il comandante britannico identifica il convoglio come composto da "due mercantili e due cacciatorpediniere con un sacco di aerei sul loro cielo. È probabile che ci fossero più navi, ma il periscopio ha potuto essere spinto sopra la superficie soltanto per momenti molto brevi", ed alle 9.25, in posizione 33°30' N e 21°10' E (a nord di Bengasi), lancia tre siluri da 1370 metri contro una delle motonavi, quella più a sinistra, per poi scendere subito in profondità data la pericolosa vicinanza di uno dei cacciatorpediniere di scorta. Le navi del convoglio avvistano i siluri e riescono ad evitarli con la manovra: l'Apuania ne avvista ed evita uno, la Monginevro gli altri due. Il Freccia contrattacca subito con cariche di profondità ed il Taku avverte infatti due esplosioni attribuite a probabili bombe di profondità, alle 9.30 ed alle 9.32, tornando a quota periscopica alle 10.25, quando il convoglio si è ormai allontanato e non ci sono più navi in vista.
Alle 16.40 il convoglio raggiunge indenne Bengasi; Zeno, Freccia, Da Noli, Pallade e Centauro ne ripartono già alle 17 per scortare a Patrasso la motonave Sestriere. Caposcorta è ancora il Freccia.

21 settembre 1942
In serata la Centauro lascia il convoglio, entrando a Suda alle 20.15.
Successivamente anche il convoglio riceve ordine di entrare a Suda, poi modificato in quello di dirigere su Taranto, e per finire di fare rotta su Patrasso.

22 settembre 1942
Il convoglio giunge a Patrasso alle 7.10; mentre la Sestriere entra in porto, dopo qualche ora di sosta in rada Zeno, Freccia, Pallade e Da Noli lasciano Patrasso in serata.
Durante la notte la formazione viene attaccta da bombardieri, cui le unità italiane reagiscono con abbondanti cortine fumogene; gli aerei sganciano numerose bombe e due di esse esplodono a 25 metri dal Freccia, che viene investito da numerose schegge, senza però lamentare feriti tra l'equipaggio.

23 settembre 1942
Zeno, Freccia, Pallade e Da Noli raggiungono Taranto.

4 ottobre 1942
Lo Zeno (capitano di fregata Roberto Lo Schiavo) salpa alle 24 da Bengasi insieme al cacciatorpediniere Folgore (capitano di corvetta Renato D'Elia) ed alla torpediniera Antares (capitano di corvetta Maurizio Ciccone), scortando la motonave Sestriere (carica di 3030 tonnellate di carburante, 1060 tonnellate di altri materiali, 70 tonnellate di munizioni, 28 carri armati e 144 veicoli) diretta a Bengasi.

5 ottobre 1942
Alle 6.25 la scorta viene rafforzata dall'arrivo dei cacciatorpediniere Antonio Pigafetta (capitano di vascello Enrico Mirti della Valle), che diviene caposcorta, Saetta (capitano di corvetta Enea Picchio) e Camicia Nera (capitano di fregata Adriano Foscari), provenienti da Corfù. Per meglio godere della protezione della caccia aerea (la scorta aera sarà pressoché ininterrotta fino alla sera del 6), fino all'altezza di Creta il convoglio si mantiene vicino alla costa greca.

6 ottobre 1942
Alle 5.20 Zeno e Camicia Nera lasciano il convoglio e raggiungono Navarino, dov'è stanziata l'VIII Divisione.
Il resto del convoglio raggiungerà indenne Bengasi il 7 ottobre.

10 ottobre 1942
Lo Zeno lascia Patrasso alle 00.10 diretto a Messina. Alle 7.39, in navigazione nel Mar Ionio, viene avvistato su rilevamento 085° dal sommergibile britannico P 35 (tenente di vascello Stephen Lynch Conway Maydon), che ne stima la rotta in 285° (il suo sonar rileva 170 giri d'elica al minuto) e lo scambia per un incrociatore. Subito il sommergibile accelera ad otto nodi ed accosta per intercettarlo; alle 7.48, con lo Zeno distante 7100 metri su rilevamento 081° (rotta adesso stimata come 260°), il P 35 accosta a sinistra per attaccare la nave italiana da proravia dritta, ed alle 7.55 Maydon corregge il suo apprezzamento sull'identità del bersaglio, che viene correttamente identificato come un cacciatorpediniere classe Navigatori, che procede sempre a 170 giri al minuto, senza 'baffo' di prua (la sua velocità è stimata in dodici nodi).

Alle 8.02 Maydon nota che la nave italiana sembra stare accelerando, visto che adesso è comparso il baffo di prua, pertanto lancia tre siluri contro di essa in posizione 37°53' N e 18°54' E; tutte le armi, tuttavia, mancano il bersaglio passandogli a poppa, avendo Maydon sottostimato la sua velocità in circa 20 nodi. Nel giro di venticinque minuti, il cacciatorpediniere scompare alla vista.
Lo Zeno, che non si è neanche accorto dell'attacco, raggiunge Messina indenne alle 19.30 dello stesso giorno.

13 ottobre 1942
Zeno, Pigafetta, Da Noli e Da Verrazzano caricano nel porto di Trapani le mine destinate alla posa della spezzata «S 71» dello sbarramento «S 7» nel Canale di Sicilia (a nord di Capo Bon). Per la prima volta verranno impiegate mine magnetiche tedesche tipo EMC ed EMF; Zeno, Pigafetta e Da Noli caricano ciascuno 43 mine tipo EMC ed altrettante tipo EMF (entrambe le tipologie sono utilizzabili per fondali fino a 200 metri), che dovranno posare in alternanza.
L'imbarco avviene a rilento e con varie difficoltà, causa le carenti attrezzature della base di Trapani ed i danni causati dai bombardamenti, che impediscono ai cacciatorpediniere di affiancarsi ai moli, così da obbligare a prelevare le mine dai depositi, caricate su autocarri che le portino in banchina, indi trasferite su bettoline e poi da queste trasbordate sui cacciatorpediniere coi loro mezzi. Per giunta il trasferimento delle mine dai camion alle bettoline può essere compiuto soltanto usando la gru elettrica dell'officina siluri della banchina della Casermetta Sommergibili: quando tale gru va in avaria, l'imbarco delle mine dev'essere fermato sino a che questa non viene riparata; ed inoltre a Trapani ci sono soltanto quattro bettoline a fondo liscio – le uniche adatte ad imbarcare mine tedesche –, di cui due piccole e due grandi, che in tutto possono contenere soltanto 150 mine.
Alle 21.13, terminato l'imbarco delle mine, i quattro cacciatorpediniere mollano gli ormeggi e superano le ostruzioni con Pigafetta in testa, seguito dallo Zeno, il Da Noli in terza posizione ed il Da Verrazzano in coda; quest'ultimo, però, passa in testa alla formazione alle 21.49, dopo di che i cacciatorpediniere imboccano le rotte prescritte ed assumono una velocità di 22 nodi.

14 ottobre 1942
All'1.51 viene avvistato a proravia il faro di Capo Bon, ed alle 2.40 la velocità viene ridotta gradualmente fino a 10 nodi. Alle 3.31 le navi accostano per rotta 331°, mettendo la prua sull'isola di Zembretta, ed alle 4.01, a seguito del segnale del Da Verrazzano, tutti accostano ad un tempo di 90° a dritta, disponendosi in linea di fronte (il Da Noli è l'unità più a dritta, con lo Zeno 400 metri alla sua sinistra, il Pigafetta a 400 metri da quest'ultimo ed il Da Verrazzano a 200 metri dal Pigafetta); tre minuti dopo la velocità viene ulteriormente ridotta a 8 nodi ed alle 4.25, su ordine del Pigafetta (capo formazione, capitano di vascello Mirti della Valle), comincia la posa.
Scambiando il segnale di preavviso per quello di inizio della posa, il Da Noli lancia anzitempo due mine (una ad urto ed una magnetica): per trovarle e renderle inoffensive, si renderà necessario l'invio di mezzi della Flottiglia Dragamine di Trapani, che le troveranno il 24 ottobre, dopo tre giorni di ricerche.
Alle 4.58 i cacciatorpediniere accostano ad un tempo a sinistra di 11°. Lo Zeno posa le 86 mine magnetiche e ad antenna (regolate per una profondità di 3 metri le EMC, e di 18-20 metri le EMF), alternate e sfalsate, con un intervallo di 175 metri l'una dall'altra, su una lunghezza di sei miglia (linea «C»), seguendo rotta 61° per i primi 6020 metri e poi 50° per altri 8800 metri.
La posa, durante la quale scoppiano accidentalmente due mine (alle 5.10 ed alle 5.22), termina alle 5.27; tutto avviene in condizioni ideali, con totale assenza di vento e mare completamente calmo, oltre ad un'eccellente visibilità, il che permette di mantenere rotta e posizioni relative tra le navi durante la posa.
Alle 5.29 le navi accostano ad un tempo di 80° a sinistra, disponendosi in linea di fila, ed alle 5.30 il Pigafetta ordina al Da Verrazzano di posizionarsi in coda. Alle 5.55 la velocità viene portata a 20 nodi ed alle 7.43 giunge sul cielo della formazione la scorta aerea, composta da un ricognitore e due caccia italiani, cui alle 8.15 si aggiungono altri sei caccia. Alle 14.30 le navi entrano nel porto di Palermo.

15 ottobre 1942
In attesa che vengano preparate le mine destinate alla posa della spezzata «S 72» (parte delle quali deve ancora giungere a Trapani per via ferroviaria), Zeno, Pigafetta e Da Verrazzano lasciano Palermo alla volta di Napoli.
Ottobre 1942
Lo Zeno riceve un ecogoniometro S-Gerät, di fabbricazione tedesca, e due mitragliere singole Breda 1939 da 37/54 mm, installate al posto dell'impianto lanciasiluri poppiero che viene sbarcato.
Vengono anche installate delle colonnine per il tiro notturno, sulle ali di plancia (connesse telefonicamente agli impianti dei cannoni), e dei riflettori. La plancia viene inoltre rafforzata con l'applicazione di alcune placchette corazzate leggere, aventi lo scopo di proteggerne gli occupanti dai proiettili e dalle schegge.

22 ottobre 1942
Zeno, Pigafetta e Da Noli si ritrovano a Palermo: il Da Verrazzano è stato frattanto affondato da un sommergibile durante una missione di scorta, mentre il Pigafetta necessita di alcuni giorni di lavori alle caldaie.

26 ottobre 1942
Lo Zeno parte da Napoli per Tripoli alle 13.30, di scorta al piroscafo Numidia.

27 ottobre 1942
Zeno e Numidia arrivano a Palermo alle 13.

28 ottobre 1942
Zeno, Pigafetta e Da Noli si trasferiscono da Palermo a Trapani.

29 ottobre 1942
Zeno, Pigafetta (capitano di vascello Rodolfo Del Minio, capo formazione) e Da Noli imbarcano a Trapani le mine (le quali, giunte a Trapani il 23 per via ferroviaria,

isono state approntate e caricate sulle bettoline già il 27, ma qui sono rimaste per due giorni a causa del tempo incerto) per la posa della spezzata «S 72» del campo minato «S 7», da eseguirsi al largo di Capo Bon. Quarta unità a partecipare alla posa, in sostituzione del perduto Da Verrazzano, sarà l'anziana torpediniera Castelfidardo, che tuttavia ha una capacità di trasporto e posa di mine di meno della metà rispetto ad un cacciatorpediniere classe Navigatori. Conseguentemente, il piano di posa della «S 72» viene modificato; mentre i cacciatorpediniere dovranno posare una prima tratta di 52 mine e poi, dopo un'accostata sulla sinistra, una seconda tratta di 34 mine, la Castelfidardo poserà solo 30 mine della seconda tratta.

Terminato l'imbarco delle mine, le quattro navi lasciano Trapani alle 19.15.

A protezione della posa, sono disposti un agguato notturno con motosiluranti e cooperazione aerea.

30 ottobre 1942

Zeno, Pigafetta e Da Noli iniziano la posa delle mine alle quattro del mattino, dopo aver accostato ad un tempo per assumere la linea di fronte, in due tratte. Dapprima posano 52 mine tipo EMC e EMF, in grado di essere ancorate fino a fondali di 200 metri, alternate (26 e 26, alternate e sfalsate, con distanza di 180 metri tra una EMC ed una EMF e di 350 metri tra due EMF) su una lunghezza di 9180 metri, su rotta 39°; poi accostano a sinistra su rotta di posa 12° e posano la seconda tratta, di 34 EMF (che possono essere ancorate su fondali di 300 metri), su una lunghezza di 11.730 metri. Le EMC sono regolate per una profondità di tre metri, le EMF per una di 20. La Castelfidardo posa solo la seconda tratta, dopo l'accostata ad un tempo di 27° a sinistra; seguendo una rotta di posa di 12°, la torpediniera posa 30 mine tipo EMF distribuite su una lunghezza di 10.150 metri (distanza tra due mine metri 350, profondità 20 metri). Ogni linea di mine dista 400 metri da quella più vicina; lo Zeno posa la linea «C», la terz da sinistra (le altre sono: «A» per il Pigafetta, «B» per il Da Noli, «D» per la Castelfidardo).

In tutto, le quattro navi posano 288 mine; la posa si svolge regolarmente e senza incidenti. Durante la navigazione di ritorno, tuttavia, la Castelfidardo subisce un'avaria alla pompa di spinta della nafta, che la costringe a ridurre la velocità; lo Zeno riceve ordine di accompagnarla, mentre Da Noli e Pigafetta proseguono per Trapani, dove giungono alle 10.45. Zeno e Castelfidardo vi arrivano a loro volta un paio d'ore dopo.

3 novembre 1942

Zeno, Pigafetta, Da Noli e Castelfidardo lasciano Trapani per effettuare la posa della spezzata «S 73» dello sbarramento «S 7» (essendo le mine pronte già dal 27, la posa avrebbe dovuto essere svolta subito dopo quella della «S 72»: ma il maltempo ha costretto a rinviarla di alcuni giorni). Di nuovo il tutto avviene in concomitanza con un agguato notturno di motosiluranti, e con l'appoggio di forze aeree.

4 novembre 1942

Le navi posano le mine tra le 2.48 e le 3.46, senza che si verifichino inconvenienti. Di nuovo, i cacciatorpediniere posano due tratte: una prima di 50 tra EMC e EMF (25 e 25, posabili in fondali fino a 200 metri) alternate e sfalsate (distanza di 180 metri tra una EMC ed una EMF e di 350 metri tra due EMF), su rotta 56° per 8820 metri, poi una seconda di 36 EMF (posabili in fondali fino a 500 metri), su rotta di posa 11° e per una lunghezza di 12.430 metri, dopo un'accostata a sinistra. Di nuovo le EMC sono regolate per tre metri di profondità, e le EMF per 20. La Castelfidardo posa solo la seconda (36 mine tipo EMF distribuite su una lunghezza di 10.150 metri, con distanza di 350 metri tra ogni ordigno, regolate per una profondità di 20 metri). Lo Zeno posa ancora la linea «C» (Pigafetta, Da Noli e Castelfidardo posano rispettivamente «A», «B» e «D»); la distanza tra ogni linea è di 400 metri.

Le navi rientrano a Trapani alle 9.25; lo Zeno si sposta poi a Palermo, da dove parte alle 20 scortando il piroscafo Numidia, che raggiungerà Tripoli alle 7.10 dell'8 novembre. Lo Zeno dovrebbe però essersene separato prima (vedi sotto).

7 novembre 1942

Zeno, Pigafetta, Da Noli ed i cacciatorpediniere Ascari e Mitragliere imbarcano a Trapani le mine destinate alla posa dello sbarramento «S 8», da posare a sud dello «S 11» per ridurre il varco esistente tra quest'ultimo e la costa tunisina, e rendere così ancor più pericoloso, per le forze nemiche, il transito lungo le coste della Tunisia. Lo Zeno imbarca 104 boe strappanti ed altrettante esplosive (tutte di produzione tedesca), Pigafetta e Da Noli imbarcano ciascuno 126 boe strappanti di produzione tedesca, Ascari e Mitragliere caricano ciascuno 56 mine tipo «E». All'operazione parteciperà anche il nuovissimo incrociatore leggero Attilio Regolo, che però – onde evitare il sovraffollamento del porto di Trapani – caricherà le sue mine (129 tipo «E») a Palermo.

MAS e motosiluranti inviate dal Comando di Messina si occupano della scorta e dell'esecuzione di agguati protettivi ad ovest di Capo Bon ed a sud di Kelibia.

Zeno, Pigafetta (con a bordo il contrammiraglio Lorenzo Gasparri, comandante del Gruppo Cacciatorpediniere di Squadra, incaricato di dirigere l'operazione), Da Noli, Ascari, Mitragliere ed un sesto cacciatorpediniere, il Corazziere (incaricato di posare un altro sbarramento per suo conto), salpano da Trapani alle 7, assumendo una velocità di 20 nodi e disponendosi su due colonne una volta in franchia delle rotte di sicurezza. Alle 22 si unisce alla formazione anche il Regolo, ed alle 23.10 viene avvistato il faro di Kelibia, poco ad est di Capo Bon.

8 novembre 1942

Giunte sul posto, le navi trovano ad attenderle la torpediniera Nicola Fabrizi, inviata da Trapani per segnalare loro il punto in cui cominciare a posare le mine.

Regolandosi in base ai fari che appaiono visibili ed ai segnali

della Fabrizi, i cacciatorpediniere si portano in linea di fronte ed assumono la rotta di posa (rotta 68°); il Corazziere, come previsto, lascia la formazione per andare a posare poco lontano uno sbarramento temporaneo di 50 mine, l'«S.T. 2», avente lo scopo di ostacolare il passaggio nel Canale di Sicilia ad una formazione navale nemica che si pensa possa transitare nei prossimi giorni (sono state avvistate, infatti, decine di navi Alleate in movimento da Gibilterra verso est: sono le unità destinate all'Operazione «Torch», gli sbarchi angloamericani nel Nordafrica francese, ma questo Supermarina non può saperlo con certezza, dunque ordina la posa nell'eventualità che quelle navi siano dirette a Malta). All'1.37 viene dato lo stop di inizio della posa; il Da Noli, avendo la Fabrizi esattamente di poppa, funge da nave regolatrice. Le cinque unità posano su file parallele, distanziate tra loro di 200 metri: da dritta verso sinistra, posano-Zeno, Regolo, Mitragliere, Ascari, Da Noli e Pigafetta. Le file posate dalle diverse unità, date le differenze in numero e tipologia degli ordigni, hanno lunghezze differenti; lo sbarramento si estende in lunghezza per 4,68 miglia (file più lunghe, tra cui quella posata dallo Zeno, in assoluto la più lunga: 8694 metri). Le boe esplosive e strappanti sono regolate per 6 metri di profondità, le mine per 3 metri. Lo Zeno, che posa una boa ogni 42 metri, è l'ultimo a completare la posa, impiegando più tempo del previsto per via di un ritardo dei graduatori, causato dall'incatastamento di una boa antidragante che costringe a lanciare le boe successive senza più attenersi al ritmo prestabilito (alle 4.09 comunica alla nave ammiraglia che ha ancora otto boe da lanciare, mentre tutte le altre unità hanno terminato la posa tra le 4.02 e le 4.08). Alle 4.20, anzi, un uomo dello Zeno cade in mare (viene poi ripescato) ed il cacciatorpediniere deve interrompere la posa, rinunciando a posare le ultime otto boe, episodio così narrato da Agostino Incisa della Rocchetta: "Con le ultime mine cade in mare anche un uomo dello Zeno. Da poppa si ode il grido "uomo a mare". Il comandante Angelo Lo Schiavo è sull'ala di plancia, il TV Megna, DT del caccia, gli è vicino e vede che non ha incertezza: gli ordina di invertire la rotta; nel buio della notte si cerca l'uomo; molto dipende dalla fortuna se si riesce a ripercorrere esattamente in senso inverso la rotta precedente. A bordo si sa che le mine sono fornite di dispositivi che ne ritardano l'attivazione, ma il tempo di sicurezza a disposizione è ormai limitato, la nave corre sul campo minato. La tensione nervosa è fortissima: ad un tratto si sente, tenue, la voce del naufrago; viene raggiunto, il ricupero è rapido. L'uomo è destinato alla "stazzatura" dei depositi di nafta. Lo Zeno dirige per tirarsi fuori dal campo minato. È andata bene, l'azzardo è stato grandissimo, ma la soddisfazione di aver salvato una vita è ancora più grande". L'ammiraglio Gasparri scriverà nel suo rapporto: «La posa si è svolta regolarmente e con i ritmi previsti su tutte le unità ad eccezione dello Zeno dove non è riuscito agli operatori tedeschi di rispettare il ritmo di 14 secondi nel lancio delle boe esplosive e strappanti (…) Dal 48° minuto in poi, verificatosi l'incatastamento di una boetta antidragante sul lato dritto, le armi dello Zeno sono state lanciate senza seguire il ritmo, non appena pronte. Era però già cessato da poco il lancio da parte di tutte le altre unità. Lo Zeno ha continuato per altri 14 minuti sinché alle ore 04.20, per la caduta di un uomo in mare, interrompeva la posa avendo a bordo ancora 4 boe strappanti e 4 esplosive. La linea posata dallo Zeno è quindi alquanto più rada e più lunga di quanto non sia sul piano di posa». La posa ha termine alle 4.35; alle 5.30 il Corazziere, ultimata la posa dell'«S.T. 2», si riunisce alle altre unità, che dirigono per rientrare a Palermo alla velocità di 20 nodi. Lo Zeno procede in testa alla formazione, seguito dal Regolo, con Ascari e Pigafetta in scorta laterale. Alle 6.37 lo Zeno avvista un aereo sospetto, che sorvola il gruppo a bassa quota, ed alle 9.58 il Comando Marina di Trapani segnala che un velivolo nemico sta tallonando la formazione. Alle 10.22 l'ammiraglio Gasparri ordina di assumere una formazione su due colonne (fino a quel momento si è mantenuta la linea di fila); ma la manovra è appena cominciata, quando – tre miglia a nordovest di Capo San Vito – il Regolo viene colpito a prua da un siluro lanciato dal sommergibile britannico P 46 (poi Unruffled, tenente di vascello John Samuel Stevens), guidato sul posto dai segnali dell'aereo. Il P 46, avvistate alberature ed aerei verso sudovest alle 9.55 e ritenendo, correttamente, trattarsi dell'incrociatore e dei cacciatorpediniere del cui arrivo era stato avvisato, ha avuto conferma dei suoi sospetti alle 10, quando ha avvistato la centrale di direzione del tiro del Regolo, ed alle 10.05 ha iniziato ad avvicinarsi a tutta forza per attaccare. Alle 10.23, in posizione 38°14' N e 12°43' E, il sommergibile ha lanciato una salva di quattro siluri (gli ultimi rimasti a bordo) da 1920 metri di distanza, per poi scendere subito in profondità onde eludere la reazione della scorta. L'esplosione asporta buona parte della prua del Regolo. L'ammiraglio Gasparri ordina a Zeno e Da Noli di dare la caccia al sommergibile attaccante, ed agli altri cacciatorpediniere di girare intorno al Regolo coprendolo con cortine fumogene; contatta Trapani richiedendo l'invio di mezzi di soccorso. La caccia con bombe di profondità da parte di Zeno e Da Noli ha inizio alle 10.35 e si protrae per un'ora; vengono gettate 14 bombe di profondità, singolarmente, ma nessuna esplode vicina al P 46, che non subisce danni. Non può però tornare all'attacco, perché ha esaurito i siluri (tornato a quota periscopica alle 12.45, avvista dei cacciatorpediniere che girano in cerchio vicino alla zona dell'attacco; decide di ritirarsi verso ovest ed alle 14.28 emerge e lancia il segnale di scoperta della formazione attaccata). Poco dopo sopraggiungono due rimorchiatori, che tentano infruttuosamente di prendere a rimorchio l'incrociatore e di metterlo sulla rotta desiderata; le lamiere di ciò che resta della prua,

piegate verso l'esterno, fanno da timone ed impediscono di governare. Alle 11.30 arrivano i MAS 544 e 549; il Pigafetta tenta a sua volta il rimorchio, ma senza successo. Alle 13.30, con l'arrivo da Trapani di altri due rimorchiatori (i quattro rimorchiatori sono il Monfalcone, il Maurizio, il Liguria ed il Trieste), si riesce finalmente a prendere il Regolo a rimorchio, e inizia così la navigazione verso Palermo, all'esasperante velocità di due nodi e mezzo. Poco più tardi arrivano anche le torpediniere Cigno e Giuseppe Cesare Abba, che effettuano ricerca con l'ecogoniometro nell'area dell'attacco, mentre alle 14.48 Ascari, Mitragliere e Corazziere vengono distaccati per raggiungere Messina, su ordine di quel Comando Marina.
Un altro sommergibile britannico, il P 44 (tenente di vascello Thomas Erasmus Barlow), ha notato alle 10.25 l'esplosione dei siluri che hanno colpito il Regolo, ed avvistato in lontananza la colonna di fumo levatasi dall'incrociatore danneggiato; avvicinatosi per vederci chiaro, alle 13.56 – tre miglia a nordest di Capo San Vito – il sommergibile avvista il danneggiato Regolo a 6 miglia per 126°. Dopo essersi avvicinato ad alta velocità ed a quota maggiore, il P 44 torna a quota periscopica alle 14.24 e nota che l'incrociatore è danneggiato ed a rimorchio, su rotta 070°. Giunto a 3,5 miglia alle 15.45, quattro minuti dopo il sommergibile lancia due siluri in posizione 38°15' N e 12°47' E (tre miglia a nordest di Capo San Vito), ma le armi mancano il bersaglio ed esplodono a fine corsa. Il Regolo avvista e segnala a dritta una scia di siluro (poco dopo si sentono le due esplosioni subacquee attribuite allo scoppio dei siluri a fine corsa), e Zeno e Da Noli vengono nuovamente mandati a dare la caccia al sommergibile, lanciando bombe di profondità a scopo intimidatorio (non essendo riusciti ad ottenere un contatto all'ecogoniometro, nonostante la ricerca).
Alle 17.30 arriva anche un altro potente rimorchiatore, il Polifemo, che si aggiunge agli altri due già impegnati nel rimorchio (che procede a soli 2,5 nodi, ed è ostacolato dalle lamiere contorte della prua del Regolo, che "fanno da timone" ed intralciano il governo). La formazione prosegue così con Regolo al centro rimorchiato da tre rimorchiatori, Da Noli a dritta del convoglio, Lince a sinistra, Cigno a proravia e Pigafetta a poppavia (tutti impegnati in ampi zig zag), mentre lo Zeno effettua rastrello antisommergibili a poppavia della formazione.

9 novembre 1942
Regolo e scorta giungono finalmente a Palermo all'alba.
Subito le unità della XV Squadriglia ricevono ordine di ripartire per Livorno: dovranno scortare in Corsica il vecchio incrociatore leggero Bari, nave ammiraglia della Forza Navale Speciale (FNS, al comando dell'ammiraglio di squadra Vittorio Tur ed al quale i tre cacciatorpediniere sono temporaneamente aggregati) che è stata incaricata di occupare l'isola in seguito agli sbarchi angloamericani nel Nordafrica francese (Operazione "Torch") ed al cambiamento di campo delle truppe di Vichy ivi stanziate, passate dalla parte degli Alleati dopo un'iniziale breve resistenza. I comandi italiani e tedeschi, ritenendo ormai inaffidabile il regime di Vichy, hanno deciso di occupare completamente anche la parte di Francia rimasta fino a quel momento "libera" e sotto l'amministrazione del regime collaborazionista.

11 novembre 1942
Zeno, Da Noli e Pigafetta scortano il Bari (ed il resto della flottiglia da sbarco) da Livorno a Bastia, dove giungono alle 16.05 dopo una navigazione resa difficoltosa, per molte delle piccole unità dell'eterogenea Forza Navale Speciale, dal mare mosso.
L'incrociatore è, insieme al traghetto requisito Aspromonte (carico di veicoli e mezzi corazzati), una delle prime navi ad entrare in porto, precedendo il resto della formazione su iniziativa dell'ammiraglio Tur, che tratta con i locali comandanti francesi ed ottiene così la resa del presidio, senza spargimento di sangue. Prima di ciò tre gruppi di motolancie da sbarco classe ML compiono i primi sbarchi sulle spiagge a nord ed a sud di Bastia. Segue il resto della flottiglia d'invasione (che comprende motovelieri, piroscafetti e motonavi di piccolo tonnellaggio, navi da sbarco classe Sesia, posamine, motobragozzi e motoscafi), che sbarca truppe e materiali direttamente nel porto, senza incontrare resistenza.
Sbarchi minori hanno al contempo luogo ad Ajaccio, Santa Maura e Porto Vecchio.
La Corsica viene così occupata, senza colpo ferire (il modesto presidio di Vichy non oppone resistenza), da un corpo di spedizione di 14.000 uomini appartenenti alle Divisioni fanteria "Friuli" e "Cremona", al Reggimento San Marco ed al Gruppo Camicie Nere da Sbarco (parte di queste ultime sono a bordo del Bari).

12 novembre 1942
Alle 2.15 lo Zeno riceve ordine dall'ammiraglio Tur di tornare a Livorno.

8 dicembre 1942
Lo Zeno ed i cacciatorpediniere Ascari, Mitragliere, Corazziere, Grecale, Pigafetta e Da Noli iniziano a caricare le mine per la posa della spezzata «S 94», facente parte del nuovo sbarramento «S 9», da posare nel Canale di Sicilia per proteggere le nuove rotte di rifornimento tra l'Italia e la Tunisia. Le prime tre spezzate di tale sbarramento («S 91», «S 92» e «S 93») sono state posate tra il 30 novembre ed il 5 dicembre, senza la partecipazione dello Zeno.

9 dicembre 1942
Alle 9.40 Supermarina ordina di sospendere l'imbarco delle mine, rimettere sulle bettoline quelle già imbarcate e prepararsi subito ad un'urgente missione di trasporto truppe a Tunisi e Biserta.

10 dicembre 1942
Zeno e Corazziere (capo sezione) salpano da Trapani per Tunisi alle due di notte per una missione di trasporto truppe. Giungono a Tunisi alle 9.45; sbarcate le truppe, Zeno e Corazziere lasciano Tunisi alle 17.30 per rientrare a Trapani.

11 dicembre 1942
Zeno e Corazziere arrivano a Trapani alle 10.30; poco dopo, ricominciano ad imbarcare le

mine. Zeno, Da Noli e Pigafetta caricano ciascuno 85 mine tipo EMF, mentre Mitragliere, Corazziere, Ascari e Grecale ne caricano ciascuno 52 tipo P 200 od Elia. Pochi minuti prima della partenza, in tarda serata, il Pigafetta subisce un'avaria di macchina che gli impedisce di partire; viene così deciso di rinunciare ad una fila di mine (il piano originario ne prevedeva cinque, tre composte da 86 EMF e due di 104 Elia o P 200). Il capitano di vascello Del Minio, che comanda la XV Squadriglia Cacciatorpediniere e deve dirigere la posa, trasborda dal Pigafetta sul Da Noli.

12 dicembre 1942

Zeno, Corazziere, Mitragliere, Ascari, Da Noli e Grecale partono da Trapani all'una di notte. Procedono a 20 nodi di velocità finché alle 7.10 avvistano l'Isola dei Cani; a questo punto riducono la velocità a 18 nodi e dirigono per la rotta normale a quella di posa, passando nel varco rimasto tra le spezzate «S 93» e «S 96». Alle 7.55 sopraggiunge un ricognitore che fornisce alle unità scorta antisommergibili (insieme, per poco tempo, a tre aerei da caccia) fino alle 10.45. Viene assunta formazione con Zeno, Da Noli e Corazziere in linea di fronte, seguiti da Mitragliere e Grecale anch'essi in linea di fronte, seguiti a loro volta dall'Ascari; viene ridotta ancora la velocità, fino a 14 nodi, ed alle 9.29 inizia la posa, su rotta 57°. Prima nave a posare le mine è lo Zeno, poi Da Noli, Mitragliere ed Ascari, mantenendo gli intervalli necessari per lo sfalsamento delle mine tra le file, poi – quando i precedenti hanno terminato la posa, per poi accostare in fuori ed accelerare per portarsi in posizione laterale avanzata – Corazziere e Grecale. In tutto, otto mine esplodono prematuramente.

Zeno e Da Noli posano rispettivamente la prima e seconda fila di mine (da sinistra), entrambe lunghe 16 miglia e composte da 86 ordigni tipo EMF, regolati per una profondità di 15 metri e distanziati tra loro di 350 metri. Corazziere e Mitragliere posano la terza fila, Grecale ed Ascari la quarta, formate ambedue da 104 mine tipo Elia o P 200 e lunghe 13 miglia.

La posa viene ultimata alle 10.39. Durante l'operazione, una schiarita ha agevolato il riconoscimento dei punti cospicui della costa; terminata la posa, tuttavia, il tempo diventa fosco, la visibilità cala drasticamente e si verificano frequenti piovaschi.

Le navi rientrano a Trapani alle 16.40.

15 dicembre 1942

Zeno (capo sezione) e Da Noli partono da Trapani per Tunisi alle 2.15, in missione di trasporto truppe. Raggiunta Tunisi alle 10, sbarcano le truppe e ripartono per Trapani alle 15, giungendovi alle 23.30.

16 dicembre 1942

Alle 12.45 Supermarina ordina a Marina Messina di far caricare sulle bettoline, la sera del 19 dicembre, le mine destinate alla spezzata «S 98» dello sbarramento «S 9», che dovrà essere posata da Zeno, Pigafetta, Da Noli (tutti con mine tipo EMC e EMF), Grecale e Corazziere (con mine tipo Elia). Marina Messina, tuttavia, risponde un'ora dopo che Zeno, Da Noli, Ascari e Corazziere, appena tornati da una missione di trasporto truppe in Tunisia, hanno solo 200 tonnellate di nafta, insufficienti ad eseguire la missione; a riprova della crescente gravità della carenza di nafta, Supermarina si trova a dover ordinare a Marina Messina, alle 14.25, che lo Zeno ceda al Da Noli tutta la nafta in eccedenza rispetto a quella necessaria a trasferirsi da Trapani a Palermo, dopo di che il Da Noli si rechi a Palermo, riempia di nafta tutti i serbatoi prelevandola dalle unità ai lavori, e poi torni a Trapani per distribuire la nafta agli altri cacciatorpediniere. Tale è la scarsezza di nafta nella base di Trapani.

Successivamente, le necessità del rifornimento della Tunisia, che impegnano i cacciatorpediniere in continue missioni di trasporto truppe, ed i periodi di maltempo costringono a rimandare la posa della «S 98» per oltre un mese.

21 dicembre 1942

Secondo il libro "Un Ct e il suo equipaggio" di Agostino Incisa della Rocchetta, lo Zeno, insieme a Pigafetta e Da Noli, sarebbe salpato da Trapani alle 2.30 del 21 dicembre con truppe da trasportare a Biserta, giungendovi alle 10.12 e ripartendo dopo soli 48 minuti, con a bordo marinai francesi smobilitati, raggiungendo Palermo alle 22.48. Il volume USMM "La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale dal 1° ottobre 1942 alla caduta della Tunisia" non menziona però la presenza dello Zeno in questa missione.

23 dicembre 1942

Zeno, Da Noli e Pigafetta (caposquadriglia) salpano da Palermo per Tunisi alle 22.30, trasportando 1050 militari.

24 dicembre 1942

Le tre unità giungono a Tunisi alle 11.25, sbarcano le truppe e ripartono alle 11.30 (o mezzogiorno) scortando la motonave Alfredo Oriani, diretta a Palermo (capo scorta è il Pigafetta).

Nel pomeriggio il convoglietto fa scalo a Biserta.

25 dicembre 1942

Le navi arrivano a Palermo alle due di notte.

26 dicembre 1942

Zeno, Pigafetta (caposquadriglia) ed il più moderno cacciatorpediniere Legionario salpano da Palermo per Tunisi alle 20, in missione di trasporto truppe.

27 dicembre 1942

I tre cacciatorpediniere arrivano a Tunisi alle 7.30, sbarcano le truppe e ripartono alle 10.15 trasportando 600 tra prigionieri e personale smobilitato della Marina francese, da portare a Palermo, dove giungono alle 23.30.

29 dicembre 1942

Zeno, Pigafetta (caposquadriglia) e Da Noli salpano da Palermo per Tunisi alle 19.40, trasportando 1050 soldati.

30 dicembre 1942

I tre cacciatorpediniere arrivano a Tunisi alle 8.30, sbarcano le truppe e ripartono alle 9.30. Lo Zeno deve dirottare per Trapani a causa di un'avaria, mentre Da Noli e Pigafetta giungono a Palermo alle 22.15.

7 gennaio 1943

Lo Zeno si trova ormeggiato a Palermo, insieme a Pigafetta, Da Noli e Granatiere (i quattro

cacciatorpediniere sono ormeggiati l'uno vicino all'altro), quando il porto subisce un pesante bombardamento aereo: alle 16.25 dieci bombardieri della 9th USAAF (in venticinque sono decollati dalle basi in Nordafrica, ma solo questi giungono sull'obiettivo) attaccano il porto e le navi ivi ormeggiate. Molte bombe cadono anche sul centro storico della città, provocando 139 vittime tra la popolazione palermitana.
I quattro cacciatorpediniere non subiscono niente più che qualche danno da schegge, ma molto peggio va ad un altro cacciatorpediniere, il Bersagliere, alla fonda in un altro punto del porto: colpito in pieno da due bombe, si rovescia ed affonda in pochi minuti, con la morte di 59 uomini. Molti rimangono intrappolati nella nave che affonda: spingono le loro teste fuori dagli oblò, troppo piccoli per poterne uscire, e non c'è modo di soccorrerli prima che la nave affondi completamente. Assistono impotenti alla terribile scena anche molti uomini dello Zeno, tra cui il direttore del tiro Megna, il cui amico Elio Valdo Stella, direttore del tiro del Bersagliere, è tra le vittime.

16 gennaio 1943
Zeno, Premuda e Mitragliere (caposquadriglia) salpano da Palermo per Tunisi alle 23, trasportando 950 soldati e dodici tonnellate di materiali vari.

17 gennaio 1943
I tre cacciatorpediniere arrivano a Tunisi alle dieci del mattino, sbarcano truppe e materiali e ripartono alle 12.30, scortando il piroscafo XXI Aprile fino alle 14.30.
Alle 20.45 Zeno e Mitragliere raggiungono Trapani, mentre il Premuda dirige per Palermo, dove giunge nelle prime ore del 18.

18 gennaio 1943
Calmatosi il tempo, e giunti in Sicilia altri cacciatorpediniere per concorrere alle missioni di trasporto truppe, alleggerendo la pressione su quelli presenti, si decide di procedere con la posa della «S 98».

20 gennaio 1943
Alle 3.30 Zeno, Pigafetta (avente a bordo l'ammiraglio Lorenzo Gasparri, comandante del Gruppo Cacciatorpediniere di Squadra), Da Noli, Ascari e Corazziere salpano da Trapani per effettuare la posa.
I cinque cacciatorpediniere si dirigono verso ovest, fino a superare il meridiano dello scoglio Keith, di modo da tenersi sempre (per quanto possibile) in acque profonde almeno 200 metri, e di avvicinarsi all'area di posa provenendo da ovest.
La torpediniera Cigno avrebbe l'incarico di posizionare un segnale sullo scoglio Keith e di portarsi tre miglia a sudest dello stesso per agevolare l'individuazione della zona di posa ai cacciatorpediniere, ma problemi alle caldaie la costringono a rientrare; il suo comandante ferma la corvetta Gabbiano, in zona per altra missione, e le ordina di rimpiazzarla. Ciò determina tuttavia alcuni disguidi, così che l'ammiraglio Gasparri decide di distaccare un cacciatorpediniere per sincerarsi che la Gabbiano sappia bene cosa dovrà fare. Alle 10.20 sopraggiungono tre MAS (MAS 552, MAS 557, MAS 559) che assumono la scorta dei cacciatorpediniere; due si posizionano a dritta, uno a sinistra.
Infine, con un paio d'ore di ritardo, i cacciatorpediniere accostano ad un tempo sulla sinistra ed assumono la linea di fronte, su rotta di posa 224°, iniziando la posa alle 10.58. Da dritta a sinistra, le file parallele sono posate nell'ordine da Pigafetta, Da Noli, Zeno, Corazziere ed Ascari; la distanza tra le file è di 400 metri, eccetto che per quelle posate da Ascari e Corazziere, che distano solo 200 metri tra di loro. La lunghezza dello sbarramento è di 21.300 metri, il suo orientamento da nordest a sudovest.

Zeno, Pigafetta e Da Noli posano prima le 32 mine magnetiche EMF (regolate per 15 metri di profondità), distanziate tra loro di 350 metri, e poi le 54 mine ad urto EMC (regolate per tre metri di profondità), distanziate tra loro di 150 metri. I tre cacciatorpediniere concludono la posa alle 11.47, preceduti di 20 minuti da Ascari e Corazziere, che sono poi rimasti sulla loro sinistra eseguendo scorta e ricerca antisom.
Durante la posa viene avvertita una concussione subacquea, senza colonna d'acqua, e mezz'ora dopo la fine della posa si verifica l'esplosione prematura di quattro mine.
Inizia poi la navigazione di rientro, a 20 nodi di velocità. Alle 13.30 giungono quale scorta aerea tre caccia ed un ricognitore della Regia Aeronautica, che rimangono sul cielo delle navi per un'ora; durante questo periodo viene avvistata la torretta di un sommergibile, il quale tuttavia è lesto ad immergersi. Segnalato dagli aerei il Pigafetta, subisce la caccia da parte di Ascari e Corazziere, appositamente distaccati.
Alle 16.45 i cacciatorpediniere raggiungono Trapani.
Dopo il rientro, le navi iniziano ad imbarcare le mine per posare la spezzata successiva dello sbarramento «S 9», la «S 99». Zeno, Pigafetta e Da Noli caricano ciascuno 86 mine tedesche, delle quali 24 magnetiche e 62 ad urto, mentre Ascari e Corazziere imbarcano 50 mine tipo Elia.

24 gennaio 1943

Zeno, Pigafetta (capitano di vascello Rodolfo Del Minio), Da Noli, Ascari e Corazziere salpano da Trapani alle 3.30.
Alle 3.55, fuori dalle ostruzioni, le navi si dispongono in linea di fila, con Pigafetta in testa, seguito dal Da Noli, lo Zeno in terza posizione, il Corazziere dietro di lui e l'Ascari per ultimo. La velocità viene gradatamente incrementata fino a 20 nodi.
Alle 5.35, in franchia delle rotte di sicurezza, i cacciatorpediniere passano in una formazione su due colonne, con Pigafetta, Da Noli e Zeno a dritta, Corazziere ed Ascari a sinistra, coi capofila in linea di rilevamento.
Alle 7.39 viene avvistata la corvetta Artemide, in attesa presso lo scoglio Keith, svolgendo le stesse funzioni della Gabbiano durante la missione precedente; alle 7.50 un ricognitore italiano ed un aereo da combattimento tedesco assumono la scorta aerea delle navi.
Alle 7.52 i cacciatorpediniere accostano ad un tempo a sinistra e passano in linea di fronte su rotta opposta a quella di posa (verso sudovest), come ordinato. Alle 8.38 la velocità viene ridotta a 14 nodi, ed alle 8.52, superato di tre miglia il punto di inizio della posa, viene invertita la rotta ad un tempo sulla sinistra.
Alle 9.05 inizia la posa; comincia per primo il Da Noli, seguito dagli altri, con gli intervalli prestabiliti per lo sfalsamento (lo Zeno procede parallelamente al Da Noli ma inizia la posa 350 metri più avanti). Da dritta verso sinistra, le file parallele sono posate da Zeno, Da Noli, Pigafetta, Corazziere ed Ascari; la distanza tra ogni fila è di 400 metri. La rotta di posa è di 50°, lo sbarramento è orientato da sudovest a nordest, le mine EMF (magnetiche) sono regolate per 15 metri di profondità (e distanziate tra loro di 150 metri), le EMC (ad urto) per tre metri.
Alle 9.25, dopo la posa delle prime 72 mine magnetiche (24 per ciascuno dei tre "Navigatori"), lo Zeno e gli altri cacciatorpediniere tranne il Pigafetta (che posa la linea centrale) accostano in dentro, riducendo l'intervallo tra le file a 200 metri.
Ascari e Corazziere ultimano la posa alle 9.32, passando poi a compiti di protezione e ricerca antisom sulla sinistra del gruppo; Zeno, Pigafetta e Da Noli ultimano la posa alle 9.50. In tutto si verificano tre esplosioni premature di mine. L'Ascari, avendo il fonoscandaglio in avaria, viene lasciato libero di tornare a Trapani.
Gli altri cacciatorpediniere, Zeno compreso, una volta ultimata la posa vanno a scandagliare un'area rettangolare lunga dodici miglia e larga tre, situata poco a nordest di quella in cui hanno appena posato le mine, e che è stata designata per la posa di un nuovo sbarramento.
Terminato lo scandagliamento, le unità rientrano a Trapani alle 16.25.

28 gennaio 1943

Zeno, Da Noli e Pigafetta (caposquadriglia) partono da Trapani per Biserta alle 3.45, trasportando 990 militari tedeschi (per altra fonte, 1050); arrivano a Biserta alle 11, sbarcano le truppe e ripartono dopo due ore, giungendo a Trapani alle 23.15.

29 gennaio 1943

In mattinata Zeno, Ascari, Da Noli, Pigafetta (caposquadriglia, capitano di vascello Del Minio) e Corazziere iniziano a caricare a Trapani le mine per la posa della spezzata «S 910», ultima spezzata dello sbarramento «S 9» nonché ultimo campo minato posato da unità italiane a protezione della rotta per la Tunisia. Zeno e gemelli imbarcano ciascuno 86 mine tedesche (23 EMF magnetiche, 14 EMC con antenna e 49 senza antenna), Ascari e Corazziere 50 mine tipo P 200 ciascuno.

[....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

Prigioniero dei **GHIACCI**

1961

L'avventura di un "Liberty" italiano e del suo equipaggio sul fiume Hudson

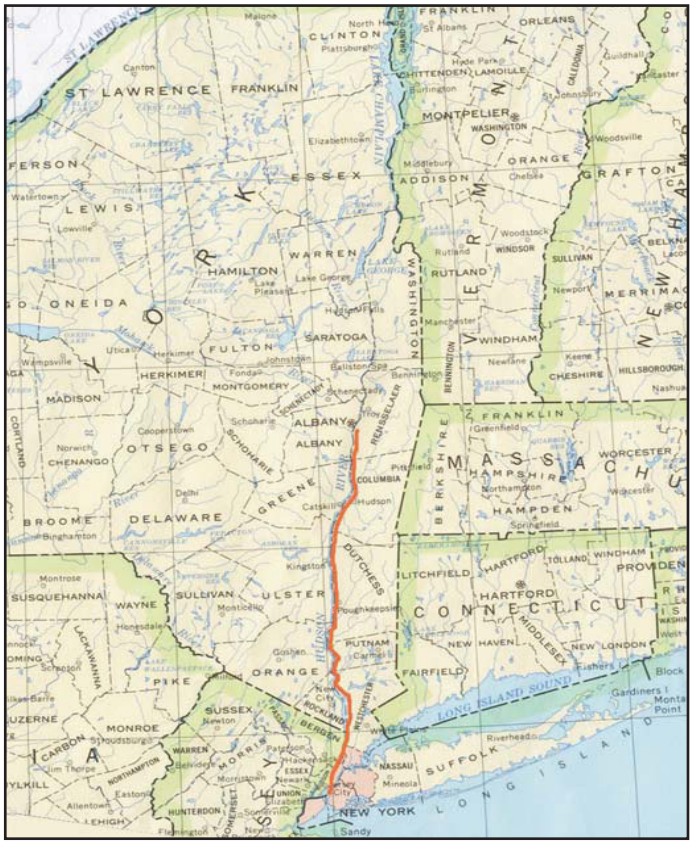
di Maurizio Brescia
Segretario Gruppo ANMI "V. Folco" Savona
in collaborazione con il capitano l.c. Franco A. Brescia

Sotto numerosi aspetti, la costruzione – tra il 1941 e il 1945 – delle 2.710 navi mercantili tipo "Liberty" può venire considerata uno tra i più grandi sforzi industriali compiuti dagli Stati Uniti, superato forse soltanto dal programma che portò, negli stessi anni, alla realizzazione della bomba atomica. Le caratteristiche tecniche e la versatilità dei "Liberty" forniro- no un fondamentale contributo alla causa alleata nel corso del- la seconda guerra mondiale, e – fatto ugualmente importante – dal dopoguerra, sino agli anni Sessanta, i "Liberty" furono largamente impiegati nella ripresa dei traffici marittimi e nella ricostruzione delle flotte mercantili di numerosi paesi (compresa quella italiana), uscite falcidiate dagli eventi del conflitto.
In aggiunta ai ricordi d'infanzia legati ai "Liberty" osservati, negli anni Sessanta, tante volte in rada davanti a Savona o a Genova, impegnati nelle operazioni di carico e scarico in questi due porti, e in demolizione – qualche anno dopo – a Vado Ligure, i ricordi (ancora oggi vividi e puntuali) di mio padre, che navigò sui "Liberty" tra la fine degli anni Cinquanta e l'inizio degli anni Sessanta, consentono di riportare su queste pagine una vicenda singolare e, sotto alcuni aspetti, sicuramente anche un po' "avventurosa".
Lasciamo, anzi, la parola al comandante Franco Armando Brescia e torniamo, con l'immaginazione e la memoria, agli anni in cui i "Liberty" vivevano quasi una seconda giovinezza, utilizzati sulle rotte commerciali di tutto il mondo, non ancora completamente sostituiti da unità più grandi, moderne e razionali.
". . . Come per gran parte dei marittimi italiani che iniziarono la propria carriera negli anni del dopoguerra, la mia esperienza professionale si è formata anche a bordo dei "Liberty", tra i quali ricordo, in particolare, l'Aequitas (ex Konrad Kohrs) dell'armatore Ravano, dove imbarcai inizialmente come secondo e poi come primo ufficiale.

L'African Monarch imprigionato
tra i ghiacci del fiume Hudson,
a febbraio del 1961
(g.c. cap. l.c. Franco A. Brescia via M. Brescia)

Dopo essere passato al comando del "Liberty canadese" Stella, nel 1960 imbarcai, sempre come comandante, sull'African Monarch dell'armatore savonese Gaetano Serra.
Tra il 1955 e il 1957, il "Sciu Gaetan" (com'era noto negli ambienti armatoriali dell'epoca) aveva acquistato cinque "Liberty" che, pur battendo bandiera liberiana, avevano equipaggi, ufficiali e comandanti italiani. In servizio con l'armatore Serra queste cinque unità assunsero i nomi di African Monarch, African King, African Lord, African Night e African Princess (si trattava, nell'ordine, degli originali Charles A. Young, James J. O'Kelly, Harmon Judson, Samtana e Samearn, n.d.a.) e furono proficuamente impiegate, soprattutto sulle rotte dell'Estremo Oriente e del Nord America.
Dalla metà del 1960 mi trovavo dunque al comando dell'African Monarch che, in pratica, stava compiendo una circumnavigazione del globo: partito da Genova, via Canale di Suez era giunto in Giappone, e da qui – facendo scalo in vari porti del Pacifico – aveva raggiunto Brema via Canale di Panama, attraversando l'Oceano Atlantico settentrionale.
All'inizio del 1961 salpammo da Brema diretti ad Albany (sul fiume Hudson, circa 120 miglia a monte di New York), per imbarcare rottami di ferro da trasportare a Genova, meta finale del nostro viaggio.
La traversata Brema – New York, che in condizioni normali richiedeva 17 giorni, fu completata invece in 27 giorni, in parte a causa di alcune avarie all'apparato motore e in parte per le avverse condimeteo incontrate sulla rotta.
Il 29 gennaio giungemmo a New York, dove ricevemmo istruzioni dalla U.S. Coast Guard circa le modalità operative del nostro transito verso Albany: l'African Monarch avrebbe dovuto costituire un convoglio con i "cargo" spagnoli Campo Grande e La Mancha, anch'essi diretti ad Albany per caricare grano.
Sulla costa atlantica degli USA, i mesi invernali tra la fine del 1960 e l'inizio del 1961 furono tra i più freddi degli ultimi centocinquant'anni, e il fiume Hudson ghiacciò già a poche miglia dal suo estuario: risalendo verso Nord il ghiaccio diventava sempre più spesso e resistente – trenta miglia a Nord lo spessore era di cinquanta centimetri, e i "broadcasts" della U.S. Coast Guard riportavano valori più che doppi all'altezza di West Point.
La Coast Guard aveva quindi predisposto un convoglio che avrebbe avuto come capofila il rompighiaccio USCGC Westwind1 (una grossa unità di costruzione bellica di 3.500 t di dislocamento). Il Westwind era in grado di aprire con facilità un canale nei ghiacci che – in caso contrario – sarebbero risultati insuperabili per i mercantili, costituendo anzi, per essi, un elemento di forte pericolo. Il canale aperto dal Westwind, successivamente, avrebbe dovuto essere utilizzato da un altro mercantile spagnolo, il Rivadeluna, da un rimorchiatore e da una chiatta diretti, in senso inverso, da Albany a New York.
Le cose, però, non andarono per il verso giusto, in quanto a bordo dell'African Monarch la vecchia macchina alternativa ebbe un'altra avaria, e già il 1° febbraio ci trovavamo fermi, circondati dal ghiaccio e nell'impossibilità di effettuare le riparazioni in tempi brevi. Il Westwind, dal canto suo, doveva proseguire sulla propria rotta, e fu quindi solo dopo alcuni giorni che venimmo affiancati da un'altra nave della U.S. Coast Guard.
Si trattava del "buoy tender" USCGC Firebush, un'unità impiegata per la manutenzione di boe e di altri ausili alla navigazione, la cui prora era rinforzata per la navigazione tra i ghiacci, ma – nel complesso – molto più piccola del Westwind e, soprattutto, dotata di un apparato motore assai meno potente.
Il 4 febbraio il Firebush iniziò a rimorchiare l'African Monarch che, parzialmente riparata l'avaria, poteva ottenere dalla propria motrice un numero di giri dell'elica sufficienti a coadiuvare il rimorchio dell'unità americana. Malauguratamente, il giorno successivo, nuovi problemi in macchina arrestarono nuovamente il nostro "Liberty", e il Firebush – in pratica – ci abbandonò al nostro destino risultando impossibile rimorchiarci con la sola potenza delle sue macchine.
Iniziò allora un'odissea che ancora oggi, a quasi cinquant'anni di distanza, ricordo ancora con sentimenti contrastanti di timore professionale e di nostalgia, senz'altro dovuta alla giovane età, per l'avventura. L'African Monarch si trovava imprigionato tra i ghiacci, a sole sessanta miglia da New York e comunque a poche miglia dal mondo civile ma – in effetti – separato da esso quasi

La zona orientale dello Stato di New York con evidenziato, in rosso, il corso del fiume Hudson tra Albany e New York



Un “Liberty” in navigazione nell’Atlantico in tempesta, durante gli anni del secondo conflitto mondiale (Coll. M. Brescia)

come le navi degli esploratori polari della fine dell’Ottocento. Anche se i generatori di bordo garantivano forza motrice e riscaldamento, i viveri iniziavano a scarseggiare e l’equipaggio non riceveva posta da quasi due mesi. In effetti, la posta ci attendeva presso l’agente della Compagnia ad Albany, ma tutti i tentativi per mettersi in contatto con l’agenzia tramite il telegrafo di bordo si risolsero in un nulla di fatto. Decisi allora di inviare a terra due uomini dell’equipaggio, e – tra i molti offertisi volontari – scelsi il secondo di coperta, Giorgio De Scalzo, e il cameriere Giuseppe Savoia. I due si avventurarono sul “pack” e, dopo un paio d’ore di cammino, raggiunsero la terraferma; superato l’argine del fiume scoprirono di trovarsi nel giardino di una casa privata, di proprietà della famiglia di Mr. Henry L. Scott, situata nel territorio della cittadina di Rhinebeck. I padroni di casa, dopo il primo iniziale attimo di sbalordimento, se non di timore, ascoltarono la vicenda raccontata dai due marittimi che – un po’ in inglese, un po’ in italiano e un po’ a gesti – fecero capire di provenire dalla nave visibile in lontananza, nella nebbia, tra i ghiacci del fiume. La famiglia Scott si mobilitò ben presto per aiutare l’equipaggio dell’African Monarch, e Mr. Scott accompagnò personalmente De Scalzo e Savoia ad Albany con la propria auto, sino alla sede dell’agenzia marittima, dove fu possibile ritirare i plichi della posta destinata all’equipaggio ed altri documenti. I due marittimi si recarono poi in vari negozi di Albany per acquistare numerosi articoli di prima necessità e, riaccompagnati dalla famiglia Scott al completo, si presentarono sottobordo all’African Monarch nella tarda mattinata del giorno successivo. A bordo del “Liberty”, non fu poca la sorpresa degli ospiti americani quando, ricevuti nella mensa ufficiali, poterono gustare del vino italiano servito in bicchieri di cristallo posti su un vassoio d’argento! All’aperitivo fece seguito un pranzo in puro “Italian style”, che stupì enormemente gli Scott i quali – probabilmente anche per le “esagerazioni” nella narrazione di Savoia e De Scalzo – temevano di dover fronteggiare a bordo una situazione analoga a quella sperimentata dagli equipaggi della Fram di Nansen o della Stella Polare del Duca degli Abruzzi!

Del fatto si occuparono anche i giornali, ed articoli sulla vicenda dell’African Monarch comparvero sulla “Rhinebeck Gazette” e sull’edizione locale del “New York Times” del 16 febbraio 1961. La risonanza della nostra vicenda fu tale che la famiglia della vedova del presidente Roosevelt (che possedeva una proprietà confinante con quella degli Scott) fece pervenire all’equipaggio un assegno di 500 dollari per coprire le spese più urgenti (e forse per far “dimenticare” una certa assenza della U.S. Coast Guard in tutta la vicenda!). Alcuni giorni dopo fummo finalmente raggiunti dal Westwind, proveniente da Albany, che – coadiuvato da un altro “buoy tender” – ci liberò finalmente dalla morsa dei ghiacci e ci scortò sino ad Albany dove si poté finalmente dare corso alle operazioni di carico della nave. La risalita dell’Hudson da New York ad Albany, che con condizioni meteorologiche normali richiede non più di dodici ore, era stata compiuta dal nostro “Liberty” in ben diciotto giorni, la maggior parte dei quali trascorsi immobilizzati dal ghiaccio e senza contatti col mondo esterno.”

In conclusione, fu questa senz’altro un’ “avventura”, vissuta peraltro con spirito di intraprendenza, adattamento, inventiva e – perché no – con un po’ di coraggio: doti che, a ben vedere, caratterizzarono tutti gli equipaggi dei “Liberty”, anche italiani, che imbarcarono su di essi negli anni “eroici” della loro attività mercantile. E riteniamo quindi giusto pensare che l’epilogo di questa vicenda vada giustamente celebrato con la pubblicazione, su queste pagine, proprio della fotografia dell’African Monarch, ritratto tra i ghiacci dell’Hudson nel freddissimo inverno dell’ormai lontano 1961.

Questo articolo è stato inizialmente pubblicato sul catalogo dell’edizione 2003 del- la Mostra “Mare Nostrum”, dedicata alla storia delle navi tipo “Liberty”; la mostra è annualmente organizzata dal Comune di Rapallo ed è dedicata agli aspetti stori- ci, tecnici e artistici della cultura navale e dell’arte navigazione. L’autore e la Pre- sidenza Nazionale ringraziano – per aver concesso l’autorizzazione alla pubblica- zione – il Comune di Rapallo, l’Associazione Culturale “Mare Nostrum” di Rapallo e l’Azienda Grafica Busco che realizza, da ormai molti anni, il catalogo della mani- festazione.

DEVICE ATTIVI - QUINTA PARTE

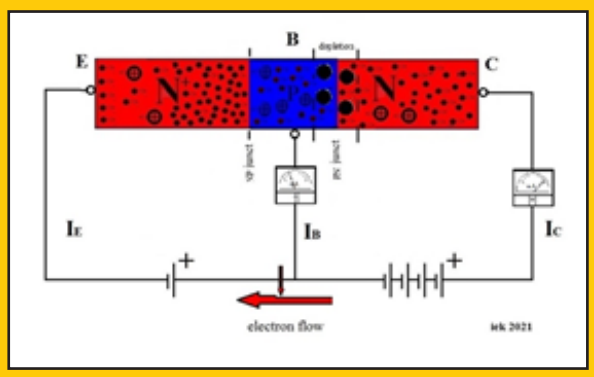
di Emilio Campus, IS0IEK [MI-1526]

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

1.2.1.4 BJT ALIMENTATO

E ora corrente!

Applichiamo una tensione **inversa** alla giunzione **BC** (Base/Collettore), e **diretta** a quella **EB** (Emettitore/Base)*; quest'ultima pertanto conduce, e gli elettroni (cariche in esso maggioritarie trattandosi di estrinseco N, anzi come detto N+) passeranno senza impedimenti dal blocco E al blocco B; e qui comincia il bello! Un debole potenziale VBE applicato alla giunzione **NP** (quella a sin.) è sufficiente a polarizzarla direttamente (neutralizzandone quindi la carica spaziale ed abbattendo così la relativa barriera di potenziale) e lasciar così passare** elettroni verso il blocco mediano **P** (base B) ove sono presenti lacune; non riescono tuttavia a ricombinarsi in numero rilevante con queste, causa lo scarso numero di lacune in esso (drogato in misura minima)*** per cui presenta elevata resistività, ed inoltre dato il suo piccolo spessore. Proseguono pertanto il proprio cammino attraversando la giunzione **PN** (quella a dx.), attrattivi dall'alquanto più elevato potenziale V_{CE} applicato alla seconda zona **N** (collettore C).

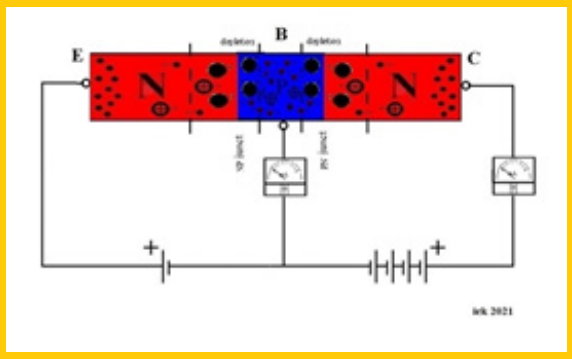


* detta polarizzazione (**EB** diretta, **BC** inversa) rimarrà invariata, giusta l'inversione delle polarità applicate, anche nel caso del transistore di tipo PNP (che vedremo appresso).

** si ha cioè l'iniezione, in modo analogo a come già visto a proposito del diodo (1.2.1.2); gli elettroni che attraversando la giunzione NP (polarizzata direttamente e dunque a bassa resistenza) passano in gran numero dall'emettitore N^+ (emettitore, ove sono maggioritari nonché presenti in gran numero datone l'elevato drogaggio) alla base **P** divengono in questa minoritari (in quanto sono invece le lacune ad essere qui maggioritarie rispetto agli elettroni liberi già ivi presenti in assenza di polarizzazione) ma ciò non significa che siano in numero inferiore rispetto alle lacune. Indi attraversano la giunzione PN (polarizzata inversamente e dunque ad elevata resistenza) per passare al collettore **N** (ridiventando ivi maggioritari). Le modalità con cui i portatori di carica attraversano una giunzione inversamente polarizzata, quale quella di collettore, costituiscono un fenomeno piuttosto complesso, per il cui approfondimento si rimanda a testi specifici. Possiamo intuitivamente raffigurarci che ciò avvenga per inerzia, grazie all'energia cinetica loro inizialmente impressa dall'accelerazione data dal campo elettrico EB (che polarizza detta giunzione in senso diretto), e tale moto sia poi incentivato dal ben più forte campo elettrico presente ai capi della giunzione **BC** (e ciò malgrado la polarizzazione inversa della stessa).

*** la ricombinazione tra elettroni e lacune costituisce parte della corrente I_B; allo stesso tempo si ha un flusso inverso con l'iniezione di lacune dalla base (ove sono maggioritarie, sebbene come detto in numero scarso) verso l'emettitore (ove divengono minoritarie), che costituisce la rimanente parte della corrente I_B.

Se invece applicassimo una tensione inversa alla giunzione **EB** (Emettitore/Base), essendo questa polarizzata inversamente (figura a lato) non vi sarà alcun passaggio di elettroni dal blocco E verso quello centrale B e dunque nemmeno, attraverso il blocco B, verso quello C; il transistor risulterà dunque interdetto, e non si avrà alcun passaggio di corrente.



Abbiamo dunque la possibilità di controllare la conduttività elettrica del dispositivo, e quindi modulare la corrente elettrica che lo attraversa, mediante l'applicazione di una tensione; dal momento che la resistenza della giunzione **EB** (emettitore-base) del tipo NP polarizzata direttamente (figura in testa al paragrafo) è molto bassa, al variare della corrente IB la tensione V_{BE} non presenta notevoli variazioni; si dice comunemente che il transistore è comandato in corrente. Stante l'esiguità della corrente di base I_B, le correnti I_E ed I_C differiscono di poco; data inoltre l'elevata resistenza della giunzione **BC** (base-collettore) del tipo PN ma polarizzata inversamente, attraversata dalla I_C e dunque l'elevata DDP originatavi, otterremo una notevole amplificazione di tensione.

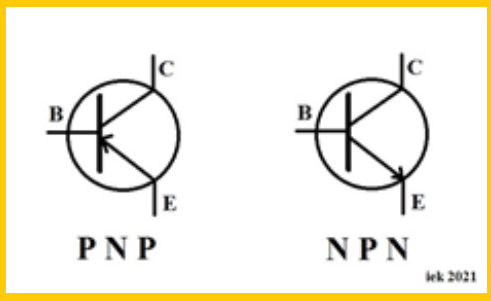
Abbiamo fatto il transistor!

Detto più propriamente transistor bipolare a giunzione o **BJT** *(Bipolar Junction Transistor)!*

Dalla sequenza delle polarità dei blocchi che vi figurano, quello sopra rappresentato è detto del tipo **NPN***.*

ATTENZIONE: Se invertiamo le polarità delle tensioni applicate ai suoi capi, non passerà più corrente; rischiamo anzi di danneggiarlo seriamente ed irrimediabilmente.

Scambiando invece da N a P e viceversa il tipo di materiale impiegato nei tre blocchi (E B C), e con esso naturalmente anche le polarità applicatevi, avremo creato un transistore di tipo **PNP**, che si comporterà in modo analogo al precedente. Per quanto già cennato circa la minore mobilità delle lacune, nel transistore del tipo PNP nel quale esse sono portatori di carica maggioritari, come altresì nei FET e MOSFET a canale P, questo può comportare delle limitazioni alle frequenze più elevate, per le quali viene preferito il materiale del tipo **N**.



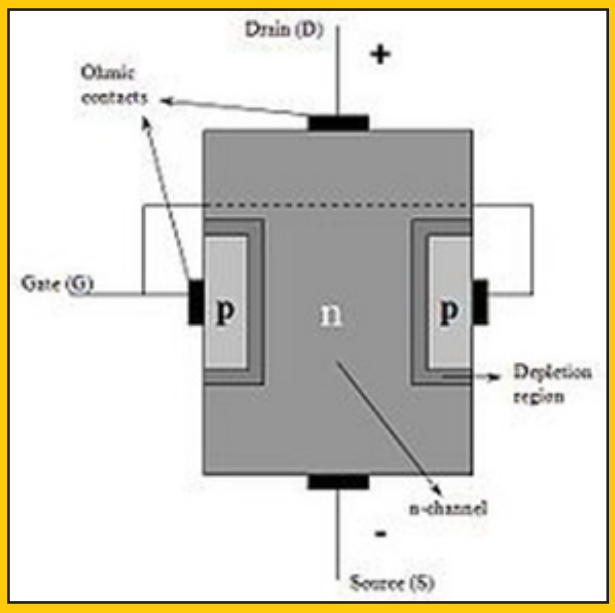
Il transistor BJT ha un funzionamento del tipo ***normally off*** (o enhancement) vale a dire che in assenza di polarizzazione il flusso sarebbe pressoché nullo, cioè conduce niente; viene ricondotto alle condizioni ordinarie di lavoro appunto mediante la polarizzazione dell'elettrodo di controllo.

1.2.2 TRANSISTOR AD EFFETTO DI CAMPO

1.2.2.1 TIPO A GIUNZIONE (Junction FET) ossia **JFET**

Benché il suo principio di funzionamento fosse già noto da decenni, l'invenzione del FET (transistor ad effetto di campo) risale ai primi anni '50, il suo effettivo sviluppo industriale ritarderà però ancora circa un decennio, a motivo di scelte industriali ed indisponibilità di adatte microtecnologie e relativo know how.

Consiste essenzialmente in una piccola barra di semiconduttore estrinseco; il tipo di drogaggio praticatovi denomina i due tipi del dispositivo: canale **N** (in figura) oppure altrimenti **canale P,** presentanti polarità tra loro opposte analogamente a quanto accade nei transistori BJT con i tipi rispettivamente NPN e PNP. Il FET è detto anche transistor unipolare (in contrapposizione a quello bipolare BJT) perché vi scorre un solo tipo di portatori di carica, quello maggioritario: vale a dire elettroni nel tipo N,



Public Domain
https://it.wikipedia.org/wiki/Transistor_a_effetto_di_campo#/media/File:N-channel_JFET.JPG

lacune nel tipo P. Ad una estremità di essa è applicato un contatto del tipo ohmico detto ***source*** (sorgente, in quanto rappresenterà l'elettrodo di provenienza da cui sono immessi i portatori di carica che attraverseranno il dispositivo; analogo all'emettitore del BJT) ed a quella opposta un analogo contatto ohmico detto ***drain*** (derivatore o drenaggio, in quanto la sua funzione sarà quella di raccogliere i portatori di carica che hanno attraversato il dispositivo estraendoli via da esso; analogo al collettore del BJT). In posizione centrale rispetto alla barretta e perpendicolare alla stessa, vi è un ulteriore elettrodo (o coppia di elettrodi contrapposti, come in figura) detto ***gate*** (cancello, rappresenta infatti l'elettrodo di controllo del flusso, analogo alla griglia della valvola) in contatto sempre del tipo ohmico con una regione di tipo opposto (in figura del tipo **P**) in continuità cristallina con l'altra (in quanto realizzata per diffusione in un medesimo cristallo puro, ossia intrinseco, di droganti di segno opposto). Si è così creata una giunzione PN (da cui il nome JFET) cui, come già sappiamo, si associa una zona priva di cariche libere, detta di svuotamento (*depletion region*) o anche zona di transizione. Come sappiamo, la *depletion region* di una giunzione PN ha spessore variabile col variare di una eventuale ddp (differenza di potenziale) applicata agli elettrodi. La parte di semiconduttore non interessata da questa zona di transizione è detta **canale** (*channel*) e rappresenta appunto il condotto ove passano i portatori di carica. La cui ampiezza è determinata istante per istante (per differenza, trattandosi della parte rimanente del canale, quella cioè non occupata dalla zona di transizione) dalla quantità di carica elettrostatica presente sull'elettrodo di gate, carica che produrrà appunto un campo elettrico il quale eserciterà il suo effetto sulle cariche sottostanti (da cui discende la denominazione di transistor a effetto di campo) determinando in ultima analisi la conducibilità del canale.

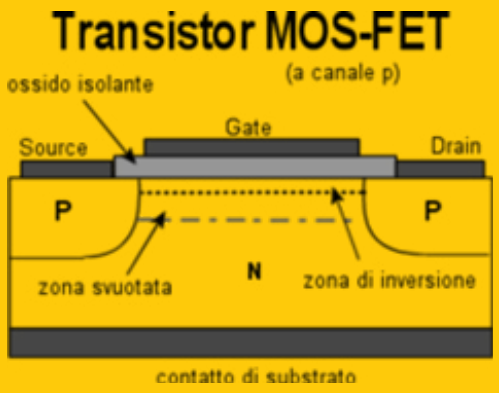
È peraltro noto come una conduttanza G = 1/R sia funzione inversa della resistività P del materiale conduttore (nonché della lunghezza l dello stesso) e diretta della sezione trasversale S del medesimo; per cui restringendo detta sezione (e restando gli altri fattori invariati) la conduttanza G diminuisce, e dunque aumenta in ragione inversa la resistenza R. Si ottiene pertanto una resistenza variabile in funzione dell'ampiezza del canale ed in definitiva della tensione applicata all'elettrodo **gate***, che appunto la determina.*

Questo consente di modulare la corrente elettrica che lo attraversa; ciò a somiglianza di quanto visto nel BJT, però stavolta non mediante il transito di una corrente (implicante consumo di energia) ma con la semplice applicazione di una tensione, così come avviene nella valvola e quindi senza richiedere potenza al segnale di ingresso (sempre eccettuate le inevitabili perdite) ed impedenza elevata. Nel JFET (a differenza come vedremo, del MOSFET) non c'è isolamento fisico tra i suoi elementi, ossia non vi è presenza di materiali isolanti interposti, essendo tuttavia a ciò sufficiente l'isolamento dato dalla giunzione di gate, la quale anche per questo va sempre polarizzata inversamente (nel dispositivo in figura, del tipo N-channel, il gate sarà negativo rispetto al source). È pertanto evidente come un canale più ampio (gate meno negativo nel tipo a canale N, meno positivo nel tipo a canale P) offrendo al passaggio delle cariche una sezione maggiore presenti minore resistenza, e viceversa nel caso opposto (gate più negativo se canale N, più positivo se canale P). Il JFET lavora sostanzialmente nel modo depletion ha cioè, come le valvole, un funzionamento del tipo ***normally on***; vale a dire che in assenza di polarizzazione il flusso della corrente sarebbe massimo, cioè conduce troppo, e viene ricondotto alle condizioni ordinarie appunto mediante la polarizzazione dell'elettrodo di controllo.

La giunzione di gate del JFET non va mai polarizzata direttamente pena la cessazione dell'effetto di campo in quanto la giunzione in tal caso conduce (e la zona di transizione di conseguenza scompare) nonché la possibile distruzione del JFET stesso per sovracorrente!

1.2.2.2 TIPO GATE ISOLATO (IGFET) ossia **MOSFET**

E' stato inventato da Mohamed Atalla and Dawon Kahng presso i Bell Labs nel 1959; ulteriori sviluppi di generazioni di MOSFET misero in grado i progettisti di ottenere prestazioni e livelli di miniaturizzazione altrimenti irraggiungibili.
Si è testé osservato come al prodursi dell'effetto di campo non occorra il passaggio di una corrente, ma sia invece sufficiente la semplice presenza di una tensione: da qui l'idea di isolare il gate.



Lic. GFDL
https://it.wikipedia.org/wiki/Transistor_a_effetto_di_campo#/media/File:MOSFET_schema.png

Prende così le mosse il MOSFET, detto anche IGFET (*Insulated Gate FET*) anch'essi presenti nella duplice polarità NMOS (N-channel FET) se del tipo a canale **N** oppure PMOS (P-channel FET) se viceversa a canale **P** (in figura). Il nome MOSFET deriva da metallo-ossido-semiconduttore FET, sequenza che ne rappresenta appunto la sovrapposizione dei differenti strati di materiale nella sua struttura fisica: questa si denota appunto per l'interposizione tra metallo e semiconduttore di un sottilissimo strato di ossido, o altro materiale isolante. Il gate è quindi un normale elettrodo metallico riportato sull'isolante; l'impedenza che presenta è pertanto molto elevata potendo superare il migliaio di MΩ *; contrariamente al JFET, proprio per la presenza dell'isolante può assumere (nei tipi depletion) polarità indifferentemente positiva o negativa, senza che si abbia una polarizzazione diretta che ne vanificherebbe l'effetto. La zona del canale, costituita da semiconduttore N oppure P, reca alle sue estremità i contatti ohmici di source e di drain; essa si appoggia su un substrato (*bulk*) semiconduttore avente polarità opposta al precedente, cui può eventualmente essere collegato un quarto terminale indicato come B o $\mathbf{B_G}$ (*Bulk Gate*) in alcuni casi internamente collegato direttamente al source. A seconda delle modalità strutturali e costruttive possiamo avere MOSFET di due tipi: depletion (svuotamento) oppure enhancement (incremento).

* può tuttavia esserci una notevole capacità del GATE per cui la sua impedenza è lungi dal tendere a infinito, anzi alla RF può essere decisamente bassa! (v. ARRL Handbook cit.bibliograf.)

Quello di tipo **enhancement** * ha, come il transistore BJT, un funzionamento del tipo *normally off* vale a dire che in assenza di polarizzazione il flusso di corrente sarebbe minimo, cioè conduce niente, e viene portato alle condizioni ordinarie di lavoro mediante la polarizzazione dell'elettrodo di controllo. Il canale non è precostituito (vedi figura): infatti a riposo, in assenza cioè di potenziali esterni applicati, ci sono solamente le zone (di semiconduttore estrinseco) del source e del drain; riferendoci alla figura, queste hanno polarità **P**, dunque vi sono portatori maggioritari le lacune, e formano ciascuna una giunzione con il substrato, il quale ha polarità opposta ossia **N** (ma nulla vieta il caso opposto, con zone N e substrato P). In assenza di polarizzazione del gate, qualunque polarità si applichi vicendevolmente a source e drain tra questi non scorrerà alcuna corrente, essendo sempre una delle due giunzioni di source o drain polarizzata inversamente. Se invece si applica una tensione V_{GS} al gate, che sempre nel caso P-chan presentato sarà negativa rispetto a source che immaginiamo posto a potenziale nullo (e così pure il substrato che solitamente vi è connesso) si svilupperà sotto l'ossido un campo elettrico che attrarrà le **lacune** (positive) del substrato** producendo così, temporalmente e fintanto che durerà l'applicazione di tensione al gate, uno strato d'inversione (*inversion layer*) ed in tal modo costruendo dinamicamente un canale di polarità opposta a quella dell'estrinseco del substrato **N** dal quale trae origine (nel nostro caso un canale **P** percorso appunto da lacune) e di conseguenza una giunzione con esso accompagnata da relativa zona di transizione; canale collegante source P e drain P che sarà maggiormente conduttivo quanto più elevata sarà la tensione negativa applicata al gate. Se al drain è applicata una tensione VDS (anch'essa negativa nel nostro caso P-chan) tra source e drain attraverso il canale così formato scorrerà una corrente I_D la cui intensità sarà proporzionale istante per istante al valore (negativo) istantaneo assunto dalla V_{GS} ***, la quale dunque è in grado anche in questo device di modulare la corrente elettrica che lo attraversa. Ovviamente se il MOSFET avrà canale N (anziché P) scambiando i segni a source e drain nonché a tutte le tensioni applicate, il discorso manterrà la sua validità.

* hanno in genere frequenza di taglio più bassa rispetto al tipo depletion (Radio Rivista 06/1966 cit.bibliogr.);

** le lacune, cariche minoritarie nel substrato del tipo N convenzionalmente messo assieme al source a potenziale zero (in base a quanto già visto per il moto dei portatori minoritari attraverso le giunzioni inversamente polarizzate, vedi 1.2.1.1) migreranno facilmente nel canale P formatosi e sottoposto alla VGS negativa;

*** se invece applicheremo una VGS positiva, non accadrà assolutamente nulla; non potendosi ridurre l'ampiezza di un canale P che… già non esiste.

Nel tipo **depletion** si ha, come nella valvola, un funzionamento del tipo ***normally on*** vale a dire che in assenza di polarizzazione il device conduce*; contrariamente al caso precedente, il canale è creato già in fase di costruzione; analogamente però la presenza di una tensione V_{GS} sul gate attrarrà sotto l'isolante portatori di carica aventi segno opposto alla tensione applicata. Immaginiamo sempre il dispositivo avente canale **P**, allora** una tensione V_{GS} negativa attrarrà lacune che andranno ad aggiungersi a quelle già presenti (e maggioritarie) nel canale, estendendolo ed aumentandone la conduttività. Se pertanto al drain è applicata una tensione V_{DS} (anch'essa negativa nel nostro caso) tra source e drain

attraverso il canale così formato scorrerà già in assenza di V_{GS} (ricordando che il tipo depletion è normalmente ON, cioè conduce) una corrente I_D la quale aumenterà a causa dell'aumentata conduttività del canale; il dispositivo per V_{GS} concorde con V_{DS} manifesterà dunque un comportamento del tipo enhancement. Se o quando sarà invece presente una tensione V_{GS} positiva, questa movimenterà i portatori mobili di carica allontanando le **lacune** (positive) verso il substrato attraendo **elettroni** (negativi) dal substrato*** che tenderanno appunto a neutralizzare le lacune presenti (e maggioritarie) nel canale P, lasciandovi degli ioni accettori immobili caricati negativamente, riducendo la conduttività del canale accrescendo la zona di transizione; avendo così svuotato (da cui la denominazione del tipo) il canale delle cariche mobili, il dispositivo per V_{GS} di segno opposto alla V_{DS} manifesterà dunque infine il suo comportamento di tipo depletion. Occorre qui ricordare che se attribuiremo al gate una polarizzazione fissa avente segno in questo caso positivo, cui sovrapporre l'eventuale segnale alternato, si avrà del pari un funzionamento regolare senza mai esulare dal regime di depletion (in completa analogia con quanto accade con le valvole nel funzionamento in classe A e con segnali di ampiezza contenuta, e tale dunque da non eccedere il tratto lineare della caratteristica, come si vedrà nel seguito). In pratica la conduttività sarà massima al picco del segnale, ed andrà via via riducendosi negli altri momenti del ciclo****.

* i MOSFET del tipo depletion possono lavorare in assenza di polarizzazione (*zero bias*) ciò che in alcuni circuiti consente grandi semplificazioni, facilitando altresì le scelte progettuali con l'eliminazione dal circuito di vari e generalmente innocui componenti passivi, i quali però oltre all'ingombro in determinate condizioni possono costituire fonte di perdite, nonché di componenti di rumore;

** se è in grado di lavorare senza polarizzazione, ed altresì di tollerare le maggiori correnti senza andare fuori dissipazione e rischiare così magari di autodistruggersi;

*** le lacune, maggioritarie nel canale P, come altresì gli elettroni, cariche maggioritarie nel substrato N sempre convenzionalmente a potenziale zero assieme al source, migreranno con facilità attraverso la giunzione substrato-canale ora polarizzata in senso diretto;

**** si eviterà oltretutto il rischio di eccedere la dissipazione termica tollerabile.

Il lavoro del MOSFET nel **modo enhancement** si svolgerà dunque tutto nell'area appunto della conduttività incrementata (rispetto a quella che si avrebbe in assenza di polarizzazione) e viceversa nel **modo depletion** nell'area ove questa è ridotta (sempre rispetto a quella che si avrebbe senza polarizzazione). In entrambe le aree, in quei dispositivi in grado di lavorare a polarizzazione zero (*zero bias devices*).

ATTENZIONE: nel MOSFET per via dell'elevatissima impedenza d'ingresso, in quanto appunto isolato (*insulated*) risultando però l'isolamento estremamente sottile e quindi delicato, si ha una grandissima vulnerabilità alle cariche statiche, tale da venirne addirittura perforato con facilità, rompendo così l'isolamento e danneggiandolo irrimediabilmente; vanno quindi maneggiati con cura e precauzione, ed occorre proteggerli (ad es. cortocircuitandone i terminali con un filino metallico) quando staccati dal circuito. Ormai quasi tutti i device hanno a tal fine dei diodi entro contenuti, perlopiù ricavati nel materiale stesso in corso di fabbricazione; questi non sempre riescono però a fornire una adeguata protezione, per cui ogni cautela è raccomandabile.

Nel MOSFET a doppio gate (*dual gate MOSFET*), in genere del tipo N-channel depletion mode, che trova tra l'altro impiego come mixer, sono presenti due distinti elettrodi di controllo;

come già per gli UJT, questi non sono tra loro interscambiabili:

- il gate 1 (G1) è impiegato, diciamo così, come ingresso principale, e va polarizzato negativamente rispetto al source nel tipo N-channel (e viceversa nel tipo P-channel);

- il gate 2 (G2) può essere impiegato come ingresso secondario per un segnale da miscelare quale quello di un oscillatore locale OL (LO *Local Oscillator*), o altrimenti come terminale di controllo, o l'una e l'altra cosa; esso dovrà recare (se si desidera ottenere anche un guadagno) una debole polarizzazione V_{G2S} positiva (sempre nel caso nel tipo N-channel, e viceversa se del tipo P); se polarizzato positivamente (N-channel) il guadagno sarà crescente al crescere della tensione positiva, se a potenziale zero il guadagno sarà minimo, se polarizzato negativamente a seconda del valore della tensione, può aversi attenuazione.

Viene appunto impiegato come amplificatore RF ed IF a guadagno variabile, eventualmente controllato dal CAG (controllo automatico di guadagno (AGC - *Automatic Gain Control*) in un ricevitore, o dall' ALC (*Automatic Level Control*) in un trasmettitore SSB; come mixer e rivelatore a prodotto, ed anche come attenuatore variabile (ARRL). Si caratterizza per il guadagno elevato (Gm anche 40.000 µS) e buona separazione tra i due ingressi, ciò che riduce il rischio di trascinamento del segnale di OL (ib.). Il comportamento può essere assimilato a quello di due MOSFET single gate N-chan depletion collegati in serie (M.Miceli), trattandosi in effetti di due device realizzati come in cascode (cascata di catodo, parola che rappresenta una contrazione della frase "*cascade to cathode*") sul medesimo canale N.

Si sconsiglia di stabilizzare detta tensione mediante applicazione di un diodo zener *direttamente* sulla stessa G2 causa la rumorosità introdotta dallo stesso, la quale verrebbe amplificata assieme al segnale; è preferibile impiegare a tal fine una separata rete di polarizzazione (in modo tale da non interferire tra l'altro sulla polarizzazione della G1 variandone il punto di lavoro ed originando così possibile distorsione) in continua adeguatamente bypassata contro i disturbi (NE Handbook pag. 146-147).

Una categoria particolare sono i MOSFET di potenza o POWER MOSFET in genere funzionanti in enhancement mode, in grado di operare con elevate tensioni (blocking voltage) dell'ordine anche di un centinaio di Volt quando in stato di interdizione (off), e condurre correnti intense e protratte anche di decine di Ampere quando in stato di conduzione (on), con dissipazione termica contenuta e quindi rendimento elevato. Possono avere struttura planare, oppure strutture particolari, di tipo vertical maggiormente adatte alle applicazioni di commutazione, e lateral impiegate nell'amplificazione di potenza.

Le modalità con cui il flusso dei portatori di carica viene modulato dalle cariche elettrostatiche impresse al/agli elettrodo/i di controllo (gate) costituiscono un fenomeno complesso, per il cui approfondimento si rimanda a testi specifici.

Vi hanno certamente parte notevole la geometria del dispositivo e le dimensioni dell'elettrodo e/o della giunzione (ove presente) di gate; specie in rapporto alle differenti intensità con cui vengono localmente percepite dai portatori di carica i campi, quello originante dal gate (debole ma vicino) e quelli degli altri elettrodi in particolare del drain (più forti ma assai più distanti); ricordando come la relazione fisica tra cariche e forze elettrostatiche sia lineare nel potenziale, ma inversamente quadratica nella distanza. E meno male che tale legge quadratica esiste! È la premessa al trionfo dell'intelligenza (che trova appunto manifestazione sia geometrica nella forma e disposizione degli elettrodi l'uno relativamente all'altro, che ingegneristica nella congegnatura del dispositivo) sulla forza bruta data dalla semplice quantità di carica posseduta.

1.2.3 CIRCUITI INTEGRATI ossia ICs *(Integrated Circuits)*

Rappresentano una evoluzione dei semiconduttori, introdotta per risolvere il problema della miniaturizzazione; possono raggruppare in uno stesso dispositivo (microcircuito o chip) racchiuso in un piccolo contenitore (case) dotato di contatti di terminazione (piedinatura) un numero elevato di componenti attivi e passivi (quali resistori e condensatori) con i relativi collegamenti circuitali. Costruttivamente in base alle modalità di realizzazione ed al tipo di connessioni possono raggrupparsi in numerose categorie (monolitici, ibridi, a film sottile, ecc.); dal punto di vista funzionale abbiamo due grandi categorie: digitali per l'elaborazione di segnali numerici secondo logiche binarie (tali sono ad es. i processori, i vari tipi di porte logiche), e lineari (*LICs*) che trattano segnali analogici in varie forme (amplificatori, rivelatori FM, modulatori bilanciati, finanche un ricevitore completo!), nonché funzioni ausiliarie quali ad es. i regolatori di tensione.

Una classe particolarmente importante di circuiti integrati è quella dei CMOS basati sulla logica complementare di MOSFET richiedente pochi o niente componenti passivi, che anche perciò si caratterizza per la scarsa dissipazione di calore ed i conseguenti consumi irrisori nonché per le basse tensioni di esercizio, e per questo trovano impiego nelle miniaturizzazioni più spinte, specie unitamente a visori a cristalli liquidi, quali orologi da polso, calcolatrici tascabili, telecomandi, ecc.

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

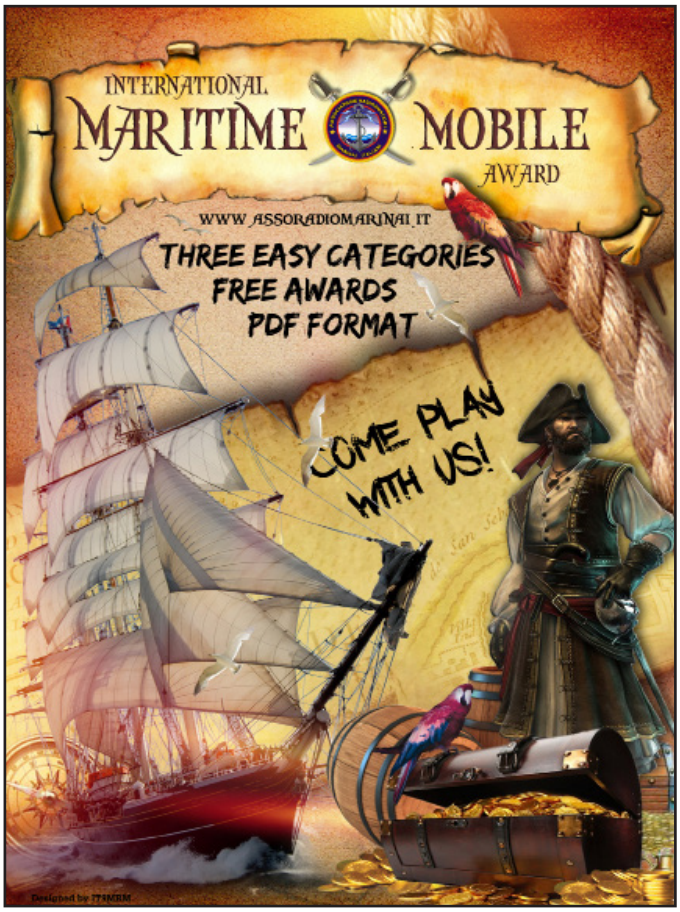
“Per le tue emergenze in mare,
non perdere tempo! chiama il 1530!
la Guardia Costiera è con te”.

84° ANNIVERSARIO
consegna della BANDIERA DI COMBATTIMENTO
REGIO SOMMERGIBILE
SCIRE'

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

18-19 GIUGNO 2022

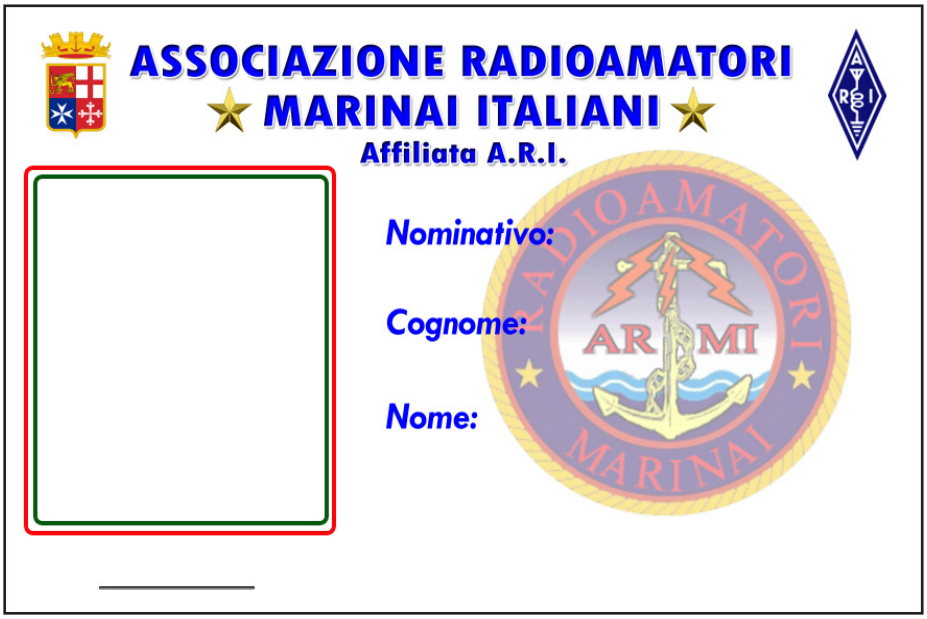
WWW.ASSORADIOMARINA.IT | WWW.INORC.IT



Best of the Best Awards

NUOVA ID CARD ARMI
di Alberto Mattei, IT9MRM

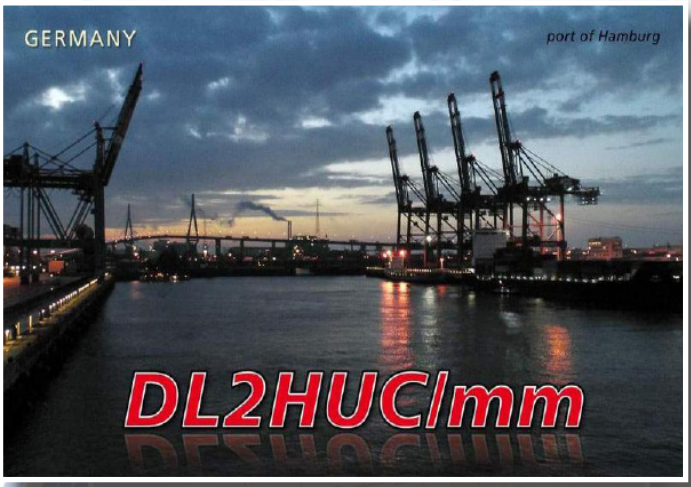
La prima versione della nostra carta ID era oramai obsoleta ed abbiamo provveduto a modificarne il layout rendendola più semplice e più professionale.
Quindi per tutti colore che vogliono la nuova tessera ARMI, basta inviare una foto personale in formato JPG al seguente indirizzo email: **it9mrm@assoradiomarinai.it**
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
DG1KHK
ELBE1

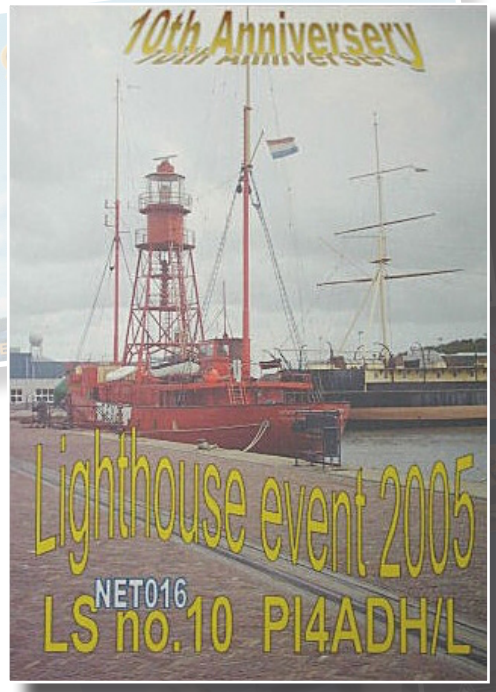

GERMANY
port of Hamburg
DL2HUC/mm

SOS RADIO WEEK 2021
GBØNCI
SOS Radio WEEK

eQSL.cc
Authenticity Guaranteed
IU1GAQ/MM
Bernardino
ITU:28 CQ:15 Grid:JN44EE
To: AB1CDE Confirming 2-way SSB QSO, Band: 20m
January 1, 2010 at 0000Z, RST: 59+20

Acton, Massachusetts
USA
Dan Busse
18 Evergreen Road
Acton, MA 01720 USA
dbusse1@verizon.net
CQ: 5
ITU: 8
Grid: FN42sl
Middlesex County
SKCC# 16813T
KØHNL

M1EDF
10866
G 21234


10th Anniversery
Lighthouse event 2005
NET016
LS no.10 PI4ADH/L

FINAŁ REGAT
WIELKICH ŻAGLOWCÓW
Tylko w Szczecinie, 3–6 sierpnia 2013
SN13I

Polish Amateur Radio Station
HF30RVG
Krystian

OE1SNW/mm
Projekt ICELIMIT

German Democratic Republic
DM Ø SOP/mm

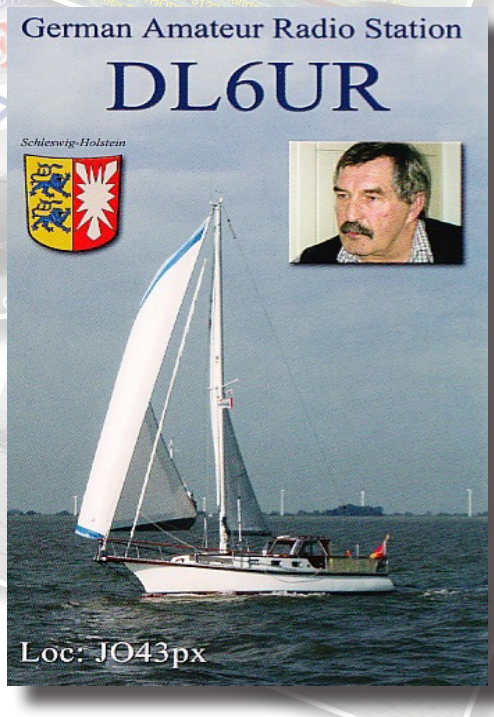

German Amateur Radio Station
DL6UR
Schleswig-Holstein
Loc: JO43px

FOTO STORICHE

Corvetta PIETRO DE CRISTOFARO (1963 - 1994)

Corvetta SALVATORE TODARO (1964 - 1994)

La stazione radio di....

La QSL dei soci....

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

COMMANDER PLAQUE

CC

CAPITANO DI CORVETTA

CF

CAPITANO DI FREGATA

CV

CAPITANO DI VASCELLO

COMMANDER PLAQUE
di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO

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

PERIODO di validità
I contatti sono validi dal 1.1.2000 ad oggi.

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

BANDE
Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

CATEGORIE
Sono previste TRE categorie :
"CC (Capitano di Corvetta)"
"CF (Capitano di Fregata)"
"CV (Capitano di Vascello)"

SOTTOCATEGORIE
Sono previste TRE sottocategorie:
"MIXED" (SSB/CW/PSK31/RTTY)
"ONLY PHONE" (SSB)
"ONLY MORSE" (CW)

RICHIESTE
Va richiesto all' Award manager :

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

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

I contributi possono essere versati nei seguenti modi:
POSTEPAY: 4023600964377842 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);
PAYPAL: alberto.mattei@libero.it
IBAN: IT64E0306984620100000004132 Banca Intesa-S.Paolo Filiale di Augusta

CARATTERISTICHE DELLA PLAQUE
La plaque ha la base in legno stile marina, dalle seguenti misure 26 x 21, la placca è di colore bronzo/argento/dorato, misura 15 x 20, il grado e originale in metallo ed è innestato nella placca, il resto è serigrafato con colori brillanti.

INFORMAZIONI
Eventuali informazioni in merito agli elenchi possono essere prelevate dal sito ufficiale dell'A.R.M.I. http://www.assoradiomarinai.it

Per conseguire la Prima categoria **"CC Plaque - Bronze"** bisogna contattare o ascoltare:
- nr. 5 Stazioni membri ARMI;
- nr. 5 Stazioni membri INORC;
- nr. 2 Stazioni membri MF;
- nr. 2 Stazioni membri RNARS;
- nr. 1 Stazione membro MFCA;
- nr. 1 Stazione membro BMARS o MARAC;
- nr. 1 Stazione membro YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 3 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 3 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 3 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 5 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);

Per conseguire la Seconda categoria **"CF Plaque - Silver"** bisogna contattare o ascoltare:
- nr. 10 Stazioni membri ARMI;
- nr. 10 Stazioni membri INORC;
- nr. 5 Stazioni membri MF;
- nr. 5 Stazioni membri RNARS;
- nr. 2 Stazioni membri MFCA;
- nr. 2 Stazioni membri BMARS o MARAC;
- nr. 2 Stazioni membri YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 10 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 10 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 10 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 10 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);

Per conseguire la Terza categoria **"CV Plaque - Gold"** bisogna contattare o ascoltare:
- nr. 15 Stazioni membri ARMI;
- nr. 15 Stazioni membri INORC;
- nr. 10 Stazioni membri MF;
- nr. 10 Stazioni membri RNARS;
- nr. 5 Stazioni membri MFCA;
- nr. 5 Stazioni membri BMARS o MARAC;
- nr. 5 Stazioni membri YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 15 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 15 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 15 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 15 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);

COMMANDER PLAISIR
CAPITANO DI VASCELLO
-CW-
I 1 P J K
Maurizio Coroli
M I 1206

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

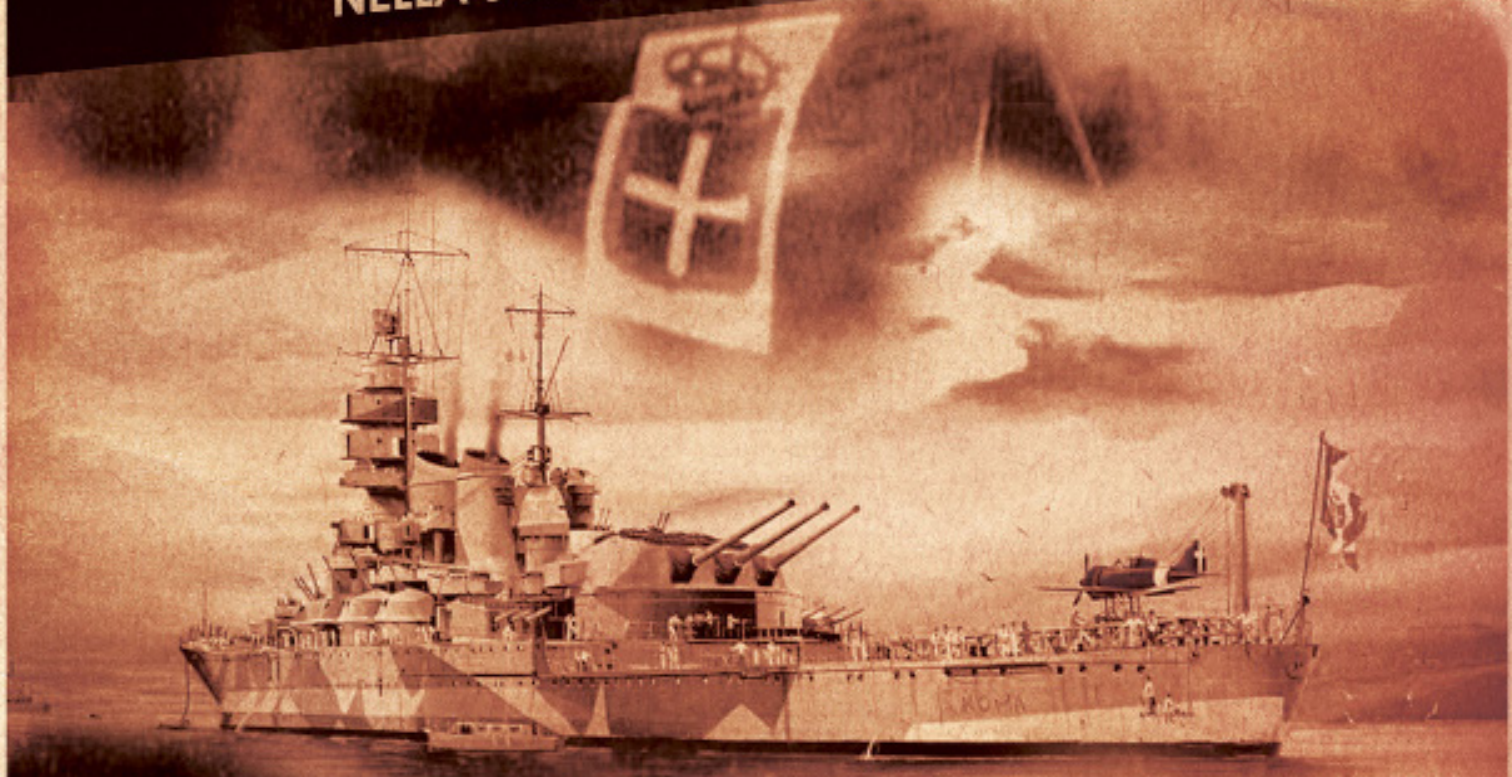
CALENDARIO EVENTI 2022

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 EROICHE NAVI DELLA REGIA MARINA

PERMANENT AWARDS

LE NAVI DELLA REGIA MARINA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

www.assoradiomarinai.it

AWARD REGIA MARINA - NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

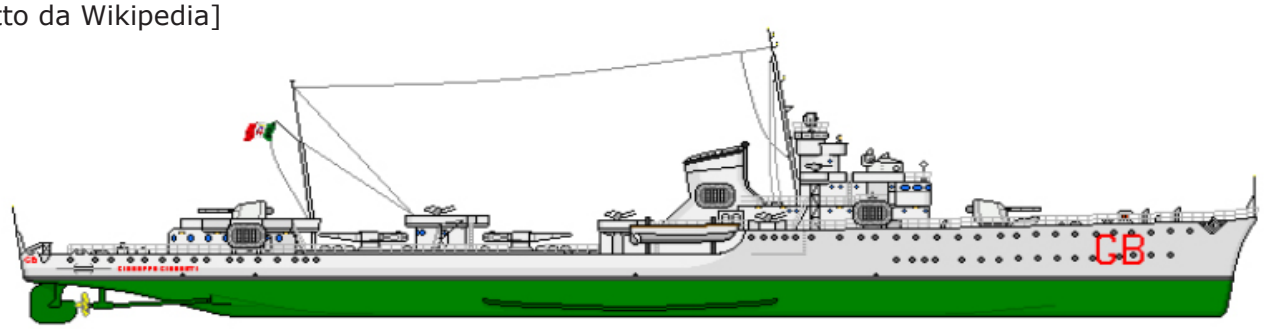
di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager

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

ASSORADIOMARINA1.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

	IZ6OYT - IK5AIO IK8FIQ - IK2SOE		IZ1GJK - IZ0XZD IQ9MQ
	IT9CKA - I0QMY IZ5MMQ		IT9BRY - IT9SDU IT9PPX - I2QIL
	IZ0EUX - IT9ASD		IZ0MQV - IZ3CAR IU3MEY - IU0MUN
	IS0HGX - IU8FSU IQ7QN		IW0BTN - IS0HMZ IS0CDS - IW0HIQ
	IK7FPU - IS0HMQ - I3JYL - IT9ACJ		IK8VHP - IT9FDR IQ9BF - IZ5RZS
	IW1CDU - IT9ETC IG9ITO - IZ8CJT		IS0IEK - IW0GFS IU0KNS - IT9GHW
	IU8NNS - IV3HJB IU2BYH - IK8IJN		IT9MRM - IV3XPP IK5AEQ - IK8NKQ
	(4)		I3VAD - IQ1YY - S53EO - IU1HGN
	IZ1WTM - IZ1HVD - IZ0LNP - IT9JAV		I2AZ - IZ0JSD (3)
	IT9HHL (2)		IW2JJS - IS0SZU IK7LQH
	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

	IW8EHK - IW0DPJ IT9ECY		IZ0DIB - IZ8ITT - - IM0SDX (1)
	IZ7AUH - IT9EYV - I2DMK - IT9HRL		IK8MFJ - IK8MFA IZ7LFP - I1EIS
	IZ1QNX - IV3DSB IT9AVP - IS0BMU		IK1MTV - I1CMA
	IZ1CCH - IZ8VNQ - IZ6ASI - IS0FQK		IK6ARS - IU0GCO - IU0DZA - IZ0PAP
	IS0FEZ - IU8CEU IT9JPW - IZ0HDB IW6CAE		IS0GVH - IS0UNG IW5BBV - IT9CLY
	I1PJK - (2)		IT9YBL - IU4FLT IS0SRN
	IK5TBI - IZ7LOW - IU8IYW - IW9FI		IT9CVX - IS0DSW (1)
	IU8CFS - IU8FWT (1)		(3)
	I8URR - IZ0ARL (1)		IZ0IVZ - IU2JYW - IT9OUY - IU6IBX

(n.) Stazioni ancora da accreditare

AWARD REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

Award REGIA MARINA

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

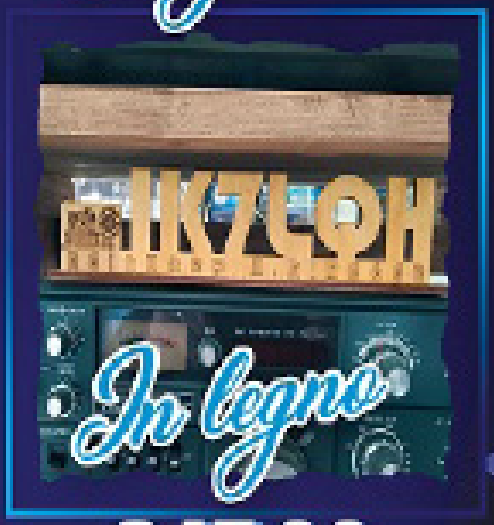
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

by NICO'S

OFFICIAL ARMI STORE

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
MARINAI
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

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
ARMI
MARINAI ITALIANI

stickerland@libero.it
WWW.STICKERLAND.IT

Colora i tuoi QSO con QSL di successo!

QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

momo BEAM

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

W i Marinai d'Italia

AMARCORD - CONSEGNA BANDIERA DI COMBATTIMENTO NAVE ELETTRA

di Alberto Mattei, IT9MRM (tratto dal Bollettino dei Marinai nr. 1/04)

Latina OGGI
e-mail: redazione@latina-oggi.it
In vendita obbligatoria
Latina Oggi + il Giornale € 0.90
Quotidiano di Latina, di Formia e della provincia
Latina: Corso della Repubblica, 200 - Tel. 0773/4191 - Fax 692370
Pubblicità: C.R.P. srl - Tel. 0773/692068 - Poste Italiane sped. in A.P. - D.L.353/2003 conv. L.46/2004 art.1, c1, DCB FR
GIOVEDÌ 6 OTTOBRE 20

BACI
DISCO DINNER
VENERDI 7 OTTOBRE
musica
SALSA
ingresso gratuito

Domani l'evento a Gaeta

Nave Elettra, tutto pronto per la consegna

GAETA - Tutto pronto per la cerimonia di consegna della nave Elettra alla Marina Militare italiana, che avverrà domani a Gaeta. Le forze dell'ordine hanno allestito un massiccio servizio di sicurezza in previsione dell'arrivo a Gaeta del ministro della difesa Antonio Martino. La nave è stata consegnata alla Marina Militare il 2 aprile 2003, e in quella occasione ha avuto quale madrina la principessa Elettra Marconi, figlia di Guglielmo Marconi; ora riceverà a Gaeta la «bandiera di guerra» che ne decreterà l'effettiva entrata in servizio. In questa occasione la sezione Armi - Associazione Radioamatori Marinai Italiani - Golfo di Gaeta ha istituito uno speciale diploma internazionale dedicato a Nave Elettra. L'Armi nasce allo scopo di riunire in un sodalizio no profit ed apolitico tutti i Marinai della Marina o Mercantile, nonché di tutti i corpi militari che abbiano attinenza con il mare. Il diploma, denominato Armi Special Award «Nave Elettra», sarà accessibile a tutti i radioamatori, italiani e stranieri che, da domani fino a tutta la giornata di domenica, effettueranno contatti, in telegrafia, fonia e secondo le ultime e più moderne tecniche di comunicazione digitale, con apposite stazioni Armi situate nel Golfo di Gaeta.

La nave della Marina Militare Elettra

Speciale diploma istituito dall'Armi

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

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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 7613834
(ore 20.30-21.30 CET, anche Whatsapp)

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

43° ANNIVERSARIO

ITALIA VIII GRUPPO NAVALE

1979 - 2022

missione Vietnam

4 LUGLIO - 21 AGOSTO 2022

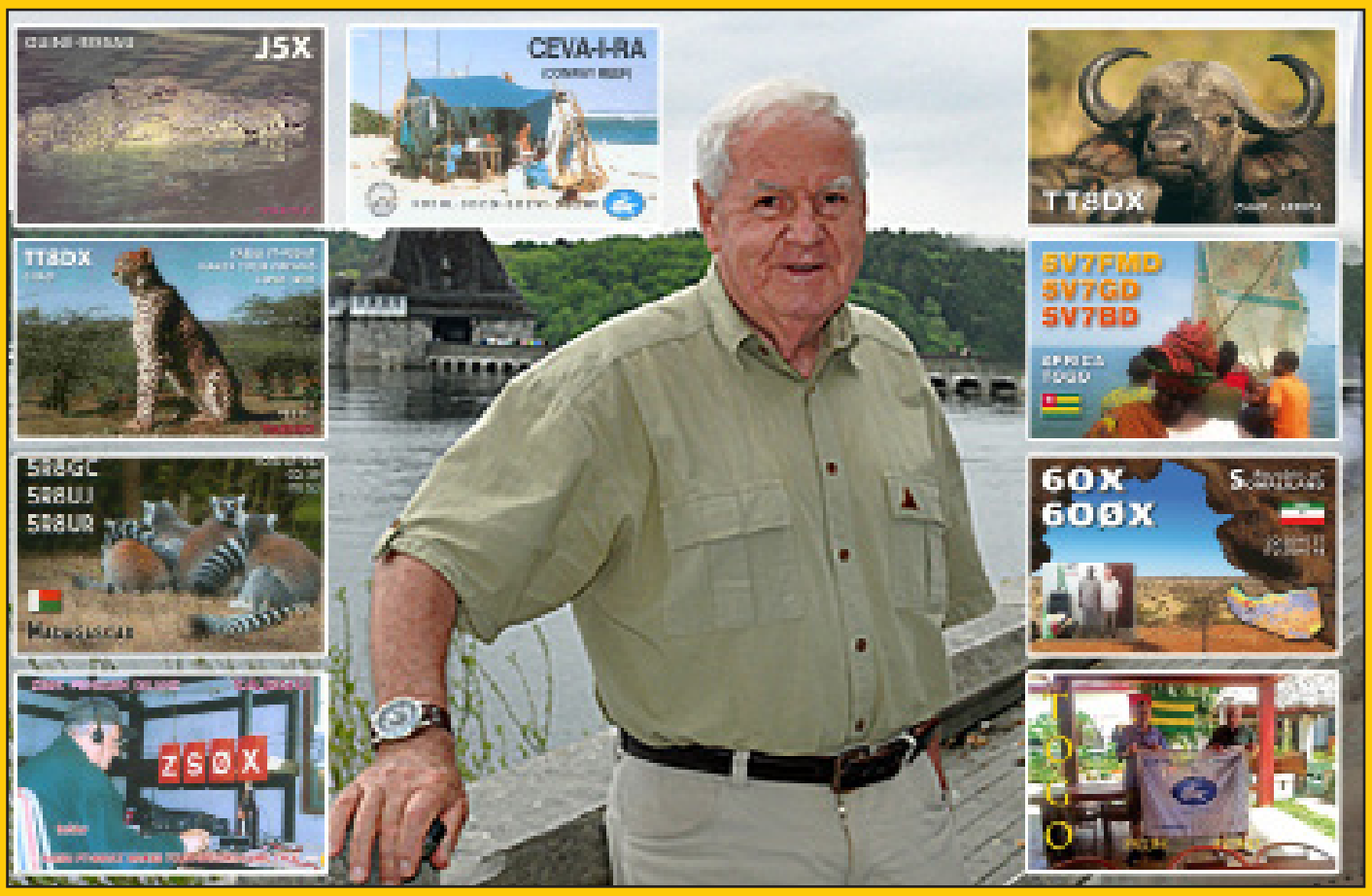
II0IAJV · II9IADO · II0IGNL

NAVE V. VENETO NAVE DORIA NAVE STROMBOLI

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

DJ6SI,UN MITO DELLE DX-PEDITIONS, COMPIE 88 ANNI. UND KEIN ENDE!

di Max Di Marco, i2DMK – MI 1686r



La radio in spalla, un pezzo di filo e il suo key, Baldur Drobnica è stato per mezzo secolo un protagonista del DX. Tra le sue emozioni la tragedia di Spratly e l'accusa di spionaggio in Grecia. Per il suo compleanno sta preparando qualcosa...

E non è finita! Per festeggiare il 5 settembre i suoi 88 anni Baldur ha in mente qualcosa, ma non lo dice. Chi gli sta vicino pensa che potrebbe ritornare nei luoghi della sua prima dxpedition del 1964 in Lussemburgo, a quell'epoca una rarità. Oppure volare in un'isoletta dell'Oceano Pacifico. Oppure...

- Per un giorno o per tutto il mese potrei diventare DJ88SI e collegare un bel po' di amici – dice Baldur - ma non è così facile. L'anno scorso per tutto un mese sono stato DG60TRIPS per ricordare Wolfgang Von Trips, il primo pilota tedesco di Formula 1 che ha perso la vita a Monza nel 1961, il 10 settembre. Abitava con la famiglia nel circondario di Kerpen e io sono il leader DARC di questa regione, quindi mi tocca. Per il resto dell'anno sono stato DC220GERKE per incarico del governo. Bisognava ricordare i 220 anni dalla sua nascita ad Amburgo, dove ha fatto il musicista e il giornalista. Ma soprattutto Gerke è stato il revisore del codice Morse, l'ha cambiato tutto nella versione attuale ed ha stabilito la famosa lunghezza della linea pari a tre punti.

- E chi diventerai nel 2022?

- Non me l'hanno ancora detto ma sono implacabili, me lo diranno...

Implacabili sono anche i toni all'inglese di uno dei radioamatori più celebri al mondo che ha effettuato oltre cento dxpeditions senza mai dirlo prima, salvo gli amici più vicini. Improvvisamente in radio scoppiava la bagarre. C'è Baldur a Togo, c'è Baldur dal Monte Athos...

Non esisteva il cluster, la notizia volava sulle radioline del VHF. I pile-up erano oceanici, ore d'anticamera nella bolgia selvaggia e poi il privilegio di aver conquistato il Paese nuovo,

Spesso Baldur partiva da solo. Una piccola radio, un dipolo, il key. E' un fuoriclasse della telegrafia ma in qualche viaggio ha portato anche il microfono. A volte, ormai sul posto, acquistava una batteria.

Cosa l'ha spinto ad inanellare tante dx-pedition in luoghi anche un po' sperduti, difficili da raggiungere e dove era complicato restare per più di un giorno? Penso la bellezza della sfida e dell'avventura. E magari l'ebbrezza del pile-up. Infine certe persone nascono per essere protagoniste, che se ne rendano conto o no: questione di personalità.

Destava ammirazione, un pochino d'invidia e voglia d'emulazione.

E' certo che abbia spinto tanti radioamatori verso la dpedition, grande o piccola, magari nell'isoletta che uno vede tutti i giorni dalla finestra perché è lì a un quarto d'ora di barca. La radio si è impossessata di Baldur quando era un ragazzo e poi ha preso anche sua moglie, Christa, divenuta DL6HCD. Certe dxpeditions le hanno condotte assieme, lui al key e lei al microfono. Divertente l'idea di andare a festeggiare il capodanno in Niger tra il 1989 e il 1990. Lo hanno vissuto secondo le usanze del posto, hanno ballato sino all'alba, qualche ora di riposo e poi in radio per 15 ore.
In genere la dxpedition di Baldur durava meno di una settimana con un bottino, se era da solo, di 5 o 7 mila QSO con tutte le varianti imposte dalle condizioni del tempo e della propagazione che comunque era ben diversa da quella di oggi. Quante matite avrà consumato in oltre mezzo secolo? Tante. E block-notes? Tanti. La fratellanza fra i radioamatori e il computer è storia ultramoderna.
Ogni momento nella vita di Baldur andava bene per fare un po' di telegrafia. Non è stato certamente l'ultimo a dotarsi di vacanze-radio, come quando ha passato un po' di giorni all'Alpe di Siusi o a Ischia. L'amicizia nata in radio con Libero Meriggi (i1YXN) si è concretizzata in incontri di cortesia a Loano e poi di cooperazione. Assieme hanno fondato il Marconi Club ARI Loano e hanno dato il via al Diploma Marconi: quello col numero 1 gli è stato conferito dalla Marchesa Maria Cristina Marconi in persona con una cerimonia affollatissima. Il Marconi Party, di nascita recente (4 edizioni) è già un contest di successo.
Anche l'attivazione dell'isola Gallinara è stata un'iniziativa di Libero e tutta la festa è poi culminata in una sala da ballo dove Baldur e Christa si sono esibiti in un bel cha-cha-cha.
Allora è sempre così un divertimento la vita di un dxpeditioner? Eh no.
Spratly ci ricorda come il divertimento possa diventare un tragico evento.

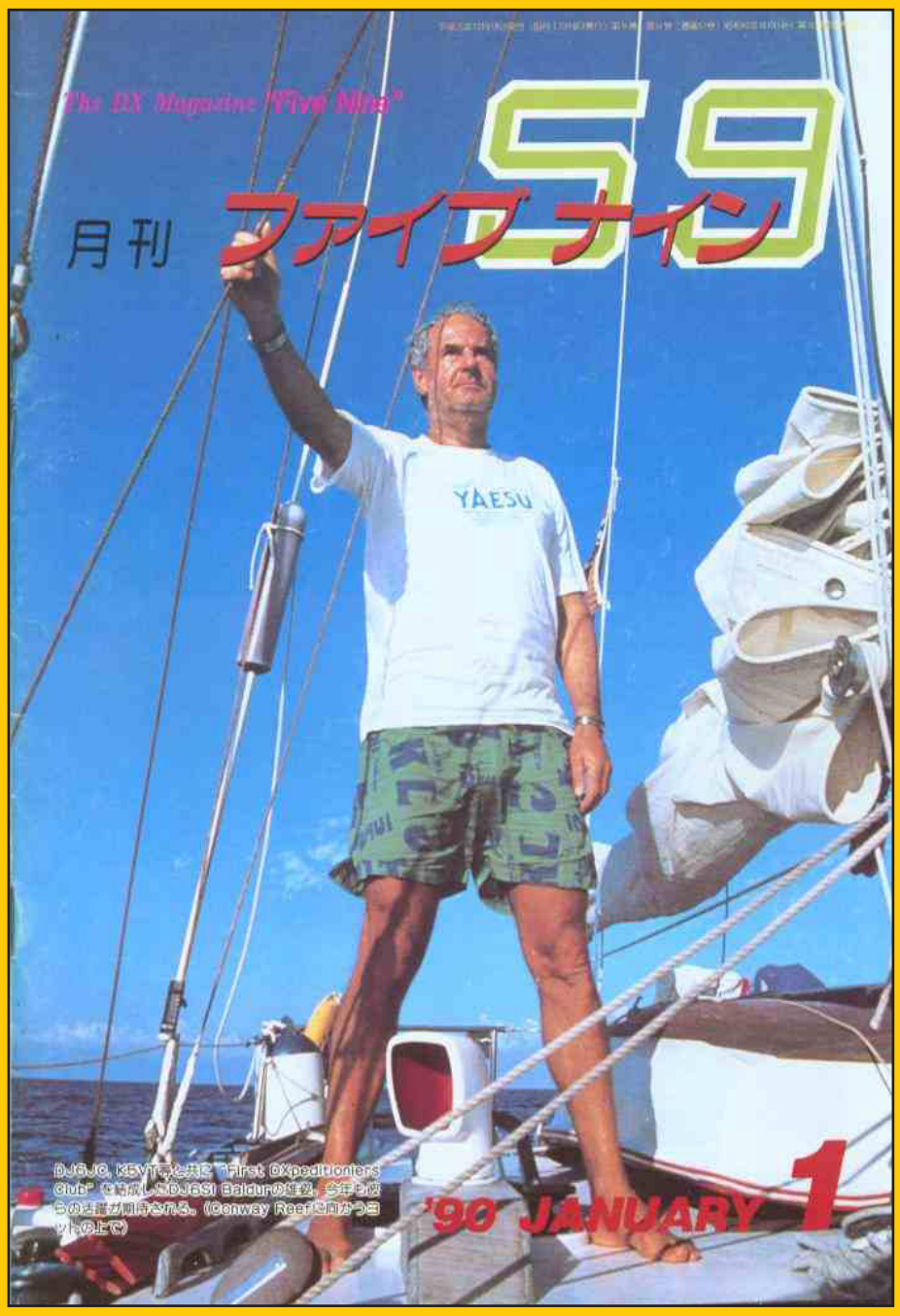
Seduti da sinistra I1YXN Libero Meriggi, la Contessa Maria Cristina Marconi, DJ6SI Baldur Drobnica

NAUFRAGHI

Il 3 aprile del 1983 è una domenica. Quattro radioamatori tedeschi atterrano a Singapore: Gero Band (DJ3NG), Diethelm Muller (DJ4EI), Norbert Willand (DF6FK) e Baldur. Il progetto è l'attivazione di Spratly, un arcipelago di cento isolotti spelacchiati del Mar Cinese Meridionale tra il Vietnam, le Filippine e Brunei. La precedente dxpedition è avvenuta nel 1979 capitanata da Harry Mead,VK2BJL,un australiano residente in Inghilterra che veniva in vacanza in Italia. Il team era formato da VS5MS, K1MM, K4SMX, KP2A e N200. L'isolotto scelto era stato quello di Barque Canada, una pozzanghera che di notte doveva fare i conti con l'alta marea.

Baldur ha noleggiato il Siddharta, un catamarano di plastica lungo 15 metri, può andare a motore o a vela. Il proprietario è Peter Marx, un tedesco che vive da quelle parti con la bella Jenny. Sono disposti a stare col gruppo per la durata delle operazioni.

Lunedi, partenza. DJ3NG che nella vita è un architetto si mette subito alla radio. Per tutta la durata della navigazione saranno scortati da 9V1WC e da N0ZO/DU2. Il pile-up è costante, un barra/MM piace sempre a tutti. Grande animazione su tutte le frequenze, Spratly non capita tutti i giorni. L'arcipelago è ancora lontano. Il Siddharta comincerà a scivolare tra le isole il giorno 10 quando, ad un certo punto, lo



skipper commette forse un errore. Il vento si è alzato e non si accorge che sta spingendo il Siddharta verso Amboyna, divenuta da tempo un'isola militare presidiata dai vietnamiti.

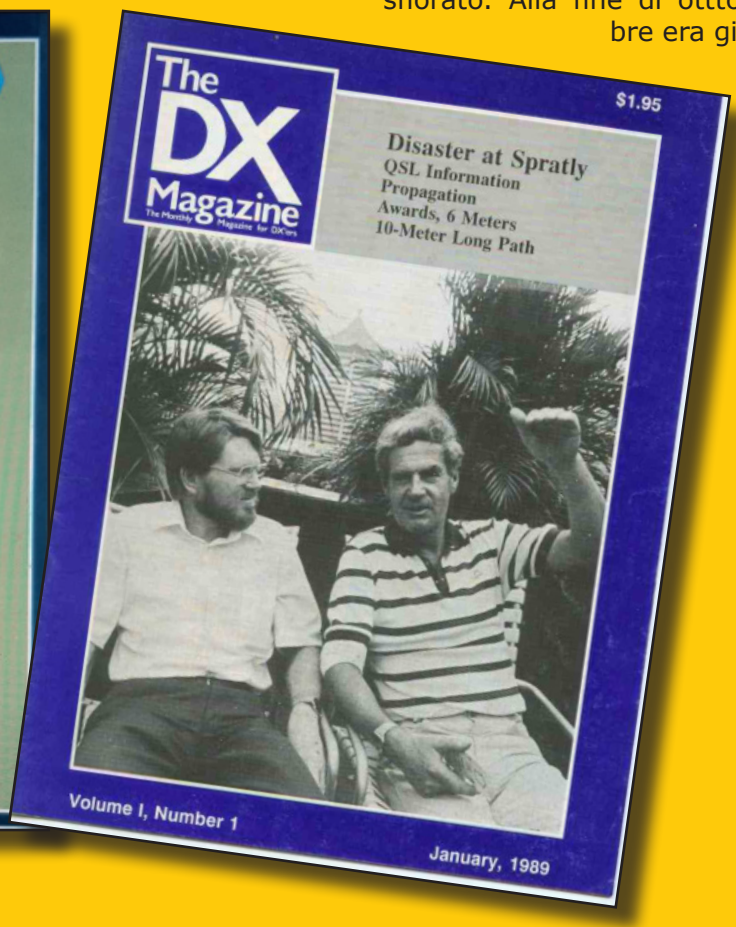
- Sta lontano da Amboyna – aveva detto VK2BJL a Baldur – noi siamo stati presi a fucilate, non ti faranno neanche avvicinare.

Lo skipper non sa cosa fare, la barca ha preso troppa velocità. Dall'isola sparano una cannonata. Il proiettile finisce ad una decina di metri dalla barca.

- Ce ne andiamo, ce ne andiamo – urla Peter agli altri – è stato un colpo di avvertimento

Troppo tardi. Da quel cannone esce un proiettile dopo l'altro. Il terzo, forse il quarto, colpisce la barca in pieno. Una scheggia squarcia il petto di Diethelm che era seduto davanti alla radio. La barca prende fuoco, l'incendio la sta divorando. Si buttano tutti in mare. Per fortuna il canotto di salvataggio che il Siddharta si trascinava dietro, si è staccato. Lo raggiungono, saltano dentro. Baldur si accorge che una lastra di metallo posta a poppa è troppo lucida, vuol dire che il motore non c'è più. Il mare spinge il canotto al largo. Nessuno ha il coraggio di guardare l'altro negli

occhi. Inizia il calvario.
Non c'è acqua, non c'è niente. Il sole è bruciante. Nessuno parla. All'alba si bagnano le labbra con le gocce di rugiada. E' tutto. Baldur si era lanciato in mare con in mano un cacciavite, l'ha tenuto stretto sino al canotto. Ora gli serve solo per incidere su quella lastra lucida un probabile messaggio: Muller è morto. Il giorno 18 muore anche Gero, disidratato. Lasciano scivolare il corpo in mare. Le onde lo nascondono subito. A chi toccherà domani?
Diethelm aveva fatto in tempo ad urlare nel microfono: *ci stanno prendendo a cannonate, aiuto!* Tante navi hanno corretto la rotta per andare in soccorso dei possibili naufraghi ma loro non lo sapevano, non speravano più in niente. Il giorno dopo Tadashi Inose, il comandante della nave da carico Linden, scrive sul quaderno di bordo: alle ore 17,20 l'ufficiale capo Po Yamada avvista una barca con quattro persone a bordo. Andiamo in quella direzione. Sono tutti e quattro vivi. Senza quell'ultimo appello radio di Diethelm, lanciato nell'ultimo attimo della sua vita, la tragedia sarebbe stata totale. Baldur ha scritto tutta la storia per il settimanale Stern per una cifra di circa 200 milioni che ha consegnato alle famiglie dei due radioamatori deceduti.
Un anno dopo Libero Meriggi convoca un po' di amici a Loano. Al mattino presto era arrivato anche Baldur. Dopo gli abbracci e due parole di circostanza Libero lo aveva perso di vista. Diceva a tutti che Baldur era arrivato e che forse stava facendo una passeggiata in città. Al tramonto sbotta: ragazzi dividiamoci e andiamo a cercarlo. Era rimasto lì, a poca distanza, seduto sul molo con in mano una canna da pesca rudimentale. Pescava senza l'esca e forse aveva preso un pesciolino
- Ma cosa stai facendo?
- Devo imparare a pescare. Se mi capita un'altra Spratly e se finisco su un canotto...
L'idea di smettere dopo quella traumatica spedizione non l'ha sfiorato. Alla fine di ottobre era già



andato nella Sierra Leone con DF2AL che ha fatto la fonia. I suoi progetti sono continuati ad un ritmo abbastanza serrato e così è stato per anni, senza più incidenti o grattacapi. Fin quando nel 2012 decide di andare in Grecia per attivare l'isola di Kos. Parte anche Christa, la dxpedition diventa una vacanza-radio. Le trasmissioni iniziano in un albergo il 23 maggio. Quattro giorni dopo bussano alla porta. E' la polizia. La radio è subito sequestrata, tutto avviene come in un film.

- Ci deve seguire alla Centrale...

Qui viene accusato di aver eseguito delle trasmissioni senza autorizzazione. Baldur mostra la sua licenza con il timbro CEPT. Niente da fare. L'indomani gli viene chiesto il computer ma Baldur non lo molla. La polizia considera la cosa irritante e lo accusa di spionaggio. Il consolato tedesco si scatena, interviene anche il governo mentre alla fine di un processo lampo Baldur è condannato a cinque mesi. Va in appello e intanto torna a casa. Migliaia di tedeschi fanno sapere che hanno corretto l'intenzione di andare in vacanza in Grecia.

- Io di certo non ci metterò più piede- dice Baldur oggi- è stata un'esperienza grottesca

- Dì la verità, hai spiato le conchiglie

- Eh, tu ridi ma non è stato divertente. E poi Christa si è spaventata

- La prossima dxpedition?

- Non lo so, il Covid non ci lascia far niente

- Eventualmente partiresti da solo? Adesso vanno in gruppo

- Si lo so, partono in venticinque ma non solo da adesso e la cosa non mi piace. L'ho già detto e lo ripeto, è il modo più efficace per impoverire il DX. Un conto sono i miei diecimila QSO, ma quando ne fai trecentomila quel Paese non è più una rarità

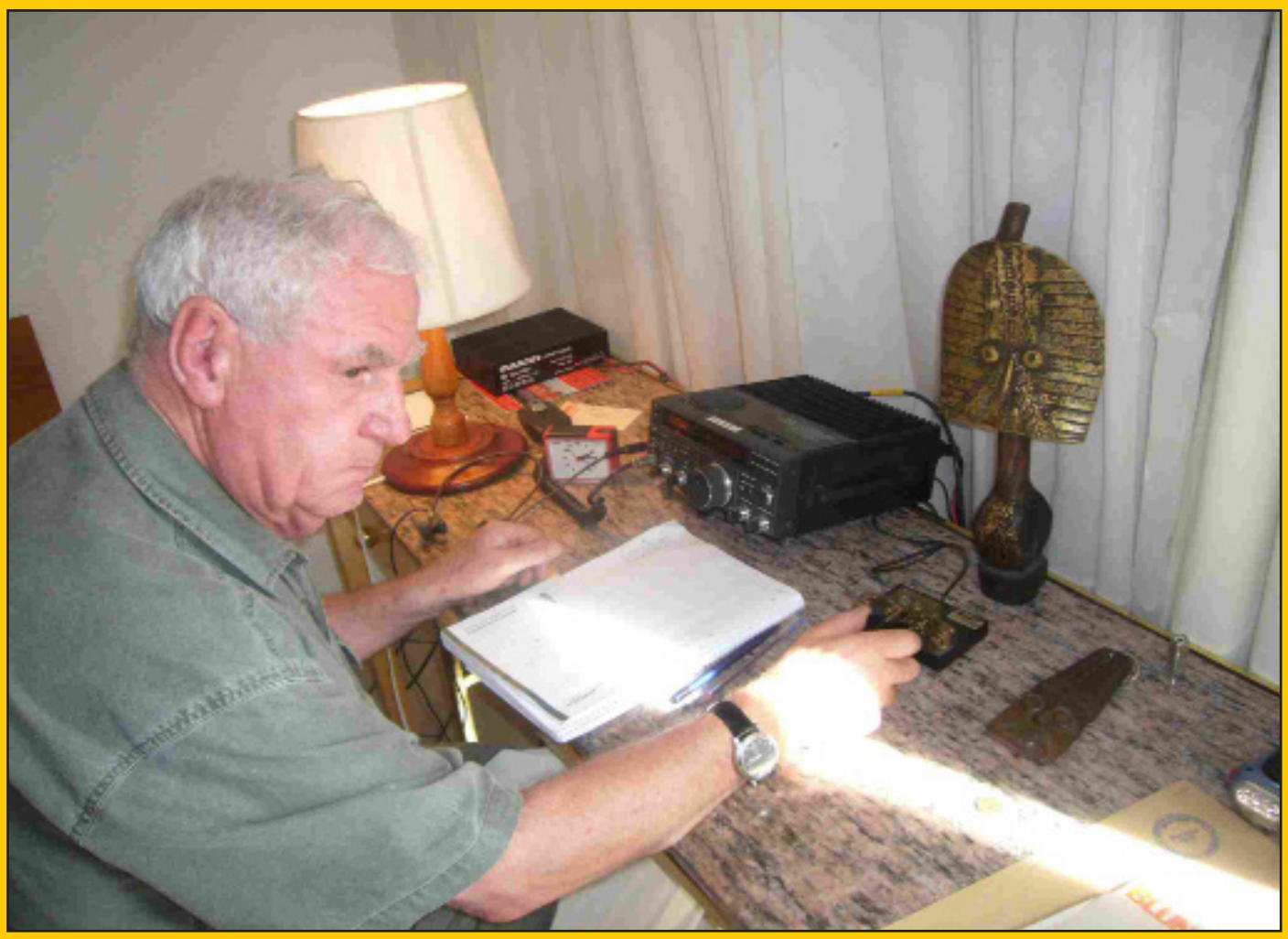
I tradizionalisti sono d'accordo, temono che il radiantismo perda interesse. I modernisti ribattono:

- Il mondo va avanti, ci saranno nuove attrazioni, nuovi cambiamenti. Sta arrivando il futuro

Baldur sta ascoltando? Mi sembra di vedere un lampo nei suoi occhi. Cosa sta meditando? Lo sto già sentendo in cuffia...

- CQ CQ CQ de DJ6MOON... DJ6MOON...K

Baldur DJ6SI - Dxpedition TN9Z dal Congo



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.