ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI
IQ0MQ
Associazione affiliata A.R.I. (C.D.N. del 9 dicembre 2006)

bollettino dei marinai

Bollettino tecnico ad uso gratuito per i soci

TOP NAVAL CLUB 2022 TOP NAVAL CLUB

256/2022

BOLLETTINO DEI MARINAI

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

Associazione Radioamatori Marinai Italiani

editor: Alberto Mattei, IT9MRM

e-mail: it9mrm@assoradiomarinai.it

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

La responsabilità di quanto pubblicato è esclusivamente degli Autori.

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

seguici anche su facebook

Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	Italian Navy Contest - SSB - Classifica
9	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2022 - Regolamento
13	IL7/IK5AEQ - Isola San Domino - Arcipelago delle Tremiti
14	Isole Tremiti... le perle dell'Adriatico
15	Quella maledetta nave
16	La divisa del marinaio: Tradizione e praticità
22	Con la pelle appesa ad un chiodo - Torpediniera LIBRA - Parte Seconda
34	Prima uscita in mare per il quarto pattugliatore polivalente d'altura Giovanni delle Bande Nere
37	Radiazione e trasmissioni - Parte prima
44	Nuova ID Card ARMI
45	QSL Navali
48	Foto storiche
49	La stazione radio di..IZ3VEN - La QSL dei soci: IZ1ZCT
51	Commander Plaque
54	Diploma di attestazione ARMI
56	Calendario eventi
58	Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale
70	Amarcord
74	Gadgets
78	Abbonamento Notiziario della Marina
81	Le battaglie navali della Regia Marina
83	La battaglia navale di Capo Passero
86	Elenco delle sezioni ARMI
87	Parla un radioamatore ucraino: verrà la pace ma con i russi è finita
92	Due nuovi LSS per la Marina Militare Italiana
95	Come creare una sezione ARMI

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Cari amici , eccoci al nostro appuntamento con il bollettino! Siamo al termine delle vacanze estive e ci accingiamo a rientrare ai QTH di provenienza. Un agosto all'insegna del mare e soprattutto del "caldo" (forse molto eccessivo quest'anno) che ci ha accompagnati per tutta l'estate. Volevo iniziare con un breve e sintetico messaggio ricevuto qualche giorno addietro, via email: ***...complimenti per la rivista... incredibile ricchissima..*** A firma di IW1ROU, il nominativo non dice nulla, ma il nome dell'operatore forse si! Si tratta di **Manfredi Vinassa De Regny**, un noto scrittore di libri (circa 21) tra cui molti sulle radiocomunicazioni. Il suo ultimo libro edito da Sandit "Cinquant'anni di radio e se vi sembrano pochi..." del 2020. Negli anni 80 e 90 scriveva anche con suo fratello Emanuele di cui conservo ancora uno dei miei primi libri sul mondo delle comunicazioni radio "Ricetrasmissioni CB" del 1988 edito da Mondadori, scritto a quattro mani con il fratello (purtroppo morto nel 2012). Questa email con i complimenti ricevuti da un professionista del settore, sono sempre accettati e ti incoraggiano a fare sempre bene il tuo lavoro di editor, oltre ad incentivarti e a migliorarti sempre. Tralasciamo i conveuti e immergiamoci nelle nostre attività navali. Il secondo apputamento con il contest delle stazioni radio navali (IT NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD) è alle porte, poco meno di due settimane ed inizieremo per ben dieci giorni il nostro tam tam su tutte le bande HF con i nominativi speciali del Navy Ships. Quest'anno come abbiamo fatto già con il Coastal, sarà gestito interamente da **HAMAWARD**, così tutti gli operatori delle stazioni speciali possono direttamente interagire con il sistema ed in tempo reale inserire i dati dell'interlocutore. Mentre tutti le altre stazioni partecipanti, possono tramite registrazione al sistema stesso, visualizzare il wall con tutti i collegamenti effettuati e scaricarsi al termine dell'attività il certificato di partecipazione. Le stazioni speciali che parteciperanno alla manifestazione sono in tutto dieci tra cui alcuni nuovi nominativi (II9IALU - II9IAKE - II0IALL), quest'ultimi sono la prima volta che escono in aria. Ci auspichiamo una buona presenza dei nostri assidui cacciatori di nominativi navali. Questa è una delle buone possibilità (insieme al Coastal e all'International Naval Contest) di collegare molte delle stazioni naval che fanno parte di altri club navali e che servono per acquisire punteggi per i vari diplomi navali sia dell'ARMI che delle altre naval sister societies.

Allora preparatevi e scaldate i motori, stiamo per arrivare on-air. Bene, siamo al termine di questo breve editoriale, voglio augurare un buon rientro a tutti e per chi si accinge a Settembre di andare in ferie, buone vacanze settembrine!! L'appuntamento con il nostro bollettino è per il prossimo mese. Buona lettura!

73's de IT9MRM

NEWS

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

Il mese di **Luglio - Agosto**, ha offerto una eccellente 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.

DF6PA/mm: Stephan Forth dal 18 al 31 luglio è stato in crociera a bordo della TALL SHIPS "**ATLANTIS**". Partiti dal porto di Kiell (Germania) con arrivo al porto di Cascais (Portogallo). E' stato attivo in radio in 15 e 17 metri in FT8. Per chi lo ha contattato può inviare la QSL via bureau oppure diretta al suo indirizzo su QRZ.com - Brigantino a tre alberi **ATLANTIS**. E' un'affascinate e storico veliero costruito nel 1905. Atlantis fu costruita ad Amburgo inizialmente come nave faro galleggiante nell'estuario dell'Elba, dove non era possibile costruire una luce di segnalazione terrestre. Dopo 70 anni di vita fu convertita come nave a vela ed è iniziata così la sua seconda vita grazie ad accurato restauro e dal 1985 è un Passenger Cruise Ship, lunga 43 metri e larga 7 metri, di 380 tonnellate con un pescaggio di 4,5 metri.

Nel 2005 Atlantis è stata acquisita dalla Tallship Company, una compagnia di navigazione della Frisia e naviga attualmente sotto bandiera dell'Olanda. E' un'autentica barca a tre alberi con un equipaggio esperto e tutte le attrezzature di navigazione moderne, necessarie per garantire un viaggio sicuro. I suoi interni sono stati progettati per soddisfare ogni esigenza, ha un ampio e confortevole salone con bar spazioso ed elegante, una cucina ben attrezzata per servire eccellente cibo e bevande da personale esperto ed entusiasta, ha 18 comode cabine per 2 persone con bagno e doccia, tutte dotate di aria condizionata e può ospitare a bordo fino a 140 crocieristi. (https://www.tallship-company.com)

VE0SKB/mm: Sheldon Boyde, l'ufficiale in seconda a bordo del cargo **M/v GAIA DESGAGNES** battente bandiera canadese. E' abbastanza attivo in radio e lo si può trovare in 20 e 17 metri in fonia. Attualmente la nave è in navigazione nel nord del Canada, nella baia di Hudson. Per la QSL va inviata via diretta al seguente indirizzo: Sheldon Boyde 6 Country Road - Newville, Newfoundland, Canada

K7K/mm: E' il nominativo utilizzato dalla spedizione nelle isole Auleutian tra l'oceano Pacifico e il mare di Bearing. Isole appartenenti all'Alaska. Il team durante l'andata ed il ritorno a bordo del pescereccio **F/V APRIL LANE** hanno operato in HF nei modi digitali (FT8). Per la QSL potete inviarla via QSL Manager N7RO.

W7TOW/mm: Christian A. "CAM" Meye lavora a bordo di un rimorchiatore d'altura americano **DENISS FOSS** nel mare di Bering (Nord Alaska). Christian ha da poco ricevuto la licenza per operare in HF (2021) e lo si ascolta spesso in 20 metri in fonia. Scambia la sua QSL tramite via diretta al suo indirizzo: Christian A "CAM" Meyer - 19515 DAYTON ROAD - Bend, OR 97701 - USA

OE4KSF/mm: Knut S. Fremme attualmente si trova a bordo della sua imbarcazione a vela **S/Y ZADAN**, in giro per le coste croate. Predilige i contatti nei modi digitali e lo trovate spesso in radio. Per la QSL risponde in automatico con un sistema di QSL elettronica tramite il suo sito web (https://oe4ksf.at/download-your-e-qsl-card/).

DL9KV/mm: Günter Turrek si trova a bordo della sua barca a vela, tipo Dufor29. Attualmente si trova sul IJsselmeer, un lago artificiale dei Paesi Bassi, con una superficie di 1100 km², ed uno dei più grandi d'Europa. Günter è molto attivo in radio e lo si ascolta soprattutto in FT8 con il suo nominativo PA/DL9KV/mm. Scambia la QSL via eQSL oppure via bureau.

Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 1 Luglio 2022 al 31 agosto 2022), ecco di seguito i nominativi: S51TA - SV1CEH - YO4RYU - **DL9KV** - G8AXZ - LU8AEU - YC3GIH - NN7M - IU1DUB - RA1ALA - AA7JV - OE1AES - ON8GL - PE2C - **W7TOW** - EA5IID - IS0FQK - SQ2EEN - S53ZO - IU5PDY - G0FFB - KD6XU - OE3RLR - DB4ST - TF2CT - **DF6PA** - W8HC - **OE4KSF** - W1FET - **K7K** - SM6GNL - SP2MWZ - **VE0SKB** - DH2MS - DJ7XY - M0NMC - DL0MFH - LA9DL - DL6MLA - OH2EXU - W5ASF - VP8CMH - SM0HCI - HL0DOK - LA2EN - DZ1Z - EA3IEB - G4PGS

NOTIZIARIO DEI MARINAI

ITALIAN NAVY CONTEST - SSB - CLASSIFICA

di Alberto Mattei, IT9MRM - Contest manager

Il modo di dire "*basta partecipare*" in queste due parole si concentra il nostro primo appuntamento con questo contest dedicato alla fonia. La classifica la dice tutta, certo potevano essere un po di più, ma considerando la propagazione, i giorni dove incombevano ben due contest blasonati e molto più importanti del nostro. Il caldo eccessivo e diciamolo pure, l'assenteismo che ormai in radio tra noi "radioamatori di marina" è consueto nelle attività radio navali. Il risultato è quello che vedete. Ad ogni modo non ci arrendiamo facilmente e ci auguriamo che nelle future tornate di questo semplice contest che dovrebbe, se pur poco conosciuto (essendo la prima volta) far riunire in radio per alcune ore i nostri ARMIgeri. Questa esperienza ci permette di affinare alcune regole e sicuramente cambiare le date trovando alcuni buchi sul vastissimo ed affolatissimo calendario dei contest.

Complimenti ad ogni modo, al primo classificato, che al termine della prossima ed ultima tornata in DIGItale, saranno premiati con la classica targa. Grazie a tutti coloro che in piccola parte hanno partecipato. Appuntamento al prossimo anno.

CLASSIFICA NAVAL

N°	CLASSIFICA	CALL - NAME	PUNTI
1	1	IU6IBX - Gianni Arcieri - MI1588	1276
2	2	IZ6ASI - Marco Mandolini - MI355	255
3	2	IZ0DIB - Bruno Costantini - MI835	255
4	3	IK5TBI - Emilio Fedeli - MI349	250
5	3	IT9ETC - Danilo Contino - MI1699	250
6	3	IZ0EUX - Mercurio Salvatore - MI865	250

www.marinaiditalia.com

Marinai d'Italia

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

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

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

clicca sulla foto per saperne di più

AVVISI AI SOCI

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

COME SI ORDINA

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

Via e-mail
amministrativa@marinaiditalia.com

Via fax
06.3680.2090

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

NON USARE CASELLE POSTALI

COME SI PAGA

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

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

Link istituzionali

» Gruppi ANMI & Componenti

Link: pagina Delegazioni - Gruppi e Componenti Specialistiche ANMI

» locandine delle ATTIVITA'

Link: Locandine delle attività dei Gruppi

CORONAVIRUS comunicati della Presidenza Nazionale

Collegamento al Giornale on-line

http://www.assoradiomarinai.it

dal 16 al 25 settembre

2022

CONTEST DELLE STAZIONI RADIO NAVALI"

ITALIAN NAVY

SHIP RADIO STATION

Award

Designed by Alberto Matteo IT9MRX

REGOLAMENTO

Il Diploma A.R.M.I. denominato "ITALIAN NAVY SHIP RADIO STATIONS" è stato ideato per ricordare e commemorare le Stazioni Radio Navali della Marina Militare Italiana dal 1960 ad oggi ed incentivare le radiocomunicazioni in tutti i modi con tutte le stazioni radioamatoriali. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. La stazione Jolly per questo evento sarà:

II8IHBC – NAVE VESUVIO

PERIODO di validità
Il diploma avrà inizio il 16 settembre 2022 (00:00 UTC) e si concluderà il 25 settembre 2022 (24.00 UTC).

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

MODI
Sono consentiti i seguenti modi : CW - SSB – DIGITALE*
*DIGITALE: PSK – RTTY – FT8/FT4

BANDE
Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO
QSOs (HRD) con la IT Navy Ship Radio Station "JOLLY" valgono 25 punti (tutti i modi);
QSOs (HRD) con IT Navy Ship Radio Stations valgono 15 punti (tutti i modi);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs members valgono 5 punti (CW);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs members valgono 3 punti (SSB);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs members valgono 2 punti (DIGI);
QSOs (HRD) con INDIPENDENT stations valgono 1 punto (SSB-CW-DIGI);
N.B. : Tutte le stazioni (ARMI, stazioni navali e la stazione JOLLY e le stazioni INDIPENDENT), possono essere collegate tutti i giorni, solo per ogni tipo di modalità d'emissione (SSB – CW – DIGIMODE) al giorno. Non saranno presi in considerazione tutti i collegamenti doppi.

MOLTIPLICATORE
per ogni "Ship Radio Stations" collegata.
Es. Se al termine della gara ho collegato in tutto 5 stazioni radio navali diverse, il mio risultato devo moltiplicarlo per 5.

PUNTI DIPLOMA
Per ottenere il diploma è necessario un minimo di punti come segue :
Stazioni Italiane : 30 punti;
Stazione Europee: 20 punti;
Stazioni extra-Europee: 10 punti;

CHIAMATA
La chiamata sarà come segue :
CW / DIGI : CQ CQ DE II8IHBC AWARD IT NAVY SHIP RADIO STATIONS K
SSB : CQ CQ da II8IHBC – CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI RADIO NAVALI DELLA MARINA MILITARE ITALIANA – .

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

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

SOTTOCATEGORIE
Sono previste QUATTRO sottocategorie:
"DIGIT" (PSK-RTTY-FT8-FT4)
"PHONE" (SSB)
"MORSE" (CW)
"MIXED" (solo CW-SSB)
E' ammessa la partecipazione solo ad una sottocategoria.

PREMI
Il punteggio più elevato di ogni Categoria/Sottocategoria (DIGIT-PHONE-MORSE) riceverà una targa premio (se la stazione con il punteggio elevato è vincitore HUNTER, la seconda che segue nella sua categoria/sottocategoria diventa di fatto la prima e riceverà la targa);
Per gli SWL è prevista una sola Sottocategoria (MIXED) (non partecipano alla classifica generale/Hunter);
Per la classifica generale "HUNTER" il punteggio più elevato in assoluto (primo classificato), sarà premiato con una coppa;.
Per le stazioni "Ship Radio Station", saranno premiati il I°, II° e III° posto con una coppa. Per la stazione Jolly (NON IN GARA) sarà rilasciata una targa ricordo.
I premi saranno rilasciati per tutte le categorie/sottocategorie, solo se in classifica risulteranno almeno 5 stazioni in concorso.
Tutti i partecipanti possono scaricarsi automaticamente "l'attestato di partecipazione" in formato grafico tramite il portale ARMILOG sul "wall" di riferimento (https://www.assoradiomarinai.it/armilog/navyships.html)
Per il diploma (award) vedasi successive disposizioni.

RICHIESTE
Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale:

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

La richiesta dell'award deve avvenire via posta (elettronica), farà fede il log inserito. Il richiedente per partecipare alla gara, deve inviare un contributo di € 10,00 oppure $ 15,00 (USD). Questo darà diritto a ricevere l'Award in formato cartaceo (cartoncino formato A4, con relativa posizione di classifica, modo di partecipazione e punteggio finale) ed a concorrere per i premi finali (il contributo deve essere versato al termine della gara e non oltre il termine prefissato).
E' stata creata all'occorrenza una **placca** dedicata alla manifestazione, che può essere richiesta da tutti i partecipanti al costo di euro 40 (spese di imballo ed invio inclusi).

LOGS
Per la partecipazione alla gara, si avrà a disposizione il wall di **HAMAWARD** – questo permette di visualizzare in tempo reale le stazioni speciali, gestire tramite il proprio accesso, il proprio log e scaricarsi le QSL ed il diploma di partecipazione. Inoltre si ha la possibilità di visualizzare la propria statistica dei collegamenti.
Si da facoltà di utilizzare un qualsiasi Log elettronico (Log4Om2, BBloger, N1MM, QARTEST, ecc.), chi partecipa alla gara al termine deve inviare l'estratto log in formato ADIF.
Questo vale per chi vuole partecipare alla gara e di conseguenza ha inviato il contributo.
Le stazioni italiane che lo desiderano, potranno inviare il proprio contributo per il Diploma tramite le seguenti modalità:
- via "POSTEPAY" 4023600964377842 intestata a Mattei Alberto;
- via "PAYPAL" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com
- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

E' OBBLIGATORIO INFORMARE VIA EMAIL INVIANDO I DATI DI PAGAMENTO

SCADENZA
Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il 31. 10. 2022.

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

STAZIONI SPECIALI

ARMI N°	SPECIAL CALL	NAVE	TIPO	TEAM MANAGER
172	**II0IGNL**	STROMBOLI	Rifornitore di Squadra	IM0SDX
853	**II7IAME**	MAESTRALE	Fregata	IZ7WEM
899	**II0IAJV**	VITTORIO VENETO	Incrociatore	IZ0XZD
975	**II2IADO**	DORIA	Cacciatorpediniere	I2QIL
1038	**II9IABJ**	A. VESPUCCI	Nave Scuola	IT9YBL
1300	**II8IHBC**	VESUVIO	Rifornitore di Squadra	IU8CEU
1478	**II9IALU**	LUPO	Fregata	IT9MRM
1704	**II9IGDG**	PANTELLERIA	Moto Trasporto Costiero	IT9CKA
1742	**II0IALL**	ALLIANCE	Nave Esperienza e ricerca	IZ0EUX
1750	**II9IAKE**	SQUALO	Dragamine	IT9ECY

Campagna

2022

per

AUTOFINANZIAMENTO

SOSTIENICI

con un solo €uro

http://www.assoradiomarinai.it

PayPal UniCredit postepay

IL7/IK5AEQ - ISOLA SAN DOMINO - ARCIPELAGO DELLE TREMITI

Difficile resistere al richiamo delle isole, se uno ama il mare..

Il mare e' la presenza piu' forte, come un fratello maggiore che abbraccia il lembo di terra che inevitabilmente prende il suo profumo insieme a quello della nostra macchia mediterranea. Una volta che lo senti, non lo scordi piu'.

Proprio per questo negli anni 90 avevo fatto diverse operazioni dalle isole (Sardegna, San Pietro, San Antioco, Maddalena e Lipari) prima di un lungo QRT durato fino all'estate del 2019.

Un rapido assaggio del piacere di fare radio, e prepotente di nuovo il bisogno di caricarsi di pali, antenne da sperimentare, cavi e cavetti e accessori vari, attendendo con emozione il traghetto per la prossima isola. Ed ecco quindi in rapida successione 3 attivazioni dell'Isola di san Domino, Sardegna, Elba e Giglio tra l'estate scorsa e gli scorsi mesi.

Le operazioni da IL7, l'ultima conclusa qualche settimana fa', sono state effettuate nel periodo estivo dal Villaggio Touring dove dei simpatici bungalow circondati dalla pineta hanno messo a dura prova la fantasia nel trovare spazio per le antenne, tutte rigorosamente autocostruite da me e dall'amico franco IZ5IUY, compagno di attivazioni. Quella dell'autunno del 2021 dalla casa del simpatico Ettore IK7DIJ/IL7 che ha ospitato un incredibile parco antenne, in parte costruito direttamente in loco.

Alla fine delle operazioni di quest'anno svolte in SSB e FT8/4 sono stati messi a log circa 900 QSO, che insieme alle attivazioni precedenti portano a 3000 QSO e 100 paesi DXCC il bottino delle attivazioni da IL7.

Molti i colleghi di marina incontrati in aria, alcuni anche stranieri che vedendo su QRZ la mia appartenenza all'ARMI mi mandavano con piacere il loro numero associativo.

Che dire? Salute permettendo (che purtroppo non e' il mio forte in questi ultimi anni) mi sentirete spero ancora questa estate da qualche altra isola del nostro meraviglioso Paese.

Un abbraccio fraterno de Luca IK5AEQ - MI 1574

IL7/IK5AEQ - Luca S. Vanni - MI1574

ISOLE TREMITI... LE PERLE DELL'ADRIATICO

Tratto da www.isoletremiti.it

Le Isole Tremiti sono l'unico arcipelago italiano del mare Adriatico e si trovano a circa 12 miglia a largo del Gargano, nel nord della Puglia.

Conosciute anche come Diomedee, le Tremiti rappresentano un piccolo angolo di paradiso che attrae ogni anno migliaia di turisti grazie al mare limpido, i fondali puliti, il clima gradevole, l'aria pura, la vegetazione rigogliosa, la natura ancora selvaggia ed incontaminata, le baie e i promontori, le coste basse e sabbiose, ma anche alte e rocciose con falesie a strapiombo sul mare.

Tra un tuffo in acque cristalline e un bagno di sole in una delle tante romantiche calette c'è tanto da scegliere. Sembra una meta esotica. Quasi non ci si crede, guardando le trasparenze dei fondali, dalle sfumature di verde chiaro, blu e turchese, che sia mare Adriatico.

L'arcipelago è composto da cinque isole: San Domino, San Nicola, Capraia, Cretaccio e Pianosa.

San Domino, l'isola più estesa, è la più bella dal punto di vista paesaggistico e naturalistico, ricoperta com'è da una foresta di pini d'Aleppo, tanto che un tempo era chiamata dai monaci benedettini l'Orto del Paradiso. Intorno all'isola troviamo la grotta del Bue Marino, la grotta delle Viole, la grotta delle Rondinelle, tutte visitabili con la barca.

San Nicola, considerata un museo a cielo aperto, ricchissima di monumenti, è testimonianza della storia delle isole: torri, fortificazioni imponenti, muraglie, chiese e chiostri di una fortezza-abbazia, Santa Maria a Mare, che ricopre un rilevante interesse storico e artistico. In epoca medioevale l'abbazia di San Nicola diede ospitalità ad illustri personaggi, tra cui un paio che poi divennero papi e fu anche assalita e depredata di pirati che trucidarono i monaci cistercensi, sostituiti dopo circa un secolo dai Canonici Lateranensi. L'abbazia, definita la Montecassino in mezzo al mare per la sua imponenza, conserva mosaici pavimentali dell'XI secolo e un crocifisso del XIII secolo.

Capraia non ha alberi né edifici, ma è coperta d'erbe e di fiori, meta e dimora di una sterminata colonia di gabbiani.

Cretaccio, poco più che uno scoglio, è un ponte naturale tra San Domino e San Nicola e per diverso tempo fu davvero il "pilone" di un possente ponte in legno che collegava le due isole maggiori.

Pianosa, posta ad una ventina di chilometri a nord-est dell'isola di Capraia, è un'isola a sé, anche se rientra amministrativamente nel comune delle Isole Tremiti. Costituisce riserva integrale del Parco Marino.

Tutto l'arcipelago è caratterizzato da piccole insenature e calette, alcune molto note, come Cala delle Arene, l'unica spiaggetta di una certa dimensione presente nell'arcipelago; Cala Matano che scende a strapiombo sul mare; Cala degli Inglesi, dove affondò un battello inglese di contrabbandieri; Cala Tamariello, da cui si accede direttamente al mare e nella quale è possibile l'attracco di piccoli natanti; Cala Tonda, che forma un suggestivo laghetto. Per gli appassionati di diving da non perdere le splendide Grotte delle Viole e i fondali blu nei pressi dei faraglioni dei Pagliai. E ancora, almeno 23 sentieri subacquei per chi ama lo snorkeling.

QUELLA MALEDETTA NAVE

Di Nunzio Giancarlo Bianco tratto da Facebook

L'hai maledetta per come ti faceva soffrire quando in quel gioco delle parti, Lei e il salino si divertivano a farti impazzire.

Bastava un mare forza tre che già ti sballottava, puntualmente la calderina incominciava a fare le bizze, avevi capito che prima di prenderle il largo dovevi farti la scorta di acqua dolce per lavarti.

La notte su quelle brande tenute da catena intonavano sempre rumori sinistri, i sportelli degli armadietti che andavano a ritmo di una batteria.

Il riduttore che come in un lamento lancinante interveniva per rallentare la rotazione dell'elica quando si ritrovava fuori dalle acque.

Camminare in quei corridoi del ventre di lei era davvero una impresa, vedevi anche i cuochi imprecare, quanto era duro quel lavoro in quelle condizioni.

Quante volte vedevi un marinaio per terra per le fitte che gli provocavano gli acidi dello stomaco, in mensa quando ora di mangiare eravamo davvero quattro gatti.

Dalla plancia partiva l'ordine di chiudere tutti i boccaporti esterni, quelle onde si divertivano a far visita dentro l'unità.

Quei poveri operatori lavorare in plancia, in radio, in COC e non ti dico i poveri meccanici, motoristi, elettricisti in quel locale caldaia, locale diesel.

Uscivano dal labirinto dantesco degli inferi ricoperti di olio, di nafta e le loro mani tremanti per l'immane lavoro in quella condizione pazzesca.

Si l'ho maledetta ma il Centauro ha avuto quella capacità di farmi innamorare anche di quei momenti assurdi, quel lamento di dolore delle lamiere.

Quelle paratie sottoposte alla furia della natura, ma nulla poteva alla nave per portare a compimento al suo dovere di nave della Marina Militare.

Vedevi quella prua sempre in quella sfida dell'oblio quando una onda gigantesca prendeva tutta la nave, eravamo in quel momento come dentro un sommergibile.

Era una lotta impari ma il mare non l'aveva mai vinta, poteva spezzare la fibra del marinaio ma, lei indomita e prestante non si è mai arresa.

Porto la cicatrice nei miei pensieri, un ricordo indimenticabile per lo spavento di tutti, le ossa spezzate per la sollecitazione senza fine.

Ma rimarrà nell'anima e nel cuore l'indomito Centauro e tutti quegli uomini che con estremo sacrificio hanno onorato il loro compito.

Si l'ho maledetta in quei frangenti ma ora che viaggia nei cieli blu dell'infinito e nei pensieri di quella ciurma che ne hanno calcato l'acciaio.

L'onore di aver navigato in quella fregata che ha dato tanto alla mia persona, ma anche a tutti quei ragazzi che con lei hanno raggiunto mete fantastiche.

LA DIVISA DEL MARINAIO: TRADIZIONE E PRATICITA'

Di Paolo Giannetti tratto da http://www.ocean4future.org

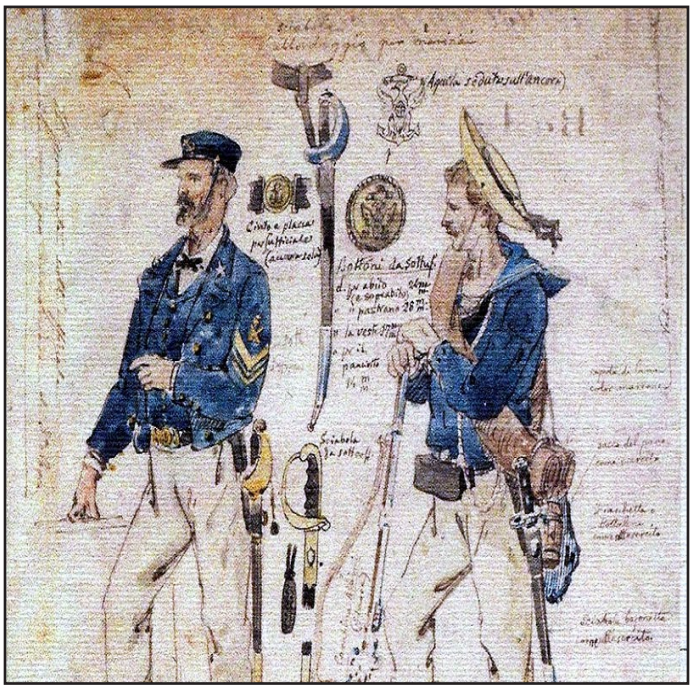
Lo avreste mai pensato che le uniformi dei marinai, così simili fra loro, abbiano un'origine comune? Qual'è il loro significato? Oggi Paolo Giannetti ci racconta tante curiosità in merito ai componenti del vestiario di questa caratteristica divisa. Le uniformi da marinaio presentano caratteristiche di forma similari in tutte le marine del mondo, legate tradizionalmente all'uso che se ne faceva nella marina velica. A parte le differenze di tessuto, in funzione della stagione o delle condizioni meteorologiche presenti, le fogge sono ancora oggi abbastanza simili fra le varie marinerie a significare l'intimo legame ancor oggi esistente fra tutti coloro che solcano i mari.

da sinistra marinaio russo, marinaio tedesco, marinaio statunitense

Tradizionalmente le fogge delle tenute dei marinai erano abbastanza simili in tutte le marine mercantili e militari del mondo, a causa dell'uso specifico che richiedeva praticità e facilità di reperimento dei materiali per confezionarle. Ad esempio il tipico cappello di paglia, spesso corredato da un nastro, accessorio che rimase in auge per secoli. Il cambiamento avvenne tra il XVIII E IL XIX secolo con la creazione di truppe regolari a bordo delle navi, cosa che rese necessaria una maggiore standardizzazione dell'uniforme. Ci sarebbe molto da raccontare ma oggi parlerò oggi di quelle in uso nella marina italiana, accennando però ad alcune curiose differenze presenti nelle altre Marine.

Iniziamo dall'alto, con il Berretto

Comunemente chiamata "pizza", per la sua tipica forma schiacciata, è forse l'accessorio più distintivo della divisa da marinaio, talvolta indossato con diverse inclinazioni a seconda della moda del momento.



Questo copricapo sostituì definitivamente ai primi del '900 il tradizionale cappello di paglia. La forma tonda e piatta non era casuale ed era studiata per ridurre la possibilità che volasse di testa in casi di vento. Per rinforzare la sicurezza il berretto era (ed è) corredato da un nastrino sottomento. La sua origine potrebbe risalire agli Stati Uniti ed era rigorosamente impermeabilizzato con delle cere per resistere alle intemperie. Sul berretto era collocato un nastro nero che riportava il nome della nave di appartenenza, un'usanza ancor oggi seguita da molte marine.

Inizialmente ne esistevano due versioni, l'invernale di color scuro e l'estiva di color bianco, come per le relative uniformi. Nel 1974 la Marina militare italiana abrogò il berretto con fodera nera invernale, sostituendolo prima con quello estivo (con fodera di tela bianca) e poi con quello con copertura di plastica bianca.

uniformi dei marinai della regia marina italiana: da sinistra, tenuta di lavoro, ordinaria estiva al centro e ordinaria invernale a destra

Solino

Anticamente i marinai imbarcati portavano delle folte chiome e usavano tenere i capelli spalmati di grasso (impeciati) raccolti in codini. Ovviamente il grasso sporcava il dorso delle casacche (dette in gergo Camisacci) per cui iniziarono a portare sul collo un fazzoletto o un pezzo di stoffa che con il tempo diventò di uso comune tra tutti i marinai del mondo. Successivamente ai fazzoletti furono aggiunte delle guarnizioni e colori distintivi: nacque, così, il solino.

Sebbene sia sempre più difficile vedere un marinaio in divisa per strada, la sua divisa può essere osservata durante la visita a bordo di una nave o nei Comandi a terra della Marina militare e delle Capitanerie di Porto. I marinai italiani hanno sul solino due strisce bianche parallele che corrono lungo tutto il bordo. Il motivo non è chiaro. Una teoria, poco probabile, è che stiano a ricordare due flotte (?) sconfitte in mare, un'altra è che in origine le due bande bianche servissero a riconoscere il marinaio imbarcato (due righe) da quello destinato a terra che ne aveva una sola; la stessa regola per il numero di bande valeva per il fondo delle maniche.

Sugli angoli del solino sono presenti le stellette a cinque punte, uno dei simboli della Repubblica Italiana, segno distintivo dello status di militare comune a tutti i membri delle Forze Armate.

Una curiosità

I solini dei marinai del mondo non sono tutti uguali. Per esempio il solino italiano è di colore blu mentre quello dei marinai statunitensi è bianco. Quello tedesco è di color nero con tre filetti come quello dei marinai inglesi. Per gli Inglesi i tre filetti ricordano le tre grandi vittorie di Horatio Nelson: Abukir, Copenhagen e Trafalgar.

Marinai inglesi, notare le differenze sul solino e sull'uso del fazzoletto. Ancor oggi il fazzoletto di seta nera, nella marina inglese, scende sul petto a fiocco in segno di lutto per la morte del grande ammiraglio Nelson avvenuta sul ponte della sua HMS Victory durante la battaglia di Trafalgar, colpito da un guardiamarina francese della nave Redoutable.

Il cordino

Non ultimo il "cordino", un residuato della cimetta a cui veniva legato il coltello in dotazione a tutti i marinai.

Erroneamente è chiamato da alcuni "lutto di Nazario Sauro" in quanto nacque la leggenda che fosse nato come un tributo al martire della prima guerra mondiale, impiccato dagli austroungarici nel 1916.

In realtà la sua origine è molto più antica in quanto i marinai del periodo velico tenevano sempre a portata di mano un coltello per tagliare vele, sartie e cime varie; per evitare di perderlo e tenere le mani libere, lo tenevano assicurato alla cintura o portato a tracolla con una cimetta (cordino).

L'uso del coltello, che nel tempo aveva trovato un diverso alloggiamento nella divisa, fu abolito nel 1925 ma l'uso del cordino rimase come parte dell'uniforme, arrotolato nel dovuto modo ad un fazzoletto nero piegato "a salsiccia" sul petto.

L'origine del fazzoletto sembra derivare dall'uso che ne veniva fatto per le pulizie di cannoni o per fasciarsi … le ferite.

Solino, fazzoletto e cordino nella divisa di un marinaio italiano

Camisaccio

Al di sopra del corpetto bianco, nella parte superiore della divisa ordinaria sia invernale che estiva, i marinai indossano una casacca a maniche lunghe con scollo a V, con un laccetto dove fissare il fazzoletto con il cordino.

A differenza di quella invernale, il camisaccio estivo ha in dotazione fissa il solino, e presenta alle maniche dei polsini. Il camisaccio presenta il vantaggio di poter essere sfilato velocemente essendo privo di bottoni o lacci da sciogliere. Sulla manica sinistra in alto sono cuciti i gradi e le categorie di appartenenza del marinaio che ne differenziano l'impiego a bordo.

Vecchio camisaccio estivo della marina militare italiana

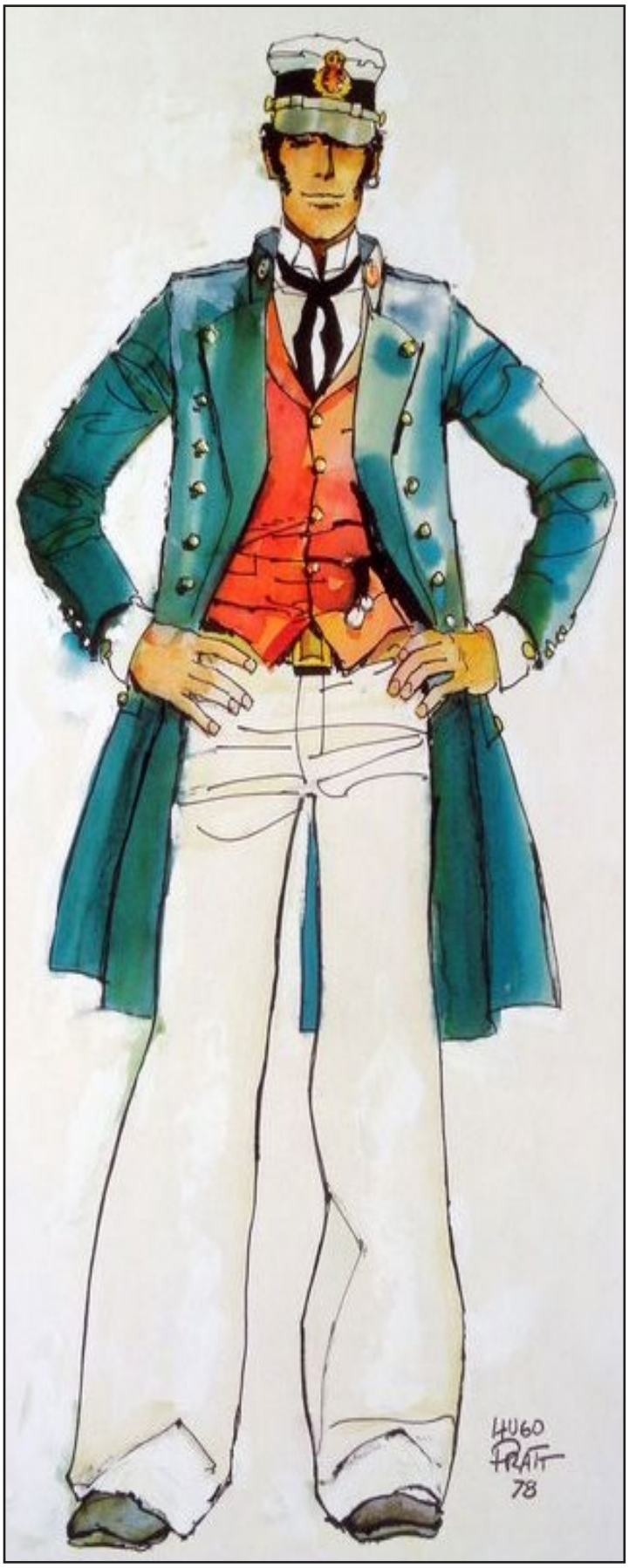
Per finire i famosi pantaloni a campana

Guardando dei vecchi filmati vi sarete forse domandati il perché della forma dei pantaloni dei marinai, a zampa di elefante.

Il tipico taglio dei pantaloni con le estremità "svasate" (ricordate Corto Maltese) era utilizzato per permettere di arrotolarli senza difficoltà per il lavaggio della coperta, normalmente fatto nella marina velica a piedi nudi. Inoltre, sul davanti, poteva essere aperta una pattina che facilitava l'espletare delle … funzioni organiche.

Si sa, su una nave tutto era più complicato e ai tempi della marina velica molti dei bisogni erano fatti nella delfiniera a prora e ridurre cinture e bottoni rendeva più facile la svestizione.

Oggigiorno i vecchi e comodi pantaloni con la pattina centrale sono stati sostituiti da quelli più moderni dotati di zip e bottoni … e la caratteristica foggia è stata ormai abbandonata.



PLAY

WITH US

IT'S A PLAY

Regia Marina

award

NEVER ENDS

OUR PERMANENT AWARD

MORE 100 ACCREDITATE STATIONS

MORE 40 AWARDS

THREE STEPS

TOTAL FREE

EASY!

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

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

Torpediniere LIBRA

parte seconda

28 settembre 1941
La Libra ed il Quintino Sella salpano da Iraklion per scortare al Pireo la motonave Città di Marsala ed il piroscafo tedesco Yalova, carichi di truppe e materiali vari italiani e tedeschi.
Alle 23.15, a 24 miglia per 170° (cioè a sud) dall'isola di San Giorgio (in posizione 37°10' N e 24°00' E), il sommergibile britannico Tetrarch avvista delle navi in avvicinamento, che vengono poi identificate come due grossi mercantili scortati da due torpediniere o cacciatorpediniere, sui lati verso prua, con rotta 350° e velocità otto nodi. Si tratta del convoglio di cui fa parte la Libra: per la terza Volta in tre giorni, la torpediniera incontra di nuovo il Tetrarch. Alle 23.29 il sommergibile s'immerge, ed alle 23.37 lancia due siluri (dovrebbero essere tre, ma il terzo non parte per un guasto) contro lo Yalova, da 2300 metri di distanza. Dopo un minuto e 45 secondi, le armi vanno a segno: con nove vittime a bordo, lo Yalova dev'essere portato all'incaglio a Termia per evitarne l'affondamento (ma sarà nuovamente silurato pochi giorni dopo da un altro sommergibile britannico, il Talisman, andando definitivamente perduto). Dalle 23.47 alle 00.45 del 29 il Tetrarch viene sottoposto a caccia con bombe di profondità; solo uno degli ordigni esplode vicino al sommergibile, per puro caso.

1° ottobre 1941
La Libra scorta i piroscafi Lauretta (italiano) ed Arkadia (tedesco), carichi di materiali vari italiani e tedeschi, dal Pireo a Kavaliani.
Alle 8.54, in posizione 37°35' N e 23°57' E (sei miglia a sudovest di Capo Colonna, ad ovest del Canale di Zea), le alberature del convoglio vengono avvistate dal sommergibile britannico Talisman (capitano di corvetta Michael Willmott), che prepara sei tubi lanciasiluri al lancio. Willmott avvista tre piccole unità antisommergibili ad un fumaiolo, di aspetto simile a dei rimorchiatori, qualche miglio a proravia del convoglio e sui lati, verso prua; un cacciatorpediniere o torpediniera che segue questo "schermo" di unità antisommergibili con violenti zig zag; indi un mercantile di 4000 tsl con scafo grigio, sovrastrutture lucide, fumaiolo ed alberi neri. Due idrovolanti sono in pattugliamento nell'area. Alle dieci del mattino il Talisman lancia tre siluri da 2300 metri contro il convoglio, per poi scendere a 64 metri di profondità; nonostante sul sommergibile sia stata sentita un'esplosione dopo due minuti e mezzo, nessuna nave è stata colpita. La Libra reagisce sottoponendo l'attaccante a pesante caccia, con il lancio di 24 bombe di profondità (sul Talisman vengono contate 37 esplosioni) dalle 10.04 alle 10.49; alcune delle bombe esplodono piuttosto vicine al sommergibile, ma causano soltanto lievi danni, sebbene sulla Libra si creda di averlo affondato.

3 ottobre 1941
Libra e Cassiopea scortano il piroscafetto Tarquinia, con a bordo 400 tonnellate di materiali vari del Regio Esercito, dal Pireo a Porto Vathi (Samo).
24 ottobre 1941
La Libra salpa da Lero per scortare al Pireo il piroscafo Fanny Brunner.

25 ottobre 1941
Alle 13.18, mentre il convoglio formato da Libra e Brunner sta incrociandone un altro proveniente dal Pireo e diretto ad Iraklion, formato dai piroscafi Sant'Agata e Monrosa scortati dalla torpediniera Sirio e dal cacciatorpediniere Sella, sulla rotta di sicurezza tra le isole di Gaidaro e Phleva, quest'ultimo viene attaccato dal sommergibile britannico Triumph (capitano di corvetta Wilfrid John Wentworth Woods). Da bordo della Libra viene notato il velivolo di scorta aerea scendere in picchiata verso il mare, sganciando bombe; pochi attimi dopo, il Monrosa viene colpito da uno o due siluri, mentre altri tre esplodono in costa sull'isolotto di Arsida. In pochi minuti il Monrosa affonda nel punto 37°41' N e 23°53' E, portando con sé 148 dei 265 uomini a bordo. Il Sella si dirige subito sul punto in cui l'aereo di scorta ha sganciato le bombe, eseguendo attacchi con bombe di profondità e lanciando in mare un segnale; anche la Libra, risalendo la scia di un siluro con rotta vera 230°, si porta nella zona in cui si trova il Sella e poi, con una leggera accostata a dritta, si porta nel punto in cui due aerei della ricognizione stanno effettuando violente e ripetute picchiate. Poco prima di arrivare sul punto, la Libra avvista due grosse bolle d'aria di prua, sulle quali lancia sette bombe di profondità; poi inverte la rotta e nota una grossa chiazza di nafta nella sua scia, sulla quale lancia altre due bombe da 100 kg. Anche la Sirio partecipa alla caccia, così come, in un secondo momento, il MAS 534, che ritiene di averlo affondato; in realtà il Triumph, che tra le 13.20 e le 14.36 ha contato 60-70 esplosioni di bombe di profondità, che lo hanno scosso violentemente mentre si ritirava verso ovest a bassa velocità, è stato soltanto danneggiato.

30 ottobre 1941
Libra e Sella salpano dal Pireo per scortare a Rodi, via Lero, le motonavi Calino e Calitea, con a bordo 1063 militari e 1332 tonnellate di materiali vari.

31 ottobre 1941
Il convoglio deve rifugiarsi ad Alimnia a causa delle avverse condizioni meteomarine. Raggiungerà poi regolarmente Rodi.

1° novembre 1941
Libra e Cassiopea lasciano Rodi per scortare Calino e Calitea a Patrasso, via Sira.

6 novembre 1941
La Libra scorta Calino e Calitea da Patrasso a Bari, via Brindisi.

23 novembre 1941
La Libra scorta dal Pireo a Rodi il piroscafo Ezilda Croce, avente a bordo 840 tonnellate di materiale militare.

27 novembre 1941
La Libra e la vecchia torpediniera Giuseppe La Masa, insieme ai MAS 510 e 515 della X Flottiglia, scortano l'incrociatore leggero Giovanni delle Bande Nere in una breve uscita addestrativa da La Spezia, durante la quale l'incrociatore esegue tiri contro un bersaglio rimorchiato.

7 dicembre 1941
Libra e Sella scortano i piroscafi Dubac e Vesta, con 4900 tonnellate di materiali vari e veicoli, dal Pireo a Rodi.

1° aprile 1942
Alle sei del mattino la Libra salpa da Messina insieme ai cacciatorpediniere Aviere e Fuciliere, per scortare a La Spezia l'incrociatore leggero Giovanni delle Bande Nere (capitano di vascello Ludovico Sitta), diretto nell'arsenale di quella base per essere sottoposto a lavori di grande manutenzione e riparazione dei danni subiti in una tempesta pochi giorni prima, al rientro dalla seconda battaglia della Sirte. Le navi fruiscono anche della scorta aerea di un idrovolante CANT Z. 501, con compiti antisommergibili.
Appena superate le ostruzioni, tuttavia, iniziano i problemi: l'ecogoniometro della Libra si guasta, e subito dopo che la torpediniera ha comunicato il problema, anche il Fuciliere riferisce di un'avaria, alla motrice di dritta. Il comandante del Bande Nere autorizza allora il Fuciliere a tornare in porto, ordinando invece alla Libra di rimanere di scorta fino a Napoli (originariamente era previsto che sarebbe rimasta per un tratto più breve). La formazione si dispone quindi con Bande Nere al centro, Libra a dritta (prendendo posizione alle 8.30 un miglio sulla dritta dell'incrociatore) ed Aviere a sinistra, a meno di un miglio di distanza l'una dall'altra; si procede a 18 nodi, senza zigzagare, con mare leggermente mosso (forza 3).
Alle nove del mattino, otto miglia a sudest di Stromboli (per altra fonte, ad undici miglia per 144°, cioè a sudovest, dall'isola), il Bande Nere viene colpito in rapida successione da due siluri lanciati dal sommergibile britannico Urge. Questi ha avvistato alle 8.41 le sovrastrutture prodiere del Bande Nere dopo essere tornato a quota periscopica dopo aver rilevato debole rumore di motori, essendo precedentemente (alle 8.30) sceso a 26 metri in seguito all'avvistamento di un idrovolante proveniente da Messina e diretto lungo la rotta per Napoli. Alle 8.44 ha identificato il bersaglio come un incrociatore pesante scortato da due "cacciatorpediniere", in navigazione a 21 nodi su rotta 330°; alle 8.54 ha lanciato quattro siluri da 4600 metri di distanza, in posizione 38°37'5" N e 15°22' E. Nel giro di tre minuti l'incrociatore affonda spezzato in due, portando con sé metà dell'equipaggio; la Libra si dedica subito al salvataggio dei naufraghi, mentre l'Aviere dà infruttuosamente la caccia al sommergibile attaccante (che conta 38 esplosioni di bombe di profondità a partire dalle 9.07, nessuna delle quali vicina; tornato a quota periscopica alle 9.40, vede Libra ed Aviere e tre idrovolanti mentre l'incrociatore è scomparso, indi scende in profondità si ritira verso ovest). Successivamente si uniscono ai soccorsi anche le torpediniere Pallade e Centauro, la nave soccorso Capri ed il piccolo incrociatore ausiliario Lago Tana. Di 772 uomini imbarcati sul Bande Nere, ne vengono tratti in salvo 391.

7 aprile 1942
La Libra scorta la nave cisterna bulgara Balkan da Brindisi a Patrasso.

12 aprile 1942
La Libra scorta i piroscafi Pozzuoli e Caterina M. da Argostoli a Brindisi.

15 aprile 1942
Scorta i piroscafi Vesta, Cagliari e Mameli da Brindisi a Patrasso.

21 aprile 1942
Scorta il piroscafo Vesta dal Pireo a Rodi.

27 aprile 1942
La Libra e la cannoniera Sonzini scortano il piroscafo fluviale Porto di Roma e la motonave Tabarca da Suda al Pireo.

9 maggio 1942
Libra e Sonzini scortano Porto di Roma ed Ezilda Croce dal Pireo a Rodi, con un carico di materiali vari.

11 maggio 1942
La Libra scorta dal Pireo a Lero il piroscafo Re Alessandro, carico di materiali vari.

13 maggio 1942
La Libra scorta il Re Alessandro da Lero al Pireo.

17 maggio 1942
La Libra e la piccola nave scorta ausiliaria F 79 Morrhua scortano i piroscafi Arsia, Motia ed Acilia dal Pireo a Rodi.

21 maggio 1942
Libra e Lira scortano dal Pireo a Rodi, via Lero, la motonave Calino, avente a bordo 330 soldati e 1324 tonnellate di automezzi, rimorchi, materiali vari e merci per la popolazione.

24 maggio 1942
Libra e Lira scortano la Calino che ritorna da Rodi al Pireo.

9 giugno 1942
La Libra scorta dal Pireo a Rodi la motonave Calino, carica di personale militare, automezzi e materiali vari.

13 giugno 1942
Libra e Sonzini scortano dal Pireo a Rodi i piroscafi Palermo e Vesta.

18 giugno 1942
La Libra scorta da Suda al Pireo il piroscafo Tripoli.

21 giugno 1942
Libra e Sonzini scortano Vesta e Palermo da Rodi al Pireo.

4 luglio 1942
La Libra scorta i piroscafi Contarini e Bucintoro dal Pireo a Lero.

12 luglio 1942
Scorta la nave cisterna Ossag da Salonicco al Pireo.

15 luglio 1942
La Libra e la più anziana torpediniera Monzambano scortano dal Pireo ai Dardanelli il piroscafo romeno Alba Julia e le navi cisterna italiane Albaro e Celeno.

21 luglio 1942
La Libra scorta la motonave Calino, con 1056 tonnellate di materiali vari, dal Pireo a Rodi.

24 luglio 1942
Scorta la Calino di ritorno da Rodi al Pireo.

26 luglio 1942
Scorta dal Pireo a Rodi, via Lero, i piroscafi Vesta, Motia e Fanny Brunner.

12 agosto 1942
La Libra scorta dal Pireo a San Nicola (Creta) i piroscafi Silva e Versilia.

La Libra al Pireo il 21 aprile 1942 (foto Aldo Fraccaroli, via "Le torpediniere italiane 1881-1964" dell'USMM, Roma 1974

23 agosto 1942
Alle 14.55 la Libra salpa da Suda per scortare a Tobruk il piroscafo tedesco Kreta.

25 agosto 1942
Libra e Kreta arrivano a Tobruk alle 21.35.

26 agosto 1942
La Libra lascia Tobruk alle 19.30 per scortare a Suda la nave cisterna Alberto Fassio.
30 agosto 1942
Libra e Fassio giungono a Suda alle 7,30.

25 settembre 1942
La Libra lascia Suda alle 9.10, insieme alla Lira, per scortare a Tobruk la nave cisterna Proserpina. Alle 14.30, nel canale di Cerigotto, Libra, Lira e Proserpina si uniscono ad un convoglio formato dai piroscafi Anna Maria Gualdi e Menes, provenienti dal Pireo con la scorta del cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco (caposcorta, capitano di vascello Aldo Cocchia) e delle torpediniere Lupo, Castore e Sirio (quest'ultima costretta a rientrare in porto per avaria di macchina).
Qualche problema si verifica nella fase di riunione, quando una delle torpediniere provenienti da Suda non riesce ad assumere, per un po' di tempo, la posizione assegnata, girando lungamente attorno al convoglio senza comprendere dove posizionarsi (la storia ufficiale dell'USMM commenta in proposito che "la Proserpina e le due torpediniere che l'accompagnavano si aggregarono alla formazione quando questa era già in mare e ciò non permise un contatto preliminare diretto tra caposcorta ed unità dipendenti; le navi mercantili inoltre non erano fornite né di apparecchi radiotelegrafici ad onde ultracorte né di radiosegnalatori a portata ridotta e pertanto le comunicazioni nell'interno del convoglio erano oltremodo difficili e difficilissime, di conseguenza, le manovre d'urgenza da effettuarsi, specie di notte, per evitare l'offesa aerea avversaria").
Il convoglio, che procede a circa 10 nodi con i tre mercantili in linea di fronte (Proserpina al centro) e la scorta tutt'intorno, gode anche, nelle ore diurne, di notevole scorta aerea.
Quale ulteriore protezione contro gli aerei nemici, la Proserpina è munita anche di un pallone frenato – uno dei primi impieghi di tale strumento per la difesa antiaerea di una nave in convoglio –, che si alza nel cielo sopra la nave ad una quota di circa 200 metri. Nella notte, però, il cavo che lo tiene legato alla nave si spezza, ed il pallone va così perduto.

26 settembre 1942
Alle 00.00 la Lira apre il fuoco con le mitragliere e con i cannoni da 100 mm, fortunatamente senza esito, contro un aereo che lancia poi il segnale di riconoscimento tedesco: è stato inviato per la scorta notturna, ma le navi non sono state informate del suo arrivo. Menes e Gualdi, però, scambiano i colpi di cannone della Lira per il segnale di allarme per sommergibile (questo sarebbe infatti il loro significato, ma di giorno, non di notte), accostano in fuori, così sparpagliando il convoglio; dato che i mercantili non hanno né radio ad onde ultracorte né radiosegnalatori a bassa portata, e dunque non è possibile comunicare con essi se non con segnale luminosi, il caposcorta Cocchia ordina alla Castore di portarsi sottobordo a Menes e Gualdi e farli tornare in rotta, mentre lo stesso Da Recco si porta sottobordo alla Proserpina (che è rimasta sulla sua rotta) e le ordina col megafono di seguirlo, per riavvicinarla alla zona dove ora i due piroscafi si sono spostati. Alle 00.50 il convoglio può dirsi ricostituito.

All'1.06 ed all'1.30 si accendono dei bengala, il primo a prora a dritta ed il secondo a sinistra; le unità di scorta emettono cortine fumogene, smettendo subito dopo lo spegnimento dei bengala per evitare che le stesse cortine di nebbia, messe in risalto dalla luce lunare, agevolino l'individuazione del convoglio da parte di unità nemiche. All'1.38 delle bombe cadono in mare a proravia del convoglio, piuttosto lontane; ad intervalli tutte le navi della scorta sparano colpi di mitragliera contro gli aerei che riescono ad avvistare anche a notevole distanza, grazie all'eccezionale chiarezza della notte di luna piena. All'1.50 delle bombe esplodono a poppavia del Da Recco, all'1.54 tra le unità prodiere della scorta ed i mercantili, mentre le unità poppiere aprono il fuoco. Sempre all'1.54, un aereo che vola a bassa quota passa tra Libra e Da Recco con rotta parallela a quella del convoglio; entrambe le unità aprono il fuoco contro di esso ed il velivolo, rapidamente inquadrato, lancia il segnale di riconoscimento identificandosi come tedesco. Viene allora cessato il fuoco, e l'aereo si allontana verso sinistra, mentre una bomba cade in mare tra la Libra ed il Da Recco.
Alle 14.30 il convoglio arriva senza danni a Tobruk: la Proserpina sarà l'ultima petroliera dell'Asse a raggiungere Tobruk. Con le tre navi arrivano a Tobruk 6484 tonnellate di benzina, 2000 di munizioni, 161 di materiali vari e 151 tra automezzi e rimorchi, oltre a quattordici militari di passaggio.
La Libra lascia Tobruk già alle 18, insieme alle gemelle Lupo (caposcorta) e Castore, per scortare al Pireo i piroscafi Dora (tedesco), Nerucci e Fougier. Alle 19.10, tuttavia, lascia il convoglio (che giungerà indenne al Pireo due giorni dopo).

30 settembre 1942
In serata la Libra, la gemella Sirio (caposcorta, capitano di corvetta Romualdo Bertone) e la moderna torpediniera di scorta Ciclone salpano da Suda per scortare a Tobruk il piroscafo Tagliamento (con a bordo 146 tra automezzi e rimorchi, 2246 tonnellate di munizioni e materiale d'artiglieria, 680 tonnellate di materiali vari e 115 militari) e la nave cisterna Lina Campanella (con a bordo 4000 tonnellate di materiali vari ed acqua). (Per altra fonte, il convoglio sarebbe partito da Pireo alle 23.35 del 29 e della scorta avrebbe fatto parte anche la torpediniera Solferino, mentre la Libra lo avrebbe lasciato già alle sette del mattino del 30).

1° ottobre 1942
Nel tardo pomeriggio il convoglio, che procede a 6,8 nodi, viene attaccato da bombardieri che a dispetto della scorta aerea sganciano bombe sul convoglio per oltre mezz'ora, senza però metterne a segno neanche una.

2 ottobre 1942
Il convoglio giunge a Tobruk a mezzogiorno (o 12.15).
Alle 16.30 Libra e Sirio (caposcorta) lasciano Tobruk per scortare a Patrasso il piroscafo Anna Maria Gualdi.

3 ottobre 1942
Il convoglio giunge al Pireo alle quattro del mattino, sostandovi fino al giorno seguente.

5 ottobre 1942
Libra, Sirio e Gualdi lasciano il Pireo alle tre di notte, raggiungendo a Patrasso dodici ore più tardi. Lo stesso giorno, la Libra dà la caccia ad un sommergibile, ritenendo erroneamente di averlo affondato.

10 ottobre 1942
La Libra (capitano di corvetta Carlo Brancia di Apricena, caposcorta), insieme alle gemelle Lira (tenente di vascello Agostino Caletti) e Perseo (tenente di vascello Saverio Marotta), salpa dal Pireo alle 18.30 per scortare a Tobruk il piroscafo Petrarca e la motonave Tergestea, che formano il convoglio «FF».

11 ottobre 1942
Alle 7.20 si unisce alla scorta, quale rinforzo, anche la torpediniera Climene (tenente di vascello Mario Colussi), proveniente da Suda. In mattinata il convoglio passa tra Cerigotto e Creta.
Alle 17.20 (mentre il convoglio è scortato anche da 3-4 aerei in funzione antisommergibili), a 40 miglia per 200° (cioè a sud) da Capo Krio, vengono avvistati verso nord-nord-est otto bombardieri statunitensi Consolidated B-24 "Liberator", che si avvicinano al convoglio in doppia losanga di quattro, a 4500 metri di quota; la torpediniera apre subito il fuoco, e manovra per portarsi tra gli aerei ed il convoglio, ma alle 17.25 vengono sganciate due salve di bombe, mentre compaiono altri nove "Liberators", in formazione a cuneo di tre gruppi, dalla stessa direzione. Le prime due salve colpiscono entrambi i mercantili; alle 17.27 il secondo gruppo sgancia altre tre salve: due cadono in mare sulla sinistra della Perseo, ma la terza colpisce il Petrarca. Alle 17.39 il Tergestea colpisce accidentalmente un velivolo tedesco della scorta aerea, che è costretto all'ammaraggio, inabissandosi subito dopo; i superstiti vengono recuperati dalla Perseo.
Mentre la Tergestea, che ha una falla in sala macchine (causata da una bomba esplosa vicinissima allo scafo), deve tornare indietro, scortata da Perseo e Lira (riuscirà a raggiungere Suda), il Petrarca, sebbene danneggiato (è stato colpito sul castello di prua), è in grado di proseguire per Tobruk.

12 ottobre 1942
Dopo aver superato indenni altri attacchi aerei tra l'1.15 e le tre di notte, Libra, Climene e Petrarca arrivano a Tobruk alle 16.30.

14 ottobre 1942
La Libra (caposcorta), la gemella Climene e la motosilurante MS 12 salpano da Tobruk alle 16 per scortare al Pireo il piroscafo Anna Maria.

15 ottobre 1942
Alle 20.45, in posizione 35°09' N e 22°56' E, il convoglio composto da Libra, Climene ed Anna Maria viene avvistato dal sommergibile britannico Traveller (tenente di vascello Michael Beauchamp St. John) in posizione 35°09' N e 22°56' E, a ponente di Creta. Il Traveller, che identifica Libra e Climene come cacciatorpediniere e sovrastima la stazza dell'Anna Maria in 5000 tsl (in realtà solo 1205 tsl), manovra per attaccare e, non riuscendo a ridurre la distanza oltre un certo limite, si accontenta infine di lanciare quattro siluri da 2740 metri. Nessuno dei siluri va a segno; la Climene avvista le loro quattro scie.

La Libra nel manuale di riconoscimento della Marina statunitense
"ONI 202 – Italian Naval Vessels" (da www.ibiblio.org)

↑ LIBRA—TB 31

CIRCE—TB 43 ↓

16 ottobre 1942
Alle 7.30 la MS 12 lascia il convoglio per raggiungere Suda; le altre navi arrivano al Pireo alle 16.30.

20 ottobre 1942
Libra, Lupo, Climene e l'incrociatore ausiliario Barletta scortano dal Pireo a Rodi i piroscafi Argentina, Italia e Milano, carichi di personale militare e materiali vari.

24 ottobre 1942
Libra, Lupo, Climene e Barletta lasciano Rodi (per altra fonte, Alimnia) per scortare Argentina ed Italia che ritornano al Pireo.

25 ottobre 1942
Alle 2.40 il sommergibile britannico Thrasher (tenente di vascello Hugh Stirling Mackenzie) avvista il convoglio scortato dalla Libra, in posizione 36°08' N e 26°45' E (ad ovest di Rodi), a circa otto miglia di distanza. Il Thrasher vira verso il convoglio per attaccare, ed alle 2.50 s'immerge per completare l'attacco a quota periscopica, alla luce della luna piena. Una delle torpediniere (che Mackenzie identifica come cacciatorpediniere) zigzaga davanti al convoglio, mentre le altre due sono posizionate ai lati, verso poppa. Alle 3.22 il Thrasher lancia quattro siluri da 4570 metri di distanza, con un angolo di 140°, due contro ciascun mercantile; nessuna delle armi va a segno, e la Lupo avvista le scie alle 3.25, ordinando pertanto alla Libra (capitano di corvetta Carlo Brancia di Apricena) di di dare la caccia al sommergibile. La Libra esegue un primo attacco con bombe di profondità, piuttosto blando (vengono lanciate solo tre bombe di profondità, che esplodono lontane dal sommergibile), verso le quattro del mattino (secondo il Thrasher sarebbero due le torpediniere ad eseguire questo attacco, una delle quali poi allontanatasi verso nordest alle cinque, mentre l'altra – la Libra – avrebbe ottenuto un contatto sonar alle 5.20 per poi tornare alla carica), e poi altri sei attacchi, molto più precisi, dalle 5.28 alle 7, con lancio in ogni passaggio di un numero variabile da quattro a sei bombe di profondità. Alla fine il Thrasher capita sotto uno strato d'acqua a bassa densità a 82 metri, il che determina la pedita del contatto da parte della Libra, che lancia soltanto tre altre bombe di profondità, e permette al sommergibile di far perdere le proprie tracce. Nonostante la violenza ed accuratezza del contrattacco (riconosciuta dallo stesso Thrasher) ed il lancio di 36 bombe di profondità, il sommergibile ha subito soltanto lievi danni.

17 novembre 1942
La Libra scorta la nave cisterna Stige da Lero al Pireo.

1° dicembre 1942
Scorta i piroscafi Goggiam, Versilia ed Elvira Vaselli da Rodi al Pireo.

5 dicembre 1942
Libra e Lira scortano la motocisterna tedesca Ossag dal Pireo ai Dardanelli.

8 dicembre 1942
La Libra, il cacciatorpediniere Euro e la torpediniera Castore scortano dal Pireo a Rodi il piroscafo Argentina e la motonave Donizetti.

9 dicembre 1942
Libra, Euro e la vecchia torpediniera Calatafimi scortano Argentina, Donizetti ed il piroscafo tedesco Ardena da Rodi al Pireo.

14 dicembre 1942
Libra, Euro e Castore scotano i Ardena, Argentina, Donizetti ed il piroscafo Hermada dal Pireo a Rodi.

17 dicembre 1942
Libra, Castore ed il cacciatorpediniere Turbine scortano Donizetti, Ardena ed Argentina da Rodi al Pireo.

20 dicembre 1942
Libra, Castore e Turbine scortano Donizetti, Argentina ed Ardena dal Pireo a Rodi.

21 dicembre 1942
Libra, Castore e Turbine scortano Donizetti, Ardena ed Argentina da Rodi al Pireo.

26 dicembre 1942
Libra e Turbine scortano Donizetti, Ardena ed il piroscafo Re Alessandro dal Pireo ad Iraklion.

29 dicembre 1942
Libra e Turbine scortano Donizetti, Ardena, Re Alessandro, Città di Savona e la motonave bulgara Burgas da Iraklion al Pireo.

6 gennaio 1943
La Libra scorta la piccola nave cisterna Alfredo da Salonicco al Pireo.

17 gennaio 1943
Alle 2.30 Libra, Castore (caposcorta) e la più vecchia torpediniera Generale Carlo Montanari salpano da Palermo per scortare a Tunisi i piroscafi tedeschi Gerda Toft e Jacques Schiaffino e l'italiano Campania (convoglio "Campania").
Alle 20.30 il convoglio viene infruttuosamente attaccato da un sommergibile a nordovest di Marettimo.

18 gennaio 1943
Dalle 00.30 all'1.30, al largo delle Egadi, il convoglio viene infruttuosamente attaccato da aerei.
Le navi arrivano a Tunisi alle sette del mattino; tre ore più tardi Libra, Castore (sempre caposcorta) e Montanari ne ripartono di scorta ai piroscafi XXI Aprile e Valdirosa, di ritorno in Italia.
Dalle otto di sera il convoglio viene ripetutamente attaccato da aerei, fino alle 00.30 del 19.

19 gennaio 1943
Il convoglio giunge a Palermo alle tre del pomeriggio.

21 gennaio 1943
La Libra (tenente di vascello Giulio Riccardi) salpa da Palermo alle 18 insieme alle gemelle Castore (caposcorta, tenente di vascello Gaspare Tezel) e Climene (tenente di vascello Mario Colussi), scortando il piroscafo italiano Chisone e la motonave tedesca Ruhr, dirette a Biserta.

22 gennaio 1943
All'alba si aggregano alla scorta anche due corvette, in funzione antisommergibili, che poi lasciano il convoglio alle 10.55.
Alle 11.10 una squadriglia di bombardieri attacca il convoglio a bassa quota a 42 miglia da Biserta, nonostante la presenza di una scorta aerea composta da otto velivoli da caccia della Regia Aeronautica e della Luftwaffe. Ambedue i mercantili vengono colpiti: mentre il Chisone, sebbene immobilizzato da due bombe, rimane a galla, la Ruhr affonda alle 11.30 con quattro vittime tra l'equipaggio. Dopo che i bombardieri hanno portato a fondo l'attacco, la scorta aerea li impegna in combattimento; nel successivo scontro viene abbattuto uno

Junkers Ju 88.
La Libra prende a rimorchio il danneggiato Chisone, che tuttavia dalle 16.15 è nuovamente in grado di proseguire con il proprio motore.
Alle 20.30 Chisone e scorta arrivano a Biserta.

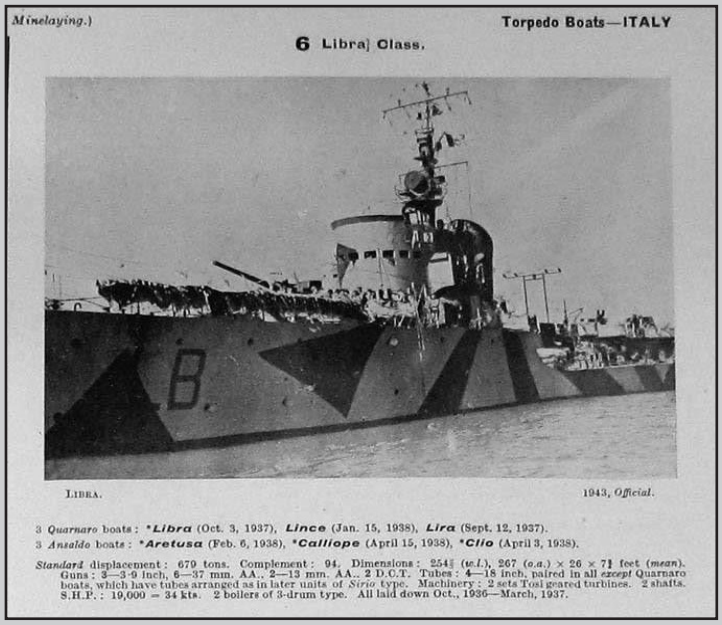
24 gennaio 1943
Libra (tenente di vascello Giulio Riccardi), Castore (caposcorta, tenente di vascello Gaspare Tezel) e Climene (tenente di vascello Mario Colussi) lasciano Biserta alle 7 per scortare a Palermo la motonave Col di Lana ed i piroscafi tedeschi Henri Estier e Gerd.

25 gennaio 1943
Il convoglio arriva a Palermo alle 6.30.

28 gennaio 1943
Nel pomeriggio la Libra (tenente di vascello Giulio Riccardi) esce da Palermo per sostituire la gemella Calliope (tenente di vascello Marcello Giudici), colta da un'avaria, nella scorta ad un convoglio proveniente da Messina e diretto a Tunisi e Biserta. Formano il convoglio i piroscafi Parma, Vercelli, Sabbia, Stella e Lanusei, scortati dalle torpediniere Ardito (caposcorta, capitano di corvetta Silvio Cavo), Animoso (tenente di vascello Camillo Cuzzi) e Generale Marcello Prestinari (tenente di vascello Agostino Caletti) e dalle corvette Persefone (tenente di vascello Roberto Lucciardi) e Procellaria (tenente di vascello Giorgio Volpe). La Libra raggiunge il convoglio alle 19.40.
Già dal momento della partenza, tuttavia, i comandi britannici sanno – grazie a messaggi intercettati e decifrati dall'organizzazione "ULTRA" – che «il Vercelli ed il Parma dovevano arrivare a Tunisi nel pomeriggio del 29». Un attacco aereo viene conseguentemente preparato.

29 gennaio 1943
Si aggregano al convoglio anche tre MAS, provenienti da Biserta.
Alle 11.15 (o 11.25), a trenta miglia per 337° da (a nord/nordovest di) Capo Bon, una nutrita formazione di bombardieri statunitensi (a seconda delle fonti, North American B-25 Mitchell o Martin B-26 Marauder) attacca il convoglio volando a bassa quota. Torpediniere, corvette, piroscafi e MAS reagiscono con un furioso fuoco contraereo, ed anche i caccia italiani e tedeschi della scorta aerea vanno al contrattacco; ma inutilmente. Mentre il Lanusei viene danneggiato solo leggermente da raffiche di mitragliatrice (vi è anche un principio d'incendio, prontamente domato), il Vercelli è colpito in pieno da due bombe, che centrano i locali delle macchine. Dodici membri dell'equipaggio rimangono uccisi, e la nave sbanda sulla sinistra, immobilizzata e con alcuni compartimenti allagati.
Prestinari e Persefone vengono distaccate per dare assistenza al danneggiato Vercelli, che affonderà nella notte seguente; il resto del convoglio prosegue ed alle 12.10 si scinde in due gruppi, di cui quello formato da Libra, Ardito, Parma e Lanusei dirige per Tunisi, mentre l'altro fa rotta per Biserta.
Il gruppo della Libra dà fondo nell'avamporto di Tunisi verso le 17.45 dello stesso giorno.

30 gennaio 1943
In mattinata Libra, Ardito, Parma e Lanusei salpano per entrare nel porto di Tunisi, ma alle 8.10 il Parma, mentre procede sulla rotta d'ingresso del canale di La Goletta, viene scosso dall'esplosione di una mina magnetica – posata dodici giorni prima dal sommergibile britannico Rorqual – ed inizia ad affondare. Portato ad incagliare (secondo una fonte, ad est dell'Isola dei Cani, ad una ventina di miglia da Tunisi), rimane con la coperta a fior d'acqua; sarà possibile recuperare almeno i veicoli sistemati in coperta.
Libra, Ardito e Lanusei entrano a Tunisi alle dieci del mattino; Libra, Ardito e Persefone ne ripartono poco dopo per scortare in Italia il piroscafo italiano Campobasso ed i tedeschi Rhea e Caterina Schiaffino (l'orario della partenza, dalla cronologia ufficiale dell'USMM, risulterebbe essere le 17.30 del 29, ma ciò risulta in contrasto con l'orario di arrivo delle due torpediniere e della corvetta a Tunisi, indicato come avvenuto il 30 nella medesima cronologia).
Alle 17.15 il convoglio giunge a Palermo; la maggior parte delle navi si ferma in tale porto, mentre Libra e Schiaffino proseguono alle 20 per Messina.


Minelaying.) Torpedo Boats—ITALY
6 Libra] Class.
LIBRA. 1943, Official.
3 Quarnaro boats: *Libra (Oct. 3, 1937), Lince (Jan. 15, 1938), Lira (Sept. 12, 1937).
3 Ansaldo boats: *Aretusa (Feb. 6, 1938), *Calliope (April 15, 1938), *Clio (April 3, 1938).
Standard displacement: 679 tons. Complement: 94. Dimensions: 254¾ (w.l.), 267 (o.a.) × 26 × 7¾ feet (mean). Guns: 3—3·9 inch, 6—37 mm. AA., 2—13 mm. AA., 2 D.C.T. Tubes: 4—18 inch, paired in all except Quarnaro boats, which have tubes arranged as in later units of Sirio type. Machinery: 2 sets Tosi geared turbines. 2 shafts. S.H.P.: 19,000 = 34 kts. 2 boilers of 3-drum type. All laid down Oct., 1936—March, 1937.

La nave in un manuale di riconoscimento britannico, probabilmente successivo alla fine del 1943, che singolarmente chiama la classe Spica "classe Libra"

31 gennaio 1943
Libra e Schiaffino arrivano a Messina alle 18.35.

5 febbraio 1943
La Libra e la torpediniera Orione lasciano Napoli per Biserta alle quattro del mattino, scortando la motonave italiana Ines Corrado, il piroscafo tedesco Pierre Claude ed il trasporto militare tedesco KT 13. La Libra, tuttavia, lascia il convoglio poco dopo la partenza (alle tre di notte del 5, secondo la cronologia ufficiale dell'USMM; ma ciò risulta evidentemente incompatibile con l'orario di partenza).

9-10 febbraio 1943
La Libra ed il cacciatorpediniere tedesco Hermes scortano il piroscafo Alcamo da Livorno a Palermo. Nel basso Tirreno la scorta viene rinforzata dalla torpediniera Sagittario, uscita da Palermo; i cacciasommergibili VAS 213 e VAS 228 conducono un rastrello antisom a nordovest del capoluogo siciliano, nelle acque che il convoglio dovrà attraversare, impedendo al sommergibile britannico P 54 (tenente di vascello Jack Whitton) di avvistare ed attaccare il convoglio, che raggiungerà Palermo indenne.

8 marzo 1943
Alle 17.30 la Libra (caposcorta, capitano di corvetta Gustavo Lovatelli) salpa da Napoli insieme alla vecchia torpediniera Giuseppe Dezza (tenente di vascello Aldo Cecchi) ed ai cacciasommergibili tedeschi UJ 2201, UJ 2202, UJ 2203, UJ 2204 e UJ 2210, scortando un convoglio composto dai piroscafi Venezia, Lucera (diretti a Messina) e Todi (diretto a Palermo), dalla pirocisterna Rosario (diretta a Palermo) e dalla cisterna militare Devoli (diretta a Trapani).

9 marzo 1943
Migliorato sensibilmente il tempo, il convoglio riprende la navigazione, ma i motori della Devoli vanno in avaria e la cisterna deve puggiare a Vibo Valentia, scortata dalla Dezza, mentre il resto del convoglio prosegue. Venezia e Lucera raggiungono Messina dopo una faticosa navigazione, mentre la Libra prosegue per Palermo, insieme ai cinque cacciasommergibili nonché a Todi e Rosario.
Alle 15.20 il sommergibile britannico Trooper (tenente di vascello John Somerton Wraith) avvista quattro aerei che volano in cerchio verso est, ed alle 15.45 rileva impulsi sonar su rilevamento 070°; cinque minuti più tardi avvista del fumo sullo stesso rilevamento, ed alle 16.15, con il miglioramento della visibilità verso est, avvista sei navi in avvicinamento, che non riesce però a distinguere. Alle 16.20 scoppia un violento piovasco, che annulla completamente la visibilità per i successivi 25 minuti, mentre gli impulsi sonar ed il rumore delle macchine delle navi diventano sempre più forti; Wraith stima che il convoglio abbia rotta 250°, onde passare tra Vulcano e Capo Milazzo, ed alle 16.45, quando la pioggia cessa, avvista di nuovo il convoglio, che sembra procedere con una formazione piuttosto disordinata. Non rilevato dai cacciasommergibili a causa del mare mosso, il Trooper riesce ad avvicinarsi ed alle 16.54, a quattro miglia per 040° (cioè a nordest) da Capo Milazzo, lancia quattro siluri contro la Rosario da 1370 metri di distanza.
Due delle armi vanno a segno, affondando la pirocisterna; UJ 2203 ed UJ 2210 danno infruttuosamente la caccia all'attaccante.
Mentre tre dei cacciasommergibili recuperano i naufraghi della Rosario, la Libra con gli altri due prosegue scortando il Todi verso Palermo.

1 marzo 1943
Libra, Todi ed i due cacciasommergibili raggiungono Palermo alle 6.05.

12 marzo 1943
Uscita da Palermo nel pomeriggio, la Libra (capitano di corvetta Gustavo Lovatelli) si unisce alle 16.10 (o 16), al largo di Capo Cefalù, al convoglio «D», salpato da Napoli per Tunisi e formato dai piroscafi tedeschi Esterel e Caraibe e dalla cisterna militare Sterope, con una poderosa scorta di ben sette unità: le torpediniere Sirio (capitano di corvetta Antonio Cuzzaniti, caposcorta capitano di vascello Corrado Tagliamonte), Pegaso (capitano di corvetta Mario De Petris), Cigno (capitano di corvetta Carlo Maccaferri), Orione (capitano di corvetta Luigi Colavolpe) e Generale Antonino Cascino (tenente di vascello Gustavo Galliano) e le nuovissime corvette Persefone (capitano di corvetta Oreste Tazzari) e Cicogna (tenente di vascello Augusto Migliorini). Un'ottava unità, la torpediniera di scorta Ardito, è dovuta rientrare a Napoli a causa di una grave avaria.
Più tardi la scorta viene ulteriormente rinforzata dai cacciasommergibili VAS 231 e VAS 232.
Già dal 10 marzo, tuttavia, i comandi britannici – attraverso le decrittazioni di "ULTRA" – sanno che la nave cisterna Sterope e la motonave Nicolò Tommaseo devono arrivare a Messina alle 20 del 9, provenienti da Brindisi, per poi unirsi ad Esterel e Caraibe ed alla motonave Manzoni, provenienti da Napoli e diretti a Messina o Trapani, e fare rotta insieme verso Tunisi e Biserta, dove giungere nel pomeriggio dell'11. Il 12 marzo "ULTRA" ha poi appreso del rinvio di 48 ore di tale programma, con l'arrivo a Messina di Sterope e Tommaseo alle 14 dell'11 anziché la sera del 9; i comandi britannici deducono correttamente che la prevista riunione in mare avverrà nella giornata del 12, e pertanto inviano numerosi aerei a cercare il convoglio.
Lo trovano alle 20.40: tra quell'ora e le 21.20 il convoglio viene continuamente sorvolato da aerosiluranti, bersagliati più volte dal tiro di tutte le navi (per altra fonte, il convoglio sarebbe stato localizzato per la prima Volta alle otto di sera da un velivolo munito di proiettore «Leigh Light», che avrebbe illuminato le navi e comunicato l'avvistamento, scatenando alle nove di sera l'attacco degli aerosiluranti). Uno di essi, un Bristol Beaufort del 39th Squadron pilotato dal tenente Arnold M. Feast, viene abbattuto dal tiro della scorta; la Persefone recupera tre superstiti, tra cui lo stesso Feast.
Ciononostante, alle 21.25 (o 21.35), dodici miglia ad ovest di Capo Gallo, la Sterope viene colpita a prora sinistra da un siluro, sganciato da un altro Beaufort

del 39th Squadron R.A.F. (pilotato dal capitano Stanley Muller-Rowland). Per ordine del capo-scorta, Pegaso e Cascino sono distaccate per assistere la petroliera danneggiata, mentre il resto del convoglio prosegue.
Altri quattro Beaufort attaccano le navi italiane, senza ottenere ulteriori centri; due di essi sono colpiti, uno dei quali (sergente William A. Blackmore) viene abbattuto senza superstiti e l'altro (sergente J. T. Garland) viene gravemente danneggiato ma riesce a tornare a Luqa (Malta).
Alle 22.19 (o 22.10) il convoglio viene nuovamente attaccato, staVolta dal sommergibile britannico Thunderbolt (capitano di corvetta Cecil Bernard Crouch), che silura e danneggia l'Esterel sei miglia ad est di Capo San Vito siculo (Sicilia nordoccidentale; per altra fonte, due miglia a nord di tale Capo).
Il Thunderbolt è partito da Malta il precedente 9 marzo per la sua quindicesima missione di guerra, la sesta in Mediterraneo, con l'ordine di pattugliare le acque ad ovest di Marettimo e la costa nordoccidentale della Sicilia e poi raggiungere Algeri al termine della missione; non si è mai avuta una formale conferma che sia stato questo battello a silurare l'Esterel, non essendo il Thunderbolt mai rientrato dalla sua missione (come si vedrà più sotto), ma non avendo alcun altro sommergibile britannico rivendicato un attacco in circostanze compatibili con questo siluramento, è pressoché certo che sia stata proprio opera del Thunderbolt.
Dopo l'attacco, il convoglio viene raggiunto da due cacciasommergibili, il VAS 231 ed il VAS 232, che danno assistenza all'Esterel per qualche minuto prima di allontanarsi di nuovo. Su ordine della Sirio, la Persefone e l'Orione danno assistenza all'Esterel; il piroscafo danneggiato viene anch'esso preso a rimorchio (prima dall'Orione e successivamente da due rimorchiatori inviati da Trapani) e portato a Trapani, dove giungerà l'indomani alle 14.20 (ma non sarà mai riparato).
Dopo l'attacco, la Libra viene distaccata dalla Sirio per dare la caccia al sommergibile, che riesce a localizzare con l'ecogoniometro alle 23.42, in posizione 38°17' N e 12°57'E (una dozzina di miglia a nordest di Capo San Vito siculo; il sommergibile si sta muovendo a tre nodi), mantenendo poi un buon contatto per due ore – agevolata dalla scia fosforescente che il sommergibile si lascia alle spalle – e bombardandolo con sette scariche di bombe di profondità tra le 23.47 e l'1.38 del 15. Dopo l'ultima scarica, l'equipaggio della Libra vede emergere una colonna d'acqua e fumo nero e sente un forte odore di nafta (per altra fonte, sarebbe stato avvistato nell'oscurità qualcosa che galleggiava in superficie, oppure dei rottami), il che induce il suo comandante a ritenere di avere affondato il sommergibile. Con il senno di poi, è più probabile che il Thunderbolt sia stato danneggiato in questo attacco, per poi essere affondato dalla Cicogna, inviata insieme alla Persefone a proseguire la caccia contro il sommergibile attaccato dalla Libra; ma esiste anche la possibilità, seppur minore, che sia stato proprio l'attacco della Libra ad affondarlo (è questa la versione accettata dalla storia ufficiale dell'USMM, che afferma che "…la Tp Libra rimaneva sul posto a dar caccia al sommergibile affondandolo alle 1.37 del 13: era il sommergibile inglese Thunderbolt, come si è saputo a guerra finita").

13 marzo 1943

In seguito ai siluramenti di Esterel e Sterope, il convoglio riceve ordine di interrompere la traversata verso Tunisi e di entrare invece a Trapani (secondo altra fonte, invece, il dirottamento a Trapani del convoglio sarebbe stato determinato dall'avvistamento – verificatosi alle 20.18 del 12, da parte di un ricognitore della Luftwaffe – di quattro cacciatorpediniere britannici al largo di Bona, con rotta nordest ed elevata velocità). Anche la Libra, terminata la caccia, si dirige in questo porto, come pure Cascino e Pegaso, dopo che queste hanno scortato la Sterope a Palermo (tutte e tre vi giungono nella giornata del 13).
Alle 22.45 Caraibe e scorta, ora costituita da Sirio (caposcorta), Cigno, Libra, Orione, Cascino e Pegaso nonché dalle VAS 231 e 232 (le quali precedono il convoglio per effettuare dragaggio nei fondali di profondità inferiore ai 300 metri), ripartono da Trapani per unirsi, 70 miglia a sudovest della città e dieci miglia ad est del banco di Skerki, ad un altro convoglio formato dalle motonavi Manzoni e Mario Roselli, provenienti da Olbia e dirette a Biserta.

14 marzo 1943

All'1.34 aerei avversari iniziano a sorvolare il convoglio, e tra le 2.42 e le 2.44 questi lanciano tre siluri: la Pegaso abbatte un aereo, ma alle 2.44 il Caraibe viene colpito da un siluro, il terzo lanciato. Subito incendiato, il piroscafo – carico di munizioni – viene scosso da una serie di esplosioni ed affonda alle 4.35; le unità della scorta subiscono insistenti attacchi di bombardieri ed aerosiluranti fino alle quattro del mattino, ma non subiscono danni. Cascino e Pegaso recuperano 63 sopravvissuti del Caraibe (su un centinaio di uomini presenti a bordo) e dirigono per Trapani.
Le altre torpediniere raggiungono il convoglio formato da Manzoni e Roselli, che giunge a Biserta alle 17 (per altra versione, anche la Pegaso si sarebbe riunita alla scorta delle due motonavi nell'ultimo tratto di navigazione); Libra ed Orione, prima di entrare a Biserta, ricevono ordine di recarsi a Tunisi.

15 marzo 1943

All'una di notte la Libra lascia Tunisi scortando il piroscafo tedesco Charles Le Borgne, diretto a Napoli.
Alle 5.10, al largo di Zembretta, Libra e Le Borgne si uniscono al convoglio «Volta», partito da Biserta la sera precedente e composto dai piroscafi italiani Volta, Teramo (entrambi carichi di prigionieri di guerra, circa 500 tra tutti e due) e Forlì, dal, dalla piccola motocisterna italiana Labor e dalla nave cisterna tedesca Ethylene, con la scorta delle torpediniere Cigno e Sirio (caposcorta).

Alle 12.30 la scorta del convoglio viene rinforzata dalle corvette Cicogna e Persefone, provenienti da Trapani; alle 17.40 il convoglio riceve ordine di raggiungere proprio Trapani, per sostarvi qualche ora.
Alle 18.34, a poca distanza dalle Egadi, scoppia sull'Ethylene un incendio, causato da autocombustione di gas di benzina presenti nelle sue cisterne vuote: la petroliera tedesca viene presa a rimorchio dalla Libra, che la traina fino alle 21 circa, quando viene rilevata nel rimorchio dal rimorchiatore Tifeo, appositamente uscito da Trapani.

16 marzo 1943

Il convoglio, compresa la danneggiata Ethylene, raggiunge Trapani all'una di notte; le navi sostano in rada per tre ore, dopo di che ripartono alle quattro (o 4.30) del mattino, senza più l'Ethylene che rimane invece a Trapani.
Lasciata Trapani, il convoglio segue la costa siciliana fino a Palermo, dove arriva alle 12.15 dello stesso giorno; alcune torpediniere si riforniscono di carburante, mentre il Teramo viene rifornito di viveri per i prigionieri (per altra fonte, sia il Volta che il Teramo avrebbero sbarcato i prigionieri a Palermo). Completato il rifornimento, il convoglio lascia Palermo alle 16.17 (o 12.15) alla Volta di Napoli, senza più Cicogna, Persefone, Labor e Volta, rimasti nel capoluogo siciliano, ma con l'aggiunta dei piroscafi Ferrara e Potenza.

17 marzo 1943

Alle 11.10 il sommergibile britannico Trooper (tenente di vascello John Somerton Wraith) avvista fumo e tre aerei verso sudovest, ed alle 11.35 avvista il convoglio, di cui apprezza la composizione in quattro navi mercantili, su due colonne, e tre "cacciatorpediniere", uno a proravia della formazione ed uno su ogni lato.
Alle 12.11 il Trooper lancia in tre siluri da 4570 metri contro il mercantile di testa della colonna di dritta, indi accosta a sinistra e ne lancia altri tre contro il secondo mercantile della medesima colonna.
Alle 12.20 uno dei siluri colpisce il Forlì, che affonda in pochi minuti nel punto 40°16' N e 14°15' E, 18 miglia a sud di Capri. La Libra recupera i 16 sopravvissuti (su 26 uomini imbarcati), mentre Cigno (unica unità dotata di ecogoniometro) e Sirio danno la caccia al sommergibile (in tutto vengono lanciate 22 bombe di profondità, lanciate nell'arco di un lasso di tempo piuttosto prolungato), ritenendo di averlo danneggiato, avendo visto affiorare in superficie molta nafta (in realtà il Trooper non ha subito danni, sebbene il contrattacco gli abbia impedito di tornare a quota periscopica per verificare gli esiti del suo attacco: Wraith crede di aver colpito entrambi i mercantili, e forse anche un "cacciatorpediniere").
Il resto del convoglio giunge a Napoli alle 16.30.

21 marzo 1943

La Libra (capitano di corvetta Gustavo Lovatelli, caposcorta) parte da Napoli alle 5.30 per scortare a Biserta, insieme alle torpediniere Perseo (capitano di corvetta Saverio Marotta) e Tifone (capitano di corvetta Stefano Baccarini, aggregatasi dopo la partenza), le motonavi Monti ed Ombrina, cariche di carburante e di munizioni. Ci sono anche due squadriglie di MAS italiani ed una di motosiluranti tedesche per fornire protezione antisommergibile a distanza. I due mercantili procedono in linea di fila, con Perseo e Libra rispettivamente a dritta ed a sinistra; arrivata la Tifone, la Perseo le cede il proprio posto in formazione per portarsi in testa al convoglio. Poco dopo appare un ricognitore nemico, che si tiene fuori portata del tiro delle navi ma viene messo in fuga dall'intervento dei caccia tedeschi di scorta; si verificano anche alcuni allarmi per sommergibili, ma la Perseo ordina alla Tifone di proseguire, delle corvette saranno inviate a dar loro la caccia.

22 marzo 1943

Poco dopo mezzogiorno viene avvistata a prora dritta una formazione di bombardieri Consolidated B-24 "Liberator" che volano ad alta quota, ma gli aerei, avendo evidentemente un altro obiettivo, passano lontani dal convoglio senza attaccare. Alle 13.45, già sulle rotte di sicurezza per Biserta (vicino all'isola Plane), l'Ombrina viene investita dallo scoppio di una mina magnetica, riportando gravi danni alla poppa; l'equipaggio civile, da poco imbarcato e ancora non affiatato, abbandona la nave, mentre quello militare, al comando del tenente di vascello Enrico Rossinelli, rimane a bordo.
Mentre la Perseo dà protezione ed assistenza alla nave danneggiata ed immobilizzata, la Monti viene fatta proseguire con la scorta di Libra e Tifone, sorvolate dai dodici caccia tedeschi Messerschmitt Bf 109 della scorta aerea, che incrociano nel cielo sopra al convoglio da un orizzonte all'altro, allontanandosi anche parecchio dalle navi prima di tornare indietro. Intorno alle 14, mentre la parte più avanzata del convoglio si trova al largo dell'isola di Plane ed i caccia tedeschi si trovano lontani, dalla parte opposta delle navi, sopraggiungono due formazioni di bombardieri "Liberator" (in tutto una decina) scortati da parecchi caccia Lockheed P-38 "Lightning".
Mentre questi ultimi, dopo aver mitragliato le navi, vanno incontro ai Messerschmitt per impegnarli (da parte loro i caccia tedeschi avvistano solo i "Lightning", senza invece accorgersi dei bombardieri), i bombardieri si dividono per attaccare entrambi i gruppi di navi: Monti, Libra e Tifone da una parte; Ombrina (che è ancora immobilizzata) e Perseo dall'altra.

.....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

PRIMA USCITA IN MARE PER IL QUARTO PATTUGLIATORE POLIVALENTE D'ALTURA GIOVANNI DELLE BANDE NERE

tratto da www.difesaonline.it

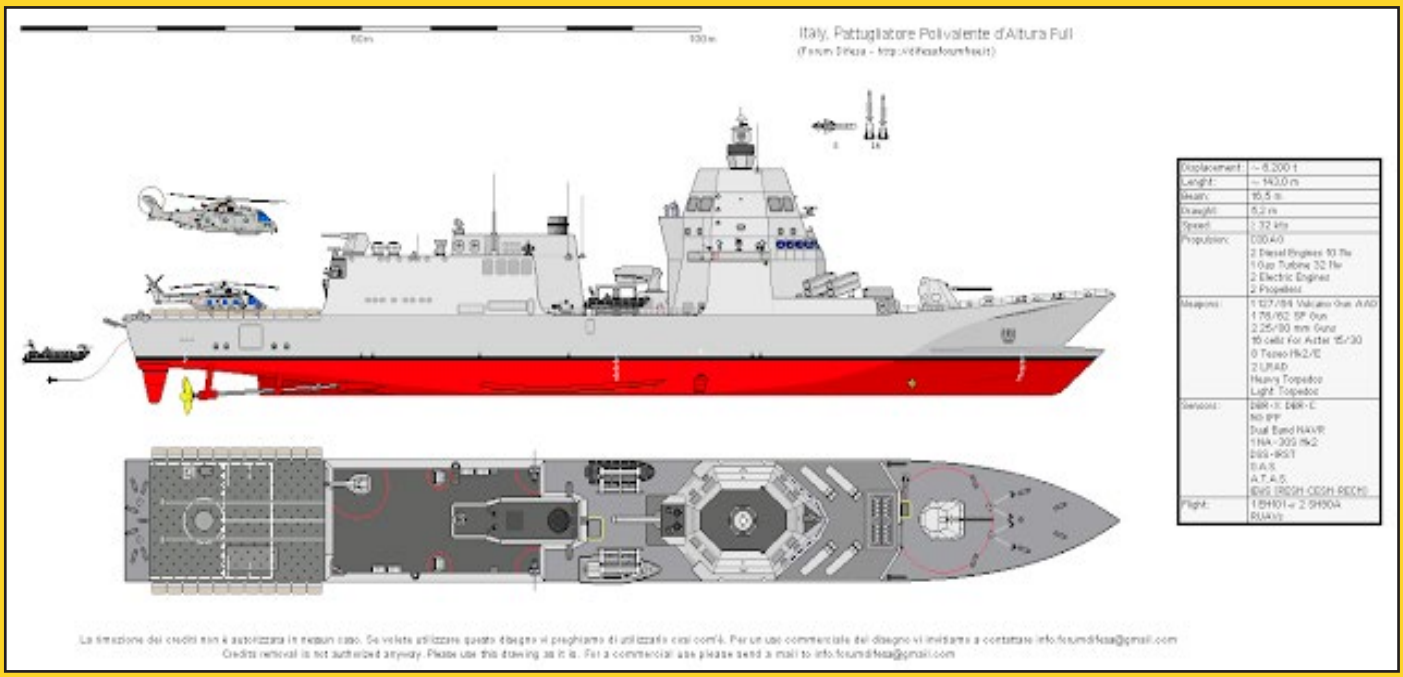
Il quarto Pattugliatore Polivalente d'Altura (P434), primo in versione Full, il 28 luglio 2022 ha iniziato la sua campagna di test, prodromici all'ingresso in squadra navale, riportando così di fatto, in mare aperto, dopo 80 anni esatti, il nome assegnato a un glorioso e storico incrociatore leggero della classe "di Giussano" serie "Condottieri" della Regia Marina.

Trattasi di Nave Giovanni delle Bande Nere, unità navale costruita, dalla prima fase di impostazione fondo ad agosto 2019 fino al varo tecnico del 12 febbraio 2022, nel cantiere navale di Riva Trigoso (GE) e, successivamente, trasferita a Fincantieri Muggiano (SP) per l'allestimento in banchina, le opportune verifiche industriali e infine per le prove di collaudo propedeutiche alla prima uscita in mare.

Con l'esecuzione della First Sea Going (FSG), evento di assoluta importanza nel processo di accettazione della futura unità da parte della Marina Militare, iniziano le attività volte a verificare la funzionalità dei sistemi di piattaforma e combattimento condotte sotto la supervisione della Marina Militare, al fine di assicurare il rigoroso rispetto dei requisiti militari contrattuali richiesti.

La FSG rappresenta una milestone a livello contrattuale e ha

visto a bordo la partecipazione della autorità contrattuale OCCAR e della "Commissione di Verifica di Conformità e Accettazione" (CVCA) costituita da rappresentanti di NAVARM, MARINALLES e UTNAV e presieduta dal comandante la prima divisione navale, contrammiraglio Lorenzano Di Renzo.
Nave Giovanni delle Bande Nere, quarta unità della classe Thaon di Revel, è la prima in versione Full, ovvero con a bordo installata l'intera suite di sistemi di scoperta e di armi sviluppati appositamente per queste unità navali nelle diverse configurazioni di lotta tridimensionale.
La consegna alla Marina del pattugliatore da parte di Fincantieri, è programmata per il 2024. La conclusione dell'intero programma dei PPA per la Marina, è prevista per agosto 2026, con la consegna di Nave Domenico Millelire, settimo e ultimo pattugliatore d'altura e secondo in versione Full.
Il Centro Allestimento Nuove Costruzioni Navali continua a supervisionare le fasi di allestimento e di preparazione degli equipaggi designati a bordo di queste navi multi-missione e innovative, al fine di poter impiegarle, sin da subito, nell'assolvimento dei propri compiti. Tutto ciò è il risultato di un lavoro sinergico, rigoroso e puntuale che coinvolge pregiate risorse industriali, governative e intergovernative, quale concreta testimonianza di un'impresa del "Sistema Paese".



D.O.	NOME	CONSEGNA	D.O.	NOME	CONSEGNA
P430	Paolo Thaon di Revel	18 marzo 2022	P434	Giovanni delle Bande Nere	Aprile 2024
P431	Francesco Morosini	Ottobre 2022	P435	Ruggiero di Lauria	Agosto 2025
P432	Raimondo Montecuccoli	Gennaio 2023	P436	Domenico Millelire	Agosto 2026
P433	Marcantonio Colonna	Ottobre 2024			

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".

RADIAZIONE E TRASMISSIONE - PRIMA 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.

1.1 RADIAZIONE (PARTE PRIMA)

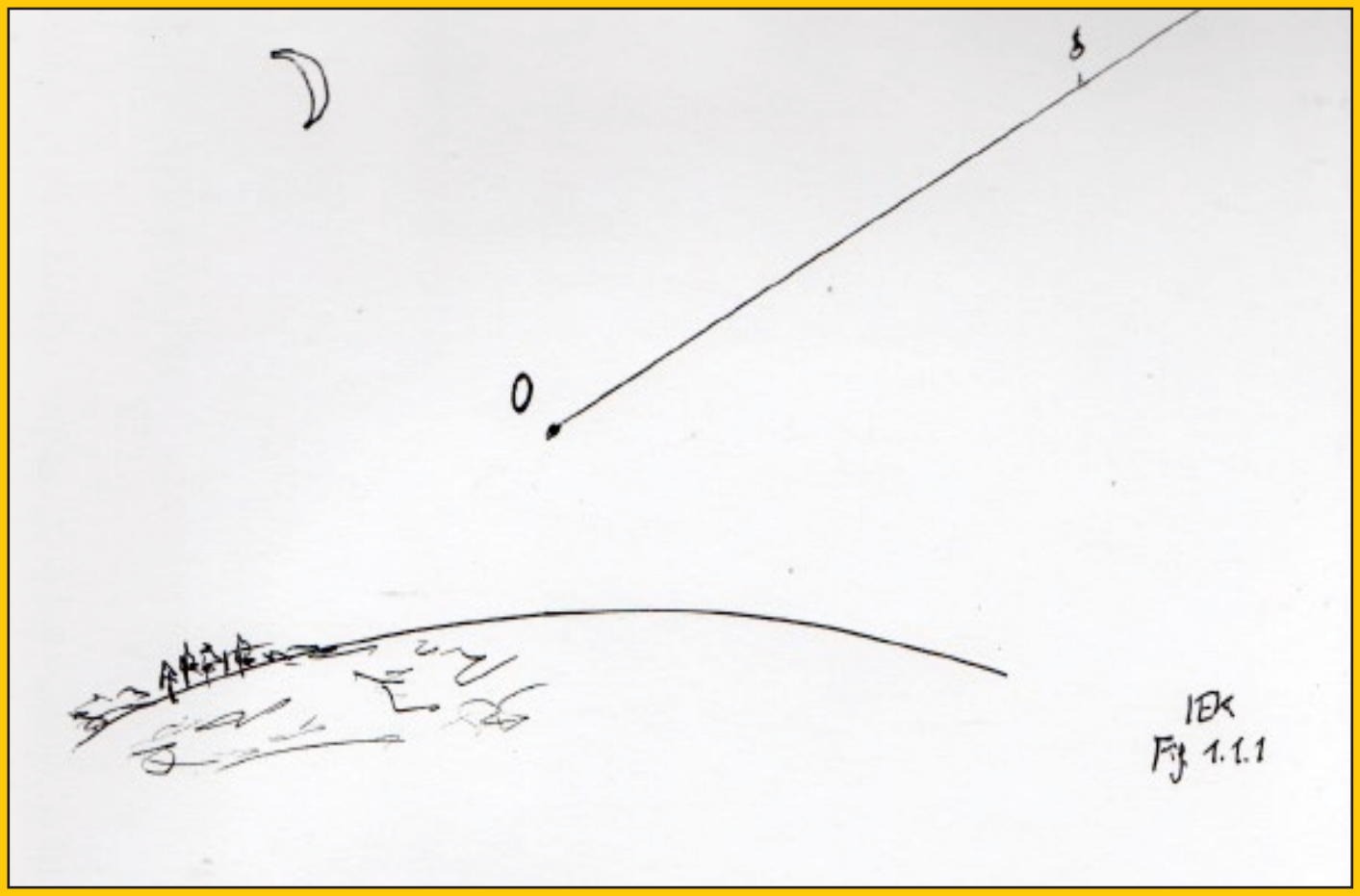
Curvo e accelerato

Asseriva anni addietro un grande radioamatore e studioso della propagazione radio ionosferica ($_1$)[1] che tutto quanto esiste, ruota intorno a qualcosa. Tale affermazione, apparentemente paradossale malgrado la sostanziale correttezza delle ipotesi di base, ha il pregio di farci però riflettere sul fatto che lo spazio, causa la presenza della massa, cioè della materia, secondo quanto ci indica la Relatività Generale di Einstein risulta incurvato, anzi esso stesso esistente in quanto esiste la materia (uno spazio vuoto sarebbe privo di senso, e quanto meno disabitato… senza neanche chi scrive, né chi legge); qualunque cosa contenutavi è in moto (se così non fosse, verrebbe rimossa dallo stato di quiete per effetto dell'attrazione gravitazionale su di essa esercitata della restante materia) ed ogni moto possibile è un moto curvilineo, cioè per quanto conosciamo dalla Meccanica, un **moto accelerato** sotto l'effetto di una forza centripeta, in ispecie quella gravitazionale. Ci porta anche a concludere l'inesistenza di uno spazio euclideo (che la presenza delle masse, in misura maggiore o minore, incurverebbe) e quindi della linea retta (la stessa radiazione luminosa viene incurvata dalla presenza di masse) e pertanto la pura astrazione di un moto rettilineo uniforme, solamente inerziale e privo di accelerazione; entrambi casi limite al tendere a zero delle masse, o all'infinito della distanza da queste, o di ambedue. Il moto accelerato delle masse, emette **onde gravitazionali** (2), rilevabili come ormai sappiamo dai nostri strumenti attuali almeno qualora l'accelerazione (o la decelerazione, vale a dire un'accelerazione avente segno negativo) sia intensa e la massa notevole; quanto accade ed è tra l'altro appunto accaduto nelle osservate collisioni tra due o più oggetti cosmici super massivi. Del pari, anche il moto accelerato delle cariche elettriche emette onde, stavolta però aventi natura **elettromagnetica**, tale ad esempio la radiazione cosiddetta di sincrotrone prodotta in remote regioni del cosmo da elettroni in moto a velocità relativistiche in presenza di potenti campi magnetici che ne incurvano le traiettorie. Tutto quanto esiste, insomma, emette onde in continuazione: è l'armonia del cosmo, già delineata in un mondo allora essenzialmente magico ove il sapere aveva natura prevalentemente iniziatica, da Pitagora (che oltre al numero л -pi greco- ed altre importanti relazioni geometriche aveva altresì dedicato studi ai rapporti armonici tra le diverse note degli strumenti musicali) quando affermava che il moto delle sfere celesti produce una sublime armonia, alla quale però gli uomini sono sordi, non essendo gli organi di cui son dotati in grado di percepirla.

Oggidì, in ausilio appunto ai nostri sensi per natura limitati, vanno ad aggiungersi adatti strumenti, quali ad esempio il radiotelescopio, che tali emissioni capta, rendendole percettibili, registrabili ed analizzabili per tutti gli studi concernenti, rivelandoci così realtà prima celate o al più solamente ipotizzate. Del pari l'interferometro per quanto riguarda le onde gravitazionali, tecnologia che per quanto avanzatissima e punta di diamante della ricerca, può dirsi ancora solamente agli esordi ma ricca, e promettente grandi sviluppi.
In entrambi i casi, a limitare la sensibilità degli strumenti, e per conseguenza il campo di azione dei nostri sensi, è il fattore il **rumore** espressione del caos primordiale (ma anche attuale) ed in particolare del calore, effetto percepibile della incessante agitazione termica della materia, senza mai una pausa dal momento del Big Bang, e l'irraggiungibilità (dimostrata anche per via teorica) dello zero assoluto termico lo attesta; il quale calore riveste pertanto simultaneamente tanto il ruolo del Fuoco, secondo Eraclito elemento generatore e rigeneratore di tutte le cose, quanto del Caos dei Manichei, principio entropico di disgregazione e distruzione, col ricondurre così qualunque cosa, come in un grottesco gioco dell'oca, appunto al caos primordiale. Un discorso analitico sul rumore (o meglio sul **rapporto S/N** -*signal to noise ratio*- che quantifica più che il rumore in sé, magari anche tantissimo, l'intellegibilità del segnale che ci interessa in rapporto ad esso) sulle sue origini, caratteristiche e soprattutto tecniche di riduzione -eliminarlo è impossibile- ci porterebbe però alquanto lontano, e risulterebbe fuorviante rispetto all'argomento qui trattato. In assenza del rumore, o quanto meno mediante una sua riduzione, sarebbe esaltata la sensibilità dei nostri apparecchi e dunque le possibilità di captazione di ogni bisbiglio anche minuscolo, permettendoci di spingerne l'ascolto a sempre più grandi distanze spaziali e per conseguenza anche temporali (stante la finitezza della velocità di propagazione "**c**" nello spazio-tempo, velocità che accomuna i fenomeni elettromagnetici e quelli gravitazionali) nonché di estenderne l'analisi a fenomeni non solo interessanti cariche e masse gigantesche, ma sempre più minuscoli. Stiamo parlando nientemeno che di due delle forze fondamentali del nostro universo, la gravitazione, debole, e l'elettromagnetismo, forte. Nel momento in cui una piccola calamita afferra un pezzo di ferro sollevandolo, e sottraendolo così al giogo del gigante fatto di quasi tredicimila chilometri come diametro di roccia, nickel e ferro roventi in forma di palla, già si capisce bene chi prevarrà; le rimanenti due forze fondamentali sono di tipo nucleare, e precisamente la forza nucleare debole e quella forte, responsabile la prima tra l'altro della coesione dei nuclei atomici, nonché della tremenda quantità di energia scatenantesi dalla loro disgregazione. Ma possente e più mirabile ancora è la sensibilità dell'orecchio umano, che a oltre tremila chilometri di distanza riesce a percepire e distinguere tra scariche atmosferiche inquietanti un segnale avente intensità dell'ordine di frazioni di picoWatt (1 pW = 10-12 W) prelevato dal nulla mediante un filo peregrino e malamente aggrappato ad un aquilone levato nel vento tempestoso e gelido di un rigido inverno sulle sponde dell'Atlantico Settentrionale (esperimento marconiano del 1901). E non tanto dissimile si presenta a tutt'oggi, nonostante i grandi progressi della tecnica, la situazione nella ricezione di deboli segnali DX, magari **QRP** e pure interferiti da potenti stazioni.

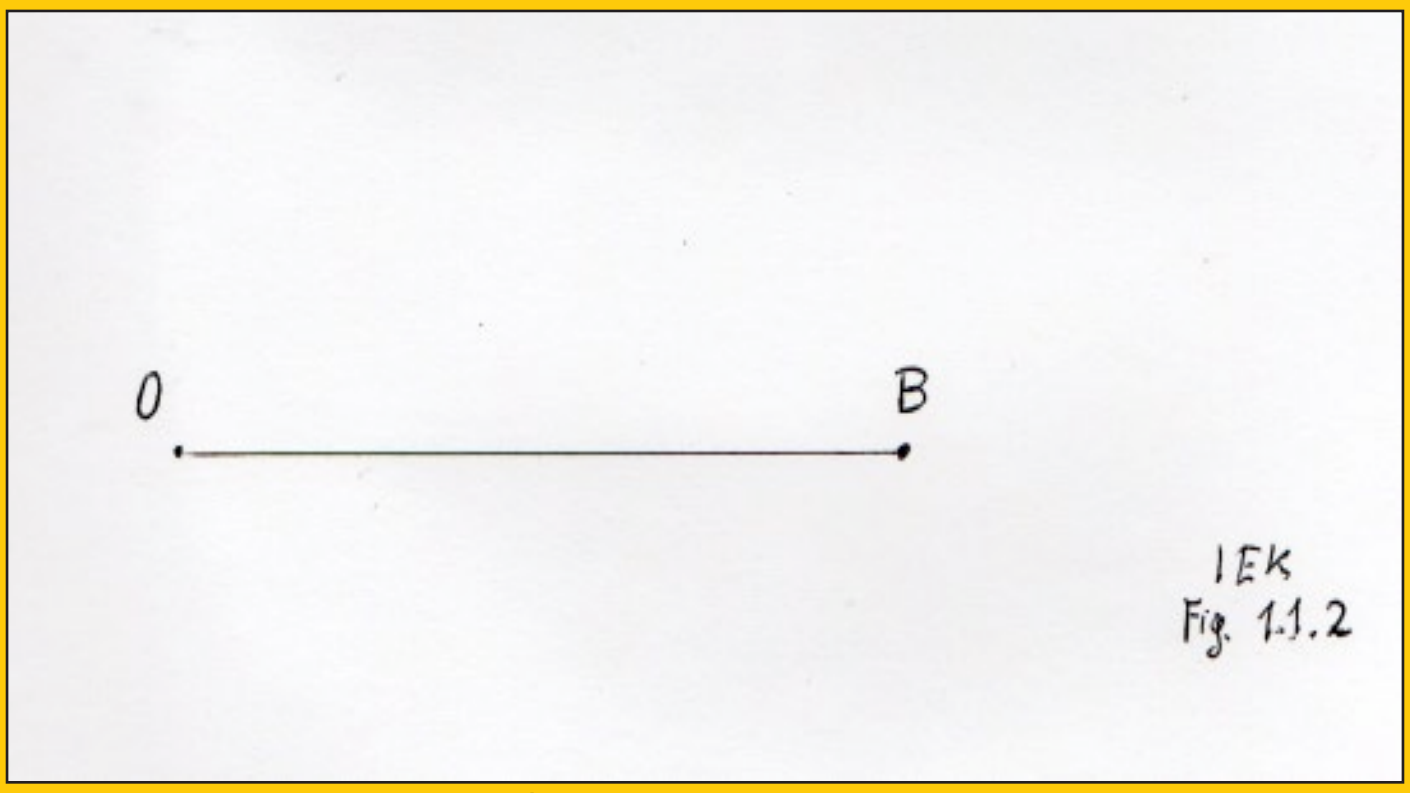
Potere di un impulso

Avevo in realtà più d'una remora ad occuparmi di antenne e linee di trasmissione, duo solo concettualmente scindibile, in quanto argomento ritenuto a ragione troppo vasto ed articolato e pertanto, ad affrontarlo compiutamente e senza schivare i problemi numerosi e di natura varia che ad ogni passo incontreremo, potenzialmente prolisso e dispersivo; però la mia radicata consuetudine ad affrontare le cose dalle fondamenta, mi ha portato ad iniziare … dal tetto, cioè proprio dall'antenna che, in qualche sorta di contrappasso, pur trovandosi alla sommità delle stazioni radioelettriche sta tuttavia proprio alla base di qualsivoglia attività radiante. Mi accingo dunque a scrivere un romanzo; anzi no, non basterebbe. Se poi allarghiamo il campo ai prodotti commerciali, cosa che come già del resto per i filtri non farò, non ne basterebbero cento, anzi un'enciclopedia. Si, perché a) non li conosco tutti (anzi, ne conosco pochi); b) rischierei di fare immancabilmente torto a qualcuno di questi, disquisendo di cose che non so; c) soprattutto, trattandosi il più delle volte di valutazioni e preferenze personali, e (come del resto per i filtri) legate al tipo di operatività che si svolge o si intende svolgere, alle condizioni obiettive del traffico nella/e banda/e desiderata/e, e non ultimo ma molto, molto importante, alla location della stazione (ostacoli eventuali compresi) ed in questa alla posizione, altezza ecc. da assegnare all'antenna, le mie indicazioni rischierebbero a seconda dei punti di vista di risultare magari esaltanti oppure fuorvianti. In fondo il capitale investito, numerario ed umano, è solo vostro, pertanto è bene facciate le vostre scelte: leggete, documentatevi, imparate, sentite i pareri, esaminate, esaminate, esaminate… il materiale stampato, e quello sul web, non manca: ottime pubblicazioni quali l'Antenna Book dell'ARRL, i due volumi di N. Neri (I4NE) Antenne - Linee e propagazione e Progettazione e costruzione (ed. C&C - Faenza) nonché varie riviste serie e prestigiose costituiscono una guida ed autentico vademecum in base al quale orientarsi convenientemente; aggiungerei il Manuale dell'Ingegnere dell'Ing. G. Colombo (ed. Hoepli - Milano) che seppur sinteticamente tratta molti aspetti delle comunicazioni, tanto costruttivi connessi alla robustezza e sicurezza degli impianti e dei relativi supporti, come pure, e bene, la parte propriamente elettrica, antenne comprese.



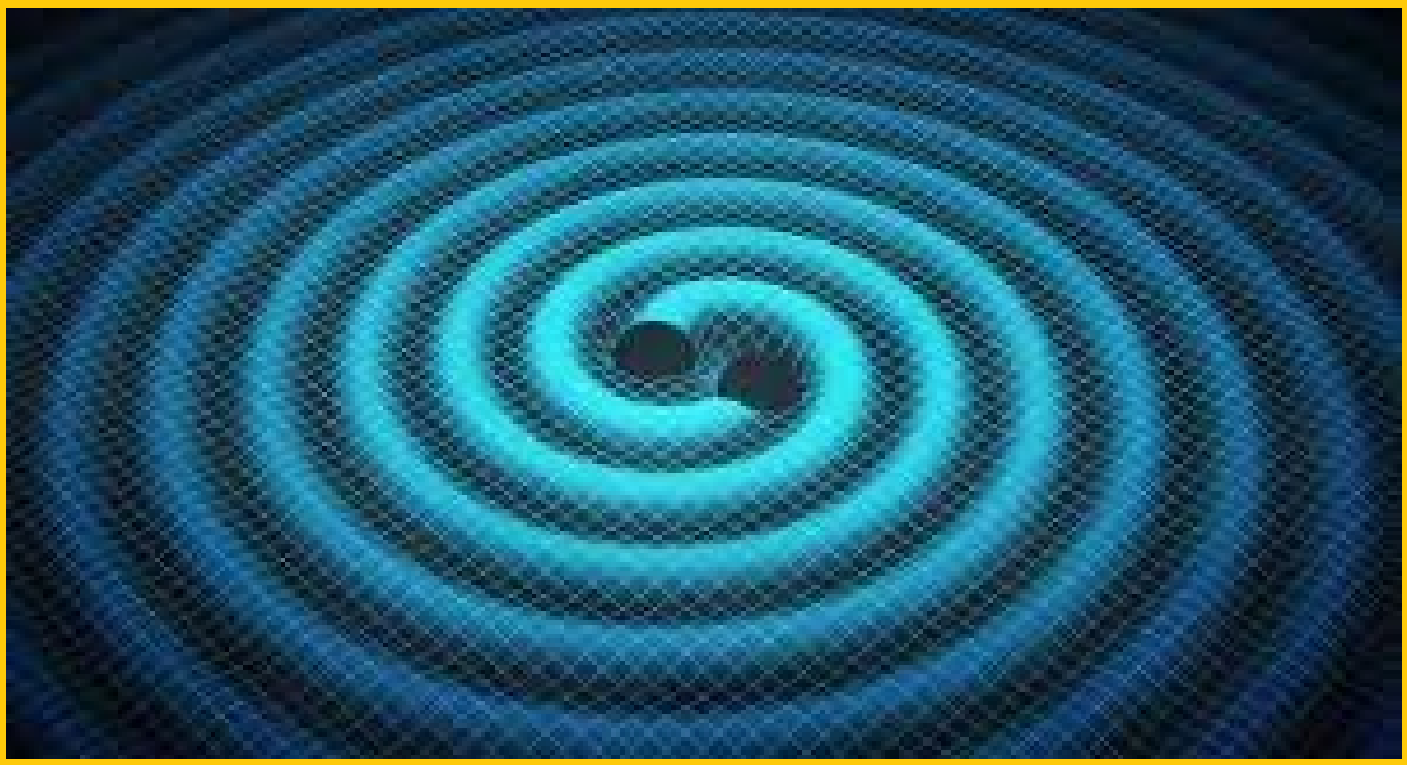
Abbiamo dunque detto che le cariche elettriche in moto accelerato irradiano, e tale è appunto la condizione di una generica carica elettrica presente in qualsivoglia delle nostre antenne, sottoposta ad un campo elettrico rapidamente variabile, in particolare quello impresso da una f.e.m. alternata (3) a radiofrequenza prodotta dal nostro trasmettitore.
Ma per rendere le cose più elementari e, sperabilmente, di facile comprensibilità, converrà affrontare l'argomento proprio dall'inizio. Immaginiamo pertanto l'elemento più semplice per partire con l'esame dei fenomeni elettrici connessi al moto delle cariche ed all'irradiazione: un conduttore (4) (Fig. 1.1.1) avente origine in un **punto O** dello spazio, che chiameremo appunto origine, non necessariamente in prossimità della superficie terrestre o altra, e di lunghezza infinita (a volte, gli infiniti, per alcune spiegazioni, possono pure fare comodo!) da questo dipartentesi in linea retta (ma quest'ultimo non è assolutamente un requisito essenziale, e viene posto solamente per comodità di rappresentazione) verso una direzione imprecisata ed inessenziale senza che incontri altro corpo materiale ma solamente lo spazio vuoto, o atmosferico che ai fini dei fenomeni elettrici la presenza o meno dell'aria (almeno di quella secca) è praticamente irrilevante; quella insomma che nella geometria si definisce semiretta. Immaginiamo anche di applicare nell'origine della stessa un impulso di tensione elettrica (5), chiamiamolo anche (impropriamente, per analogia col delta di Dirac) δ, un bell'impulso stretto ripido e tosto. L'esperienza, prima ancora che la teoria, ci insegna che tale impulso elettrico inizia a propagarsi lungo il conduttore nella direzione che si diparte da O (6) e procede per la sua strada, assieme al suo campo, alla velocità della luce c0 pari a 299.792.458 m/s (Wikipedia) perdendo via via energia vuoi per irradiazione (7) vuoi anche per dissipazione resistiva da effetto Joule stante la pur piccola, ma comunque non nulla resistività del conduttore stesso, vuoi per altre cause che per ora trascuriamo per semplicità in quanto in genere occasionali e di secondaria importanza; sino ad annullarla appunto ad una distanza infinita, avendola integralmente ceduta allo spazio circostante sia sotto forma di onde elettromagnetiche prodotte, che di calore dissipato; entrambe non ritorneranno mai più alla sorgente: la componente irradiata perché uno spazio presupposto infinito, è in grado assorbire quantità infinite di energia, senza mai così rimandarla indietro (E. Ziviani, op.cit. in nota), quella dissipata in calore a causa dell'irreversibilità delle trasformazioni, costituendo una sorgente entropica. In realtà ciò accade già molto prima del completo esaurimento dell'energia impressa, perché viene riducendosi via via per le dette ragioni l'intensità dell'impulso a livelli praticamente irrilevanti, oltreché strumentalmente irrilevabili. L'interazione tra l'impulso che avanza ed il campo che lo sostiene ed accompagna, ed il conseguente moto delle cariche nel conduttore (8) sono in realtà di una complessità tale da esulare dalla presente trattazione che ne risulterebbe altrimenti assai appesantita, senza peraltro giovare significativamente alla sua comprensione; si potrà pertanto per un eventuale approfondimento far riferimento ad esempio alle letture indicate in nota (9).

Modelli matematici più o meno intuitivi, la cui forza nonché quanto davvero più interessa è la loro sempre più estesa capacità predittiva sul mondo reale; di quanto poi accada dentro le cose, ben poco sappiamo, ed a volte se ne ricava una qualche sensazione di astrattezza, qualche difficoltà a calarle nel tangibile: come se vedessimo in giro molto Maxwell, Hertz e Righi, e poco Marconi; molta science e troppo poca vision insomma… ma questo ultimo aspetto competerebbe specialmente ai Radioamatori (10) in particolare, aggiungerei, se connazionali. Per giunta oggi, tra i paradossi dell'entanglement quantistico, intelligenze artificiali, macro e micro robotica che avanzano inesorabili, e cose ritenute impossibili che puntualmente se ne avverano ogni giorno di nuove, anche la più solida -e tra queste certamente non la mia- cultura scientifica rischia di vacillare. Si deve dunque convenire sull'inadeguatezza dei vari modelli esplicativi, anzitutto quelli qui proposti a fini didattico intuitivi, che talvolta non riescono a spiegare bene tutti, e soprattutto tutti assieme, i fenomeni rischiando di fornire a volte indicazioni contradditorie, in contrasto l'uno con l'altro su questo o quello specifico aspetto. È quanto accadde tra l'altro, posta di fronte alle contraddizioni emerse dalla Relatività, alla Meccanica newtoniana; la quale conserva tuttavia inviolata ogni sua capacità predittiva negli ambiti attinenti la stragrande maggioranza dei fenomeni che si presentano nella quotidianità, e non limitatamente alle vicende terrestri! Sicuramente il futuro apporterà ancora, a noi ed a quanti vi saranno, molte e molte esaurienti spiegazioni di enigmi conosciuti e non, ed accanto a queste, ancora tanti e tanti interrogativi. Fatta questa importante premessa metodologica, possiamo ora occuparci del caso più concreto ed a noi certamente molto più vicino, quello cioè di un conduttore sempre originante in O ma che presenti una lunghezza finita, e pertanto terminante in un punto B; in altre parole, un segmento OB (Fig. 1.1.2).

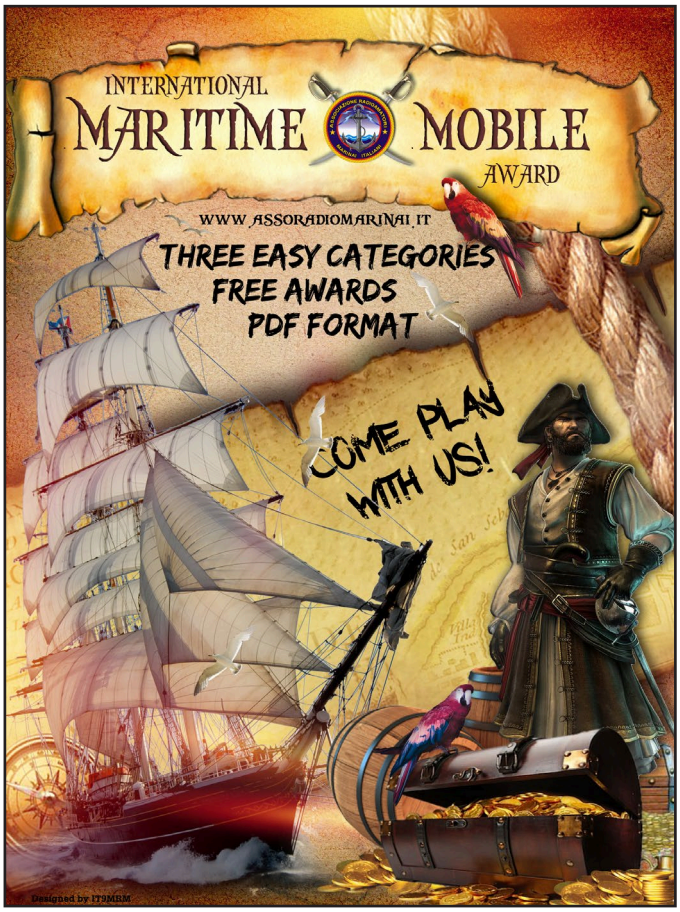


Il nostro impulso, raggiunta l'estremità B del conduttore dopo un tempo t rapportato direttamente alla lunghezza OB del medesimo (più lungo uguale più tempo), ed inversamente alla velocità di propagazione ("c" nel nostro caso; più veloce uguale meno tempo) si arresterà in B, impossibilitato del resto a proseguire oltre lungo un conduttore che… non c'è più.
Non avrà però esaurito la propria energia, ed anzi avrà smosso dalla propria posizione di equilibrio elettrostatico delle cariche elettriche site in prossimità dell'estremità B del conduttore, creando ivi un potenziale elettrico anche elevato del suo stesso segno (11) il quale darà origine ad un campo elettrico propagantesi lungo il conduttore medesimo ma stavolta nella direzione opposta, cioè nel verso BO pertanto ad un nuovo impulso riflesso che viaggerà nella direzione contraria sino a raggiungere il punto O, perdendo a sua volta ulteriore energia sempre per irradiazione, nonché per l'immancabile dissipazione. E non finisce qui, perché, verificandosi nel punto O le medesime condizioni al contorno (terminazione del conduttore in un isolamento, vale a dire assenza di percorsi alternativi che ne scarichino il potenziale, con conseguente accumulo di cariche, ecc.) si ripeterà quanto già verificatosi in B, e l'impulso rimbalzerà ancora, continuando tuttavia a perdere sempre energia, come già visto, lungo il percorso. La cosa avrà termine con l'esaurimento dell'energia veicolata dall'impulso, via via sempre più residuale (moto oscillatorio smorzato) cosa che richiede un tempo sempre teoricamente infinito.

Da notare il dualismo con il caso precedente, ove l'esaurimento dell'energia avveniva nello spazio e nel tempo (stante la velocità di propagazione finita) per la tutta lunghezza presupposta infinita di un conduttore originante in O, mentre qui avviene nel tempo col ripercorrere avanti e indietro, infinite volte ed in un tempo di conseguenza appunto infinito, un segmento conduttore avente lunghezza finita OB, perdendo via via (sempre per irradiazione e dissipazione termica) la stessa quantità di energia e cioè tutta quella che inizialmente possedeva, e farlo non più in un'unica percorrenza infinita ma nella somma, pur essa infinita, di un numero infinito di percorrenze di tratti ciascuno di essi finito, cioè essenzialmente il medesimo tratto percorso e ripercorso più volte (12). Come già detto, l'infinito è qui solamente invocato in via concettuale ed astratta, nei fatti energia si esaurisce alquanto prima, con lo scadere entro un tempo finito al di sotto di un livello praticamente non più rilevante, né rilevabile.
Se poi anziché un unico impulso, impartito una sola volta e basta, disponessimo di un generatore producente una sequenza cadenzata di impulsi tutti uguali, aventi ciascuno le medesime caratteristiche e soprattutto il medesimo contenuto energetico, distanziati tra loro di un eguale intervallo di tempo, assisteremo ad un effetto curioso: se la cadenza temporale degli impulsi è abbastanza ravvicinata il secondo impulso incontrerà il primo che ormai sta tornando indietro, sommando la propria più fresca energia (avendo precorso solamente una frazione della lunghezza del conduttore) a quanto resta di quella del primo (che invece lo ha percorso tutto, in avanti, ed anche per un tratto indietro); nel punto in cui si incrociano sarà dunque concentrata, limitatamente all'attimo in cui si incrociano, un'energia maggiore di quella posseduta da ciascuno di essi. Se la cadenza degli impulsi supera di parecchio il tempo di percorrenza, avverranno altri incroci, ed il fenomeno si ripeterà ad intervalli di spazio regolari, e cioè in punti determinati del conduttore, sempre gli stessi. Per utilizzare un modello intuitivo (come dovrebbero esserlo tutti, almeno nella didattica) ma spero efficace, possiamo pensare alla metropolitana ove i treni, oppure le vetture in una linea urbana di autobus, che viaggiano nei due sensi opposti, si incrociano a determinate fermate, e sempre quelle a seconda delle velocità di percorrenza e della frequenza dei mezzi rapportate entrambe alla lunghezza del percorso; fermate ove la presenza simultanea di passeggeri che vanno e che vengono sarà maggiore che non altrove, producendo almeno al momento dell'incrocio dei mezzi (e nelle ore di punta) un qualche affollamento. Si sarà creata pertanto una situazione stazionaria (che cesserà all'orario di fine servizio, oppure all'esaurimento dell'energia -carburante- dei mezzi) in funzione dei parametri detti, sulla quale sarà bene soffermarsi a riflettere. Si, perché di tali situazioni stazionarie nella nostra disamina ne incontreremo diverse; tale sarà per esempio il caso delle antenne risonanti (non tutte necessariamente lo sono!) nonché delle linee di trasmissione, vale a dire di trasporto dell'energia e dei segnali veicolati, siano esse unifilari con ritorno via terra e strutture viciniori (come nel caso dell'antenna "a presa calcolata" un tempo assai diffusa) oppure senza (quest'ultimo caso limitatamente alle microonde), bifilari in aria ("scaletta") e non ("piattine"), coassiali con vari tipi di dielettrico (isolante centrale), di rivestimento (calza, eventuale schermo, ecc.) e di protezione esterna, delle guide d'onda (sempre in microonde), persino della fibra ottica come pure delle reti di distribuzione dell'energia elettrica, mono e trifase (o in genere polifase) comunque connesse. Sempre in relazione ai tre parametri assegnati: velocità di propagazione del campo (in linea generale differente dall'uno all'altro tipo di oggetto), lunghezza del conduttore, frequenza immessavi.



Note:
1) Edo Bini, I2BAT in La Radiospecola, Novembre 2004 (ARI Brescia).
2) Enc. Ingegneria Vol.1, pag. 2-514 ISEDI 1971.
3) Il moto armonico è intrinsecamente accelerato, se infatti esprimiamo lo spostamento (elongazione) s della carica elettrica e rispetto alla propria posizione di riposo, causato dalla impressa f.e.m. alternata di pulsazione □ = 2□f tale che s= Acos(□t) abbiamo che l'accelerazione (derivata seconda delle coordinate spaziali rispetto a tempo) della stessa è d2s/dt2 = -Acos(□t) trascurando per semplicità la fase □, ove il segno meno (-) sta ad indicare che l'accelerazione è sempre diretta in senso opposto all'elongazione del moto ed è massima in valore assoluto agli estremi di questa, ove cioè il moto della carica si arresta per invertire la sua direzione e ritornare verso la posizione di partenza, che oltrepasserà per raggiungere l'estremo opposto, e così via di seguito.
4) La presenza di questo non è però, contrariamente a quanto possa sembrare sulle prime, elemento indispensabile: si ha anche moto di cariche per spostamento nei materiali dielettrici -cioè isolanti- utilizzato, per paradossale che possa apparire, proprio nelle antenne e schiere di antenne dette appunto dielettriche.
5) Qui insorgerebbe un problema di connessioni elettriche con relativi ritorni, che in questo momento ci giungerebbe alquanto inopportuno, a complicarci le cose: immaginiamo pertanto di applicarlo per induzione, senza cioè contatto galvanico con il conduttore principale.
6) In realtà vi dovrebbe anche essere un impulso identico viaggiante nella direzione opposta, cosa che abbiamo voluto evitare, almeno concettualmente, ponendoci appunto all'origine di una semiretta.
7) A motivo dei fronti ripidi di salita e discesa (peraltro scomponibili in base all'analisi armonica in sommatorie di singoli moti armonici aventi differenti ampiezze e frequenze) l'impulso, rappresentante in ogni caso una discontinuità nello stato di quiete elettrica -macroscopica, altrimenti entriamo nel dominio del rumore casuale- del conduttore che lo veicola, imprime alle cariche presenti in esso un moto accelerato, essendovi non nulla una d2s/dt2 □ 0, e pertanto dà origine ad irradiazione.
8) Il moto delle cariche elettriche in quanto tali, non ha una esatta corrispondenza fisica nel moto dei portatori delle cariche stesse (elettroni, ioni, o anche "lacune" nel caso dei semiconduttori preparati) nel conduttore e/o nel dielettrico, e al limite nello spazio vuoto ove naturalmente non vi sono portatori di carica (correnti di spostamento, previste nelle equazioni di Maxwell precisamente in relazione ai campi elettrici e magnetici rapidamente variabili, vale a dire ad alta frequenza) ma si trasmette da un portatore a quello adiacente seguendo i campi che le conducono interagendo con quelli aventi origine dalla carica stessa (campo elettrico) nonché dal suo movimento (campo magnetico) ed alla velocità degli stessi campi, che nella materia o nelle sue adiacenze si discosta, di poco o di molto, da quella nel vuoto; intervengono inoltre altri fenomeni quali la velocità di deriva, ecc.
9) G. Falciasecca: Appunti di campi elettromagnetici, Esculapio – Bologna 1990; Enc. Ingegneria Voll. 1 e 5, ISEDI 1971; G. Bernardini E. Amaldi: Fisica Generale - parte II^, Università di Roma 1965; E. Montù (I1RG): Radiotecnica – Vol. 1 Nozioni fondamentali, Hoepli - Milano 1935; V. Mendola (IW2KSZ): NEC (Numerical Electromagnetics Code) L'equazione integrale per lo spazio libero, Radio Rivista 05/2008 A.R.I. - Milano; E. Ziviani (I3CNJ): L'antenna radio, principi funzionali, ed. propria 2004 (c/o Sandit, Albino - BG); testo quest'ultimo assai esplicativo ed esauriente, con molti parallelismi alla dinamica delle masse ed agli effetti gravitazionali, consigliabile per i radioamatori; anche le pagine web di it.wikipedia ed en.wikipedia trattano esaurientemente l'argomento, con l'aggiunta di disegni ed animazioni utili, particolarmente queste ultime, a fissare le idee; nonché numerose pubblicazioni accademiche e non, anche straniere, molte delle quali fruibili in rete.
10) Cfr. editoriale del Prof. Ing. G.F. Sinigaglia (I4BBE) del Radiotelescopio di Medicina nonché Presidente A.R.I., in Radio Rivista n.5/1968.
11) Ricordiamo che cariche elettriche omologhe, cioè di segno uguale tra loro, si respingono.
12) Alla luce di quanto precede, possiamo sfatare già sin d'ora un pregiudizio abbastanza comune e radicato, affermando come un'antenna corta (avente cioè una lunghezza l modesta in rapporto alla lunghezza d'onda □ impiegata) possa altrettanto bene di una più lunga irradiare lo stesso tot di potenza (energia nell'unità di tempo); nell'esempio appresso proposto l'avanzare degli impulsi successivi andrà infatti a sovrapporsi ai rimbalzi dei primi senza alterare i contenuti energetici di ciascuno, per il principio di sovrapposizione trattandosi di un sistema lineare. Ciò a patto che si tengano nel dovuto conto determinati fattori e di conseguenza si provvedano i necessari accorgimenti, la limitazione cennata essendo di natura tecnologica -e di conseguenza, ed inevitabilmente, anche economica- più che non di principio. L'argomento verrà approfondito nelle puntate seguenti, ove tratteremo della resistenza di radiazione, e simultaneamente ma in antitesi con essa, di quella o quelle dissipativa/e avente appunto natura entropica.



Best of the Best Awards

NUOVA ID CARD ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM

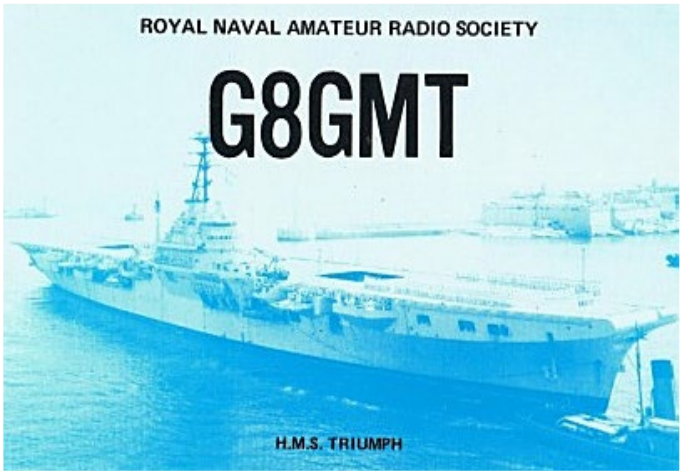
La prima versione della nostra carta ID era oramai obsoleta ed abbiamo provveduto a modificarne il layout e ad automatizzare l'inserimento della foto e l'invio automatico via email.
Quindi per tutti colore che vogliono la nuova tessera ARMI, basta inviare una foto personale in formato JPG al seguente 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

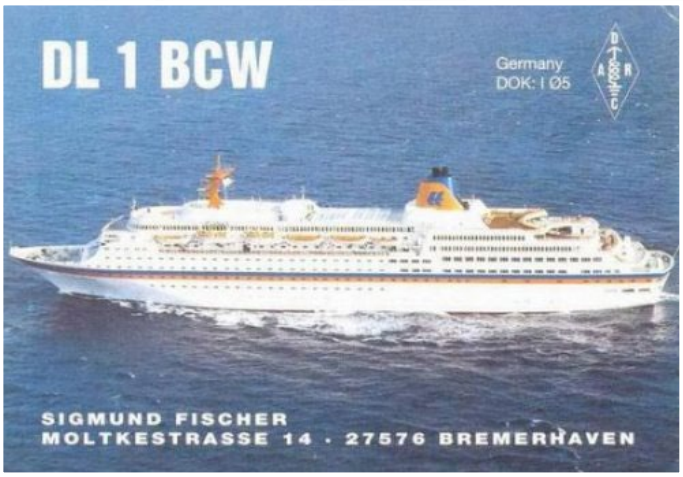
Carrellata di cartoline QSL di stazioni radioamatoriali, nazionali ed estere, con sfondo di carattere marittimo-navale, con navi, velieri, mare, barche e yacht. Le QSL fanno parte della collezione di carte QSL dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani.

F8DVD

GERMAN
AMATEUR RADIO
CLUBSTATION
located on
Lightvessel
«WESER»
DFØWH
WILHELMSHAVEN


ROYAL NAVAL AMATEUR RADIO SOCIETY
G8GMT
H.M.S. TRIUMPH

中华人民共和国个人业余电台
BG5DNZ
CQ 24 CHINA ITU 44


DL 1 BCW
Germany
DOK: I Ø5
SIGMUND FISCHER
MOLTKESTRASSE 14 · 27576 BREMERHAVEN

WAB NZ26 Loc IO94ew
G4BNU
cc 308
FISTS
2854
RNARS
4421
4093
Ex G4BNU/MM
World Meteorological Organisation
G4BNU

RNARS
#150
GI3OBO

K7GA /mm
Matson
M/V MAUNAWILI

N8SUB
USS SILVERSIDES

RN0CF/MM

LA7CFA

SP1FRC
Polish Amateur Radio Station
op. Andrew

FOTO STORICHE

Dragamine MANDORLO (ex USS MSC 280) (1959 - 1993)

Aliscafo SPARVIERO (1982 - 1991)

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: 4023600645946759 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);

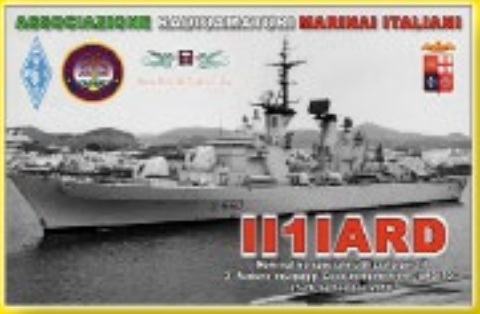
COMMANDER PLAQUE
CAPITANO DI VASCELLO
-CW-
I 1 P J K
Maurizio Coroli
M I 1 2 0 6

DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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

Il Diploma di Attestazione ARMI può essere richiesto da tutti i soci iscritti all'ARMI. Per il rilascio dell'attestato è richiesto un ***contributo volontario di almeno 5 Euro****, di cui tolte le spese di spedizione e stampa, il resto sarà donato all'Istituto Andrea Doria.*
Ulteriori informazioni li trovate sul nostro sito web.
La richiesta va inviata al seguente indirizzo:

Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.)
Alberto Mattei (IT9MRM)
Via Enrico Millo, 20
I-96011 Augusta (SR)
ITALY



Le QSL dei Radioamatori di Marina sono printed.it

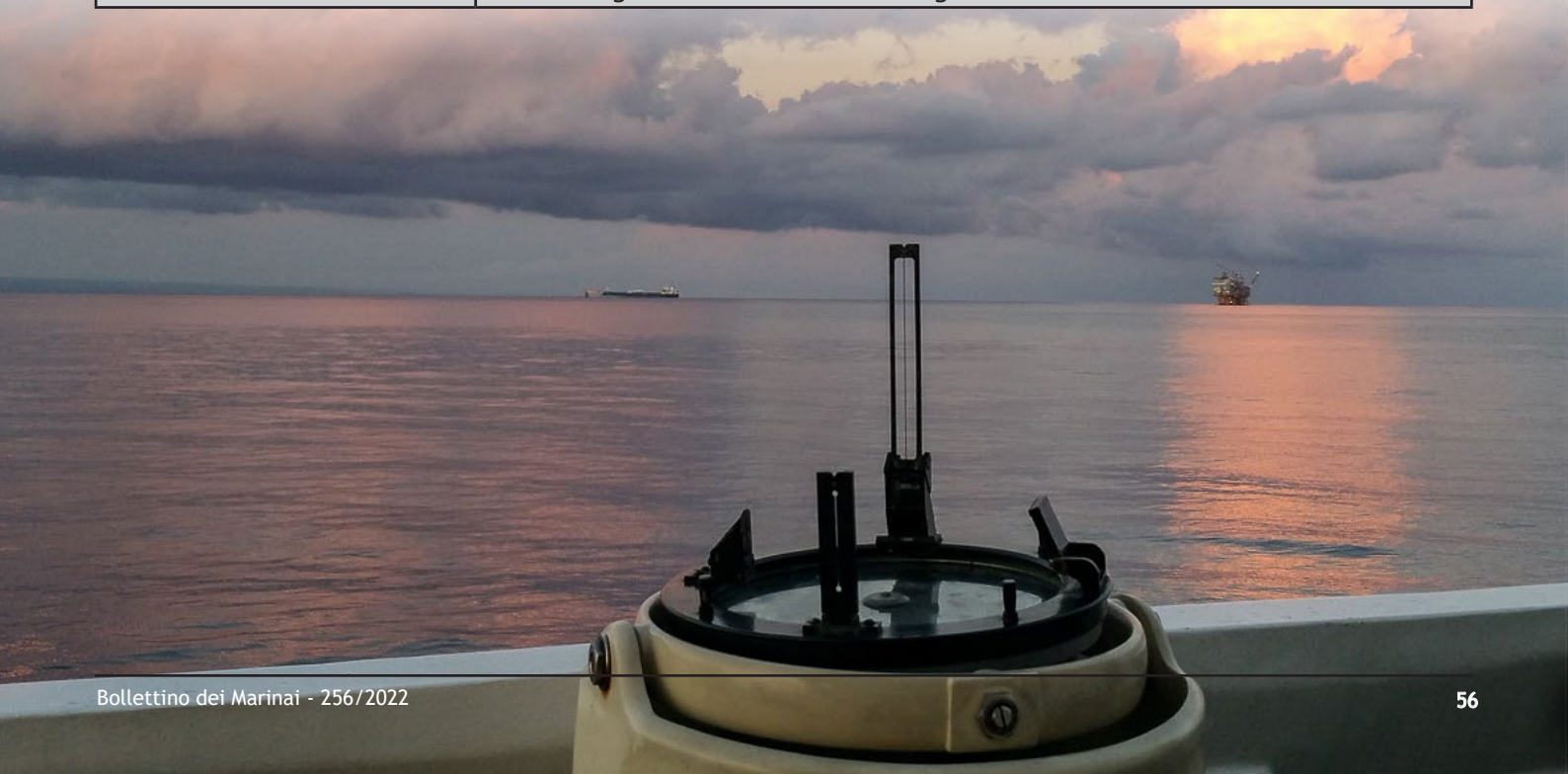
RADIOAMATORI ARMI MARINAI

QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su
facebook

CALENDARIO EVENTI 2022

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 INORC
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

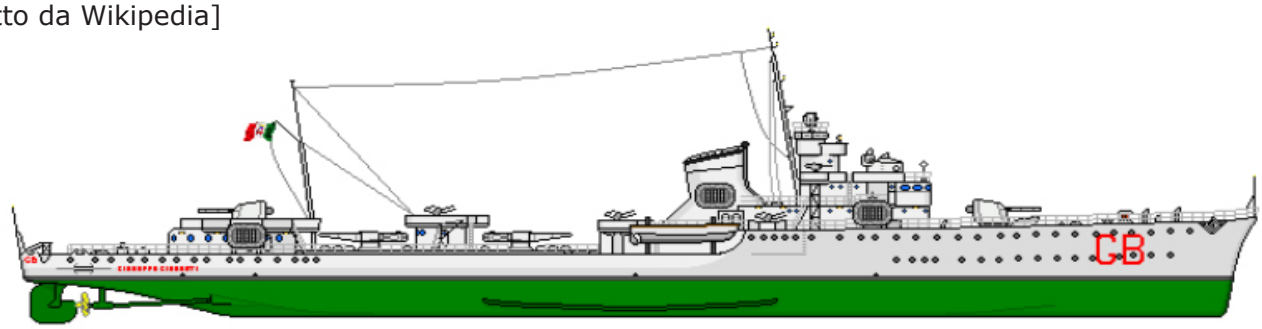
di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager

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 dalla "Diamond Cup" è prevista una spesa forfettaria di Euro 40.
Le stazioni italiane che lo desiderano, potranno inviare il contributo per la Top Honour Plaque tramite le seguenti modalità:
- via "POSTEPAY" n. 4023600964377842 intestata a Mattei Alberto;
- via "PAYPAL" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com;
- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

RICHIESTE
Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale :
IT9MRM Alberto Mattei - Via E. Millo, 20 - 96011 Augusta (SR) - Italy -
email: it9mrm@assoradiomarinai.it

LOGS
Devono essere in formato ADIF/CBR/TXT/DOC/XLS.
E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.
Chi lo desidera può utilizzare il Foglio Elettronico (ARM_WW2) per la gestione dei collegamenti. Lo potete scaricare dal sito web dell'ARMI.

AWARD
REGIA
MARINA
NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE
AWARD'S
SQUADRA
NAVALE
SQUADRON & DIVISION SHIP'S
MORE THAN 20 FREE DIPLOMAS OF SHIPS
ASSORADIOMARINAI.IT

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

R E G O L A M E N T O

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

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

STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

V^ DIVISIONE CORAZZATE GC - CV - DU - DO	IZ6OYT - IK5AIO IK8FIQ - IK2SOE	IX^ DIVISIONE CORAZZATE LT -VV - RO	IQ9MQ - IZ1GJK IZ0XZD
I^ DIVISIONE INCROCIATORI ZA - GO - FI	IT9CKA - I0QMY IZ5MME	IV^ DIVISIONE INCROCIATORI BA - LA - GI - DI	IT9BRY - IT9SDU IT9PPX - I2QIL
VIII^ DIVISIONE INCROCIATORI AZ - GG	IZ0EUX - IT9ASD	III^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE NL - SU - MA - BT	IZ0MQV - IU3MEY IZ3CAR - IU0MUN
V^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE PT - TI - LE	IS0HGX - IU8FSU IQ7QN	VII^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE FR - DA - SA - ST	IW0BTN - IS0HMZ IS0CDS - IW0HIQ
VIII^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE FG - FL - BO - LP	IK7FPU - IS0HMQ IT9ACJ - I3JYL	IX^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE AF - OA - CO - GB	IZ5RZS - IK8VHP IQ9BF - IT9FDR
XIV^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE VI - ON - MC - PN	IW1CDU - IT9ETC IG9ITO - IZ8CJT	XV^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE PI - OM - OV - ZE	IU0KNS - IS0IEK IT9GHW - IW0GFS
XVI^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE OR - PS - TA - US	IU8NNS - IV3HJB IU2BYH - IK8IJN	I^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE AO - AE - AU - AC	IK8NKQ - IT9MRM IV3XPP - IK5AEQ
II^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE PA - MN - CI - CH	(4)	III^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE PR - AD - GU - MI	I3VAD - IQ1YY IU1HGN - S53EO
IV^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE SO - MO - SR - IB	IZ1WTM - IZ1HVD IT9JAV - IZ0LNP	V^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE SF - OZ - LF - AB - AA	I2AZ - IZ0JSD (3)
VI^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE ON - OS- PG	IT9HHL (2)	VII^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE BS - FB - MO	IW2JJS - IS0SZU IK7LQH
VIII^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE LU - LC - LR - LB	IZ6BUV - IS0HZE IW9HKM - IS0FAP		

(n.) Stazioni ancora da accreditare

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

STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

II^ DIVISIONE INCROCIATORI BN - BC - TT	IW8EHK - IW0DPJ IT9ECY	III^ DIVISIONE INCROCIATORI TR - BL - TS - PO	IZ0DIB - IZ8ITT - IM0SDX (1)
VII^ DIVISIONE INCROCIATORI SV - DD - ME - RM	IZ7AUH - IT9EYV - I2DMK - IT9HRL	I^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE TB - AQ - ER - NB	IK8MFJ - IK8MFA I1EIS - IZ7LFP
II^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE ES - BR - ZF - OT	IZ1QNX - IV3DSB IT9AVP - IS0BMU	IV^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE CR - SE	IK1MTV - I1CMA
X^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE ML - LI - SC - GR	IZ1CCH - IZ8VNQ - IZ6ASI - IS0FQK	XI^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE AR - CN - AV - GE	IK6ARS - IU0GCO IZ0PAP - IU0DZA
XII^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE CB - CZ - AI - LN - LG	IS0FEZ - IU8CEU IT9JPW - IW6CAE IZ0HDB	XIII^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE GN - FC - BG - AP	IS0GVH - IT9CLY IW5BBV - IS0UNG
IX^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CS - CL - MT	I1PJK - (2)	X^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE VG - SG - SI	IT9YBL - IU4FLT IS0SRN
XI^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CG - CT - CE - CO	IK5TBI - IW9FI IU8IYW - IZ7LOW	XII^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE AT - AN - AL	IT9CVX - IS0DSW (1)
XIII^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CC - CP - CI	IU8CFS - IU8FWT (1)	XIV^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE PC - PL - PD	(3)
XV^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CF - SL - SM	I8URR - IZ0ARL (1)	XVI^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE MB - CM - CA - LM	IZ0IVZ - IU2JYW - IT9OUY - IU6IBX

(n.) Stazioni ancora da accreditare

AWARD REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Award
WWW.ASSORADIOMARINA.IT
REGIA
MARINA

CALENDARIO
EVENTI

22 MARZO:
SECONDA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE

27-29 MARZO:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO MATAPAN

12-16 GIUGNO:
BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO GIUGNO

9 LUGLIO:
BATTAGLIA NAVALE DI PUNTA STILO

19 LUGLIO:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO SPADA

11-13 AGOSTO:
BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO AGOSTO

11-12 OTTOBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO PASSERO

11 NOVEMBRE:
LA NOTTE DI TARANTO

26-27 NOVEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO TEULADA

13 DICEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO BON

17 DICEMBRE:
PRIMA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE

AWARD REGIA MARINA
WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

DRASERVICES.IT

shop@draservices.it

Per info e trasferimento file

+39 3920733361

Numero abilitato solo per whatsapp

STAMPA QSL PERSONALIZZATE

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

RADIOAMATORI MARINAI ARMI

OFFERTA RISERVATA AI SOCI ARMI

a partire da 9 EURO

postepay VISA MasterCard PayPal SDA EXPRESS COURIER DHL

AMARCORD - II9AS - 40° ANNIVERSARIO DEL PRIMO VOLO OPERATIVO DEL BR1150 'ATLANTIC' - UN'ATTIVAZIONE INSOLITA

di IT9RYJ Sebastiano Rizzo (Sez. ARI Catania)(tratto dal Bollettino dei Marinai nr. 135/2012)

Era un venerdì pomeriggio di inizio maggio ed ero passato a salutare gli amici in Sezione quando Francesco IT9AGD mi bloccò nel bel mezzo di una classica discussione sulle antenne per dirmi che dovevo parlare con una persona. Ahi, pensai, lavoro in arrivo … e non mi sbagliavo poi di tanto!

Francesco mi presentò Michele IW9HPW, che conoscevo di fama a motivo delle sue attivazioni SOTA in QRP, che mi spiegò in breve il motivo della sua visita: il 9 giugno successivo presso la Base Aerea di Sigonella, dove Michele presta servizio nei sistemi antincendio, si sarebbe tenuta una manifestazione a inviti per celebrare il 40° anniversario del primo volo operativo del BR1150 'Atlantic', il celebre aereo Antisom utilizzato dalle Aereonautiche europee della NATO. Michele, d'intesa con Alberto IT9MRM, il Coordinatore Nazionale dell'A.R.M.I., l'Associazione Radioamatori Marinai Italiani, aveva immaginato un'attivazione con nominativo speciale che operasse dalla base nel corso di quella giornata; c'era però bisogno di un certo numero di operatori, per cui aveva pensato di rivolgersi alle due Associazioni presenti sul territorio, l'A.R.I. e l'A.R.A.S. , e , ovviamente, di tutte le necessarie predisposizioni tecniche.

Avevo maturato in passato un po' di esperienza circa le operazioni radio da Sigonella, che, oltre ad essere la base ove è di stanza il 41° Stormo Antisom, ospita anche una Naval Air Station delle Forze Armate Statunitensi, soprattutto nel corso delle esercitazioni S.O.T. (Sicilia Orientale Terremoti) con la Protezione Civile, nel corso delle quali un paio di volte avevamo operato proprio dalla base, per cui accettai di buon grado l'invito a dare una mano. Stilammo subito un elenco delle principali cose da fare, a cominciare dalla decisione circa il nominativo da utilizzare: la scelta cadde subito su II9AS, India India 9 Anti Som, che ci sembrava quello più indicato per una manifestazione del genere. Michele si sarebbe occupato della richiesta e di ottenere le necessarie autorizzazioni dalle Autorità Militari, mentre io avrei buttato giù la lista delle attrezzature necessarie e, a ridosso delle operazioni, la tabella delle bande/modi da utilizzare nel corso della giornata. Poiché le operazioni dalla Base sarebbero durate solo 12 ore ca (dalle 08 alle 20 locali circa), essendo la manifestazione vera e propria prevista dalle 15 alle 19, decidemmo subito di utilizzare due stazioni con una terza attivabile all'occorrenza, e di limitare, per evitare problemi di in compatibilità elettromagnetica con le varie apparecchiature radio della base, la potenza di uscita ai canonici 100 watt.

Dopo parecchi giorni di fitta corrispondenza fra me, Michele e Marco IT9JPW, un caro amico di vecchia data, avevamo definito le attrezzature che avremmo utilizzato: il mio fido FT897, attrezzato anche per operare in CW, ed un identico rtx di proprietà di Marco, nonché l'ottimo FT450 di Michele ed almeno un paio di PC equipaggiati con il supercollaudato QARtest, da utilizzare in modalità Dxpedition.

Per le antenne, vista la necessità di montaggio e smontaggio veloce, avevamo deciso di utilizzare il dipolo full-size 20/40 metri con palo leggero normalmente utilizzato da Michele e Marco per le loro attivazioni, la nostra verticale tribanda 10-15-20 con supporto in canna, e come terza antenna, da utilizzare su qualsiasi banda, il sistema con accordatore automatico in scatola stagna e whip su canna da pesca realizzato dal nostro esperto meccanico Massimo IT9MAX, estremamente compatto e facilissimo da montare in pochi minuti.

Sapendo poi quanto può risultare determinante l'utilizzo del CW vista la potenza che avremmo utilizzato, convincevo Alfio IT9EJW ad essere dei nostri, almeno per la sola mattina; Alfio accettava di buon grado, consentendoci così di potere contare su un grafista ' di peso'…

Verso fine maggio ci preparavamo per il primo step operativo, ossia la verifica sul campo della compatibilità elettromagnetica dei nostri sistemi di trasmissione con quelli della base, fissata per lunedì 28 maggio a prima mattina.

Nonostante la potenza limitata, infatti, questa attività era indispensabile per consentirci di potere operare in tutta tranquillità da una base militare che, fra l'altro, ospita anche il Controllo del Traffico Aereo di tutto il Mediterraneo Meridionale!

Lunedì mattina di buon ora, svolte le necessarie prassi burocratiche per l'accesso del mezzo e dei suoi occupanti con l'assistenza di Michele, insieme a Massimo IT9MAX, Vince IT9EJP e Marco IT9JPW facevamo la conoscenza del gentilissimo Capitano Pagnoni, che ci avrebbe assistito per le necessità tecnico-logistiche, e del Comandante Bruno, che, fra l'altro, Massimo conosceva personalmente per motivi di famiglia. In poco tempo procedevamo al montaggio dei tre sistemi di antenna nel prato prospiciente la piazzola che ci era stata assegnata, e qui facevano la spiacevole conoscenza con i terribili moscerini che infestavano quella zona della piana di Catania: impossibili da tenere bada, si infilavano ovunque, anche nei condotti uditivi, rendendo quasi impossibile lo svolgimento delle operazioni più elementari. Anche se Michele ci tranquillizzava, informandoci che era prevista prima della data della manifestazione una severa disinfestazione, era certamente un problema di cui tenere conto. Concluse le prove senza il benché minimo accenno di disturbo reciproco, e dopo avere preso gli ultimi accordi con il Capitano per il posizionamento di un gazebo e dei tavoli per l'installazione delle stazioni, all'uscita dalla base notavamo l'abbigliamento dei militari USA, che prevedeva anche un berretto con retina avvolgente per l'intera testa: adesso potevamo capire bene il perché di questo strano indumento!

Nel corso della settimana Michele ci informava che era finalmente arrivata l'autorizzazione per il nominativo speciale, e che la stessa prevedeva la possibilità di utilizzo del call dal 6 al 9 giugno: ora tutto era davvero pronto e per di più si sarebbe potuto operare dalla stazione di Marco, titolare del nominativo, nei tre giorni antecedenti la manifestazione, arrotondando così il numero dei QSO. Venerdì 8 nel pomeriggio, MAX, JPE, HPW e io tornavamo di nuovo presso la base per il montaggio definitivo dei sistemi di antenna; stavolta, sia pure in maniera più artigianale dei militari statunitensi, eravamo meglio equipaggiati per fronteggiare l'assalto dei moscerini, che dopo la disinfestazione nel frattempo operata, erano divenuti effettivamente meno aggressivi, per cui con berretti con sahariano, velette procurate da JPW ed altri accorgimenti, riuscivamo a lavorare decentemente. Nel frattempo cominciavano ad atterrare alcuni dei mezzi aerei che avrebbero partecipato alla manifestazione, e sul fondo del piazzale potevamo ammirare, perfettamente schierati, gli MB-339 PAN utilizzati dall'orgoglio della nostra Aeronautica, le Frecce Tricolori.

L'indomani davvero presto, tutto il gruppo degli operatori, pass alla mano e dopo un accurato controllo da parte della sicurezza Militare, accedeva dall'ingresso italiano della base e cominciava il posizionamento delle stazioni sui tavoli messi a nostra disposizione. Dopo la messa a punto del sistema software di trasmissione via Internet in tempo reale dei QSO effettuati sull'apposita pagina da parte di Enzo IT9GCG (l'autore di Enzolog) si partiva in 40 e in 20 SSB, e via via gli operatori si alternavano ai microfoni mettendo a log un qso dietro l'altro.

Veniva poi la volta del CW con Alfio IT9EJW che, con la sua solita cadenza decisa, metteva anche lui a log una lunga sfilza di collegamenti; nel frattempo era passato a trovarci anche Alberto IT9MRM, che operava la terza stazione in 15 metri, contribuendo anche lui ad incrementare il numero dei QSO.
Veniva l'ora della pausa pranzo, un po' anticipata rispetto ai canoni ordinari, fatto reso necessario dal dovere utilizzare la mensa statunitense, per cui, con qualche dollaro prelevato dal 'fondo per le QSL', foraggiavo alcuni degli amici presenti che si recavano a pranzo, mentre io approfittavo per riportare al QTH Alfio e fare per strada uno spuntino, non senza avere ricevuto la classica richiesta di ritornare attrezzato di bottiglia piena di seltz-limone-e-sale, la classica bevanda catanese estiva, destinata a dissetare gli operatori.
Nel pomeriggio, mentre le operazioni radio proseguivano senza sosta e anche io potevo cimentarmi operando a tratti la stazione in CW, si svolgeva la manifestazione, nel corso della quale un po' tutti, a turno, potevamo osservare da vicino i mezzi aerei, dal nuovo ATR72, che dovrebbe sostituire l'Atlantic, al drone 'Predator ' e all'elicottero HH3H. Ed infine, con non poca emozione, potevamo ammirare le evoluzioni di una coppia di Atlantic e quelle, sempre entusiasmanti e davvero mozzafiato, della Pattuglia Acrobatica Nazionale, nel corso del suo 'allenamento' per l'uscita ufficiale prevista nei cieli di Acireale per l'indomani. Verso le 19.30, conclusasi la manifestazione, le auto dei visitatori cominciavano a defluire dall'ampio parcheggio della Base: era tempo di avviare le operazioni di smontaggio di antenne e apparati e prepararci per il rientro.
A conclusione dell'attività sarebbero risultati a log 2200 QSO nei 4 giorni di operazioni, un risultato tutto sommato niente male. Come avevo previsto all'inizio, di lavoro ne è arrivato … ma si è trattato di un lavoro davvero piacevole per un'attivazione un po' insolita, e per questo ancora più apprezzata! Un ringraziamento particolare va a Michele IW9HPW e a Marco IT9JPW, che sono stati l'anima di questa attivazione, ad Alberto IT9MRM che l'ha coordinata, al Capitano Renato Pagnoni e al Comandante Maggiore Paolo Bruno dell'86° C.A.E. per l'affettuosa assistenza, nonché a tutti gli operatori che hanno 'mandato in aria' II9AS.

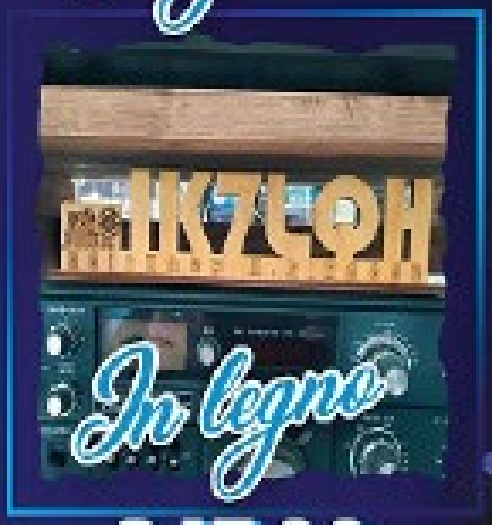
W i Marinai d'Italia

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
IT9MRM
Alberto
ARMI 001

GADGET'S ARMI

PIÙ SPESE DI SPEDIZIONE



€ 17,00

BASE 14 CM
CON LAMPADA

€ 25,00

QUELLO PICCOLO
BASE 7CM
CON LOGO ARMI

€ 13,00

Callsign CUSTOMIZED

LAMPADA
IN PEXIGLASS MULTICOLORE

CON PERSONALIZZAZIONE NOMINATIVO E NOME OPERATORE

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

RADIOAMATORI
ARMI
MARINAI
IT9MRM
Alberto
ARMI 001

GADGETS
TOPPE
PATCHES

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

stickerland
Grafica & Stampa - Adesivi & Ricami

PREZZI
BASSI

stickerland@libero.it
WWW.STICKERLAND.IT

ABBONATI

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

per le modalità di abbonamento
visita il sito www.marina.difesa.it
e segui il percorso:
editoria/Notiziario della Marina/come abbonarsi

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

MADE IN ITALY PRODUCT

momo BEAM

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

LE BATTAGLIA NAVALI DELLA REGIA MARINA

Durante il secondo conflitto mondiale, la Regia Marina ha avuto modo di confrontarsi con il suo rivale nel Mar Mediterraneo ovvero la Royal Navy. Vi furono delle battaglie navali importanti e strategiche dove in alcune la Regia Marina ha avuto la meglio in altre no.
I nostri valorosi marinai hanno combattuto con perizia marinara ed abnegazione dando la propria vita per la gloriosa Patria.
Questi appuntamenti che sono già calendarizzati rientrano nel contesto del nostro award base quello della Regia Marina e della Squadra Navale.
Ad ogni battaglia sarà abbinato un diploma ed un regolamento dedicato che cambierà, per quanto riguarda le stazioni jolly o il punteggio per richiedere il 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 **11 al 12 ottobre** con la "**Battaglia navale di Capo Passero**";
dal **11 al 12 novembre** con la "**Battaglia navale del Canale d'Otranto**";
dal **26 al 27** novembre con la "**Battaglia navale di Capo Teulada**" ;
dal **12 al 13 dicembre** con la "**Battaglia navale di Capo Bon**";
il **17 dicembre** con la "**Prima battaglia navale della Sirte**".
Il **22 marzo 2021** con la "**Seconda battaglia navale della Sirte**";
dal **27 al 29 marzo 2021** con la "**Battaglia navale di capo Matapan**";
e per finire dal **12 al 16 giugno 2021** con la "**Battaglia navale di 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!

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

ASSOCIAZIONE RADIOMATORI MARINA ITALIANI

BATTAGLIA NAVALE DI CAPO PASSERO

11-12 OCTOBER

THE BEST WAR SHIPS REGIA MARINA

ANOTHER BEST SPECIAL AWARD

L'AWARD DELLA BATTAGLIA NAVALE DI CAPO PASSERO

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager Nazionale

R E G O L A M E N T O

L'award delle "Battaglie Navali" rientra tra gli award permanenti del Regia Marina.
Valgono le regole dello stesso award.
Per ricevere gratuitamente l'award della "Battaglia Navale di Capo Passero" ed in formato grafico, bisogna contattare almeno una delle seguenti stazioni Jolly (IK6ARS/AR - IU0DZA/GE - IK5AEQ/AE - IV3XPP/AC - IZ0DIB/TR - IZ8ITT/BL - IS0HXK/TS - IM0SDX/PO - IW0BTN/FR - IW0HIQ/DA - IS0HMZ/SA - IS0CDS/ST) ed almeno una stazione accreditata del Regia Marina (trovate la lista sul sito web).

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

Per questo award valgono solo i contatti effettuati in data 11 e 12 ottobre 2022

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

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

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

PARLA UN RADIOAMATORE UCRAINO: VERRA' LA PACE MA CON I RUSSI E' FINITA

di Max Di Marco, I2DMK [MI-1686]

Cos'è diventata in Ucraina la vita dei radioamatori? Abbiamo scelto uno di loro a caso e glielo abbiamo chiesto, assieme a qualche altra domanda.

Il contatto è avvenuto con Dmytro, UW1GZ, trovato su un cluster. In radio è Jim, ha 37 anni, il volto da ragazzo, viveva a Kherson, adesso non si sa.
Ha una bella storia. La passione per la radio l'ha preso che aveva appena l'età delle automobiline colorate, 10 anni. Ha capito da solo che aveva bisogno di andare a scuola e così un giorno si è presentato al Club Sputnik, UR6GWZ. Ha studiato tecnica e telegrafia per tre anni e nel 1998 è diventato UR5GFO, cambiato nel 2005 con UW1GZ. Gli piace la telegrafia, gli piace la fonia e anche trasmettere da remoto come 9A/.

- Quando è scoppiata la guerra la federazione dei radioamatori ucraini ha emanato un comunicato o niente? Vi siete consultati su quello che avreste potuto fare?

- *Si, ci ha detto che non dovevamo utilizzare la radio*

- All'inizio QRZ aveva mascherato tutti i radioamatori russi e bielorussi ma il giorno dopo li ha riammessi. Aveva ricevuto molte proteste, è prevalso il principio che i radioamatori sono apolitici e sono old men. Cosa ne pensi?

- *Molte persone nei social network ripetono sempre che la radio è al di là della politica ma cosa succederebbe se la loro casa venisse demolita dai missili? Continuerebbero a utilizzare la stessa dichiarazione?*

- In Ucraina i radioamatori collaborano con la protezione civile? Siete stati avvertiti che, in quanto radioamatori, avreste forse potuto considerarvi a disposizione delle forze armate?

- *Niente di tutto questo. Noi sappiamo solo che se usiamo la radio nei territori occupati siamo in pericolo.*

- Ti è capitato dal momento dell'entrata in guerra di avere un QSO con un radioamatore russo? Cercate di evitarvi?

Kerson - bombardata dai Russii

- Ci è stato imposto di evitare qualsiasi contatto con i russi. Da aprile, quando ho iniziato ad usare la stazione remota non puoi immaginare quello che mi sono sentito dire: pirata, 99, azov, muori, eccetera. Molto amichevole, siamo beyond politics, giusto?

- Hanno bombardato dalle tue parti?

- La mia città natale, Kherson, è ora occupata al cento per cento dalle forze militari russe. Non potevo far altro che prendere la mia famiglia e trasferirmi a ovest

- Sai di radioamatori ucraini che siano stati dati per dispersi o feriti o deceduti?

- Conosco alcuni che hanno avuto la casa distrutta e non sanno dove andare

- I QSO fra radioamatori ucraini parlano della guerra? C'è uno scambio di comunicazioni nonostante sappiate che sicuramente i russi vi stanno ascoltando?

- No, non parliamo della guerra. Abbiamo la proibizione di farlo.

- La vostra vita di radioamatori è cambiata?

- E' inesistente. Io esco solo come 9A/UW1GZ *perché posso usare solo la stazione remota e non posso usare la radio vera. Il telecomando è buono, funziona bene, ma non può ancora sostituire la " mia" radio*

- Qualcuno dice che anche il vostro Presidente è un radioamatore…

- No, no

- Riusciresti a fare il radioamatore anche nel bunker?

- Questo è sicuro…

- Come immagini che saranno i vostri rapporti con i radioamatori russi quando arriverà la pace?

- Zero

- Qualcosa da aggiungere?

- Si, voglio ringraziare i ragazzi della radio remota, in particolare Rich, 9A1TT

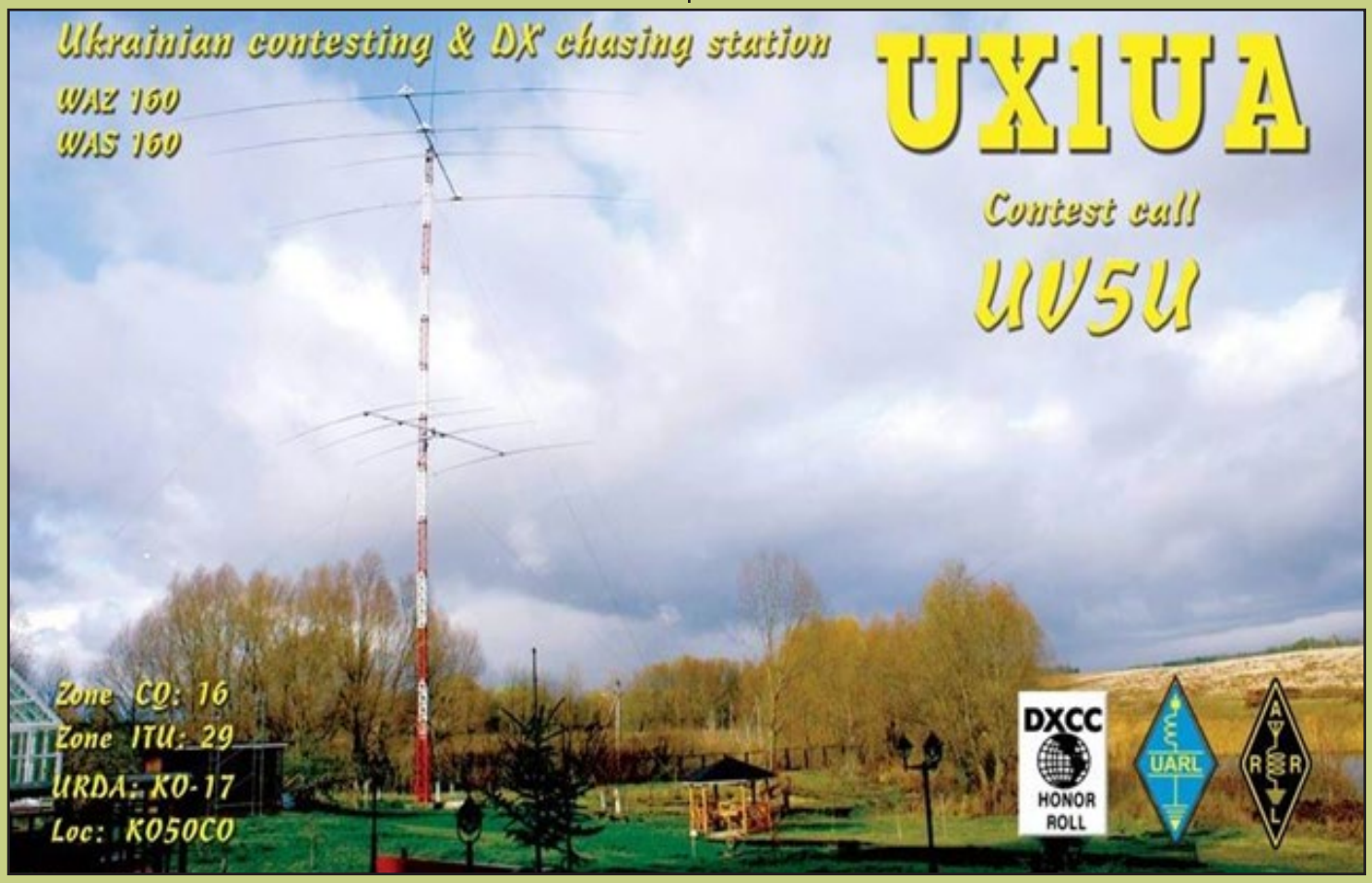
KO LA PIU' POTENTE STAZIONE UCRAINA: ERA DI UX1UA, TRA I FONDATORI DELLA RIGEXPERT

L'Ucraina è un bersaglio costante, chi si salva non sa se si salverà. E' il caso della RigExpert, ben nota anche in Italia per i suoi analizzatori d'antenna, che ha sentito fischiarsi attorno missili a grappoli e che vede i bicchieri mezzo pieno. Così, con una filosofia che Kiev ha deciso di adottare a dispetto dei Russi, alternativa a disperazione e depressione. Il capo ha riunito tutti ed ha fatto un discorso quasi allegro. "*Cari amici è iniziato il dopoguerra per noi. Comunichiamo ai nostri clienti che abbiamo avuto dei ritardi ma li stiamo recuperando. Che abbiamo nuovi progetti, che l'idea è di ampliare la nostra produzione. Che stiamo lavorando…*". Ma mentre a Kiev cercavano di sorridere, a 44 chilometri di distanza uno dei fondatori della RigExpert, Sergei Litvinov, cercava di non piangere sulle macerie della sua casa, a Gostomel. I Russi si erano concentrati su questa piccola città per impadronirsi dell'aeroporto. La resistenza ucraina li ha respinti ma intanto l'aeroporto è stato distrutto. Inoltre, durante la ritirata, i Russi hanno cercato di spaccare e incendiare tutto.

Antenna di UX1UA (prima e dopo il bombardamento)

Sergei Litvinov, UX1UA, aveva destinato una stanza allo shack, un'altra all'archivio con fotografie, libri e mezzo milione di QSL. Le belle radio non mancavano ma ciò che faceva considerare la sua stazione come la più potente dell'intera Ucraina, era l'antenna. O meglio: un traliccio di 30 metri sul quale si facevano invidiare una due elementi per gli 80 metri, una quattro elementi per i 40 più le piccoline. Il traliccio è stato abbattuto quando Sergei si trovava ancora nel seminterrato con la moglie e tre nipoti. Il fuoco russo era incessante, Sergei aveva capito che non ce l'avrebbe fatta ed ha escogitato un sistema di fuga. Tra una sparatoria e l'altra, uno dopo l'altro, sono scivolati verso un gruppo di alberelli che nascondeva una macchina. Sono partiti senza far rumore, lentamente, e si sono messi in salvo.

Tutti meno il cane, Vulcano, un pastore Alabay che non aveva mai voluto salire in automobile. Giorni dopo si è saputo che era stato ammazzato e che tutto era finito nel fuoco, compresa una collezione di 200 mila dischi in vinile.



DUE NUOVI LSS PER LA MARINA MILITARE ITALIANA

di Aurelio Giansiracusa - tratto da aresdifesa.it

Il programma pluriennale in esame è relativo all'acquisizione di due Unità navali d'altura di nuova generazione per il supporto logistico a gruppi navali (Logistic Support Ship – LSS) e il relativo sostegno tecnico-logistico decennale.

Si tratta di un programma di "rapida contrattualizzazione", in considerazione del fatto che il medesimo si basa su di un prototipo di nave, – Nave Vulcano -, già realizzato nell'ambito del più generale "programma navale", avviato nel 2014 con le risorse stanziate dai commi 37-39 dell'articolo 1 della legge di stabilità per l'anno 2014 (legge n. 147 del 2013).

La Marina Militare ha la necessità di rinnovare alcune Unità della precedente generazione, rappresentate, nello specifico, da un'unità della classe Stromboli in servizio dagli anni Settanta, ormai giunta alla fine della vita operativa e da un'unità della classe Etna, in servizio dagli anni Novanta dello scorso secolo, di capacità inferiori rispetto alla nuova LSS Vulcano.

Le nuove unità dovranno far fronte al supporto logistico a gruppi navali di altura, assicurandone il sostegno autonomo per periodo prolungato, nonché gli interventi tecnici a uso duale, e dovranno essere in grado di trasportare e rendere disponibili specifici assetti costituiti da moduli container.

Le navi saranno realizzate dagli stabilimenti Fincantieri di Castellammare di Stabia, Riva Trigoso e del Muggiano con la tecnica del assemblaggio delle sezioni già sperimentata con successo con il Vulcano.

Capacità multiruolo

Come Nave Vulcano, avranno a disposizione un ampio ponte di volo ed un hangar capace di contenere almeno due elicotteri medio-pesanti del tipo EH101 per effettuare in loco le manutenzioni.

Le nuove LSS avranno una capacità di di trasporto di almeno 30 tonnellate di lubrificanti, 7.000 m3 di carburante navale, 3.900 m3 per aeromobili, 1.000 m3 di acqua, 20 tonnellate di parti di rispetto in depositi da almeno 160 m3, 12 postazioni disponibili per TEU containers 20" (6,1 metri), munizionamento per circa 300 tonnellate e viveri per almeno 30.000 razioni (pari a circa 40 tonnellate).

A paragone, nave Vulcano ha una capacità di carico di oltre 9000 m3 di gasolio, quasi 4500 m3 di combustibile avio, poco meno di 900 m3 di acqua dolce, 20 tonnellate di parti di rispetto, 220 tonnellate di munizionamento, circa 40 tonnellate di razioni alimentari e 8 postazioni disponibili per TEU containers 20".

Le due navi saranno pertanto simili alla A5335 Vulcano dalla quale strettamente deriveranno; il Vulcano ha una lunghezza fuori tutto di 193 metri, larghezza di 27 metri, disloca oltre 27 mila tonnellate a pieno carico, circa 70 metri in più ed il triplo di dislocamento rispetto alle rifornitrici della classe "Stromboli", di cui è la naturale sostituta.

A pieno carico, il Vulcano ha un pescaggio di 8 metri e mezzo. A fronte delle importanti dimensioni, conta un equipaggio di soli 164 uomini poiché sono stati adottati elevati standard tecnologici ed una spinta automazione della piattaforma.

Il Vulcano è concepito per restare in mare almeno 30 giorni e per garantire la presenza in teatro operativo per oltre quattro mesi. Come il Vulcano saranno dotate di un moderno Combat Management System (CMS), di un radar di scoperta tridimensionale e di un sistema di difesa subacquea e potranno assumere il ruolo di nave sede di un "Comando Complesso".

Inoltre, le due unità avranno capacità di fornire assistenza meccanica/motoristica ed elettrica nonché elettronica sui principali sistemi di piattaforma delle unità della Marina Militare.

Dotazioni ospedaliere

Le navi avranno dotazioni ospedaliere di livello Role 2 LM (Light Maneuver) comprendente sale chirurgiche, terapia intensiva, trattamento ustionati, gabinetto dentistico ed altro con 20 posti letto di cui almeno 5 di terapia intensiva, incrementando le dotazioni del Vulcano pari a 13 posti letto.

Sistemi di protezione e sicurezza

A bordo delle unità saranno presenti sistemi antincendio ed anti falla per il ripristino in caso di danneggiamento delle parti vitali, delle condizioni di galleggiabilità e mobilità, in accordo alla normativa in vigore.

Le due navi avranno capacità di operare in presenza di minaccia CBRN (chimica, biologica, radiologica e nucleare) nonché saranno in grado di garantire la protezione e la decontaminazione degli equipaggi esposti e del personale.

Le nuove unità saranno dotate di adeguati piani manutentivi (scaturiti da studi di ingegneria logistica) ed avranno una autonomia logistica di almeno 30 giorni.

Gli equipaggi saranno sottoposti alle consuete attività di addestramento (basiche ed avanzate) allo scopo di poter operare nell'ambito dell'intero range delle operazioni marittime, in accordo alle regole internazionali, in ogni condizione di tempo, giorno e notte (Forces standards ACO – Allied Command for Operations).

I sistemi di piattaforma avranno la massima comunanza con le altre Forze armate italiane e con le Forze Anfibie e aeronavali NATO e EU.

A livello NATO ed EU sarà assicurata l'interoperabilità nei termini indicati dagli STANAG (ovvero dagli standard NATO) e dalle norme EU applicabili, nonché sarà rispettata la conformità alle prescrizioni del

Regolamento per la classificazione delle Navi Militari.

Il programma, di previsto avvio nel corso 2021, si concluderà nel 2035 con una durata complessiva prevista di 15 anni.

Aspetti fionanziari del programma

Il programma avrà uno sviluppo per tranche successive, per un costo complessivo stimato in 823 milioni di Euro, di cui la prima tranche (acquisizione della prima unità LSS e relativo sostegno tecnico/logistico decennale) – che ammonta a 411,5 milioni di Euro – sarà finanziata sui capitoli del settore investimento del bilancio ordinario del Ministero della Difesa (capitolo 7120-01) per 232 milioni di Euro e sugli stanziamenti derivanti dal Fondo investimenti dell'articolo 1, comma 14, della legge 160/2019 (capitolo 7120-42) per 179,5 milioni di Euro.

La tranche successiva sarà contrattualizzata subordinatamente all'identificazione delle necessarie risorse a valere su distinti strumenti finanziari di eventuale futura istituzione, ovvero, su risorse iscritte nella missione di riferimento, opportunamente rese disponibili anche a mezzo di preventiva rimodulazione/revisione di altre spese concordata con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF).

Nel Documento Programmatico Pluriennale (DPP) della Difesa per il triennio 2021-2023 il presente programma è ricompreso tra le schede dei programmi maggiori di previsto avvio, con i medesimi impegni finanziari previsti.

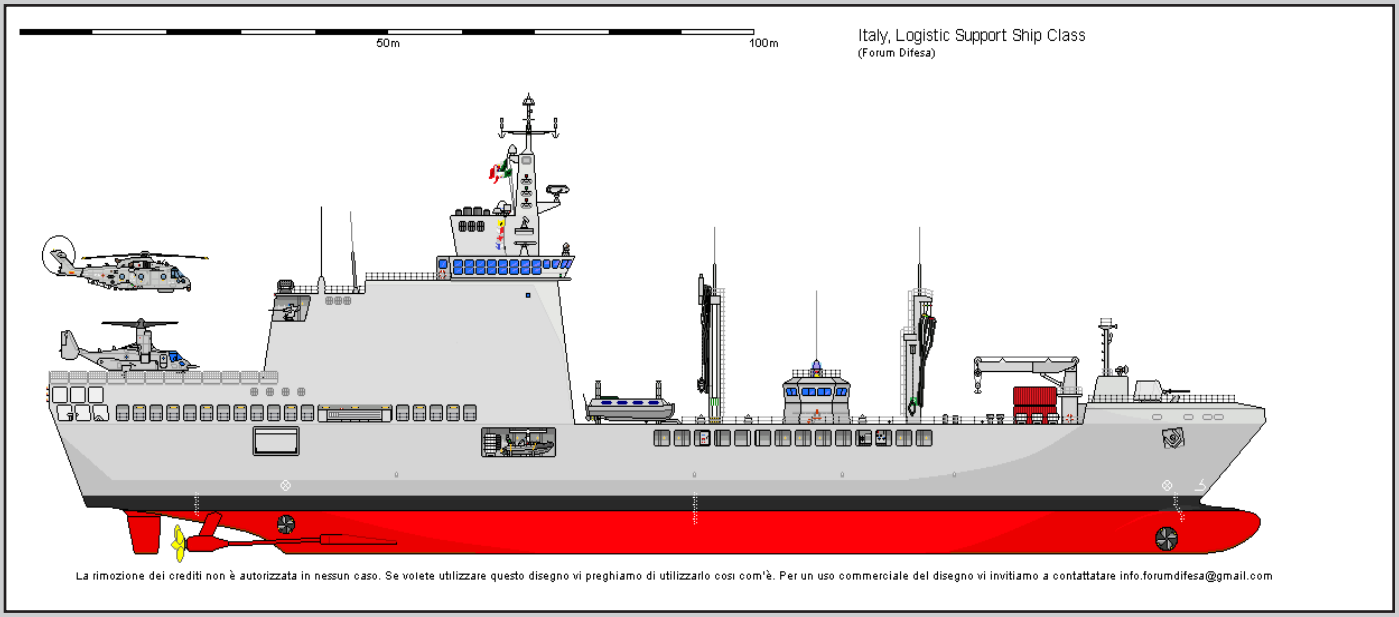
La quota di 232 milioni di Euro è inoltre ricompresa nell'elenco dei programmi finanziati con il Fondo relativo all'attuazione dei Programmi di Investimento Pluriennale per le esigenze di Difesa Nazionale, istituito dalla Legge di Bilancio per il 2021 nello Stato di previsione della Difesa.

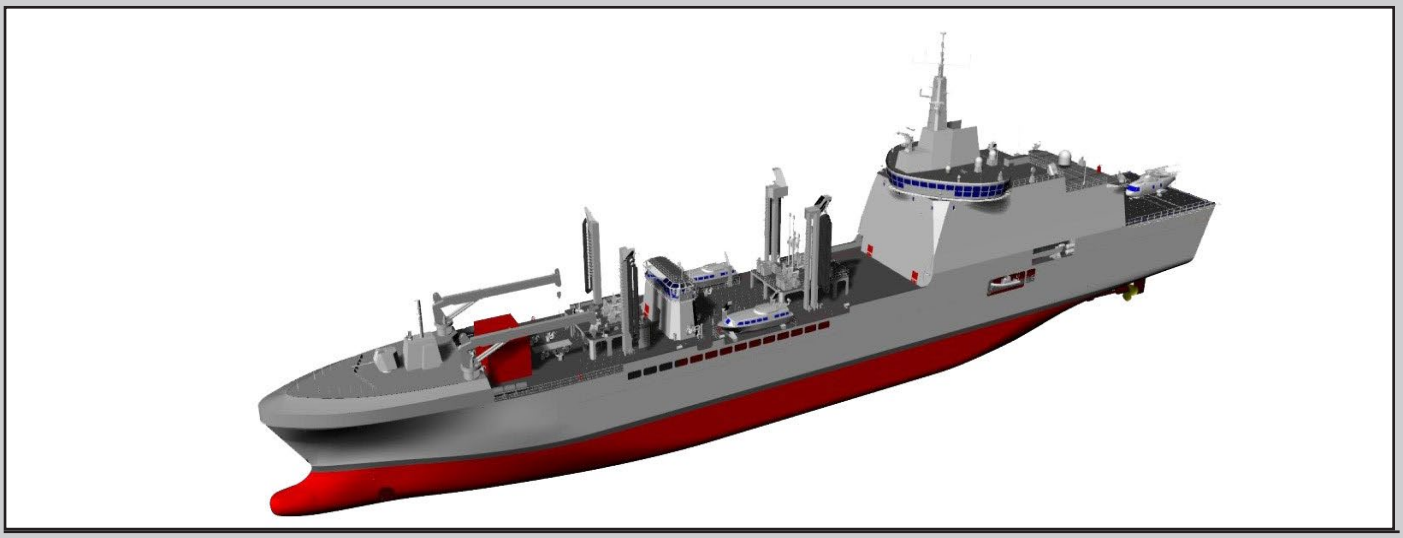
Conclusioni

In conclusione, si può affermare che con l'avvio del iter per la realizzazione di due nuove unità, il programma Logistic Support Ship inizia ad avere una fisionomia ben delineata; al fianco della LSS Vulcano la MM potrà schierare due nuove LSS che prenderanno il posto delle ormai obsolete Vesuvio e Stromboli e della più piccola ed insufficiente Etna.

Insieme alle quattro LSS ordinate dalla Francia per la Marine Nationale, il programma ora prevede la realizzazione di sei unità più la settima (la 3a LSS italiana) che sarà realizzata non appena saranno rese disponibili le necessarie risorse.

Di fatto, con tre unità per la Marina Militare Italiana e quattro in costruzione per la Marine Nationale Francese il programma LSS è uno di maggior successo nel settore ed ha tutte le "carte in regola" per potersi affermare sul mercato internazionale come la migliore realizzazione della categoria .





COME CREARE UNA SEZIONE ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM - Cordinatore Nazionale ARMI

Come istituire una sezione ARMI

Per istituire una sezione ARMI nella propria città, il passo è semplice. Innanzi tutto bisogna comunicare alla sede centrale (*info@assoradiomarinai.it*) la propria disponibilità nel creare una sezione, indicando oltre al proprio nominativo e alle proprie generalità, i futuri soci ARMI che apparterranno a tale sezione. Il numero minimo di soci per creare una sezione è di almeno **4** unità di cui uno sarà il Coordinatore di Sezione. Mediamente il Coordinatore di Sezione è il titolare del nominativo di sezione ARMI che verrà richiesto al MISE. Non è richiesto nessun locale o sede, basta il proprio domicilio eletto. Bisogna richiedere alla sede centrale contestualmente anche il numero ARMI (MI) da associare alla sezione.

Alla prima riunione si provvederà a stilare un verbale di riunione per indicare gli incarichi previsti (come da esempio):

VERBALE DI FONDAZIONE DELLA SEZIONE A.R.M.I. DI _____

Oggi, __/____/_____, alle ore _____ presso la locale sede di _____ si riuniscono le persone di seguito nominate, e di comune accordo esprimono l'intenzione di fondare la sezione di _____ dell'Associazione Radioamatori Marinai d'Italia (ARMI).

Sono presenti:

Nome e Cognome	Nominativo	ARMI nr.
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

Dopo aver letto lo "Statuto Associativo" dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani, dichiarano di condividerne le peculiarità ed esprimono l'intenzione di fondare una sua Sezione, che verrà nominata come Sezione ARMI di _____; inoltre, decidono di scrivere l'allegato Regolamento Interno, per la gestione delle proprie attività.
I soci fondatori si riservano la possibilità di intitolare la sezione ARMI di _____ in una fase successiva alla fondazione.

In via preliminare, le persone presenti decidono di distribuire le cariche sociali secondo, la propria inclinazione e disponibilità, nel seguente ordine:

CONSIGLIO DIRETTIVO

Coordinatore di Sezione: _____
Vice coordinatore: _____
Segretario: _____
Consigliere: _____
Consigliere: _____

La Sede-Segreteria della Sezione ARMI di _____ viene stabilita in (via) _____

Alla lettura del presente verbale all'unanimità si decide che il Consiglio Direttivo è votato e valido a tutti gli effetti ed avrà durata fino alle prossime elezioni del Consiglio Nazionale.

Il presente verbale, unitamente al regolamento interno viene inviato al Coordinatore Nazionale , per la successiva ratifica da parte del Consiglio Direttivo Nazionale.

I sottoscritti dichiarano di accettare lo Statuto Associativo Nazionale.

Firmato le persone presenti:

Fac-simile di Regolamento Interno:

A.R.M.I. SEZIONE DI _____

REGOLAMENTO INTERNO

Articolo 1
E' costituita la Sezione di _____ dell'A.R.M.I. Associazione Radioamatori Marinai d'Italia.

Fatto salvo lo statuto associativo dell'A.R.M.I. già legalmente costituita, la Sezione di _____ decide di introdurre il seguente regolamento di Sezione.

A tale Sezione possono aderire i radioamatori in possesso di Patente di Radio-operatore e di Autorizzazione generale per l'impianto e l'esercizio di Stazione di Radioamatore rilasciate dal Ministero delle comunicazioni.

Articolo 2
Gli scopi della Sezione di _____ dell'A.R.M.I. sono essenzialmente i medesimi dell'Associazione A.R.M.I nazionale, come ad esempio:

a) riunire tutti i Radioamatori che si dedicano attivamente alla sperimentazione delle ricetrasmissioni in generale, sulle bande di frequenza assegnate ai Radioamatori in Italia;

Articolo 3
Per divenire Soci deve essere redatta una domanda di ammissione, che sarà presentata al Consiglio Direttivo, attraverso la Segreteria della Sezione.

a) Avverso all'ammissione dell'aspirante Socio è ammessa l'opposizione, scritta e motivata, di ogni Socio effettivo alla sezione; su tale opposizione, sentito il parere delle parti, decide il Consiglio Direttivo con provvedimento scritto e motivato.

b) La medesima procedura è prevista anche nel caso in cui il reclamo è rivolto nei confronti di colui che è già Socio effettivo.

c) La qualità di Socio si perde per dimissioni, radiazione per gravi motivi.

Le dimissioni vanno presentate alla Sezione per iscritto e, di conseguenza, automaticamente presentate al Consiglio Direttivo Nazionale.

d) La radiazione per indegnità è proposta dalla Sezione di appartenenza al Consiglio Direttivo Nazionale, con provvedimento motivato e scritto.

Articolo 4
I Soci sia navali e associati, hanno diritto a:

- prendere parte alle votazioni nazionali dell'Associazione (solamente i navali);
- prendere parte alle votazioni a quelle per il rinnovo del Consiglio di Sezione ed eventuale collegio sindacale o proboviro;
- Tutti i soci sia navali che associati hanno pari dignità e sono tutti elettori ed eleggibili per il rinnovo del Consiglio di Sezione;
- ricevere i bollettini dell'Associazione, via telematica;
- partecipare con altri Soci alle attività di sezione;

Articolo 5
Il patrimonio della sezione ARMI, è costituito unicamente da eventuali donazioni di singoli Radioamatori Soci della Sezione o, in generale, dell'ARMI.

Tutte le donazioni che saranno effettuate alla Sezione ARMI, verranno certificate e rese di pubblico dominio a tutti i Soci ed andranno a costituire un fondo di cassa comune e, all'occorrenza, serviranno per coprire le eventuali spese di manutenzione delle attrezzature.

E' a cura del Segretario di Sezione, tenere il registro dei verbali in ordine, dove saranno trascritti i verbali delle riunioni di Consiglio.

Articolo 6
La Sezione A.R.M.I è amministrata da un Consiglio Direttivo composto di almeno 5 persone: Coordinatore, Vice Coordinatore, Segretario e due Consiglieri.

a) Il Consiglio si riunisce ogni qualvolta sarà necessario, o su espressa richiesta del Presidente o di un singolo Consigliere.

b) Delle riunioni del Consiglio Direttivo della Sezione sarà redatto un verbale, sottoscritto dal Coordinatore di Sezione e dal segretario, il verbale rimarrà a disposizione del Consiglio Direttivo Nazionale e di ogni singolo Socio della Sezione, che ne potrà richiederne copia per iscritto.

c) L'assemblea ordinaria dei soci si terrà almeno una volta l'anno, in prima convocazione con la presenza del 50% più un socio; in seconda convocazione con più di 3/5 del Direttivo. L'assemblea straordinaria si terrà a richiesta della segreteria o di un socio avente motivo di carattere organizzativo della sezione.

d) Le elezioni per le cariche sopra menzionate dovranno avvenire ogni 5 anni, e comunque allo scadere del periodo di carica dei Consigli Nazionali.

e) Il Consiglio Direttivo di Sezione si riunirà in seduta aperta a tutti soci o a seduta chiusa a discrezione del coordinatore. In caso di seduta chiusa parteciperà il proboviro o il Collegio Sindacale ed eventualmente componenti del Direttivo Nazionale se presenti nella data di convocazione .Il Collegio Sindacale o il proboviro e l'eventuale componente del Direttivo Nazionale avranno diritto di parola ma non di votazione.

Articolo 7
La sede della Sezione A.R.M.I. di _____ è fissata in Via _____n.10 in _____ , dove sarà indirizzata tutta la corrispondenza in partenza dalla Segreteria nazionale, o altre sedi ed organizzazioni similari.

In luogo della corrispondenza tradizionale, potrà essere indicato un indirizzo email che è il seguente: armixxxxxxx@gmail.com

Articolo 8
Per quanto non previsto nel presente Regolamento Interno della Sezione ARMI di _____, valgono le norme statutarie dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani, nonché quelle dettate dal Codice Civile.

Al termine della prima riunione, verrà inviata copia in formato PDF alla segreteria nazionale (info@assoradiomarinai.it) del primo verbale e del regolamento interno della sezione.
A questo punto la sezione ARMI è costituita.
Sarà cura della sede centrale aggiornare la pagina web indicando (eventuale) il nominativo di sezione, il nominativo del Coordinatore di Sezione, Nome e Cognome ed email di contatto. E' auspicabile che la neo sezione crei una sua pagina web su internet (facebook) cosi' da poter invitare i propri iscritti ed essere autonoma nelle comunicazioni da e per i soci.

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 ARMI 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.