

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

IQOMQ

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



BOLLETTINO DEI MARINAI

**Periodico Telematico
nr. 192/2017**



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi colleghi ed amici ARMIGeri, eccoci nuovamente, con il nuovo numero del bollettino! Abbiamo iniziato l'anno con già ben due attività, il Contest delle Bande Basse dove alcuni nostri soci e soprattutto la sezione ARMI di Calvi Risorta (IQ8XS) ha partecipato, piazzandosi in una buona posizione con ottimi risultati e si continua con il primo trofeo dei borghi medievali che è in corso e terminerà tra qualche giorno. L'anno che è passato ci ha lasciato invece, con il FRIENDSHIPS e con l'International Naval Contest. Il 31 gennaio, è l'ultimo giorno utile per ricevere i logs, così che, si chiuderanno le rispettive classifiche e saranno inserite on-line sul nostro sito web. L'attesa maggiore sarà per il FRIENDSHIPS che oltre ad aver acquisito la somma da devolvere alla scuola d'infanzia di Ussita, si eleggeranno i vincitori dei premi messi in palio dai nostri sponsor. Vi ricordo che la cerimonia di consegna dei premi, sarà giorno 11 marzo 2017 presso la Fiera di Montichiari in occasione del meeting del G.R.A. Vi esorto come ho già fatto tante volte, a devolvere la somma di 10 euro per l'iniziativa di cui sopra e che oramai rientra nelle attività di solidarietà annuali che l'ARMI fa. Il FRIENDSHIPS, è uno di questi e sicuramente è una iniziativa lodevole e degna del suo operato. La raccolta dei fondi da devolvere sul luogo

direttamente nelle mani di chi ne ha bisogno. Questo è stato e sarà sempre il nostro operato. Stiamo in preparazione del prossimo contest delle stazioni radio costiere, arrivato alla sua undicesima edizione, e si p r e a n n u n c i a con tante novità

soprattutto con il ritorno della stazione radio costiera di Napoli (ICN), che manca dalle prime edizioni! Vi lascio alla lettura del bollettino, l'appuntamento come di consuetudine è per la terza settimana di febbraio, con il nuovo numero del bollettino dei marinai.



*cordiali saluti, 73's
IT9MRM*





**SIAMO VICINI A
VOI!**

NON MOLLATE!



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 **Dicembre** e i primi quindici giorni di **Gennaio** ci hanno offerto una buona attività di stazioni in "**Maritime Mobile**"; di seguito vengono riportate alcune segnalazioni di OM a bordo di navi da crociera, mercantili, bulk carrier, gassoniere, porta containers, barche a vela ecc. Le segnalazioni sono monitorate sui principali cluster.



UA3HK/mm: Oleg Neruchev (ZS1OIN) è stato segnalato in attività a bordo della nave da ricerche RV Akademik Fedorov in navigazione da Città del Capo (South Africa) verso la base Molodezhnaya base, Enderby Land, Antarctica. Oleg è l'operatore radio della stazione RI1ANA. Sarà attivo dalla base Antartica da Dicembre 2016 sino ad Aprile 2017. Per la QSL potete inviarla solo via Diretta (Oleg Neruchev, P.O.Box 808, West Beach Vill, 7433, Cape Town - South Africa).



W1OWX/mm: Randal P. Walker, è un elettricista ed è stato segnalato a bordo della M/V Ocean Blacklion una piattaforma petrolifera mobile di proprietà della Diamond Offshore - Houston - Texas. Walker è stato attivo a bordo dal 15 dicembre 2016 sino al 1 gennaio 2017. Ha operato esclusivamente in fo-

nia con il suo Yaesu FT-897D, l'accordatore manuale MFJ-945E ed una antenna filare. Attualmente la piattaforma si trova nel Golfo del Messico a sud di New Orleans. La QSL via diretta (Randal P. Walker 1808 West Aqua Clear Dr - Mustang, OK 73064 USA).

Altre stazioni in **marittimo mobile** sono state segnalate in questo periodo (dal 18 dicembre 2016 al 16 gennaio 2017), ecco di seguito i nominativi: LU8AEU - XE1GR - VP8CMH - UA6GO - HA3FOK - AI6NE - VA7MLW - RU7D - F5MYK - RA0LQ - G4ROJ - WB2TQE - YO4RYU - PA3DKT - IT9PZM - UR7FM - IS0EBO - KC7JEF - R0LER - ZB2JK - DL5XL - JI1-PDS - UA3QJC - KC0GP - AA7WB - KA5CVH - WB5-TKI - KI5AH - G3LNP - K5FOG - K6FG - KG5HIE - W5UQ - KC0GP - N6ICW - NI7J - K9GEM - AF5Q - J68SL - W5LB - W5TMR - K0GDI - KZ1W - K7PO - KC5SLQ - KA5OXA - WA4GDB - WD5X - K5NDN - WF2S - OY1R - DS5MXM - N4KS

NOTIZIARIO DEI MARINAI

FRIENDSHIPS AWARD 2016 - PRO TERREMOTATI CENTRO ITALIA

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

Giorno 1 Gennaio 2017 è terminata la gara a premi del Friendships 2016 dedicato ai terremotati del Centro Italia. La scelta di devolvere quanto ricavato dalla donazione che riceveremo per il diploma, è stata ponderata ed è stata mirata ai bambini, coloro che hanno più bisogno di tutto. E' stata ricercata nella zona colpita dal sisma e dalle tante migliaia di segnalazioni è stata scelta la scuola d'infanzia di Ussita (MC), piccolo comune tipicamente montano alle pendici del Monte Bove a circa 800 mt. s.l.m. e poco meno di 450 abitanti, duramente colpito dai due forti eventi sismici del 24 agosto e 30 ottobre.

Dopo le forti scosse, l'unica scuola d'infanzia del piccolo borgo è rimasta gravemente lesionata e resa inagibile dai VV.FF. I bambini hanno iniziato il loro primo giorno di scuola sotto le tende, messe a disposizione della Protezione Civile. Quello che vogliamo noi ARMI, INSUBRIA e tutte le associazioni che hanno aderito al FRIENDSHIPS, è quello di raccogliere più fondi possibili, per poterli donare al dirigente scolastico della scuola. Sicuramente non saranno tantissimi EURO, ma il nostro piccolo contributo, sicuramente donato brevi mano, ed in loco, sarà quel piccolo riconoscimento ed aiuto che con la nostra e la vostra partecipazione, ha reso un po più **"normali"** queste piccole creature, alle prese con il freddo gelido di questo ultimo periodo.

Vi chiedo, se non lo avete già fatto, di pensarci un attimo.... 10 euro non sono poi tanto!!! Poco più di un pacchetto di sigarette o un trancio di pizza con coca cola!! Donare per una causa, è un senso di civiltà e di solidarietà, soprattutto per i nostri connazionali! Poi se sono "bambini" penso che sia ancora più sentito!! Quando uscirà questo numero del "Bollettino dei Marinai", mancheranno poco più di 10 giorni al termine, e vorrei che il totale delle donazioni sia superiore alle migliaia di euro!! Ho fiducia in tutti voi e auspico in un vostro aiuto!

Anche se non avete partecipato, fisicamente alla gara, donando potrete partecipare al sorteggio di un Alimentatore Hoxin 30 Amp., offerto dalla Ditta D.A.E.

Le donazioni possono essere inviate tramite i soliti canali: Postepay - PayPal - Conto Corrente Bancario.





Tasto telegrafico **"Begali"**



Microfono
Yaesu MD-100

La stazione che arriverà prima in classifica CW, riceverà un tasto telegrafico, offerto da BEGALI Keys (se vincitore nella classifica generale, il secondo a seguire sarà il premiato nella categoria).



CSY
&
SON

La stazione prima in classifica PHONE, riceverà un microfono Yaesu MD-100, offerto da CSY & SON (se vincitore nella classifica generale, il secondo a seguire sarà il premiato nella categoria).

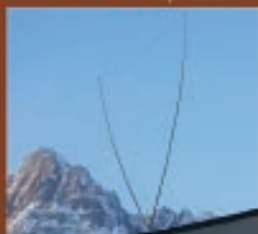
FRIENDSHIP AWARD PREMI

Abbonamento un anno

radio
elettronica

La stazione prima in classifica SWL, riceverà un abbonamento di un anno alla rivista Radioelettronica.

Antenna DeltaFast4.ocp



La stazione di radioamatori che arriverà prima in classifica SWL, riceverà un'antenna DeltaFast4.ocp.

1000 qsl colori fronte/retro offerti da:

Benetton

QSL Italy.it

QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it

La stazione prima in classifica SWL, riceverà 1000 qsl colori fronte/retro offerti da Benetton, QSL Italy.it e QSL IT9EJW PRINTING.

Alimentatore Hoxin 30 Amp



La stazione prima in classifica SWL, riceverà un alimentatore Hoxin 30 Amp.



FRIENDSHIP AWARD 2016 - PRO TERREMOTATI DEL CENTRO ITALIA
dal 23 Dicembre 2016 al 1 gennaio 2017
WebSite: www.assoradiomarinai.it www.assoradiomarinai.it



DIPLOMA ARI 90 ANNI

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

In occasione del 90° anniversario della costituzione dell'A.R.I., è stata organizzata una competizione denominata "ARI 90 ANNI" dove le stazioni IQ appartenenti all'ARI a partire dal 1° marzo e fino al 31 dicembre, saranno attive da tutte le Regioni italiane. L'A.R.M.I. essendo un'associazione affiliata all'A.R.I. (con delibera del C.D.N. del 9 dicembre 2006) ha richiesto di poter partecipare all'evento, e con lettera ufficiale, l'A.R.I. HF Manager ha rilasciato nulla osta alla partecipazione con il rilascio di un SACS speciale - **T90ARI2** - rilasciato al nominativo **IQ9MQ**.

La stazione ARMI "IQ9MQ" sarà attiva per tutto il mese di Marzo 2017.

Di seguito il regolamento dell'evento.

L'Associazione Radioamatori Italiani in occasione del proprio 90° anniversario che cade nell'anno 2017 istituisce un Diploma denominato "ARI 90 ANNI" aperto a tutti i Radioamatori ed SWL del mondo.

Regolamento:

Durante il 2017, a partire dal 1° marzo e fino al 31 dicembre, saranno attive diverse Stazioni Radioamatoriali da tutte le Regioni italiane. Queste Stazioni utilizzeranno i loro Nominativi IQ, o, in assenza, il Nominativo del Presidente o di un Socio della Sezione, e passeranno un SASC (ASC Speciale) con il formato:

Lettera90ARI#

In cui Lettera identifica la regione come segue:

A = Abruzzo
F = Toscana
M = Marche
T = Sicilia

B = Basilicata
G = Liguria
N = Trentino-A. Adige
U = Umbria

C = Campania
J = Puglia
P = Piemonte
V = Friuli-V.G.

D = Molise
K = Calabria
R = Lazio
W = Veneto
E = Emilia-Romagna
L = Lombardia
S = Sardegna
X = Valle d'Aosta

è un numero che segue la parola "ARI" ed è assegnato in ordine di arrivo delle richieste di SASC da parte delle Sezioni. Esempio: se in Lombardia opereranno 6 Stazioni IQ2, i SASC passati saranno L90ARI1, L90ARI2, L90ARI3, L90ARI4, L90ARI5 e L90ARI6.

Saranno inoltre presenti durante l'anno due Stazioni Speciali ARI Headquarter, con nominativo II2ARI e IQ2ARI* che passeranno i SASC H90ARI1 e H90ARI2 e il giorno 22 aprile, 2017 in occasione del Marconi Day, saranno presenti anche ben 10 Stazioni Speciali Marconiane con prefisso IY che passeranno SASC Y90ARI# (anche in questo caso # è un numero diverso, da 1 a 10, a seconda della stazione).

*Se sarà concesso dal Ministero, altrimenti il prefisso sarà differente.

Per ottenere il Diploma le Stazioni italiane dovranno collezionare tutte e 20 le Regioni. Nel caso in cui una Regione sia mancante essa potrà essere sostituita da una delle Stazioni Speciali Headquarter oppure da una Stazione Speciale Marconiana.

Nel caso siano due le Regioni mancanti esse potranno essere sostituite da una Stazione Speciale Headquarter e da una Stazione Speciale Marconiana.

Chi avrà collegato tutte e 20 le Regioni più almeno una Stazione Headquarter oppure una Stazione Speciale Marconiana (20+1) sarà iscritto nell' "ARI 90 ANNI Honor Roll".

Chi avrà collegato tutte e 20 le Regioni più almeno una Stazione Speciale Headquarter e almeno una Stazione Speciale Marconiana (20+1+1) sarà iscritto nell' "ARI 90 ANNI Super Honor Roll". Il Diploma è solo misto, non esistono endorsement di banda o di modo.

Per le Stazioni non-I sarà possibile ottenere il Diploma anche collegando un numero inferiore di Regioni, come segue:

Stazione europee: 15 Regioni italiane

Stazioni extraeuropee: 10 Regioni italiane

Il Diploma è gratuito e sarà spedito sotto forma di file PDF al richiedente.

Per la richiesta inviare un semplice GCR (estratto log) standard indicando anche i SASC ricevuti e i propri dati al seguente indirizzo e-mail: ik2uvr@ari.it oppure ik2uvr@aribusto.it entro il 31/03/2018. Le QSL non sono necessarie.

Verificheremo la presenza del QSO nei log inviati dalle Stazioni Regionali e dalle Stazioni Speciali.

Per gli SWL è obbligo indicare sia la Stazione Regionale o Speciale ascoltata che la Stazione corrispondente.

I risultati saranno pubblicati su Radio Rivista di giugno o luglio-agosto 2018 e sul sito www.ari.it



Le Stazioni IQ saranno operative da marzo a dicembre 2017 secondo il seguente schema:

Marzo 2017: Piemonte (P) e **Sicilia (T)**

Aprile 2017: Valle d'Aosta (X) e Umbria (U)

Maggio 2017: Trentino-Alto Adige (N) e Calabria (K)

Giugno 2017: Veneto (W) e Basilicata (B)

Luglio 2017: Lombardia (L) e Puglia (J)

Agosto 2017: Liguria (G) e Molise (D)

Settembre 2017: Friuli-Venezia Giulia (V) e Abruzzo (A)

Ottobre 2017: Toscana (F) e Sardegna (S)

Novembre 2017: Emilia-Romagna (E) e Campania (C)

Dicembre 2017: Marche (M) e Lazio (R)

Da Marzo a Giugno 2017: II2ARI (H90ARI1)

Da Luglio a Ottobre 2017: IQ2ARI (H90ARI2)

Solo il 22 Aprile 2017: 10 Stazioni Marconiane 10 Stazioni Commemorative Marconiane Italiane IY (Y) appartenenti al C.S.M.I. (Coordinamento Stazioni Marconiane Italiane):

IY1MR, IY1SP, IY4FGM, IY5PIS, IY6GM, IY7M, IY0GA, IY0IMD, IY0ORP, IY0TC. (Y)

I QSO/HRD effettuati sempre nella giornata del 22 aprile con le predette stazioni IY, saranno anche validi per il conseguimento dello speciale "Diploma Stazioni Marconiane Italiane * 90 Anni ARI". Valgono le medesime disposizioni tecnico-operative delle stazioni IQ.

Per il conseguimento del diploma "Marconiano" saranno necessari, almeno 5 QSO/HRD da effettuarsi con diverse stazioni IY di cui sopra, a prescindere della banda e/o modo di emissione, purché effettuati nella SOLA giornata di sabato 22 aprile 2017.

Successivamente sarà pubblicato sul sito www.ari.it l'elenco sia delle Stazioni di Sezione che delle Stazioni Marconiane che saranno operative durante l'evento con i relativi SASC assegnati.

Tutti i SASC ricevuti saranno anche validi per il Nuovo Diploma delle Sezioni – ASC Award

Tutte le frequenze assegnate al Servizio di Radioamatore in Italia dai 160 m ai 70 cm e tutti i modi sono validi.

Disposizioni operative per le Stazioni IQ che parteciperanno al Diploma

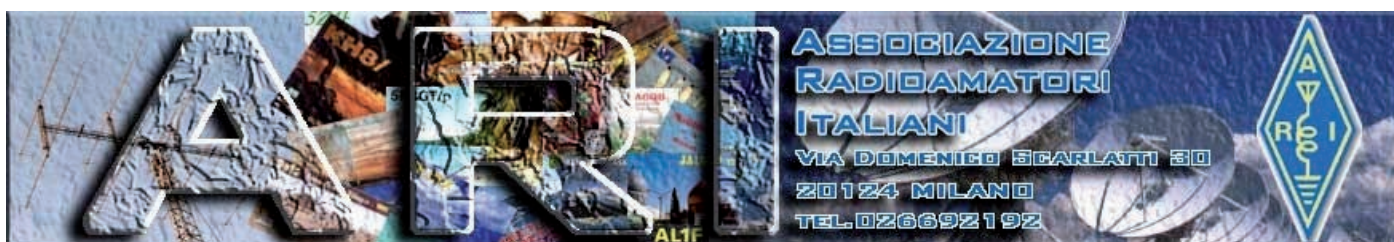
Le Stazioni IQ, o comunque le Stazioni delle Sezioni alle quali è stato attribuito il SASC, opereranno nel mese loro assegnato passando il relativo SASC.

Alla stessa stazione potranno alternarsi diversi operatori soci della Sezione al fine di garantire una maggior permanenza in aria. Le emissioni potranno avvenire anche contemporaneamente da parte di più operatori purché vi sia solo una stazione operante su quella determinata banda e in quel determinato modo. Ad esempio tre operatori possono operare contemporaneamente in tre bande diverse nello stesso modo, oppure possono operare sulla medesima banda ma uno in fonia, uno in CW e il terzo in un modo digitale. Al termine del mese assegnato il responsabile della Sezione dovrà far pervenire il log in ADIF all'indirizzo ik2uvr@ari.it oppure ik2uvr@aribusto.it entro il giorno 20 del mese successivo a quello assegnato per le trasmissioni.

Ad esempio le Stazioni IQ di Campania ed Emilia Romagna che parteciperanno al Diploma nel mese di Novembre 2017 dovranno far pervenire i log entro il 20 Dicembre 2017; le Stazioni di Lazio e Marche dovranno spedire i log entro il 20 Gennaio 2018.

Tutte le Stazioni partecipanti dovranno inviare cartolina QSL a tutti i propri contatti via Bureau indicando chiaramente nella stessa il SASC passato.

A tutte le Stazioni IQ e IY che parteciperanno al Diploma sarà inviato uno Speciale Attestato di Partecipazione.







Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su



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

Cacciatorpediniere Tigre



Cacciatorpediniere, già esploratore leggero, della classe Leone. Impostata il 23 gennaio 1922, è stata varata il 7 agosto 1924 ed è entrata in servizio il 10 ottobre 1924. Dislocamento a pieno carico 2203 t, dimensioni lunghezza 113,4 m - larghezza 10,4 m - Pescaggio 3,63 m - apparato motore: 4 caldaie, 2 gruppi di turboriduttori su 2 assi; potenza 42.000 hp; Velocità: 34 nodi - Autonomia: 2400 nm a 16 nodi - Armamento: 4 impianti binati da 120/45 mm, 2 cannoni da 76/40 AA, 6 tubi lanciasiluri in 2 impianti trinati, bombe torpedini da getto antisommergibile e torpedini da rimorchio - Equipaggio: 10 ufficiali, 194 tra sottufficiali e marinai.

Durante la seconda guerra mondiale effettuò 10 missioni di guerra (per intercettazione di convogli britannici nel Mar Rosso), percorrendo in tutto 2706 miglia nautiche.

Breve e parziale cronologia.

23 gennaio 1922

Impostazione nei cantieri Gio. Ansaldo & C. di Sestri Ponente (Genova); numero di costruzione 240.

7 agosto 1924

Varo nei cantieri Gio. Ansaldo & C. di Sestri Ponente (Genova). È madrina la marchesa Viola Pallavicini Spinola.

10 ottobre 1924

Entrata in servizio.

6 marzo 1925

Insieme ai gemelli Leone e Pantera, va a formare il Gruppo Autonomo Esploratori Leggeri. Le tre unità svolgono un breve periodo di addestramento integrato di squadriglia.

4 aprile-22 settembre 1925

Le tre unità, sotto il comando del capitano di vascello Domenico Cavagnari (futuro capo di Stato Maggiore della Marina), imbarcato sul Pantera (è invece comandante del Tigre il capitano di fregata Inigo Campioni, un altro dei futuri protagonisti

della guerra navale italiana nella seconda guerra mondiale), compiono una crociera di rappresentanza in Spagna, Portogallo, Regno Unito, Norvegia, Danimarca, Unione Sovietica, Finlandia, Estonia, Lettonia, Germania, Paesi Bassi, Belgio, Francia, Algeria e Libia. Dopo la partenza da La Spezia (4 aprile 1925), vengono toccati i porti di Valenza (6-9 aprile), Almeria (10-11 aprile), Malaga (11-15 aprile), Cadice (15-23 aprile), Lisbona (24-27 aprile), Vigo (28-29 aprile), Portsmouth (1-8 maggio), Bristol (9-12 maggio), Liverpool (13-17 maggio), Glasgow (18-24 maggio), Edimburgo (26 maggio-3 giugno), Bergen (4-10 giugno), Oslo (11-17 giugno), Copenhagen (17-24 giugno), Leningrado (25-29 giugno, una delle prime visite di un Paese occidentale alla Russia post-rivoluzionaria, dopo anni di isolamento), Helsinki (30 giugno-4 luglio), Reval (4-6 luglio), Riga (6-8 luglio), Brema (10-14 luglio), Amsterdam (15-21 luglio), Gand (21-27 luglio), Ostenda (27-31 luglio; i comandanti degli esploratori si recano a Bruxelles dove

sono ricevuti dal re del Belgio Alberto I), Le Havre (1-6 agosto), Lorient (7-12 agosto), Bordeaux (13-20 agosto), Santander (21-25 agosto; qui le navi sono visitate dai reali di Spagna), Gibilterra (27-28 agosto), Orano (29 agosto-2 settembre) e Tripoli (4-15 settembre). In ogni porto l'accoglienza, da parte sia delle autorità che della popolazione locale, è molto cordiale, tranne che a Brema, dove il trattamento riservato è piuttosto freddo, forse per la guerra ancora troppo vicina. Navi ed equipaggi danno ottima prova di sé, sia nell'affrontare ogni impedimento lungo nella navigazione, che nelle visite nei porti.

Durante la visita a Leningrado e Kronstadt dell'estate 1925, il capitano di vascello Cavagnari stabilisce i primi contatti con la Marina sovietica, contatti che saranno ulteriormente sviluppati sino a portare la Marina sovietica, alcuni anni più tardi, ad ordinare la costruzione di diverse navi in cantieri italiani.

Lasciata Tripoli, i tre esploratori fanno scalo a Napoli dal 16 al 21 settembre ed infine concludono la crociera (soprannominata dai marinai "crociera delle belve") a La Spezia, dove giungono il 22 settembre 1925 dopo aver percorso in tutto 12.000 miglia.

30 settembre 1926

Il Tigre viene visitato a Livorno da Benito Mussolini e da Austen Chamberlain, segretario di Stato per gli affari esteri del Governo britannico, recatosi a Livorno per discutere con Mussolini delle relazioni tra Italia e Regno Unito e di varie questioni internazionali.

1928

Altra crociera di rappresentanza con Leone e Pantera, questa volta in Spagna.

1930

Nuova crociera, in Mar Egeo.

1930-1931

Lavori di rimodernamento; i 6 tubi lanciasiluri DA-AN-Whitehead da 450 mm in impianti trinati vengono sostituiti con 4 San Giorgio da 533 mm, in due impianti binati, e vengono imbarcate due mitragliere Vickers-Terni 1917 da 40/39 mm a potenziamento dell'armamento contraereo.

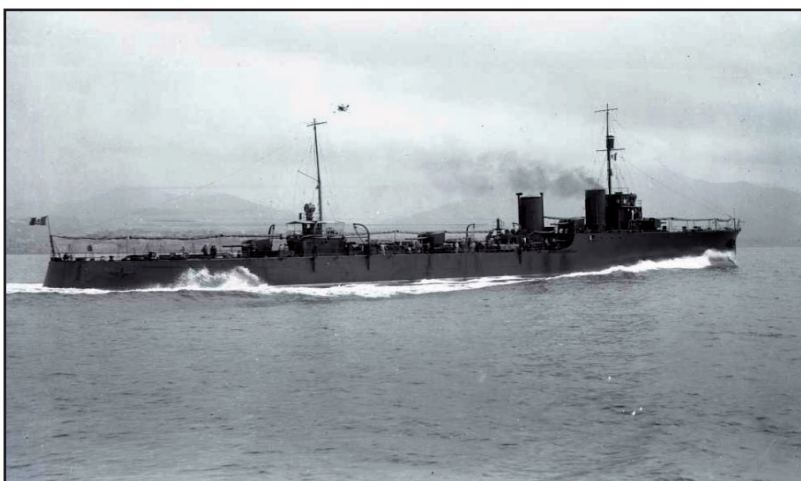
1931

Il Tigre, insieme ai cacciatorpediniere Nazario Sauro, Cesare Battisti, Francesco Crispi e Quintino Sella, forma la II Flottiglia Cacciatorpediniere della 2a Divisione della I Squadra Navale.

1935-1936

Il Tigre ed i due gemelli vengono sottoposti a lavori di adattamento per l'impiego in climi tropicali (vengono dotati di impianti di condizionamento dell'aria e di refrigerazione dei depositi munizioni, per evitarne un pericoloso surriscaldamento) e subiscono l'eliminazione di due cannoni da 76/40 mm per allungare di alcuni metri il castello, allo scopo di ricavare un nuovo locale per i compressori dei macchinari dell'impianto di condizionamento. Viene anche leggermente incrementata la scorta di carburante; il dislocamento diviene di 2000 tonnellate standard, 2150 in carico normale e 2648 a pieno carico.

Completati i lavori, Tigre, Leone e Pantera vengono assegnati alla Divisione Navale Africa Orientale (che oltre ad essi comprende gli incrociatori leggeri Bari, Taranto e Quarto, i cacciatorpediniere Francesco Nullo e Daniele Manin, le torpediniere Audace, Generale Antonio Cantore e Giacinto Carini, i sommergibili Luigi Settembrini, Ruggero Settimo, Narvalo, Tricheco, Salpa e Serpente, le navi appoggio sommergibili Alessandro Volta ed Antonio Pacinotti e l'incrociatore ausiliario Arborea) e dunque dislocati in Eritrea.



La nave durante le prove in mare al largo di Portofino, nel 1924 (Fondazione Ansaldo).

1938

Riceve un potenziamento dell'armamento contraereo (vengono aggiunte due mitragliere binate Breda Mod. 31 da 13,2/76 mm e due o quattro mitragliatrici singole Colt da 6,5/80 mm), stante l'accresciuta minaccia posta dall'arma aerea rispetto agli ormai lontani tempi della sua entrata in servizio. Viene installata una stazione di direzione del tiro. Il dislocamento standard sale da 1745 a 2150 tonnellate, quello a pieno carico da 2289 a 2650 tonnellate.

Settembre 1938

Viene riclassificato cacciatorpediniere, analogamente a Leone e Pantera, ed insieme ad essi viene assegnato alla V Squadriglia Cacciatorpediniere, di base a Massaua. Ormai le navi della classe Leone sono anziane, obsolete ed usurate.

1939

In seguito a nuovi lavori, le mitragliatrici da 13,2 e 6,5 mm vengono sostituite da due mitragliere binate Breda da 20/65 mm Mod. 1935.

10 giugno 1940

All'ingresso dell'Italia nel secondo conflitto mondiale, il Tigre fa parte della V Squadriglia Cacciatorpediniere, di base a Massaua, insieme ai gemelli

Leone e Pantera.

Le condizioni operative in Mar Rosso sono particolarmente difficili, specialmente a causa del clima: temperature di 55° C all'ombra, umidità prossima al 100%, uniti alla mancanza di aria condizionata e di frigoriferi, causa la deficienza di corrente elettrica e di gas per i relativi impianti. Nelle missioni di guerra, con tutte le caldaie accese, le macchine si trasformano in un vero e proprio inferno; in porto, non si possono stendere tende sui ponti per avere un po' d'ombra, perché gli attacchi aerei sono continui e le tende intralciano l'impiego delle armi contraeree. Ad ogni missione si registrano regolarmente numerosi svenimenti e colpi di calore; gli equipaggi, che in gran parte vivono in questo clima già da due o tre anni, lamentano molti casi di ulcere ed esaurimento fisico, che devono essere sovente sbarcati subito prima delle uscite in mare ed inviati per lunghi periodi di riposo sugli altipiani dell'Eritrea interna, dove il clima è più clemente.

Il clima non logora solo gli uomini ma anche i macchinari, riducendone la non già elevata efficienza; gli operai, spossati dal caldo, che rende insopportabile il lavoro in locali chiusi (lavoro, per giunta, frequentemente interrotto dai continui allarmi aerei, che impediscono anche di riposare), faticano a mantenere un rendimento passabile nei lavori.

27-28 giugno 1940

Tigre, Leone, Pantera ed i più piccoli cacciatorpediniere Nazario Sauro e Daniele Manin compiono un'uscita in mare alla ricerca di naviglio britannico, senza risultati.

28-29 agosto 1940

Tigre e Pantera effettuano un'infruttuosa missione offensiva notturna.

6-7 settembre 1940

Inviato assieme a Leone, Battisti e Manin a cercare il convoglio britannico «BS. 4» (segnalato dalla ricognizione aerea italiana), proveniente da Suez e diretto ad Aden con la scorta

dell'incrociatore leggero Leander, dell'incrociatore antiaereo Carlisle, del cacciatorpediniere Kingston e degli sloops Grimsby, Auckland, Clive e Parramatta. Durante la missione vengono lanciati siluri contro un cacciatorpediniere britannico, che viene tuttavia mancato.

Il convoglio viene anche cercato dai sommergibili Guglielmotti e Ferraris, senza successo, ed attaccato da bombardieri italiani a nord dell'isola di Jabal

al-Tair, anche in questo caso infruttuosamente.

9 novembre 1940

Muore in Mar Rosso il marinaio fuochista Mario Battaglia, di Catania, membro dell'equipaggio del Tigre.

11 novembre 1940

Muoiono in Mar Rosso (probabilmente durante un'incursione aerea su Massaua, avente come obiettivo le navi in porto, ma che va invece a danneggiare alcune baracche in città) i marinai Sante Farinelli, di Comacchio, e Quirino Serretti, di Fermignano, ed il marinaio fuochista Carmelo Meli, di Catania, tutti facenti parte dell'equipaggio del Tigre.

3-5 dicembre 1940

Tigre, Leone, Sauro e Manin, così come il sommergibile Ferraris, vengono mandati a cercare un convoglio, che non riescono a trovare.

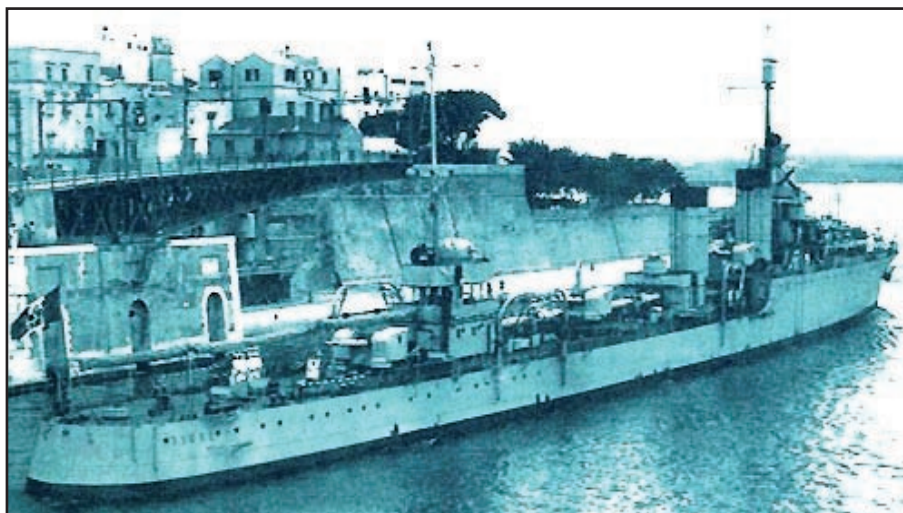
24-25 gennaio 1941

In missione offensiva notturna insieme a Sauro e Pantera. Nessun risultato.

2-3 febbraio 1941

Tigre, Sauro e Pantera salpano nella notte da Massaua per compiere una ricerca a rastrello del convoglio britannico «BN 14», composto da 39 mercantili scortati dall'incrociatore leggero Caledon, dal cacciatorpediniere Kingston e dagli sloops Indus e Shoreham. Il Sauro avvista il convoglio per primo, comunica l'avvistamento alle altre unità ed attacca coi siluri, ma senza successo.

Il segnale di scoperta lanciato dal Sauro non viene però ricevuto dalle altre due navi: mentre il Pantera incontra ugualmente il convoglio, che attacca infruttuosamente, il Tigre non avvista le navi nemiche. Durante la navigazione di ritorno verso il canale sud di Massaua, il Sauro incontra il Kingston, e, essendo rimasto senza più siluri, si ritira a tutta forza: temendo che le forze britanniche abbiano



Il Tigre in transito presso il ponte girevole di Taranto
(da xoomer.virgilio.it)

preparato un'imboscata, Tigre e Pantera convergono verso il Sauro e richiedono anche l'intervento dell'aviazione all'alba, ma alla fine tutte e tre le unità giungeranno indenni a Massaua.

L'attività dei cacciatorpediniere di Massaua, a causa della crescente penuria di carburante e pezzi di ricambio, declina sempre più.

La fine

Le sorti della V Squadriglia Cacciatorpediniere seguirono quelle dell'Africa Orientale Italiana, colonia priva di collegamenti con l'Italia, non rifornibile, circondata da territori nemici e condannata alla caduta, se il conflitto si fosse prolungato per un anno o più. Gli eventi che portarono alla caduta dell'A.O.I. sono già stati descritti; agli inizi del 1941 le forze del Commonwealth, forti dei propri successi in Africa Settentrionale (dove la distruzione della 10a Armata italiana e l'invasione della Cirenaica aveva eliminato ogni possibilità che le truppe italiane avanzate dalla Libia potessero raggiungere ed unirsi a quelle in Africa Orientale) e del supporto dei guerriglieri etiopi, lanciarono la loro offensiva sulle colonie italiane del Corno d'Africa. La Somalia cadde per prima, in febbraio, e truppe britanniche entrarono anche in Etiopia; il 27 marzo, dopo quasi due mesi di durissima battaglia, le forze del Commonwealth sfondarono le linee italiane a Cheren, in Eritrea, puntando su Asmara e Massaua. Era questione di giorni prima che le truppe britanniche investissero la piazzaforte di Massaua; il contrammiraglio Mario Bonetti, comandante delle forze navali italiane in Africa Orientale, si trovò costretto ad una triste cernita: le navi dotate di autonomia sufficiente per affrontare una traversata oceanica, sarebbero partite per la Francia o per il Giappone (così fecero i quattro sommergibili, la nave coloniale Eritrea, gli incrociatori ausiliari RAMB I e RAMB II ed otto mercantili, con alterne fortune); quelle impossibilitate a partire e poco o punto armate, si sarebbero autoaffondate per evitare la cattura ed al contempo bloccare il porto di Massaua (così fecero le unità minori ed ausiliarie e quasi tutti i mercantili); quelle ancora in grado di recare danno al nemico, sarebbero partite in un ultimo e disperato tentativo d'attacco. Tra queste ultime, tutti i cacciatorpediniere. Le condizioni generali di questi ultimi erano ben lungi dall'ottimale: unità già obsolescenti allo scoppio del conflitto, erano ulteriormente logorate dal servizio di guerra nel torrido clima eritreo, dalla mancanza di pezzi di ricambio, dalla irregolarità dei lavori di manutenzione, causata dal caldo e dagli attacchi aerei. Per le tre unità della V Squadriglia, i 22 nodi erano divenuti "velocità critica", oltrepassata la quale emettevano dai fumaioli fumo e scintille che ne facilitavano l'individuazione; solo a fine marzo 1941 erano giunte le piastrine per polverizzatori, che permettevano di migliorare la combustione ed evitare l'inconveniente delle scintille. I loro strumenti di navigazione erano in condizioni disastrose. Ma ormai, la loro vita era giunta alla fine. Bonetti pianificò due attacchi contemporanei, da affidare alle due squadriglie di cacciatorpediniere ai suoi ordini: la V Squadriglia con Tigre, Leone e Pantera, navi più grandi e di maggiore autonomia, avrebbero risalito tutto il Mar Rosso per attaccare Suez (500 miglia più a nord, navigazione che avrebbe richiesto almeno 50 ore); la III Squadriglia, con i più piccoli Sauro, Battisti e Manin, avrebbero invece attaccato la più vicina Port Sudan.

Per tutti la consegna era di infliggere i maggiori danni possibili alle installazioni portuali ed alle navi britanniche nei due porti, indi raggiungere le coste dell'Arabia Saudita ed autoaffondarvi (così che gli equipaggi sbarcassero in Arabia Saudita, Paese neutrale). Come che andasse, il ritorno non era una possibilità: non solo perché a Massaua li avrebbe attesi solo l'autoaffondamento, ma anche perché il poco carburante ancora disponibile (portato da As-sab a Massaua dalla nave cisterna Niobe) bastava soltanto per il viaggio di andata. La sortita della V Squadriglia, nei piani, doveva avvenire in contemporanea ad un bombardamento aereo su Suez da parte di bombardieri tedeschi Heinkel He 111, decollati da Creta. Non era invece prevista alcuna copertura aerea da parte della Regia Aeronautica, ormai ridotta al lumicino in Africa Orientale; i cacciatorpediniere avrebbero dovuto trascorrere due giorni in acque sostanzialmente controllate dal nemico. I comandi britannici si aspettavano una possibile ultima mossa italiana contro i loro porti del Mar Rosso, pertanto avevano inviato a Suez due cacciatorpediniere classe J quale rinforzo delle forze navali là presenti.

La missione della V Squadriglia ebbe inizio alle 18 del 31 marzo 1941, quando Tigre (al comando del capitano di fregata Gaetano Tortora), Leone (capitano di fregata Uguccione Scroffa) e Pantera (capitano di vascello Andrea Gasparini, caposquadriglia) lasciarono Massaua diretti a Suez. Il porto era stato da poco sorvolato da un ricognitore britannico, visita ormai abituale: avrebbe riferito che tutte le navi italiane erano ancora in porto. La III Squadriglia rimase invece in porto; stante la minor distanza di Porto Sudan, sarebbe salpata l'indomani, in modo che i due attacchi si svolgessero contemporaneamente. Normalmente doveva essere il Pantera, in qualità di caposquadriglia, a procedere in testa: a riprova del cattivo stato in cui erano ridotte le navi del Mar Rosso, tanto la girobussola quanto il solcometro di questa unità erano guasti, mentre la sua bussola magnetica era stata messa fuori uso da un fulmine. A guidare la formazione fu così il Leone, unico cacciatorpediniere con bussola magnetica, solcometro, ecoscandaglio e girobussola ancora in efficienza; il Tigre lo seguiva in linea di fila, il Pantera chiudeva la formazione. Velocità 18 nodi. Lasciandosi alle spalle Massaua, Tigre, Leone e Pantera dovevano attraversare di notte l'arcipelago delle Dahlak (caratterizzato da innumerevoli isole, isolotti, scogli e secche talvolta non segnate sulle carte nautiche), seguendo una "rotta di sicurezza" attraverso il Canale di Nord-Est per uscire dall'arcipelago; superata l'isola di Dohul, avrebbero dovuto poi assumere rotta verso nord. Attraversare le Dahlak di notte, con gli strumenti di navigazione in uno stato pietoso, aggiungeva altri rischi a quelli rappresentati dal nemico. Verso le 22 del 31 marzo Tigre, Leone e Pantera si lasciarono al traverso a dritta le isole di Tanam, Wusta ed Isratu (nell'estremità settentrionale dell'arcipelago delle Dahlak), e intorno a mezzanotte si lasciarono al traverso anche l'isolotto di Awali Hutub.

A questo punto la zona più pericolosa per la navigazione era stata superata; la V Squadriglia era entrata in acque più profonde e meno insidiose, dove poté anche incrementare la propria velocità (che fu portata a 24 nodi), così da potersi avvicinare a Suez con il favore della notte. Ma poco dopo, alle 00.30 del 1° aprile, il Leone venne scosso da un forte urto e si immobilizzò dopo pochi metri; Tigre e Pantera, proseguendo a 24 nodi, passarono a fianco del Leone – uno a dritta e l'altro a sinistra – a pochissima distanza, senza che loro accadesse nulla (intanto, gli ecoscandagli continuavano a segnalare profondità ben maggiori di quelle del limite di sicurezza), poi rallentarono e ritornarono verso di esso, prestando la massima attenzione ad eventuali ostacoli. Il Leone era finito contro una formazione madreporica, non segnata sulle carte nautiche, circa tredici miglia a nord di Awali Hutub e 45 miglia a nord di Massaua. Sul cacciatorpediniere incagliato la situazione andò gradatamente fuori controllo: l'acqua entrava copiosa da numerose lacerazioni nello scafo, e, come se non bastasse, scoppiò anche un incendio a bordo.

Alla fine si dovette concludere che la nave era persa; l'equipaggio del Leone fu trasferito su Tigre e Pantera, poi il cacciatorpediniere danneggiato aprì le prese a mare per autoaffondarsi; occorse anche l'intervento del Pantera, che lo finì a cannonate, alle cinque del mattino del 1° aprile.

Dato che il tempo perso a causa del sinistro del Leone impediva di avvicinarsi a Suez col favore della notte, Tigre e Pantera abbandonarono la missione e fecero ritorno a Massaua, dove giunsero in tarda mattinata (per altra fonte, la sera del 1° aprile), sbarcandovi l'equipaggio dell'unità gemella. La sosta nel porto eritreo, comunque, non durò a lungo.

La Luftwaffe, nel mentre, comunicò che non avrebbe più potuto effettuare il bombardamento su Suez; in considerazione di ciò e della perdita del Leone, il contrammiraglio Bonetti modificò il piano originale. Tutti e cinque i cacciatorpediniere rimasti, compresi Tigre e Pantera, avrebbero attaccato Porto Sudan, bombardando con le proprie artiglierie le installazioni portuali britanniche. Le navi avrebbero navigato alla massima velocità per compiere l'intero tragitto (265 miglia) di notte, così da evitare di essere avvistate.

All'una del pomeriggio del 2 aprile 1941 Tigre e Pantera lasciarono di nuovo Massaua, stavolta per sempre. Un'ora più tardi presero il mare anche Sauro (capitano di corvetta Enrico Moretti degli Adimari), Battisti (capitano di corvetta Riccardo Papino) e Manin (capitano di fregata Araldo Fadin, caposquadriglia della III Squadriglia)

I problemi non tardarono a manifestarsi. A nord di Massaua la formazione fu avvistata da ricognitori britannici della Fleet Air Arm (appartenenti alla portaerei Eagle, ma ora assegnati a basi terrestri), annullando la sorpresa; dopo circa due ore dalla partenza, i cacciatorpediniere subirono il primo attacco aereo, anche se ne uscirono indenni.

Nella notte il Battisti ebbe un'avaria alle macchine,

ed alle 3.15 del 3 aprile, non potendo tenere il passo con le altre navi, dovette abbandonare la formazione diretto verso le coste arabe, dove si sarebbe autoaffondato.

Dopo il primo attacco aereo a due ore dalla partenza, il resto della giornata del 2 aprile e la notte seguente non furono turbati da altri attacchi, anche se i ricognitori pedinarono le navi italiane senza mai mollare la presa.

Dopo l'avaria del Battisti, le quattro navi rimaste proseguirono in due gruppi separati (Tigre-Pantera e Sauro-Manin), avanzando a tutta forza; per 235 delle 265 miglia che separavano Massaua da Porto Sudan non si verificarono altri problemi, ed alle 6.30 del 3 aprile, ad una trentina di miglia da Port Sudan, i due gruppi si riunirono, ed i quattro cacciatorpediniere proseguirono insieme verso il loro obiettivo. Alle 6.55, tuttavia, quando ormai non mancavano che 19 miglia a Port Sudan, la reazione britannica si realizzò sotto forma dei primi aerosiluranti Fairey Swordfish degli Squadrons 813 e 824 della Fleet Air Arm (solitamente imbarcati sulla portaerei Eagle, ma in questa occasione decollati da basi terrestri di Port Sudan), equipaggiati con bombe e guidati dal capitano di corvetta Charles Lindsay Keighly-Peach (che per questa azione avrebbe ricevuto l'Order of British Empire), e di bombardieri Bristol Blenheim del 14th Squadron della Royal Air Force, che attaccarono le navi con bombe da 110 e 224 kg. (Secondo fonti italiane, i Blenheim erano una settantina, gli Swordfish una dozzina; per fonte britannica vi era un imprecisato numero di Swordfish dell'813th e 824th Squadron FAA rinforzati da cinque Blenheim del 14th Squadron RAF. Gli aerei attaccarono in più ondate).

Poco dopo le 7, inoltre, il Pantera avvistò anche quelle che furono identificate come tre navi da guerra nemiche, tra cui un incrociatore, ed il capo formazione (il capitano di vascello Gasparini del Pantera) decise di abbandonare l'attacco contro Port Sudan, per ingaggiare invece battaglia contro queste (presunte) unità. Più tardi si vide che le navi nemiche non c'erano: doveva trattarsi di un'illusione ottica.

I quattro cacciatorpediniere italiani, sotto una pioggia di bombe, ruppero la formazione e proseguirono zigzagando e sparando sugli aerei con le proprie modeste mitragliere da 13,2 mm, ma ci fu poco da fare: verso le 7.30 Sauro e Manin, più piccoli e vulnerabili, divennero il bersaglio principale degli attacchi aerei.

Grazie alla vicinanza delle loro basi, i velivoli britannici, dopo ogni attacco, potevano rientrare alla base, rifornirsi di bombe e carburante e poi tornare ad attaccare di nuovo, mentre le armi contraeree delle unità italiane erodevano inesorabilmente le proprie riserve di munizioni, oltre a subire un crescendo di avarie. Mentre fino a quel momento i bombardieri britannici si erano tenuti a quote relativamente elevate, e nessuna nave italiana aveva subito danni gravi, il progressivo calo d'intensità del tiro contraereo italiano (dovuto alle cause appena accennate) rese più arditi i piloti britannici,

che presero ad attaccare da quote più basse, aumentando la loro precisione.

A mezzogiorno, Tigre e Panthera diressero verso est, separandosi da Sauro e Manin (i quali furono poi colpiti ed affondati entrambi: prima il Sauro, alle nove del mattino, e poi il Manin, tre ore più tardi) e dirigendosi verso la costa araba. Il caposquadriglia Gasparini pensava ancora di poter tentare un'ultima puntata offensiva col favore del buio: una volta che le due navi si fossero rifugiate nelle acque dell'Arabia Saudita, il Tigre avrebbe trasferito al Panthera la nafta che gli era rimasta nei depositi, permettendo a quest'ultimo di condurre, da solo, un ultimo attacco contro Al Kuseir, Hurgada od Aqaba, tutte basi britanniche. Poi si sarebbe autoaffondato, cosa che avrebbe fatto anche il Tigre, rimasto senza carburante.

Poco prima delle 14 del 3 aprile, Tigre e Panthera diedero fondo nelle acque antistanti Someina, un villaggio situato 14 miglia a sud della cittadina saudita di Gedda; ma alle 14.20, mentre erano in corso i preparativi per il trasferimento della nafta dal Tigre al Panthera, i due cacciatorpediniere vennero attaccati da bombardieri Vickers Vincent del 47th Squadron RAF e Vickers Wellesley del 223rd Squadron, decollati da Port Sudan. Sfumata di nuovo la sorpresa anche per questo secondo tentativo, con le navi impossibilitate a

trasferire il carburante sotto attacco aereo (in tutto, tra Port Sudan e Someina il Tigre ebbe a subire ben otto attacchi aerei) ed impossibilitate ad andare da qualsiasi altra parte con il poco carburante che era rimasto a ciascuna di esse, il caposquadriglia Gasparini dovette desistere da ogni ulteriore

proposito offensivo, ed ordinò che Tigre e Panthera si autoaffondassero immediatamente, sul posto. Così fu fatto; iniziate le manovre per l'autoaffondamento, gli equipaggi dei due cacciatorpediniere abbandonarono le navi. Le procedure messe in atto per l'autoaffondamento non si rivelarono però molto efficaci: alle ore 17, quando gli equipaggi erano già in salvo sulla costa e sopraggiunse sul posto il cacciatorpediniere britannico Kingston (inviato alla ricerca delle unità italiane non ancora affondate dagli aerei), Tigre e Panthera erano ancora a galla e stentavano ad affondare, tanto da dare al comandante dell'unità britannica l'impressione di avere a che fare con navi ancora intatte ed in efficienza. Il Kingston sparò sui due relitti con i propri pezzi da 120 mm; non essendoci reazione (a bordo non c'era più nessuno), la nave britannica si avvicinò fino alla distanza di due miglia, mentre il Tigre veniva fatto oggetto di un ennesimo attacco di bombardieri Wellesley. Colpito dalle bombe, quest'ultimo iniziò ad affondare lentamente di poppa, per poi capovolgersi e sparire del tutto sotto la superficie.

Il Kingston aprì nuovamente il fuoco sul deserto Panthera (quasi una esercitazione di tiro, per dirla nelle parole del marinaio britannico William Davidson), colpendolo con alcune granate, ma la nave rimase a galla; mentre il Tigre s'inabissava, il Kingston lanciò un siluro contro il Panthera, colpendolo a prua e causando gravi danni. Al calare del buio, l'unità britannica si ritirò a Gedda; quando tornò sul posto, all'alba del 4 aprile, trovò che entrambi i cacciatorpediniere italiani erano affondati. Del Tigre, capovolto, affiorava parte della carena della prua (più tardi scomparve anch'essa sotto la superficie), mentre del Panthera, affondato in assetto di navigazione, spuntavano dalla superficie le estremità degli alberi. Prima di andarsene il Kingston recuperò dal mare una scialuppa, che fu poi consegnata all'Eagle per aumentarne la dotazione di imbarcazioni.

Gli equipaggi raggiunsero la riva in parte sulle imbarcazioni disponibili, dov'erano trasbordati prima di iniziare l'autoaffondamento, ed in parte a nuoto, sbarcando sulla costa desertica dell'Arabia Saudita, terra neutrale. Tra chi raggiunse la riva a nuoto vi fu buona parte del personale di macchina, rimasto per ultimo a bordo per allontanare la nave dalla costa e portarla in fondali abbastanza profondi da rendere inattuabile un suo successivo recupero. Una nuota-

ta non priva di rischi: il sottocapo macchinista Valentino Campagnolo, un trevisano di ventidue anni, che come altri raggiunse la riva nuotando con indosso un giubbotto di sughero, fu sfiorato da uno squalo che gli toccò le gambe. Quell'unico tocco lo spaventò molto più di tutti gli attacchi aerei subiti nelle ore precedenti.

Purtroppo, non tutti ce l'avevano fatta: l'equipaggio del Tigre aveva dovuto lamentare due dispersi, il secondo capo furieri Giuseppe Morelli di La Spezia ed il sottocapo cannoniere Rosario Villardo di S. Salvatore di Fitalia, ed un ferito grave, il sergente nocchiere Carmine Marasco di Scigliano, che sarebbe poi deceduto per le ferite durante l'internamento a Gedda, il 5 dicembre 1941 (la sua salma sarebbe tornata nel paese natale solo a distanza di 69 anni, nel 2010). Meno chiara è la sorte del marinaio Giovanni Previtali, di Pescate, che morì in prigionia in Sudafrica il 22 gennaio 1943: non è qui noto se egli fu catturato perché rimasto a terra a Massaua, magari malato, e quindi catturato alla caduta della piazzaforte, oppure non giunto a terra con gli altri e raccolto dal Kingston, oppure catturato dai britannici in circostanze ancora differenti. Anche alcuni altri membri dell'equipaggio del Tigre finirono in campi di prigionia britannici, in Africa ed in India. Dopo l'arrivo a terra, i naufraghi di Tigre e Panthera raggiunsero Gedda a piedi, con una marcia di mezza giornata attraverso il deserto.



In navigazione nei primi anni di servizio (da www.floriani.it)

Nel deserto in prossimità di Gedda, i marinai del Tigre trovarono un grosso cane bastardo, energico e giocherellone, che presero con loro, battezzandolo "Borraccia". Le autorità saudite, trattandosi di militari di un Paese belligerante, provvidero al loro internamento; inizialmente, dal 4 aprile, gli equipaggi dei due cacciatorpediniere vennero concentrati provvisoriamente in una caserma di Gedda, detta "Chishla". Qui li raggiunsero dapprima, il 7 aprile, i naufraghi del Battisti, autoaffondatosi in un punto della costa più lontano da Gedda (avevano dovuto marciare per tre giorni nel deserto per raggiungere la città), e poi, il 12 aprile, 45 naufraghi del Manin, approdati sulla costa araba dopo una settimana di estenuante navigazione in una scialuppa sovraffollata (gli altri superstiti di quell'unità erano stati fatti prigionieri dalla nave britannica Flamingo, che li aveva soccorsi dopo alcuni giorni). L'arrivo dei commilitoni del Manin, ridotti in condizioni pietose dai giorni trascorsi in mare senza cibo e con poca acqua, destò grande commozione tra gli equipaggi, che dopo uno sconcertato silenzio abbracciarono i compagni redivivi.

La Chishla era una costruzione a dir poco spartana, per giunta non ancora ultimata: mancavano pavimenti, porte, finestre, intonaco, impianti idrici (l'acqua, parte acqua piovana raccolta nei pozzi e parte prodotta da un distillatore gestito da un russo), servizi igienici. Solo pochi locali risultavano abitabili, così gran parte dei marinai si adattò a vivere e dormire nel lungo corridoio che attraversava l'edificio; prima sulla nuda terra, poi, dopo qualche giorno, su stuoie frattanto arrivate. Ben poco era rimasto delle loro uniformi, ridotte, al momento dell'autoaffondamento, al minimo indispensabile per non intralciare il nuoto, e poi ulteriormente ridotte durante la marcia verso Gedda sotto il sole rovente (e difatti i naufraghi del Manin, attraversando la zona in camion pochi giorni dopo, videro abbandonati lungo la strada resti di bottiglie e pezzi di capi di corredo da marinai della Regia Marina); i più indossavano solo pantaloncini e maglietta, mentre la locale Legazione d'Italia aveva fornito loro sapone, asciugamani e copertine. Durante la breve permanenza nella Chishla, gli equipaggi di Tigre e Pantera realizzarono nel cortile una rudimentale "doccia" (due taniche riempite d'acqua appese ad altrettante forche, sistemate in mezzo al cortile, senza niente che potesse fungere da paravento) e scavarono in un locale interno delle fosse che, circondate da supporti in legno per gli utilizzatori (anche qui nessuna sorta di paravento, l'intimità non era una possibilità in condizioni simili; arrivarono delle stuoie, per fungere da tramezze, soltanto pochi giorni prima del trasferimento degli internati in altra sede), servirono da latrine. I pasti consistevano invariabilmente in riso e caprone, consumati in piedi od appoggiati ai davanzali delle finestre in pochi piatti di smalto usati a rotazione; ciascuno aveva anche un cucchiaino ed un bicchiere d'alluminio. Il problema più grave era rappresentato dalle zanzare anofeli, che infestavano tutta la zona in cui sorgeva la caserma; un terzo degli in-

ternati, durante la breve permanenza alla Chishla, si ammalò di malaria, senza che vi fosse nulla per curarla. Dopo circa un mese passato alla Chishla, i marinai italiani vennero trasferiti dalle autorità arabe nelle isole di El Wasta ed Abu Saad, al largo di Gedda. Usate fino a poco tempo prima come luoghi di ricovero per pellegrini appestati diretti alla Mecca (distante solo 80 km da Gedda), le due isole, distanti 3-4 km dalla costa e 8 dal porto di Gedda, vennero ritenute dalle autorità dell'Arabia Saudita il luogo più indicato per un internamento prolungato dei marinai italiani, che assommavano in tutto a circa 700 uomini, ai quali si aggiungevano un centinaio di civili e militari italiani giunti in Arabia dall'Eritrea, attraversando il Mar Rosso su mezzi di fortuna, per non cadere prigionieri dei britannici. L'equipaggio del Tigre, insieme al gruppo del Manin e parte dei militari e civili "sfusi" giunti dall'Eritrea (circa 300 uomini in tutto), venne alloggiato ad El Wasta, mentre gli equipaggi di Battisti e Pantera (circa 500 uomini) furono sistemati ad Abu Saad. El Wasta era un'isolotto di 375 metri di perimetro (con l'alta marea; la bassa marea decuplicava la superficie dell'isola, ma questa parte non era, ovviamente, abitabile), piatto, privo di alberi, erba od altra vegetazione (eccetto per qualche rado cespuglio) e cosparso di dune sabbiose. I quattro quinti degli internati trovarono posto in otto vecchi e malconci capannoni in muratura, mentre gli altri dovettero adattarsi a vivere in tende. Vivevano in tende anche i militari arabi, una decina (al comando di un graduato), incaricati di vigilare sugli internati, che si trovavano in uno stato di sostanziale semiprigionia (sebbene i soldati arabi fossero estremamente amichevoli nei confronti degli internati, fino anche ad una certa ingenuità, e la sorveglianza risultasse più che altro una formalità). Il clima era quello del Mar Rosso: caldo insopportabile (55° C all'ombra) abbinato ad elevatissima umidità, senza un alito di vento, che provocavano ininterrotta sudorazione. Viveri ed acqua giungevano via mare da Gedda, ogni giorno, con motolancie e sambuchi a vela; qualche volta, se il maltempo impediva per un giorno l'arrivo delle imbarcazioni, si digiunava (più avanti, risparmiando, fu possibile costituire una riserva di riso ed acqua). Assunse il comando degli internati di El Wasta il capitano di fregata Carlo Felice Albini, giunto dall'Eritrea sul motoscafo RAMA 1010 della Regia Aeronautica, ufficiale più alto in grado presente sull'isola. Albini organizzò gli internati come se si trovassero ancora su una nave da guerra; per mantenere gli uomini coesi ed occupati, istituì precisi orari per sveglia, colazione, posto di lavaggio, posto di lavoro, assemblea generale, pranzo, scuole, cena, appello, silenzio (mancando una tromba, si regolava il tutto col fischietto); parimenti dispose che vi fosse un sottufficiale di guardia, un piantone, un servizio di guardia, comandante per ritirare i viveri e portarli alle cucine, rapporti e punizioni, prigionia compresa. Su ordine di Albini, anche i civili giunti dall'Eritrea ricevettero un grado militare provvisorio, venendo assegnati ai vari reparti e ricevendo gli stessi obblighi dei militari.

L'organizzazione di Albin, inizialmente criticata da più di qualcuno, si rivelò tuttavia efficace; lavorando, i marinai dei cacciatorpediniere trovarono modo sia di passare il tempo che di migliorare la propria condizione. Nel giro di qualche mese, vennero create una falegnameria che riparava mobili ed infissi e permise inoltre di realizzare gabinetti e docce su palafitte; una sartoria, che passò dagli iniziali rammendi ed attacchature di bottoni alla realizzazione di tenute sahariane; una piccola officina (diretta dal capo meccanico Noce, del Tigre) per la produzione di oggetti metallici. Alcuni improvvisati giardinieri riuscirono a far crescere nei pressi dei capannoni un po' di verde, fiori e persino qualche pianta di pomodoro.

Con il cellophane ricavato dalla fasciatura delle sigarette per l'estero vennero realizzate solide cinghie per pantaloni, che ebbero un notevole successo tra la popolazione della vicina Gedda. Capo Noce, utilizzando la latta dei bidoni di datterii, costruì anche una distilleria, con la quale fu possibile ricavare bevande alcoliche (il più delle volte alcol metilico, distillato dalle patate, ma a volte anche alcol etilico, ricavato da uva secca). Un "reparto lavori generali" si dedicò ai lavori edili, realizzando una nuova, sebbene piccola, costruzione in muratura.

In alcune tende, servendosi di lavagne in ardesia e cavalletti di legno, gli ufficiali ed alcuni sottufficiali istituirono varie scuole, con corsi di italiano, storia, geografia, aritmetica, matematica, scienze, lingue straniere, materie professionali (per lo più legate alle varie specialità della Regia Marina) ed altro ancora.

Per lo svago vennero costruiti due campi di bocce, comprensivi di bocce perfettamente sferiche realizzate dalla falegnameria, ed organizzate gare di corsa e di nuoto (queste ultime, di rado e solo in acque bassissime, per il pericolo rappresentato dai pescicani). Parecchi uomini si esercitavano in ginnastiche ed atletica leggera, non senza rischi: il tenente commissario Castiello, del Tigre, si spezzò l'osso dell'avambraccio destro nel lancio del giavelotto, a causa della decalcificazione ossea provocata dalla dieta povera di calcio cui erano costretti gli internati.

Si realizzarono anche degli alberi della cuccagna; si scrivevano e provavano opere teatrali, e nacque una vera e propria compagnia filodrammatica, che organizzava spettacoli sulle due isole.

Ancora, vi era chi si dedicava alla pesca, chi suonava, chi si appassionava di astronomia, chi raccoglieva e collezionava conchiglie, coralli, pesci e crostacei. Molti diffusi i giochi di carte: bridge, tresette, scopone scientifico. Per mezzo dell'ambasciata italiana a Gedda e della Mezzaluna Rossa del Cairo si poté ottenere l'invio di un buon numero di libri di vari argomenti, per quanto non nuovissimi. Non mancava qualche "animale da compagnia": oltre al cane Borraccia, che si guadagnò facilmente la simpatia di tutti, gli internati adottarono anche due gazzelle, un maschio ("Gigio") ed una femmina ("Gigia"), che diedero pubblicamente alla luce un piccolo, chiamato "Tarik", nonché una scimmietta, chiamata "Elly", che però finì con l'essere cacciata

dall'isola per i dispetti sempre più pesanti che si divertiva a fare.

Più problematica la situazione sanitaria: per più di un anno l'unico dottore fu il sottotenente medico Palmieri, che era competente ma doveva operare nella mancanza quasi assoluta di mezzi. Fu possibile procurarsi solo un po' di chinino, atebrina e plasmochina (acquistati presso il suk di Gedda) nonché di alcol e cotone, mandati sulle isole dopo qualche tempo. Il chinino permise di curare i moltissimi malati di malaria, ma tre uomini – un militare italiano ed un ascaro afflitti da un'infezione intestinale, ed un civile malato di sifilide – morirono per semplice mancanza di medicinali, per malattie che in Europa sarebbero state agevolmente curabili.

Dopo qualche tempo, la legazione italiana di Gedda ottenne che gli internati avessero il permesso di scendere a terra in "franchigia", a gruppi di 20 o 30, scortati da alcune sentinelle arabe armate, ancorché non molto minacciose. Durante queste uscite i marinai giravano per Gedda e visitavano il suk della città, anche se la magrezza delle risorse economiche – otto riyal sauditi al mese, pari a 48 lire italiane dell'epoca – non consentiva di comprare altro all'infuori di sapone e dentifricio.

Monotona l'alimentazione: ogni giorno, a pranzo e cena, senza scampo, riso (bollito, condito con olio di semi... e sabbia; qualche rarissima volta ci si poteva procurare del curry) e caprone, fino alla nausea. Persino la già citata compagnia filodrammatica venne battezzata, ironicamente, "Riso e caprone". Chi pescava, e chi non fumava e barattava così le sigarette con i pescatori, variava la dieta con un po' di pesce bollito, per quanto anch'esso risultasse insipido: la pesca, praticata sia come passatempo sia allo scopo di variare la dieta, dava frutti abbondanti (le acque del Mar Rosso al largo di Gedda erano molto pescose), come lucci, pesci luna (che però risultavano immangiabili, salvo che per il cane Borraccia, il quale ingrassò enormemente a forza di mangiarne), polpi e talvolta anche squali. Il difetto era che il pesce del Mar Rosso risultava invariabilmente stopposo ed insipido (proprio gli squali, tra tutti, si rivelarono tra i più gustosi), anche per la parchezza della cucina dell'isola (potevano solo essere bolliti e forse conditi con olio di semi), ma quanto meno era un cibo fresco. In un'occasione, un piroscalo indiano di passaggio diede agli internati un modesto quantitativo di insalata (simile a bietola o spinacio), col quale furono preparati dei ravioli; ma l'effetto di questa pietanza fu di causare violenti attacchi di dissenteria per due o tre giorni. Dato anche l'isolamento dell'Arabia Saudita, all'epoca ancora un arretrato regno desertico, ben poche furono le visite esterne di cui gli internati poterono godere. Furono visitati in alcune occasioni da una missione sanitaria italiana, guidata dal maggiore medico della Regia Marina Potzolu, e dal segretario della legazione italiana a Gedda; oltre a questi, le uniche altre visite furono due in due anni: una da parte dell'ambasciatore d'Italia in Arabia Saudita, l'altra da parte di una coppia di civili italiani residenti nel Paese (il marito era l'agente

a Gedda del Lloyd Triestino), i coniugi Conti. Per lo stesso motivo, poca e rara fu la corrispondenza, la prima della quale giunse alle isole solo dopo 7-8 mesi.

Alla fine, eludendo il divieto imposto dagli arabi, ci si procurò una radio per poter comunicare con l'Italia.

Ci furono anche due tentativi di fuga, da parte di altrettanti gruppetti di internati, entrambi stroncati (uno quasi subito, l'altro dopo che i fuggiaschi sono riusciti a raggiungere Gedda e percorrere alcune decine di miglia su un motoscafo rubato); in conseguenza di ciò, il distaccamento delle guardie di El Wasta, dall'originaria decina di soldati comandati da un graduato, venne aumentato ad un centinaio di uomini comandati da un ufficiale.

Così la vita andò avanti per quasi due anni.

Nel mentre, però (giugno 1942), Italia e Regno Unito, con la mediazione della Turchia, avviarono negoziati per uno scambio di prigionieri: in cambio della liberazione di 838 prigionieri di guerra britannici, australiani e sudafricani in mano italo-tedesca, la Gran Bretagna avrebbe acconsentito al rilascio, da parte dell'Arabia Saudita, di 788 internati italiani e tedeschi, ossia i superstiti di Tigre, Pantera, Battisti e Manin più i marittimi tedeschi ed i civili e militari italiani fuggiti in Arabia alla caduta dell'Eritrea. L'accordo era stato sollecitato dall'Arabia Saudita, rivoltasi più volte al governo britannico per disfarsi di tante "bocche da sfamare" (nonché da alloggiare e curare) capitate indesideratamente sul proprio territorio, e che altrimenti avrebbe dovuto mantenere per il resto della guerra. Da parte sua, il Regno Unito avrebbe voluto evitare che centinaia di marinai ancora abili potessero tornare in forza alla Regia Marina, ma d'altra parte non gradiva la presenza di tanti militari nemici, sebbene internati e disarmati, non lontani dalle linee di comunicazione britanniche tra Egitto ed India.

Fu proprio la Turchia a suggerire ai britannici come risolvere il secondo problema compensando il primo: cioè scambiando gli internati italiani con prigionieri britannici.

La proposta turca, fatta nel giugno 1942 e che accolse il favore dell'Arabia, venne accettata dai governi britannico ed italiano rispettivamente l'11 ottobre 1942 (pochi giorni dopo essere stata ad esso sottoposta dalla Turchia) ed il 22 gennaio 1943.

Gli internati seppero che la loro situazione stava per cambiare dopo la visita di un medico svizzero, rappresentante della Croce Rossa Internazionale, giunto da Ginevra; dopo aver visto le difficili condizioni climatiche e sanitarie in cui si viveva sulle isole di Gedda, questi non mancò di perorare la causa del loro rimpatrio.

Quando giunse il momento di lasciare El Wasta, nel marzo 1943, il preavviso fu di meno di due giorni; comunque non era necessario molto tempo per sgomberare l'isola, visto che le proprietà degli internati, all'infuori di chi si era messo a collezionare conchiglie e coralli, si limitavano quasi sempre ai soli indumenti che indossavano ed ad un ricambio.

La parte più triste consisté nel prendere commiato dalle gazzelle e soprattutto dal povero Borraccia, che dovette essere lasciato sull'isola.

A Gedda, i 788 internati italo-tedeschi furono imbarcati sul piroscampo britannico Talma, della British India, dove vennero inizialmente sistemati nella stiva di prua, rifocillati con patate bollite.

L'equipaggio, per rispettare la neutralità araba, era formalmente composto da soli civili, ma dopo la partenza una parte di essi tornò ad indossare la divisa militare (ma già gli internati si erano accorti che parte dei "civili" del Talma erano semplicemente militari in abito borghese per le circostanze).

Visto che i marinai italiani erano ancora militarmente inquadrati e con spirito elevato, le guardie vennero rafforzate, specialmente nell'avvicinarsi al Canale di Suez.

Dopo quattro o cinque giorni, entrati nel Mediterraneo e saputo che gli ufficiali britannici prigionieri sulla nave ospedale italiana Gradisca (che li avrebbe portati nel luogo dello scambio) ricevevano trattamento di prima classe, anche gli ufficiali italiani furono trasferiti in cabine di prima classe ed il loro menù migliorò di molto, con uova al bacon, porridge, prosciutto ed altro.

Il 19 marzo, il giorno prima di raggiungere il porto di Mersina, nella neutrale Turchia, designato per lo scambio, il Talma, nonostante i contrassegni concordati per renderla riconoscibile quale nave adibita al trasporto degli internati italiani, si trovò sotto attacco da parte di bombardieri italiani decollati da Rodi. Fortuna volle che nessuna bomba raggiungesse il bersaglio.

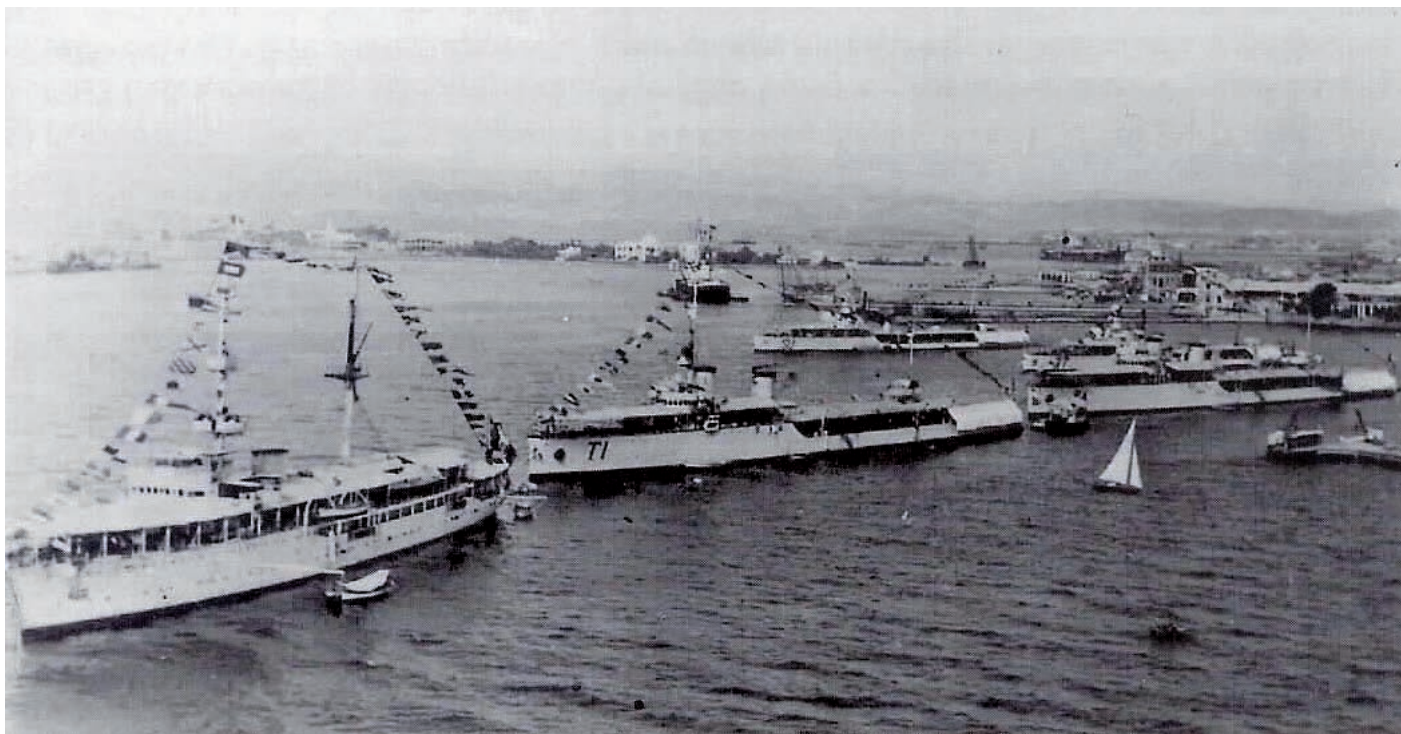
Finalmente la Talma giunse a Mersina, dove trovò ad attenderla la Gradisca, con gli 838 prigionieri del Commonwealth: lo scambio ebbe luogo tra il 20 ed il 21 marzo 1943; prigionieri ed internati vennero trasbordati da Talma a Gradisca e viceversa mediante delle chiatte.

A Mersina gli internati italiani, reduci da quasi tre anni di caldo torrido del Mar Rosso ed ancora vestiti in tenuta tropicale, videro per la prima volta da anni la neve, che imbiancava le montagne attorno alla rada.

Sulla Gradisca ricevettero pacchi dono con tè, caffè, zucchero, sigarette e generi alimentari.

Il freddo, però, per gli internati così poco vestiti, divenne presto un problema; solo dopo tre giorni di navigazione con mare grosso e vento di tempesta si scovarono, sulla Gradisca, tenute di fatica da sommergibilisti per vestire gli ex internati. La Gradisca raggiunse Bari il 27 marzo 1943; gli internati del Mar Rosso, accolti da Maria José di Savoia, furono poi inviati in quarantena e successivamente in licenza.

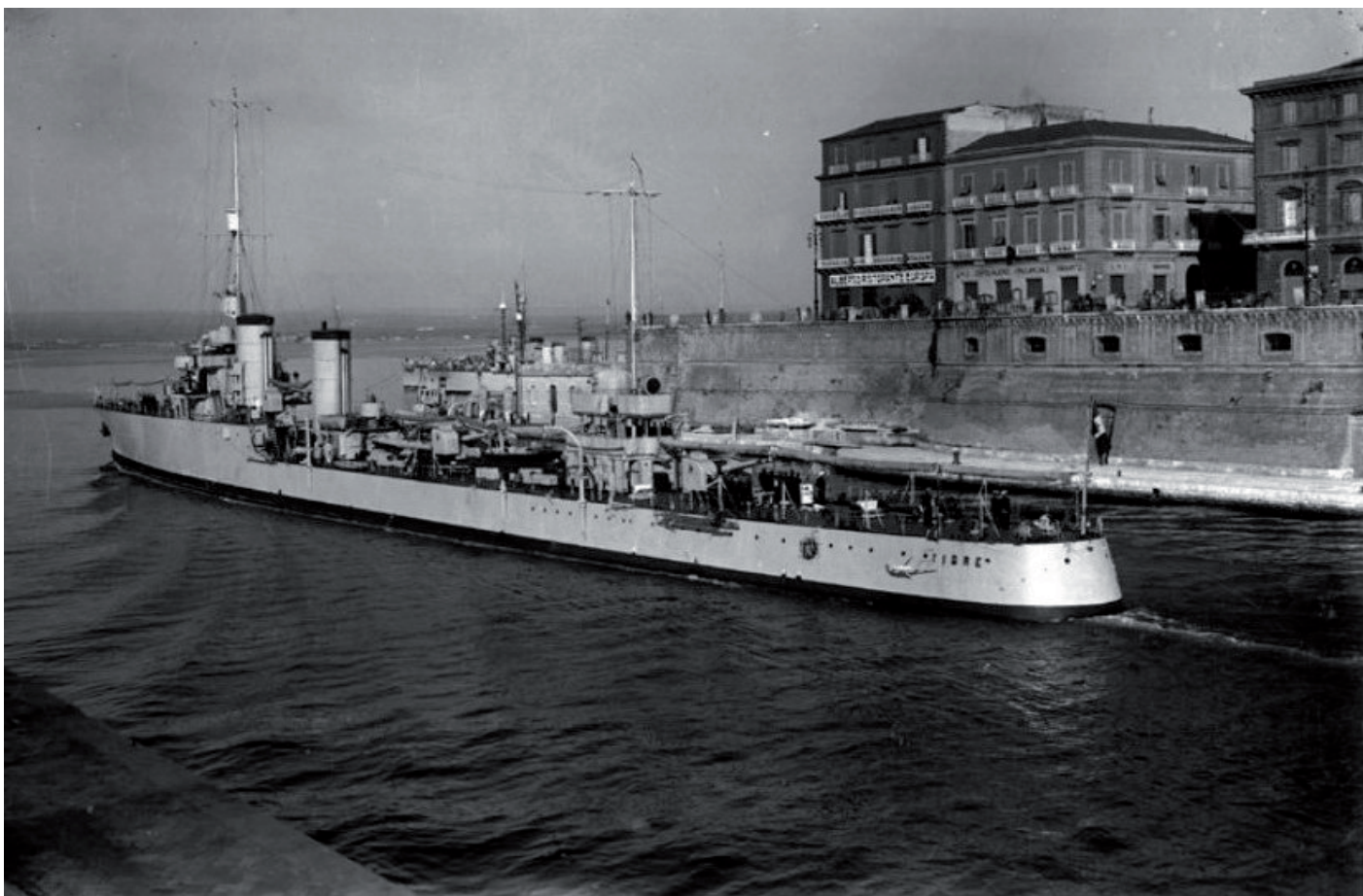
Lo scambio era avvenuto al di fuori delle regole stabilite dalla Convenzione di Ginevra del 1929 (articolo 74: i prigionieri scambiati non possono più essere impiegati in servizi militari attivi), così gli uomini scambiati tornarono nuovamente a combattere; la guerra, per loro, continuava, e non tutti ne avrebbero visto la fine.



Il Tigre con Pantera, Eritrea, Sauro e Battisti a Massaua nel 1940 (g.c. STORIA militare)

Mario Arru, secondo capo cannoniere che era stato decorato con la Croce di Guerra al Valor Militare per le sue azioni durante le vicende della perdita del Tigre (era riuscito a trarre in salvo dieci marinai e la bandiera di combattimento della nave), sarebbe stato assegnato alla corazzata Roma, sopravvivendo al suo affondamento da parte di bombardieri

tedeschi all'indomani dell'armistizio, il 9 settembre 1943; il comandante Tortora avrebbe aderito alla Repubblica Sociale Italiana, venendo coinvolto nelle vicende dei contrasti tra la Marina Nazionale Repubblica e la X Flottiglia MAS di Junio Valerio Borghese.



Il Tigre a Taranto quando faceva parte della Flottiglia Scuola Comando (USMM).



**CONCESSIONARIO UFFICIALE
GIACIOIA MASSIMO SAS
VIA F. DI PALMA 134 - TARANTO
TEL. 099.4526648 - INFO@GIACIOIA.IT - WWW.GIACIOIA.IT**



Realizzo le vostre QSL Personalizzate

Con tre bozze a scelta

**consegna Rapida
Cartoncino 280 grammi
stampa alta qualità
plastificazione lucida**



**anche Confezioni da
200 pezzi
personalizzate**
nella sezione qsl regionali



**Sconto per
soci AR MI**

Visita il nuovo sito - WWW.qslitaly.it

ordini@qslitaly.it - info@qslitaly.it

tel. 0776/566655 - Cell.334/3995850

ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS



AWARD
4 - 19 MARZO 2017



L'A.R.M.I. e l'A.R.I. presentano

"Italian Navy Coastal Radio Stations Award 2017"

REGOLAMENTO

Il Diploma A.R.M.I. denominato "ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS" è stato ideato per ricordare le Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. Per il 2017 la stazione Jolly è la stazione costiera di Napoli:

ICN

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 4 marzo 2017 (00:00 UTC) e si concluderà il 19 marzo 2017 (24.00 UTC).

STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni:

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

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW - SSB - DIGI (PSK31 - RTTY)

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO

- QSOs (HRD) con Navy Coastal Radio Stations valgono 15 punti (tutti i modi);
- QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 5 punti (CW);
- QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 3 punti (PSK31 / RTTY);
- QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 2 punti (SSB);
- QSOs (HRD) con INDIPENDENT valgono 1 punto (tutti i modi)
- QSOs (HRD) con la Italian Navy Coastal Radio Station "JOLLY" II8ICN valgono 25 punti (tutti i modi);

N.B. : Tutte le stazioni (stazione JOLLY, stazioni NAVAL, stazioni costiere e le stazioni INDIPENDENT), possono essere collegate solo una volta al giorno per ogni modalità di emissione (SSB - CW - DIGIMO-DE) e le stesse per tutto il periodo della gara. Non saranno presi in considerazione tutti i collegamenti doppi.

Esempio:

IT9MRM giorno 9 marzo 2016 14 MHz SSB (vale 2 punti)
IT9MRM giorno 9 marzo 2016 7 MHz CW (vale 5 punti)
IT9MRM giorno 9 marzo 2016 14 MHz PSK-31 (vale 3 punti)
IT9MRM giorno 10 marzo 2016 14 MHz SSB (vale 2 punti)
IT9MRM giorno 10 marzo 2016 14 MHz PSK-31 (vale 3 punti)
...ecc....
IIØIDR giorno 9 marzo 2016 7 MHz PSK-31 (vale 15 punti)
IIØIDR giorno 9 marzo 2016 14 MHz SSB (vale 15 punti)
IIØIDR giorno 9 marzo 2016 7 MHz CW (vale 15 punti)
IIØIDR giorno 10 marzo 2016 7 MHz SSB (vale 15 punti)
IIØIDR giorno 10 marzo 2016 14 MHz CW (vale 15 punti)
...ecc...
II8ICN giorno 9 marzo 2016 14 MHz PSK-31 (vale 25 punti)
II8ICN giorno 9 marzo 2016 14 MHz SSB (vale 25 punti)
II8ICN giorno 9 marzo 2016 14 MHz CW (vale 25 punti)
II8ICN giorno 10 marzo 2016 7 MHz SSB (vale 25 punti)
II8ICN giorno 10 marzo 2016 14 MHz CW (vale 25 punti)
...ecc...

MOLTIPLICATORE

per ogni singola stazione COSTIERA collegata per la prima volta.

Es. Se al termine della gara ho collegato in tutto 5 stazioni costiere diverse, il mio risultato devo moltiplicarlo per 5.

PUNTI DIPLOMA

Per ottenere il diploma è necessario un minimo di punti come segue :

Stazioni Italiane : 50 punti;

Stazione Europee: 25 punti;

Stazioni extra-Europee: 5 punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW / PSK31-RTTY : CQ CQ DE II8ICN II8ICN AWARD IT NAVY COASTAL RADIO STATIONS K

SSB : CQ CQ da II8ICN – CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI COSTIERE DELLA MARINA MILITARE ITALIANA – .

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni Radio Costiere passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione (MI#).

Le stazioni A.R.M.I. passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione (MI#)

Le stazioni NAVAL (*) passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione corrispondente al proprio club (MF# - IN# - RN#....).

CATEGORIE

Sono previste tre categorie :

“NAVAL” per le stazioni ARMI e gli appartenenti ad altri Naval Club (*)

“INDIPENDENT” per tutti gli altri OM

“SWL

SOTTOCATEGORIE

Sono previste tre sottocategorie:

“MIXED” (SSB/CW/PSK31/RTTY)

“PHONE” (SSB)

“MORSE” (CW)

E' ammessa la partecipazione solo ad una sottocategoria.

PREMI

La stazione che avrà il punteggio più elevato in assoluto, riceverà un premio messo in palio dallo sponsor della manifestazione (vedasi sito ufficiale);

Il punteggio più elevato di ogni Categoria/Sottocategoria riceverà una targa premio;

Per gli SWL è prevista una sola Sottocategoria (MIXED);

Per le stazioni costiere, saranno premiati il I°, II° e III° posto.

I premi saranno rilasciati per tutte le categorie/sottocategorie, solo se in classifica risulteranno almeno 5 stazioni in concorso.

A tutti i partecipanti alla gara sarà inviato totalmente gratuito, un "attestato di partecipazione" in formato PDF.

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all' Award manager :

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

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

LOGS

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

E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.

Tutti i logs saranno censiti tramite il foglio elettronico per la gestione del diploma, questo sarà l'unico programma ufficiale per poter stilare la classifica.

E' di massima richiesto a tutti di utilizzare il "Foglio Elettronico per il calcolo del punteggio", scaricabile dal sito web dell'A.R.M.I. (<http://www.assoradiomarinai.it>)

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

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

- via "POSTEPAY" 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto;
- via "PAYPAL" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com
- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il 30. 04. 2017.

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>

ITALIAN NAVY

COASTAL RADIO STATIONS
Award 2017

IDP IGU ICF ICV ICH IGA ICS IDK

ICN

ICA IGJ ICE ICT IGB ICZ IDR IGG

Rilasciato a:

SAMPLE

Sample Sample

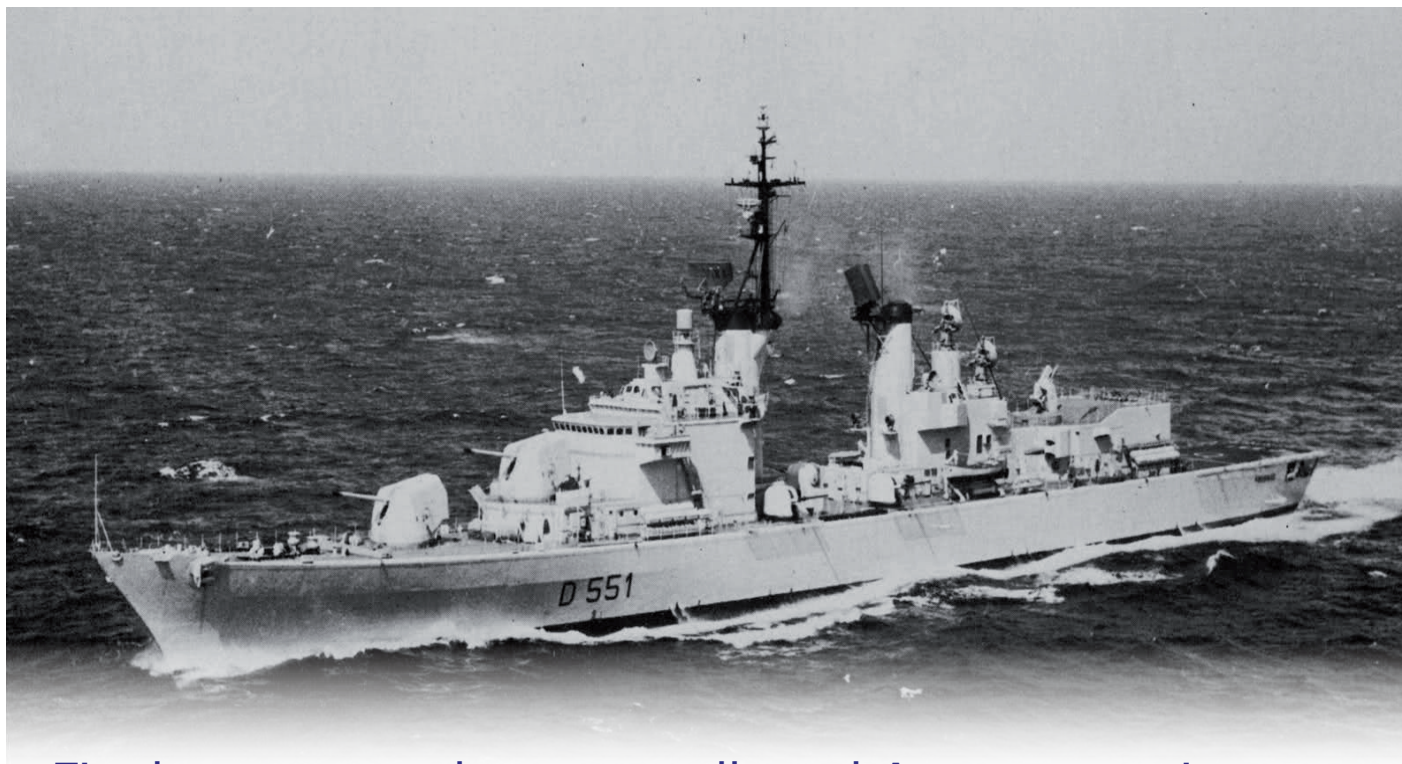
*per aver partecipato al contest delle stazioni radio costiere
della Marina Militare Italiana classificandosi 3°
nella categoria NAVAL/MIXED con il punteggio di 22890 e
4° nella classifica generale.*

AWARD MANAGER
(Alberto Mattei, IT9MRM)

Monci







Finalmente, con la quarta alba ad Augusta, arrivarono anche le agognate navi.

Non vedevamo l'ora di salire a bordo e lasciare quella desolata caserma sulla terraferma.

Eravamo felici più del solito, sentivo l'adrenalina circolare sotto pelle. Finalmente potevo iniziare a fare il marinaio, il segnalatore.

Ci ritrovammo tutti pronti, il gruppetto di allievi appena congedati dalle scuole sottufficiali, sul molo dell'arsenale di Augusta ad aspettare le rispettive motobarche inviate a terra dalle navi, in attesa nella calma rada.

Nave Audace si stagliava sullo sfondo, leggermente più lontana delle altre, che formavano parte della Prima Divisione Navale.

Nonostante la mole imponente, si stagliava sull'orizzonte slanciata ed elegante.

Il cacciatorpediniere lanciamissili Audace, gemella dell'Ardito, dislocava i suoi oltre centoquaranta metri di lunghezza in mare, con la grazia di una ballerina.

Nei suoi contorni spiccavano, poderosi, i due cannoni 127/54 ubicati a prua sotto la plancia.

Cominciai a pensare a quanto tempo ci sarebbe voluto per conoscere e dove stavano i circa quattrocento marinai ospitati a bordo.

Arrivò finalmente la motobarca con la scritta Audace. Salimmo, ognuno con i propri numerosi e pesantissimi bagagli, contenenti tutta la nostra mercanzia. Eravamo una decina di ragazzi al primo imbarco, riconoscibili dalla divisa impeccabile, ed un certo numero di sottufficiali in abiti civili, che rientravano dai vari permessi. La motobarca si diresse verso il largo, lento moto. Il fumo nero ed acro che fuoriusciva dalle fiancate, ogni tanto lasciava il suo olezzo puzzolente. Arrivammo finalmente ai piedi di un barcarizzo, scala retrattile che viene calata sulle mure delle navi, per far salire o scendere le persone.

Quella specie di scala appesa era abbastanza scomoda e stretta, dovetti fare su e giù due volte per riuscire a portare tutti i bagagli.

Gloria Audaciae Comes, il motto della nave stampigliato in bronzo, dava il benvenuto a bordo.

Un sottufficiale di guardia raccolse i vari documenti e chiamò i rispettivi segretari dei reparti a cui dovevamo appartenere a seconda delle categorie e delle specializzazioni possedute.

Arrivò un sergente con l'uniforme jeans di lavoro e chiamò a se tutti gli specialisti delle telecomunicazioni, a cui io appartenevo.

Finalmente entrammo nel ventre della nave. Percorremmo tutta una serie di scale passando varie porte normali ed a chiusura stagna. Mi ero già praticamente perso.

Nei corridoi attraversati era tutto un andirivieni di marinai. I corridoi pavimentati di un lucido azzurro e le pareti interne dipinte di bianco davano un senso di calma e benessere. Dovunque si sentivano ronzii vari, talvolta misti a sibilo, quel rumore tipico della vita della nave, che accompagna tutta la carriera i marinai.

Arrivammo davanti ad un'angusta cabina che fungeva da segreteria. Sulla scrivania solidale con la parte interna erano collocate due grosse macchine da scrivere elettroniche.

Il sergente cominciò a redigere il pandettamento (una specie di cartella personale contenenti i dati personali) di ognuno di noi.

Alla fine fui assegnato al Servizio Operazioni, seconda squadra, operatore in plancia.

Mi accompagnarono all'alloggio, posto a centro nave. Passammo attraverso la mensa marinai, formata da due sale con i tavoli comprensivi di quattro posti fissi.

Scendemmo di un livello ed arrivammo in uno degli alloggi marinai.

Mi venne assegnata una brandina al terzo piano. Sotto la prima cuccetta c'erano tre cassettoni, uno di quello era il mio. Per aprirlo bisognava chiedere all'occupante del primo piano di alzarsi.

Su di un lato, appena più spostato, c'era il mio armadietto, non più alto di cinquanta centimetri. Quello era tutto lo spazio che avevo a disposizione. Mi chiesi subito come avrei fatto a riporre ed a mettere a posto ed in ordine tutto il vestiario, civile e militare che avevo a seguito.

Il sergente mi disse di lasciare per il momento tutti gli zaini a terra e di seguirlo.

Gira di qua, gira di là, ogni tanto qualche rampa di scala, arrivammo ai piedi di una scala molto più bella delle altre, con i passamani lustrati di ottone e gli scalini coperti di moquette. In alto si intravedeva la luce del sole.

Ai piedi della scaletta, in un angolo, c'era una piccola porticina che accedeva ad un piccolissimo ufficio, non più grande di quattro metri quadrati. Dentro uno strumento che faceva un baccano continuo ed emetteva da un lato un lunga striscia gialla tutta punzonata.

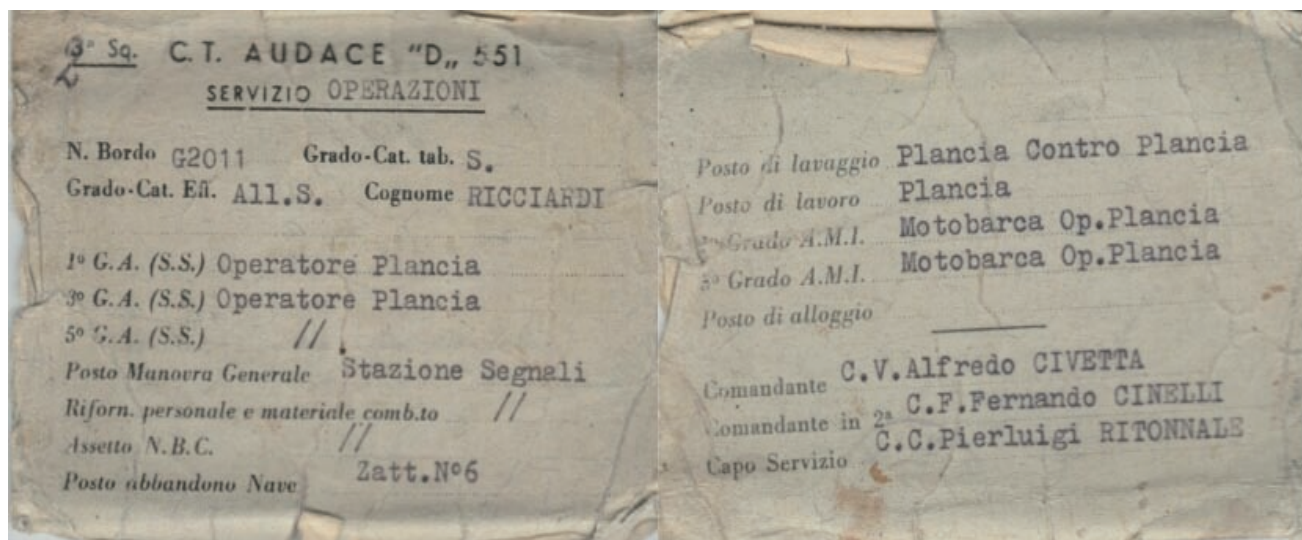
Era una telescrivente. Seduto davanti c'era il sergente segnalatore Guarna, che con un accento spiccatamente fiorentino diede il benvenuto ai nuovi tre segnalatori.

"Meno male, vi aspettavo. Da domani verrete a fare le guardie qui con me, in questo ufficio" esordì tutto contento. Praticamente era il posto dove arrivava e veniva smistata tutta la posta via etere della nave.

"Ora andate da Capo Stefanelli, il capo segnali che vi aspetta in plancia", ci congedò Guarna.

Il capo segnali indossava una tuta intera blu con un largo cinturone dello stesso colore. I pochi capelli canuti ed il colorito rossiccio della pelle bruciata dal sole gli donavano un'aria sapiente.

Il capo ci salutò uno ad uno chiedendoci la provenienza. Dopodiché ci disse in genovese: "Benvenuti in plancia, questa, oltre all'alloggio sarà il posto dove passerete la maggior parte del vostro tempo a bordo. Però ora non vi perdetevi in chiacchiere, andate a togliervi la divisa ordinaria e mettete gli abiti jeans da lavoro, ho giusto tre nuovi pennelli da consegnarvi. Ricordatevi che il motto per tutti, sulla nave è: Pennello e pittura carriera sicura".





www.assoradiomarinai.it
THE BEST ARMI AWARD



INTERNATIONAL SUBMARINES AWARD



I.S.A. BRONZE

Obtained with 5 different submarines call-sign contacts around of the world and 10 country DXCC List (see in the web site).



I.S.A. SILVER

Obtained with 10 different submarines call-sign contacts around of the world and 20 country DXCC List (see in the web site).



I.S.A. GOLD

Obtained with 20 different submarines call-sign contacts around of the world and 30 country DXCC List (see in the web site).

An International free award, from A.R.M.I. easy and beautiful award! If you like the Navy, this is what you want! Just ask information!

Il Diploma A.R.M.I. denominato "**INTERNATIONAL SUBMARINES AWARD**" è formato da tre categorie "Bronze - Silver - Gold" ed è rappresentato dalle bandiere navali dei 40 Stati che hanno una componente subacquea. Sul diploma Bronze viene riportato un sommergibile nucleare d'attacco della USN, mentre sul diploma Silver un sommergibile nucleare Russo e sul diploma Gold un sommergibile U212 della Marina Militare Italiana. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo.

PERIODO di validità

I contatti sono validi a partire dal 1.1.2000.

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW - SSB – DIGI - MIXED

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

CATEGORIE

Sono previste TRE categorie :

"BRONZE"

"SILVER"

"GOLD"

SOTTOCATEGORIE

Sono previste QUATTRO sottocategorie:

"MIXED"

"PHONE" (SSB)

"MORSE" (CW)

"DIGITAL"



MODALITA' DI PARTECIPAZIONE

- BRONZE : Per accedere al diploma bisogna collegare 5 differenti nominativi speciali di stazioni operanti su Sommergibili o battelli musealizzati, e 10 country DXCC della lista dei paesi di seguito riportata.
- SILVER : Per accedere al diploma bisogna collegare 10 differenti nominativi speciali di stazioni operanti su Sommergibili o battelli musealizzati, e 20 country DXCC della lista dei paesi di seguito riportata.
- GOLD : Per accedere al diploma bisogna collegare 20 differenti nominativi speciali di stazioni operanti su Sommergibili o battelli musealizzati, e 30 country DXCC della lista dei paesi di seguito riportata.

RICHIESTE

Il diploma è **gratuito** ed in formato elettronico (PDF) , va richiesto tramite email (info@assoradiomarinai.it) con allegato la lista compilata sul LOG SHEET dei QSO effettuati prelevabile dal sito web dell'ARMI.

Chi desidera il diploma in cartoncino (foglio A/4), può richiederlo inviando un contributo di €. 10,00 (contributo per la stampa e le spese di spedizione) tramite posta raccomandata al seguente indirizzo:

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

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.





GB175PO & TM175P

MF-RUNDE • VEREINIGUNG NOCH FUNKENDER MARINEFUNKER

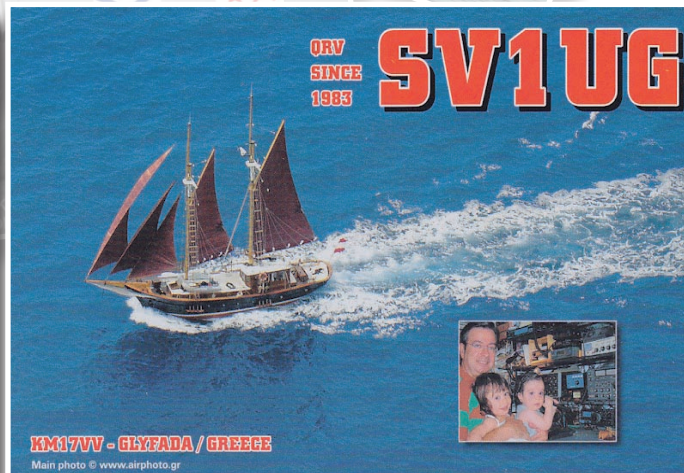
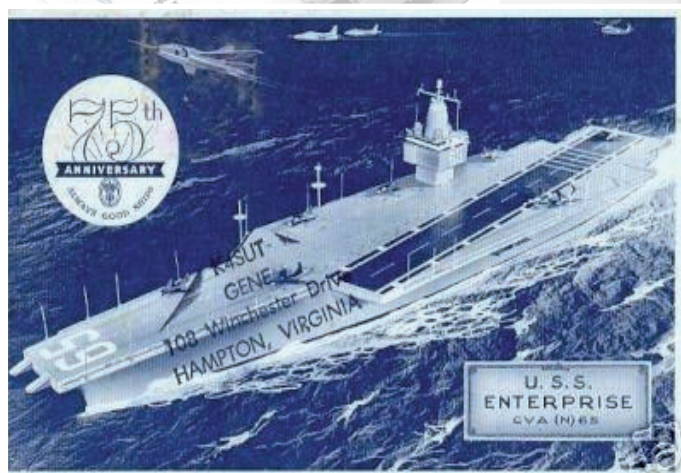
Minenräumboot
„DENEß“
ex „WBR 7“
(Frankfurt)

LOC: JO 40 IC
ZONE 14
DOK: F 05

Member
608
MF-Runde

DC Ø UH

Klaus Christian Mohr • Schifferstrasse 1 • D-60594 Frankfurt





M/S Phoenizien
DLDH 1961
Atlas Levante Linie Bremen

Jürgen "Jo" Mertens Member of:
Am Mühlenbruch 32 AGCW-DL 461
D-59581 Warstein CTC 491
Locator: JO41EK FMC 13
DOK: Z92 HSC 1039
<http://www.dj4ey.de> RTC 325

DJ4EY

DK6LH

GERMAN
AMATEUR RADIO
STATION

MP-BUNDE



ROYAL NAVAL AMATEUR RADIO SOCIETY

G8GMT

H.M.S. TRIUMPH

NORWEGIAN AMATEUR RADIO STATION

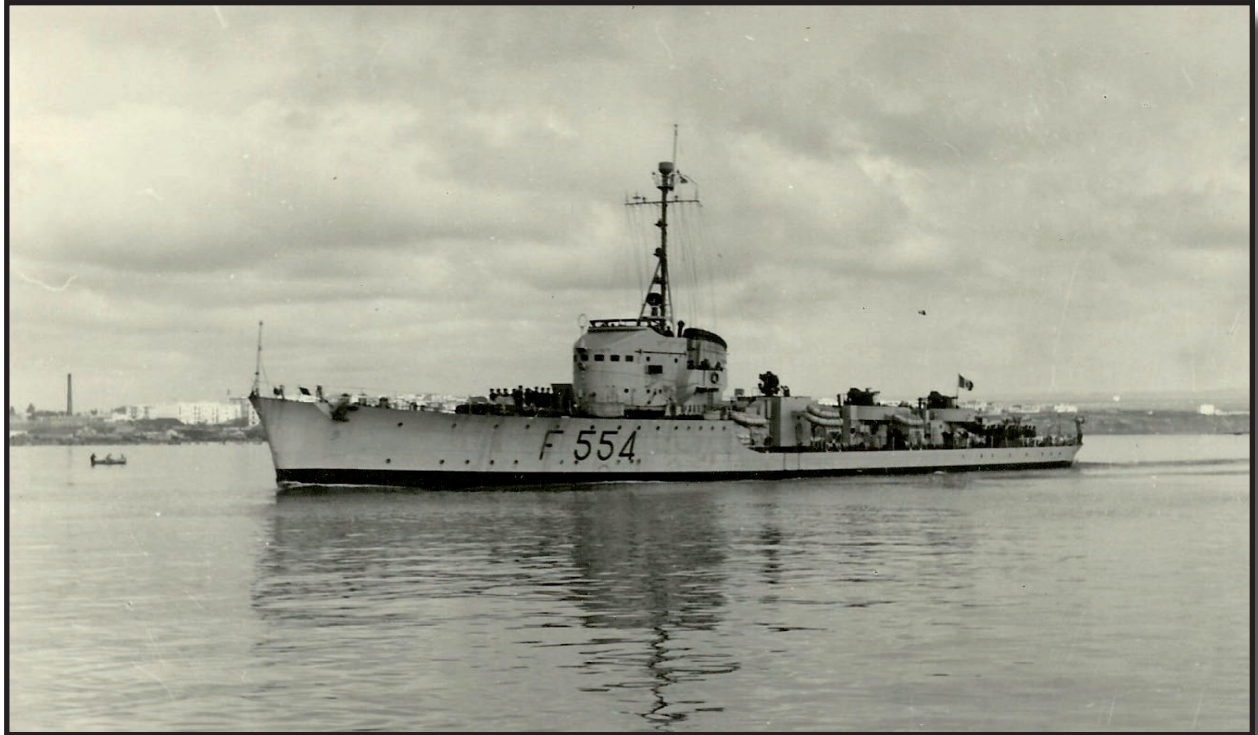
LA1SNA Per Gunnar Nilsen

UT5ZC

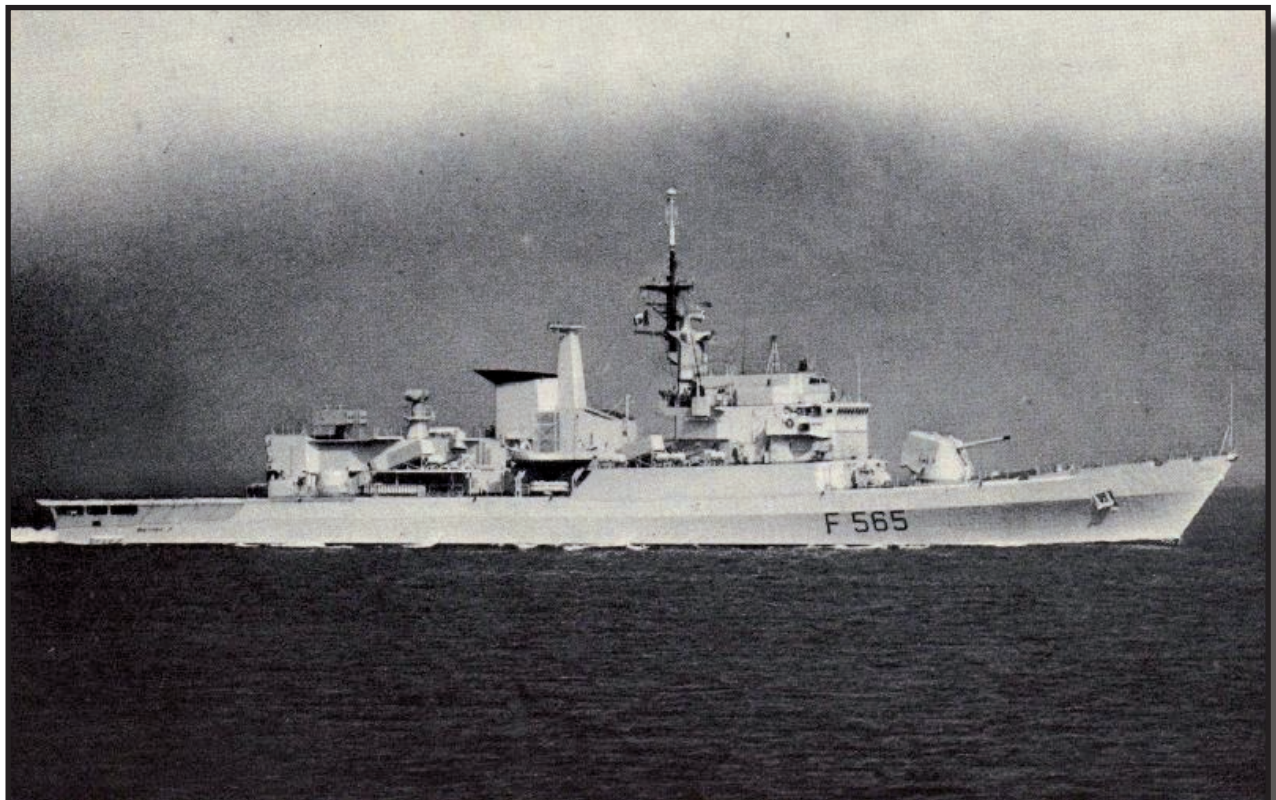
W8C

S. S. Cedarville

FOTO STORICHE



Torpediniera SIRIO (1934 - 1959)



Fregata SAGITTARIO (1976 - Trasferita al Perù 2006)

LA STAZIONE RADIO DI....



LA QSL DEI SOCI....



IW9HQZ

PORTO EMPEDOCLE (AG) - SICILY ISLAND - ITALY



CQ ZONE 15
ITU ZONE 28
WW LOC. JM67SG



EU - 025

CALENDARIO EVENTI 2017



7 - 8 Gennaio	Contest B.B.I. - IQ8XS ARMI Calvi Risorta
14 - 22 Gennaio	1° Trofeo "Borghi Medievali" by ARMI Calvi Risorta
4 - 5 Febbraio	MF Activity Weekend Event's
Febbraio	MF Champion CW short party contest - 1st step
4 Marzo - 19 Marzo	Italian Navy Costal Radio Stations - Award 2017 by ARMI
" "	IIØIDP - Maritele Cagliari by ARMI Cagliari
" "	IIØIDR - Maritele Roma by ARMI Roma
" "	IIØICH - Maritele La Maddalena by ARMI La Maddalena
" "	II1ICS - Maritele La Spezia by ARMI/ARI La Spezia
" "	II3ICZ - Maritele Venezia by ARMI Marcon
" "	II8ICN - Maritele Napoli by ARMI Calvi Risorta
" "	II9IGJ - Maritele Palombara by ARMI
" "	II9ICF - Maritele Messina by IT9DTU
Marzo - Aprile	1° Trofeo Unità d'Italia - by ARMI Calvi Risorta
Aprile	Radio Maritime Day - Merchant Marine Radio Officers W.W. Event
Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest - SSB/CW
Maggio	2° Trofeo "Antica Cales" by ARMI Calvi Risorta
Maggio	MARAC 80/40 meter SSB Contest
Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest - PSK/RTTY
2 - 12 Giugno	II6ARTE by I6PMV
3 - 4 Giugno	International Museum Ship Radio Event
" "	II3JD - Sommergebile Dandolo by ARMI Marcon
" "	II0ELET by ARI/ARMi Frascati
10 Giugno	Festa della Marina Militare Italiana
Luglio	Belgian Navy Day's
Luglio	NRA Naval Radio Party - Portuguese Navy
Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
9 - 24 Settembre	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2017 by ARMI
24 - 30 Ottobre	Award 157° Anniversario dell'incontro a Teano by ARMI Calvi Risorta
4 Novembre	Giornata delle FF.AA. Italiane
1 - 6 Novembre	Italian Armed Forces Award 2017 by COTA
12 Novembre	Giornata della memoria dei Marinai scomparsi in mare
Novembre	MF Champion CW short party contest - 2nd step
Novembre	MARAC 2m. Contest
Novembre	RNARS CW Activity Contest
4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
2 - 3 Dicembre	INORC CW Activity Contest





IT 9MRM
Alberto

ARMI 001

BIG ONE

COMMANDER PLAQUE



SWL OEI-1001007



IKIAAS



IKIRKN



IT9DTU

**CV
GOLD PLAQUE**

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 è originale in metallo ed è innestato nella placca, il resto è serigrafato con colori brillanti.

INFORMAZIONI

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



Per conseguire la Prima categoria **"CC Plaque - Bronze"** bisogna contattare o ascoltare:

- nr. 5 Stazioni membri ARMI;
- nr. 5 Stazioni membri INORC;
- nr. 2 Stazioni membri MF;
- nr. 2 Stazioni membri RNARS;
- nr. 1 Stazione membro MFCA;
- nr. 1 Stazione membro BMARS o MARAC;
- nr. 1 Stazione membro YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 3 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 3 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 3 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 5 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);



Per conseguire la Seconda categoria **"CF Plaque - Silver"** bisogna contattare o ascoltare:

- nr. 10 Stazioni membri ARMI;
- nr. 10 Stazioni membri INORC;
- nr. 5 Stazioni membri MF;
- nr. 5 Stazioni membri RNARS;
- nr. 2 Stazioni membri MFCA;
- nr. 2 Stazioni membri BMARS o MARAC;
- nr. 2 Stazioni membri YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 10 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 10 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 10 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 10 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);



Per conseguire la Terza categoria **"CV Plaque - Gold"** bisogna contattare o ascoltare:

- nr. 15 Stazioni membri ARMI;
- nr. 15 Stazioni membri INORC;
- nr. 10 Stazioni membri MF;
- nr. 10 Stazioni membri RNARS;
- nr. 5 Stazioni membri MFCA;
- nr. 5 Stazioni membri BMARS o MARAC;
- nr. 5 Stazioni membri YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 15 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 15 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 15 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 15 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);



ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI



COMMANDER PLAQUE
"CAPITANO DI CORVETTA"



CW
LHBL
T Lorenzen
1 2 4 6
CIaus
M I



*Una volta marinaio ...
marinaio per sempre*



www.marinaiditalia.com

Associazione Nazionale

Marinai d'Italia

Piazza Randaccio, 2 - 10195

tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

e-mail segreteria@marinaiditalia.com

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



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it



GADGET'S



capi di abbigliamento originali
MADE IN ITALY

VASTO ASSORTIMENTO DI CAPI DI ABBIGLIAMENTO PERSONALIZZABILI CON LOGO E NOMINATIVO DI STAZIONE.

La personalizzazione del capo di abbigliamento può essere effettuata con stampa oppure con ricamo.

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



www.assoradiomarinai.it
info@assoradiomarinai.it

by **NICO'S**

**OFFICIAL
ARMI
STORE**



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



CONCORSO "LA PIU' BELLA QSL ARMI DEL 2017"

Anche per quest'anno è bandito il concorso denominato **"LA PIU' BELLA QSL DELL'ANNO"** dedicato a tutti i soci ARMI che presenteranno la propria QSL personale (veduta fronte e retro) con inserito il logo ARMI.

Il criterio di scelta della più bella QSL dell'anno, verterà sempre sul tema navale (mare, navi, velieri, ecc.), e verrà giudicata dalla giuria presieduta dal Coordinatore Nazionale ARMI e da professioni-

sti del settore, designer e grafici (IT9EJW, IZ0NNI e IW8EHK) e dai visitatori del sito web/Facebook.

Il punteggio sarà classificato da 1 a 10, la giuria assegnerà solo 5 punti (da 1 a 5 punti), mentre i restanti 5 punti saranno assegnati dai visitatori durante il periodo della gara.

Il termine per inviare la propria QSL è il 30 novembre 2017 mentre il 15 Dicembre 2017 sarà scelta la QSL più bella dell'anno.

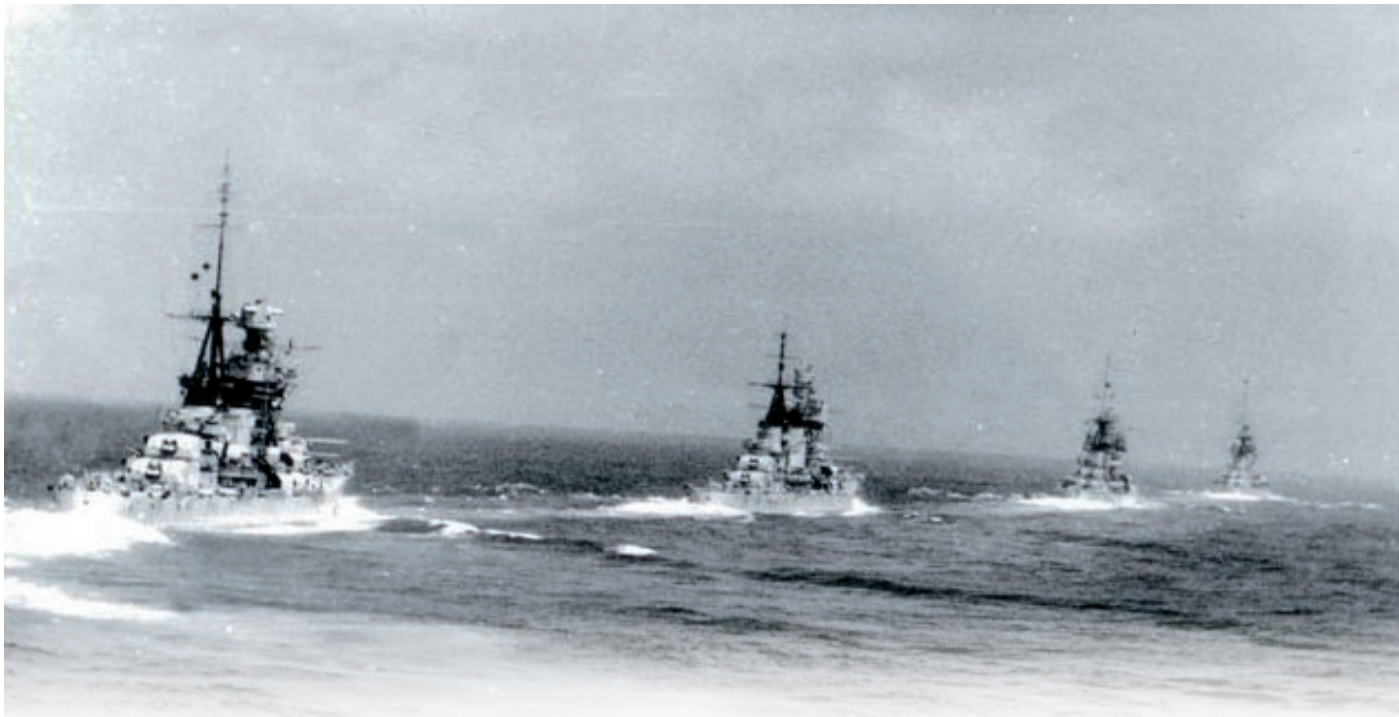
PARTECIPA AL CONCORSO!

INVIACI LA TUA QSL!





Memorie di un sottufficiale della Regia Marina Militare Italiana imbarcato su Impetuoso, Ardimentoso, Sagittario come cannoniere puntatore (zio Franco Lusuriello classe 1923)



LA FLOTTA SE NE VA

Il resto che fu la nostra potente flotta navale, sta per cambiare bandiera, grazie ai traditori della Patria, che calpestando un passato di gloria, di onore e di eroismo, hanno venduto la grande Silenziosa. La nostra superba flotta, frutto di sacrifici e di sudore del popolo italiano, se ne va perché diventa preda degli alleati che ne hanno disputato la parte migliore. Va ad ancorarsi nei porti stranieri, inalberando bandiera straniera con nome straniero abbandonando le coste della Patria che un giorno difese e ingrandì. La Flotta se ne va, ma la gloria rimane per le gesta compiute nelle vittoriose battaglie di Punta Stilo, di Capo Teulada e del Canale di Sicilia. La flotta che tante volte ha affrontato e messo in fuga quella nemica, obbligandola e rintarsarsi nelle proprie basi per riparare le ferite riportate negli aspri combattimenti. Le audaci imprese del forzamento delle basi di Gibilterra, di Alessandria, di Malta, del Sudan, di Biserta e di Algeri ed opera dei leggendari mezzi d'assalto. Le leggendarie imprese dei Sommergibili per le quali il loro impiego ha sbalordito perfino il nemico e se non fosse stato per il vigliacco boicottaggio di un pugno di bastardi Ammiragli imparentati al nemico, la flotta alleata oggi riposerebbe in fondo ai mari. Chi non ricorda le gesta di quegli scafi? Il Barberigo, il Pier Capponi, il Toti, il Perla, l'Asciangai, il Pietro Micca, il Neghelli, il Serpente ed altre decine e decine che in agguato nel Mediterraneo, nel Mar Rosso e nell'At-

lantico incrociando immersi od emersi, hanno atteso il nemico al varco infliggendogli durissima perdite. Scafi dai nomi gloriosi condotti da comandanti sprezzatori della morte e con equipaggi di acciaio che in audace tenzone, spinti da un grande amore verso la Patria, avevano ridotto a mal partito la flotta della Superba Regina dei mari.

Le gloriose imprese dei MAS prima fra tutti quella della leggendaria X flottiglia che non ha mai ammainato la bandiera ed ha combattuto per l'onore e la salvezza della Patria. Gli audaci attacchi delle siluranti che spesso in condizioni di inferiorità si sono avventate come mastini per sbarrare il cammino, incrociatori che hanno combattuto fino a che, soverchiati da forze preponderanti nemiche, hanno preferito inabissarsi col tricolore al vento, piuttosto che cambiare rotta e sottrarsi al combattimento. L'epica gesta della San Giorgio che per sette mesi e tredici giorni benché vecchia nave, rimase a guardia di Tobruk col suo fedele equipaggio intrepido. Sette mesi e 13 giorni di resistenza e lotta indomita fino a missione compiuta, la dinamite piuttosto che la resa vergognosa. La flotta che per quasi due anni ha tenuto incontrastata il dominio del Mediterraneo, obbligando gli Inglesi ad abbandonare la scorciatoia mediterranea per il più tranquillo ma molto più lungo giro dell'Africa passando per la colonia del Capo d'Egitto/Algeria.

Dall'Egeo all'Algeria non si passava, Malta sguarnita ed in procinto di cadere, il canale di Sicilia sbarrato, Alessandria svuotata dalla forze navali Alleate e con l'esercito italiano alle porte, la vittoria si delineava nostra per lo sforzo eroico dell'Italica gente, degli eroici figli di Italia che non hanno tradito, ma sono stati traditi, che si sono battuti da Leoni anche se il tradimento spesso ostacolava l'ardore combattivo che lo animava.

Tanto patrimonio di gloria e di eroismo, il sangue versato dal Mar Rosso all'oceano Atlantico, i sacrifici di tanti giovani sono stati annullati in poche ore da una cricca di vigliacchi traditori. Il fango e' stato buttato a piene mani sull'Eroismo e sul sacrificio

di tanti giovani che si sono immolati senza nulla chiedere alla Patria; dalla liquida tomba che li racchiude, chiedono vendetta a Dio e agli uomini per essersi sacrificati per la Patria tradita e disonorata. Chi riscattera' l'onore della Regia Marina Militare Italiana? Chi raccoglierà il grido di vendetta dei fratelli caduti che vagano senza requie sul fondo dei mari e chi porterà alla luce le bandiere gloriose della navi che sono scomparse nei gorgi combattendo? Italiani che vi onorate di essere tali, i caduti vi affidano un importante compito: di riscattare per essi l'onore perduto e punire i traditori di tanta ignominia.

RICORDATE

O mare, non rendermi le mie navi. Non rendermi i miei morti.
Rendimi la Gloria.





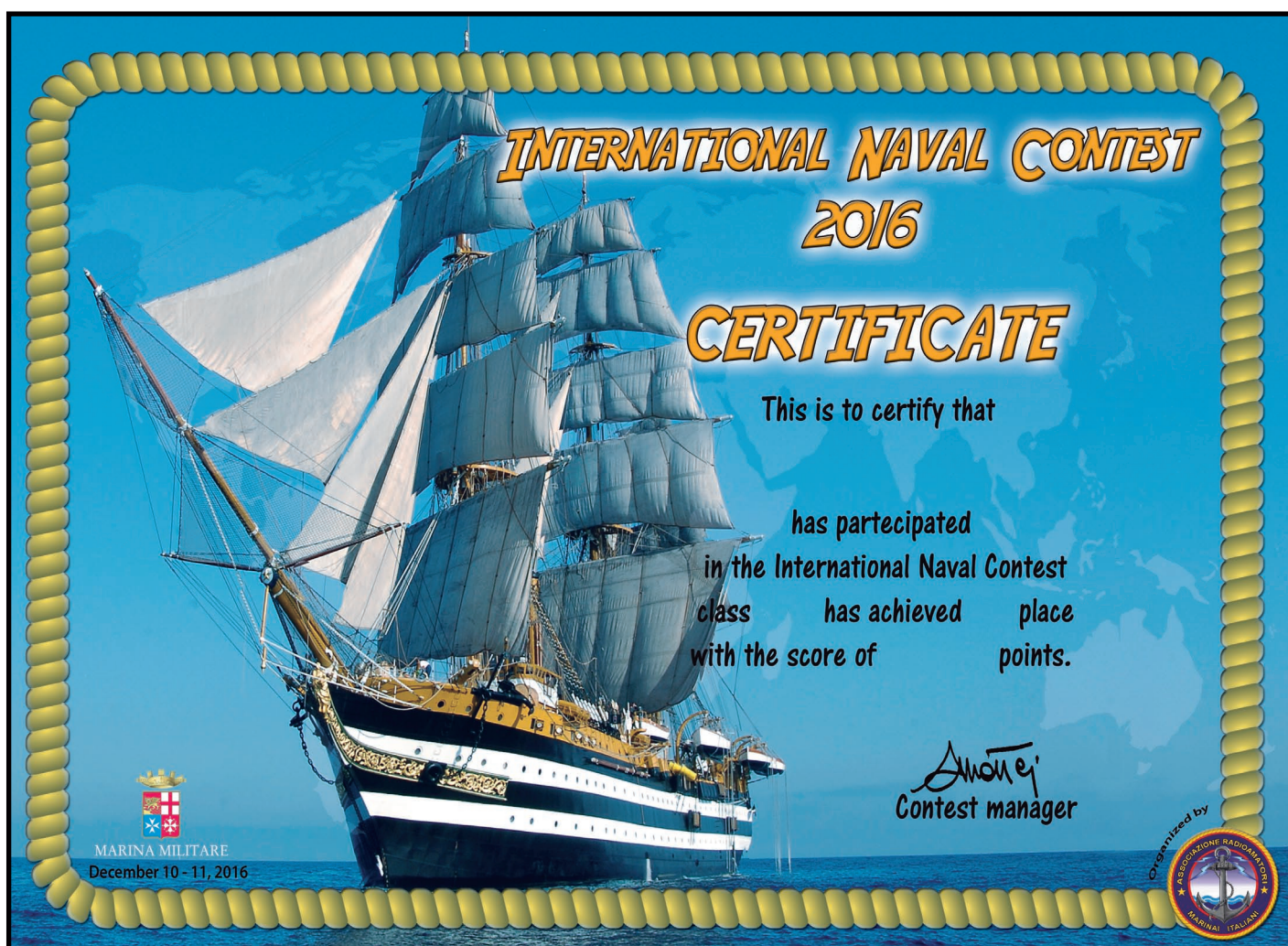


Mancano oramai pochi giorni a decretare i TOP dell'International Naval Contest. Ci sono numeri sbalorditivi e vista la mole di Log che è stata censita (ad oggi 192 log) il successo di questo evento è veramente grande! La partecipazione dei nostri ARMIGeri ad oggi si attestano a 13 partecipanti (SV1HEM - LY2MM - TA2DA - IK2SOE - I2AZ - IZ1CLA - IZ3KMY - IZ1ELP - I3SY - IZ0EUX - IT9AVP - DL2AMM - IQ8XS), mentre ci sono altri che pur avendo partecipato non hanno inviato il log! Vi ricordo che non vi costa nulla ad inviare il log, basta anche un paio di collegamenti, per essere in classifica e aver partecipato alla gara, inoltre **TUTTI** riceveranno il certificato in formato PDF.

Da quello che ho censito dai log risultano che hanno partecipato anche i seguenti ARMIGeri: S53EO - S52MZ - F6BNM - IT9IFI - HB9BQR - HB9ASZ - OH3GZ - I1GEI.

Quindi esorto tutte le stazioni che hanno partecipato ad inviarmi l'estratto log, così da inserirli in classifica dei partecipanti.

Nel prossimo bollettino, sarà riportata un accurata statistica e la classifica ripartita per ogni categoria.



Istituto **ANDREA DORIA**



**ASSISTE
LE FAMIGLIE
E GLI ORFANI
DEL PERSONALE
DELLA MARINA
MILITARE**

VIA G. NICOTERA, 20 - 00196 ROMA
TEL. (06) 3217477
C/C POSTALE 59190009

Non perdere l'occasione, segui la scia!



Questa mail è rivolta proprio a Te che ami il mare, a Te che hai solcato i mari sulle navi della Marina o che sogni di salire a bordo...

Da ben sessant'anni, la nostra navigazione è narrata dalle pagine del Notiziario della Marina che oggi, per rispondere alla richiesta sempre maggiore d'informazione, si propone con una linea editoriale rinnovata e con una importante novità sancita dal passaggio della vendita in abbonamento.

Siamo certi che non vorrai rinunciare all'occasione di poter seguire ancor più da vicino le vicende della Marina, attraverso la lettura di una rivista moderna che vive da dentro, con orgoglio e passione, ogni respiro della Forza Armata.

Per la sottoscrizione dell'abbonamento, è stata a Te riservata la conveniente formula di lancio al costo di € 20.00 annuali, comprensivo di 11 numeri più eventuali inserti monografici.

Le modalità di sottoscrizione consentite sono:
- versamento con bollettino postale **CCP 001028881603**
- bonifico bancario - codice IBAN **IT26G0760103200001028881603**
intestati a Difesa Servizi s.p.a. con la causale:

abbonamento al Notiziario della Marina.

Effettuato il pagamento è necessario inviare copia dello stesso tramite mail a notiziario.marina@gmail.com con i dati completi (nome, cognome, indirizzo, telefono, codice fiscale e mail) oppure via fax al numero **0636803396**.

Inoltre, è possibile sottoscrivere l'abbonamento anche presso la redazione del Notiziario (MARISTAT UPI-COM 3 piano stanza 61).

Se vorrai, potrai anche regalare un abbonamento, è un modo che ti farà ricordare tutto l'anno e porterà a bordo un altro membro dell'equipaggio!

Ti ringraziamo fin da subito per la diffusione che vorrai dare.

Sostieni la nostra sfida: sali a bordo del Notiziario della Marina!
Non perdere l'occasione, segui la scia!

Per ulteriori informazioni non esitare a contattarmi in redazione al numero **06.36805556**.

Vento in poppa e mare calmo!

**IL DIRETTORE RESPONSABILE
DEL NOTIZIARIO DELLA MARINA**

9QØHQ/3 - R.D. CONGO

di ISØBWM Christian Ferrante - MI1161 (tratto dal suo profilo di FB)

ISØBWM, Christian Ferrante (MI1161) è stato uno degli operatori della spedizione in Senegal (6V1IS) assieme al collega ARMIGero Patrizio Bina ISØFQK (MI461). Al termine Christian ha continuato il suo viaggio sino a Kengé (Repubblica Democratica del Congo), operando con il nominativo 9QØHQ/3 (Club station ARAC) dal 22 novembre sino al 23 dicembre 2016. Christian comunica che ha iniziato ad inviare la QSL a tutte quelle ricevute via diretta.

Special thanks:

- Club Station A.R.A.C. Kinshasa
- Giuseppe Corona IsØmkx
- Loredana Tegas IsØffr

22 November - 23 December 2016

WW Locator: JI85ME
CQ Zone 36 - ITU Zone 52

QSL Design by IsØfwrm





9QØHQ/3
CHRISTIAN



REPUBBLICA DEMOCRATICA DEL CONGO
KENGÉ - KWANGO



Confirm QSO to RADIO: _____

Date: _____ U.T.C. _____

Band: _____ Mode _____ RST _____

Best 73 de _____



Christian Ferrante
ISØBWM
Via Siccardi 2/b 08045
Lanusei -OG- ITALY



RTX: Kenwood TS-570D ANT: Dipole Home-Made PWR: 100W





Marina Militare

Collezione orologi



Memphis Belle

MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS



1° TROFEO BORGHI MEDIEVALI

di IZ8XXE - Mimmo De Lucia - Coordinatore sez. ARMI Calvi Risorta (CE)

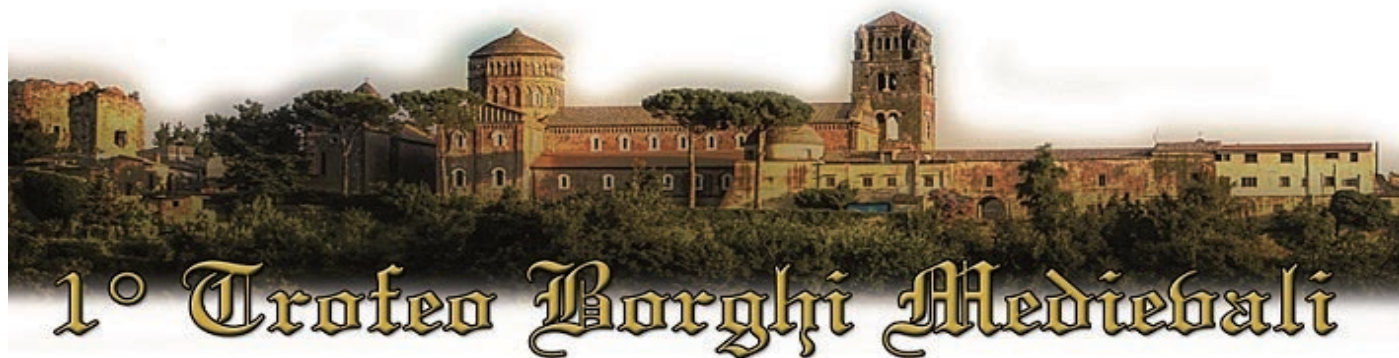
 SEZIONE RADIOAMATORI
DI CALVI RISORTA **IZ8XS**
PRESENTA

**1° TROFEO
BORGHI MEDIEVALI**

**DAL 14 AL 22 GENNAIO
2017**



E-mail: armicalvirisorta@gmail.com
 Radioamatori Di Marina Calvi Risorta IZ8XS



REGOLAMENTO



L'Associazione Radioamatori Marinai Italiani sezione di Calvi Risorta promuove il Primo trofeo "Borghi Medievali".

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 14 gennaio 2017 (09:00 UTC) e si concluderà il 22 gennaio 2017 (23.59 UTC).

PARTECIPAZIONE

Al conseguimento del Diploma possono partecipare tutti gli OM e gli SWL del mondo i quali devono effettuare il maggior numero possibile di QSO con le Stazioni Attivatrici ed Accreditate, secondo le regole di seguito riportate.

Le categorie di partecipazione al Diploma sono unicamente la categoria OM e la categoria SWL, ognuna delle quali avrà una propria classifica indipendente.

Le Stazioni Attivatrici ed Accreditate non competono ne' per il Diploma ne' per le classifiche, ma riceveranno uno speciale attestato di partecipazione.

REGOLE PER IL QSO

I collegamenti/ascolti possono avvenire nelle bande HF 10-15-20-40-80 metri nei modi di emissione SSB, CW e DIGITALE.

La chiamata sarà: "CQ...CQ.. 1° Trofeo Borghi Medievali de..." dove l'Attivatore darà il suo Nominativo, il rapporto di R/S, i punti e la propria REFERENZA*.

Ogni Stazione Attivatrice potrà essere collegata una volta sola al giorno per ogni modo di emissione e per ogni banda, per tutto il periodo della gara.

Non sono validi collegamenti tramite ponti ripetitori, trasponder o altri modi analoghi.

E' consentito l'uso di segnalazioni (spots) mediante Packet Cluster.

- Attivatori e punti per QSO/HRD

N°	CALL	BORGO	REFERENZA*	PUNTI
1	IK8FIQ	Borgo Appio	BA	5
2	IK8TEO/IZ8ALA	Fontegreca	FG	5
3	IZ8GNR	Alvignano	AN	5
4	IZ8IJO/IU8AEY/ IU8EQF	Teano	TN	5
5	IZ8XXE	Caserta Vecchia	CV	5
6	IU8CEE / IU8FUL	Capua	CP	5
7	IU8CEU / IU8FSU	Calvi Risorta	CR	5
8	IU8FRE	Francolise	FL	5
9	IU8FRF	Presenzano	PZ	5

- Stazione Jolly - IQ8XS - 10 punti

la stazione jolly cambierà referenza ogni giorno iniziando il 14/01 con BA*, coprirà le 9 referenze rispettando la sequenza dell'elenco sotto riportato concludendo il 22/01 con PZ*

DATA	REFERENZA
SABATO 14/01	BA
DOMENICA 15/01	FG
LUNEDI 16/01	AN
MARTEDI 17/01	TN
MERCOLEDI 18/01	CV
GIOVEDI 19/01	CP
VENERDI 20/01	CR
SABATO 21/01	FL
DOMENICA 22/01	PZ

PUNTI DIPLOMA

Per ottenere il diploma, gli OM e SWL partecipanti dovranno totalizzare il seguente punteggio minimo:

Stazioni italiane: 100 punti e aver collegato tutte le 9 REFERENZE*

Stazioni europee e extraeuropee: 50 punti e aver collegato 4 REFERENZE*

LOG DI STAZIONE

Il Log dovrà essere compilato correttamente e solo con i dati comunicati dall'Attivatore, cioè: banda e/o frequenza, modo, giorno, ora, punti e REFERENZA* dell'Attivatore e inviato alla e-mail:

armicalvirisorta@gmail.com

I Diplomi saranno inviati in formato PDF senza alcun costo a chi ne farà richiesta scritta.

Ricordarsi sempre di scrivere i propri dati personali con indirizzo se si vuol ricevere il Diploma in PERGAMENA.

Inoltre, chi intende ricevere il Diploma in "PERGAMENA" deve inviare il Log dei collegamenti in formato ADIF al seguente indirizzo email armicalvirisorta@gmail.com insieme alla copia del versamento di € 8,00 all'Award Manager IU8CEU Michele POLITANO':

Postepay n° 4023 6006 2509 1550 intestato a Politanò Michele CF: PLTMHL64M10B445E oppure con versamento tramite Paypal all'indirizzo: polmi1964@gmail.com

CLASSIFICHE E PREMI

Verranno premiati con una coppa il 1° Classificato che avrà conseguito il diploma e totalizzato più punti, al 2° ed al 3° andranno le targhe.

il 1° classificato SWL riceverà la targa.

La data termine per ricevere i Log di stazione del 1° Trofeo Borghi Medievali, è il 31 Marzo 2017, verrà considerata valida la data dell'email.

La classifica Generale si potrà consultare sulla pagina Facebook di Sezione "Radioamatori di Marina di Calvi Risorta IQ8XS".

I premi saranno consegnati all'indirizzo personale dei Vincitori.

Il presente Regolamento è stato scritto e redatto dalla Sezione IQ8XS.

Campagna **2017** per
AUTOFINANZIAMENTO

SOSTIENICI

CON UN SOLO EURO



<http://www.assoradiomarinai.it>