

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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



BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico Telematico
nr. 199/2017



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi amici e colleghi ARMigeri, tra un bagno e una bevanda dissetante, in riva al mare, sono a scrivervi questo mio breve editoriale estivo. Questa volta ho deciso di prolungare le vacanze famigliari, trascorrendo un po di più in questa bellissima riviera sciclitana nel sud della Sicilia, in quelle coste rese famose dalla fiction di Montalbano. L'assenza di contatti con i vari coordinatori (assenti anche loro per le consuete vacanze), non danno modo a vari aggiornamenti nelle prossime e future attività ARMIgere, che sono calendarizzate. Quindi gli appuntamenti sono rinviati per il prossimo bollettino di Settembre, con più aggiornamenti ed informazioni sulle prossime attività. Adesso dobbiamo solo goderci questo rilassante agosto e questo eccellente mare. Buona lettura sotto l'ombrellone e buoni bagni....



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 **Luglio** ed **Agosto** ci hanno offerto un'ottima 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.



IY1SP/mm: Stazione marconiana a bordo del Rimorchiatore d'altura Porto Torres della Marina Militare, operata dalla sezione ARMI e ARI di La Spezia (operatori IK8XVA & IU1AAH) giorno 15 luglio 2017, in occasione del 120° anniversario degli esperimenti di radiotelegrafia effettuati da G. Marconi a bordo di unità navali. Le operazioni sono state effettuate in 20 e 40 metri in fonia. Sono stati creati oltre alla QSL speciale un Diploma di Partecipazione ed un Certificato di Merito da richiedere tramite QRZ.com



RA1TR/mm (ex UA1TBD): Sergey P. Andreev è il responsabile della stazione radio a bordo del traghetto т/х "Господин Великий Новгород" (Signore Novgorod il Grande). Il traghetto è operativo solo nel periodo estivo (1 giugno - 1 settembre) nella tratta San Pietroburgo - Shlisselburg - Isola di Valaam e ritorno. Sergey è abbastanza attivo da bordo e normalmente si possono ascoltare anche diversi OM russi che colgono l'occasione di effettuare l'attraversata con il traghetto e di conseguenza essere operativi via radio proprio dalla stazione in maritime mobile di Sergey. RA1TR/mm è attivo in fonia e lo si trova sempre su 14134 MHz. La QSL va inviata al suo indirizzo: Sergey P. Andreev - Parkway Voskresenskij 13-25 - 173002, Velikiy Novgorod - Russia

K3YN/mm: Kenneth L. Wright è stato segnalato sul cluster in modalità digitale (JT65), trasmette da bordo della barca a vela "S/y Quest". QSL via diretta al seguente indirizzo: Kenneth L. Wright - 411 Walnut Street, #10594 - Green Cove Springs, FL 32043 - USA



WV0CQ/mm: John B. Holstein è stato attivo dal 29 luglio al 06 agosto a bordo della nave da crociera "M/s Carnival Magic". Ha operato da /KP2 (St. Thomas) e /KP4 (Puerto Rico) sui 20 metri in fonia (14.320 - 14.347). La QSL va inviata via Lotw oppure diretta al suo indirizzo privato: John B Holstein - 316 1st St W - Madison, WV 25130 - USA



DL6MLA/mm: Karl Schmidt, è stato attivo dal 3 al 22 agosto 2017, a bordo della nave portacontainer "M/V Henneke Rambow" (c/s DDVQ2). Karl ha operato da passeggero, utilizzando il suo Kenwood TS-140S e come antenna una "End fed", egli è un'abituè di questi viaggi vacanze a bordo di navi mercantili. Nel 2014 e nel 2015 è stato attivo dalla M/V Ida Rambow. Per la QSL va inviata via bureau oppure diretta al seguente indirizzo: Karl Schmidt

Im Brunnenhof 1 - 39126 Magdeburg - Germany



SV1HEM/mm: Giorgos Fougias (MI428) è stato segnalato sul cluster giorno 30 Luglio 2017 dall'isola di Kea (Cyclades Is. - EU067) per lo IOTA Contest. Giorgos, nel periodo estivo, usualmente con la sua famiglia trascorre qualche settimana in queste bellissime isole greche con il suo mostoscafo cabinato! La QSL va inviata via bureau oppure diretta: GIORGOS FOUGIAS - 47 MARMARA STR. - EGALEO 12242 ATHENS - Greece



IZ1GCL/mm: Giuseppe Menga è stato segnalato sul cluster giorno 3 Agosto 2017 dalle Baleari (EA6), si trova a bordo della sua imbarcazione a vela S/y Hedvig. La QSL va inviata via diretta: Giuseppe Menga - Strada Truc Carleve' n. 29 - 10090 Villarbasse (TO)



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 18 luglio 2017 al 20 agosto 2017), ecco di seguito i nominativi: OY1R - **IY1SP** - DH6ARM - **RA1TR** - S53RA - R9MAT - DL5YAD - GM0HCQ - **KY3N** - UA0QN - G4WOE - F5FSU - SP1ST - LA3IPA - ER1MM - YU2AX - N1ZZZ - DL0CUX - YO4RYU - RA1ZZ - F8DBY - IK4DDW - EA7URA - SA6BQZ - DD4WK - **SV1HEM** - EI6DX - F5MYK - **WV0CQ** - RZ5D - VE0JSJ - SP1NQW - **DL6MLA** - IZ1GCL - F5MYK - GM8OFQ - DL0IPA - KI4THY - MM5AHO - IU1GAQ - DL1AXX -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

IY1SP/mm

di Antonio Di Benedetto, IK8XVA/i1 [MI117]



In occasione del 120° anno delle prime esperienze di radiotelegrafia Terra-Nave svolte da Marconi a La Spezia nel luglio del 1897, la Marina Militare insieme al Comune di La Spezia, al Centro di Supporto e Sperimentazione Navale (C.S.S.N.), al Museo Tecnico Navale, la Lega Navale ed i radioamatori spezzini, hanno organizzato una serie di eventi per ricordare l'opera dello scienziato italiano.

La rievocazione storica consiste nel replicare i messaggi di telegrafia trasmessi dalla postazione fissa ubicata presso il C.S.S.N. (viale San Bartolomeo), e riceverli a bordo di una imbarcazione in navigazione. Una terza stazione ubicata all'interno del Museo Tecnico Navale dove c'è la sala dedicata a Marconi, rappresenta la seconda postazione ricevente. I messaggi telegrafici, ricevuti tramite apparati radio amatoriali moderni, vengono inviati alla macchina telegrafica per la scrit-

tura su zone di carta.

La Marina Militare all'occasione ha reso disponibile il rimorchiatore Porto Torres Y416, per simulare le prove in mare fatte a bordo del Rimorchiatore n.8 e ripercorrere la rotta della Regia Nave San Martino.

A bordo del rimorchiatore non potevano mancare marinai-radioamatori (radioamatori di marina), per cui, io insieme all'amico e collega Enzo IU1AAH (MI1021), ci siamo resi disponibili per imbarcare.

La mattina del 15 luglio verso le 10:30 ci siamo recati in banchina, dove era ormeggiato il Porto Torres, appena imbarcati, conosciamo il Comandante 1°Mrs. MARTINI e dopo una amichevole presentazione, ci ha fatto accompagnare in plancia, dove abbiamo iniziato l'installazione della stazione radio. Alle 11.00 il comandante ha iniziato l'approntamento per la navigazione, nel frattempo noi abbiamo allestito gli apparati

ed installate le antenne, una omnidirezionale VHF ed una Windom per le HF. Alle 12.00 come previsto da programma, il rimorchiatore ha mollato gli ormeggi.

Appena fuori dalle ostruzioni hanno avuto inizio le trasmissioni dei messaggi: la stazione in viale S. Bartolomeo, presso il CSSN, ha trasmesso una serie di messaggi, i quali, a conferma dell'avvenuta ricezione da parte nostra, sono stati poi ritrasmessi per la successiva scrittura su zona di carta, tramite macchina telegrafica. Contemporaneamente abbiamo effettuato delle trasmissioni radioamatoriali in banda HF utilizzando il nominativo marconiano IY1SP/MM, collegando più di 100 stazioni europee e russe.

Rievocare gli esperimenti fatti da Marconi con il supporto della Marina Militare, è il sogno di tutti i Marinai Radioamatori, noi l'abbiamo vissuto in prima persona, è stata un'esperienza affascinante, unica.





A destra IZ1OSS Carlo Barile ed il nostro IZ1ZCT Roberto Mascolo - MI1018 operatori di IY1SP/MTN presso il Museo Tecnico Navale della M.M.I. di La Spezia



Sala Marconi





Marina Militare

Collezione orologi



Memphis Belle

MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS





momo BEAM

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

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

Incrociatore Bolzano



..//..

Il Bolzano, intanto, aveva arrestato il suo apparentemente affondamento, e si era stabilizzato, al punto che risultò nuovamente possibile, al Geniere (capitano di fregata Marco Notarbartolo), tentare di prenderlo a rimorchio. Il capitano del Genio Navale Traetta insisté dapprima con il comandante in seconda, capitano di fregata Andrea Fe' d'Ostiani (che era rimasto ferito nel siluramento), e poi con il comandante Mezzadra allo scopo di ottenere il permesso di tornare sul Bolzano con una decina di volontari, per verificare che tutti i locali fossero stati chiusi prima dell'abbandono e per filare a mare i cavi di rimorchio, che il tenente di vascello Bozzo aveva in precedenza preparato a poppa, in modo da poterli poi recuperare dal Geniere e prendere così a rimorchio il Bolzano, per portarlo all'incaglio. Il permesso gli venne accordato; tra i volontari che tornarono a bordo, si offrì anche il capo elettricista Ditrè. Il gruppetto si avvicinò al Bolzano con una lancia, portandosi a poppa (la prua

era già semisommersa: il ponte di coperta era al di sopra del livello del mare fino a centro nave, mentre era a pelo d'acqua verso prora, e già sott'acqua a prora estrema), e risalì a bordo, dove riuscì finalmente a tendere il cavo di rimorchio. Per la sua parte nel salvataggio della nave, il capitano Traetta avrebbe ricevuto una Medaglia d'Argento al Valor Militare, con motivazione: "Imbarcato su incrociatore, in missione di guerra, colpito da sommergibile nemico con siluro che provocava un grave incendio in alcuni locali caldaie e nella zona di batteria sovrastante ai depositi munizioni prodierl, dopo aver personalmente eseguito le prime operazioni per l'intercettazione e lo spegnimento delle caldaie, indossava con sereno coraggio ed audacia un vestito antifiame e penetrava ripetutamente nel locale in preda all'incendio per allagare i depositi munizioni. Tratto in salvo semiasfissiato, non appena rimessosi, accorreva con rischio della vita, in aiuto ad altri animosi che prodigarono per scaricare le riserve dei complessi

da 100 violentemente investite dalle fiamme. Impeccabile ed ardito, scendeva successivamente nei locali inferiori, in momenti critici per la sicurezza della nave, per controllare la chiusura della portelleria ed evitare il propagarsi dell'incendio effettuando il taglio dei cavi elettrici". Il Geniere rimorchiò l'incrociatore – sbandato di circa 5°-6° – verso la vicinissima isola di Panarea, dove lo portò ad incagliare su un banco sabbioso dinanzi alla spiaggia Lisca Bianca, presso Punta Peppemaria (sulla costa settentrionale dell'isola), alle 13.30. Qui l'acqua era profonda solo dodici metri; quando la carena del Bolzano toccò il fondale per la prima volta, l'incrociatore sbandò paurosamente di ben 45° sulla sinistra: sembrando che la nave stesse per rovesciarsi da un momento all'altro, Traetta ed i volontari saliti a bordo dovettero di nuovo abbandonarla. Successivamente, però, lo sbandamento tornò a diminuire, e ci si poté finalmente mettere all'opera per domare l'incendio.

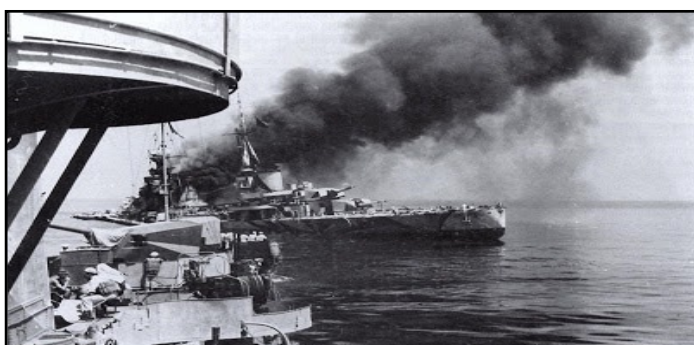
La popolazione di Panarea, ottocento anime, era meno numerosa dell'equipaggio del Bolzano, che contava oltre un migliaio di uomini; gli abitanti dell'isola, svegliati dalle esplosioni dei siluri, assistevano a distanza al dramma dei due incrociatori. Alcune barche di pescatori, con a bordo perlopiù anziani, donne e bambini – gli uo-

mini validi erano al fronte – si recarono in soccorso dei naufraghi. Tra l'equipaggio del Bolzano si lamentarono tre morti, due dispersi e 32 feriti (altra fonte parla invece di nove morti e 20 feriti). Considerando la devastazione causata dal siluramento e dall'incendio, il bilancio fu relativamente contenuto; ciò perché la sala calda-

ie colpita dal siluro, la 1-2, era spenta al momento dell'impatto del siluro, e nelle altre sale caldaie era in corso il cambio di personale quando la nave fu silurata. Le ossa di uno dei dispersi sarebbero state rinvenute a bordo durante i successivi lavori di riparazione effettuati a Napoli.



Inizia l'abbandono della nave: qualcuno è già in acqua (dal saggio di Francesco Mattesini sulla battaglia di Mezzo Agosto, su www.societaitalianastoriamilitare.org).



L'equipaggio ha abbandonato la nave: ora non c'è più nessuno sul Bolzano (g.c. STORIA militare).

Il Bolzano, intanto, aveva arrestato il suo apparentemente affondamento, e si era stabilizzato, al punto che risultò nuovamente possibile, al Geniere (capitano di fregata Marco Notarbartolo), tentare di prenderlo a rimorchio. Il capitano del Genio Navale Traetta insisté dapprima con il comandante in seconda, capitano

di fregata Andrea Fe' d'Ostiani (che era rimasto ferito nel siluramento), e poi con il comandante Mezzadra allo scopo di ottenere il permesso di tornare sul Bolzano con una decina di volontari, per verificare che tutti i locali fossero stati chiusi prima dell'abbandono e per filare a mare i cavi di rimorchio, che il tenente di va-

scello Bozzo aveva in precedenza preparato a poppa, in modo da poterli poi recuperare dal Geniere e prendere così a rimorchio il Bolzano, per portarlo all'incaglio. Il permesso gli venne accordato; tra i volontari che tornarono a bordo, si offrì anche il capo elettricista Ditrè.

Il gruppetto si avvicinò al Bolzano con una lancia, portandosi a poppa (la prua era già semisommersa: il ponte di coperta era al di sopra del livello del mare fino a centro nave, mentre era a pelo d'acqua verso proravia, e già sott'acqua a prora estrema), e risalì a bordo, dove riucì finalmente a tendere il cavo di rimorchio. Per la sua parte nel salvataggio della nave, il capitano Traetta avrebbe ricevuto una Medaglia d'Argento al Valor Militare, con motivazione: "Imbarcato su incrociatore, in missione di guerra, colpito da sommergibile nemice con siluro che provocava un grave incendio in alcuni locali caldaie e nella zona di batteria sovrastante ai depositi munizioni prodierl, dopo aver personalmente esegui-

to le prime operazioni per l'intercettazione e lo spegnimento delle caldaie, indossava con sereno coraggio ed audacia un vestito antifiemme e penetrava ripetutamente nel locale in preda all'incendio per allagare i depositi munizioni. Tratto in salvo semiasfissiato, non appena rimessosi, accorreva con rischio della vita, in aiuto ad altri animosi che prodigarono per scaricare le riserve dei complessi da 100 violentemente investite dalle fiamme. Impeccabile ed ardito, scendeva successivamente nei locali inferiori, in momenti critici per la sicurezza della nave, per controllare la chiusura della portelleria ed evitare il propagarsi dell'incendio effettuando il taglio dei cavi elettrici". Il Geniere rimorchiò l'incrociatore

– sbandato di circa 5°-6° – verso la vicinissima isola di Panarea, dove lo portò ad incagliare su un banco sabbioso dinanzi alla spiaggia Lisca Bianca, presso Punta Peppemaria (sulla costa settentrionale dell'isola), alle 13.30. Qui l'acqua era profonda solo dodici metri; quando la carena del Bolzano toccò il fondale per la prima volta, l'incrociatore sbandò paurosamente di ben 45° sulla sinistra: sembrando che la nave stesse per rovesciarsi da un momento all'altro, Traetta ed i volontari saliti a bordo dovettero di nuovo abbandonarla. Successivamente, però, lo sbandamento tornò a diminuire, e ci si poté finalmente mettere all'opera per domare l'incendio.



Il Bolzano fortemente sbandato subito dopo l'incaglio.

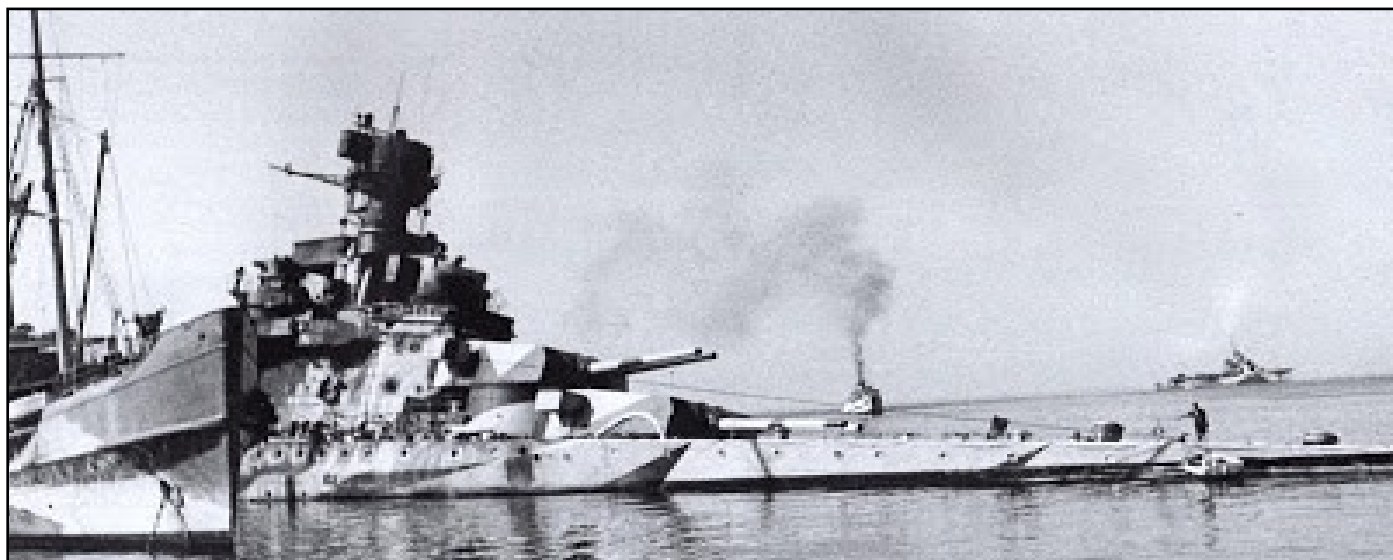


Il Bolzano poco dopo l'incaglio sui fondali di Panarea, nel pomeriggio del 13 agosto; sulla destra si vede il Geniere

La popolazione di Panarea, ottocento anime, era meno numerosa dell'equipaggio del Bolzano, che contava oltre un migliaio di uomini; gli abitanti dell'isola, svegliati dalle esplosioni dei siluri, assistevano a distanza al dramma dei due incrociatori. Alcune barche di pescatori, con a bordo perlopiù anziani, donne e bambini – gli uo-

mini validi erano al fronte – si recarono in soccorso dei naufraghi. Tra l'equipaggio del Bolzano si lamentarono tre morti, due dispersi e 32 feriti (altra fonte parla invece di nove morti e 20 feriti). Considerando la devastazione causata dal siluramento e dall'incendio, il bilancio fu relativamente contenuto; ciò perché la sala calda-

ie colpita dal siluro, la 1-2, era spenta al momento dell'impatto del siluro, e nelle altre sale caldaie era in corso il cambio di personale quando la nave fu silurata. Le ossa di uno dei dispersi sarebbero state rinvenute a bordo durante i successivi lavori di riparazione effettuati a Napoli.



Il Bolzano completamente adagiato sui fondali di Panarea, con uno sbandamento di circa 10° sulla sinistra, dopo lo spegnimento degli incendi, nel pomeriggio del 15 agosto 1942. Sullo sfondo, a destra, è visibile il cacciatorpediniere Camicia Nera impegnato in vigilanza antiaerea ed antisommergibili, mentre in primo piano a sinistra si può vedere la prua del rimorchiatore Salvatore I (g.c. STORIA militare).

Le vittime del Bolzano a Mezzo Agosto:

Emilio Busato, marinaio fuochista, 21 anni, da Martellago, deceduto il 13/8/1942

Pierino Lusani, secondo capo cannoniere, 27 anni, da Saluggia, deceduto il 13/8/1942

Francesco Masante, guardiamarina, 25 anni, deceduto il 13/8/1942

Luigi Volpati, marinaio S.D.T., 21 anni, da Milano, deceduto il 12/8/1942

Vescovo Antonio, secondo capo elettricista, 28 anni, da Gorizia, deceduto il 21/10/1942 nel Sanatorio di Arco per le ferite riportate.



Il Bolzano a Panarea; dietro si riconosce il Salvatore I (da www.forummarine.forumactif.com)

Gorizia, Trieste ed il Camicia Nera, unico cacciatorpediniere non distaccato per assistere le navi silurate, entrarono a Messina alle 11.45; sette ore più tardi riuscì a

raggiungere il porto siciliano anche l'Attendolo, gravemente danneggiato ma ancora in grado di navigare con i suoi mezzi, dopo una travagliata navigazione, as-

sistito e protetto da alcuni cacciatorpediniere e da altro naviglio inviatogli incontro da Messina.

Dopo l'incaglio, ci vollero quasi due giorni per riuscire ad estinguere l'incendio del Bolzano; allo scopo giunsero a Panarea dei mezzi di soccorso inviati appositamente da Messina (tra cui anche il rimorchiatore di salvataggio Salvatore I), ma solo nel pomeriggio del 14 agosto le fiamme iniziarono a diminuire d'intensità, venendo finalmente soffocate solo alle 8.30 del mattino del 15 agosto. La nave, intanto, si era del tutto adagiata sul fondale, assestandosi su uno sbandamento di circa 10° a sinistra.

Il Camicia Nera fu lasciato a sorvegliare la zona e proteggere l'incrociatore da eventuali attacchi di aerei e sommergibili.

Una parte dell'equipaggio rima-

se a Panarea per provvedere alla sorveglianza ed al recupero della nave, mentre il resto del personale fu sbarcato a Messina; quelli che avevano famiglia nella città siciliana furono mandati a casa. Dato che il corredo era rimasto a bordo del Bolzano, gli uomini erano rimasti con la sola divisa che indossavano al momento del siluramento.

I feriti, tra cui molti ustionati, furono ricoverati nell'ospedale Margherita di Messina; fu mandato in ospedale anche il capo elettricista Ditrè, avendo una leggera ferita sul piede destro. Fu ricoverato nella stessa stanza di un marinaio che aveva gravi ustioni sulla parte superiore delle mani, e che gli spiegò cosa gli era capitato: al

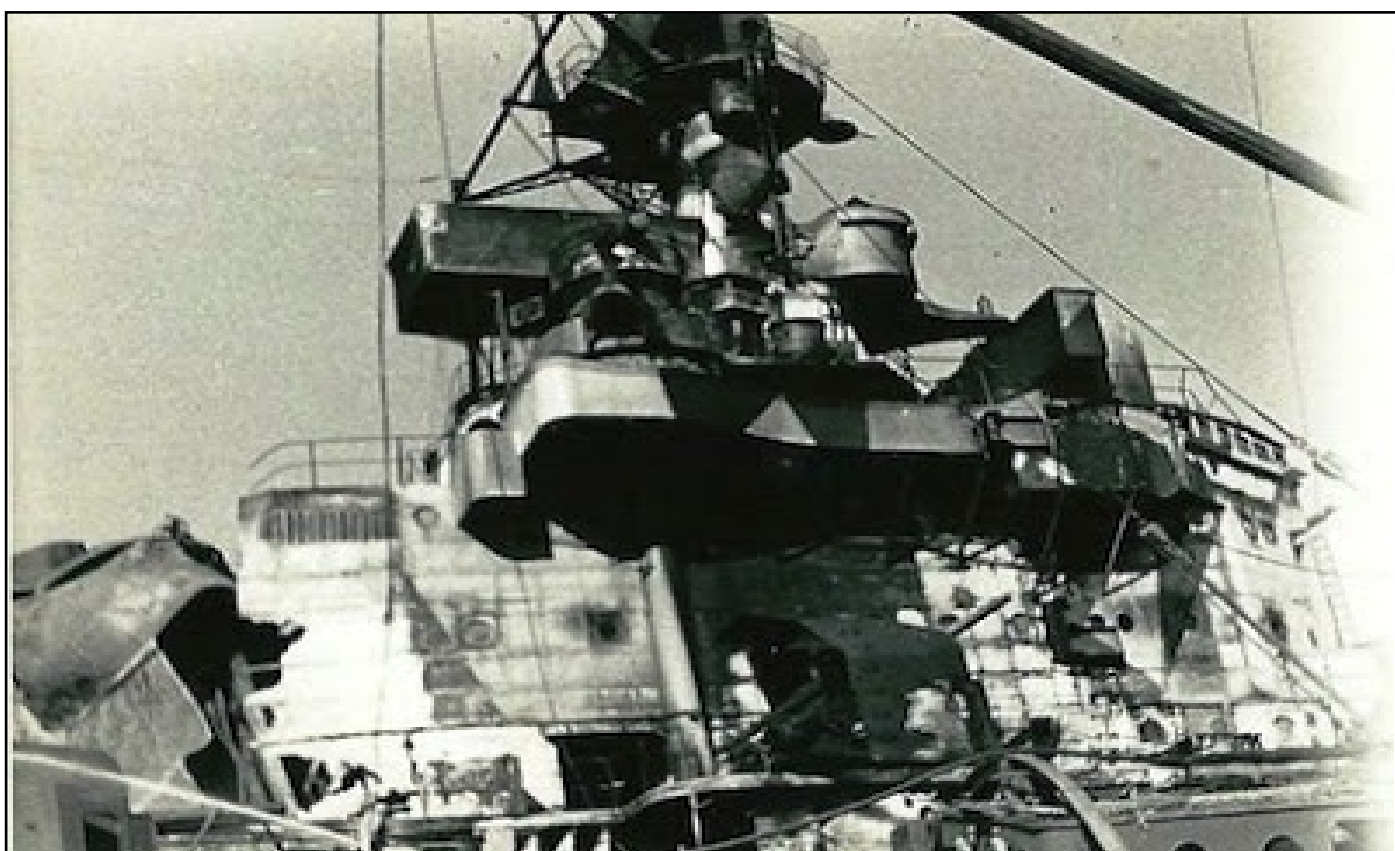
momento del siluramento, si trovava in coperta vicino alla torre numero 1, e vedendo la scia del primo siluro (quello che poi colpì l'Attendolo) passare a proravia, aveva creduto che avrebbe colpito il Bolzano, e si era diretto verso poppa; nel mentre il secondo siluro aveva colpito la nave per davvero, scatenando l'incendio. Le fiamme avevano subito cominciato ad uscire dalle feritoie del locale caldaie, poste alla base del fumaiolo; il marinaio, coprendosi il volto con le mani, aveva proseguito verso poppa, facendosi strada nell'incendio. Il fuoco aveva così risparmiato la sua faccia, ma le sue mani erano rimaste gravemente ustionate.



Altre due immagini del Bolzano a Panarea, affiancato da una torpediniera tipo "tre pipe" e da altre unità (da www.digilander.libero.it/planciacomando).



Una serie di immagini che mostrano il Bolzano a Panarea nell'agosto del 1942.



(da www.marenostrumrapallo.it)





I lavori per rimettere il Bolzano in condizioni di galleggiabilità iniziarono da subito, e richiesero 29 giorni; durante le operazioni di recupero, parte dell'equipaggio del Bolzano, che non poteva alloggiare sulla nave semiaffondata, trovò posto sulle navi cisterna "polivalenti" (erano anche posamine e navi da sbarco) Tirso e Scrivia, appositamente inviate a Panarea per dare vitto e alloggio a parte dell'equipaggio dell'incrociatore. Per proteggere la nave da ulteriori attacchi siluranti, venne steso uno sbarramento retale tutt'intorno allo scafo. Per rimettere la nave in condizione di galleggiare, si rese

necessario alleggerirla, rimuovendo i pezzi da 100/47 mm, i due obici illuminanti da 120 mm, le mitragliere da 20 mm ed i sistemi di direzione del tiro. La falla aperta dal siluro venne tamponata, ed i locali allagati vennero prosciugati. L'11 settembre il Bolzano fu di nuovo in condizioni tali da poter tenere a bordo tutto l'equipaggio, così che Tirso e Scrivia poterono lasciare Panarea per Trapani, dov'erano richieste per un'operazione di posa di mine. Alle 19 del 15 settembre il Bolzano lasciò Panarea, fortemente scortato e rimorchiato da due rimorchiatori, diretto a Napoli,

dove giunse il mattino seguente e fu sottoposto ad un primo periodo di lavori di riparazione necessari a consentirgli di navigare con i propri mezzi fino a La Spezia. La nave fu immessa in bacino di carenaggio, dopo di che la falla venne riparata, le macchine ed i locali allagati vennero ripuliti, e si rimise così il Bolzano in grado di navigare. Tali lavori richiesero ben tre mesi e mezzo, a causa della situazione sempre più grave in cui versava l'organizzazione logistica e cantieristica a Napoli, martellata dai bombardamenti, sovraccarica di lavoro e sempre più a corto di risorse.



Dietro il Bolzano è riconoscibile il Salvatore I (dal saggio di Francesco Mattesini, su www.societaitalianastoriamilitare.org).

Completata questa prima fase di riparazioni urgenti il 10 dicembre 1942, furono condotte delle prove per verificare che la nave potesse navigare, dopo di che il 21 dicembre il Bolzano lasciò Napoli diretto a La Spezia, per essere sottoposto a lavori più estesi in un cantiere ligure. Il viaggio di trasferimento durò un giorno e fu svolto alla velocità di 14 nodi, utilizzando soltanto la motrice di poppa. La vastità dei danni (il fu-

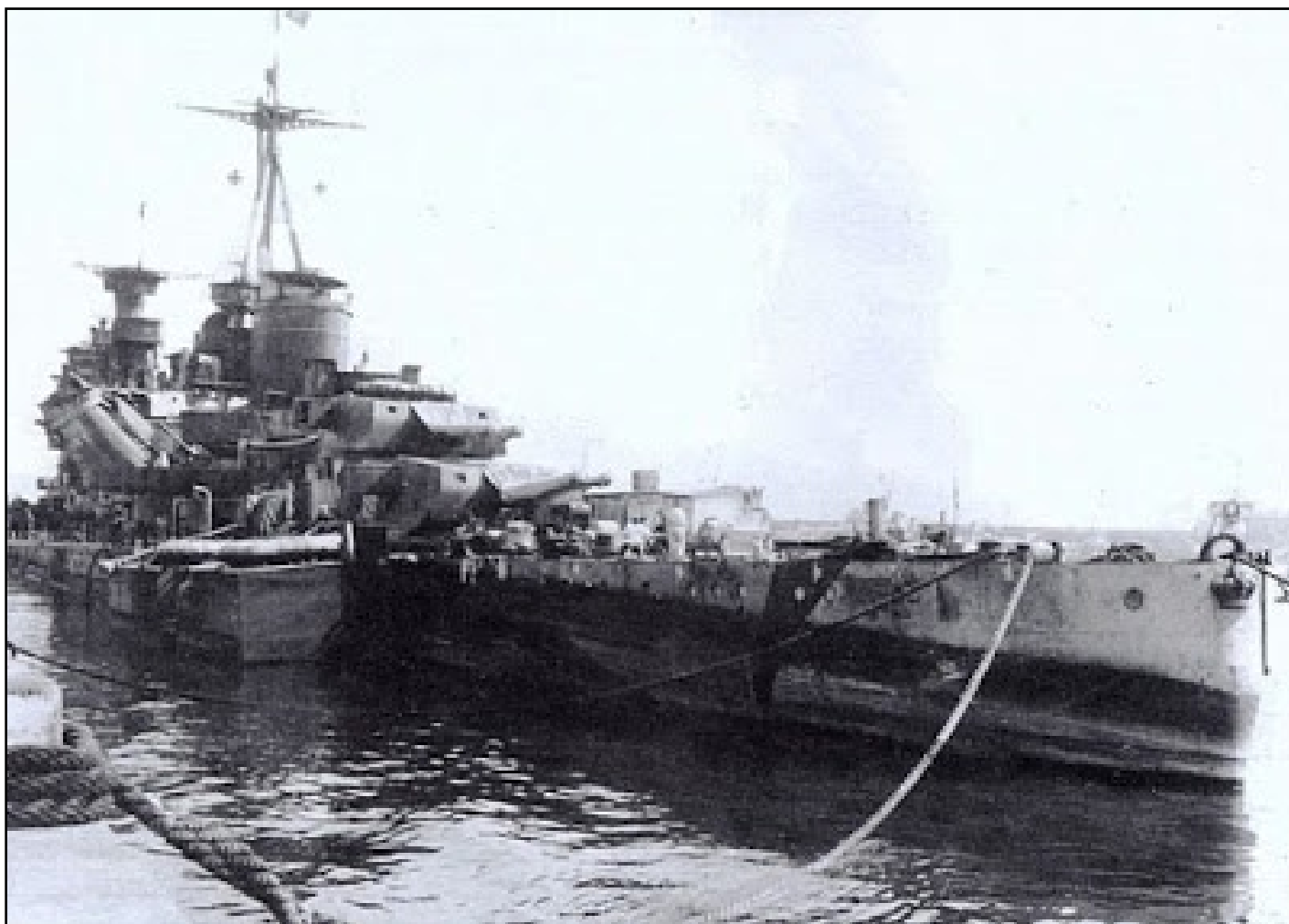
maiolo prodiero era letteralmente collassato per il calore dell'incendio, e la sovrastruttura della plancia era pressoché distrutta), e quindi l'entità del lavoro necessario a ripristinare l'unità, era tale che si pensò perfino di ricostruire radicalmente il Bolzano dalla coperta in su, demolendo e sostituendo le sovrastrutture, eliminando i cannoni del calibro principale e trasformando l'incrociatore in "nave lancia-aerei". Il

"nuovo" Bolzano avrebbe avuto un ponte di volo che si estendeva da prora estrema fino al fumaiolo poppiere, con due catapulte Heinkel ai lati della sua estremità prodiera; la sovrastruttura prodiera con la plancia sarebbe stata rimossa, così come il fumaiolo prodiero, che sarebbe stato sostituito da due fumaioli gemelli, posti a lati del ponte di volo.

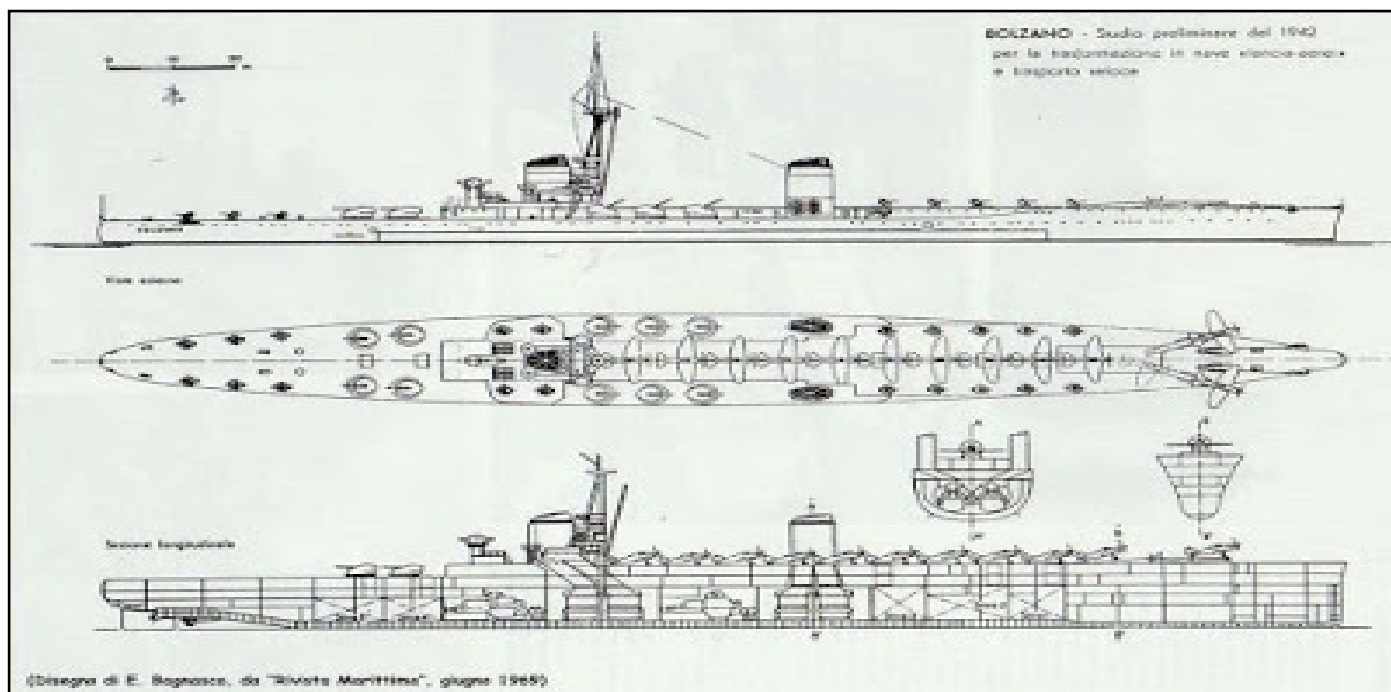
Due caldaie sarebbero state eliminate, e la disposizione delle altre otto modificata in modo tale da ricavare spazio per quattro stive di carico.

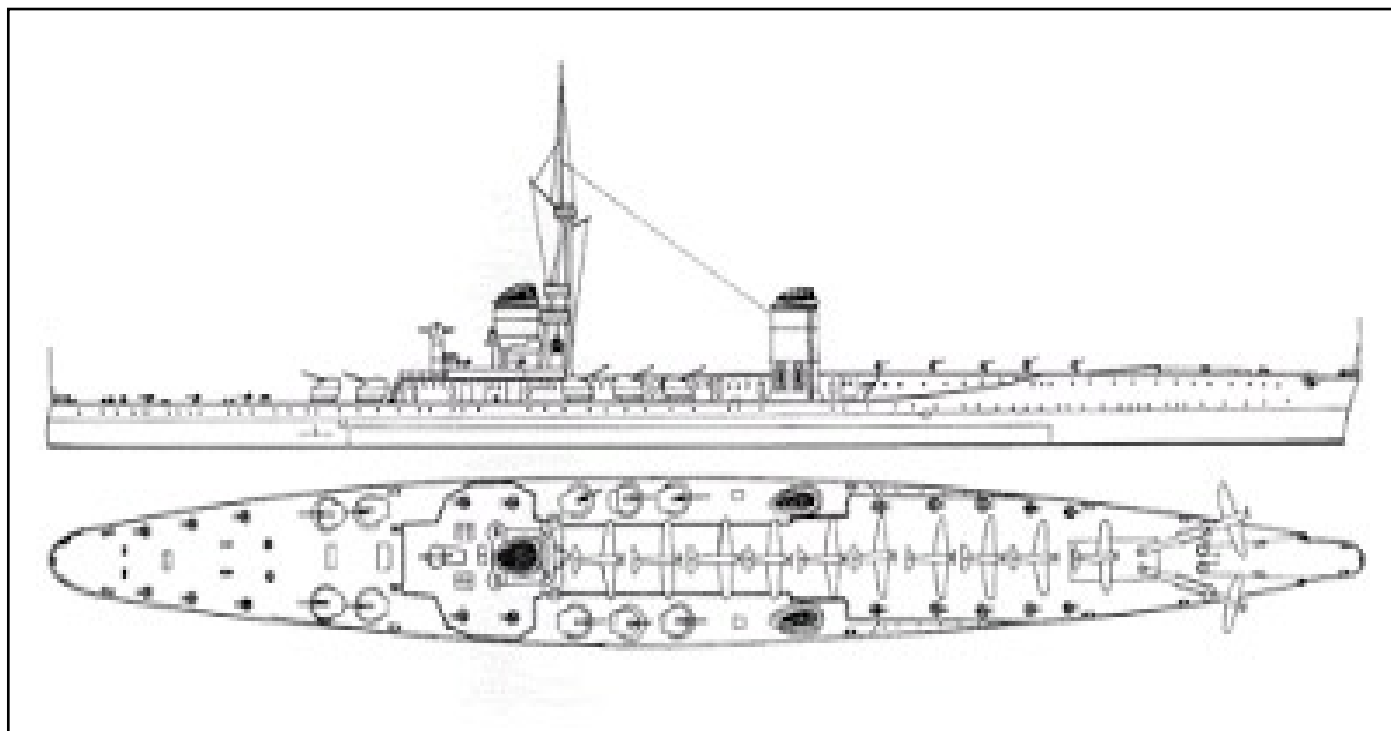
L'armamento, interamente sistemato a poppa, sarebbe consistito in dieci cannoni contraerei da 90/50 mm e venti mitragliere binate da 37 mm (o 20/65

mm). Il dislocamento sarebbe divenuto di 9000 tonnellate standard e 11.000 a pieno carico.



Il Bolzano a Napoli in attesa di entrare in bacino di carenaggio, intorno al 18 settembre 1942. Si nota il fumaiolo prodiero collassato sotto l'effetto del calore degli incendi, il marcato appruamento ancora esistente ed il segno lasciato sullo scafo dalla nafta, a indicare il livello della superficie del mare durante l'incaglio (g.c. STORIA militare).





I piani per la conversione del Bolzano in nave "lancia-aerei".

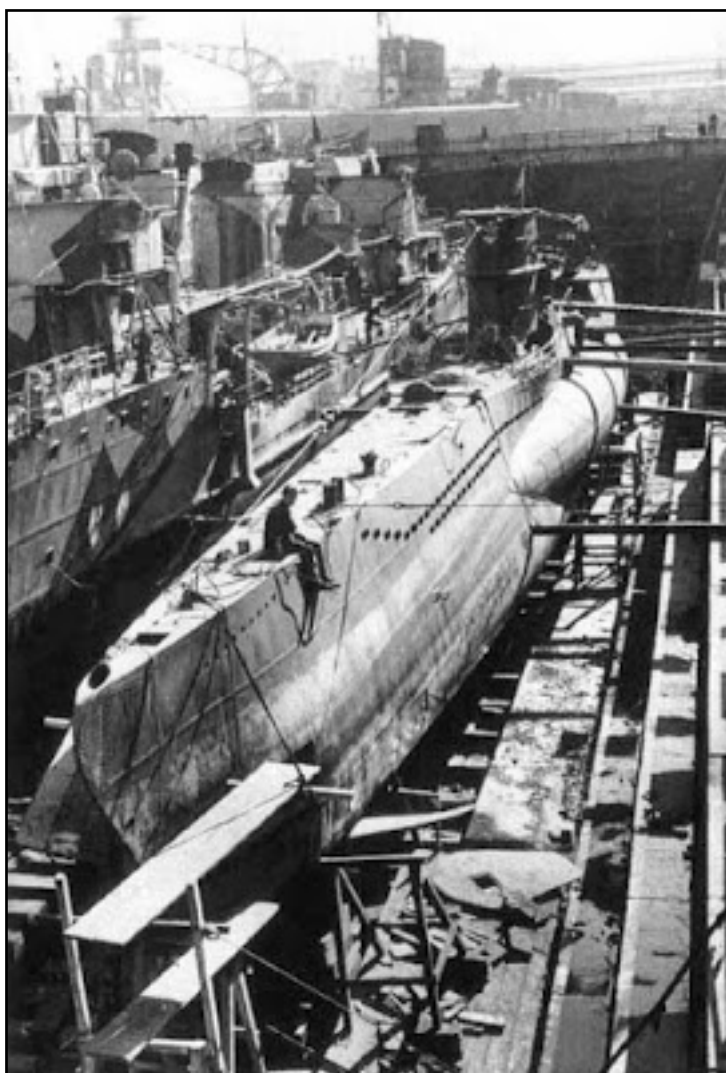
Quale nave "lancia-aerei", non si sarebbe trattato di una portaerei propriamente detta: gli aerei, infatti, non avrebbero potuto atterrare a bordo. Il ponte di volo sarebbe stato utilizzato solamente per far decollare gli aerei (di qui il termine "lancia-aerei"), che, dopo aver portato a termine la loro missione, sarebbero dovuti atterrare in una base aerea a terra. Non era previsto un hangar; gli aerei sarebbero stati sistemati sul ponte di volo, pronti al lancio. In questa forma, il Bolzano sarebbe stato impiegato per fornire un minimo di copertura aerea alla squadra da battaglia ed ai convogli, nonché in missioni veloci di trasporto verso il Nordafrica, per trasportare e lanciare aerei da trasferire in Africa Settentrionale. La dotazione di aerei sarebbe consistita in dodici caccia Reggiane Re 2001 di tipo "ultra alleggerito" OR (ma si pensò anche ai Fiat G50 Bis OR ed ai Fiat G50B). Ma non se ne fece nulla: il progetto di trasformazione venne scar-

tato nel febbraio 1943. Stessa sorte toccò pure ad un'altra idea di trasformazione, partorita dal nuovo comandante del Bolzano: la nave sarebbe rimasta un incrociatore, ma le sovrastrutture sarebbero state ricostruite in modo analogo a quelle degli incrociatori leggeri delle ultime serie della classe Condottieri; le caldaie 1 e 2 sarebbero state eliminate (il che sarebbe avvenuto anche con il progetto di trasformazione in lanciaaerei), riducendo la velocità di mezzo nodo ma ricavando un terzo doppio fondo che avrebbe permesso di imbarcare maggiori quantità di carburante, ed installando un generatore diesel. La proposta fu approvata, ma il 24 febbraio 1943 i lavori furono rinviati a tempi migliori e la nave rimase in attesa di lavori di ripristino (da effettuarsi probabilmente nei cantieri Ansaldo di Genova) che non presero mai il via: la carenza di materiali e manodopera ed il sovraccarico di lavoro della cantieristica italiana,

che doveva dare la priorità a costruzioni e riparazioni più urgenti – in primis navi scorta e sommergibili –, diedero il colpo di grazia al malconco incrociatore, che fu lasciato all'ormeggio a tempo indefinito nella base di La Spezia. Il grosso dell'equipaggio venne assegnato a nuove destinazioni su altre navi (il capitano Traetta, ad esempio, fu trasferito sul Gorizia) od in incarichi a terra (fu questo il caso, ad esempio, del direttore di macchina Petrillo, destinato ad un incarico a terra a Roma). Sul Bolzano, ormeggiato prima alla banchina scali e poi alla fonda presso la diga foranea, circondato da recinti parasiluri, rimase soltanto un equipaggio ridotto, incaricato soltanto della manutenzione dei macchinari. (Secondo altra fonte, agli inizi del 1943 vennero effettuate alcuni saltuari lavori di riparazione via via che i materiali diventavano disponibili, ma poi furono sospesi del tutto).



Sopra: una foto scattata a La Spezia nell'estate del 1943 (dal saggio di Francesco Mattesini sulla battaglia di Mezzo Agosto, da www.societaitalianastoriamilitare.org): in primo piano, il sommergibile tedesco U 73; sullo sfondo, a sinistra, si riconosce il Bolzano. Sotto: in primo piano, di nuovo l'U 73 (in riparazione a La Spezia, 1943), con a fianco un'unità ex francese; sullo sfondo, si riconoscono le sovrastrutture del Bolzano (da www.hazegray.org).





HMS UNBROKEN di ritorno a Portsmouth il 26 agosto 1943

L'attacco dell'Unbroken agli incrociatori italiani, nel giornale di bordo del sommergibile (da Uboat.net):

"0730 hours - When in position 38°43'N, 14°57'E HE was heard bearing 230°.

0743 hours - Sighted a large number of ships bearing 230° steering straight towards. The centre column consisted of four large ships, two 8" cruisers and possibly two 6" cruisers. The escort consisted of 8 modern destroyers. Started attack.

0804 hours - Fired four torpedoes from yards at the nearest 8" cruiser. Two 6" cruisers were beyond the target and if torpedoes missed there was a good possibility of hitting the other ships beyond. P 42 went deep on firing and altered course 90° to starboard and increased speed for 5 minutes. It was thought two hits were obtained on the nearest 8" cruiser, and with luck the 'overs' may have hit one of the other cruisers.

0809 hours - Intensive depth charging started, went to 120

feet and crept away.

0900 hours - The 40th charge was dropped. By this time the enemy seemed to have lost contact, and to be drawing astern. However depth charging continued for 8 hours and 31 minutes, the explosions becoming more distant and less frequent as time drew on.

1640 hours - The last depth charge was dropped at a considerable distance. The day's total came to 105. Only some superficial damage was sustained.

1900 hours - Returned to periscope depth. Nothing in sight."

Il siluramento del Bolzano a Mezzo Agosto nelle memorie del capo elettricista Ditrè (da un articolo del figlio Renato sul sito dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia - www.marinaitalia.com):

"Si rientrava alla base dopo l'ennesima missione. Di solito la formazione naviga in linea di fila per un preciso motivo, perchè i sommergibili che agiscono immersi, appena lanciano il siluro, questi, lascia una scia sul mare per cui se ne può dedurre la posizione di lancio ed attaccare i sommergibili con i caccia di scorta. 24 Marinai d'Italia Marinai d'Italia 25 Per questo motivo, il loro bersaglio preferito è sempre la nave di coda della formazione in modo da sottrarsi più facilmente alla ricerca. Mancavano pochi minuti alle ore 8 del giorno 13/8/1942, per me orario di inizio del turno di servizio nella centrale elettrica.

Mi trovavo nella mensa sottufficiali per consumare la prima colazione assieme ad altri colleghi. Sentiamo un boato con un sobbalzo della nave. Si intuisce che deve trattarsi di un siluramento. La mensa aveva due uscite una, verso poppa prossima all'aperto sulla coperta ma, vicina al fumaiolo, l'altra verso prora immetteva nel sottocastello. I primi colleghi cercando di uscire all'aperto, si sono diretti verso la porta di poppa che appena aperta ha mostrato subito la consistenza delle fiamme e la gravità dell'incendio. Coprendosi alla meglio, hanno affrontato le fiamme rimandando però ustionati. Non ricordo bene

però, credo io solo, invece di affrontare le fiamme, sono andato ad aprire l'altra porta constatando che l'incendio ancora non si era propagato in quel corridoio che immetteva nel sottocastello. Nel sottocastello, la porta sulla sinistra era bloccata dalle fiamme, non mi rimaneva che proseguire verso prora. Dai locali sottostanti salivano altri marinai in cerca di scampo tra cui uno con gli abiti in fiamme ed il viso già sfigurato che camminava per istinto, infatti, dopo pochi altri passi è crollato. Nel sottocastello a prora estrema, eravamo una trentina. Vi era una scala che immetteva sopra coperta.

Il portello era chiuso ma si poteva aprire dall'interno essendo fornito di dadi a farfalla. Il primo che salì lo ha aperto ed è uscito. Non fu altrettanto facile per gli altri che ammassatisi all'imbocco della scala, facendo pressione uno contro l'altro, impedivano di riuscire a svincolarsi e salire. Il locale aveva un altro portello ma senza scala, serviva per l'imbarco dei viveri nella sottostante cambusa e si poteva aprire da sopra coperta. Io che non ero tra gli ammassati, sono riuscito a richiamare l'attenzione di altri superstiti che erano in coperta e feci aprire quest'altro portello. Con questa apertura, sarà stato per l'illusione di un'altro passaggio, la pressione si allentò e così abbiamo potuto salire la scala. Sul castello, eravamo ancora isolati dalla poppa perché le strutture attorno al fumaio erano avvolte dalle fiamme.

Quelli che erano sul ponte di comando, passando attraverso i finestrini ed i tetti delle torri 1 e 2 erano arrivati in coperta e commentavano le fasi del siluramento. Superata Alicudi, la formazione dalla linea di fila era passata alla doppia linea. Trieste e Gorizia avanti, Bolzano e Attendolo, dietro. L'Attendolo sul lato destro verso la costa siciliana. Il Bolzano sulla sinistra verso il largo, quasi parallelo all'Attendolo. Il sommergibile avrebbe lanciato una coppia di siluri (in realtà 4 evidentemente non si erano accorti degli altri due. Ndr) e, poiché l'Attendolo si trovava in quel momento un poco più avanti del Bolzano, il primo siluro lo aveva colpito proprio sotto il castello oltre la paratia rinforzata a protezione dei depositi di munizioni delle due torri di prora troncando di netto la prora stessa.

Fortunosa circostanza, che non siano esplosi i depositi munizioni con le immaginabili conseguenze. La nave rimase a galla e poté rientrare in porto con i propri mezzi. Il secondo siluro, aveva colpito il Bolzano in corrispondenza del

locale caldaie 1 e 2 e del relativo deposito di nafta che prendendo fuoco aveva creato un colossale incendio in parte sfogato dal fumaio ma, attaccando anche tutti i locali adiacenti. Anche per il Bolzano, bisogna sottolineare che la buona sorte ha risparmiato alla nave e all'equipaggio rovinose conseguenze se il siluro avesse colpito i depositi munizioni e se le fiamme avessero raggiunto i depositi che tuttavia furono fatti allagare immediatamente. La nave, malgrado l'acqua imbarcata per lo squarcio nello scafo, mantenne il galleggiamento sia pur dando l'impressione che stesse per affondare. Quanti eravamo sopra il castello, non sapevamo la sorte del rimanente equipaggio né potevamo andare verso poppa. Soltanto quando il vento aveva fatto cambiare posizione al Bolzano ed aveva fatto spostare le fiamme verso un solo lato abbiamo potuto avviarci verso poppa e riunirci agli altri superstiti.

A causa dell'inquinamento della nafta con l'acqua di mare, si erano fermate anche le macchine non interessate dallo scoppio e quindi i mezzi antincendio. Dopo l'azione del siluro, le altre navi hanno proseguito verso Messina. A darci assistenza era rimasto un caccia sul quale trasbordammo quando la nave ancora una volta sembrava dovesse affondare. Invece, si era trattato soltanto di un assestamento spontaneo del galleggiamento. A questo punto, il comandante in seconda del Bolzano, d'accordo col comandante del caccia, decisero di tentare il rimorchio su un basso fondale di Panarea. Bisognava tornare a bordo per predisporre le funi di rimorchio. Raccolse alcuni volontari, me compreso, con un battello ci avvicinammo alla nave e risalimmo a bordo.

Il rimorchio fu effettuato da poppa essendo la prora già immersa quasi per metà. L'operazione riuscì, la poppa rimase fuori fino al centro nave e la rimanente parte a pelo d'acqua fino a prora.

L'incendio continuò fin quando l'acqua del mare non ebbe il sopravvento sul fuoco. Sull'isola fu sistemata una parte dell'equipaggio per la sorveglianza della nave, gli altri furono portati a Messina. Quelli che come me avevano famiglia in città, furono mandati a casa. Con l'allagamento perdemmo tutto quello che avevamo a bordo rimanendo col solo vestiario che avevamo addosso al momento del siluramento. I feriti furono portati all'ospedale Margherita di Messina e la maggior parte aveva ferite da ustioni.

Anch'io avevo una piccola ferita al collo del piede destro e fui ricoverato. Ero nella stessa stanza di un collega con la parte superiore delle mani gravemente ustionata. Raccontò che si trovava in coperta vicino la torre 1, vide la scia del siluro che passando davanti alla propria era destinato all'1. Credendo che colpisse il Bolzano, si avviò verso poppa, nel frattempo però, il secondo siluro colpì la nave e provocò l'incendio le cui fiamme fuoruscivano dalle feritoie del locale caldaie alla base del fumaio. Coprendosi la faccia con le mani sfidò le fiamme proseguendo verso poppa. Salvò la faccia, ma le mani subirono profonde scottature.

La Marina decise il recupero dello scafo. Vennero mezzi speciali che prosciugando i locali sani e tamponando lo squarcio ripristinarono il galleggiamento. I lavori durarono fino al 16 settembre 1942 e alle 19, il, trainato da due rimorchiatori e sotto forte scorta (comprensiva tra l'altro della torpediniera di scorta Ardito) fu trasferito a Napoli dove arrivammo nella mattinata del giorno dopo. In bacino fu riparata la falla, ripulite le macchine ed i locali allagati, fu ripristinata la possibilità di navigare con i propri mezzi. A Napoli restammo fino al 12 dicembre 1942 da dove partimmo diretti alla Spezia. La nave fu messa in disarmo e l'equipaggio inviato in altre destinazioni."



La Spezia sotto bombardamento aereo, il 5 maggio 1943: in primo piano la corazzata Littorio, a destra della quale, più lontano, è riconoscibile il Bolzano (g.c. STORIA militare).

Epilogo

Se l'abbandono di ogni lavoro per riparare il Bolzano, dopo tanti sforzi fatti per salvarlo, non poteva che destare amarezza tra gli ormai ex membri del suo equipaggio, altrettanto penosa fu la diatriba che insorse, a posteriori, tra il comandante Mezzadra ed alcuni dei suoi ufficiali. Secondo quanto lasciato scritto dal capitano del Genio Navale Traetta, al rientro a Messina Mezzadra mostrò una certa freddezza sia verso i caduti che verso gli uomini che tanto si erano sforzati per salvare la nave. Alcuni degli ordini dati da Mezzadra nei momenti successivi al siluramento destavano forti perplessità tra gli ufficiali, i quali ritenevano che tali disposizioni avessero influito negativamente sul salvataggio dell'unità: in particolare, si riteneva che Mezzadra fosse stato troppo precipitoso nell'ordinare l'abbandono della nave alla considerevole parte dell'equipaggio che si era radunata a poppa, mentre erano

ancora in corso i tentativi di circoscrivere l'incendio, che, se proseguiti, avrebbero forse potuto dare qualche risultato. Altrettanto discusso era stato il suo ordine di non manovrare le macchine poppiere, che il maggiore Petrillo aveva rimesso in piena efficienza entro 40 minuti dal siluramento, nonostante ripetute insistenze da parte di alcuni ufficiali. Si ritenne che incertezze ed inefficienze nel comando avessero portato alla perdita della nave, che si sarebbe invece potuta ancora salvare. La relazione del comando della III Divisione sull'accaduto, inviata al Ministero della Marina, parlava di mancanza di comprensione tra gli ufficiali ed il comandante, la quale aveva impedito una efficace collaborazione per salvare quanto si sarebbe potuto; inoltre criticava l'operato di alcuni ufficiali, che – secondo l'ammiraglio Parona – non avrebbero agito con la dovuta freddezza e non avrebbero utilizzato al meglio tutti i mezzi a loro disposizione. Gli sforzi di diversi ufficiali per il

salvataggio del Bolzano non furono riconosciuti, ed anzi tali ufficiali furono colpiti da veri e propri provvedimenti punitivi: il già pluridecorato maggiore Petrillo, che una volta di più aveva dato il massimo per salvare la sua nave, venne escluso dal quadro di avanzamento a tenente colonnello del Genio Navale; il comandante in seconda Fe' d'Ostiani, che si era prodigato nelle operazioni di salvataggio, non ebbe alcun riconoscimento; un altro ufficiale, Modena, subì una revisione negativa delle sue note caratteristiche perché incolpato di aver dato non meglio precisati suggerimenti erronei al comandante Mezzadra. Mezzadra, nel suo rapporto, affermava tra l'altro che "più volte il capo servizio G.N., ufficiali e personale di macchina sono venuti a riferirmi che le motrici erano in moto, ma in realtà le eliche erano ferme". Nonostante le molte testimonianze raccolte da Petrillo, i comandi decisero di dare credito a Mezzadra.

Quando l'8 settembre 1943 fu annunciata la notizia dell'armistizio tra l'Italia e gli Alleati, il Bolzano si trovava ancora in riparazione (o piuttosto, in attesa che i lavori di riparazione riprendessero) nell'Arsenale di La Spezia. Il comandante in capo del Dipartimento di La Spezia, ammiraglio Giotto Maraghini, provvide a dare esecuzione alle disposizioni impartite da Supermarina circa il naviglio presente in porto (tranne la squadra da battaglia, partita per ordini di Roma nelle prime ore del 9 settembre) e le installazioni a terra: le navi minori in grado di muovere vennero fatte partire per porti saldamente sotto controllo italiano od Alleato, quelle impossibilitate a partire si autoaffondarono; lo stesso fecero le navi mercantili (partenza od inutilizzazione, ma in alcuni casi gli armamenti tedeschi delle mitragliere imbarcate impedirono di attuare tali provvedimenti). Gli impianti, i bacini e le attrezzature dell'Arsenale furono resi inutilizzabili, ma solo per 15 giorni, nell'ottimistica – ed irrealistica – speranza che gli Alleati avrebbero cacciato le forze tedesche dall'Italia nel giro di qualche settimana. Nonostante un tentativo di resistenza da parte del XVI Corpo d'Armata italiano (Divisione Fanteria "Rovigo" e Divisione Alpina "Alpi Graie"), La Spezia fu occupata da quattro divisioni tedesche entro il 10 settembre, senza particolari difficoltà. Le due Divisioni italiane furono sciolte e l'ammiraglio Maraghini lasciò La Spezia il 10 settembre, dopo aver dato esecuzione agli ordini di Supermarina. Il 9 settembre 1943 si svolse a La Spezia il più grande autoaffondamento in massa di navi militari italiane per impedirne la cattura da parte tedesca: si autoaffondarono nel porto il vecchio incrociatore Taranto, i cacciatorpediniere Nicolò Zeno, FR 21 e FR 22, le torpediniere Generale Antonino Cascino, Generale Carlo Montanari, Ghibli, Lira e Procione, i sommergibili Antonio Bajamonti, Ambra, Sirena, Sparide, Volframio e Murena, le corvette Euterpe, Persefone e FR 51, il posamine Buccari, il trasporto munizioni Vallenga, le cisterne militari Scrivia e Pagano, le motozattere MZ 736

e MZ 748, i rimorchiatori militari Mesco, Capri, Capodistria, Robusto e Porto Sdobba, il MAS 525, la motosilurante MS 36. Caddero invece in mano tedesca il Bolzano, il Gorizia (che si trovava in condizioni analoghe), il posamine Crotone, il trasporto munizioni Panigaglia, la nave bersaglio San Marco, la nave idrografica Ammiraglio Magnaghi, la nave salvataggio sommergibili Anteo, la cannoniera Rimini, le cisterne militari Bormida, Dalmazia, Leno, Sprugola, Volturmo, Stura e Timavo, il piccolo trasporto Monte Cengio, il dragamine RD 49, il MAS 556, le Bette N. 5 e N. 16, i rimorchiatori Atlante, Brava, Carbonara, Linaro, Santo Stefano, Senigallia, Taormina, Torre Annunziata, N 9, N 10, N 37, N 53 e N 55. Gran parte di tali unità furono sabotate dagli equipaggi; il Gorizia aveva anche iniziato ad autoaffondarsi, ma tale provvedimento era stato poi sospeso. Il Bolzano ed il Gorizia, essendo praticamente in disarmo, avevano un unico comandante in comune, il capitano di fregata Dessì. Questi mantenne i ridotti equipaggi a bordo degli incrociatori fino alla sera del 9 settembre; poi, stante il precipitare della situazione, si consultò con il Comando del Dipartimento e fece abbandonare le unità, mandando il personale nella caserma di San Bartolomeo. Qui gli uomini furono lasciati liberi; le loro sorti si divisero. Non tutti avrebbero visto la fine della guerra: il marinaio cannoniere Antonino Maio, di Milazzo, ventitreenne, morì in Italia appena tre giorni dopo, il 12 settembre 1943. Il sergente meccanico Gustavo Costa, ventiquattrenne, da Alano di Piave, sarebbe anch'egli morto in Italia, il 12 novembre 1944. Altri membri dell'equipaggio furono catturati dai tedeschi ed avviati alla prigionia in Germania: tra di essi non sopravvissero il marinaio fuochista Egidio Guazzetti, di La Spezia, ed il sottocapo cannoniere Smeraldo Macor, di Trieste. Avevano entrambi ventiquattro anni; il primo morì nel campo di Gusen-Perg (Austria, un sottocampo del più famoso lager di Mauthausen) il 29 dicembre 1944, il secondo morì nel campo di Halbertstadt il 5 marzo 1945.

Il Bolzano non fu autoaffondato né sabotato, perché si trovava già in condizioni tali da risultare inutilizzabile almeno per parecchi mesi, e quindi non sarebbe stato di alcuna utilità ai tedeschi. (Per altra fonte, prima dell'abbandono vennero rimosse parti vitali dell'apparato motore). Il 10 settembre il relitto abbandonato di quello che era stato uno dei più magnifici incrociatori della Regia Marina venne saccheggiato dagli occupanti tedeschi ed anche dalla popolazione civile, venendo spogliato di qualsiasi cosa potesse essere riutilizzata. Poi fu abbandonato a sé stesso (per altra fonte fu mantenuta a bordo una piccola guardia tedesca).

La storia del Bolzano non era però ancora giunta alla fine. Dopo l'armistizio il grosso del personale e dei materiali della X Flottiglia MAS, la celebre unità della Regia Marina specializzata in azioni con mezzi insidiosi, era rimasto al Nord (la sua base principale era proprio a La Spezia) ed aveva aderito alla Repubblica Sociale Italiana, riunendosi sotto la guida del capitano di fregata Junio Valerio Borghese. Un'altra parte, più ridotta, dei mezzi e degli uomini della X MAS si era però trovata al Sud al momento dell'armistizio; pochi mesi dopo l'8 settembre, durante la cobelligeranza con gli Alleati, i comandi della Regia Marina nel Sud decisero di ricostituire un'unità per azioni insidiose analoga alla X MAS, cui fu dato il nome di Mariassalto. Al suo comando fu destinato il capitano di fregata Ernesto Forza, che aveva in passato comandato per un periodo la X Flottiglia MAS.

L'attività di Mariassalto languì per diversi mesi, per vari motivi: mancavano mezzi d'assalto subacquei come gli SLC (al Sud erano rimasti solo mezzi di superficie, quali barchini esplosivi e siluranti) per forzare i porti nemici, né vi erano, nell'Italia meridionale, le necessarie risorse e capacità progettuali e cantieristiche; mancavano bersagli di particolare rilievo (le forze navali della Kriegsmarine nel Mediterraneo consistevano principalmente in cacciatorpediniere,

torpediniere e corvette ex italiane, la cui attività era già limitata di fronte allo strapotere aeronavale angloamericano); mancavano operatori esperti (alcuni, catturati dagli Alleati durante il periodo 1940-1943, come Luigi Durand De La Penne, Antonio Marcegaglia, Vincenzo Martellotta e Gino Birindelli, accettarono di tornare a combattere nella Marina del Sud e furono liberati dalla prigionia, ma per non dover combattere contro gli ex commilitoni rimasti al Nord con Borghese chiesero l'assegnazione od altri reparti o l'esenzione da missioni contro obiettivi italiani od in presenza di personale italiano) ed occorreva del tempo per addestrarne degli altri. Nondimeno, il Ministro della Marina del Sud, ammiraglio Raffaele De Courten, riponeva grande importanza in qualche vittoriosa iniziativa di Mariassalto: iniziava infatti a profilarsi la possibilità di dure condizioni di pace verso la Marina italiana a guerra finita – consegna di alcune navi ai vincitori, disarmo forzato di altre, limitazioni sulle nuove costruzioni – e De Courten riteneva che, se la Marina si fosse guadagnata delle benemeritenze presso gli Alleati nel corso della cobelligeranza, le condizioni del trattato di pace sarebbero potute essere meno dure. Fu così che prese forma l'operazione «QWZ», il forzamento della rada di La Spezia da parte di un gruppo misto di mezzi d'assalto di superficie e subacquei. Mancando questi ultimi presso la Regia Marina, fu necessario coinvolgere nell'operazione anche la Royal Navy, che avrebbero fornito alcuni "chariots", mezzi d'assalto subacqueo sviluppati dai britannici sulla base di alcuni SLC italiani catturati intatti negli anni precedenti. Si riuscì a convincere i britannici che questa sarebbe stata una buona occasione per addestrare e far fare esperienza ai loro operatori di "chariots"; in questo modo, però, la parte subacquea – e principale – della missione finì con l'essere svolta dai britannici, anziché dagli italiani. Obiettivo della missione «QWZ» erano proprio il Bolzano ed il Gorizia, che giacevano abbandonati ed inutilizzati nella rada di La Spezia, poco più che relitti gal-

leggianti, ulteriormente danneggiati dai continui bombardamenti angloamericani su La Spezia. La Kriegsmarine non aveva mai fatto alcun tentativo di rimettere in efficienza i due incrociatori, sia per la mancanza di materiali, sia perché conscia del fatto che le due navi non avrebbero mai avuto sensate possibilità d'impiego di fronte al dominio angloamericano del mare e del cielo (per altra fonte, ci fu un tentativo di riparazione, ma fu abbandonato a seguito degli ulteriori danni inflitti dalle incursioni aeree Alleate e da sabotaggi da parte di partigiani delle S.A.P. in collaborazione con operai antifascisti; per altra fonte, di converso, i tedeschi avevano iniziato a smantellare il Bolzano). Loro sorte sarebbe stata l'autoaffondamento, al momento dell'offensiva finale Alleata verso il Nord Italia, agli imbocchi del porto di La Spezia, per bloccarne l'accesso: il Bolzano sarebbe stato rimorchiato fino alla diga foranea, messo di traverso e qui affondato per bloccare l'accesso ad eventuali mezzi da sbarco Alleati. La valenza della missione, pertanto, era soprattutto simbolica.

I mezzi destinati all'operazione furono imbarcati sul cacciatorpediniere Grecale (capitano di fregata Benedetto Ponza di San Martino) e sulla motosilurante MS 74, che furono concentrati a Bastia (Corsica) da dove salparono il 21 giugno 1944 diretti a La Spezia. Per il forzamento della base era previsto l'impiego di due Motoscafi da Turismo Siluranti Modificati (tenente di vascello Luigi Durand de la Penne, capo meccanico di seconda classe Luigi Zoppis; tenente vascello Luigi Cugia di Sant'Orsola e sottocapo motorista Luigi Gattorno; guardiamarina Girolamo Manisco e sottocapo palombaro Evelino Marcolini), tre «uomini gamma» (sommozzatori d'assalto: erano il guardiamarina Francesco Berlingieri, l'aspirante Andrea De Angeli ed il sottocapo nocchiere Corrado Giani; sarebbero stati trasportati dai MTSM) e due "chariots" britannici, i numeri LVIII e LX, con i relativi quattro operatori della Royal Navy. MTSM e «gamma» erano imbarcati sul Grecale, gli "chariots" sulla MS

74. Al largo della Gorgona, il Grecale mise in mare gli MTSM, che proseguirono verso La Spezia insieme alla MS 74; le tre piccole unità oltrepassarono senza difficoltà gli ingressi della rada, mettendo poi in mare gli "chariots". Uno dei due mezzi subacquei (sergente Conrad Leonard Berey e marinaio M. Lawrence) non riuscì a trovare l'imboccatura del porto (per altra versione, si guastò) e dovette essere autoaffondato quando giunse l'alba; l'altro (sottotenente di vascello Malcolm Richard Causer e marinaio scelto Harry Smith), invece, riuscì a portarsi sotto la chiglia del Bolzano senza essere visto, alle 4.10. Dopo aver collocato sulla carena la loro carica esplosiva, Causer e Smith si allontanarono alle 4.30 col loro mezzo. La carica esplose nei tempi previsti, ed il Bolzano, malridotto già prima dell'attacco, si capovolse ed affondò nelle acque della rada. Terminato il suo compito, anche il secondo "chariot" fu autoaffondato; nessuno dei quattro operatori britannici riuscì a giungere nel punto stabilito per il loro recupero da parte della motosilurante, così dovette raggiungere la riva a nuoto. Tutti e quattro vennero soccorsi ed ospitati da un gruppo partigiano dello spezzino (secondo una fonte, la IV Zona S.A.P. del tenente Francesco Mazzolini, appartenente alle formazioni "Giustizia e Libertà"); soltanto Berey riuscì a raggiungere le linee Alleate nell'agosto 1944, attraversando l'Arno, mentre gli altri tre vennero successivamente catturati dai tedeschi. Causer e Smith furono catturati dai tedeschi dopo sei settimane; questi ultimi sospettavano che i due britannici avessero qualcosa a che fare con l'affondamento del Bolzano, ma Causer e Smith negarono sempre, sostenendo di essere due naufraghi di un sommergibile britannico affondato nel Mar Ligure. Smith fu lungamente imprigionato in isolamento e sottoposto a forti pressioni per farlo confessare di essere coinvolto nell'affondamento del Bolzano, ma continuò a ribadire la versione dell'affondamento di un sommergibile.

Per l'affondamento del Bolzano, Causer fu insignito del Distinguished Service Order, Smith della Conspicuous Gallantry Medal; Berey ricevette la Distinguished Service Medal. Sulla contestuale missione dei «gamma» italiani esistono varie versioni; secondo alcune fonti essa non portò ad alcun risultato, mentre per altre il guardiamarina Berlingieri affondò con una carica esplosiva il sommergibile Volframio, che giaceva nel porto in condizioni non molto diverse da quelle del Bolzano (autoaffondatosi all'armistizio, era stato recuperato dai tedeschi, ma mai riparato). Tutti i «gamma», così come gli MTSM, riuscirono a rientrare senza incidenti alla "nave madre" (per altra fonte, uno o più «gamma» avrebbero invece raggiunto anch'essi la riva a nuoto e sarebbero stati assistiti dai partigiani, riuscendo poi a tornare alle linee Alleate). Secondo lo storico Giorgio Giorgerini (autore del libro "Attacco dal mare" sulla storia dei mezzi d'assalto della Marina italiana), la missione «QWZ» fu concordata preventivamente, mediante canali di contatto segreti, tra il comandante Forza di Mariassalto ed il comandante Borghese della X MAS. Secondo Giorgerini, Forza, spiegando l'importanza (pre-

sunta) della riuscita della missione per il futuro della Marina nel dopoguerra, convinse Borghese – conscio che i risultati concreti dell'attacco non sarebbero stati di rilievo, avendo per obiettivo delle navi già inutilizzabili – ad allentare la sorveglianza, per permettere agli incursori di attaccare indisturbati. A ciò si dovrebbe il fatto che i mezzi di Mariassalto e gli "chariots" britannici non trovarono ostacoli o segni di attenta sorveglianza quando penetrarono nella rada spezzina. Addirittura, la sera del 21 giugno 1944 Borghese avrebbe ordinato che una squadriglia di quattro MTSMA (Motoscafi da Turismo Siluranti Modificati e Allargati), al comando del tenente di vascello Sergio Nesi, si recasse ad effettuare un pendolamento poco al largo della costa per verificare che le ostruzioni della bocca di levante della rada fossero aperte (lo erano da mesi) e, qualora non lo fossero state, di aprirle. Informato da Nesi che le ostruzioni erano aperte, Borghese avrebbe poi ordinato alla squadriglia di rientrare entro l'una di notte (gli incursori italiani e britannici iniziarono ad entrare nella rada alle 00.30). Non solo: Borghese avrebbe ordinato a Nesi che, qualora i MTSMA avessero avvertito rumori di motori o notato altre stranezze

nella zona del pendolamento, non sarebbero dovuti intervenire; tanto che quando, alle 23.30, uno dei piloti degli MTSMA disse a Nesi di sentire rumori di motori simili a quelli dei MAS, quest'ultimo gli ordinò di limitarsi a registrarli sul rapporto di missione. Nell'aprile 1945, alla liberazione di La Spezia, il relitto capovolto (per una fonte, con la sola carena emergente; per altra fonte, rovesciato su un fianco e parzialmente emergente) del Bolzano venne trovato affondato nella rada della base spezzina. Nel settembre 1949 (per altra fonte, nel 1947), la carcassa dell'"errore splendidamente riuscito" fu riportata a galla, senza nemmeno essere raddrizzata, e speditamente demolita. Vale la pena di riportare un ultimo aneddoto: nel dopoguerra l'ex direttore di macchina del Bolzano, Luigi Petrillo, lasciò la Marina e divenne un dirigente della Magneti Marelli di Milano. Nel 1951, inviato a Londra per gestire i rapporti con un'azienda britannica, fu inviato ad un pranzo dove poté incontrare due ospiti d'eccezione: Wilfrid John Wentworth Woods ed Alastair Campbell Gillespie Mars, i comandanti del Triumph e dell'Unbroken, i due siluratori del Bolzano quando lui ne era direttore di macchina.



Una immagini del Bolzano a Genova nel 1933 (Coll. Guido Alfano via Giorgio Parodi e www.naviearmatori.net)

Ricevo e pubblico questa segnalazione da parte di Francesco IK8TEO:

Carissimo Alberto, sicuramente non ti sarà sfuggito questo bollettino austriaco che a pagina 18 tratta dei diplomi ARMI dati e gestiti brillantemente. Sperando di averti fatto cosa gradita, ti saluto cordialmente.



MFCA-Amateurfunkaktivitäten

MFCA-Amateurfunkaktivitäten

Liebe Marfunkfreunde,
der Februar stand im Zeichen von zwei Aktivitäten der MF-Runde.

Beim MF-Aktivitäts-Wochenende konnte man auch einige OE- bzw. MFCA-Stationen hören, wie OE6XMF mit OE6CAG und OE4GTU, OE1TKW, OE1WED, OE3GG5, OE6FYG, OE6NFK, OE7CMI, OE4PWW welcher wieder ganz vorne liegen dürfte. Die CONDS waren gut und so konnte man sogar in QRP mit FT-817 und Mobilantenne MF-1 rund zwanzig MF-Stationen auf 40/20 m in CW locken arbeiten.

Auch beim MF-CW-Champion (Handtaschenbewerb) auf 80 m werden einige unserer CWisten teilnehmen.

Vielen Dank allen MF-Freunden die an diesen beiden Bewerben teilnahmen. Die OE/MFCA-Funkcrew war jedenfalls wieder stark vertreten. Mit Spannung erwarten wir daher die Auswertung die uns Anfang März übermittelt wird.

Zur Erinnerung die QRGs der MF-Runde:

Sa	0800 LT	3565 kHz	CW-Rundpruch
So	0800 LT	3625 kHz	SSB-Rundpruch
Mi	1900 LT	3625 kHz	Klönrunde SSB
Do	1100 LT	7025 kHz	Handtaschen-Party
Do	1830 LT	3565 kHz	CW-Net

DL0MF mit wechselnden TMs. Einloggen 30 Min. vorher.
Auf die Frage nach ZAP (Z-Code „Bestätigen Sie“) will der TM wissen ob man am gesamten Rf teilnimmt und diesen am Ende auch als „empfangen“ bestätigt.

CW QRGs: 3565, 7025, 14052, 18095, 21052, 28052 kHz
SSB QRGs: 3625, 7060, 14335, 21360 kHz



Der RNARS-CW-Activity-Contest im November 2014 wurde von OE4PWW, MFCA 135 gewonnen! Wir freuen uns sehr!

Der Contest war allerdings von einigen Pannen begleitet die man erst nach und nach in den Griff bekam.

So ging leider auch das Log von OM Franz, OE3FFC via E-Mail „verloren“, er hätte den 8. Rang erreicht.

Erfreulich und bemerkenswert die hohe und erfolgreiche MFCA-Präsenz bei diesem traditionsreichen Naval-Contest.

Congrats an OE4PWW zum First Place!



RNARS-CW-Activity-Contest 2014

1.	OE4PWW	MFCA135
2.	HB9BQR	Non Member
3.	GB4RN	RN4
4.	GM4GIF	RN852
5.	HB9ASZ	RN2539
6.	LY3QA	Non Member
7.	G3PEM	RN1917
8.	OE6NFK-QRP	RN4582
9.	DK7FX	MFCA149
10.	R2WW	Non Member
	G0PSE	RN4831 Check Log
	OE3FFC	MFCA143 Check Log

Der nächste RNARS-CW-Activity-Contest findet am 14./15. November 2015 statt.

Auch den hervorragenden 2. Rang unter 60 Naval-Teilnehmern konnte OE4PWW beim INORC-Contest im Dezember 2014 erreichen – Congrats!



Weitere Erfolge unserer Mitglieder:
SWL Helmut, MFCA 65 arbeitete zwei schöne Naval-Diplome unseres italienischen Schwesterclubs ARMI.

Das Italian Navy Coastal Radio Stations Award der ARMI ist wieder vom 7. bis 22. März 2015 zu arbeiten. Weitere Informationen siehe: <http://www.assoradiomarina.it>

Congrats OM Rüdiger, DL3RHN, MF1056 zum Tegothoff-Diplom.

Unser OM Helmut, OE1TKW, MFCA 109 war auch als „Landstation“ sehr erfolgreich. Durch das QSO zu KTN zur Insel Navassa



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**



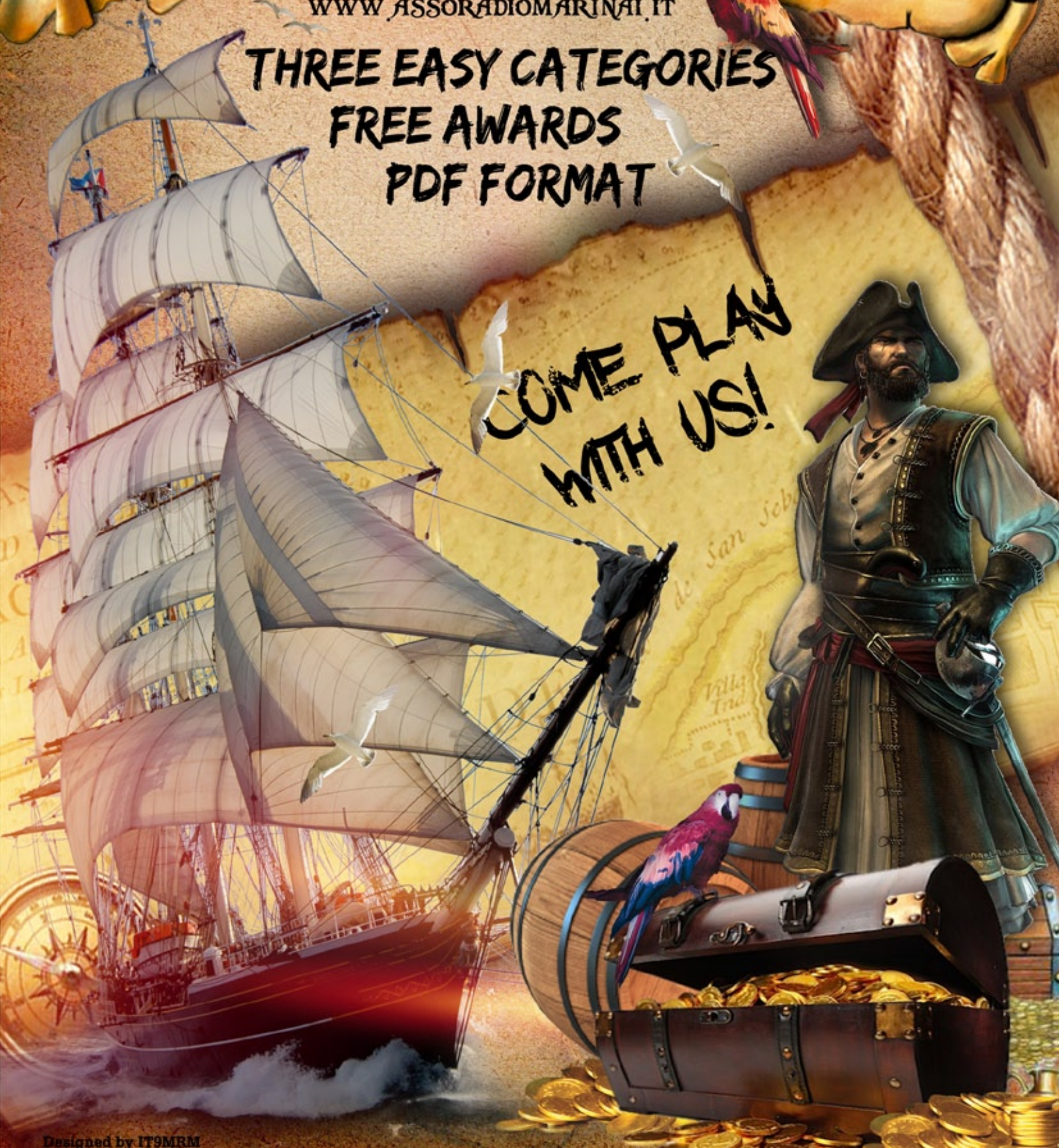
INTERNATIONAL MARITIME MOBILE AWARD

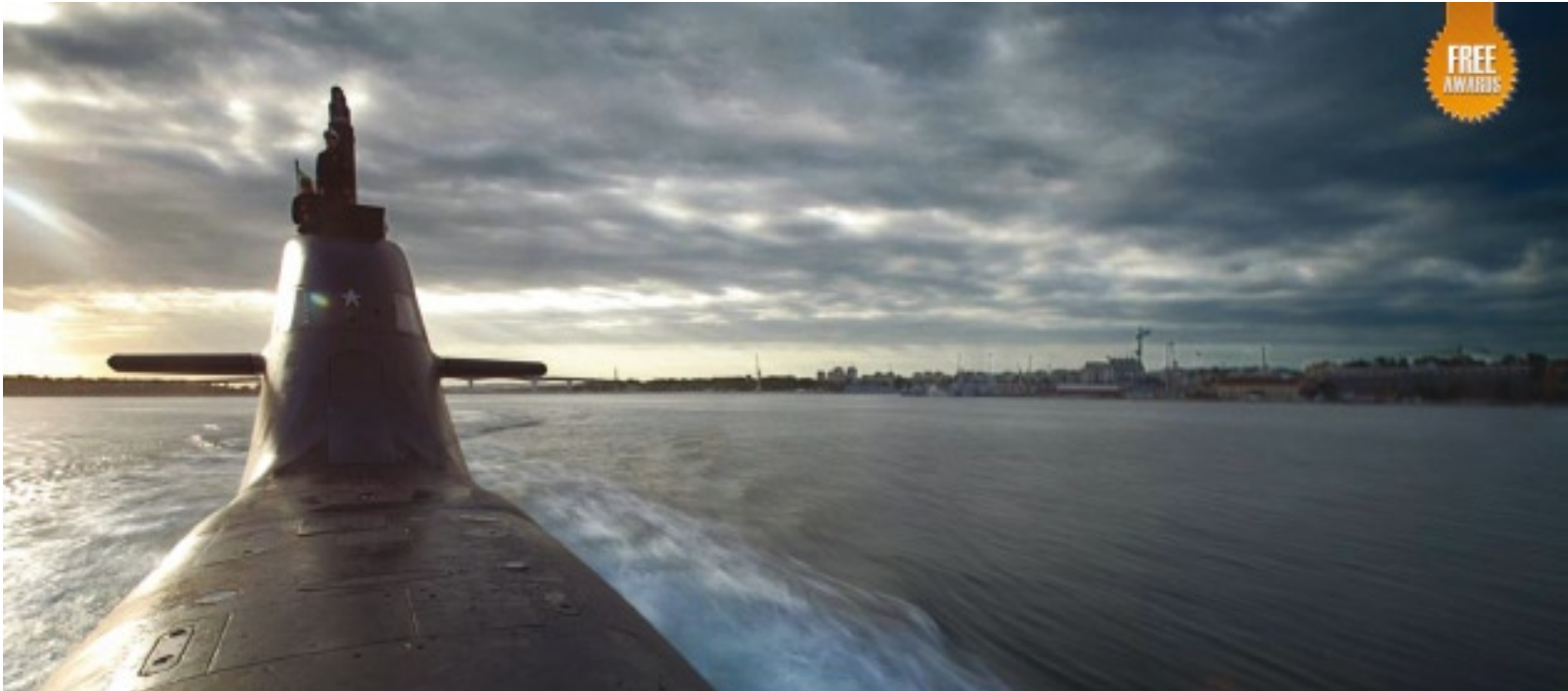


WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

**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

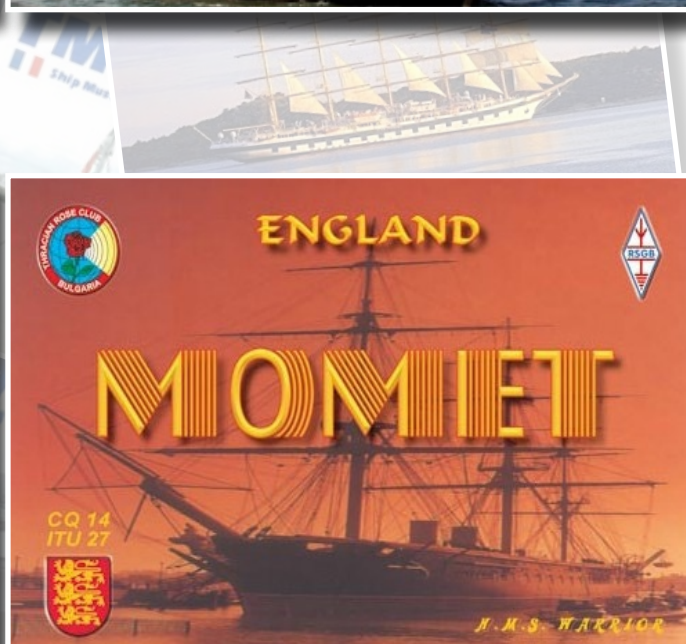
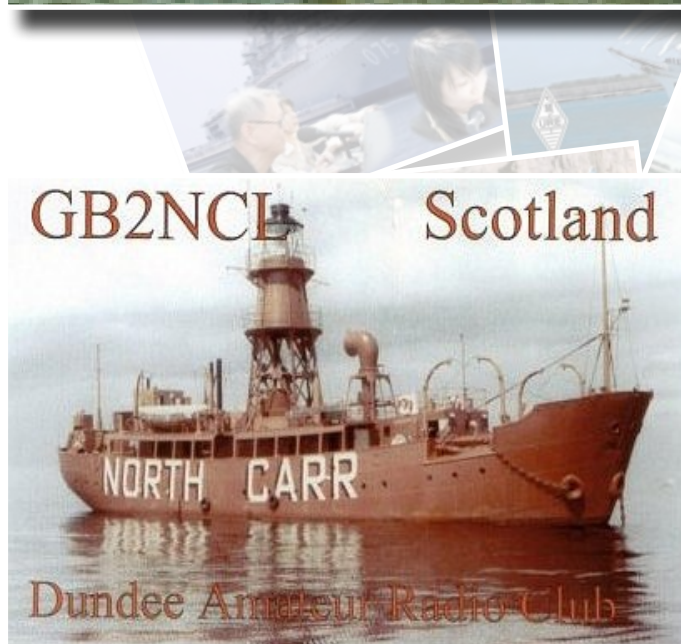
Obtained with 20 different submarines call-sign contacts around of the world and 30 country DXCC List (see in the web site).

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.





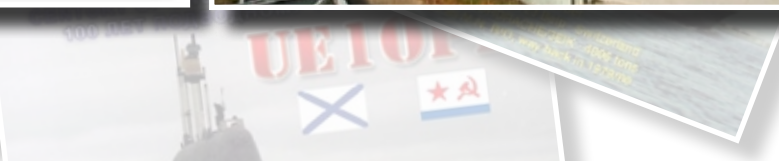
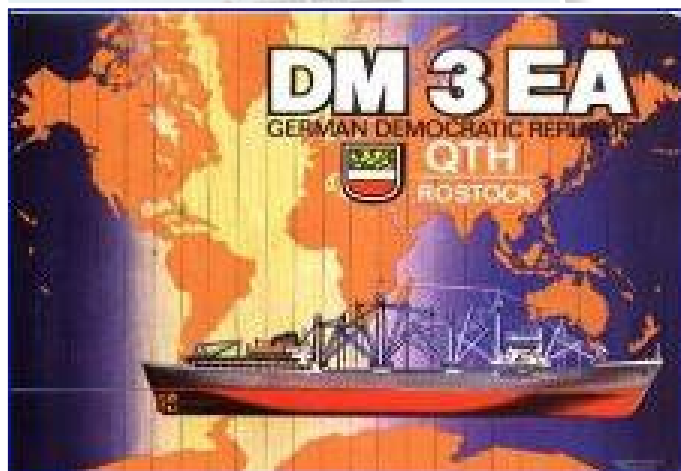


FOTO STORICHE



Incrociatore Lanciamissili CAIO DUILIO (1964 - 1992)



Cacciatorpediniere INDOMITO (1952 - 1983)

LA STAZIONE RADIO DI....



LA QSL DEI SOCI....



CALENDARIO EVENTI 2017



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)"

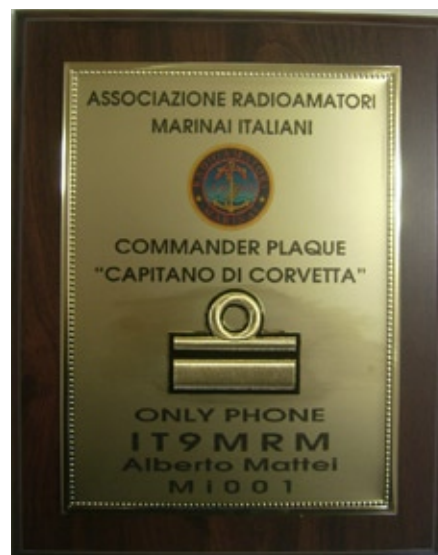
SOTTOCATEGORIE

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 FREGATA"



I I CW
Maurizio JK
MI - 1 Coroli
1 2 0 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!



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it



GADGET'S



capi di abbigliamento originali
MADE IN ITALY

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

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

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 - REGOLAMENTO

di Alberto Mattei, Coordinatore Nazionale ARMI

Il Diploma A.R.M.I. denominato "**ITALIAN NAVY SHIP RADIO STATIONS**" è stato ideato per ricordare le Stazioni Radio Navali della Marina Militare Italiana dal 1960 ad oggi ed incentivare le radiocomunicazioni in tutti i modi con tutte le stazioni radioamatoriali. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. La stazione Jolly per questo evento sarà **II8IHBC – NAVE VESUVIO**.

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 09 settembre 2017 (00:00 UTC) e si concluderà il 24 settembre 2017 (24.00 UTC).

STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni:

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

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW - SSB – DIGI

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO

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

N.B. : Tutte le stazioni (ARMi, stazioni navali e la stazione JOLLY), possono essere collegate una sola volta al giorno per ogni singolo MODO di emissione e le stesse per tutto il periodo della gara.

Le stazioni INDIPENDENT solo una volta. Non saranno presi in considerazione tutti i collegamenti doppi.

MOLTIPLICATORE

per ogni "Ship Radio Stations" collegata.

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

PUNTI DIPLOMA

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

Stazioni Italiane : 30 punti;

Stazione Europee: 20 punti;

Stazioni extra-Europee: 10 punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW / PSK31-RTTY : CQ CQ DE II8IHBC II8IHBC AWARD IT NAVY SHIP RADIO STATIONS K

SSB : CQ CQ da II8IHBC – CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI RADIO NAVALI DELLA MARINA MILITARE ITALIANA – .

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni Radio Navali passeranno i rapporti RST.

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

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

CATEGORIE

Sono previste tre categorie :

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

"INDIPENDENT" per tutti gli altri OM

"SWL"

SOTTOCATEGORIE

Sono previste tre sottocategorie:

"MIXED" (SSB/CW/PSK31/RTTY)

"PHONE" (SSB)

"MORSE" (CW)

PREMI

La stazione che avrà ottenuto il punteggio più elevato in assoluto, indipendentemente che sia un NAVAL o un INDIPENDENT, riceverà un premio donato dalla ditta "PRINTED.IT" dei Fratelli Bonanno (<http://www.printed.it>) (consiste in una stampa gratuita di 1000 QSL fronte retro a colori – il fronte sarà plastificato lucido);

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

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

Per le stazioni "Ship Radio Station", saranno premiati il I°, II° e III° posto con una coppa.

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

A tutti i partecipanti (se richiesto) sarà inviato un "attestato di partecipazione" in formato PDF (o jpg).

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all'Award manager :

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

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

LOGS

Devono essere in formato ADIF/CBR/TXT/DOC. E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.

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

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

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

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

- via "POSTEPAY" 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto;

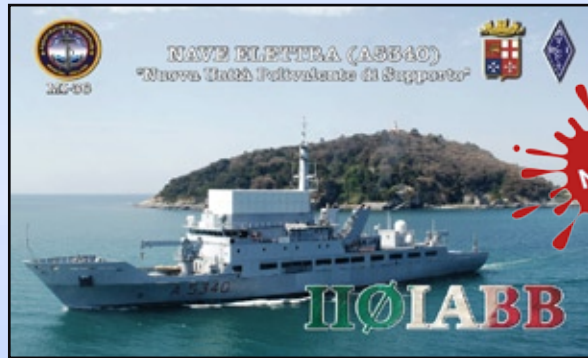
- via "PAYPAL" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com

- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il 30. 11. 2017.





IL SOMMERGIBILE LEONARDO DA VINCI MUSEALIZZATO!

di Ammiraglio Dino Nascetti (tratto da Facebook)



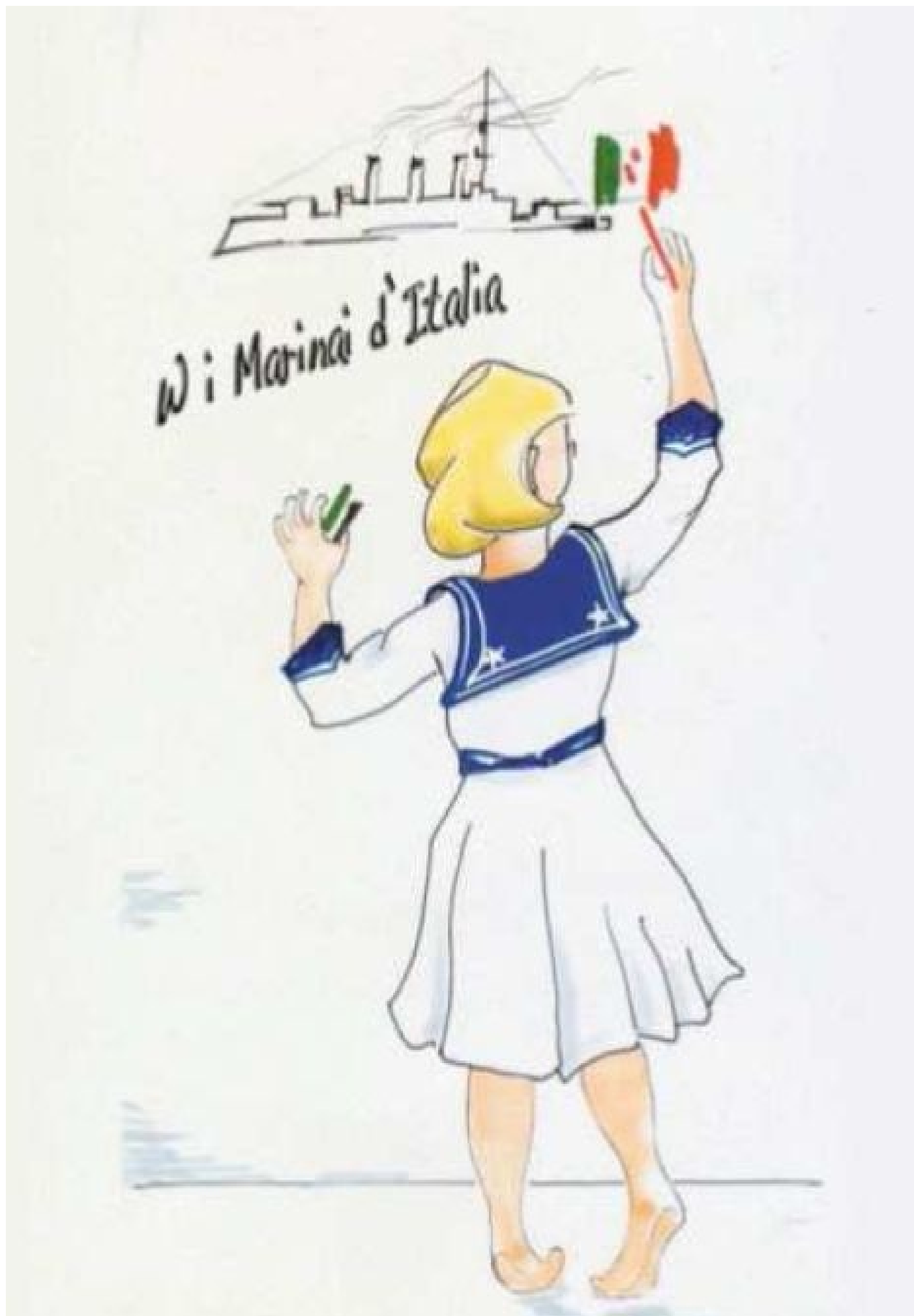
Il 28 luglio ultimo scorso, tre giorni prima della data limite stabilita dalla Marina Militare, ho presentato al Comandante di Marina Nord lo studio di fattibilità per la musealizzazione del Somm. Leonardo Da Vinci. Lo studio prevede che il battello resti di proprietà della Marina Militare e sia gestito dal Museo Tecnico Navale diventandone una sorta di ambasciatore presso la Calata Paita, in prossimità del molo crociere. La soluzione C1, che vedete nella figura, vi mostra la più semplice delle 6 soluzioni studiate e l'unica che, alla data odierna, appare sostenibile dal punto di vista finanziario. Altre due soluzioni, molto belle e funzionali a mio parere, sono possibili come evoluzione della C1, una in chiave moderna e una in chiave più tradizionale. Altre soluzioni di sistemazione presso il complesso base navale /arsenale sono state scartate o per difficoltà tecniche o per l'impossibilità legale dei principali finanziatori di investire risorse all'interno di un'area militare. Sponsor principali dell'impresa sono il Comune della Spezia, l'Autorità di sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, la Fincantieri e l'Associazione per il Museo Tecnico Navale. I contributi all'impresa potranno essere di tipo finanziario, ovvero sotto forma di lavori infrastrutturali e/o messa a disposizione, a titolo gratuito, di assetti industriali e ore uomo. Hanno contribuito allo studio (tutto effettuato su base volontaria) Ingegneri, Architetti, Tecnici specializzati, Ufficiali del Museo Navale, ex sommergibilisti, Geologi, Ufficiali dell'Arsenale MM della Spezia, dirigenti e tecnici della Fincantieri e dell'Autorità portuale, esperti in informatica, giornalisti e specialisti nella comunicazione. In totale oltre 30 persone che vorrei ringraziare di cuore per l'impegno profuso. Da questo momento restiamo in attesa delle decisioni dello Stato Maggiore Marina. Se questo sarà favorevole potranno iniziare immediatamente i lavori con l'obiettivo di arrivare alla inaugurazione dell'opera entro il 2 maggio 2019 (500° anniversario della scomparsa di L. da Vinci) (sotto il Da Vinci qualche mese fa)!





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





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.

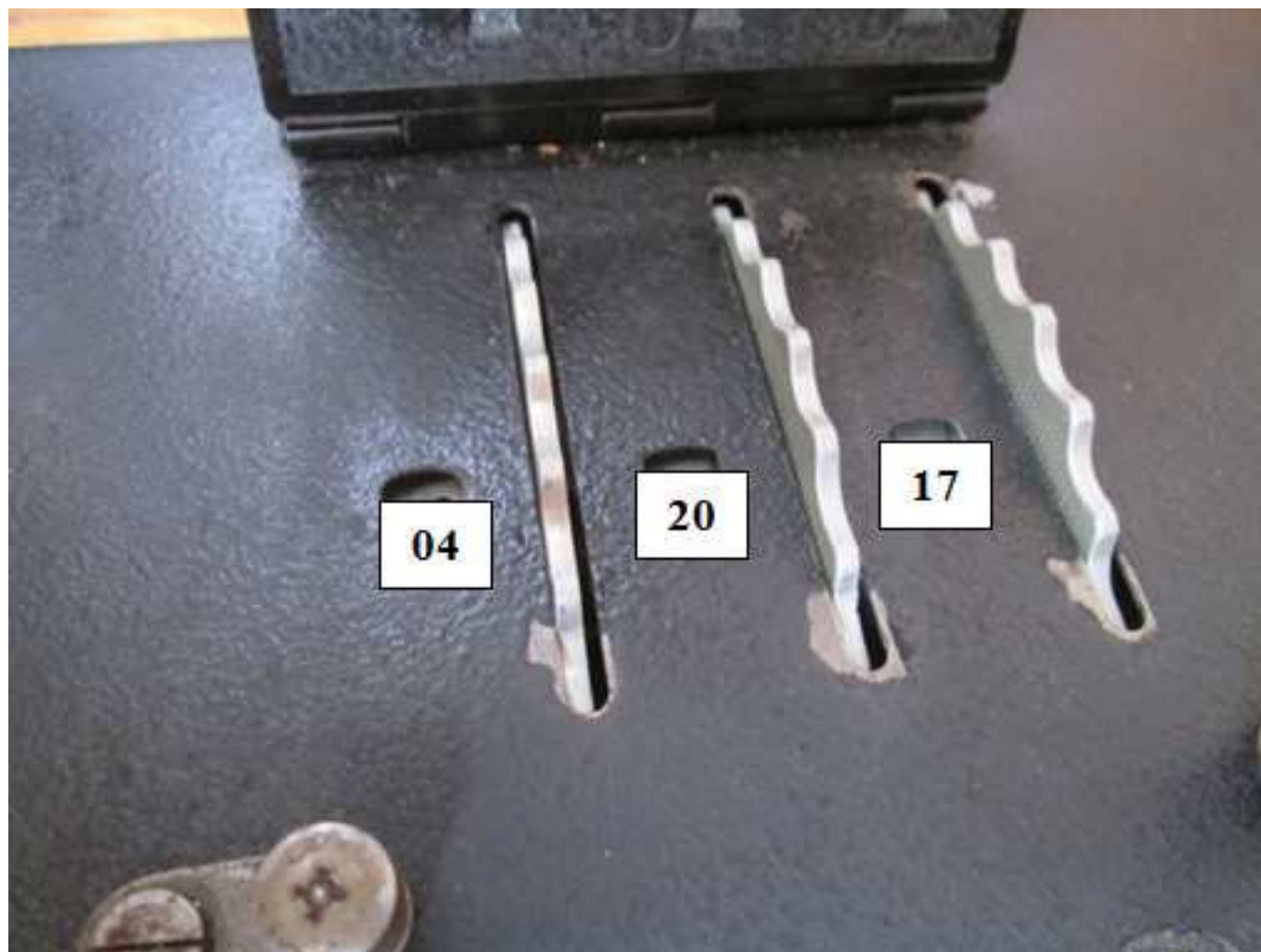
Ogni postazione partecipante alla giornata conclusiva dell'evento Enigma sarà costituita da una stazione radioamatoriale in unione a una macchina Enigma reale o virtuale/emulata. Per i motivi esposti nel seguito è consigliabile anche la disponibilità di un computer con accesso in rete.

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.



157° ANNIVERSARIO INCONTRO STORICO DI TEANO

della sezione ARMI Calvi Risorta



REGOLAMENTO

Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo.

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 23 ottobre 2017 (00:00 UTC) e si concluderà il 29 ottobre 2017 (24.00 UTC).

STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni:

- Stazione Jolly – **IQ8XS**
- Tutte le stazioni iscritte alla sezione **ARMI di Calvi Risorta (*)**:
IK8TEO - IU8CEU - IZ8XXE - IU8CEE - IU8FRF - IU8FRE - IZ8GNR - IZ8IJO - IU8FSU - IZ8KVV
IZ8IAZ - IU8EQF - IU8HYJ - IU8GUZ - IZ8ESP - IU8EPK - IU8AEY - IU8HSE - IU8FUL - IU8EZU
IZ8EZV - IZ8QNF - IU8HVA - IK8FIQ - IZ8DFO - IK2GPQ
- Tutte le stazioni iscritte all'ARMI;
- Stazioni indipendenti.

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW – SSB - DIGI

BANDE

20 - 40 - 80 mt

PUNTI QSO

- QSOs (HRD) con la stazione "JOLLY" vale **25 punti**;
- QSOs (HRD) con le stazioni della sezione ARMI di Calvi Risorta valgono **10 punti** (tutti i modi);
- QSOs (HRD) con le stazioni ARMI valgono **5 punti - CW**;
- QSOs (HRD) con le stazioni ARMI valgono **3 punti - PSK31 / RTTY**;
- QSOs (HRD) con le stazioni ARMI valgono **2 punti - SSB**;
- QSOs (HRD) con tutte le stazioni INDIPENDENT valgono **1 punto**

N.B. : *Tutte le stazioni (JOLLY, ARMI e INDIPENDENT) possono essere collegate una sola volta al giorno per ogni MODO e BANDA di emissione e le stesse per tutto il periodo della gara.*

Non saranno presi in considerazione tutti i collegamenti doppi.

(*) Le stazioni ARMI della sezione di Calvi Risorta saranno solo attivatori e non possono concorrere alla gara.

PUNTI DIPLOMA

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

Stazioni Italiane : 30 punti;

Stazione Europee: 20 punti;

Stazioni extra-Europee: 10 punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW: CQ CQ DE I..... AWARD 157 ANNIVARSARIO INCONTRO TEANO K

SSB : CQ CQ da I..... - CHIAMATA PER IL DIPLOMA RELATIVO AL 157 ANNIVERSARIO STORICO INCONTRO TEANO.

RAPPORTI E NUMERI

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

CLASSIFICHE

Saranno previste sei classifiche:

- Classifica GENERALE;
- Classifica PHONE;
- Classifica MIXED
- Classifica CW
- Classifica DIGI
- Classifica SWL

PREMI

- Le prime tre stazioni che avranno ottenuto il punteggio più elevato nella classifica Generale, riceveranno un trofeo;

- I primi classificati nelle rispettive categorie "PHONE" - "MIXED" - "CW" - "DIGI" - "SWL" saranno premiati con una TARGA, i secondi e terzi con una pergamena (se vincitore del premio nella classifica generale, la seconda classificata a seguire nella rispettiva categoria sarà premiata);

A tutti sarà rilasciato un semplice "attestato di partecipazione" in formato PDF.

Per chi lo desidera, è stato approntato un diploma formato A4 in pergamena il costo è di euro 15 (comprensivi di spese di stampa e spedizione).

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale:

IT9MRM Alberto Mattei - Via E. Millo, 20 - 96011 Augusta (SR) - Italy -

email: it9mrm@gmail.com

La richiesta dell'award deve avvenire via posta (tradizionale o via email), corredata di un estratto log dei collegamenti effettuati.

LOGS

Devono essere in formato digitale (files tipo .xls, .doc).

Sarà cura da parte dell'Award Manager controllare a campione i log e i relativi contatti delle stazioni partecipanti, se ci saranno delle incongruenze, saranno esclusi dalla classifica ed inseriti nella lista dei Control Log.

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

- via "POSTEPAY" 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto (c.f. MTTLRT63L22I535Z);
- via "PAYPAL" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com
- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il **30. 11. 2017.**



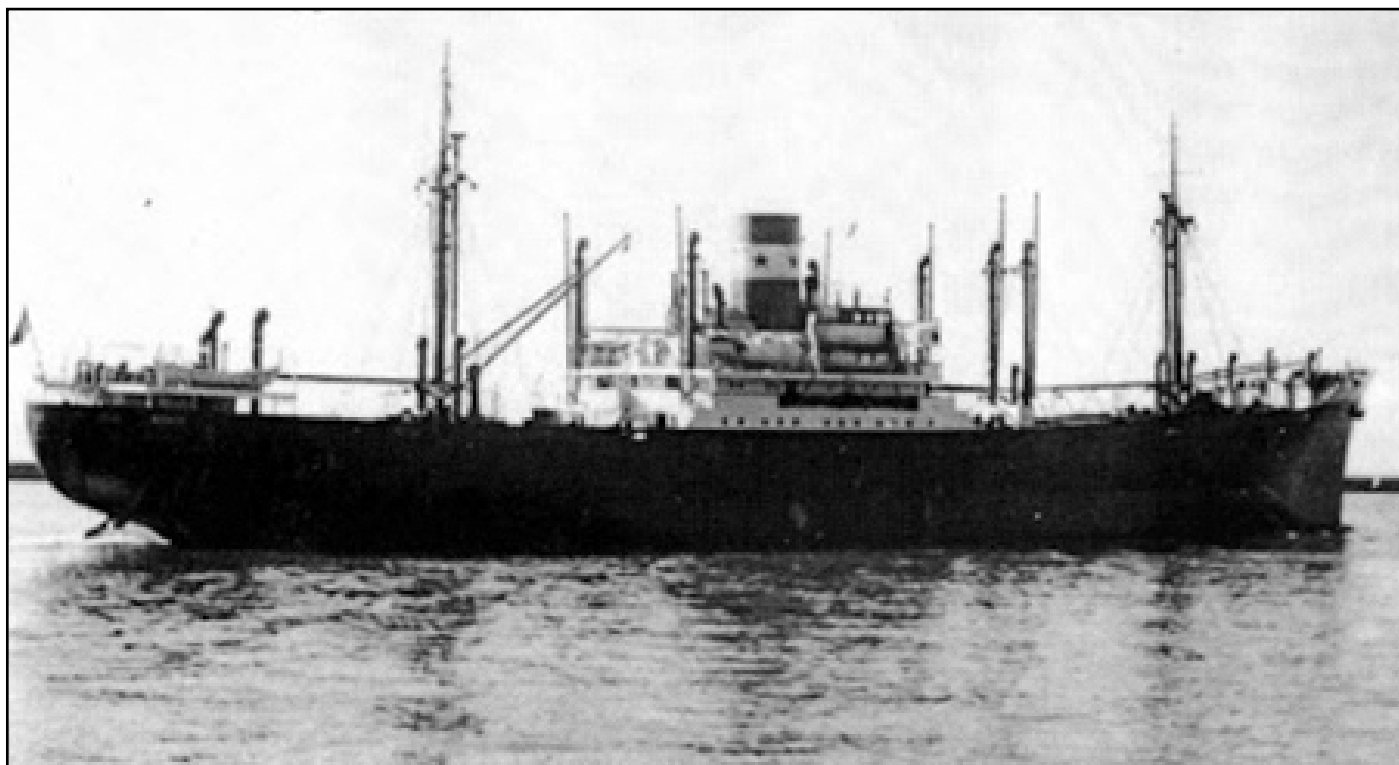
Sopra - Pergamena

Sotto - Attestato di partecipazione in formato PDF



LA "SEAGULL" E I RADIOAMATORI

di Ennio Di Tomaso, IV3EAD - tratto da www.ari.it



Quarant'anni fa, il 17 febbraio 1974, dalla nave SEAGULL, di bandiera liberiana, nominativo ELQA, veniva trasmesso un messaggio, ove si segnalava di essere in difficoltà a causa del mare grosso. La nave si trovava nel Canale di Sicilia, proveniente da Casablanca, e diretta ad Augusta, con un carico di 9.000 tonnellate di fosfati.

Questa fu l'ultima comunicazione, poi più nulla.

Alcuni giorni dopo, la nave italiana VELA/ICMV, all'arrivo a Genova, avvisava la Capitaneria di porto dell'avvistamento di una scialuppa di salvataggio abbandonata, con parte del nome "Seagull". Partirono le ricerche, e in zona venne rinvenuto il corpo di un marittimo. Nel dicembre 1974, a seguito della segnalazione di un pescatore, il relitto della nave venne individuato a nove miglia da Licata, alla profondità di 100 metri. La particolarità dell'equipaggio di questa nave è che a bordo si trovavano due Ufficiali Radiotelegrafisti: il titolare, Frane Junakovic, di 62 anni, e Claudio Corrado, di 22 anni, di Ruda (UD). Oltre a questi, le 30 persone erano: il comandante francese e sua moglie come

passaggera, spagnoli, jugoslavi ed altri lavoratori provenienti dall'Africa equatoriale. Claudio frequenta l'Istituto Professionale per le attività marinare di Grado (GO), e ottiene il Brevetto di Radiotelegrafista nella primavera del 1972, quindi presta servizio di leva in Marina Militare. Riponendo piena fiducia nel Comandante, conosciuto in precedente occasione, accetta l'imbarco a bordo della "Seagull", ma, all'arrivo a bordo, siccome il Marconista c'era già, viene confermato come Ufficiale di Coperta. Alla Scuola R.T. di Grado, Claudio passava le ore pomeridiane nella sala del secondo piano, attrezzata con i tavoli per le esercitazioni in Morse, e la macchina manipolatrice di tipo "Palermo" era sempre in funzione, e forzava gli allievi all'aumento della velocità di ricezione..

Io nel frattempo approfittavo del ricevitore BC348, cercando le liste traffico, i bollettini meteo Wx e gli avvisi ai naviganti Nx per la ricezione "in diretta". Con Claudio si favoleggiava di ricevitori super selettivi e trasmettitori potenti che si potevano trovare sulle navi più recenti. I colleghi che si erano diplomati negli anni precedenti, al ritorno dai loro viaggi, passa-

vano sempre dalla scuola, formando cappannelli di interessati, e parlavano di stazioni a bordo di grandi petroliere super accessoriate, con radiotelex e, perfino (nel futuro) si abbandonerà le onde medie e corte per passare al satellite. Nel frattempo Claudio mi prometteva che, per il prossimo imbarco, avremmo fatto dei QRX: lui avrebbe trasmesso sulle bande marittime, con la seconda frequenza di lavoro delle onde corte (controllato da Xtal in armonica), ed io sulle bande radioamatori, parte alta e poco affollata, tutto in CW, naturalmente. Mi promise che, successivamente, fra un imbarco e l'altro, avrebbe fatto la domanda per ottenere la patente di Operatore di stazione di radioamatore, in esenzione di esame, in quanto già con il brevetto di R.T.. Avrebbe poi chiesto la licenza e il nominativo, e ci saremmo potuti sentire sulle frequenze OM, in isoonda. Proprio in quegli anni uscivano i primi ricetrasmittitori compatti, tutto transistor, tipo "Atlas 210", che si trovavano già nei porti degli USA e Nord Europa, da portare con sé ad ogni imbarco.

Si favoleggiava perfino sul nominativo che potevano assegnargli.



Claudio Corrado

Si cercava nell'elenco dei già assegnati, quale suffisso era ancora libero, orecchiabile e facile da trasmettere, poiché doveva cari-

carsi anche del /MM.

Ma così non avvenne.

Nessun segnale di allarme o di soccorso. In un tratto di mare molto trafficato, con stazioni costiere e di nave in continuo ascolto su 500 KHz, qualsiasi SOS sarebbe stato captato in zona da: Augusta MM/IGJ, Taranto MM/ICT, o dalle stazioni P:T: di Bari/IPB, Napoli/IQH o Cagliari/IDC o Malta. Le navi erano equipaggiate con trasmettitore in onda media di potenza variabile fino a qualche centinaio di Watt, e la manipolazione poteva essere da tasto manuale o da "manipolatore automatico del segnale di allarme", un dispositivo elettro-meccanico che generava linee di 4 secondi ad intervalli di 1 secondo (con tolleranza). Questi segnali, emessi sulla frequenza di soccorso, anche se l'operatore delle navi vicine non era in ascolto, facevano scattare un avvisatore di emergenza in zona. Anche una chiamata in fonia sul canale 16 Vhf o su 2182 Khz avrebbe avuto molti riscontri, sia da parte di stazioni costiere che di bordo.

Nel caso di imminente pericolo alla nave, era necessaria comunque la presenza di un operatore che accendesse il trasmettitore, e mettesse in funzione un manipolatore, senza contare il tempo di riscaldamento delle valvole. Dopo l'introduzione del sistema GMDSS (Global Maritime Distress Safety System), dal 1999 è divenuta obbligatoria, fra gli altri dispositivi, anche l'EPIRB (Emergency Position Indicating Radiobeacon). Queste radioboe trasmettono su 121,5 e 406 Mhz segnali digitali che vengono ricevuti da sistemi satellitari, permettendo l'identificazione e la localizzazione di un mezzo mobile. Le radioboe sono disposte a bordo in modo che, se anche la nave affonda, si staccano, prendono posizione verticale e iniziano la trasmissione.

Devo citare la Signora Rajna Junakovic, moglie del Marconista, per aver insistito a lungo per cercare la verità su questo evento. Il sacrificio di Claudio Corrado è ricordato da una targa posta nell'ex Istituto per Radiotelegrafisti di Grado (GO), mentre a Licata c'è un monumento a nome dell'intero equipaggio.

Verrà attivata anche una stazione commemorativa con nominativo speciale sulle nostre bande.





Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



Campagna **2017** per
AUTOFINANZIAMENTO

SOSTIENICI

CON UN SOLO EURO



<http://www.assoradiomarinai.it>