

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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



BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico Telematico
nr. 197/2017



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Cari amici e colleghi ARMIGeri, eccoci al nostro appuntamento con il bollettino. Moltissimi appuntamenti ci attendono nei prossimi mesi a venire; si sta per concretizzare un evento storico a La Spezia e noi dell'ARMI siamo, come sempre in prima linea coordinati dal Museo Tecnico Navale della Marina Militare di La Spezia. Il 14 e 15 luglio c.a. si terrà nello specchio antistante l'arsenale della Marina Militare la rievocazione degli esperimenti che Guglielmo Marconi, ben 120 anni fa, effettuò proprio a La Spezia. Il 15 luglio saranno effettuati i test a similitudine come sono stati effettuati nel lontano 1897 tra il 10 e il 18 Luglio, tra le stazioni a terra ed il rimorchiatore n.8. L'ARMI opererà con un team dal Museo Tecnico Navale mentre operatori della sezione ARI di La Spezia saranno attivi dal Centro di Supporto Sperimentazione Navale (CSSN), i quali simuleranno la Staz. S. Bartolomeo e il Regio Arsenale. Nel periodo prima dell'attività sarà operativa la stazione marconiana IY1SP e per chi avrà l'occasione di collegarla (è in corso il regolamento) darà diritto a ricevere un attestato di partecipazione commemorativo dell'evento. Quindi orecchie ben aperte perchè è un evento che non potete mancare!! Nel frattempo la preparazione per il prossimo Italian Navy Ships Radio Stations Award 2017 continua, ben 9 nominativi speciali già hanno dato la loro adesione (in questo numero troverete l'elenco), e speriamo che prima della fine di Luglio si riesca ad averne ancora qualcun altro. Intanto per il Contest delle stazioni radio costiere (terminato a Marzo scorso) continua l'invio dei diplomi, ad oggi (20 giugno 2017) abbiamo superato la metà dei

diplomi inviati, e prevediamo di ultimare l'invio entro i primi dieci giorni di Luglio. Altri appuntamenti, man mano si stanno consolidando con eventi speciali da non perdere (novità sui prossimi bollettini). Intanto potete allenarvi con i nostri diplomi permanenti, soprattutto i nuovi arrivati! Bene, vi lascio alla lettura del bollettino e vi do l'appuntamento per il prossimo mese (terza settimana di Luglio). Saremo in piena stagione calda! Buona lettura!



*cordiali saluti, 73's
IT9MRM*



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 **Maggio** e i primi quindici giorni di **Giugno** 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.



VK6JJJ/mm: Craig Hayhow tecnico specialista si trovava a bordo della piattaforma LNG "Ichthys Explorer", ha operato durante il tragitto dalla partenza dal porto di Gejo (Sud Corea) sino alle coste a nord ovest del Western Australia (Browse Basin) dopo aver percorso circa 5600 chilometri. Craig è stato molto attivo in radio solo ed esclusivamente nella "magic band" (50 MHz). Ha attivato moltissimi Locator. Le attività radio sono state effettuate dal 1 maggio sino al 29 maggio. Attualmente Craig è rientrato al suo QTH d'origine, riprenderà l'attività radio /mm tra sei mesi. Avremo sicuramente occasione di sentirlo anche in HF. QSL via bureau (Western Australia).



UA6GO/mm (KC7JEF/mm): Vladimir Y. Pchelin (ex UA0ZDA, UA0ZDA/6, R7GM, R7FX) è stato attivo a bordo della nave M/T MAKHAMBET battente bandiera di Saint Vincent and Grenadines. Vladimir è un veterano ha operato per tantissimi anni a bordo di svariate navi; ricordiamo l'attività effettuata a bordo della nave da crociera M/V "LYUBOV ORLOVA" nel continente ANTARTICO nel 2004/05, La M/V "LYUBOV ORLOVA" adesso è una nave fantasma (vedasi wikipedia). Vladimir ha operato preferibilmente in SSB da 14150 a 14279 MHz. Attualmente è rientrato in patria per il turno di riposo, riprenderà l'imbarco tra sei mesi. Le QSL potete indirizzarle al suo indirizzo personale QRZ.com includendo SASE e contributo per la spedizione. Lui ad ogni modo conferma anche tramite eQSL.

HB9RYZ/mm: Wolfgang Sidler è stato attivo a bordo della nave portacontainers M/T GRANDE EL-LADE della Grimaldi Lines. Wolfgang è stato imbarcato per un breve periodo da passeggero ed ha operato in stile dx-pedition con la sua attrezzatura (KX2, 100W e una G5RV come antenna). La nave è partita da Savona il 14/05/17 a toccato i porti di



Barcellona (Spain) il 15/05/17, Setubal (Portugal) il 18/05/2017, Bristol (England) il 22/05/17 e Cork (Ireland) il 23/05/17. Dopo di ch  Wolfgang   sbarcato, la nave ha proseguito il suo iter di navigazione. Questa   una parte della linea che la Grimaldi Lines effettua tra l'Italia ed i paesi del Nord Europa e tra Italia ed il Medio Oriente. Wolfgang ha effettuato circa 243 QSO, ha dichiarato che all'occasione sar  approntata una QSL speciale. QSL Via bureau oppure via diretta al seguente indirizzo: Wolfgang Sidler - Holzhausenstrasse 5a - CH-6331 H nenberg, ZG 6331 Switzerland.

MONMC/mm: Nicholas McIntyre   il Comandante della nave da soccorso "rescue ship (SAR) VOS VOYAGER" della compagnia "Vroon". La nave opera prevalentemente nel nord Atlantico vicino il campo off-shore delle isole Shetland. Nicholas   molto attivo quando si trova a bordo della nave, soprattutto nei modi digitali e in SSB. Ultimamente   stato segnalato in 20 metri in fonia, intorno alle ore 2000. La QSL va inviata via diretta al suo indirizzo privato: Nicholas McIntyre - 27 Chapel Close, St Ann's Chapel - Gunnislake PL18 9JB - England



OZ4OZ/mm: Jan Petersen   l'assistente tecnico di macchina a bordo della nave portacontainers "M/T NAJA ARCTICA" della compagnia Royal Arctic Line. Jan   molto attivo in radio soprattutto in 40 metri (nelle ore notturne) in fonia. La nave trasporta containers dalla Danimarca verso la Groenlandia (via Islanda). Lui sar  a bordo sino al 14 giugno 2017. Per la QSL va inviata Jan Petersen - Kaerlighedsstien 6 - Aarup 5560 - Denmark



OE3KJN/mm: Ing. Herbert KOBLMILLER membro dell'MFCA (CA37) ed Insegnante della Scuola Nautica di Ebreichsdorf (<http://www.seefunkschule.at/>) attualmente si trova a bordo della barca a vela S/v ANIMA 4, insieme allo skipper Martin Hammer OE1IHC. Attualmente si trovano in Oceano Atlantico, partiti giorno 20 maggio dalle isole Bermuda sono in rotta verso le isole Azzorre. Herbert   molto attivo in radio e lo si trova sui 20 metri negli orari pomeridiani. La QSL va inviata via diretta Herbert KOBLMILLER - Vorstadt 3 - Ebreichsdorf 2483 Austria



Altre stazioni in **marittimo mobile** sono state segnalate in questo periodo (dal 17 maggio 2017 al 17 giugno 2017), ecco di seguito i nominativi: UT1FG - F5MYK - SV2BFN - GM0HCQ - RW1AI - OY1R - RA1M - ZB2GI - XE1C - DL0CUX - ON4B-CV - UW1GC - UW1GC - UA0ZDY - 8J1ITU - JE1-ECF - YO2BS - R6CF - R3UBH - UA0QN - M0DAD - UA0ZDY - G0BWB - YO4FZV - SV3PML - YU2AX - OH1ESO - ON4BCV -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

HAM SPIRIT - REGOLE COMPORTAMENTALI DI UN RADIOAMATORE

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

Avere una licenza da radioamatore ed una autorizzazione generale, comporta la conoscenza delle vigenti norme e regole fondamentali delle comunicazioni in Italia. Questo viene anche riportato agli esami e nel test per ottenere la licenza radiantistica. Viste le leggi che regolano le comunicazioni nel nostro paese, è giusto soffermarci invece sull'etica che un radioamatore deve possedere.

Se andiamo sul sito dell'ARI - Associazione Radioamatori Italiani, organo iscritto allo IARU, possiamo scaricare un compendio interessantissimo che troviamo sulle pagine dell'Associazione: "Etica e procedure operative del radioamatore" di John Devoldere, ON4UN e Mark Demeuleneere, ON4WW tradotto a cura di Mauro Pregliasco, I1JQJ - Valeria Pregliasco, IK1ADH e Luciano Lucini, IK2QPO. E' un manuale che, secondo me, qualsiasi radioamatore debba leggere e conservare nel proprio archivio e di tanto in tanto dargli un'occhiata (per non dimenticare)!! Il manuale è stato riprodotto nel 2009 ma molte di queste regole comportamentali, che possono essere pur criticate, sono valide. Il codice del radioamatore, risalente al 1928 e scritto da Paul M. Segal, W9EEA - riporta 6 regole fondamentali:

1 - Il Radioamatore è gentiluomo

Non opera mai in modo tale da nuocere deliberatamente al piacere altrui.

2 - Il Radioamatore è leale

Offre lealtà, incoraggiamento e sostegno ai colleghi, ai radioclub locali e alla propria Associazione aderente alla IARU, attraverso la quale il radiantismo del suo Paese è rappresentato in ambito nazionale e internazionale.

3 - Il Radioamatore è progressista

Segue il pregresso della scienza, mantiene la propria stazione tecnicamente aggiornata ed efficiente, e la usa in modo irreprensibile.

4 - Il Radioamatore è cortese

Se gli viene richiesto, trasmette lentamente e con pazienza; dà consigli e suggerimenti ai principianti; offre assistenza e collaborazione e mostra rispetto per gli interessi altrui. Questi sono i segni distintivi del cosiddetto ham spirit (lo "spirito del radioamatore").

5 - Il Radioamatore è equilibrato

La radio è la sua passione; fa però in modo che essa non sia a discapito di alcuno dei doveri che egli ha verso la propria famiglia, il lavoro e la collettività.

6 - Il Radioamatore è altruista

La sua stazione e le sue capacità sono sempre a disposizione del Paese e della collettività.

Il codice etico di un buon radioamatore deve avere questi principi di base fondamentali:

Sentimento sociale, senso di fratellanza, spirito fraterno - Tolleranza - Buona educazione e comprensione. Sono dei principi che caratterizzano la persona, ecco da dove nasce il puro "Ham spirit". Ogni radioamatore ha una sua etica ed ha a che fare con i principi della morale ed è proprio alla base del proprio atteggiamento e del comportamento generale. Per poter gestire tutti questi aspetti del comportamento, esistono anche parecchie regole pratiche, basate su varie considerazioni di aspetto operativo e sugli costumi radioamatoriali. Ecco perchè serve conoscere, comprendere ed in certi casi inparare il codice deontologico dei radioamatori. L'invito è a tutti, di leggerlo e fare tesoro di quello che viene scritto, non tutti siamo all'altezza di ciò, anche il miglior operatore radio che si senta il "Padre Eterno". Ecco proprio questo è il tipico radioamatore arrogante e presuntuoso che non si attiene alla deontologia radiantistica. Esempi ci sono e ci saranno sempre, ma non voglio soffermarmi alle beghe o a quello che non si deve fare!! Questo è solo un invito a diventare ancora più professionisti della radio, e questo lo si ottiene con la conoscenza oltre che con la pratica!!

SIATE CORTESI

Mantenete un linguaggio gentile ed educato. Non è richiesto dalla Legge ma è un doveroso rispetto verso gli altri.

L'ARMI SULLA RIVISTA TTM - TECNOLOGIE TRASPORTI MARE

di Francesco Filippone, IK8TEO - Coordinatore ARMI Regione Campania



La rivista TTM – Tecnologie Trasporti Mare – è la rivista italiana (del Secolo XIX) che si occupa dello shipping. Fondata a Genova nel 1969 e diffusa anche all'estero, con testi in lingua inglese, costituisce il punto di riferimento dei trasporti marittimi e intermodali/logistici dell'armamento italiano, della cantieristica militare, mercantile e della nautica. Contiene pubblicità selezionata, rivolta a un pubblico che ama e cerca la qualità.

Oltre al formato cartaceo, la rivista la si può trovare anche in formato digitale (questo è il link <http://edicoladigitale.ttmweb.it/secolo-xix/singol/ttm/index.html>) acquistando online la copia direttamente dal sito web.

Sul numero 2/2017 (Marzo-Aprile) alla pagina 109 viene riportato l'articolo del Coordinatore ARMI della regione Campania sull'attività a Teano effettuato lo scorso Marzo.



Naviganti sulla cresta delle Onde Elettromagnetiche

Radioamatori di Marina premiati a Teano. Operatori appassionati oltre i confini e gli ostacoli di ogni tipo

Presentiamo con piacere ai lettori di TTM- Tecnologie Trasporti Mare un vero e genuino appassionato del mare, della tecnica e delle telecomunicazioni nella persona del dottor Francesco Filippone, funzionario UNEP (Ufficio Notificazioni Esecuzioni e Protesti) alla Corte di Appello di Campobasso con un suo articolo in qualità di coordinatore ARMI (Associazione Radioamatori Marini Italiani) Campania

Vincenzo Astarita

Nell'ambito delle manifestazioni intitolate: "Anniversario della Giornata dell'Unità Nazionale, della Costituzione, dell'Inno e della Bandiera", celebrate nella splendida Sala dell'Annunziata, ospitata in una centralissima chiesa sconsacrata in Teano (Caserta), lo scorso 18 marzo il Sindaco della cittadina, **Nicola Di Bartolomeo**, ha esordito presentando i radioamatori come coloro che superano le frontiere e gli ostacoli, poiché le loro onde elettromagnetiche sono inarrestabili e consentono di intrecciare rapporti e relazioni con tutto il mondo, divenendo in tal modo il fulgido esempio di integrazione e rispetto tra popoli. Anche l'Assessore alla Cultura ha sottolineato l'importanza sociale dei radioamatori, per le loro capacità tecniche e di volontariato.

Il Coordinatore Campania dell'ARMi **Francesco Filippone** IK8TEO, in qualità di portavoce del Coordinatore nazionale **Alberto Mattei** IT9MRM, ringraziando le Autorità locali per il sostegno alle operazioni nonché per l'invito ad intervenire alla prestigiosa manifestazione, ha presentato gli scopi e le finalità dell'associazione **ARMi (Associazione Radioamatori Marini Italiani)** <http://www.assoradiomarinai.it/>), frutto dell'iniziativa dello specialista in telecomunicazioni della Marina Militare, il Luogotenente **Alberto Mattei** IT9MRM, il quale nel 2001 ha fondato l'ARMi allo scopo di trasfondere ai radioamatori conoscenze tecniche fondamentali, strategiche per gli appassionati di comunicazioni a lunga distanza, in particolare mediante l'uso della telegrafia.

È stato sottolineato che l'associazione, alla quale sono iscritti circa 1500 soci, non solo italiani, è affiliata all'associazione **ARI (Associazione Radioamatori Italiani)** <http://ari.it/>) - con 15 mila soci la maggiore rappresentanza della categoria - accreditata in seno agli organismi internazionali per le telecomunicazioni (**IARU**), che quest'anno è impegnata nei festeggiamenti dei suoi novant'anni di attività, avviata sotto la presidenza onoraria del Nobel e padre della radio **Guglielmo Marconi**, culminati con il Decreto presidenziale di Erezione ad Ente Morale emesso nel 1950.

È poi stata data lettura della missiva indirizzata al Sindaco di Teano vergata dal Coordinatore nazionale Mattei per ringraziare il Primo Cittadino, del Comune ove è iniziata la storia della Patria unita, per il sostegno offerto all'ARMi nella celebrazione radiantistica dell'evento, con l'appuntamento di rinnovare le attività stabilmente.

Il coordinatore ARMI Campania ha sottolineato l'importanza di questo territorio nella geografia nazionale in quanto fulcro intorno al quale ruota la storia della nostra Patria, sottolineando l'importanza, per questi motivi, di avere nell'Alto Casertano una base associativa pienamente operativa, costituita appunto dalla stazione radioamatoriale della Sezione ARMI di Calvi Risorta, le cui emissioni sono identificate col nominativo internazionale **IQ8XS**. Dietro a questa sigla si ritrova un magnifico gruppo di radioamatori, esponenti di tutte le professionalità necessarie per il successo di un team radiantistico, i quali dimostrano straordinarie doti si-



Da sinistra - Francesco Filippone, il Sindaco Nicola Di Bartolomeo che riceve il crest dal Coordinatore della sezione Domenico De Lucia

nergiche e collaborative a loro interno.

Il Coordinatore Campania ha inoltre ricordato come l'Eroe dei due Mondi fosse innanzitutto un abilissimo capitano di Marina Militare, che ha condotto svariate unità da guerra al suo comando per gli oceani del globo, eternamente innamorato della navigazione e del vento, gli stessi elementi che si ritrovano negli appassionati di comunicazioni telegrafiche d'alto mare in gamme decametriche dell'ARMi, sottolineando la capacità della Sezione di allestire in brevissimo tempo una stazione tattica per garantire le comunicazioni alternative di emergenza nel caso che le tradizionali reti di commerciali "vadano giù" per qualche causa di black out.

Il relatore ha anche precisato che la Sezione ARMI di Calvi Risorta **IQ8XS** opera sempre con la potenza di soli 100 W, ben 15 volte inferiore alla "full legal power" americana, e quindi in totale assenza di rischi o pericoli per gli operatori o altri.

Infine il coordinatore ha tributato alla telegrafia, suo grande amore, l'omaggio che tale romantico modo di comunicazione merita, definendolo come "il primo ed insuperato" per efficienza ed essenzialità tecnica, in quanto capace di perforare il rumore atmosferico senza necessità di soluzioni complesse, pertanto il solo ove l'abilità dell'operatore prevale sulla dotazione strumentale poiché risulta decodificabile con successo soltanto all'orecchio di un telegrafista esperto.

Poi Mimmo De Lucia **IZ8XXE**, l'instancabile Coordinatore della Sezione di Calvi Risorta **IQ8XS**, ha proceduto alla premiazione, previa consegna di un crest commemorativo ARMI al generoso e cordialissimo Sindaco di Teano.

Sono state premiate le stazioni vincitrici del "Primo trofeo Antica Cales", che si è celebrato in radio su tutte le bande decametriche e in tutti i tipi di emissione nel periodo dal 15 maggio 2016 al 22 maggio 2016; subito dopo si è proceduto all'assegnazione dei premi per il "Diploma del 156° Anniversario dello Storico Incontro tra Giuseppe Garibaldi e Vittorio Emanuele II a Teano" svoltosi tra il 26 ed il 30 ottobre 2016. I radioamatori appassionati di Storia sono avvisati: l'appuntamento è già fissato per il prossimo ottobre, in occasione del Diploma per il 157° Anniversario. #

A cura di **Francesco Filippone**
(Coordinatore ARMI Regione Campania)

Subito dopo i primi esperimenti di Marconi non si sapeva che la propagazione delle onde radio fosse condizionata dall'atmosfera; furono proprio i primi radioamatori, allora confinati su frequenze erroneamente ritenute inutilizzabili per un servizio affidabile, a scoprire le leggi che regolano questa materia. Le onde elettromagnetiche trasportano l'informazione che noi affidiamo loro (voce, codice morse o segnali digitali) da una antenna all'altra: se però queste onde procedessero esclusivamente in linea retta non sarebbe possibile stabilire contatti oltre ad una certa distanza essendo la terra rotonda. C'è quindi un "qualcosa" che riflette le onde elettromagnetiche di nuovo verso la terra, impedendo che queste si disperdano nell'universo. Questo "qualcosa" è costituito da strati ionizzati posti a diverse altezze nella ionosfera, tutto intorno alla terra. Non tutte le frequenze vengono però riflesse in modo uguale: una volta lasciata l'antenna trasmittente e raggiunto la ionosfera l'onda viene riflessa verso il basso più o meno a secondo della sua frequenza e dall'angolo con cui incide sullo strato riflettente; inoltre per ogni frequenza esiste un "angolo critico" oltre il quale non viene più riflessa, e si disperde nello spazio. Da ciò l'utilità di impiegare, sulle lunghe distanze, antenne con un basso angolo di irradiazione, destinando quelle che irradiano maggiormente verso l'alto alle comunicazioni a breve raggio. Parimenti importante è lo scegliere la frequenza adatta al tipo di contatto ricercato: basse frequenze per contatti a minor distanza e alte frequenze per i DX (collegamenti distanti). Da ciò si capisce che solo fino ad una determinata frequenza è possibile avere queste riflessioni: salendo di frequenza sino ad oltre ai 30 MHz (10 metri) per le onde, più corte (=freq. maggiore), gli strati riflettenti risultano sostanzialmente «trasparenti» ed è per questo che i satelliti possono trasmettere da e per la terra! Inoltre attraversando questi strati la nostra onda radio, rimbalzando tra le particelle dello strato ionizzato, perde energia e quindi subisce una attenuazione tanto minore quanto più alta è la frequenza; da ciò la necessità di ben calibrare riflessione utile ed attenuazione dannosa scegliendo la frequenza migliore per effettuare il QSO. È così evidente la convenienza di operare sulle bande a frequenza più alta possibile, il cui valore è però determinato dal tipo e dall'altezza dello strato riflettente interessato; tale frequenza infatti (nota come MUF, massima frequenza usabile) è soggetta a variazioni sia giornaliere sia stagionali, determinando così in modo notevole la lunghezza di percorso di un'onda, e quindi la distanza fra due punti da collegare, con la minima attenuazione possibile. Influenza della ionosfera Come sono disposti, nella ionosfera, queste fasce ionizzate chiamate strati? Lo strato D (50 / 90km di altezza) è il più basso, poco determinante per la deviazione verso terra delle onde ad alta frequenza; assorbe le Onde Medie. Lo strato E (100 / 150 km) è quello che influen-

sce nettamente sui collegamenti a lunga distanza. Lo strato F (200 / 400 km), che di giorno è scisso negli strati F1 e F2, è determinante per le radiocomunicazioni a lunga distanza nelle ore notturne.

Ma questi strati sono eterni ed immobili, galleggianti sopra le nostre teste? No, non è così facile; a determinare le modalità di propagazione delle onde elettromagnetiche attraverso il controllo sulla formazione degli strati ci pensa direttamente o indirettamente il sole. Sapendo che gli strati vengono formati grazie al vento solare ecco che si capisce come possa la durata del giorno, la sua inclinazione rispetto all'asse terrestre e quindi la stagione e, importantissima, l'attività solare rilevabile contando il numero di macchie solari possa incidere fortemente sulla qualità delle nostre trasmissioni, che si viene a trovare al suo culmine in corrispondenza del culmine del ciclo undecennale del sole.

Come viaggiano le onde?

Se, a grandi distanze, queste procedono rimbalzando fra cielo e terra è evidente che ci saranno punti in cui la stessa onda arriverà proveniente da due o più diverse riflessioni e quindi dopo aver percorso distanze diverse: qui si sommeranno e poiché più o meno in ritardo tra di loro si sommeranno con i loro sfasamenti nel ricevitore causando affievolimenti ed addirittura cancellazioni del segnale (fading) in uscita dall'altoparlante. Per ovviare a ciò si utilizza il controllo automatico di guadagno che si incarica di mantenere, nei limiti del possibile, un livello audio invariato. Avremo pure un punto nel quale non arriverà più l'onda proveniente in via diretta dal trasmettitore e neppure l'onda riflessa sarà ricevibile perché nel suo rimbalzare tra terra e cielo avrà fatto un salto... troppo lungo! il punto si troverà quindi in una «zona d'ombra» la cui posizione ed estensione è ancora funzione della ionizzazione degli strati e quindi, in ultima analisi, dal sole. Il segnale trasmesso non sarà ricevibile neppure se il nostro ricevitore sarà troppo distante per la potenza del trasmettitore, in quanto, come per il fascio di luce emesso da una torcia elettrica, aumentando la distanza il segnale si affievolisce perché si disperde su una superficie sempre più ampia e noi sentiremo il segnale sempre più debole così come si vedrebbe la luce della torcia sempre meno forte; non è però neppure vero che sia sufficiente aumentare la potenza per aumentare la distanza del collegamento: se non c'è propagazione si scaldano solo le nuvole, mentre con le condizioni ottimali e la frequenza adatta bastano pochi watt per collegare gli antipodi! Comportamento con la frequenza Vediamo ora, in breve panoramica, qual'è il comportamento propagativo delle onde radio, in funzione appunto delle variazioni più o meno regolari e cicliche nella ionizzazione degli strati interessati. Le onde corte si propagano quasi esclusivamente per onda di spazio riflessa e per quanto visto risentono fondamentalmente dell'attività solare e quindi dipendono da ciclo solare, dalla stagione, dalla luce

del giorno, fattori questi che influiscono sulla formazione degli strati ionizzati riflettenti. In linea di massima, sotto i 10 MHz si possono effettuare collegamenti fino a poche migliaia di km a tutte le ore del giorno; attorno ai 15 MHz si possono collegare stazioni fino agli antipodi specie nei periodi estivi e nelle ore serali. Oltre i 20 MHz, ed in particolare verso i 30, la propagazione a lunga distanza avviene prevalentemente in coincidenza con i periodi di massima attività solare ed in genere durante la giornata. Onde ultracorte Le alte frequenze, a partire dai 30 MHz, non vengono più normalmente riflesse dagli strati ionizzati e tendono a "bucarli" disperdendosi nell'universo. per questo motivo sono queste le frequenze

che vengono utilizzate nelle attività via satellite, che altrimenti non sarebbe possibile comunicare con loro od ascoltarli se gli strati continuassero a riflettere le onde su loro incidenti! Convenzionalmente viene considerata utilizzabile a queste frequenze solo l'onda diretta, quella che si propaga in via retta tra due punti ed è questa la ragione per cui si vedono le cre-

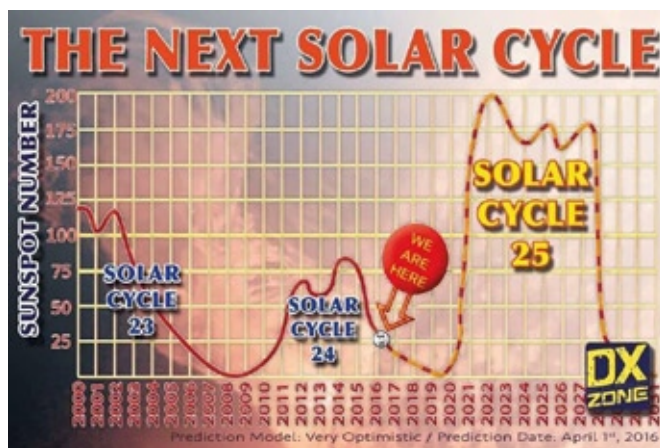
ste di colline e montagne costellate di ripetitori dei segnali televisivi e della radio FM che appunto utilizzano queste frequenze! Anche aumentando la potenza dei trasmettitori non si aumenta la distanza massima di un collegamento affidabile, ma solo la intensità del segnale ricevuto che in TV comporta un segnale pulito, senza puntini (effetto neve) ed in radio comporta meno rumore. Succede però che la natura è varia, e specie nelle giornate terse e calde sia possibile stabilire, sino a frequenza di 500 MHz circa, collegamenti non causa della riflessione ionosferica ma per la rifrazione che subisce il segnale attraversando strati di aria a diversa densità e/o umidità. Come la parte di cannuccia immersa in un bicchiere d'acqua appare piegata ad angolo così le nostre onde radio vengono deviate dal loro percorso rettilineo e, opportunamente deviate verso la terra, permettono collegamenti abbastanza agevoli di centinaia di Km, con casi eclatanti di QSO di migliaia di Km. Sempre in estate è pure possibile la formazione di uno strato detto "E sporadico" una specie di nuvoletta riflettente che, spostandosi in alto nei cieli, permette sulla gamma VHF eccitanti collegamenti di migliaia di Km, con segnali fortissimi ed in rapido spostamento sul territorio. Oltre questi modi è pure possibile effettuare collegamenti via Aurora polare, oppure sfruttando la riflessione sulle scie ionizzate delle stelle cadenti o facendo rimbalzare le onde radio sulla superficie della Luna! Esaminiamo infine, in modo sintetico ma specifico, le modalità della radiopropagazione riferite alle singole bande concesse in uso ai radioamatori nel settore MF/HF (onde corte). - 1,8 MHz (160 m). Risente fortemente dell'assorbimento

diurno dello strato D, talché l'uso primario di tale banda è notturno, quando lo strato D è sostanzialmente dissolto, e sono possibili collegamenti su diverse migliaia di chilometri. Durante il giorno invece le possibilità sono limitate a pochissime centinaia di km. Un altro fattore di cui tener conto per questa banda è il forte rumore atmosferico, specie in estate (temporali).

- 3,5 MHz (80 m). La situazione assomiglia a quella precedente, però in meglio, nel senso che i collegamenti diurni possono effettuarsi a più lunga distanza, ed il disturbo atmosferico è più ridotto. - 7 MHz (40 m). È la banda più bassa a sfruttare la propagazione per riflessione ionosferica, talché di

giorno si possono raggiungere collegamenti verso i 1000km, mentre di notte vi si può collegare praticamente tutto il mondo. Il rumore atmosferico è di una qualche entità solo nei mesi estivi. - 12 MHz (25 m) WARC. Caratteristiche intermedie. - 14 MHz (20 m). È la banda principale per i collegamenti a lunga distanza sia di giorno che di notte, specie durante i periodi di buona

attività solare. Il rumore atmosferico è di scarso rilievo e risente solo in parte del ciclo solare undecennale. - 18 MHz (17 m) WARC. Caratteristiche intermedie. - 21 MHz (15 m). Questa banda ha un comportamento abbastanza somigliante a quello dei 20 m, presentando però fluttuazioni molto più nette al cambiare dell'attività solare. Infatti solo nei periodi di massima del ciclo l'apertura può esistere per buona parte delle 24 ore, mentre mediamente prevale l'attività diurna, che risulta molto ridotta nei minimi del ciclo. - 24 MHz (12 m) WARC. Caratteristiche intermedie. - 28 MHz (10 m). È la banda che soffre maggiormente della scarsa attività solare, risultando quindi sfruttabile solo nei periodi di alto numero di macchie e prevalentemente nelle ore diurne, mentre per periodi di minimo appare pressoché completamente chiusa, Consente tuttavia collegamenti molto facili anche con modeste potenze, sia per le tipiche modalità di propagazione sia per l'ormai inesistente rumore atmosferico. - Bande intermedie. Per quanto concerne le bande concesse ai radioamatori in occasione dell'ultima Conferenza Mondiale Amministrativa, e cioè 12, 18 e 24 MHz, si può molto semplicemente affermare che le modalità di propagazione sono una via di mezzo fra le bande più classiche ora elencate, risentendo contemporaneamente e parzialmente delle caratteristiche di quella immediatamente inferiore e superiore. - oltre 25 MHz. È questo il campo delle VHF, UHF e poi su nel campo tutto da esplorare delle microonde. Principalmente la trasmissione avviene per via ottica, cioè occorre essere in linea retta col corrispondente, però anche qui la natura ci mette lo zampino e ci sono piacevoli sorprese!





INORC & ARMI PRESENTS
ICEBREAKER

KRASIN



Italian Naval 'Old Hydrants' Club



31 MARCH TO 30 JUNE

2017

THE CONTACT WILL BE WITH

R100 LK

Sankt Peterburg, RUSSIA

ALL MEMBERS ARE INVITED

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

Incrociatore Bolzano



Incrociatore pesante, appartenente alla classe Trento. Impostata nel 1930, è stata varata il 31 agosto 1932 ed è entrata in servizio il 19 agosto 1933. Dislocamento a pieno carico 13885 t, dimensioni lunghezza 196,6 m - larghezza 20,6 m - Pescaggio 6,7 m - apparato motore: 10 caldaie, 4 turbine Parsons, 4 eliche; potenza 150.000 CV; Velocità: 35 nodi - Autonomia: 4460 nm a 16 nodi - Armamento: 8 cannoni Ansaldo da 203/53 mm Mod. 1929 (in 4 installazioni binate), 16 cannoni da 100/47 mm OTO modello 1928 (in 8 installazioni binate), 4 mitragliere da 40/39 mm Vickers-Terni (in installazioni singole), 8 mitragliere 13,2 mm Breda modello 1931 (4 installazioni binate), 4 mitragliere da 12,7 mm, 8 tubi lanciasiluri da 533 mm (in 4 installazioni binate fisse); Corazzatura: orizzontale 50 mm, verticale 70 mm, torri 80 mm, torre comando 100 mm; Mezzi aerei 3 idrovolanti Piaggio P.6 con 1 catapulta - Equipaggio: 725.

Incrociatore pesante, unità singola della classe omonima (11.065 tonnellate di dislocamento standard, 13.243 in carico normale, 13.885 a pieno carico).

Autorizzato con il programma navale del 1929-1930, fu il settimo ed ultimo incrociatore pesante costruito per la Regia Marina: in origine, il programma di costruzioni della Marina prevedeva solo sei incrociatori pesanti, ossia i due della classe Trento ed i quattro della classe Zara. Quando, però, divenne evidente che uno di questi ultimi, il Pola, avrebbe dovuto servire per lungo tempo (quello necessario al rimodernamento delle corazzate Cesare e Cavour) come nave ammiraglia della squadra navale, si decise di costruire un settimo incrociato-

re pesante, in modo da avere – escludendo il Pola – due divisioni composta ciascuna da tre incrociatori pesanti.

Dal momento che i tre restanti "Zara" avrebbero costituito una di tali divisioni, il Bolzano avrebbe dovuto completare l'altra, composta dai due "Trento": per questa ragione, si decise di costruire un'unità che avesse caratteristiche omogenee ai "Trento" (in modo da poter operare efficacemente insieme ad essi), anche se ciò rappresentava un passo indietro rispetto agli "Zara". Mentre questi ultimi presentavano infatti un ottimo bilanciamento tra corazzatura e velocità, il Bolzano, come i "Trento", fu caratterizzato da elevata velocità ma protezione insufficiente. D'altra parte, vi

era ancora, negli ambienti della Marina, chi riteneva che la velocità fosse un fattore più importante di robustezza (ma si volle comunque che il Bolzano fosse un po' più robusto dei "Trento") e protezione. Un'altra delle ragioni dietro la decisione di costruire il Bolzano furono le forti pressioni esercitate dalla società Ansaldo, che poi costruì la nave: i cantieri Ansaldo, infatti, erano fino ad allora rimasti "fuori" dal programma di costruzioni degli incrociatori pesanti (i sei precedenti erano stati costruiti dai cantieri Odero Terni Orlando di Livorno e La Spezia, dai Cantieri del Quarnaro di Fiume e Stabilimento Tecnico Triestino di Trieste), ed in caso di costruzione di un'altra nave tipo "Zara" (come si era ipotizzato)

avrebbero dovuto condividere parte dei profitti con la rivale OTO. Il nuovo incrociatore doveva avere cannoni dello stesso tipo usati sugli "Zara" (più moderni rispetto a quelli dei "Trento"), ma in torri con corazzatura più ridotta; una compartimentazione migliore di quella dei "Trento", che rendesse la nave in grado di restare a galla con tre compartimenti adiacenti allagati; scafo, sistema elettrico ed alloggi ammiraglio simili a quelli degli "Zara".

Progettato dal generale del Genio Navale Luigi Bonfiglietti, il Bolzano risultò dunque una versione migliorata dei "Trento", che beneficiava dell'esperienza degli "Zara" (tranne che per la corazzatura): a differenza dei "Trento", che avevano un ponte "continuo" da prora a poppa, il Bolzano fu dotato di castello di prua (della lunghezza di circa i due quinti dello scafo), come gli "Zara"; verso poppa il castello presentava degli "sgusci" per permettere ai pezzi secondari da 100/47 mm di sparare anche verso prora. Inoltre il Bolzano venne dotato dei più moderni cannoni da 203/53 mm, adottati sugli "Zara", in luogo dei meno potenti 203/50 (Mod. 1924) di cui erano provvisti i "Trento". L'unica differenza tra il Mod.

Ansaldo 1929, usato sul Bolzano, ed il Mod. 1927 degli "Zara" consisteva nella corazzatura delle torri, che sul Bolzano era minore. Caratteristica comune ai cannoni degli incrociatori pesanti italiani, i 203 del Bolzano, essendo montati in culla unica e dunque troppo "vicini" l'uno all'altro, lamentarono una notevole dispersione del tiro; per cercare di ovviare al problema si ridusse la velocità alla volata, ma con scarsi risul-

tati. Risultarono comunque più precisi dei Mod. 1924 dei "Trento", sebbene a costo di una gittata e velocità iniziale del proiettile più basse. Inoltre, dato che ogni cannone disponeva di un elevatore dedicato ed era caricabile a qualsiasi angolo di elevazione, i Mod. 1929 del Bolzano ebbero cadenza di tiro quasi doppia rispetto ai Mod. 1924 dei "Trento". Ogni cannone da 203 mm era lungo 11,177 metri e pesava 26,6 tonnellate (più di quelli Mod. 1924 dei "Trento", che ne pesavano 25); poteva sparare proiettili

lati. Per la prima ed unica volta su un incrociatore pesante italiano, la catapulta per gli idrovolanti non fu collocata sul ponte di coperta a prua – dov'era troppo esposta al mare –, bensì a centro nave, in mezzo alle sovrastrutture, ed inoltre (altro miglioramento rispetto alle classi precedenti) risultava "brandeggiabile". Non c'era hangar (lo spazio, a prua, che sugli altri incrociatori era occupato dall'hangar, venne impiegato per gli alloggi dell'equipaggio); uno degli idrovolanti sarebbe rimasto sulla catapulta, gli altri due sul ponte.

Per lasciare tra i due fumaioli lo spazio necessario all'installazione ed utilizzo della catapulta, la sala macchine fu divisa in due unità separate, una a prora ed una a poppa. Sebbene il peso dell'apparato motore fosse simile a quello dei "Trento", il Bolzano, dato che ogni sua caldaia produceva una maggior quantità di vapore rispetto a quelle dei predecessori, ebbe un numero inferiore di caldaie (dieci in luogo di dodici); la disposizione dell'apparato motore, andando da prora verso poppa, presentava nell'ordine: tre sale caldaie prodriere (1°, 2° e 3°, che alimentavano la motrice di prora), con due caldaie in ciascun locale (mentre erano tre per locale sui "Tren-

to"); la sala macchine prodiera (che azionava le due eliche esterne); altre due sale caldaie (4° e 5°, che alimentavano la motrice di poppa); la sala macchine poppiera (che azionava le due eliche interne). Questa soluzione si presentava anche come più sicura in caso di danneggiamento: la messa fuori uso di un compartimento caldaie, infatti, avrebbe privato la nave solo del 20 % della potenza, anziché del 33 % dei "Trento".



Le torri da 203 mm del Bolzano: sopra, quelle poppiere, e sotto, quelle prodriere (g.c. Giorgio Parodi, via www.naviearmatori.net).



esplosivi del peso di 110,57 kg (con velocità di 940 m/s) ad una distanza massima di 31.550 metri (con alzo 45°) e proiettili perforanti del peso di 125,3 kg (con velocità di 900 m/s) ad una distanza massima di 31.566 metri (sempre con alzo 45°), al ritmo di 3,8 colpi al minuto. Le torri modello 1929 permettevano un alzo da -5° a +45° (ad una velocità di alzo di 5° al secondo) ed una rotazione di 150° su entrambi i

Per la produzione della corrente elettrica non vi erano diesel dinamo come sulle navi precedenti, bensì soltanto turbodinamo, il che permetteva di risparmiare spazio (ma aumentava i rischi in caso di inconvenienti); i generatori potevano produrre 1080 kilowatt di corrente.

Altre differenze tra Bolzano e "Trento" consisteva nella maggior profondità del doppio fondo nello scafo del Bolzano; nel fatto che il fumaiolo prodiero costituì una struttura unica con la sovrastruttura prodiera, come sul Pola (mettendo a disposizione maggior spazio per gli alloggi dell'equipaggio); ed in migliori sistemazioni per l'equipaggio.

Come tutti gli incrociatori pesanti italiani, anche il Bolzano sfiorava abbondantemente le 10.000 tonnellate di dislocamento previste come limite massimo dal trattato di Washington (secondo una fonte, il Bolzano fu l'ultimo incrociatore ad essere costruito "ufficialmente" nei limiti del trattato di Washington), nonostante varie idee per tentare di ridurre il dislocamento (riduzione del numero delle ancore da tre a due e della lunghezza delle loro catene, riduzione delle scorte di proiettili da 203 da 100 ad 80 per pezzo, dimezzamento dei cannoni da 100/47 mm, riduzione del 20 % del loro munizionamento, etc.).

L'armamento secondario consisteva in sedici cannoni a doppio scopo OTO 1928 da 100/47 mm in complessi binati (in seguito ridotti a dodici), quello contraereo in quattro mitragliere singole Vickers-Terni 1917 da 40/39 mm e quattro binate da 13,2/76 mm. Nel 1937 l'armamento secondario e contraereo fu modificato; vennero eliminati i due complessi poppieri da 100/47 mm e le mitragliere Vickers-Terni da 40/39 (per altra fonte, due delle quattro

Vickers-Terno da 40/39 erano già state eliminate nel 1934, mentre le altre due furono sbarcate nel 1937), mentre furono imbarcate otto mitragliere pesanti Breda 1932 da 37/54 mm e due mitragliere binate da 20/65 mm (cui nel 1942 se ne aggiunsero altre quattro dello stesso calibro Mod. Breda 1940, singole, in sostituzione delle inefficaci mitragliere da 13,2 mm).

I cannoni da 100/47 tiravano proiettili da 26 kg ad una distanza massima di 15.240 metri (con alzo 45°) per tiro antinave, e di 10.000 metri (con alzo 85°) per tiro contraereo, al ritmo di 8-10 colpi al minuto. L'alzo di tali cannoni andava da -5° a +85°, e potevano ruotare di 360°.

Vi era anche un armamento silurante, consistente in otto tubi lanciasiluri da 533 mm in impianti binati fissi (due a proravia del fumaiolo poppiere e due a poppavia di quest'ultimo), con riserva di dodici siluri tipo Si 270 (peso 1700 kg, con carica esplosiva di 270 kg; autonomia di 4000 metri a 46 nodi, 8000 metri a 35 nodi e 1200 metri a 29 nodi).

La dotazione aerea consisteva

fonti, tuttavia, il numero di aerei effettivamente imbarcati sul Bolzano non fu mai superiore ai due.

Nel 1939, la sovrastruttura della plancia sarebbe stata modificata per permettere un miglior posizionamento della centrale di direzione del tiro contraereo. L'apparato motore, quattro gruppi di turbine Parsons alimentati da dieci caldaie Yarrow-Ansaldo, imprimeva su quattro eliche la potenza di 150.000 HP, permettendo una velocità massima di 33 nodi, il che fece del Bolzano il più veloce incrociatore pesante della Regia Marina.

Alle prove in mare il Bolzano raggiunse una velocità massima di 36,81 nodi, con potenza sviluppata di 173.772 HP; ma tali prove erano eseguite in condizioni del tutto inverosimili, forzando l'apparato motore del 15 % e soprattutto con parte dell'armamento, la catapulte e parte degli apparati di direzione del tiro ancora non installati, per raggiungere velocità inverosimilmente elevate a fini propagandistici. Nel caso del Bolzano, le prove in mare furono effettuate con un dislocamento di

sole 10.847 tonnellate, inferiore a quello che la nave ebbe poi in normali condizioni operative (secondo altra fonte, alle prove in mare fu raggiunta una velocità di 38 nodi, che però fu ridotta a 34 con la nave in condizioni operative). La riserva di carburante era di 2224 tonnellate, l'autonomia di 4432 miglia a 16 nodi. Ecces-

sivo, però, era stato il sacrificio della corazzatura: solo 70-75 mm al galleggiamento e 20-50 mm sul ponte principale, per appena due nodi in più rispetto ai ben più protetti "Zara". Per questa ragione, il Bolzano, tanto elegante nelle linee quanto vulnerabile nei fatti, si guadagnò l'appellativo di "errore splendidamente riuscito".



L'idrovolante IMAM Ro. 43 del Bolzano (g.c. Giorgio Parodi, via www.naviarmatori.net)

in tre idrovolanti da ricognizione: inizialmente dei Piaggio P. 6, poi sostituiti da Macchi M. 41 (altra fonte parla anche di CANT 25ARS e CMASA M.F.6) ed infine, dal 1938, da degli IMAM Ro. 43, che furono gli aerei di bordo durante la seconda guerra mondiale (quelli imbarcati al 10 giugno 1940 recavano i numeri di serie 321, 322 e 323). Secondo alcune

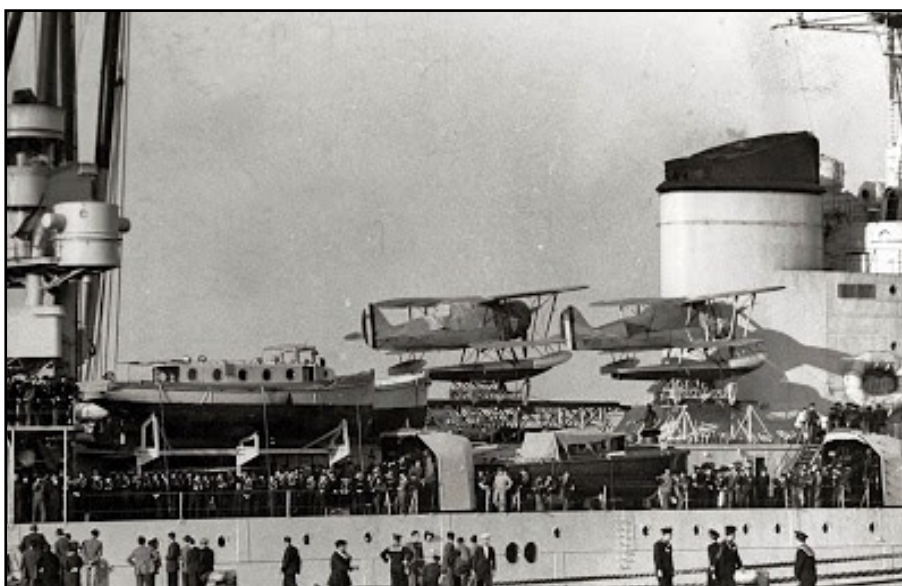
Il peso complessivo della corazzatura era analogo a quella dei "Trento", ma con varie differenze nella sua disposizione; la cintura corazzata, spessore 70 mm, si estendeva tra hangar e depositi posteriori e tra ponte corazzato e inizio doppi fondi ed era alta circa 4,8 metri, di cui 1,1 sott'acqua. Oltre ai dati già citati, la corazzatura delle torri era spessa tra 80 mm sui lati e sul cielo e 100 mm sul lato frontale, quella delle barbettes di 60 mm (meno dei 70 mm dei "Trento", per compensare il maggiore diametro delle barbettes delle torri modello M1929 rispetto alle M1924 dei "Trento"), quella del torrione 100 mm sui lati, 40 mm sul ponte principale e 50 mm sul cielo, quella delle paratie 50-60 mm, quella della centrale di direzione del tiro 80 mm sui lati e 60 sul cielo, quella del tubo per le comunicazioni 70 mm sopra coperta e 60 sotto. Il timone era protetto da una corazzetta di 20 mm nella parte orizzontale e di 30 mm nella parte inclinata: insufficiente, come fu dimostrato nella battaglia di Punta Stilo. Il "ridotto" corazzato centrale consisteva quindi in una cintura principale di 70 mm che si estendeva dal lato prodiero della barbetta della torre numero 1 al lato poppiero della barbetta della torre numero 4 (l'eliminazione dei diesel generatori situati a prora della torre 1 aveva permesso di ridurre la lunghezza, spo-

stando a poppavia la paratia), chiusa alle estremità da paratie corazzate di 50 mm a prora e 40 mm a poppa nella parte inferiore, e 60 mm nella parte superiore. All'estremità superiore, la cintura corazzata era "collegata" al ponte corazzato principale. Tra le maggiori differenze rispetto ai "Trento" c'era l'inserimento, al di fuori del "ridotto" corazzato, di un ponte corazzato secondario (copertino) di 20 mm (con estremità inclinate spesse 30 mm) che si estendeva dalla paratia trasversale di poppa all'apparato motore della torre numero 1 da 203. Grazie all'eliminazione del

locale diesel dinamo, la paratia corazzata trasversale prodiera poté essere spostata più a poppavia, in una posizione subito a prora della barbetta della torre numero 1. Il peso complessivo della corazzatura, sul Bolzano, era di 940 tonnellate, l'8,5 % del dislocamento standard della nave, leggermente di più che sui "Trento". Nel 1938, al tempo della crisi dei Sudeti, la Regia Marina prese in considerazione la possibilità di dotarsi di portaerei (idea scartata anni prima); tra le possibilità vagliate vi fu anche quella di trasformare il Bolzano in "incrociatore lancieri". L'idea, basata su un progetto di incrociatore portaerei messo a punto nel 1925 dal generale del Genio Navale Giuseppe Rota, prevedeva la rimozione delle sovrastrutture e di due delle quattro torri da 203, lasciando soltanto la prima a prora e l'ultima a poppa, e l'installazione di quattro catapulte (tre brandeggiabili ed una incassata nel ponte); sul lato di dritta sarebbe stata realizzata un'isola di ridotte dimensioni, con uno o due fumaioli. La dotazione di aerei sarebbe stata di una dozzina di velivoli da caccia. Il progetto rimase sulla carta; una simile trasformazione, come si vedrà, fu nuovamente presa in considerazione durante la guerra, ma senza mai vedere la luce.



Vista della zona poppiera del Bolzano, a Genova, nel 1933 (g.c. Giorgio Parodi via www.naviearmatori.net)



Il centro nave con i due idroricognitori (g.c. Giorgio Parodi via www.naviearmatori.net)

Particolarmente curati erano anche gli allestimenti interni del Bolzano: l'arredamento dei locali ufficiali era stato affidato all'architetto ed arredatore Tommaso Buzzi, che realizzò pareti e mobili in radica (la parete di una sala era fatta di radica intagliata che riproduceva in grande la carta geografica dell'Alto Adige), soprammobili raffinati e mobili avveniristici per l'epoca; alle pareti erano appesi quadri raffiguranti paesaggi dell'Alto Adige. La vetreria Vernini di Venezia realizzò le lampade a muro ed una grande coppa costata 240 lire dell'epoca; gli intar-

si del legno vennero fatti a Milano, i rivestimenti degli zoccoli dei mobili nei bagni furono realizzati in ottone cromato ed i pavimenti

rante la seconda guerra mondiale il Bolzano effettuò 23 missioni di guerra (14 di ricerca del nemico, 8 di scorta e protezione del traffico, una di protezione ad unità impegnate nella posa di mine), percorrendo complessivamente 21.785 miglia nautiche e trascorrendo 1139 ore in mare; nave decisamente poco fortunata, passò ben 678 giorni ai lavori, cioè 22 mesi, su un totale di 39 mesi di conflitto tra l'Italia e gli Alleati, a causa dei gravi danni subiti in due siluramenti ed un bombardamento.



Il Bolzano nel Golfo di Genova nel 1933 (da www.history.navy.mil)

Breve e parziale cronologia.

11 giugno 1930

Impostazione nei cantieri Ansaldo di Genova (numero di costruzione 295).

31 agosto 1932

Varo nei cantieri Ansaldo di Genova. È madrina della nave Maria Adelaide di Savoia.

19 agosto 1933

Entrata in servizio.

Il Bolzano e gli incrociatori pesanti Trento e Trieste formano la II Divisione della 1a Squadra Navale (al comando, dal 2 dicembre 1933, dell'ammiraglio di divisione Vincenzo De Feo).

In questo periodo presta servizio sul Bolzano, quale ufficiale di rotta, il tenente di vascello Salvatore Pelosi, futura M.O.V.M.

29 giugno 1934

Il Bolzano, insieme al Trento, riceve la bandiera di combattimento (offerta dalle scuole della provincia di Bolzano), con una cerimonia tenuta a Venezia.



Un'altra immagine della nave nel 1933 (g.c. Nedo B. Gonzales, via www.naviearmatori.net)

Luglio 1934

La II Divisione diventa III Divisione della 2a Squadra, con base a Messina: questa rimarrà la sua denominazione fino alla sua dissoluzione nel 1943.

Il porto siciliano diventerà la base storica della III Divisione: tra gli equipaggi acquisterà un particolare significato la statua della Madonnina presente all'imboccatura del porto, le cui tre dita ben-

nedicenti saranno associate alla III Divisione. In questo periodo è comandante del Bolzano il capitano di vascello Giuseppe Lombardi.

1935-1940

La III Divisione partecipa all'addestramento di squadra e compie crociere di breve durata nel Mediterraneo orientale, in Grecia ed in Libia. La Divisione prende inoltre parte alle operazioni connesse alla guerra civile spagnola, fornendo copertura ai convogli che trasportano in Spagna le truppe volontarie inviate a supporto dei falangisti di Francisco Franco, ed agendo come forza dissuasiva per impedire l'intervento della Marina spagnola repubblicana.

27 novembre 1936

Partecipa ad una rivista navale nel Golfo di Napoli, tenute in onore di Miklos Horthy, reggente d'Ungheria.

10-12 marzo 1937

Scorta Benito Mussolini che si reca in crociera in Libia.

25 maggio 1937

Durante la guerra di Spagna, il Bolzano viene inviato a Maiorca per imbarcare e rimpatriare le salme di sei marinai dell'incrociatore ausiliario Bartolotta, uccisi da un bombardamento dell'aviazione repubblicana spagnola. Ritorna in Italia il 3 giugno.

7 giugno 1937

Partecipa ad una rivista navale organizzata in onore della visita in Italia del Ministro della Guerra tedesco Werner Von Blomberg.

5 maggio 1938

Partecipa alla rivista navale "H" organizzata in occasione della visita in Italia di Adolf Hitler: nella rivista, il Bolzano fa parte della 1a Squadra Navale dell'ammiraglio Vladimiro Pini, formata, oltre che dal Bolzano, dal Trento, dal Trieste, dalle Divisioni di incrociatori leggeri degli ammiragli Minghetti

(Muzio Attendolo, Eugenio di Savoia, Emanuele Filiberto Duca d'Aosta), Barone (Alberto Di Giussano, Giovanni delle Bande Nere, Bartolomeo Colleoni) e Romagna (Alberico Da Barbiano, Luigi Cadorna ed Armando Diaz), da due squadriglie di esploratori classe Navigatori (Antonio Da Noli, Antoniotto Usodimare, Luca Tarigo, Ugolino Vivaldi, Nicolò Zeno, Giovanni Da Verrazzano, Alvise Da Mosto ed Antonio Pigafetta) e da una squadriglia di cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco).

Ottobre 1938

Il Bolzano scorta un convoglio di quattro piroscafi che riportano in Italia 10.000 volontari italiani che hanno combattuto in Spagna durante la guerra civile, che ormai volge al termine.

18 dicembre 1938

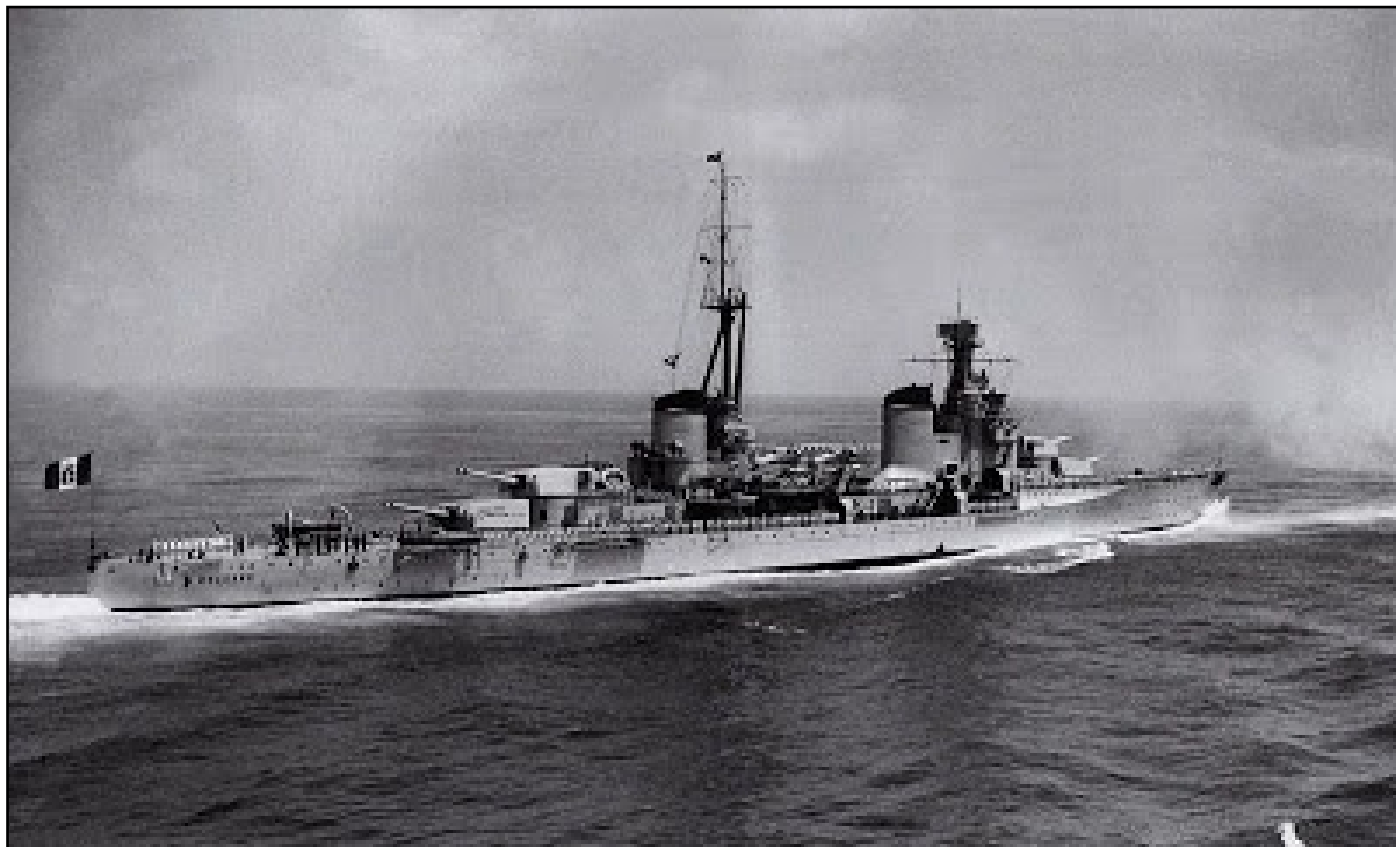
Il Bolzano trasporta in Sardegna Benito Mussolini, che si reca a presenziare all'inaugurazione della nuova città di Carbonia, eretta per volere del regime nella regione mineraria del Sulcis.

Gennaio 1939

Il Bolzano viene visitato da Mussolini mentre si trova a La Maddalena.

1939

La III Divisione viene momentaneamente ampliata con l'assegnazione degli incrociatori leggeri Alberico Da Barbiano, Alberto Di Giussano, Bartolomeo Colleoni ed Armando Diaz (nonché delle Squadriglie Cacciatorpediniere XI e XII, composte rispettivamente da Aviere, Artigliere, Geniere e Camicia Nera e da Lanciere, Carabiniere, Ascari e Corazzier), che vanno poi a formare la IV Divisione.



Il Bolzano nell'estate del 1937 (per altra fonte, la foto risalirebbe invece alla rivista "H" tenuta l'anno successivo)
(g.c. STORIA militare)

11 maggio 1939

Partecipa ad una rivista navale in onore del principe reggente Paolo di Jugoslavia.

10 giugno 1939

Partecipa ad una rivista navale tenuta a Livorno in occasione della festa della Marina, appena istituita.

10 giugno 1940

L'Italia entra nella seconda guerra mondiale.

Il Bolzano fa parte della III Divisione Navale, insieme al Trento (nave ammiraglia dell'ammiraglio di divisione Carlo Cattaneo, comandante la III Divisione) ed al Trieste (che però si trova ai lavori), con base a Messina.

Lo stesso 10 giugno, alle 19.10, il Bolzano ed il Trento, insieme all'incrociatore pesante Pola (nave ammiraglia della 2a Squadra Navale) ed alla XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Aviere, Artigliere, Geniere e Camicia Nera), salpano da Messina per fornire copertura alla X Squadriglia Cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco), inviata ad effettuare una ricognizione notturna tra Marettimo e Capo Bon.

11 giugno 1940

La mattina dell'11 giugno, la III Divisione si unisce alla VII Divisione (incrociatori leggeri Eugenio di Savoia, Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, Muzio Attendolo e Raimondo Montecuccoli), partita da Napoli il giorno precedente. Le navi procedono poi fino a nord di Favignana, a protezione della X Squadriglia (e, sempre secondo il relativo volume dell'USMM, anche del gruppo «Da Barbiano» che rientrava alla base dopo aver posato il campo minato «L. K.»: ma in realtà tale gruppo era tornato ad Augusta già nel pomeriggio del 10 giugno, per poi trasferirsi a Taranto nella notte dell'11).

Tutte le navi rientrano alle basi entro la sera dell'11 giugno.

12 giugno 1940

Alle due di notte Bolzano, Trento e Pola, insieme alla XI Squadriglia Cacciatorpediniere ed alla XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Lanciere, Corazzierre, Ascari, Carabiniere), lasciano nuovamente Messina per intercettare due incrociatori britannici (il Caledon ed il Calypso) avvistati da dei ricognitori a sud di Creta, diretti verso ovest (gran parte della Mediterranean Fleet, al pari di una squadra navale francese, è infatti uscita in mare a caccia, infruttuosa, di naviglio italiano: due corazzate ed una portaerei britannica compiono una ricognizione offensiva fra Creta, Capo Matapan e Bengasi, mentre forze navali francesi di base ad Alessandria effettuano un rastrellamento in Mar Egeo). (Per altra fonte le navi sarebbero uscite in mare per dare la caccia ad un convoglio britannico, segnalato da un ricognitore al largo di Creta ed avente rotta ovest; segnalazione che si rivela poi errata).

Al contempo salpano da Taranto, per fornire loro appoggio, la I (incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia) e VIII Divisione Navale (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi) e la IX (Vittorio Alfieri, Alfredo Oriani, Vincenzo Gioberti, Giosuè Carducci) e XVI Squadriglia Cacciatorpediniere (Nicoloso Da Recco, Emanuele

Pessagno, Antoniotto Usodimare).

Alle 9, dato che nuovi voli di ricognizione non sono più riusciti a trovare le navi nemiche, tutte le unità italiane ricevono ordine di tornare in porto.

A mezzogiorno il sommergibile britannico Orpheus (capitano di corvetta James Anthony Surtees Wise), in agguato 70 miglia a nordest di Malta, avvista il Pola, la III Divisione e le Squadriglie Cacciatorpediniere XI e XII (meno il Geniere, che è dovuto rientrare in porto da qualche ora), in navigazione con rotta nord/nordovest. Forse perché troppo lontano, il sommergibile non attacca.

22-24 giugno 1940

La III Divisione (Trento e Bolzano), insieme alle Divisioni incrociatori I (Zara, Fiume, Gorizia) e II (Giovanni delle Bande Nere e Bartolomeo Colleoni), al Pola (nave ammiraglia del comandante superiore in mare) ed alle Squadriglie Cacciatorpediniere IX, X e XII (cioè tutta la II Squadra Navale, più la I Divisione), prende il mare per fornire copertura alla VII Divisione ed alla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere, inviate a compiere un'incursione contro il traffico mercantile francese nel Mediterraneo occidentale. Le forze della II Squadra, partite da Messina (Pola e III Divisione), Augusta (I Divisione, lì giunta da Taranto la notte tra il 21 ed il 22) e Palermo (II Divisione) il 22 giugno, si riuniscono al tramonto dello stesso giorno a nord di Palermo.

L'operazione non porta comunque ad incontrare alcuna nave nemica.

7 luglio 1940

La III Divisione (ammiraglio di divisione Carlo Cattaneo), formata da Trento (nave ammiraglia) e Bolzano (capitano di vascello Gaetano Catalano Gonzaga di Cirella), salpa da Messina alle 15.45 insieme alla XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Aviere, Artigliere – nave di bandiera del caposquadriglia, capitano di vascello Carlo Margottini –, Geniere e Camicia Nera) per poi congiungersi al resto della 2a Squadra Navale (incrociatore pesante Pola – nave di bandiera dell'ammiraglio di squadra Riccardo Paladini, comandante la 2a Squadra –, I e VII Divisione incrociatori con nove unità in tutto e IX, XII e XIII Squadriglia Cacciatorpediniere) per scortare a distanza un convoglio salpato da Napoli alle 19.45 del 6 e diretto a Bengasi (motonavi da carico Marco Foscarini, Francesco Barbaro – salpata da Catania alle 12 del 7 – e Vettor Pisani, motonavi passeggeri Esperia e Calitea, con la scorta diretta dei due incrociatori leggeri della II Divisione, dei quattro cacciatorpediniere della X Squadriglia, delle quattro torpediniere della IV Squadriglia e delle vecchie torpediniere Rosolino Pilo e Giuseppe Messori) con un carico di 232 veicoli, 10.445 tonnellate di materiali vari e 5720 tonnellate di carburante, oltre a 2190 uomini. La 1a Squadra Navale (V Divisione con le corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour, IV e VIII Divisione con sei incrociatori leggeri, VII, VIII, XV e XVI Squadriglia Cacciatorpediniere con 13 unità) esce anch'essa in mare a sostegno dell'operazione. Comandante superiore in mare è l'ammiraglio di squadra Inigo Campioni, con bandiera sulla Cesare.

Le unità della 1a e della 2a Squadra salpano tra le 12.30 e le 18 del 7 luglio da Augusta (Pola, I e II Divisione), Messina (III Divisione), Palermo (VII Divisione) e Taranto (IV, V e VIII Divisione). La II Squadra si pone 35 miglia ad est del convoglio, tranne la VII Divisione con la XIII Squadriglia, che viene invece posizionata 45 miglia ad ovest. Durante la notte, la III Divisione naviga di conserva con la I Divisione con rotta verso la Cirenaica.

8 luglio 1940

L'operazione va a buon fine (il convoglio raggiunge Bengasi tra le 18 e le 22 dell'8), ed alle 14.30 le navi delle due squadre navali iniziano la navigazione di rientro. Ma alle 15.20, a seguito dell'avvistamento di una formazio-

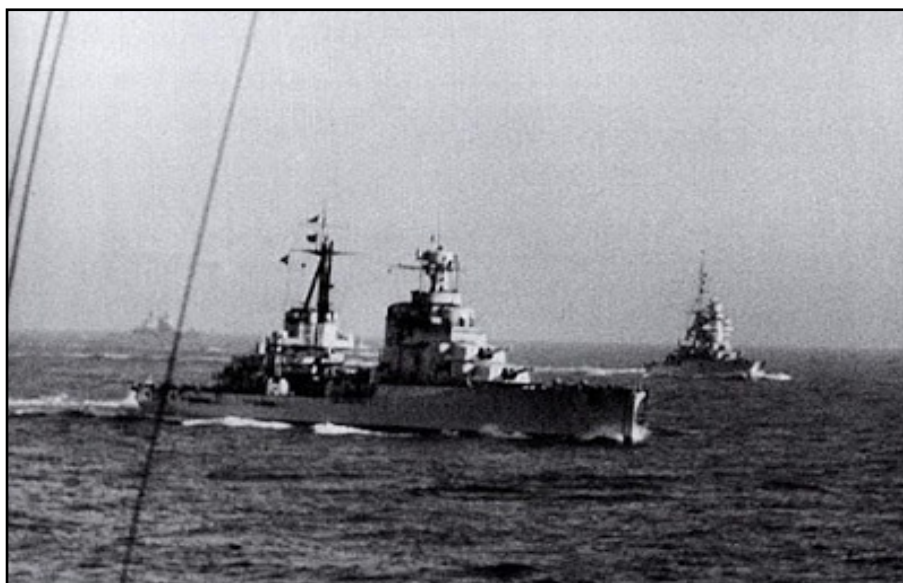
ne britannica – anche la Mediterranean Fleet, infatti, è in mare a protezione di convogli – la 1a e la 2a Squadra Navale dirigono per intercettare le navi nemiche (che si teme dirette a bombardare Bengasi), con l'intento di impegnarle in combattimento almeno un'ora prima del tramonto. Alle 19.20, però, in seguito ad ordini di Supermarina (il comando della Regia Marina, che, a differenza dell'ammiraglio Campioni ha avuto modo di apprendere, tramite la crittografia, la reale consistenza e finalità dei movimenti britannici) la flotta italiana accosta per 330° per rientrare alle basi, con l'ordine di non impegnare il nemico. Durante l'accostata le navi vengono attaccate da alcuni velivoli con una dozzina di bombe, rispondendo con intenso tiro contraereo. Le bombe cadono vicine agli incrociatori, ma non causano danni.

9 luglio 1940

Per ordine dell'ammiraglio Paladini, la III Divisione prosegue verso nord dalle 00.45 del 9 sulla dritta di Pola e I Divisione (ammiraglio di divisione Pellegrino Matteucci, sullo Zara), sia per evitare d'incrociarsi con la VII Divisione che è in arrivo da sinistra (perché è in rotta verso lo stretto di Messina), sia per non passare in una zona nella quale Supermarina, alle 22.10, ha indicato trovarsi due sommergibili nemici. La navigazione notturna di rientro si svolge senza grossi inconvenienti, salvo due fallimentari attacchi siluranti contro la III Divisione; la 2a Squadra (eccetto la VII Divisione, che è ancora separata da essa) accosta verso nord all'1.23. Già dalle 22 dell'8, però, sono arrivati nuovi ordini: Supermarina teme che la Mediterranean Fleet

intenda lanciare un attacco aeronavale contro le coste italiane, perciò ordina alle forze in mare di riunirsi nel punto 37°40' N e 17°20' E, 65 miglia a sudest di Punta Stilo, entro le 14 del 9 luglio. Verso le quattro del mattino del 9 luglio la III Divisione passa ad est del gruppo «Cesare»; l'ammiraglio Campioni, che Paladini – assumendo che

questi avesse intercettato l'ordine, inviato a mezzo radiosegnalatore – non ha informato dell'ordine alla III Divisione di proseguire verso nord (il che differisce da quanto ordinato in precedenza da Campioni), quando alle 4.30 la XV Squadriglia Cacciatorpediniere segnala grosse ombre su tale lato (che è quello da cui si prevede che possa prove-



Il Bolzano fotografato poco prima della battaglia di Punta Stilo (g.c. STORIA militare)

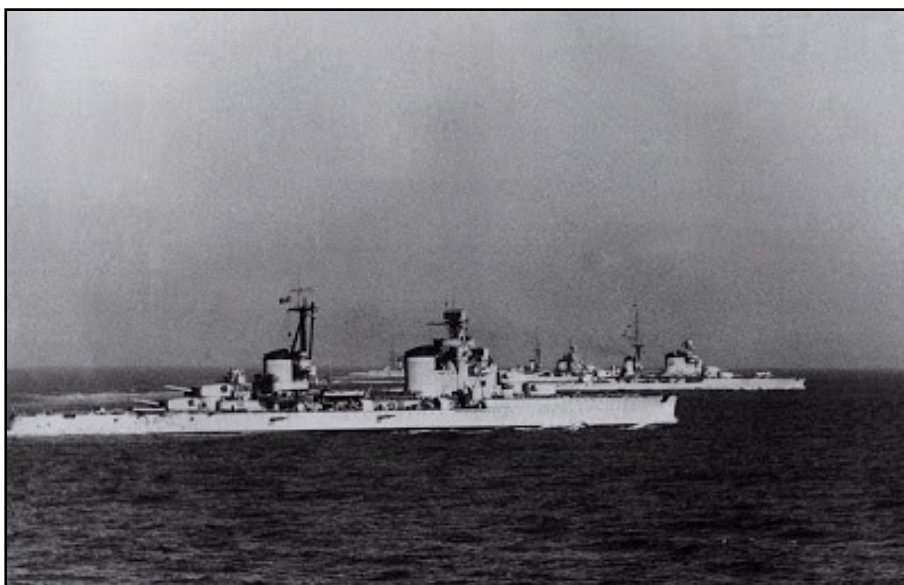
nire il nemico), ritiene che si tratti di unità nemiche. Vengono così inviate ad attaccarle, in rapida successione, la XV e la VIII Squadriglia Cacciatorpediniere. In realtà si tratta appunto del Bolzano e del Trento, che si trovano dove – secondo le originarie disposizioni di Campioni – non dovrebbero essere: per fortuna, i due siluri lanciati dalla XV Squadriglia mancano il bersaglio, mentre l'VIII Squadriglia riconosce la sagoma delle navi "nemiche" per quella di due incrociatori tipo "Trento", permettendo di interrompere l'attacco e chiarire l'equivoco. Alle 6.40 la III Divisione si ricongiunge con Pola e I Divisione, ed alle 8 viene avvistato un idroricognitore Short Sunderland che pedina la flotta italiana, tenendosi al di fuori della portata delle artiglierie contraeree (la caccia italiana, chiamata ad intervenire, non verrà però inviata ad attaccarlo). Verso le 13, dopo una mattinata di infruttuosi voli di ricognizione, un velivolo italiano avvista la Mediterranean Fleet 80 miglia a nordest della V Divisione, ossia molto più a nord di quanto previsto, ed in posizione adatta ad interpersi tra la flotta italiana e la base di Taranto: l'ammiraglio Campioni inverte allora la rotta, ed ordina a Paladini, che si trova più a sud e sta dirigendo per ovest-sud-ovest, di fare altrettanto, accostando ad un tempo per riunire più rapidamente le due Squadre. Verso le 13 la 1a e 2a Squadra, ormai riunite, si dispongono su quattro colonne, distanziate di cinque miglia l'una dall'altra: la III Divisione, insieme alla I, al Pola ed alle Squadriglie Cacciatorpediniere XI e XII, va a formare la seconda colonna da ovest (la prima è costituita dalla VII Divisione, la terza dalla V Divisione

– rispetto alla quale la colonna con la III Divisione si trova tre miglia ad ovest, cioè sulla dritta – e la quarta dalle Divisioni IV e VIII). A causa della manovra d’inversione di rotta, il Bolzano si viene a trovare in testa al gruppo degli incrociatori pesanti, mentre il Pola, nave ammiraglia di Paladini, finisce in coda. Tra le 13.15 e le 13.26, 45 miglia ad est-sud-est di Capo Spartivento, il gruppo «Pola» (di cui la III Divisione fa parte), mentre si trova a poppa dritta della Cesare e con rotta 183° – è in corso la manovra per assumere la propria posizione nella formazione ordinata da Campioni –, viene attaccato da nove aerosiluranti Fairey Swordfish. Gli aerei britannici, decollati dalla Eagle alle 11.45 con l’obiettivo di attaccare le corazzate italiane, che però non hanno trovato, provengono da ovest (cioè da sinistra); si avvicinano con decisione da poppavia agli incrociatori (approfitando del fatto che i cacciatorpediniere sono invece a proravia degli stessi), scendono in picchiata fino a 20-30 metri e sganciano i loro siluri da circa mille metri di distanza. Gli incrociatori si diradano, compiono rapide manovre evasive ed aprono subito un violento fuoco contraereo, evitando tutti i siluri (due diretti contro il Bolzano, altrettanti contro il Trento

ed uno contro lo Zara). Gli aerei si allontanano, tre di essi danneggiati dal tiro delle navi italiane. Alle 14.05 ha inizio l’avvicinamento alla flotta britannica: alle 15.15 gli incrociatori aprono il fuoco, seguiti alle 15.23 anche dalle corazzate, che al contempo, insieme al gruppo «Pola», accostano a un tempo di 60° a dritta e così si spostano ad est/nordest insieme agli incrociatori pesanti per supportare gli incrociatori leggeri, i primi ad essere impegnati in combattimento. Entro le 15.40 i sei incrociatori pesanti della 2a Squadra si sono portati 6860 metri a proravia della corazzata Cesare, nave ammiraglia di Campioni. Incrociatori e corazzate cessano poi il fuoco rispettivamente alle 15.31 ed alle 15.35, per poi riprenderlo dalle 15.48 alle 16.04 (corazzate) e dalle 15.56 alle 16.15 (incrociatori). Alle 15.53 l’ammiraglio Campioni ordina al gruppo «Pola» di serrare le distanze e dispiegarsi sulla linea di rilevamento 040°, per avvicinare gli incrociatori alle corazzate nemiche abbastanza da poter usare i cannoni da 203: l’idea è di cercare di “bilanciare” la disparità di calibro tra i cannoni delle corazzate italiane (320 mm) e quel-

le britanniche (381 mm) facendo sparare anche gli incrociatori pesanti sulle corazzate nemiche. Tuttavia queste ultime rimangono sempre al limite della gittata dei cannoni degli incrociatori pesanti italiani, dei quali solo il Trento spara tre salve contro di esse. Nella seconda fase, la 2a Squadra manovra per avvicinarsi alle unità avversarie, e tra le 15.50 e le 16 i suoi incrociatori pesanti, su ordine dell’ammiraglio Paladini, aprono il fuoco da 20.000-25.000 metri contro gli incrociatori leggeri britannici del viceammiraglio John Tovey (Orion, Neptune, Sydney, Liverpool e Gloucester), che rispondono al fuoco con granata perforante e tiro raccolto ma poco efficace. Il Bolzano apre il fuoco alle 16, insieme allo Zara ed al Pola (che aprono entrambi il fuoco qualche secondo dopo il Bolzano), preceduto di alcuni minuti da Trento e Fiume e seguito di un minuto dal Gorizia. Alle 15.59, però, la Cesare, la nave am-

miraglia, viene danneggiata da un proiettile da 381 mm, dovendo ridurre la velocità. A seguito di questo evento l’ammiraglio Inigo Campioni, comandante superiore in mare delle forze italiane, decide di rompere il contatto per rientrare alle basi, ed alle 16.05 dirama l’ordine generale per le squadriglie di cacciatorpediniere di attaccare con il



Il Bolzano, in primo piano, ed il Pola a Punta Stilo (g.c. STORIA militare)

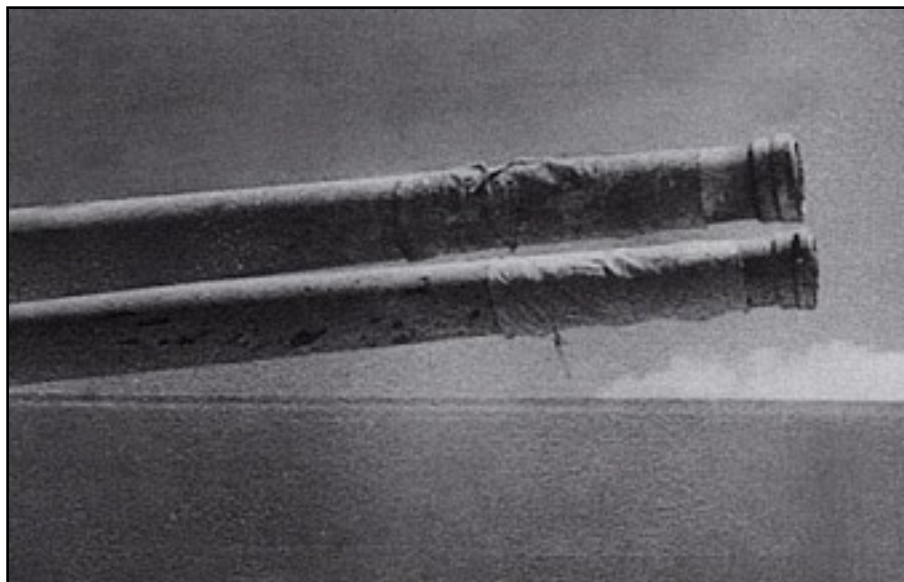
siluro le navi della Mediterranean Fleet, in modo da facilitare lo sganciamento delle navi maggiori. Alle 16.03 (o 16.06) anche la 2a Squadra di Paladini, che sta riducendo le distanze con gli incrociatori di Tovey (che da parte loro stanno pericolosamente consumando le proprie già esigue riserve di munizioni) riceve da Campioni l’ordine di ritirarsi, ma Paladini fa proseguire il tiro alle sue navi finché i bersagli sono visibili. In questa fase, alle 16.05, anche il Bolzano viene colpito, da tre granate perforanti da 152 mm del Neptune (secondo quanto attestato dalle fonti ufficiali; lo storico Francesco Mattesini, analizzando i rapporti britannici, ha però recentemente affermato che sarebbe stato l’Orion, e non il Neptune, a sparare i tre colpi che centrarono il Bolzano), sparate da 21.000 metri di distanza. Il primo colpo raggiunge il Bolzano a poppa dritta (tra le ordinate 67 e 68, con inclinazione verso prua), subito sotto la linea di galleggiamento; perfora in successione il ponte di batteria, il ponte di corridoio e la parte inclinata della corazza di 30 mm che protegge il locale timone a mano, per poi esplodere nell’adiacente cala

del capo carpentiere, sulla dritta. Le schegge del proiettile perforano in più punti il fasciame esterno, la paratia longitudinale che divide la cala del capo carpentiere dal locale timone a mano, la parte inclinata del cielo del deposito di nafta n. 19 e la paratia 64 AD, che divide la cala carpentiere dall'intercapedine 62-64, provocando una falla ed il conseguente allagamento del locale timone a mano, della cala carpentiere e dell'intercapedine 62-64, nonché di altri locali (intercapedine 78-81 AD, cale laterali); si verificano anche limitate infiltrazioni d'acqua nel locale dell'asse dell'elica centrale di sinistra (fino al cuscinetto portante più basso; ciò causerà l'inquinamento del circuito di lubrificazione della motrice) e nelle cale inferiori laterali del deposito munizioni della torre 4, ma qui il livello dell'acqua non supera il mezzo metro. Inoltre, l'esplosione trancia

diversi cavi elettrici, così causando anche l'arresto dell'elettropompa n. 2 del timone e dell'elettropompa G.M.4 (poi riattivata con una linea di fortuna), per mancanza di corrente elettrica: dei due motori di azionamento del timone, uno è danneggiato e l'altro funziona a potenza ridotta. Al contempo, un altro colpo del Neptune cade in mare a poppa dritta, vicinissimo al timone, il quale al momento dell'impatto stava venendo brandeggiato per essere portato a 15°-20° sulla sinistra: l'onda di pressione causata dal proiettile accelera bruscamente il movimento del timone già in corso, provocando degli scompensi nei meccanismi idraulici dell'agghiaccio, così che il timone rimane incastrato (cioè bloccato) a sinistra. Di conseguenza, il Bolzano prende ad accostare a sinistra, e per circa sei minuti si ritrova ad effettuare una volta tonda a sinistra (cioè un'accostata di 360°), continuando nel mentre a rispondere al fuoco con tutte le torri. Dato che si sono verificati contemporaneamente due danni che impediscono di governare, per alcuni minuti il Servizio di Sicurezza non riesce a determinare la natura del problema: si cerca di smuovere il timone, usando l'elettropompa n. 1 (ancora funzionante), ma senza successo; essendosi allagato il locale timone a mano, non è possibile tentare la manovra manuale. Un'ispezione dell'agghiaccio del timone rivela che questo si trova com-

pletamente alla banda sulla sinistra, e l'elettropompa n. 1 sforza senza riuscire a smuoverlo a causa degli scompensi presenti nei meccanismi dell'agghiaccio. A questo punto, individuato il problema, il direttore di macchina, maggiore del Genio Navale Giuseppe Nicolò Accame, fa eseguire dall'alloggio guardiamarina la manovra di messa in comunicazione dei torchi dell'agghiaccio, aprendo la valvola bypass (vengono, cioè, momentaneamente disinnestati i meccanismi del timone). Ciò, grazie all'ef-

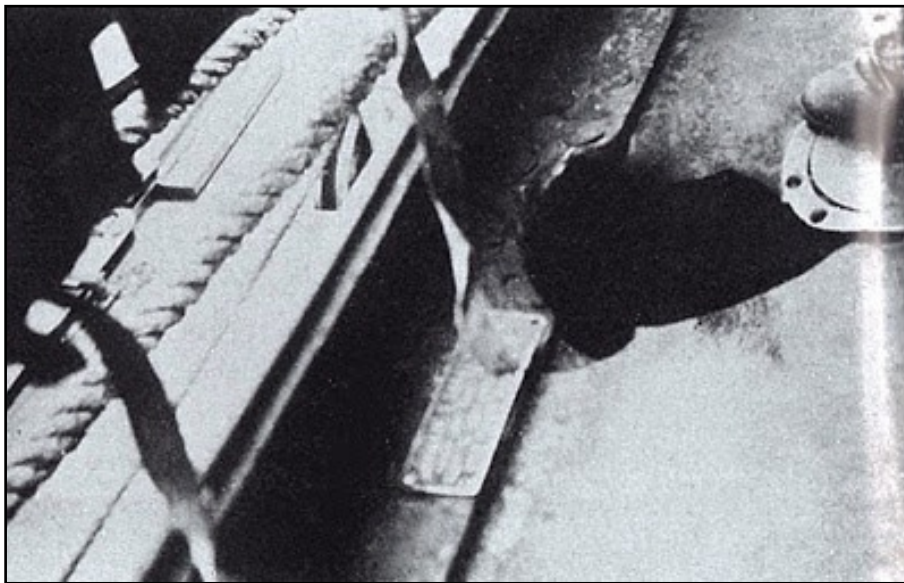
fetto stabilizzante della velocità della nave, fa sì che il timone si porti nuovamente alla via; dopo di che, si richiude il bypass, ed il timone ritorna sotto il controllo della pompa. Ci sono voluti sei minuti per ripristinare la governabilità della nave; in questo lasso di tempo, il Neptune ha colpito il Bolzano altre due volte, ed altri sui colpi sono caduti vicini allo scafo, causando altri danni.



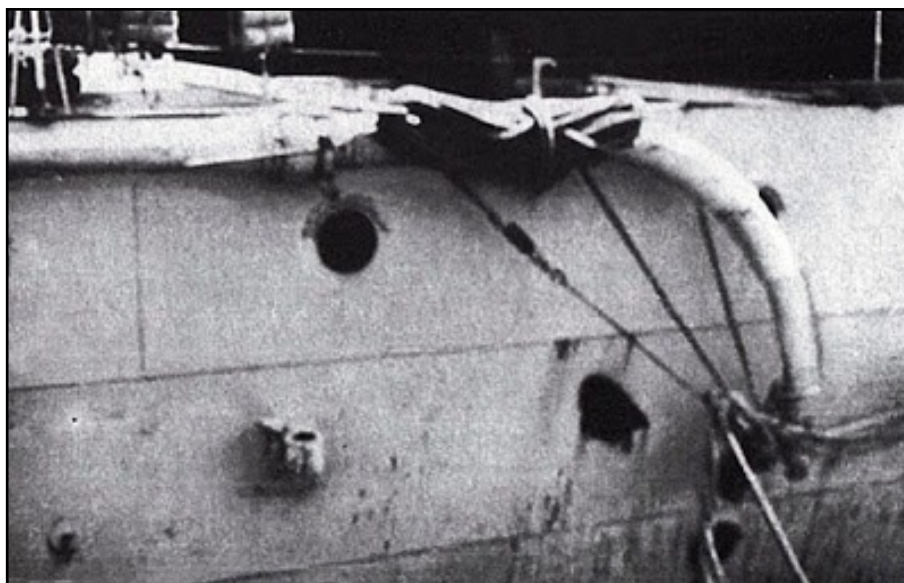
I danni alle volate dei cannoni da 203 della torre numero 2
(g.c. STORIA militare)

Il secondo colpo a segno sul Bolzano colpisce a circa un metro dall'estremità della volata del cannone di dritta della torre numero 2 da 203 mm, danneggiandolo gravemente e mettendone a nudo il tubo anima; le schegge intaccano profondamente anche l'altro cannone, mettendo fuori uso un congegno di mira e mandando in avaria il telemetro da 7,20 della torre. Ciononostante, la torre continua a sparare con entrambi i cannoni (ma quando, durante le riparazioni, si farà una prova di tiro col cannone danneggiato, questo si spezzerà al primo colpo; anche l'altro cannone, per i danni causati dalle schegge, verrà sostituito). Due grosse schegge entrano nel locale rds. di dritta, mentre altre perforano il lato dritto della plancia comando (specie le stazioni di vedetta ivi situate) e le tughe sottostanti. Un puntatore, il marinaio cannoniere Alfonso Marino, viene ucciso da una scheggia, penetrata in una feritoia della torre numero 2. Il terzo colpo va a segno sulla sinistra, tra le ordinate 31 e 32 AD (secondo un'altra relazione, invece, sull'ordinata 30), perforando la lamiera del trincarino, entrando nella camera di lancio poppiara, rimbalzando sul ponte di batteria (corazzato di 50 mm) ed esplodendo nel medesimo locale, sulla sinistra, dietro gli stipetti per gli effetti dell'equipaggio, distruggendo stipetti, condotte di ventilazione ed altre parti leggere dell'allestimento, deformando il fasciame nel punto dell'attacco del ponte di coperta e del ponte

di batteria al fasciame di murata, rompendo la guida per l'imbarco dei siluri, rompendo e deformando le ordinate 29, 30 e 31 AD, rompendo il baglio dell'ordinata 30, tranciando diversi cavi della luce elettrica, deformando la mastra del portellone di carico dei siluri, mettendo fuori uso il compressore siluri della stazione di lancio AD e rompendo diverse lamiere dell'osteriggio della sala macchine. Alcune schegge cadono nel locale macchine AD attraverso le griglie di protezione, ma non provocano danni. L'esplosione del proiettile in camera di lancio uccide il marinaio fuochista Cosimo Balestra, ferendo altri 15 uomini (uno dei quali, il marinaio fuochista Damiano Altomare, in modo fatale), mettendo fuori uso il complesso lanciasiluri poppiere e provocando il lancio accidentale di sei degli otto siluri presenti. Anche i tubi lanciasiluri di sinistra subiscono diverse ammaccature, causate dalle schegge. L'esplosione di questo colpo riempie alcuni locali (tutto il ponte di batteria fino alla camera di lancio prodiera) di gas densi e scuri, costringendo il personale ad indossare le maschere antigas (tra l'altro, si nota la mancanza di estintori portatili). Il Bolzano imbarca 316 tonnellate d'acqua nei compartimenti poppierei (per via della falla aperta dal primo colpo a segno), di cui un centinaio nel deposito nafta n. 19 (che non contiene nafta), ma continua a fare fuoco ed evolvere ad alta velocità. Altre salve cadono nelle immediate vicinanze del Bolzano durante la volta tonda; le loro schegge, insieme ad un successivo mitragliamento aereo, provocano anche la deformazione delle cucchie dei tubi lanciasiluri di poppa dritta, due fori in un'elica, la distruzione del proiettore prodiero, il danneggiamento



I fori d'entrata dei proiettili da 152 mm che colpirono il Bolzano a Punta Stilo (g.c. STORIA militare)



di un altro ed innumerevoli fori sulle sovrastrutture. A seguito dei colpi a bordo, si verificano anche dei problemi nella trasmissione delle comunicazioni in sala macchine, il che costringe a passare ordini a voce tra la centrale di controllo motore e gli altri locali. Nonostante tutto, la nave continua a fare fuoco con tutti i cannoni ed ad evolvere a quasi 35 nodi. Il marinaio fuochista Damiano Altomare, ferito mortalmente e portato sul tavolo operatorio, prende una matita e inizia a scrivere un ultimo messaggio per i genitori: "Mamma, sono quasi contento di morire così. Baci da...", ma muore prima di poter completare la frase, lasciando sul foglio una riga. Via via che il fumo s'infittisce e nasconde le navi di Tovey, gli incrociatori pesanti della II Squadra cessano il fuoco: il Bolzano è l'ultimo a farlo, alle 16.20. Intanto, dalle 16.03 e cioè da quando la danneggiata Cesare ha co-

municato «la mia rotta è 270° - la mia velocità 20 nodi», Paladini ha ordinato ai suoi incrociatori di accostare di 140° sulla sinistra, mentre viene stesa una cortina nebbiogenica. Gli incrociatori di Tovey, la cui azione è ostacolata negli ultimi minuti dai cacciatorpediniere mandati all'attacco silurante, cessano il fuoco alle 16.15, quando le distanze con quelli italiani sono scese a 18.000-21.000 metri. Si registra anche il breve intervento della Warspite, che alle 16.09 tira sei salve contro le navi di Paladini. Tra le 16.10 e le 16.15 si svolge un nuovo attacco da parte di altri nove aerosiluranti Swordfish, anch'essi decollati dalla Eagle (alle 15.45): anche in questo caso, loro compito è attaccare le corazzate della V Divisione. Quando, verso le 15.55, giungono sul cielo delle due flotte in battaglia,

gli Swordfish (guidati dal capitano di corvetta A. J. Debenham) si dirigono verso due grosse navi che procedono in testa agli incrociatori, pensando che siano le corazzate che cercano: calata la distanza, si accorgono che la prima è in realtà il Bolzano (le due grandi navi sono quelle della III Divisione, nella quale il Bolzano è, al momento dell'attacco, la nave di testa), che in questo momento procede in testa all'intera flotta italiana; ma decidono di attaccare lo stesso. Sotto l'intenso tiro contraereo italiano, gli Swordfish attaccano divisi in tre pattuglie, in rapida successione, lanciando sul lato di dritta del Bolzano; nessun siluro, comunque, va a segno. Gli aviatori britannici ritengono di aver messo a segno almeno un siluro, mentre da parte italiana si stima di aver abbattuto almeno due aerei e probabilmente tre; in realtà, nessuno dei due contendenti ha subito danni. Durante un mitragliamento aereo a bassa quota, la volata di una mitragliera da 13,2 mm del Bolzano viene colpita da un proiettile. Tra le 16.19 e le 16.30 tre squadriglie di cacciatorpediniere britannici (2th, 10th e 14th Flotilla) aprono il fuoco contro quelli italiani da 11.250-12.500 metri, appoggiati tra le 16.39 e le 16.41 dal tiro dei pezzi secondari da 152 mm delle corazzate Warspite e Malaya. Alle 16.49 la "mischia" tra cacciatorpediniere, svoltasi a grande distanza, ha termine senza che nessuna unità sia stata colpita. Terminata la battaglia, la flotta italiana si avvia alle proprie basi con direttrice di marcia 230°, passando a sud della Calabria; ma durante il rientro, tra le 16.20 e le 19.30, diviene oggetto anche dell'attacco da parte degli stessi bombardieri della Regia Aeronautica (una cinquantina, su circa 126 inviati in totale ad attaccare le forze britanniche), che le

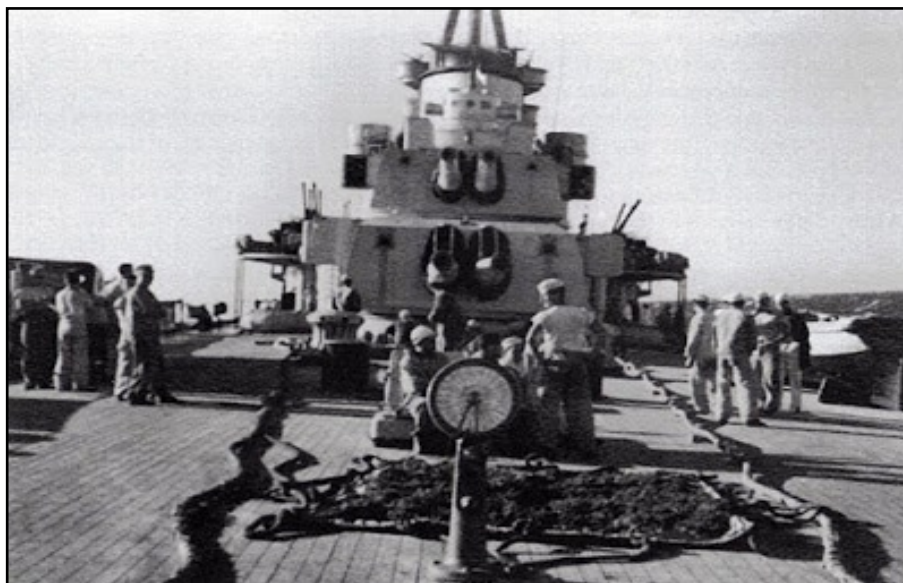
attaccano e bombardano pesantemente per errore di identificazione e malintesi (tra il comando delle due Squadre Navali e quello della II Squadra Aerea, cui appartengono i bombardieri) circa la posizione della flotta italiana e di quella britannica. Le

insensate disposizioni vigenti in materia di comunicazioni tra Marina ed Aeronautica, che non contemplano la possibilità di comunicazioni dirette tra navi e aerei, impediranno alle prime di segnalare ai secondi l'errore; le stesse navi, non potendo distinguere la nazionalità degli aerei attaccanti, apriranno un intenso fuoco con proprie armi contraeree, rafforzando nei piloti l'impressione di stare attaccando navi nemiche. Alcune delle navi ed alcuni degli aerei, rispettivamente, cesseranno il fuoco e rinunceranno all'attacco riconoscendo all'ultimo momento la vera nazionalità del "nemico", ma alla fine gli attacchi ai dan-

ni delle navi italiane eguaglieranno, in intensità, quelli condotti contemporaneamente contro la vera Mediterranean Fleet. Nessuna nave italiana sarà, fortunatamente, colpita, mentre un bombardiere Savoia Marchetti S. 79 della 257a Squadriglia (XXXVI Stormo da Bombardamento Terrestre) finirà abbattuto dal "fuoco amico" delle navi. L'ammiraglio Campioni, per tentare di chiarire equivoco, ordina di stendere bandiere italiane sul cielo delle torri e di emettere fumo rosso dai fumaioli poppieri, pratica convenzionale, nelle esercitazioni in tempo di pace, per segnalare il gruppo "amico". L'incidente sarà poi fonte di aspre polemiche tra Marina e Aeronautica, ma per lo meno servirà a dare l'impulso ad un migliore sviluppo della collaborazione aeronavale, che però raggiungerà risultati soddisfacenti solo nel 1942.



Due foto scattate sul Bolzano durante la navigazione di rientro dopo la battaglia di Punta Stilo (g.c. STORIA militare). Sopra, si nota l'accentuato rollio dell'incrociatore, causato dallo svuotamento dei depositi di nafta; sotto, è visibile un "paglietto turafalle" adagiato in coperta prima dell'uso.



Durante la navigazione di rientro, il Servizio di Sicurezza del Bolzano provvede a tamponare le vie d'acqua; dato che la forma dei "paglietti turafalle" non è adatta ai fori slabbrati verso l'esterno aperti dalle schegge, si cerca di otturarli alla meglio con feltro ed altri materiali di fortuna. Rimessa in funzione (con allacciamenti volanti) la pompa grandi masse numero 4, risulta possibile contenere e ridurre gli allagamenti; dopo un paio d'ore, però, il circuito di alimentazione della pompa va in avaria (l'elettropompa è finita sott'acqua, ma il motore elettrico è rimasto isolato e funzionante: il suo mancato funzionamento è causato da spruzzi d'acqua entrati in una cassetta di

derivazione della linea elettrica, perforata da una scheggia), sicché la pompa smette di funzionare, e l'acqua nel locale timone a mano e nell'intercapedine 62-64 AD riprende a salire, costringendo a chiudere, tamponare e puntellare la portelleria di comunicazione fra i locali che si stanno allagando di nuovo e quelli soprastanti, ed a rinforzare le relative paratie trasversali. Bisogna sgottare, con un'autopompa barellabile ed una catena di secchi, l'acqua che sta iniziando a filtrare nel locale verricelli, prima che raggiunga i loro motori elettrici. Mentre il grosso della flotta italiana dirige su Augusta, la III Divisione, insieme alla danneggiata Cesare, fa rotta per Messina, dove giunge alle 21 del 9 luglio. Il Bolzano, a causa dello svuotamento di alcuni depositi di nafta, subisce un aumento del rollio a ben 11°, anche in condizioni di mare calmo; si rende necessario pompare molta acqua di zavorra nei serbatoi, per bilanciare la nave. Nei due giorni in mare e nella battaglia, la nave ha consumato 100 colpi da 203 mm, 800 tonnellate di carburante e 400 di acqua dolce.

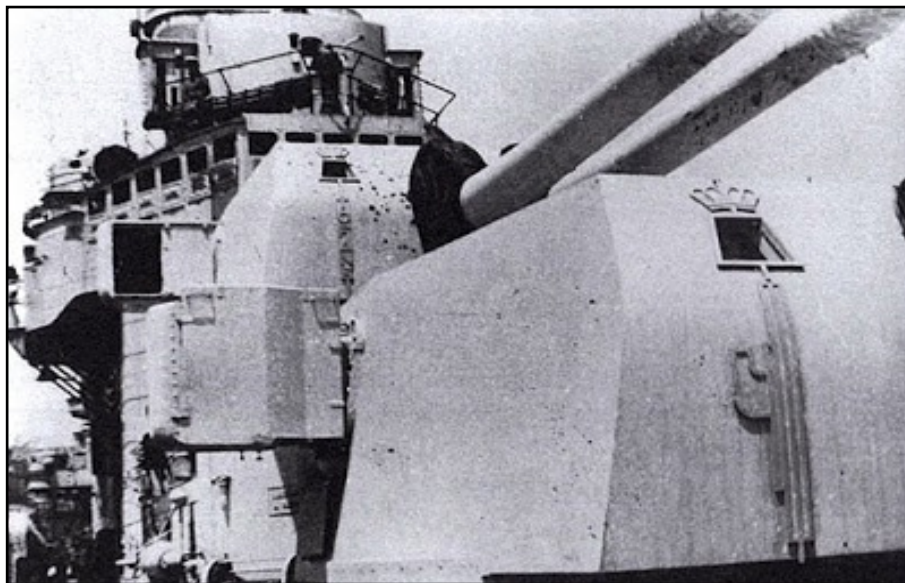
10 luglio 1940

In mattinata, nel porto di Messina, si riprende a prosciugare l'acqua che ha allagato il locale timone a mano e le intercapedini 62-64, con l'ausilio delle pompe del rimorchiatore Ursus. Un palombaro, intanto, tampona i fori da schegge con stoppa intrisa di sego ed un grosso paglietto turafalle; ciò permette di ridurre fortemente le infiltrazioni d'acqua e prosciugare del tutto anche l'acqua entrata nella cala laterale di sinistra del locale timone a mano. Dopo di che, viene effettuata sui fori una gettata di cemento

a presa rapida rinforzata con tavole e puntelli di legno, il che permette di ripristinare la tenuta stagna dello scafo, annullando quasi del tutto le infiltrazioni.

12 luglio 1940

In serata Bolzano e Cesare, entrambe danneggiate, lasciano Messina scortate dai cacciatorpediniere



Il Bolzano all'arrivo a Messina dopo la battaglia di Punta Stilo, con i segni dei danni subiti alle torri prodriere (g.c. STORIA militare)

Aviere, Geniere, Pigafetta, Malocello e Zeno (due dei quali assegnati al Bolzano) nonché – di giorno – da aerei antisom della Regia Aeronautica, e dirigono per La Spezia, dove potranno effettuare rapidamente le necessarie riparazioni in una base non esposta ai bombardamenti aerei britannici. Le navi attraversano il Tirreno a 22-24 nodi fin quasi all'al-

tezza delle Bocche di Bonifacio, indi costeggiano la Corsica fino a Capo Corso, per poi puntare su La Spezia. Durante la navigazione si rinforza, sul Bolzano, la paratia longitudinale di dritta del locale timone a mano, con lamiere elettrosaldate, nel caso dovesse cedere la colata di cemento.

13 luglio 1940

Preceduti da Aviere e Geniere che fanno dragaggio protettivo, Bolzano e Cesare passano tra l'Isola del Tino e Palmaria, e si ormeggiano in rada a La Spezia in tarda serata.

14-16 luglio 1940

Il Bolzano viene portato in Arsenale e viene scopercchiata la torre numero 2, rimuovendo i due cannoni danneggiati da 203 mm: quello di dritta, danneggiato in modo irreparabile, viene esaminato e provato per capire come abbia potuto sparare ancora dopo essere stato colpito; sottoposto a prova di tiro, si spezza dopo il primo colpo. Il secondo cannone viene giudicato anch'esso irrecuperabile.

Il Bolzano viene immesso in bacino di carenaggio per riparare i danni allo scafo, ed a fine mese vengono imbarcati i due nuovi cannoni Ansaldo da 203 che sostituiscono quelli della torre numero 2.

4 agosto 1940

Terminate le riparazioni il giorno precedente, il Bolzano lascia La Spezia in mattinata per tornare a Messina, scortato dai cacciatorpediniere Ascari e Corazziere e dalle torpediniere Curtatone e Castelfidardo (queste ultime lasciano la scorta nel pomeriggio), nonché – di giorno – da aerei antisommergibili.

5 agosto 1940

Bolzano, Ascari e Corazziere giungono a Messina in tarda mattinata.

31 agosto-1 settembre 1940

Il 31 settembre la III Divisione (Trento, Trieste, Bolzano) salpa da Messina insieme ad otto cacciatorpediniere, per partecipare alle operazioni di contrasto all'operazione britannica «Hats» (consistente in varie sotto-operazioni: trasferimento da Gibilterra ad Alessandria, per rinforzare la Mediterranean Fleet, della corazzata Valiant, della portaerei Illustrious e degli incrociatori Calcutta e Coventry; invio di un convoglio da Alessandria a Malta e di uno da Naulpia a Porto Said; bombardamenti su basi italiane in Sardegna e nell'Egeo): Supermarina ha infatti saputo che sia la Mediterranean Fleet (da Alessandria) che la Forza H (da Gibilterra) sono uscite in mare, e si è accordata con la Regia Aeronautica per attaccare la prima con le forze navali di superficie ed attacchi aerei e la seconda con aerei e sommergibili. Complessivamente, all'alba del 31, prendono il mare da Taranto, Brindisi e Messina 4 corazzate della V (Cesare, Duilio e Cavour) e IX (Littorio e Vittorio Veneto) Divisione, 13 incrociatori della I (Pola, Zara, Fiume, Gorizia), III, VII (Eugenio di Savoia, Duca d'Aosta, Montecuccoli ed Attendolo) e VIII (Duca degli Abruzzi e Garibaldi) Divisione e 39 cacciatorpediniere (Freccia, Dardo, Saetta e Strale della VII Squadriglia; Folgore, Fulmine, Lampo e Baleno dell'VIII Squadriglia; Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco della X Squadriglia; Aviere, Artigliere, Geniere e Camicia Nera della XI Squadriglia; Lanciere, Carabiniere, Ascari e Corazziere della XII Squadriglia; Granatiere, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino della XIII Squadriglia; Alvisè Da Mosto, Giovanni Da Verrazzano, Antonio Pigafetta e Nicolò Zeno della XV Squadriglia; Nicoloso Da Reco, Emanuele Pessagno ed Antoniotto Usodimare della XVI Squadriglia). La III Divisione si riunisce al grosso della squadra italiana, partita da Brindisi e da Taranto, verso le 13 del 1° settembre. La III Divisione forma con la I Divisione la 2a Squadra (che precede il grosso delle forze italiane). Le due Squadre Navali italiane (la 1a Squadra è composta dalle Divisioni V, VII, VIII e IX e dalle Squadriglie Cacciatorpediniere VII, VIII, X, XIII, XV e XVI; la 2a Squadra dal Pola, dalle Divisioni I e III e dalle Squadriglie Cacciatorpediniere IX, XI e XII), riunite sotto il comando dell'ammiraglio di squadra Inigo Campioni, dirigono per lo Ionio orientale con rotta 150°. Le forze navali sono però uscite in mare troppo tardi, hanno l'ordine di evitare uno scontro notturno ed hanno una velocità troppo bassa (20 nodi), ed hanno l'ordine di cambiare rotta e raggiungere il centro del Golfo di Taranto se non riusciranno ad entrare in contatto con il grosso nemico entro il tramonto. Tutto ciò impedisce alle forze italiane di intercettare quelle britanniche; alle 16 Supermarina ordina un cambiamento di rotta, che impedisce alla 2a Squadra, che si trova in posizione più avanzata della 1a, di proseguire verso le forze nemiche. L'ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante la 2a Squadra, ha chiesto alle 16.20 libertà di manovra per

dirigere contro le forze britanniche, segnalate da ricognitori alle 15.35 a 120 miglia di distanza dalla 2a Squadra. Campioni gli ha dato l'autorizzazione alle 16.31, ma revoca l'autorizzazione alle 16.50 (comunque la 2a Squadra non sarebbe egualmente riuscita a raggiungere le unità avversarie), ed alle 17.27 ordina alla 2a Squadra di invertire la rotta ed assumere rotta 335° e velocità 20 nodi, come la 1a Squadra. Alle 22.30 del 31 la formazione italiana, che procede a 20 nodi, riceve l'ordine di portarsi per le sei dell'indomani, con rotta 150° e velocità 20 nodi, in un punto 36 miglia ad ovest di Santa Maria di Leuca, onde impegnare le forze nemiche lungo la rotta 155°, a nord della congiungente Malta-Zante; dunque deve cambiare la propria rotta per raggiungerle (o non potrebbe prendere contatto con esse), dirigendo più verso sudovest (verso Malta) e superando la congiungente Malta-Zante. Il mattino del 1° settembre, tuttavia, il vento, già in aumento dalla sera precedente, dà origine ad una violenta burrasca da nordovest forza 9; le forze italiane si allontanano nuovamente dal Golfo di Taranto per cercare di nuovo quelle avversarie lungo la rotta 155° ma con l'ordine di non oltrepassare la congiungente Malta-Zante, il che tuttavia le tiene lontane dalle rotte possibili da Alessandria a Malta. Verso le 13 la burrasca costringe la flotta italiana a tornare alle basi, perché i cacciatorpediniere non sono in grado di tenere il mare compatibilmente con le necessità operative (non potendo restare in formazione né usare l'armamento). A causa della burrasca, la III Divisione deve raggiungere Taranto, anziché la propria base abituale di Messina. Poco dopo la mezzanotte del 1° settembre le unità italiane entrano nelle rispettive basi; tutti i cacciatorpediniere sono stati danneggiati (specie alle sovrastrutture) dal mare mosso, alcuni hanno perso degli uomini in mare. Le navi verranno tenute pronte a muovere sino al pomeriggio del 3 settembre, ma non si concretizzerà alcuna nuova occasione.

7 settembre 1940

La III Divisione, con Trento, Trieste e Bolzano, lascia Taranto alle 16 insieme al resto della 2a Squadra Navale (incrociatore pesante Pola, ammiraglia della squadra; incrociatori pesanti Zara e Gorizia della I Divisione; cacciatorpediniere Carabiniere, Ascari e Corazziere della XII Squadriglia, Alfieri della IX Squadriglia e Geniere della XI Squadriglia) ed alla 1a Squadra (corazzate Littorio e Vittorio Veneto della IX Divisione, Cesare e Cavour della V Divisione e Duilio della VI Divisione; cacciatorpediniere Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco della X Squadriglia, Granatiere, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino della XIII Squadriglia, Freccia, Saetta e Dardo della VII Squadriglia, Folgore, Fulmine e Baleno dell'VIII Squadriglia). La flotta italiana, che procede a 24 nodi, è diretta a sud della Sardegna (in modo da trovarsi 50 miglia a sud di Cagliari entro le 16 del giorno seguente), per intercettare la Forza H britannica che si presume diretta verso Malta; in realtà tale formazione, salpata da Gibilterra alle 6, ha soltanto simulato un'incursione in Mediterraneo,

per coprire il vero obiettivo per della propria uscita in mare: dirigersi in Atlantico e raggiungere Freetown, per poi attaccare le forze francesi a Dakar. Qualora non sia possibile ottenere il contatto con il nemico, gli ordini prevedono di dirigere per il Basso Tirreno a levante della congiungente Capo Carbonara-Marettimo, poi raggiungere il meridiano 8° Est per le ore 7 del 9 settembre.

8 settembre 1940

Le due squadre navali attraversano lo stretto di Messina nella notte tra il 7 e l'8 e raggiungono il punto prestabilito a sud della Sardegna alle 16 dell'8 settembre; però, dato che la ricognizione non ha avvistato alcuna nave nemica (visto che la Forza H, dopo la "finta", si è diretta in Atlantico), la formazione italiana inverte la rotta e, per ordine di Supermarina, raggiunge le basi del Tirreno meridionale (Napoli per la 1a Squadra, Palermo e Messina per la I e III Divisione rispettivamente).

9 settembre 1940

La III Divisione giunge a Messina dopo essersi appoggiata a Napoli.

Le navi si riforniscono di carburante e rimangono pronte a muovere, ma non ci sono novità sul nemico.

29 settembre-2 ottobre 1940

La III Divisione (Trento, Trieste, Bolzano), con i quattro cacciatorpediniere della XI Squadriglia (Aviere, Artigliere, Geniere e Camicia Nera), esce da Messina alle 20.28 del 29 settembre, mentre tra le 18.05 e le 19.30 prendono il mare da Taranto il Pola, le divisioni I (incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia), V (corazzate Giulio Cesare, Duilio e Conte di Cavour), VII (incrociatori leggeri Muzio Attendolo e Raimondo Montecuccoli, da Brindisi), VIII (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi) e IX (corazzate Littorio e Vittorio Veneto) e 19 cacciatorpediniere (Dardo, Saetta e Strale della VII Squadriglia; Gioberti, Alfieri, Oriani e Carducci della IX; Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco della X; Ascari della XII; Granatiere, Bersagliere ed Alpino della XIII; Da Mosto e Da Verrazzano della XV; Pessagno ed Usodimare della XVI), per contrastare l'operazione britannica «MB. 5» (invio a Malta degli incrociatori Liverpool e Gloucester con 1200 uomini e riforni-

menti, ed invio da Porto Said al Pireo del convoglio «AN. 4», il tutto con l'uscita in mare delle corazzate Valiant e Warspite, della portaerei Illustrious, degli incrociatori York, Orion e Sydney e di undici cacciatorpediniere a copertura dell'operazione). Comandante superiore in mare è l'ammiraglio Campioni. La III Divisione si riunisce alle navi partite da Taranto alle 7.30 del 30 settembre. Alle 13.24 del 30 il sommergibile britannico Regent (capitano di corvetta Hugh Christopher Browne) avvista parte della formazione italiana (due corazzate, tre incrociatori e diversi cacciatorpediniere) in posizione 38°09' N e 18°17' E. Alle 13.39 il battello lancia cinque siluri (sei nelle intenzioni, ma uno si rivela difettoso) da una distanza di 820 metri, ma nel farlo perde il controllo della quota ed affiora accidentalmente in superficie; torna subito ad immergersi, scendendo a 90 metri. Nessun siluro va a segno; alle 14.05 segue il contrattacco della scorta con bombe di profondità, nessuna delle quali esplode vicina al Regent. In mancanza di elementi sufficienti ad apprezzare la composizione ed i movimenti della Mediterranean Fleet ed in considerazione dello svilupparsi di una burrasca da Scirocco (che avrebbe reso impossibile una navigazione ad alta velocità verso sud da parte dei cacciatorpediniere) Supermarina decide di rinunciare a contrastare l'operazione ed ordina alle unità in mare di invertire la rotta alle 6.25 del

30 ed incrociare dapprima tra i paralleli 37° e 38°, poi (dalle 10.30) 38° e 39° ed alle 14 fare rotta verso sudovest sino a raggiungere il 37° parallelo, poi, alle 17.20, di rientrare alle basi. Navigando nella burrasca, la flotta italiana raggiunge le basi tra l'una e le quattro del mattino del 1° ottobre, vi si rifornisce in fretta e rimane in attesa di



Il Bolzano in uscita dal Golfo di La Spezia nel 1940 (g.c. STORIA militare)

un'eventuale nuova uscita per riprendere il contrasto, ma in base alle nuove informazioni ottenute ciò risulterà impossibile, pertanto, alle 14.00 del 2 ottobre, le navi riceveranno l'ordine di spegnere le caldaie. 6 ottobre 1940 Il Bolzano parte da Messina in mattinata insieme a Trento e Trieste ed alla XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Aviere, Artigliere, Geniere e Camicia Nera), in appoggio all'operazione «C.V.», consistente nell'invio da Taranto a Lero delle due veloci e moderne motonavi Calitea e Sebastiano Venier,

un'eventuale nuova uscita per riprendere il contrasto, ma in base alle nuove informazioni ottenute ciò risulterà impossibile, pertanto, alle 14.00 del 2 ottobre, le navi riceveranno l'ordine di spegnere le caldaie. 6 ottobre 1940 Il Bolzano parte da Messina in mattinata insieme a Trento e Trieste ed alla XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Aviere, Artigliere, Geniere e Camicia Nera), in appoggio all'operazione «C.V.», consistente nell'invio da Taranto a Lero delle due veloci e moderne motonavi Calitea e Sebastiano Venier,

cariche di rifornimenti destinati alle isole del Dodecaneso e scortate dalla XII Squadriglia Cacciatorpediniere. L'operazione (il convoglio è partito da Taranto la sera del 5, ed il 6 mattino, oltre al gruppo cui appartiene la III Divisione, sono salpate da Taranto anche il Pola, nave di bandiera della II Squadra Navale, la I Divisione con gli incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia e la IX Squadriglia Cacciatorpediniere) viene però interrotta il mattino stesso del 6 ottobre, dopo che la ricognizione aerea dell'Egeo ha segnalato due corazzate, due incrociatori e sette cacciatorpediniere britannici sulla rotta Alessandria-Caso, ossia dove dovrebbero passare le navi dirette nel Dodecaneso. Tutte le unità italiane vengono fatte rientrare alle basi; «C.V.» non si farà più.

12 ottobre 1940

La III Divisione (Trento, Trieste e Bolzano), al comando dell'ammiraglio di divisione Luigi Sansonetti, salpa da Messina alle otto del mattino per dare appoggio al cacciatorpediniere Camicia Nera, che sta rientrando alla base inseguito da navi ed aerei britannici dopo che, in un fallito attacco silurante nella notte precedente e nei suoi successivi sviluppi il mattino del 12 ottobre, sono stati affondati il cacciatorpediniere Artigliere (posto fuori uso dall'incrociatore leggero Ajax e finito dall'incrociatore pesante York) e le torpediniere Airone ed Ariel (entrambe dall'Ajax). L'ordine è di supportare il rientro del Camicia Nera (nonché dei cacciatorpediniere Aviere e Geniere, anch'essi scampati allo scontro, l'Aviere piuttosto danneggiato) e, se possibile, impegnare gli incrociatori britannici. La III Divisione, insieme alla XIV Squadriglia Cacciatorpediniere (Ugolino Vivaldi, Luca Tarigo, Antonio Da Noli), dirige per il punto in cui si sa essere il Camicia Nera e catapulta due degli idroricognitori in dotazione agli incrociatori. In base alle intercettazioni, l'ammiraglio Sansonetti capisce che Aviere, Geniere e Camicia Nera non necessitano più di protezione, dunque alle 10.15 fa ridurre la velocità da 30 a 25 nodi, continuando a navigare verso sud fino alle 12.15, quando giunge da Supermarina l'ordine di rientrare alla base. Durante la navigazione di ritorno la III Divisione avvista un ricognitore britannico Short Sunderland e diverse squadriglie di bombardieri della Squadra Aerea della Sicilia, scortati da caccia, inviati a cercare il nemico.

21 ottobre 1940

Pochi giorni prima dell'attacco alla Grecia, la III Divisione viene trasferita a Taranto.

11-12 novembre 1940

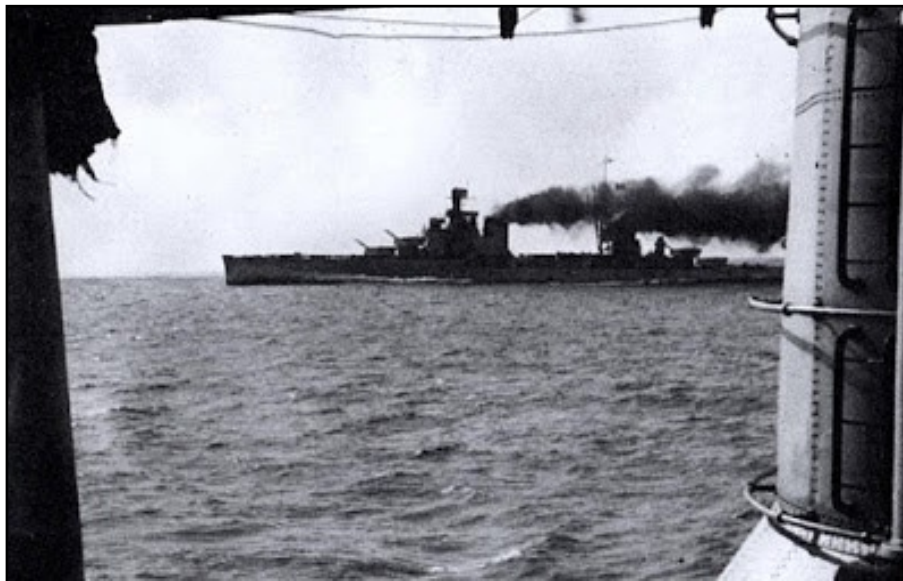
Il Bolzano è presente a Taranto (dov'è giunto da pochi giorni), alla boa in Mar Piccolo, durante l'attacco aerosilurante britannico che affonda la corazzata Conte di Cavour e pone fuori uso le corazzate Littorio e Duilio ("notte di Taranto"). Il Bolzano, alla boa sul lato meridionale del Mar Piccolo non lontano dal Trieste (che è alla sua sinistra) e poco a nord dei quattro cacciatorpediniere della XIII Squadriglia (l'Alpino a poppavia del Bolzano, il Fuciliere a poppa dritta del Bolzano, il Bersagliere a poppa dritta del Trieste ed il Granatiere a poppa sinistra di quest'ultimo), a loro volta

più a nord della fila di unità ormeggiate in banchina torpediniere (tra cui il Trento, il Pola, gli incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi e la portaidrovolanti Giuseppe Miraglia, oltre a numerosi cacciatorpediniere), viene attaccato, come le altre unità presenti in Mar Piccolo, da cinque Fairey Swordfish impiegati come bombardieri, in azione diversiva volta a distogliere l'attenzione dall'attacco principale effettuato dagli aerosiluranti contro le corazzate in Mar Grande. Gli Swordfish sganciano una sessantina di bombe da 500-600 metri, ma meno di un terzo cadono vicine alle navi, in massima parte in acqua tra le navi od a proravia delle stesse; il Trieste non viene colpito (secondo una fonte britannica, ciò è dovuto al fatto che Trento, Trieste e Bolzano non aprono il fuoco col loro armamento contraereo e si affidano all'oscurità per proteggersi, non rivelando la propria posizione: così i piloti britannici, anziché attaccare questi bersagli principali, sono costretti a sganciare contro obiettivi secondari). Tra le 14.30 e le 16.45 del 12 novembre la III Divisione, insieme alla XII Squadriglia Cacciatorpediniere, lascia Taranto, valutata ormai insicura, per raggiungere Messina.

16-18 novembre 1940

La III Divisione lascia Messina alle 10.30 del 16, mentre da Taranto prendono il mare Vittorio Veneto e Cesare e la I Divisione (da Napoli) nonché le Squadriglie Cacciatorpediniere IX (Gioberti, Alfieri, Oriani, Carducci), XII (Lanciere, Carabiniere, Ascari, Corazziere), XIII (Bersagliere, Granatiere, Fuciliere, Alpino) e XIV (Vivaldi, Da Noli, Tarigo, Malocello; questi ultimi da Palermo) per intercettare una formazione britannica diretta verso est. Una formazione britannica (la Forza H dell'ammiraglio James Somerville, con le portaerei Argus e Ark Royal, l'incrociatore da battaglia Renown, gli incrociatori leggeri Sheffield, Despatch e Newcastle ed otto cacciatorpediniere), salpata da Gibilterra e con rotta verso levante, è stata infatti avvistata nel Mediterraneo occidentale: è in corso l'operazione britannica «White», consistente nel lancio, da parte della portaerei Argus della Forza H, di 14 aerei destinati a rinforzare le modeste forze aeree di base a Malta, nonché un'azione di bombardamento di Alghero (velivoli dell'Ark Royal) ed il trasporto a Malta di uomini e materiali della RAF sul Newcastle. La III Divisione e la XII e XIV Squadriglia Cacciatorpediniere (la prima da Messina, la seconda da Palermo) si uniscono al grosso della squadra, partito da Napoli, nel pomeriggio del 16. La forza così riunita sotto il comando dell'ammiraglio Campioni assume quindi rotta verso est verso l'8° meridiano, a sudovest della Sardegna, procedendo a 18 nodi, ridotti a 14 nella notte del 17 per agevolare la navigazione dei cacciatorpediniere, resa difficoltosa da un vento da sudovest. Per tutta la giornata del 16 non si ricevono informazioni sulle forze nemiche; solo alle 10.15 del 17 queste vengono avvistate da ricognitori, che però non precisano né la rotta né la velocità. Campioni dirige verso sud, in direzione di Bona, sperando di riuscire ad intercettare le unità britanniche nel pomeriggio, se esse proseguono verso est.

Raggiunto alle 16.30 un punto prestabilito 45 miglia a nord-nord-est di Ustica, la formazione italiana dirige poi verso ovest ed alle 17.30 arriva 35 miglia a sudovest di Sant'Antioco. Dopo aver navigato per un po' in direzione dell'Algeria, nella totale mancanza su dove sia il nemico e dove esso sia diretto, la squadra italiana riceve l'ordine rientrare. Campioni rileverà che le condizioni del mare - onde molto lunghe da sudovest - hanno causato forte rollio e beccheggio in tutte le sue navi, corazzate comprese, tanto da impedire l'uso dei cannoni se dirette verso sud. Durante il ritorno le navi italiane eseguono esercitazioni di tiro



Il Bolzano fotografato dal Trento il 27 novembre 1940 (g.c. STORIA militare)

contro la scogliera La Botte, a sud di Ponza. Sebbene non vi sia stato contatto tra le opposte formazioni navali, l'uscita in mare delle forze italiane ha indirettamente causato il fallimento dell'operazione «White»: l'avvistamento della squadra italiana da parte dei ricognitori di Malta, infatti, ha indotto Somerville a far decollare gli aerei dall'Argus in anticipo, tenendo la portaerei quanto più ad ovest possibile, cioè più lontana da Malta di quanto inizialmente pianificato, prolungando di molto la distanza sulla quale gli aerei dovranno volare. Il risultato sarà che su quattordici aerei decollati dall'Argus (dodici Hawker Hurricane e due Blackburn Skua) solo cinque (quattro Hurricane ed uno Skua) giungeranno a Malta: gli altri nove esauriranno il carburante e precipiteranno in mare a seguito di errori di navigazione e stime sbagliate sugli effetti del vento, tranne uno che dovrà effettuare un atterraggio d'emergenza presso Siracusa, venendo catturato.

26-28 novembre 1940

Alle 12.30 del 26 il Bolzano lascia Messina insieme al resto della III Divisione (Trento e Trieste, nave ammiraglia dell'ammiraglio Luigi Sansonetti, comandante la III Divisione) ed alla XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Ascari, Lanciere e Carabiniere), mentre da Napoli escono le corazzate Vittorio Veneto e Giulio Cesare, l'incrociatore pesante Pola, la I Divisione con due unità e la IX e XIII Squadriglia Cacciatorpediniere con otto unità. La formazione italiana si riunisce nel punto 39°20' N e 14°20' E, 70 miglia a sud di Capri, alle 18.00 del 26 novembre, assumendo poi rotta 260° e velocità 16 nodi, per intercettare un convoglio britannico diretto a Malta. Alle otto del mattino del 27 la III Divisione con la

XII Squadriglia si trova a cinque miglia per 180° dal Pola, nave ammiraglia della 2a Squadra (che è formata dalla I e dalla III Divisione; il tutto sotto il comando dell'ammiraglio Iachino), con rotta 250° e velocità 16 nodi, mentre la I Divisione è insieme al Pola e la 1a Squadra (le due corazzate ed i caccia-

torpediniere della VII e della XIII Squadriglia; ammiraglio Campioni) è più a poppavia. Alle 7.55 il Bolzano, in base ad ordini ricevuti nella notte, catapulta un idrovolante da ricognizione che dovrà cercare eventuali forze nemiche lungo il percorso che, dalla nave che lo ha lanciato, porta a La Galite, Cap de Fer (all'estremo orientale del Gol-

fo di Philippeville) e Cagliari. La formazione italiana ha rotta 260°, verso la Sardegna, ed il mattino del 27 incrocia nove miglia a sud di Capo Spartivento Sardo, per intercettare uno dei due gruppi britannici in mare (uno partito da Alessandria ed uno da Gibilterra) prima che possano riunirsi: quello proveniente da Alessandria viene avvistato alle 9.45 dall'idroscopiatore del Bolzano, che comunica che una corazzata, due incrociatori e quattro cacciatorpediniere si trovano a 26 miglia per 20° da Cap de Fer, con rotta 90° e velocità 16 nodi. Il messaggio del ricognitore viene ricevuto alle 10.05 dall'ammiraglio Iachino e dieci minuti dopo dall'ammiraglio Campioni. Poco dopo il velivolo aggiunge che si mantiene in contatto visivo con le navi nemiche; continuerà a tenere il contatto fino alle 10.40.

Sebbene la posizione indicata sia piuttosto lontana dal vero (troppo ad ovest), questo avvistamento è il primo concreto segnale, per il comandante superiore in mare, della presenza delle forze nemiche. A questo punto, la formazione italiana dirige per sudest, in modo da intercettare il gruppo nemico e tagliargli la rotta.

Alle 11.01 la III Divisione riceve ordine da Iachino di portarsi a poppavia (a tre miglia per 270°) del resto della 2a Squadra, ed alle 11.28 l'intera formazione assume rotta 135°, per intercettare la formazione britannica che (dalle segnalazioni dei ricognitori) risulta avere posizione differente da quella prevista. Durante l'inversione di rotta conseguente all'ordine delle 11.01, tuttavia, si verifica una certa confusione causata dall'errata interpretazione di un segnale da parte del Trento (che per invertire la rotta vira di contromarcia, mentre gli altri due incrociatori virano ad un tempo), così che il Trieste,

nave ammiraglia, finisce al centro della formazione, invece che in testa, e la III Divisione si ritrova arretrata rispetto al resto della 2a Squadra: ultima della formazione, 8 km a poppavia della I Divisione. Alle 11.35 la 2a Squadra riceve dall'ammiraglio Campioni di portarsi su rilevamento 195° rispetto alla sua nave ammiraglia (la Vittorio Veneto), in modo che la formazione divenga perpendicolare alla probabile direzione d'avvicinamento della squadra britannica. Alle 12.07, in seguito alla constatazione che la formazione britannica appare superiore a quella italiana (i cui ordini sono di impegnarsi solo se in condizioni di sicura superiorità), essendosi i due gruppi riuniti, l'ammiraglio Campioni ordina di assumere rotta 90° per rientrare alle basi senza ingaggiare il combattimento, e tre minuti dopo ordina alla 2a Squadra di aumentare la velocità per riunirsi alle corazzate, pertanto la 2a Squadra accelera a 25 nodi, poi a 28. Alle 12.15, tuttavia, le unità della 2a Squadra avvistano improvvisamente quattro cacciatorpediniere britannici, diretti verso gli incrociatori italiani: le siluranti nemiche spariscono subito, avendo apparentemente invertito la rotta, ma poco dopo vengono avvistati altri cacciatorpediniere, incrociatori, corazzate: è la squadra britannica, che comprende le corazzate Renown e Ramillies, la portaerei Ark Royal e gli incrociatori Berwick (pesante), Sheffield, Southampton, Newcastle e Manchester (leggeri), oltre a numerosi cacciatorpediniere. In questo momento la III Divisione si trova in linea di fila 8 km a poppa della I Divisione, con rotta 90° e velocità 25 nodi, in aumento (le corazzate sono invece a pravia della I Divisione). A seguito dell'avvistamento

delle forze nemiche, l'ammiraglio Campioni ordina di incrementare ancora la velocità. Inizia così la battaglia di Capo Teulada. Alle 12.20, prima che

l'ammiraglio Campioni possa ordinare di non impegnarsi, gli incrociatori della I Divisione aprono il fuoco, seguiti in successione dal Pola e da quelli della III Divisione: questi ultimi sono i più vicini alle navi britanniche, ad una distanza di 21.500 metri (Pola e I Divisione sono invece a 22.000 metri di distanza). Subito gli incrociatori britannici (uno, il Manchester, viene mancato dalla prima salva italiana, sparata dal Trieste o dal Trento, scartata lateralmente di circa 90 metri) rispondono al fuoco; Berwick, Manchester, Sheffield e Newcastle concentrano il loro tiro contro le unità della III Divisione. Gli incrociatori italiani della 2a Squadra, in linea di fila,

sono in posizione favorevole (da "taglio del T") per sparare con tutte le artiglierie su quelli britannici, che si trovano invece in linea di fronte e possono usare solo le torri prodriere, ma per via dell'ordine di Campioni di disimpegnarsi devono accostare verso nordest. Durante lo scontro, le navi italiane continuano a ritirarsi verso nordest, sparando quasi esclusivamente con le torri poppiere, mentre quelle britanniche le inseguono tirando quasi solamente con le torri prodriere (la distanza media del combattimento è 22.500 metri, che per la III Divisione – segnatamente il Trento – scende ad un minimo di 18.000 metri). All'inizio dello scontro l'ammiraglio Iachino ordina alla III Divisione (che è rimasta indietro ed aveva aumentato la propria velocità in ritardo rispetto al resto della Squadra, ed i cui apparati motori non hanno ancora raggiunto la massima andatura) di portare la velocità a 30 nodi



Il Bolzano durante la battaglia di Capo Teulada
(da www.storiedelsud.altervista.org)



e di allontanarsi dal nemico prima possibile, vedendo che essa sembra avere qualche difficoltà ad allontanarsi dalle unità britanniche, mentre salve da 152 degli incrociatori leggeri e qualche rara salva da 381 delle corazzate cade nella loro direzione. Il tiro degli incrociatori italiani è intenso dall'apertura del fuoco fino alle



Il Bolzano sotto il fuoco del Renown durante la battaglia di Capo Teulada
(dal libro "Big Gun Battles", di Robert C. Stern)

12.42, poi diventa intermittente tra le 12.42 e le 12.49 a causa di ripetute accostate necessarie a disturbare l'attacco di aerosiluranti britannici frattanto apparsi, poi nuovamente intenso dalle 12.49 alle 12.53 e poi, a causa dell'aumento delle distanze e del fumo (causato soprattutto dalla combustione forzata delle caldaie, in particolare sulle navi della III Divisione), il ritmo di tiro deve di nuovo calare, fino a cessare alle 13.15, quando la distanza è diventata di 26.000 metri. Due salve da 203 mm degli incrociatori italiani (probabilmente sparate dal Trieste o dal Trento; per altri sarebbe potuto essere stato anche il Bolzano) colpiscono, alle 12.22 ed alle 12.35, l'incrociatore pesante britannico Berwick: la prima uccide sette uomini, ne ferisce nove e mette fuori uso la terza torre da 203 dell'unità britannica, la seconda danneggia il quadrato ufficiali e locali adiacenti, ma il Berwick continua a fare fuoco. Fino alle 12.40 le navi britanniche (soprattutto gli incrociatori) sparano intensamente contro la III Divisione, poi spostano il tiro sulla I Divisione, che è divenuta più vicina (ma il loro tiro è disturbato dal fumo prodotto dalle navi italiane); in questa fase la III Divisione, mentre la velocità aumenta progressivamente fino a 34 nodi, aumentando le distanze con le navi nemiche, di quando in quando accosta in modo da sparare con tutte le artiglierie invece che con le sole torri poppiere. Le corazzate britanniche intervengono solo sporadicamente, trovandosi più indietro rispetto agli incrociatori: alle 12.26 la Renown spara due salve contro il Bolzano, incrociatore centrale del gruppo occidentale, che ha fatto una fugace apparizione in mezzo al fumo. Presto, una volta che gli apparati motori funzionano a pieno regime, la III Divisione riuscirà ad aumentare le distanze con il nemico abbastanza da indurlo a cessare il fuoco. La III Divisione procede verso nord (in modo da allontanarsi più rapidamente), accostando per 30° a sinistra (rotta 330°) per sottrarsi più rapidamente al tiro delle corazzate, con rotta

divergente rispetto alla I Divisione (che ha rotta 50°) ed alle corazzate di Campioni, poi, una volta giunta fuori tiro, accosta verso est per riavvicinarsi alla I Divisione, ma alle 12.52 riceve ordine dall'ammiraglio Iachino di disimpegnarsi e, se necessario, emettere cortine nebbiogene. Nel frattempo anche la 1a Squadra si è ri-

avvicinata alla 2a Squadra, ed alle 13.00 la Vittorio Veneto apre il fuoco da poco meno di 29.000 metri, ma le unità britanniche subito accostano a dritta e la distanza aumenta a 31.000 metri, costringendo la corazzata a cessare il fuoco già alle 13.10. Quando viene cessato il tiro, il Bolzano risulta aver sparato in tutto 27 salve: è in assoluto l'incrociatore italiano che ha sparato di meno, di gran lunga (tutti gli altri hanno sparato tra le 92 e le 210 salve), perché, trovandosi di poppa al Trento, il fumo emesso da quest'ultimo gli ha ostruito quasi sempre la visuale, impedendogli di vedere le navi nemiche. Il Berwick, però, non è stata l'unica nave ad essere colpita nello scontro: alle 12.35, infatti, il cacciatorpediniere Lanciere, caposquadriglia della XII Squadriglia (che, assegnata alla III Divisione, si trovava ad est di questa e più vicina alle unità nemiche), è stato colpito da una granata da 152 mm sparata dall'incrociatore leggero Southampton, che ha messo fuori uso la macchina di poppa, lasciando il cacciatorpediniere con una sola macchina funzionante. Alle 12.40, mentre la XII Squadriglia (il Lanciere riusciva a sviluppare 23 nodi di velocità) stava spostandosi verso ovest passando a poppavia della III Divisione, il Lanciere è stato colpito altre due volte, ed alle 13.15 comunica di essere rimasto immobilizzato per mancanza d'acqua. Alle 13.16 l'ammiraglio Iachino ordina alla III Divisione di dare assistenza al cacciatorpediniere colpito, ma Sansonetti, perplesso su cosa potrebbe fare tornando indietro con l'intera divisione, alle 13.26 chiede conferma a Iachino sul fatto di dover tornare indietro per assistere il Lanciere (che dev'essere preso a rimorchio, operazione che, secondo Iachino, richiede l'intervento di tutta la III Divisione), ricevendo subito risposta affermativa. (Un simile scambio di comunicazioni – tra Iachino e l'ammiraglio Carlo Cattaneo, comandante la I Divisione – si avrà, quattro mesi più tardi, nella tragica battaglia di Capo Matapan: questa volta con esito molto più funesto).

... continua...

INTERNATIONAL WARSHIPS

AWARD

EIGHT CLASSES
FREE AWARDS



WWW.ASSORADIOMARINAL.IT

VIA E. MILLO, 20

96011 AUGUSTA

ITALY

PDF FORMAT

PROFESSIONAL HAM RADIO GAME'S

BEAUTIFUL WARSHIPS AROUND
OF THE WORLD



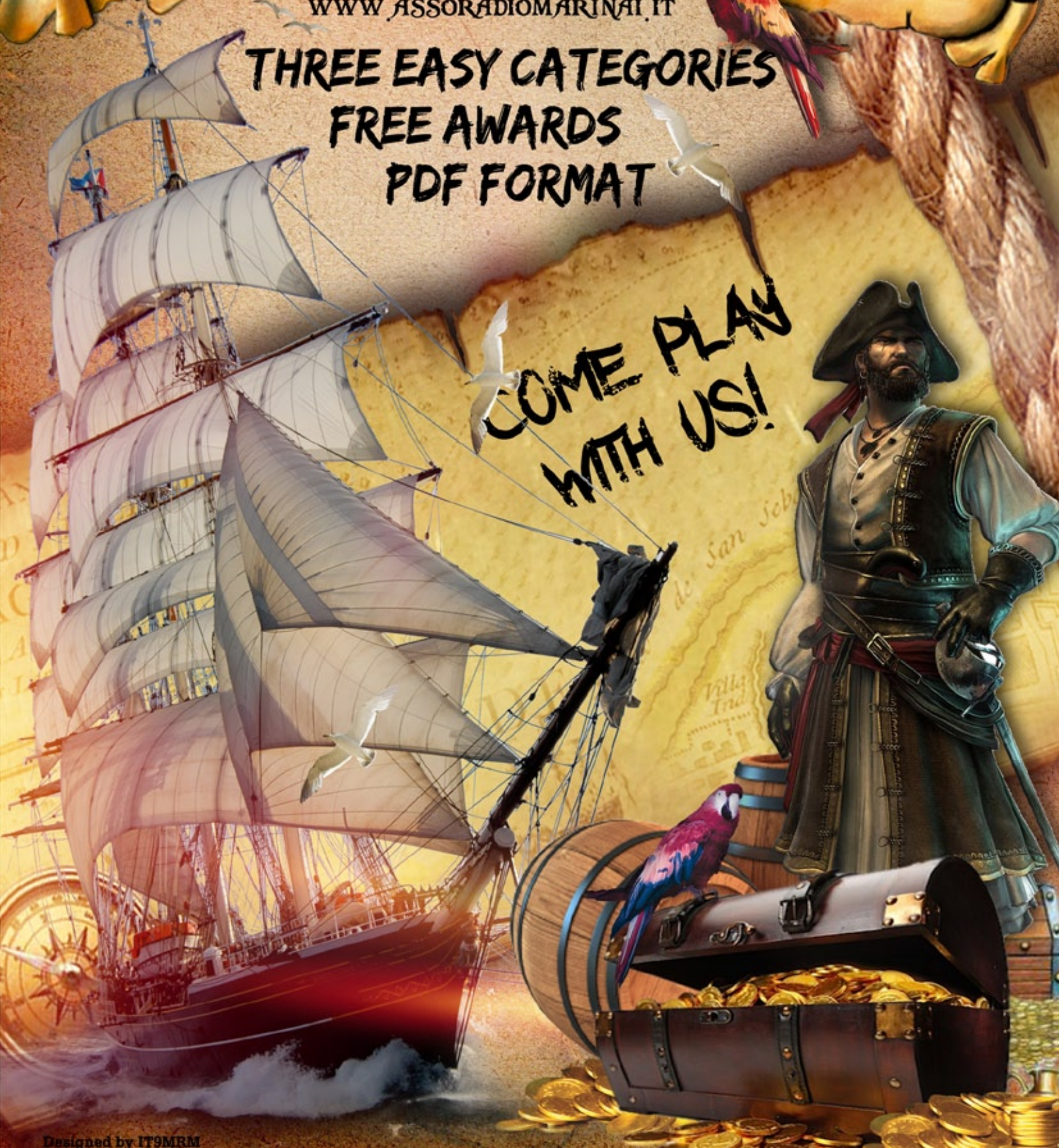
INTERNATIONAL MARITIME MOBILE AWARD

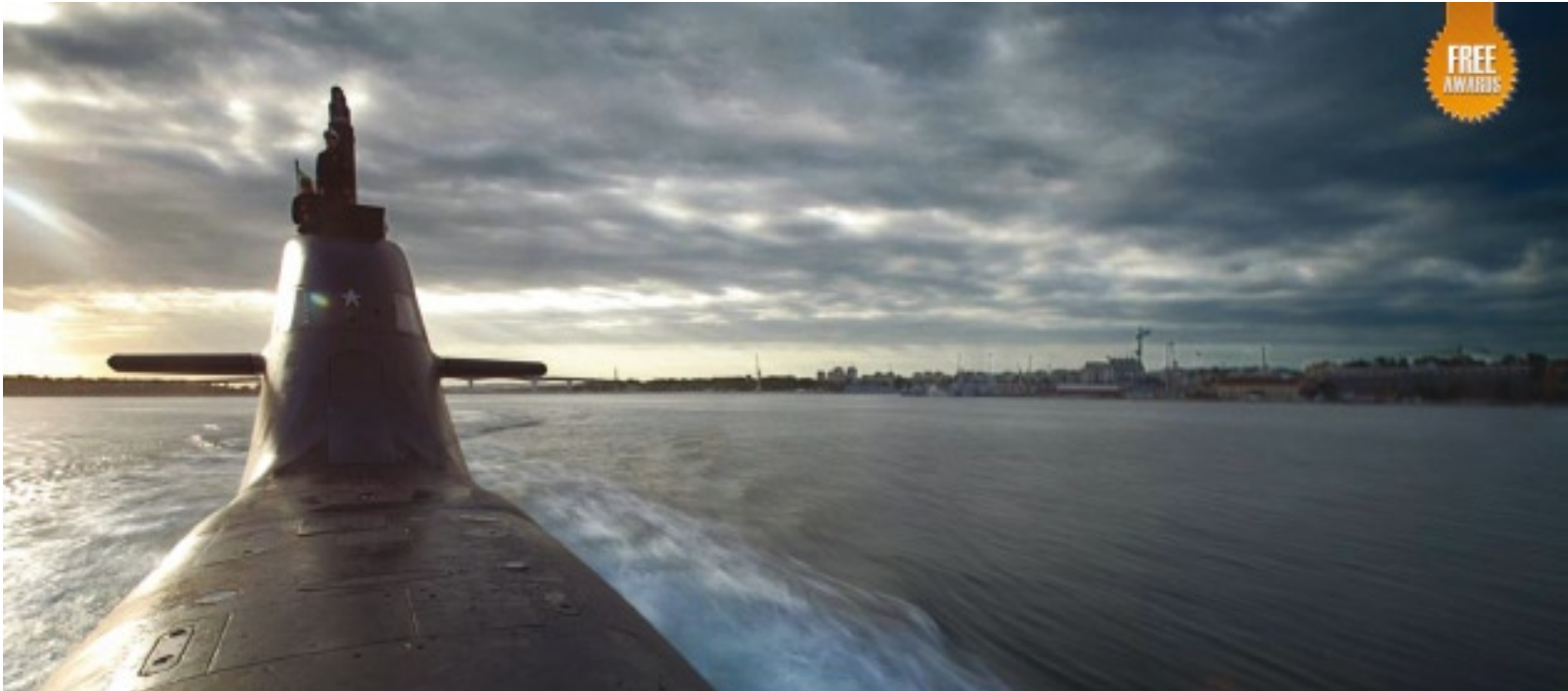


WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

**THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT**

**COME PLAY
WITH US!**





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!

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.







FOTO STORICHE



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



Aliscafo SPARVIERO (1982 - 1991)

LA STAZIONE RADIO DI....



LA QSL DEI SOCI....



CALENDARIO EVENTI 2017



3 - 4 Giugno	International Museum Ship Radio Event
" "	II1MTN - Museo Tecnico Navale della M.M.I. La Spezia
" "	II0SOM - Regio Sommergibile R12 by ARMI Gaeta
" "	II3JD - Sommergibile Dandolo by ARMI Marcon
10 Giugno	Festa della Marina Militare Italiana
Luglio	Belgian Navy Day's
Luglio	NRA Naval Radio Party - Portuguese Navy
5 Agosto	Portuguese Naval Museumships Activity
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
9 - 10 Dicembre	International Naval Contest - Sponsored by
Dicembre	MF Xmas-greetings on the air (HF)





IT 9MRM
Alberto

ARM 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)"

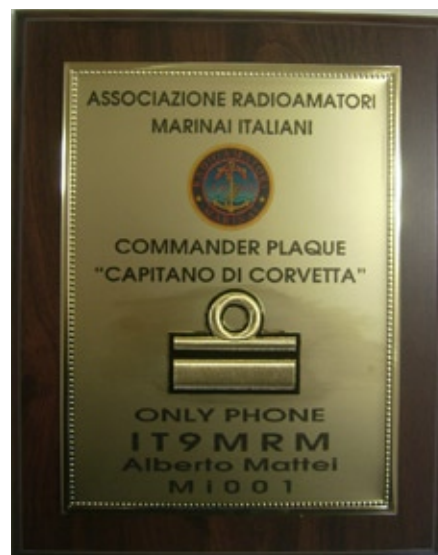
SOTTOCATEGORIE

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"

CDL CW
Claus TH BL
MI Lorenzen
1 2 4 6



*Una volta marinaio ...
marinaio per sempre*



www.marinaiditalia.com

Associazione Nazionale

Marinai d'Italia

Piazza Randaccio, 2 - 00195

tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

e-mail segreteria@marinaiditalia.com

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



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.

www.assoradiomarinai.it
info@assoradiomarinai.it

ARMIGADGET & 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

by **NICO'S**

**OFFICIAL
ARMIGADGET
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





dal 9 al 24 settembre

2017

CONTEST DELLE STAZIONI RADIO NAVALI"

ITALIAN NAVY
SHIP RADIO STATION
Award



ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2017

di Alberto Mattei, Coordinatore Nazionale ARMI

Vuoi partecipare da protagonista! Vuoi assaporare l'emozione di un pile-up stile "expeditioner". Vuoi essere segnalato sul cluster, come le stazioni "most wanted"! Allora partecipa al quinto contest delle stazioni radio navali!! Richiedi il nominativo speciale "navale", e lanciati nelle onde insieme agli altri "Radioamatori di Marina".

DIVENTA PROTAGONISTA!!

Perchè partecipare ed essere protagonisti di questa avventura!! Il contest delle stazioni radio navali, è l'alter ego del già blasonato e conosciuto contest delle stazioni costiere. Questa idea nata da IK1VDQ Gianni (MI715) e rielaborata da IT9MRM, vuole rievocare (ove non esistono più) i nominativi radio delle navi della Marina Militare che dal dopo guerra sino ad oggi hanno solcato e solcano le onde (elettriche). E' un tributo alle gloriose navi che hanno fatto la storia moderna della Marina Militare Italiana. Il protagonista sarà uno di noi "Radioamatore di Marina" che ha nel cuore una delle navi dove ha vissuto i migliori anni della propria gioventù. Proprio questo è lo scopo, far rinascere per tre week-end, il nominativo radio e quindi virtualmente la nave dove si è stati imbarcati. I nominativi radio delle navi sono tanti e la scelta è ampia, quindi ci

si può sbizzarrire sui nomi ed eventualmente anche sulle foto! Sì, perchè la QSL sarà proprio questa l'immagine che girerà in lungo ed in largo tra i collezionisti. Foto d'epoca con navi in bianco e nero a ricordare, con quel nominativo, il ricordo più vivo di questi gloriosi vascelli!! Quindi, sin da adesso, ricerca sul nostro sito web il nominativo radio della nave dove hai fatto il servizio di leva, o hai effettuato il primo imbarco.... o magari perchè ti piace, scegli il nominativo e richiedilo al Ministero! Questo è il primo passo... dopo di che, ti sarà rilasciato il numero di riferimento ARMI che trascriverai sulla tua QSL, che sicuramente riporterà l'efigie o la figura fotografica della nave dei più bei ricordi giovanili da "Marinaio"!

A Settembre, sarai protagonista... nel più bello ed emozionante contest radio navale.... Partecipa!

www.associradiomarinai.it

ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS

AWARD 2017

DIPLOMA RILASCIATO A:

IT9MRM

PER AVER COLLEGATO DAL 9 AL 24 SETTEMBRE 2017 I NOMINATIVI SPECIALI DEDICATI ALLE STAZIONI RADIO NAVALI DELLA MARINA MILITARE ITALIANA

AWARD MANAGER
ALBERTO MATTEI IT9MRM

Mattei

CATEGORICA: INDEPENDENT-PHONE
PUNTEGGIO: 23450 POSIZIONE: 23
CLASSIFICA GENERALE: 109

AVS
R&I

MARINA MILITARE





CONCESSIONARIO UFFICIALE
GIACIOIA MASSIMO SAS
VIA F. DI PALMA 134 - TARANTO

TEL. 099.4526648 - INFO@GIACIOIA.IT - WWW.GIACIOIA.IT



La passione per i francobolli è un hobby che sin da piccolo, conquista moltissimi ragazzi!

Coltivano questo passatempo alla stregua di altri più costosi, e si differenzia moltissimo in quanto è un svago che appassiona dai ragazzini sino a persone molto anziane. C'è chi lo fa anche con una passione morbosa avendo una collezione che vale centinaia di euro! Questi sono professionisti che trovano e soprattutto girano tra mercatini, aste, ecc. ecc. Sui francobolli sono state riportate effigie, o raffigurazioni di qualsiasi oggetto o paesaggio! Noi in questa piccola pagina ci occuperemo di raffigurazioni navali.

Qualche cenno su come avviene una emissione di un francobollo (fonte wikipedia).

Generalmente l'emissione di un francobollo avviene ad opera di un ente autorizzato dallo stato emittente. Dopo aver stabilito la quantità di francobolli occorrenti, attraverso la consultazione di alcuni esperti o tramite proposta popolare viene deciso il soggetto da rappresentare nella vignetta.

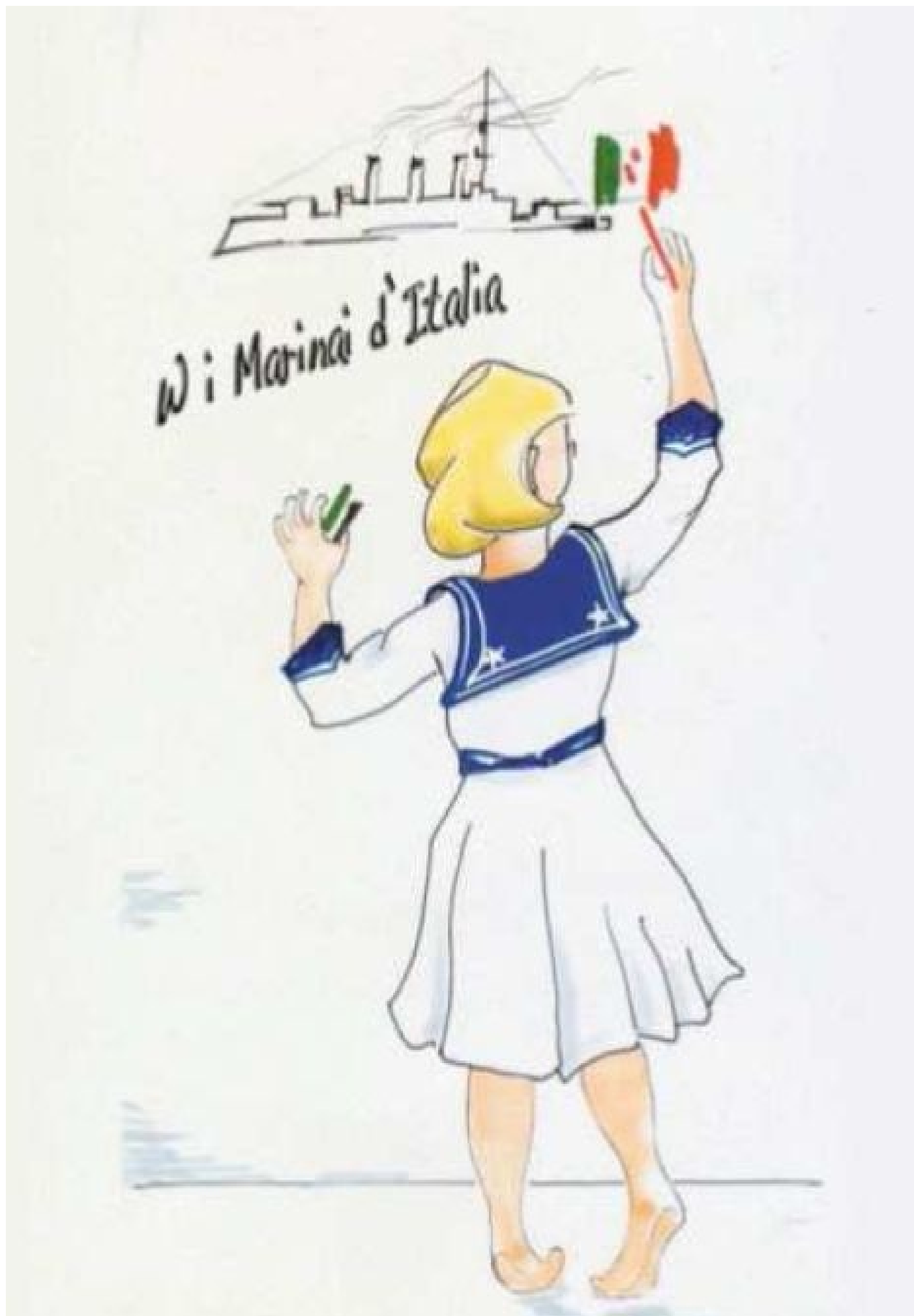
Nella attuale Repubblica Italiana l'emissione dei francobolli è di esclusiva competenza del Dipartimento delle Comunicazioni del Ministero dello Sviluppo Economico. Tuttavia i francobolli celebrativi e commemorativi sono autorizzati con Decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dello Sviluppo economico. Per i francobolli non celebrativi o commemorativi è sufficiente un decreto interministeriale tra Ministero dello Sviluppo economico e Ministero dell'Economia e delle Finanze. L'organo preposto alla decisione delle rappresentazioni delle vignette è chiamato "consulta filatelica".

In quasi tutto il mondo le vignette sono scelte da una commissione che esamina i bozzetti pervenutigli attraverso un concorso pubblico. Stabilito il bozzetto idoneo all'emissione viene dato mandato all'ente preposto di procedere alla relativa stampa.



Francobolli ricevuti da IU8CEU Michele da parte di IZ0JSD Alessandro





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**

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



QUARTA EDIZIONE

ENIGMA RELOADED

INTERNATIONAL EVENT



AWARD



DAL 22 AL 30 SETTEMBRE 2017
NOTTE EUROPEA DEI RICERCATORI

LA RICERCA SCIENTIFICA E' CODIFICARE
I MISTERI E I SEGRETI DELLA NATURA

LA COMPETIZIONE TRA ENIGMA ED ULTRA HA APERTO LE
PORTE ALL'ERA DELLA RICERCA INFORMATICA.

WWW.ENIGMA-RELOADED.IT



ENIGMA RELOADED INTERNATIONAL EVENT

4^a edizione – dal 22 Settembre al 30 settembre 2017

Premessa

L'Evento Enigma nasce nel 2014, da un'idea sviluppata in collaborazione tra il Museo Tecnico Navale di La Spezia e l'Associazione Culturale Rover Joe di Fidenza (PR), quale evento di approfondimento legato ad una mostra sulla Crittografia organizzata in occasione della Notte Europea dei Ricercatori; per la sua realizzazione è risultata determinante la collaborazione di alcune sezioni dell'Associazione Radioamatori Italiani (A.R.I.).

L'evento ha visto il concorso diretto nell'organizzazione da parte di ulteriori associazioni e istituzioni culturali italiane ed estere, nonché una vasta partecipazione a livello internazionale.

Scopo dell'evento è di richiamare l'attenzione generale, in particolare dei giovani, sull'importanza della ricerca scientifica e della crittografia nella storia e nel mondo attuale, nonché del ruolo svolto dalla macchina cifrante Enigma nel corso della Seconda Guerra Mondiale, utilizzando un mezzo comunemente diffuso come la radio e la capillarità territoriale internazionale dei radioamatori.

Progetto e realizzazione

Coordinamento e indirizzo

Museo Tecnico Navale della Spezia

Organizzatori:

Museo Tecnico Navale della Spezia

Associazione Culturale Rover Joe – Fidenza (PR)

A.R.I. - Associazione Radioamatori Italiani Sezione di Fidenza

A.R.M.I. - Associazione Radioamatori Marinai Italiani

Presentazione

Gli organizzatori dell'Evento Enigma si prefiggono di promuovere la storia della macchina cifrante Enigma, del suo ruolo nella Seconda Guerra Mondiale e di quanti hanno concorso alla sua decifratura, attraverso la massima attività radioamatoriale e la partecipazione del massimo numero di Stazioni Attivatrici, di promuovere l'organizzazione di conferenze e attività legate alla macchina Enigma e alla crittografia.

Si intendono per Stazioni Attivatrici le stazioni presenti presso gli Organizzatori e le stazioni radioamatoriali abbinate a macchina Enigma reale che si saranno registrate sul sito ufficiale dell'evento www.enigma-reloaded.it (elenco A), secondo le modalità nel seguito indicate.

L'Evento Enigma 2017 si svolgerà in due fasi:

- In data **30 Settembre** avverrà lo scambio di messaggi, "codificati" per mezzo della macchina cifrante "ENIGMA", in modalità telegrafica "CW" tra le Stazioni Attivatrici e i radioamatori partecipanti dotati di macchina cifrante Enigma virtuale o emulata che si saranno registrati nell'apposita categoria sul sito ufficiale dell'evento: www.enigma-reloaded.it (elenco B); il coordinamento dell'attività sarà a cura del Museo Navale della Spezia e dell'Associazione Rover Joe.

- **dal 22 al 29 settembre 2017** è organizzato un contest radioamatoriale in "chiaro" che attirerà l'attenzione sull'attività del 30 Settembre, durante il quale le Stazioni Attivatrici saranno attive secondo le modalità riportate nel presente documento; il coordinamento dell'attività sarà a cura della Sezione ARI di Fidenza.

Nel rispetto del Codice delle Comunicazioni elettroniche in materia radioamatoriale (nella fattispecie l'art. 134 del D.Lgs. 259/2003 e s.m.i.), come nelle passate edizioni sul sito web ufficiale dell'evento www.enigma-reloaded.it saranno indicati i contenuti del suddetto messaggio "codificato" e del settaggio della macchina Enigma, in modo che la trasmissione del messaggio sia solo fittiziamente criptata (cioè in codice chiarificato) e dunque perfettamente intellegibile in ogni parte da tutti coloro che si porranno all'ascolto della trasmissione.

Sarà inoltre data pubblicità dei siti web dove è possibile scaricare SW emulatori della macchina Enigma correttamente funzionanti e del loro utilizzo.

La manifestazione ha ottenuto il nulla osta da parte del Ministero dello Sviluppo Economico.

Allegato 1 : Modalità Organizzative.

Allegato 2: regolamento del Diploma Enigma e del rilascio dei Certificati di partecipazione.

Allegato 3: impostazione della macchina Enigma per lo svolgimento dell'evento.

Allegato 1

MODALITA' ORGANIZZATIVE

Il sito web ufficiale dell'evento è www.enigma-reloaded.it; su di esso saranno pubblicate tutte le informazioni utili per partecipare all'evento e le graduatorie finali.

Il Museo Tecnico Navale svolgerà opera di coordinamento e indirizzo nei confronti degli enti coorganizzatori per le attività connesse all'organizzazione e alla realizzazione dell'evento ed ospiterà una stazione radioamatoriale presso la sua struttura.

L'Ass. Culturale Rover Joe definirà il settaggio della macchina cifrante e renderà disponibile una macchina cifrante reale per la stazione presso il Museo Tecnico Navale.

La Sezione A.R.I. di Fidenza (PR) definirà le procedure radioamatoriali e gestirà il sito web ufficiale dell'evento, fungendo da collettore di tutte le informazioni utili alla partecipazione.

Tutte le altre entità partecipanti collaboreranno nella promozione e gestione dell'evento in stretto contatto con il Museo Tecnico Navale per gli aspetti generali e con la Sezione ARI Fidenza per le attività radioamatoriali.

L'A.R.M.I. si occuperà del calcolo dei punteggi per la compilazione della graduatoria finale e la realizzazione grafica del diploma; i diplomi di partecipazione saranno inviati in formato elettronico a tutti i partecipanti che lo richiederanno; ai primi tre classificati di ogni categoria saranno inviati speciali attestati in formato elettronico. Potrà essere previsto l'invio di un certificato di partecipazione in formato cartaceo (a pagamento) per chi lo richiedesse.

Il **30 Settembre**, giornata clou dell'evento, si svolgerà lo scambio di messaggi in modalità telegrafica (CW) in codice chiarificato tra le Stazioni Attivatrici e le stazioni radioamatoriali dotate di macchina Enigma emulata/virtuale, che si saranno registrate nell'elenco B sul sito ufficiale www.enigma-reloaded.it e procederanno allo scambio di messaggi codificati.

Il corpo del messaggio scambiato sarà composto dall'indirizzo del sito ufficiale dell'evento seguito da "Notte Europea dei Ricercatori" e dalla sigla dei rotori e del riflettore (A) impiegati; a questo seguirà una parte codificata, che inizierà con la parola in chiaro "inizio" seguita dal seguente testo maiuscolo in codice codificato "ENIGMA EVENT 2017 - INTERNATIONAL - FOURTH EDITION ITALY", e si concluderà con la parola in chiaro "fine", come nell'esempio seguente: www.enigmareloaded.it - notte europea dei ricercatori - rotori xyz - rifl A - inizio ENIGMA EVENT 2017 - INTERNATIONAL - FOURTH EDITION ITALY fine dove la sola parte in codice chiarificato sarà quella indicata in maiuscolo nell'esempio.

L'evento del **30 Settembre** si concluderà con un messaggio di saluto e ringraziamento in chiaro a tutti i partecipanti e alle stazioni in ascolto, inviato dagli Organizzatori.

Le stazioni radioamatoriali (italiane ed estere) che si iscriveranno come "Stazioni Attivatrici" garantiranno la propria operatività radio anche **dal 22 al 29 settembre**, per consentire ai partecipanti di accumulare punteggi utili per la classifica finale (vedi Allegato 2).

Si invitano tutti gli Organizzatori a dare da subito pubblica evidenza dell'evento ai loro contatti e sui siti di riferimento; tutte le Stazioni Attivatrici sono invitate ad organizzare dimostrazioni e conferenze aperte al pubblico sulla macchina Enigma, sulla sua storia e sulla crittografia, nell'intervallo delle date di svolgimento dell'evento, dandone informazione sul sito ufficiale.



REGOLAMENTO "DIPLOMA ENIGMA"
22 – 29 settembre 2017**PERIODO DI SVOLGIMENTO**

Il Diploma avrà inizio il 22 settembre alle 07 UTC e terminerà venerdì 29 settembre alle 23.59 UTC in concomitanza con la NOTTE EUROPEA DEI RICERCATORI. Il programma completo dell'evento è consultabile sul sito www.enigma-reloaded.it

PARTECIPAZIONE

Al conseguimento del Diploma possono partecipare tutte le stazioni di radioamatore del mondo, le quali devono effettuare il maggior numero possibile di QSO con le Stazioni Attivatrici, secondo le regole di seguito riportate.

L'elenco ufficiale delle Stazioni Attivatrici (elenco A) sarà pubblicato sul sito www.enigmareloaded.it entro il 15 Settembre. 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 non competono né per il Diploma né per le classifiche, ma riceveranno uno speciale attestato di partecipazione.

Come precedentemente definito ogni Stazione Attivatrice prevede la presenza di una macchina Enigma originale (non necessariamente funzionante). All'atto della richiesta di iscrizione tra le Stazioni Attivatrici (elenco A) dovrà essere specificato il nome del museo o entità culturale in cui è custodita la macchina alla quale è abbinata la stazione. Nel caso di collezionisti privati sarà sufficiente indicare la provincia di appartenenza; ulteriori dettagli saranno graditi ma non indispensabili.

REGOLE PER I QSO

I collegamenti/ascolti possono avvenire in tutte le bande HF 10-12-15-17-20-30-40-80-160 metri esclusivamente nei modi di emissione SSB CW RTTY PSK31 SSTV.

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

Il QSO sarà valido una volta scambiati i rapporti RST convenzionali.

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.

E' consentito l'uso di segnalazioni (spots) mediante Packet Cluster, con la sola limitazione del divieto di "self spotting" da parte delle stazioni attivatrici.

PUNTI PER QSO/HRD E MOLTIPLICATORI

Ogni QSO con le stazioni attivatrici vale 1 punto. Sono considerati moltiplicatori i singoli nominativi delle Stazioni Attivatrici.

Esempio di calcolo del punteggio: 10 QSO con IO4ENG, 25 QSO con II2ENG, 7 QSO con SP0ENIGMA: totale punti/QSO 42, moltiplicatori 3, punti complessivi 126.

PUNTI DIPLOMA

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

Stazioni italiane ed europee: 16x(n.stazioni attivatrici) punti

Stazioni extraeuropee: 8x(n.stazioni attivatrici) punti

CLASSIFICHE E PREMI

Le classifiche finali saranno pubblicate a fine evento sul sito www.enigma-reloaded.it. Le prime 3 stazioni classificate OM e SWL riceveranno speciali attestati in formato elettronico. Ogni stazione che abbia raggiunto il punteggio minimo (di cui al punto precedente) riceverà via email il Diploma Enigma.

Le decisioni del Comitato preposto al controllo dei log ai fini delle classifiche e del rilascio dei diplomi sono insindacabili.

Tutti i partecipanti che non si atterranno alle norme del presente regolamento saranno squalificati.

INVIO DEL LOG

I log per la stesura delle classifiche dovranno pervenire entro e non oltre il 30 ottobre 2017 via email al seguente indirizzo: award@enigma-reloaded.it

Il log dovrà essere inviato utilizzando il log elettronico predisposto allo scopo, sul sito www.enigmareloaded.it alla voce "log per Diploma Enigma".

NOTE CONCLUSIVE

Tutto quanto non espressamente indicato nel presente regolamento, le integrazioni e informazioni supplementari che dovessero rendersi necessarie, saranno pubblicate sul sito web ufficiale www.enigma-reloaded.it tramite il quale potranno anche essere richiesti chiarimenti sull'attività.

Faranno fede inoltre la prassi comune e le consuetudini abitualmente adottate nell'ambito delle competizioni radioamatoriali.



ALLEGATO 3

IMPOSTAZIONE MACCHINA ENIGMA

Scopo di questa nota è definire le modalità di utilizzo delle macchine Enigma in occasione della giornata conclusiva dell'evento Enigma. La nota viene stilata tenendo conto della tipologia di cimelio prevalentemente presente presso Musei e privati nonché degli emulatori disponibili in rete.

Viene considerato anche il caso in cui si voglia ricorrere alla codifica/decodifica manuale dei messaggi senza l'utilizzo della macchina cifrante reale o emulata.

La tipologia di macchine originali nella disponibilità di istituzioni e privati, tranne rarissimi casi, appartiene alle tipologie I, M3 e M4, che furono progettate e realizzate in modo da permettere piena compatibilità di comunicazione tra le Forze Armate germaniche e entità civili correlate. Esse sono in genere configurate con 3 o 4 rotori e sono compatibili tra loro.

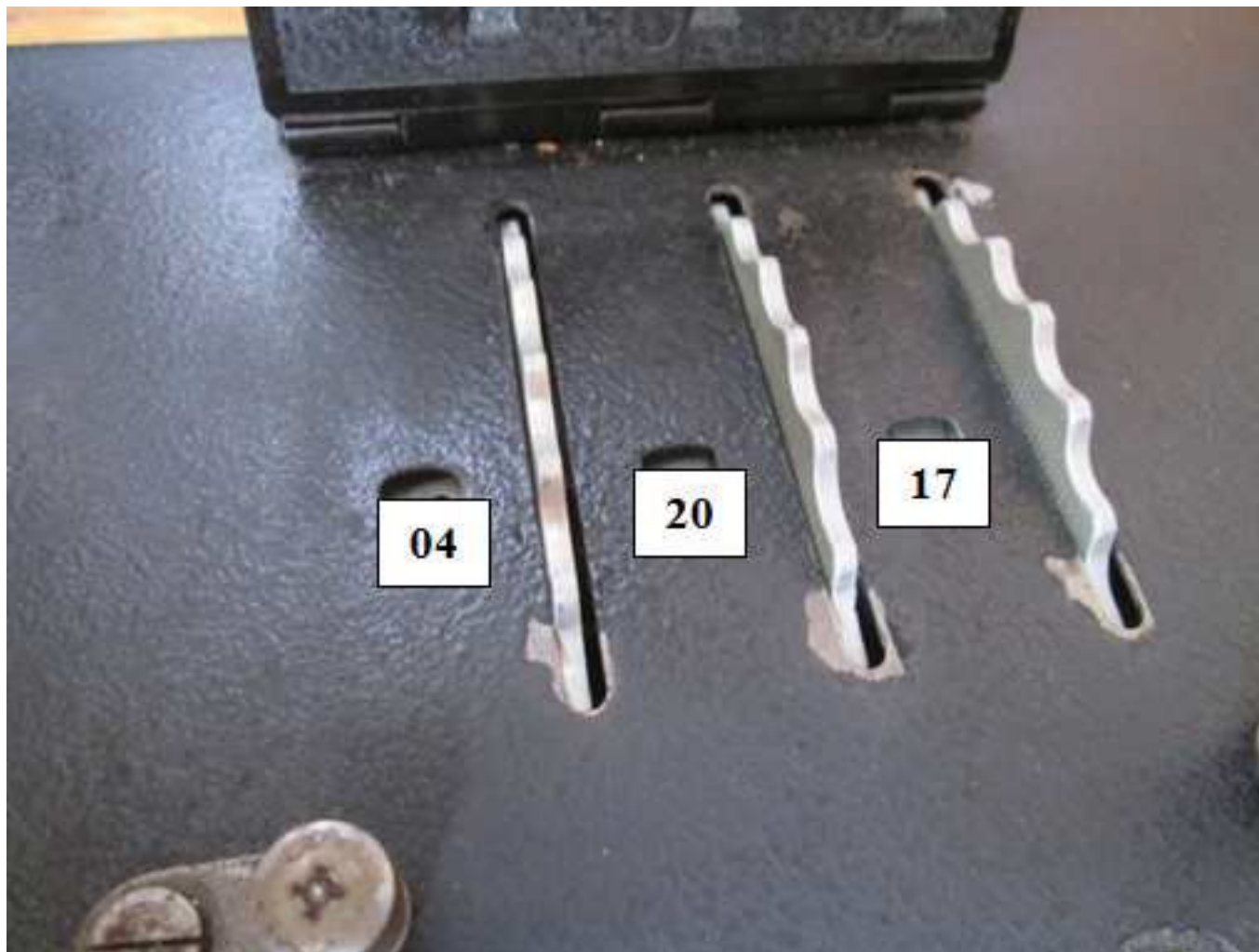
Ogni postazione partecipante alla giornata conclusiva dell'evento Enigma sarà costituita da una stazione radioamatoriale in unione a una macchina Enigma reale o virtuale/emulata. Per i motivi esposti nel seguito è consigliabile anche la disponibilità di un computer con accesso in rete.

Sarà eseguita una impostazione semplificata rispetto alle reali procedure seguite dalle Forze Armate tedesche. Il codice di posizionamento iniziale dei rotori (Grundstellung) sarà per tutti uguale e relativo alla data dell'Evento Enigma: quarta edizione 2017 e cioè:

04 - 20 - 17

in caso di rotori numerici o D - T - Q in caso di rotori alfabetici (secondo il formato data in uso in Italia, foto 1).

Foto 1



Macchina Enigma reale

In fase di codifica i rotori disponibili dovranno essere posizionati in ordine numerico crescente da sinistra a destra, (ad esempio II, IV, V oppure I, III, IV,...) e saranno preventivamente preparati manovrando il cavaliere del "Ringstellung" in modo da fare coincidere le scritte 01 o A (a seconda del tipo di macchina) dell'anello alfanumerico con il simbolo dell'aquila (foto 2).



Dopo avere chiuso lo sportello della macchina si ruotano le ghiera dei rotori in modo da leggere da sinistra verso destra i valori 04, 20 e 17, oppure D, T e Q (foto 1, Grundstellung). Nelle macchine a quattro rotori il primo a sinistra si posiziona su 01 o A.

Non si farà uso di alcun cavo elettrico nel quadro delle spine (Stecker) presente solo nelle unità militari.

Composizione del messaggio codificato

Le lettere ottenute a seguito della codifica di un messaggio in chiaro verranno trasmesse in gruppi di lettere in modalità PARIS, (detta anche "CONVENUTO" = messaggio in codice composto da gruppi di cinque lettere).

Codifica e decodifica

Per la conversione da messaggio codificato a testo in chiaro l'impostazione della macchina sarà identica a quella sopra descritta se si dispone degli stessi rotori della trasmittente. Come già detto i messaggi originati dalla postazione trasmittente verranno codificati con i rotori disponibili, la cui numerazione sarà indicata in chiaro nel messaggio (così come descritto in altra parte di questo documento) unitamente alla indicazione del tipo di riflettore (ETW) presente (A, B ecc ecc). Per la decodifica dei messaggi con macchina reale, qualora trasmittente e ricevente non dispongano degli stessi rotori, si potrà ricorrere ai numerosi simulatori Enigma in rete tramite computer, quale il decodificatore al sito <http://enigmaco.de/enigma/enigma.html>.

Sempre in rete sono disponibili utili informazioni tecniche (Enigma rotors details) con le quali decodificare manualmente i messaggi, così come sarà possibile realizzando uno dei simulatori cartacei disponibili in rete: Paper Enigma.



CLASSIFICA PRIMO TROFEO BORGHI MEDIEVALI

della sezione ARMI Calvi Risorta

**CLASSIFICA GENERALE**

#	NOMINATIVO	PUNTI	#	NOMINATIVO	PUNTI	#	NOMINATIVO	PUNTI
1	IZ8DFO	1140	24	IZ5CMG	250	42	IK7XNA	140
2	IU0FBK	705	25	IT9FEG	245		IZ4EKI	140
3	IZ3VDA	575	26	IN3XUG	235		IZ4JMM	140
4	IT9GSW	535	27	DC1MAS	230		IZ1NJA	140
5	9A1AA	525	28	I1CCA	225	43	IK2IQC	135
	IU1CYA	525	29	IU5TCR	215		OK1JXU	135
6	IZ2CDR	415		IZ5MMQ	215	44	IU5CZG	125
7	IK2GPQ	395	30	IZ5HNI	210	45	IK8PTD	120
	E77O	395	31	IK1UGX	205		IK3VVC	120
8	IZ1YTH	390	32	IK4RQF	200	46	IU3EKF	115
9	SV1AVS	385		IW1PPM	200		IV3/YO8CNA	115
10	HB9EFJ	375	33	EB3WH	195		PA1KEK	115
11	IT9CFP	370		IZ0ARL	195	47	TA3AHY	110
12	IT9NSL	365		IZ4MNY	195		IK4DRY	110
13	IW8AOF	360	34	IT9JPS	190		SV1GFM	110
14	IV3FNR	355	35	IU1FQB	180	48	IK1GPG	105
	IW2IGO	355		IZ5GXZ	180		IW6CAE	105
15	IZ1VIA	345		IT9ELT	180	49	IS0FEZ	100
16	I3JYL	340	36	IW5ABB	175		YO6CFB	100
17	I1FY	335	37	IZ1TNA	165	50	DH5WB	90
18	I2MAD	320	38	IN3HVL	160		RK7C	90
19	DL2AMM	295	39	IK2YJF	155		SP9OGM	90
20	IU4DAI	290		IU3GNS	155	51	DF8ZW	80
21	OK2PDE	280		IU8HEP	155		F6JOU	80
22	IZ5CPK	265		YO6OEK	155	52	F6HIA	70
	I1YHU	265	40	IK8SHL	150	53	OK1TAM	60
23	IW0HIQ	260		YO6BGT	150		SV3AUW	60
	DF7GK	260	41	IT9DTU	145		YO2DGR	60
	IZ0MQN	260		IT9DVZ	145	54	DL2JX	50
24	IZ1PQL	250	42	HB9TUL	140			

CLASSIFICA SWL

#	NOMINATIVO	PUNTI	#	NOMINATIVO	PUNTI
1	I-6031-BZ	425	3	IO-2046-VT	160
2	LYA-31	195	4	EA3-5154	130



COMMEMORAZIONE 80° ANNIVERSARIO DELLA MORTE DI GUGLIELMO MARCONI



120° ANNIVERSARIO DELLE PRIME ESPERIENZE DI RADIOTELEGRAFIA
TERRA-NAVE, SVOLTE DALLO SCIENZIATO A LA SPEZIA DAL 10 AL 18
LUGLIO 1897 IN COLLABORAZIONE CON LA M.M.

LA SPEZIA 14 -15 LUGLIO 2017

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

**80° anniversario della morte di Guglielmo Marconi
120° anniversario dei primi test di radiotelegrafia navale**

Programma Eventi

14 luglio 2017

- **Convegno** ore 09.30 – 12.45:
“La Spezia luglio 1897 - le prime onde radio sul mare”
Salone del Circolo Ufficiali della Marina Militare
(Cura Museo Navale, C.S.S.N.)

I test di Guglielmo Marconi dal 10 al 18 luglio 1897 alla Spezia
C.V. Silvano Benedetti – Museo Tecnico Navale

Le zone telegrafiche del 17 luglio 1897: il ritrovamento, il restauro, l'analisi
Dott. Marco Sassetti – Sig. Bruno Grassi – Museo Tecnico Navale

Donazione al Museo Navale da parte della famiglia Da Pozzo Cutsocolis

Le comunicazioni radio per la sicurezza della navigazione
C.F. Andrea Tassara - MARICOGECAP

CSSN: manteniamo viva l'eredità di Marconi!
Prof. Filippo Giannetti – Docente Università di Pisa

La radioastronomia: una finestra sull'Universo invisibile
Dott.ssa Beatrice Terni de' Gregory – Ricercatrice presso/per IRA/INAF di Bologna

Visita alla nuova Sala Marconi del Museo Navale

15 luglio 2017

- **Replica dei test svolti in data 18 luglio 1897**
C.S.S.N., Museo Navale, unità navale ore 12.00 – 18.00
(cura C.S.S.N., Museo Navale, A.R.I. Spezia e A.R.M.I. Spezia)
- **Veleggiata “Trofeo Marconi”** (Cura C.S.S.N., Lega Navale e Sezione Velica M.M.)
12.00 - Partenza della veleggiata “sulla rotta di Marconi” (acque antistanti il C.S.S.N.)
18.00 - Premiazione della veleggiata presso C.S.S.N.



REPLICA DEI TEST SVOLTI IN DATA 18 LUGLIO 1897

Replica dei test del luglio 1897 (cura Museo Navale, ARI Spezia e ARMI Spezia)

Saranno effettuate giorno 15 luglio 2017, saranno installate tre stazioni radioamatoriali presso il Museo Navale, il CSSN e una imbarcazione che simulerà la corazzata San Martino.

È in corso l'identificazione dell'imbarcazione che simulerà la San Martino.

Le tre stazioni scambieranno messaggi in CW sulla falsa riga di quanto avvenuto nel luglio 1897.

A partire dalle 11.30 inizierà l'attività radiotelegrafica tra le tre stazioni a favore dei visitatori presso il museo; essa sarà inaugurata dalla famiglia Da Pozzo Cutsocolis e coinvolgerà anche stazioni radioamatoriali esterne che aderiranno all'iniziativa. Saranno inviati messaggi concordati secondo una procedura in corso di definizione.

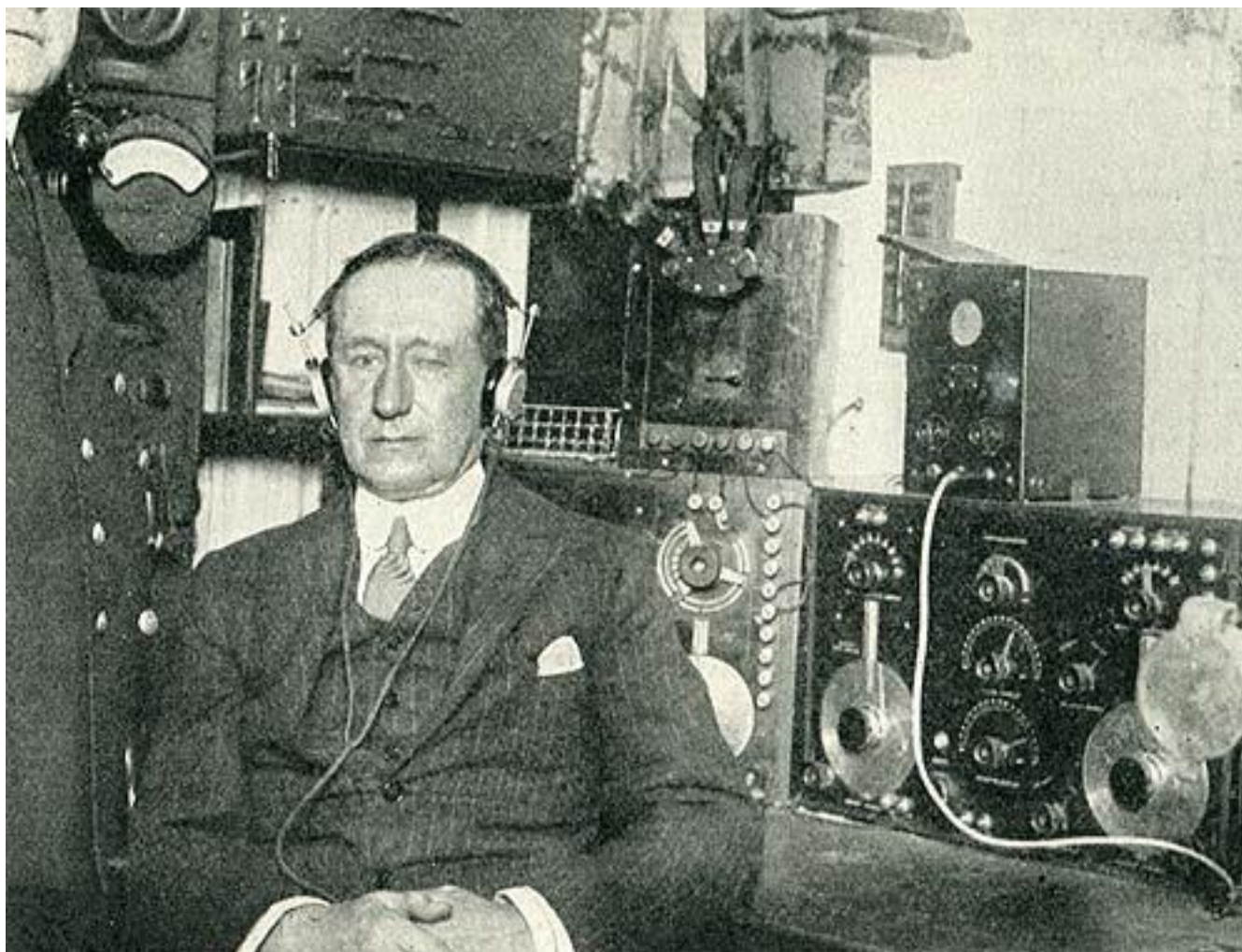
Presso il CSSN sarà presente una postazione automatica che tradurrà il segnale Morse in testo scritto visibile su un monitor a favore dei visitatori.

Dalle 17.00, ora di previsto arrivo delle imbarcazioni al CSSN, saranno ripetuti i test radiotelegrafici a favore del personale presente; l'accesso al pubblico sarà consentito tramite Porto Lotti.

Alcuni radioamatori presenteranno gli scopi della rievocazione al pubblico e spiegheranno le attività in corso. Sarà presente una piccola esposizione di apparati radio storici dell'ARI.

A seguire si procederà alla premiazione della veleggiata.

Sarà contattata la Principessa Elettra Marconi affinché partecipi all'evento.



Momobeam MB7 10-15-20-40



DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com



Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



NOTIZIE IN BREVE:



Giorno 2 giugno 2017 si è insediato il nuovo C.D. della sezione ARMI di Calvi Risorta, in merito alle dimissioni del vecchio Coordinatore di Sezione IZ8XXE Mimmo De Lucia e di un consigliere.

Il nuovo Consiglio Direttivo è composto da: IU8CEU Michele Politanò - Coordinatore di Sezione (nella foto a sinistra); IU8AEY Elio Zanni - Vice Coordinatore (nella foto a destra); IU8FSU Pietro Bucciaglia - Segretario (nella foto a centro).

Un team formato da 7 OM () saranno attivi con il nominativo speciale **IO7TA** durante lo IOTA Contest dal 29 al 30 luglio 2017 dall'Isola di Pedagna Grande - EU091. Opereranno su tutte le gamme HF ed in tutte le modalità. Il team è capeggiato dal nostro Coordinatore Dipartimentale AREA Sud - IZ7AUH Francesco Giacoia. Pre e post contest utilizzeranno il nominativo speciale **IL7P**. QSL via IZ8EGM, OQRS Club Log, Bureau oppure Diretta.



Giorno 13 maggio 2017 in occasione del "raduno degli Alpini" a Treviso, Nunzio D'Arrigo IT9DTU (MI014) (Foto a sinistra) trovandosi nei paragi in visita a parenti, ha colto l'occasione di far QSY de visu presso la stazione IZ1CCK e IO3ALP. Ha inviato alcune foto.



Marina Militare
Collezione orologi



Memphis Belle
MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS





Comune di Menfi



**Associazione Nazionale Carabinieri in Congedo
Sezione "M.llo G. Guazzelli" di Menfi
in collaborazione con**

**Associazione Radioamatori Italiani Sezione di Castelvetro
con il supporto di ARI Comitato Regionale Sicilia
patrocinata dal Comune di Menfi**



organizza:

Mostra Mercato Scambio Radio and Wine



24 e 25 Giugno 2017

Piazza V. Emanuele 1 Menfi



CANTINESETTESOLI
piccoli viticoltori di un grande vigneto

Sponsor ufficiale Cantine Settesoli

SICILIA



TRALICCI ANGELUCCI

tralicci per radioamatori e telecomunicazioni

Begali Keys

www.i2rtf.com - pibegali@tin.it

**TIPOLITOGRAFIA
DEI F.LLI BONANNO
printing shop
www.printed.it**



**Evento concomitante con
90° anniversario A.R.I.**



**KENWOOD
COMMUNICATIONS**

YAESU

ELECRAFT

ICOM



DXCC



**Esami per il conseguimento della patente Americana a cura IK2CIO
Desk DXCC & IOTA a cura di Mauro I1JQJ**

Piazza Vittorio Emanuele, 1 Menfi AG - GPS 37.5982,12.9691

contatti - an807@libero.it; it9ats@libero.it - tel 3311985381 - 3931362780



Campagna **2017** per
AUTOFINANZIAMENTO

SOSTIENICI

CON UN SOLO EURO



<http://www.assoradiomarinai.it>