

**ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI**

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



# BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico Telematico  
nr. 200/2017



# EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

**C**arissimi amici e colleghi ARMIGeri, eccoci nuovamente con il nostro consueto appuntamento! Dopo il rilassante periodo vacanziero, siamo rientrati più carichi e pronti per ogni tipo di attività. E' in corso il quinto diploma delle stazioni radio navali della Marina Militare, terminerà tra qualche giorno e devo dire che, nonostante la bassissima propagazione, i numeri sono nonostante tutto buoni. Nel sentire alcune stazioni speciali, il migliaio di collegamenti ad oggi è stato superato, nonostante la propagazione non sia stata d'aiuto per niente! Chiamate a vuote, ore di QRN e di segnali instabili e bassi, skip molto lungo in certe ore ed in altre molto corto! Oltre alle tempeste solari che si sono abbattute proprio in concomitanza con l'attività. Insomma poteva essere un disastro, invece l'appel del diploma, conosciuto anche oltre i nostri confini, ha dato occasione a migliaia di stazioni straniere di collegare le stazioni speciali navali. Molti russi, e ucraini si sono dati alla caccia, e devo dire che in questi giorni ho avuto modo di ricevere già alcune richieste di award, non solo dell'ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD ma anche dei diplomi associati come l'International Warship Award (i nominativi della serie navale valgono anche per questo diploma gratuito), il quale è ambito moltissimo dalla comunità radioamatoriale ucraina. Rimandiamo i numeri al prossimo bollettino, così oltre a conoscere di fatto quale saranno i primi tre classificati avremo anche i dati statistici dei collegamenti. Intanto come sapete dalle news, già dal 22 settembre sino al 1 ottobre inizierà il terzo appuntamento con l'ENIGMA AWARD, un impegno che vede l'ARMI oramai da tre anni gestore

manageriale dell'award e incluso anche il controllo dei logs per la classifica definitiva. Saremo presenti sia con il nominativo speciale assegnatoci per questo evento "II9ENG" che con la sezione ARMI di Calvi Risorta - **IQ8XS**

che avrà il compito di portare la bandiera dei "Radioamatori di Marina" in questo ambito diploma internazionale. Ci sarebbe ancora tanto da scrivere, .... ma vi rimando al prossimo numero per avere più dettagli sia dei diplomi già effettuati che delle prossime attività. Gli impegni sino al termine dell'anno sono tanti e sicuramente ci sarà, come sempre da divertirsi in "radio". Vi lascio alla lettura dandovi appuntamento al prossimo numero che sarà on-line la terza settimana di ottobre.



*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 **Agosto** e **Settembre** 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.



**YO4RYU/mm:** Jorj (Ginel) Angheluta è il comandante della petroliera M/s SEA LYNX battente bandiera maltese (9HA3463). La SEA LYNX è una super petroliera di 318306 tonnellate a pieno carico, attualmente è segnalata in West Africa (Guinea Bissau). Ginel è un assiduo radioamatore in maritime mobile, lo si ascolta facilmente in fonia e scambia con tutti la propria QSL. Lo potete trovare sui 20 metri ed opera in fonia che in PSK. La QSL va inviata al suo indirizzo su QRZ.com, lui risponderà al 100% al suo rientro in patria.



**VK6JJJ/mm:** Craig Hayhow è nuovamente attivo dalla piattaforma petrolifera "Ichthys Explorer" situata vicino all'isola di Browse nell'Oceano Indiano a 460 km a nord di Broome, Western Australia. Craig opera sia in digitale che in fonia, utilizzando gli apparati di bordo (Flex 6500) e varie antenne stilo e filari. Lo trovate principalmente negli orari liberi dal servizio e presumibilmente nelle ore diurne (orario italiano). Per la QSL potete inviarla via bureau VK (Western Australia).

**GM80FQ/mm:** Geoffrey Dobson (G80FQ) si trova a bordo della sua imbarcazione a vela "S/y BLUE AURORA" ed attualmente è ormeggiato nel porto di Kirkwall sull'Isola di Orkney - Scozia (EU-009). E' molto attivo e lo si ascolta principalmente in fonia sui 20 e 40 metri. La QSL va inviata via bureau



**FT5XT/mm:** Gildas Balannec F4HQZ (ex TU5KG) è ritornato a lavorare a bordo del peschereccio d'altura "F/s ILE DE LA REUNION". Attualmente si trova ad Est delle Isole Kerguelen (Territori Australi Francesi) per battuta di pesca. Gildas è molto attivo sia in fonia che in CW. Lo trovate attualmente a 7004 MHz (CW). Scambia la QSL via diretta al suo manager F4DXW (non dimenticate contributo).



**PH2M/mm & PA3GUV/mm:** Anche quest'anno Frank de Wilde (PH2M) ed il suo amico Jan Gorthuis (PA3GUV) sono tornati a bordo del s/y GANGAN, una imbarcazione a vela olandese che effettua crociere nell'Egeo (coste turche e greche), nel golfo di Bodrum e tra Marmaris e Rodi. Frank e Jan sono stati attivi dal 3 all'8 settembre 2017. Per la QSL va richiesta tramite QRZ.com

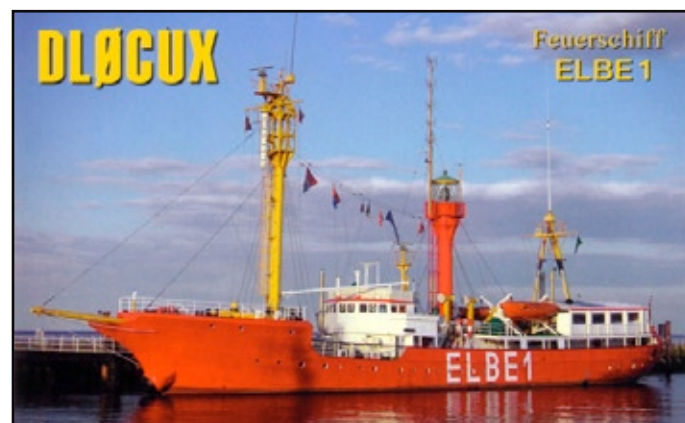


**DG7LAN/mm:** Andy Schinkel attualmente si trova a bordo della sua barca a vela S/y AMELIE, è stato segnalato sul cluster giorno 13 settembre 2017 in 20 metri, opera solamente in fonia. Andy di solito veleggia sull'estuario dell'Elba. La QSL via bureau.



**DL0CUX/mm:** E' il nominativo utilizzato a bordo della navefaro (Lightship) ELBE 1 (call-sign DFPB), attualmente ormeggiata nel porto di Cuxhaven dove è di base. L'Elbe 1 è una nave faro impostata nel 1941 ed è stata messa in disarmo nel 1988. Dal 1990 è diventata nave museo. Viene gestita da una associazione locale di cui fa parte Uwe Wensauer, DK1KQ (segretario) operatore e QSL Manager. L'associazione organizza ogni anno uscite in mare per i turisti, per ulteriori info potete visionare il sito web (in lingua tedesca) [www.feuerschiff-elbe1.de](http://www.feuerschiff-elbe1.de)

La QSL va inviata via diretta al suo manager DK1-KQ oppure via bureau.



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 20 agosto 2017 al 20 settembre 2017), ecco di seguito i nominativi: DL0IPA - DL1AXX - F5MYK - **YO4RYU** - G0FWX - DL6MLA - UA0ZDY - UR7FM - VE7CNF - **VK6JJJ** - **PH2M** - **PA3GUV** - SP1NQW - **GM80FQ** - DL9KV - TA1BX - HA3FOK - UT5EKF - **FT5XT** - W2GEZ - **DG7LAN** - OZ1IIL - DJ9BX - **DL0CUX** - RL5G - M6DPY - OE1AFU - RX3AKT - RA3III -

# NOTIZIARIO DEI MARINAI

## IL NUMERO 200

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI



1



100



200

Il primo numero del nostro organo ufficiale è datato 1 giugno 2004, nasceva così il nostro "Bollettino dei Marinai", poco più di 17 pagine, dove venivano riportate per lo più immagini e resoconti di attività del sodalizio. Sono trascorsi ben tredici anni da quel dì, e la trasformazione radicale del nostro bollettino è notevole, le pagine si sono notevolmente quadruplicate, la grafica è notevolmente migliorata, i contenuti sono decisamente corposi e adattati per le nostre esigenze navali. Abbiamo dato evidenza alle notizie storico-navali, non tralasciando il nostro hobby "la radio". Il numero 200 sigla un vero traguardo storico del nostro giornale, e soprattutto ci trasporta in una nuova impresa, arrivare al fatidico numero 300; questo vuol dire più impegno, costanza, e cercarsi di migliorare, sia nella grafica che nei contenuti, sempre più all'avanguardia. Non tutti sanno che il nostro giornale

è totalmente autogestito dal sottoscritto, che è l'ideatore, il grafico e il redattore, nonché anche l'editore. La collaborazione con alcuni di voi, che nei suoi tredici anni di vita, ha reso possibile con l'invio di molti articoli, storie, foto, e quant'altro poteva servire per renderlo più gradevole ai nostri lettori. L'invito è sempre aperto per tutti coloro che vogliono collaborare (gratuitamente) con il nostro giornale, per renderlo ancora più piacevole nella lettura con vostre storie, articoli e foto! Spero che coglierete questo mio appello, proponendo qualsiasi cosa sia utile per il nostro bollettino. Nel ringraziarvi anticipatamente, concludo augurandomi altri 1000 numeri.... Di seguito il mio primo editoriale comparso sul numero uno del "Bollettino dei Marinai": *Carissimi amici, ecco qua il neonato bollettino, era in caldo questa idea da parecchio tempo, creare un bollettino telematico per i nostri soci. Ormai*

*l'A.R.M.I. è una realtà, con un numero sempre più di colleghi che vogliono iscriversi, la quota di 150 iscritti è stata raggiunta! Pianpianino stiamo crescendo ed adesso serve un po di qualità (tutto nel modo più economico possibile). Il bollettino viene inviato a tutti i soci navali ed associati muniti di e-mail, purtroppo per il 10 % dei soci non potranno ricevere il bollettino perché non muniti di indirizzo e-mail e l'associazione non avendo introiti non può ottemperare a questo. Si rimette nel buon senso di collaborazione dei colleghi che hanno a portata di visu quegli iscritti che non hanno la possibilità di riceverlo e tramite la propria sezione ARI di adoperarsi nel passare il bollettino. Un po di storia dell'A.R.M.I. per incominciare la nostra navigazione, .. erano i primi mesi del nuovo millennio ed essendo già stato trasferito nella sede di Messina presso il Comando*

Militare Marittimo Autonomo in Sicilia (Marisicilia) presso la sezione TLC, e avendo portato con me l'apparato radio, ho installato il tutto presso il parco della Stazione Telegrafica. Così iniziai i miei contatti radio come portatile, ma la frenesia che mi attanagliava già da molto tempo era quella di conoscere quei colleghi Marinai che avevano la mia stessa motivazione e passione il mare e la radio. Così facendo ne parlai a IT9PIY Raffaele Lello e IT9QQL Nicola e più in là anche con IT9RUT Sebastiano e IT9DTU Nunzio, i quali un po' tetubanti dell'idea su come fare e, soprattutto sul denaro da richiedere, si rimaneva un po' sulle sue! Molti pagamenti l'anno ci aspettavano.. la quota di rinnovo dell'ARI, la quota di rinnovo per la licenza, la quota annuale di altri Club o Associazioni varie e per non mancare anche le richieste varie

di diplomi, ecc. ecc. insomma, il fatidico denaro colpiva ancora. Questo sicuramente era ed è uno scoglio che purtroppo vuoi o non vuoi colpisce la maggior parte di noi italiani soprattutto ora che con l'euro è cambiato tanto. Ma la mia idea, era soprattutto quella di non far spendere nemmeno un centesimo a chi, di questa passione, ne fa la sua vita, il caposaldo del suo hobby, la ninfa del passatempo.

Allora, l'unico mezzo in grado di poter far conoscere a tutti l'IDEA e senza poter spendere tanto, era ed è il Computer e Internet. Avendo una buona conoscenza del computer ed un'ottima dimestichezza con programmi di editing e di grafica, mi sono cimentato a costruire la prima pagina WEB dell'Associazione. Col tempo abbiamo migliorato l'aspetto grafico e la funzionalità dei servizi. Molti colleghi, amici, Ufficiali, Comandanti, mi hanno permesso di

avere molte foto (anche inedite) nella collezione dell'Associazione. E le QSL, cosa che ha avuto grande successo, la raccolta virtuale delle QSL navali di tutto il mondo. Ma lo scopo principale era quello di poter accogliere in questa Associazione la maggior parte di utenti radioamatori che con il mare, facevano di esso uno scopo di vita; Marinai Militari di ogni grado e forza d'appartenenza, Gente di Mare, semplici diportisti e simpatizzanti del nostro Mare Nostrum, identificati in una Associazione di Radioamatori Marinai. Questo è solo l'inizio, spero, in un lungo cammino da potere e volere, insieme a voi, portare avanti nella più trasparenza possibile rimanendo una Associazione, di solidarietà, apolitica e di NO-PROFIT. Spero in una vostra collaborazione nella stesura del nostro BOLLETTINO; ben vegano nuove idee, sempre nello spirito dell'A.R.M.I.!

The screenshot shows the website of the Associazione Radioamatori Marinai Italiani (ARMI). At the top is a banner with the association's name and a picture of a naval ship. Below the banner, the website has a blue header with navigation links on the left, a central content area, and a right sidebar. The central area features a 'Visitami' banner and a news section titled 'NEWS, NEWS, NEWS, NEWS,' announcing 'QSL IY9MM!' for the 'ITALIAN NAVAL DAY 2002'. Below this is another announcement for 'QSL dai Fari!'. The right sidebar includes a 'Translator' section, a 'LOG ON-LINE' section with various call signs, and a 'Live Chat' button at the bottom.

## CLASSIFICA 2° TROFEO ANTICA CALES

di IU8CEU Michele Politanò - MI1177 - Coordinatore sezione ARMI Calvi Risorta (CE)



## CLASSIFICA GENERALE

| # | NOMINATIVO   | NOME      | PUNTI | #  | NOMINATIVO | NOME     | PUNTI |
|---|--------------|-----------|-------|----|------------|----------|-------|
| 1 | IZ8IJO       | ANTONIO   | 240   | 8  | YO2DGR     | OPREA    | 75    |
| 2 | IQ1QQ/IU1CYA | GIUSEPPE  | 230   | 9  | DL2AMM     | MANFRED  | 65    |
| 3 | IV3FNR       | GIANNINO  | 165   |    | HB9OCR     | MARCO    | 65    |
| 4 | 9A1AA        | IVO       | 160   | 10 | HA3PK      | TONI     | 60    |
| 5 | SV1AVS       | APOSTOLOS | 150   |    | IT9VCE     | ALFIO    | 60    |
| 6 | IK7BEF       | ANTONIO   | 145   | 11 | OK1ANN     | VLADIMIR | 55    |
| 7 | IU7EDX       | GIANNI    | 100   | 12 | IZ2CDR     | ANGELO   | 50    |



## IJ7 - SAN PIETRO IS. - CHEREDI GROUP - EU-073 -

Di Francesco Giacoia - IZ7AUH - Coordinatore ARMI - Sud Italia

Dal 1 al 3 settembre 2017 sono stati operativi dall'Isola di San Pietro, dalla base della Marina Militare situata sull'isola con il proprio nominativo / IJ7. Gli artefici dell'operazione sono sta-

ti IZ7AUH Francesco Giacoia (MI097), IZ7LDC Fabrizio Fornaro (MI685), IK7WDS Antonio Scrimieri (MI308), IU7EHF Alessio Ribezzi (MI1217) e IZ7QSS Giovanni De Filippo. Il team ha

operato in tutte le modalità (SSB, CW e in digitale) utilizzando due stazioni in contemporanea. La QSL va inviata al proprio nominativo di stazione via QRZ.com.





*Marina Militare*

*Collezione orologi*



*Memphis Belle*

MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS





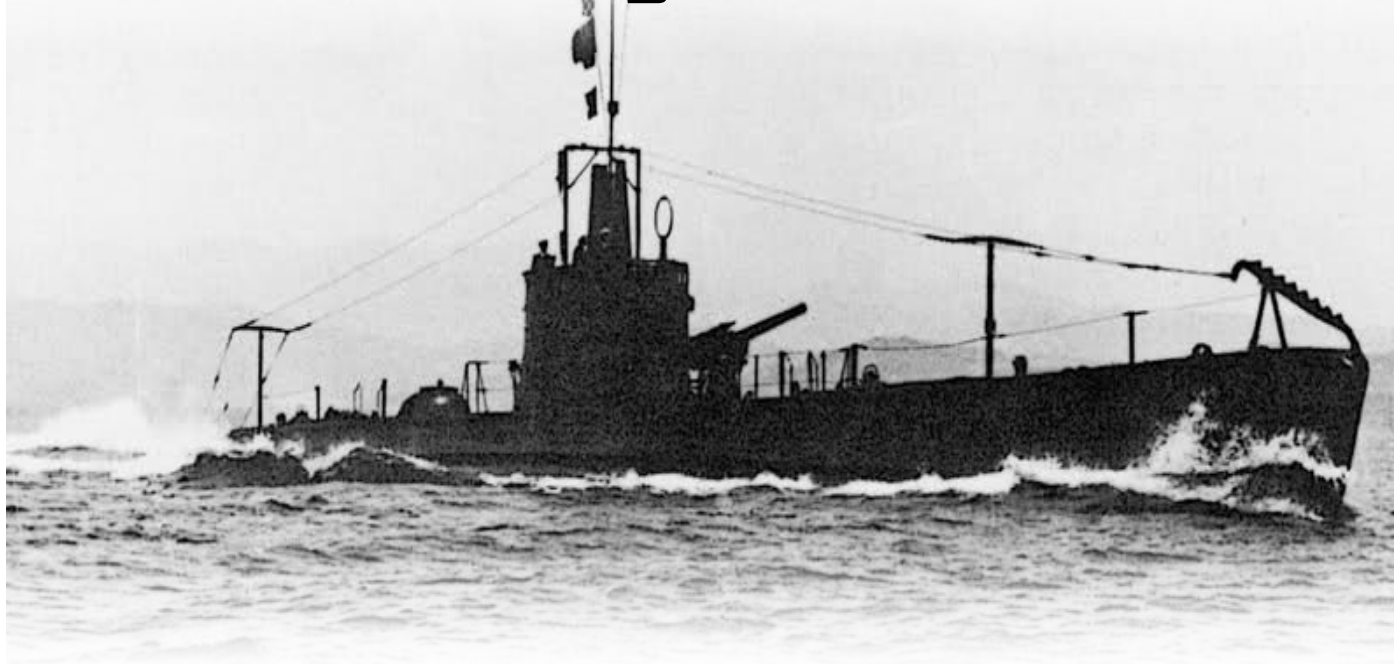
# momo BEAM

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

[www.momobeam.com](http://www.momobeam.com) - [info@momobeam.com](mailto:info@momobeam.com)

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

### Sommergibile Gondar



Sommergibile di piccola crociera della classe Adua (698 tonnellate di dislocamento in superficie e 866 t in immersione).

Durante la seconda guerra mondiale svolse in tutto 4 missioni di guerra, percorrendo 3440 miglia in superficie e 534 in immersione (per complessivi 33 giorni trascorsi in mare)

#### Breve e parziale cronologia.

**15 gennaio 1937**

Impostazione nei cantieri Odero Terni Orlando del Muggiano.

**3 ottobre 1937**

Varo nei cantieri Odero Terni Orlando del Muggiano.

**28 febbraio 1938**

Entrata in servizio.

**10 giugno 1940**

Alla data dell'ingresso dell'Italia nella seconda guerra mondiale, il Gondar fa parte della XV Squadriglia Sommergibili (con base a La Spezia, alle dipendenze del I Grupsom), che forma insieme ai gemelli Neghelli, Ascianghi e Scirè.

Il Gondar viene subito inviato in agguato offensivo ad ovest del Golfo di Genova, al largo della riviera francese.

**14 giugno 1940**

Il Gondar viene infruttuosamente attaccato da un bombardiere in picchiata Vought SB2U Vindicator (V-156) della squadriglia AB3 dell'aviazione navale francese, operante in appoggio alla squadra navale francese (incrociatori Foch, Algerie, Duplex e Colbert ed undici cacciatorpediniere) che sta effettuando un bombardamento di Genova e Savona. Lo stesso giorno, il sommergibile rientra alla base senza aver incontrato navi nemiche.

**18 giugno 1940**

Parte per la seconda missione offensiva.

**25 giugno 1940**

Torna alla base.

**5 agosto 1940**

Inviato in pattugliamento a levante di Gibilterra, unitamente ai sommergibili Ascianghi e Marcello.

**16 agosto 1940**

Rientra alla base.

## Siluri a Lenta Corsa

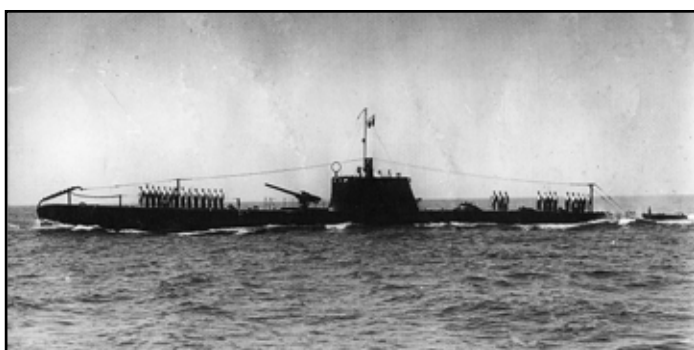
Quando l'Italia entrò nella seconda guerra mondiale, il 10 giugno 1940, la I Flottiglia MAS, il reparto speciale della Regia Marina incaricato di preparare ed attuare incursioni con mezzi insidiosi contro i porti nemici (solo il 15 marzo 1941 tale unità avrebbe assunto il nome di X Flottiglia MAS, con il quale sarebbe divenu-

ta famosa), era ben lungi dall'essere pronta all'azione: costituita poco più di un anno prima, il 23 aprile 1939, la Flottiglia era ancora in fase di addestramento, oltre che a corto di risorse. Alla fine del luglio 1940 l'ammiraglio Raffaele De Courten, sovrintendente ai mezzi d'assalto presso Supermarina, invitò ver-

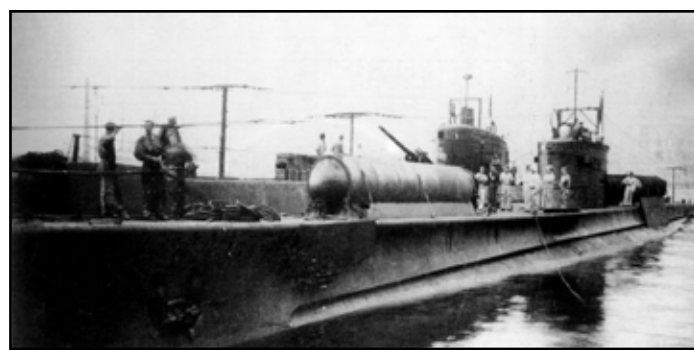
balmente il comandante della I Flottiglia MAS, capitano di fregata Mario Giorgini, a preparare un attacco contro Alessandria d'Egitto – la principale base della Royal Navy nel Mediterraneo – con l'impiego di Siluri a Lenta Corsa (SLC), meglio noti come "maiali".



Il varo del Gondar (g.c. Marcello Risolo, via Giorgio Parodi e [www.naviearmatori.net](http://www.naviearmatori.net))



Il sommergibile a La Spezia, nel 1938 (da [it.wikipedia.org](http://it.wikipedia.org))



Il Gondar a La Spezia nel settembre 1940, dopo i lavori di adattamento al trasporto di SLC, con a fianco il sommergibile Argo (da "Sommergibili in guerra" di Erminio Bagnasco ed Achille Rastelli, Albertelli, 1994)

Questa prima missione, denominata «G.A. 1», finì in tragedia prima ancora di cominciare: il sommergibile incaricato di portare gli SLC fino ad Alessandria, l'Iride, venne infatti avvistato dalla ricognizione aerea britannica ed affondato da aerosiluranti nel Golfo di Bomba, in Cirenaica, insieme alla nave appoggio Monte Gargano. Questo accadeva il 22 ago-

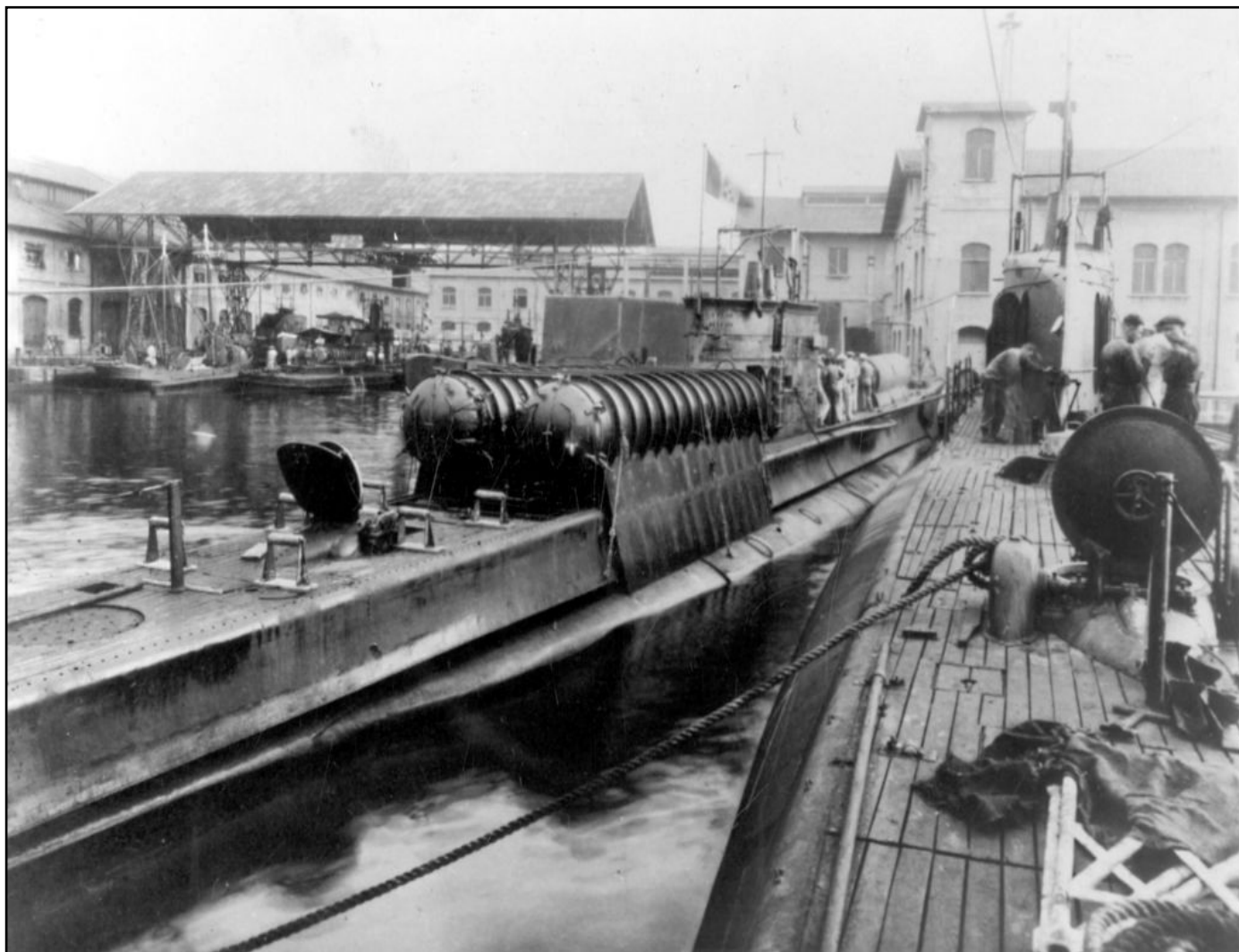
sto 1940; ma in quello stesso momento due altri sommergibili stavano già venendo sottoposti ai lavori di modifica necessari a trasformarli in "avvicinatori" di siluri a lenta corsa: erano il Gondar ed il gemello Scirè. Mentre il sistema per il trasporto e rilascio degli SLC adottato

sull'Iride era molto rudimentale (i mezzi d'assalto venivano semplicemente sistemati ed imbragati su due coppie di selle sulla coperta del sommergibile), Gondar e Scirè (nell'agosto-settembre 1940) subirono lavori di adattamento più specifici:

entrambi i sommergibili vennero dotati di cilindri contenitori a tenuta stagna, posizionati in coperta, nei quali collocare gli SLC (il Gondar, sul quale i lavori iniziarono alla fine dell'agosto 1940, fu il primo sommergibile della Regia Marina ad essere dotato di tali cilindri). Tale accorgimento, ideato dai cantieri Odero Terni Orlando di La Spezia, permetteva tra l'altro di immergersi ed attivare gli SLC fino alla profondità di 90 metri, contro i soli 30 metri massimi concessi dal metodo usato sull'Iride. Inoltre, non era necessario l'appoggio di alcuna altra unità, ed era possibile trasportare gli SLC fin dalla partenza, eliminando gli scali intermedi che erano stati fatali all'Iride. I cilindri erano tre, uno collocato a proravia della torretta e gli altri due (affiancati) a poppavia della stessa; ognuno di essi pesava 2,8 tonnellate e poteva resistere,

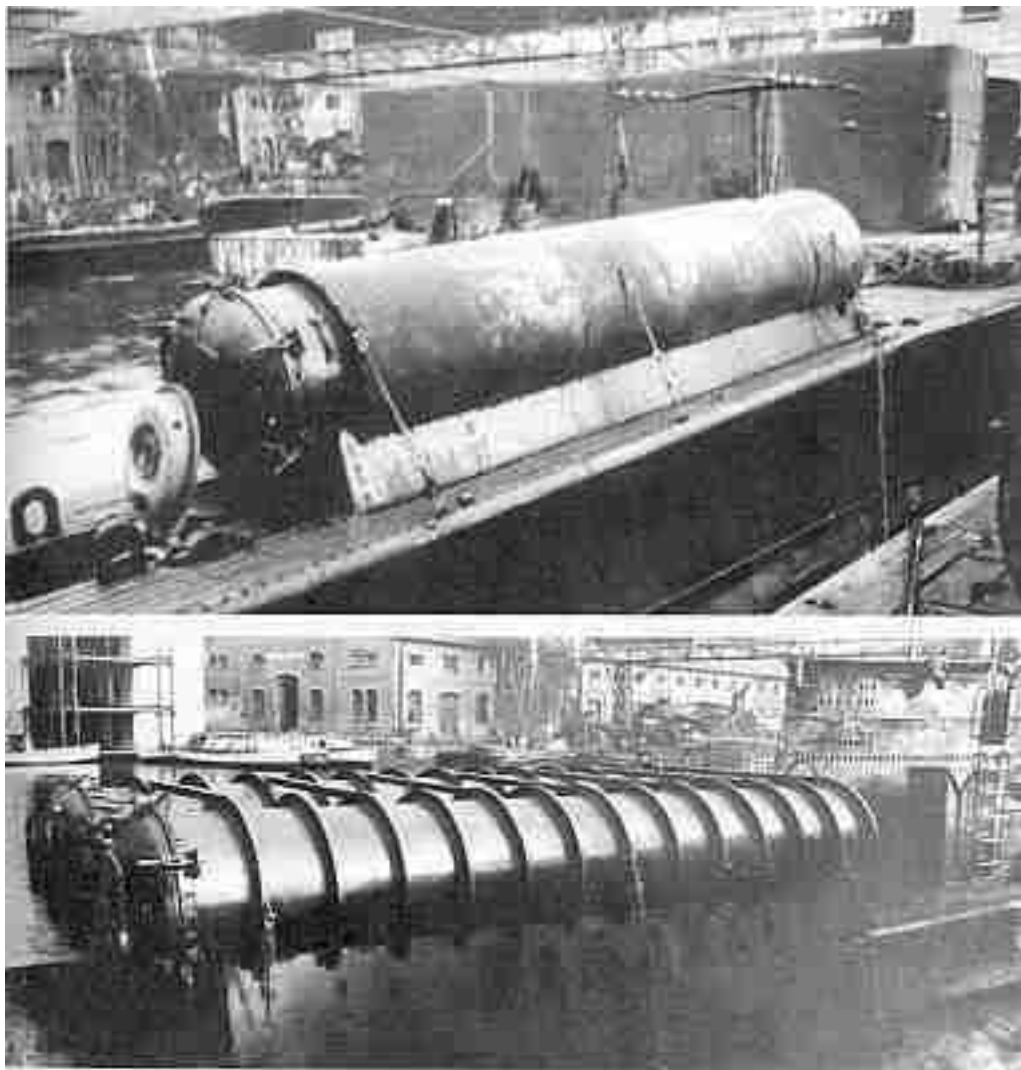
come detto, ad una pressione pari a quella di 90 metri di profondità, cioè la quota massima di collaudo dei sommergibili classe Adua. I cilindri erano collegati al sommergibile (mediante un sistema di valvole e tubature azionabili dall'interno del sommergibile) per poter essere allagati (ogni cilindro poteva contenere 21,75 tonnellate di acqua) e prosciugati, nonché per l'aerazione necessaria per le batterie degli SLC (vi erano anche impianti elettrici per mantenere queste ultime in carica). Ogni cilindro era chiuso da un portello stagno di forma emisferica, con apertura laterale; il cilindro prodiero del Gondar era privo di anelli di rinforzo, unica differenza rispetto a quelli dello Scirè. Per contro, per alleggerire il peso complessivo, vennero eliminati il cannone di coperta da 100/47 mm, le sue munizioni, due siluri ed altri pesi giudicati superflui.

Vi erano due possibili metodi per il rilascio degli SLC. Uno prevedeva che il sommergibile si portasse in affioramento (con solo la parte superiore della torretta al di sopra della superficie), fermo, e che gli operatori degli SLC uscissero dall'interno dell'unità attraverso il portello superiore, percorressero la coperta fino ai cilindri, che nel mentre dovevano essere allagati, aprissero i portelloni, estraessero gli SLC, richiudessero i portelloni e mettessero in moto gli SLC, dirigendosi verso l'obiettivo. Nel secondo caso, invece, il sommergibile doveva adagiarsi sul fondale ad una dozzina di metri di profondità; gli incursori, muniti di autorespiratori, sarebbero fuoriusciti dalla garitta allagabile, avrebbero aperto i portelloni dei cilindri (frattanto allagati), avrebbero estratto gli SLC e si sarebbero diretti verso i loro obiettivi.



Il Gondar nell'Arsenale di La Spezia dopo il completamento dei lavori di modifica per il trasporto di SLC, nel settembre 1940, con accanto l'Argo (sopra: da [www.difesa.it](http://www.difesa.it);

Già pochi giorni dopo l'affondamento dell'Iride, il capo di Stato Maggiore della Regia Marina, ammiraglio Domenico Cavagnari, inviò al comandante Giorgini un nuovo ordine di missione: questa volta la I Flottiglia MAS avrebbe dovuto condurre un attacco quasi simultaneo sia contro Alessandria d'Egitto (sede della Mediterranean Fleet) che contro Gibilterra (sede della Forza H), sempre utilizzando gli SLC. Gondar e Scirè, sui quali stavano terminando i lavori di adattamento ad "avvicinatori" di SLC (effettuati nell'Arsenale di La Spezia), furono pertanto subito scelti per questa missione: il Gondar avrebbe dovuto attaccare Alessandria, lo Scirè Gibilterra. Al comando del Gondar venne designato il tenente di vascello Francesco Brunetti, già comandante – e naufrago – del perduto Iride nella sfortunata operazione «G.A. 1»; aveva chiesto di poter portare a termine la missione iniziata con l'Iride, per vendicare i suoi uomini periti nell'affondamento. Al comando del Gondar venne designato il tenente di vascello Francesco Brunetti, già comandante – e naufrago – del perduto Iride nella sfortunata operazione «G.A. 1»; aveva chiesto di poter portare a termine la missione iniziata con l'Iride, per vendicare i suoi uomini periti nell'affondamento. Si volevano vendicare lo smacco ed i morti del Golfo di Bomba; colpire Alessandria, ora, sarebbe divenuta una questione di principio per la I Flottiglia MAS, ma sarebbe dovuto passare ancora più di un anno prima che l'impresa venisse coronata da successo. Il 19 settembre 1940 Supermarina inviò al capitano di fregata Giorgini l'ordine numero 4973, che sanciva l'inizio dell'Operazione «G.A. 2» contro Alessandria d'Egitto. Era previsto che l'incursione avesse luogo nella notte tra il 28 ed il 29 settembre (per sfruttare la luna all'ulti-



Dettaglio dei contenitori per SLC del Gondar (da digilander.libero.it)

mo quarto), o, in caso di ritardi (per interferenza di navi od aerei britannici, o per rallentamento della navigazione), la notte successiva. Il rilascio degli SLC avrebbe dovuto essere compiuto in mezz'ora. L'ordine d'operazione, assai dettagliato, prevedeva tra l'altro che gli incursori degli SLC scegliessero come bersaglio prioritario le corazzate, con le portaerei come seconda scelta, seguite nell'ordine di precedenza dal bacino galleggiante e dagli incrociatori. Le testate degli SLC, da 225 kg ciascuna, dovevano essere regolate per esplodere dopo due ore. Ad ogni incursore sarebbero state fornite 10 sterline; una volta compiuta la propria missione, gli equipaggi degli SLC avrebbero dovuto distruggere i loro mezzi, se possibile, nei pressi di una delle navi da guerra francesi internate ad Alessandria dalla resa della Francia, quindi salire su tali navi e dichiarar-

si ufficiali della Regia Marina in servizio permanente effettivo (a questo scopo avrebbero dovuto essere provvisti della tessera di riconoscimento), astenendosi dal dire altro sulla loro missione. Per mantenere i contatti con Supermarina, il Gondar avrebbe usato il codice speciale «G». Sul Gondar vennero quindi imbarcati i tre SLC destinati al forzamento del porto di Alessandria ed i loro equipaggi, composti ciascuno da due uomini: il primo era formato dal tenente di vascello Alberto Branzini e dal guardiamarina Alberto Cacioppo; il secondo dal capitano del Genio Navale Elios Toschi (che, con il collega ed amico Teseo Tesei, era stato proprio l'inventore del siluro a lenta corsa) e dal sergente palombaro Umberto Ragnati; il terzo dal capitano Armi Navali Gustavo Stefanini e dal sergente palombaro Alessandro Scappino.

I tre SLC furono imbarcati a La Spezia (dove furono subito sistemati nei cilindri contenitori), mentre gli equipaggi sarebbero saliti a bordo a Messina, dove il Gondar giunse alle 21 del 23 settembre, dopo aver lasciato La Spezia nella notte del 21.

Oltre ai sei uomini che formavano gli equipaggi degli SLC, a Messina salirono sul Gondar anche il comandante Giorgini in persona, quale capo della missione, e tre operatori di riserva, incaricati di sostituire, in caso di necessità, gli uomini degli SLC: il guardiamarina Aristide Calcagno, il sergente palombaro Giovanni Lazzaroni ed il capo elettricista di seconda classe Cipriano Cipriani.

Toschi e Lazzaroni erano reduci della fallita operazione della «G.A. 1», nella quale, naufraghi dopo l'affondamento dell'Iride, avevano contribuito a salvare alcuni marinai intrappolati nel relitto del sommergibile.

Dopo aver sbarcato parte dell'archivio segreto ed essersi rifornito nottetempo di carburante e di acqua, il Gondar salpò da Messina alle 7.30 del 24 settembre 1940, diretto ad Alessandria. Era previsto che il sommergibile raggiungesse un punto prestabilito, denominato «D», per controllare che tutto fosse tranquillo in superficie; se tale verifica avesse dato esito positivo, sarebbe proseguito fino ad un secondo punto convenzionale, l'«A», dove sarebbero stati rilasciati gli SLC, che sarebbero poi entrati nel porto di Alessandria. La navigazione di avvicinamento all'obiettivo, che avvenne di notte in superficie e di giorno in immersione per evitare di essere avvistati, non fu caratterizzata da eventi di rilievo; vennero avvistate varie navi, nessuna delle quali, tuttavia, avvistò il battello italiano. Il Gondar giunse al largo della costa dell'Egitto nella notte tra il 28 ed il 29 settembre, come previsto, ma la situazione non era affatto tranquilla: venne avvistata una corvetta britannica, il che costrinse il sommergibile ad immergersi. Passate un paio d'ore, il Gondar riemerse, non essendoci più navi in vista. Nella notte tra il 28 ed il 29, il battello dovette immer-

gersi nuovamente; gli idrofoni segnarono il rumore di almeno tre navi a turbina in navigazione nelle vicinanze, e più tardi anche i rumori delle macchine di altre navi che si stavano allontanando. Vennero avvistate numerose navi, a distanze comprese tra i 500 ed i 2000 metri: a bordo non lo si poteva sapere, ma si trattava della Mediterranean Fleet, uscita in mare per l'operazione «MB. 5».

Intorno alle 19 del 29, con un certo ritardo (ma non tale da impedire di rilasciare gli SLC per l'attacco al porto), il Gondar emerse a sole sei miglia (per altra fonte, 22 miglia) da Alessandria, anche per cambiare l'aria e ricaricare le batterie; ma dopo pochi minuti fu raggiunto da un messaggio di Supermarina, che ordinava di raggiungere Tobruk e poi attendere ulteriori ordini.

Ciò perché Supermarina era stata informata, mentre il Gondar era in navigazione verso Alessandria, che la Mediterranean Fleet al completo (corazzate Valiant e Warspite, portaerei Illustrious, incrociatori York, Sydney ed Orion e cacciatorpediniere Hyperion, Hero, Hereward, Imperial, Ilex, Jervis, Juno, Janus, Mohawk, Nubian e Stuart) era partita da Alessandria il 28 per fornire appoggio ad un tentativo di rinforzare la guarnigione di Malta con l'invio di 2000 uomini, imbarcati sugli incrociatori Liverpool e Gloucester: la già citata operazione «MB. 5». Ad Alessandria non erano quindi rimaste più corazzate, portaerei od incrociatori: nessun bersaglio di valore, la missione del Gondar era quindi diventata inutile. Alle 13.55 Supermarina aveva pertanto inviato il messaggio PAPA (Precedenza Assoluta sulle Precedenze Assolute) n. 28644 al Comando Marina di Tobruk, col quale quest'ultimo veniva informato che era stato ordinato al Gondar di raggiungere tale base; Marina Tobruk doveva comunicare al comandante Giorgini che l'operazione «G.A. 2» era rimandata per l'improvvisa partenza delle forze maggiori, e che il Gondar si sarebbe dovuto tenere pronto a partire non appena la Mediterranean Fleet fosse tornata in porto.

Ma il sommergibile, navigando immerso, non aveva potuto ricevere il messaggio che all'ultimo momento, quando era emerso, la sera del 29.

Ricevuto il messaggio, il Gondar cambiò rotta per raggiungere Tobruk, continuando a ricaricare le batterie, ma verso le 20.30 avvistò una nave nemica (per altra fonte, due) dritta di prora, alla distanza di un chilometro e mezzo, che navigava di contro-bordo: era il cacciatorpediniere australiano Stuart, al comando del capitano di corvetta Norman Joseph MacDonald Teacher (che normalmente era l'ufficiale di rotta ed aveva appena assunto il comando della nave – che avrebbe dovuto raggiungere Malta per lavori – in sostituzione del comandante titolare, capitano di corvetta Robinson, ammalatosi). Lo Stuart, uscito in mare per l'operazione «MB. 5» col resto della Mediterranean Fleet, stava ora rientrando ad Alessandria a 10 nodi a causa di avarie alle caldaie (era scoppiata una tubolatura del vapore), approfittandone intanto per condurre dei rastrelli antisom con il sonar. Il battello italiano s'immerse immediatamente a 80 metri di profondità, a 110 miglia per 300° dal faro di Alessandria (cioè a nord-ovest di tale base, nonché a nord di Sollum); a bordo ci si dispose per l'assetto silenzioso, fermando i motori ed ogni altro macchinario, ma poco dopo l'ecogonometro dello Stuart (che, secondo una versione, lo aveva avvistato dalla plancia prima che s'immergesse) lo individuò, ed ebbe inizio la caccia. Secondo un articolo di Alan Payne e L. J. Lind sulla "Naval Historical Review" del giugno 1977, fu alle 22.15 che lo Stuart ottenne un contatto all'ASDIC, e precisamente rilevò che un sommergibile, dritto di prora a 2700 metri di distanza, stava lentamente attraversandogli la rotta da dritta a sinistra. Erano in servizio al sonar i sottotenenti di vascello J. G. Griffin e T. S. Cree (quest'ultimo era l'ufficiale addetto all'ASDIC) ed i sottufficiali Ronald A. H. MacDonald e L. T. Pike; il contatto era molto nitido.

Sul Gondar, Brunetti comprese dagli idrofoni che il sommergibile era stato scoperto.

Alle 22.20 (secondo fonti italiane, 15 minuti dopo l'immersione del sommergibile) lo Stuart risalì la rotta del Gondar e lanciò un primo pacchetto di sei bombe di profondità, gettando al contempo in acqua un fuoco al calcio per illuminare la superficie del mare ed agevolare l'avvistamento di eventuali rottami o chiazze di carburante.

Sul Gondar, lo scoppio delle prime bombe di profondità (che avvenne, secondo una fonte, mentre era ancora in corso la manovra d'immersione) mise fuori uso i manometri di profondità, fece saltare le luci, e provocò l'allagamento dei cilindri-contenitori degli SLC.

Seguirono altre scariche di bombe, una volta all'ora (tra le quattro e le sei bombe per scarica), ad intermittenza ma con regolarità. Dopo il primo attacco, lo Stuart riottenne il contatto a poppavia sinistra, a 1370 metri di distanza, ma un difetto dell'apparato ASDIC rendeva difficile mantenere il contatto; temendo che questo potesse fargli sfuggire la preda, Teacher si mise in contatto con Alessandria e chiese che venisse inviata qualche altra unità in aiuto. Da Alessandria partì allora secondo cacciatorpediniere, il Diamond; secondo fonti italiane, questi giunse sul posto alle 22.30, insieme ad una "corvetta", ma secondo fonti britanniche, in realtà, il Diamond giunse sul posto a caccia conclusa, quando già il Gondar stava affondando (od ancora più tardi), e fu soltanto lo Stuart a condurre la caccia nel corso della notte, anche se sul Gondar si ebbe l'impressione (dagli idrofoni) di essere sotto caccia da parte di tre navi, due delle quali sopraggiunte in un secondo momento. Alle 22.45 il sottotenente di vascello Cree dello Stuart riferì la posizione del bersaglio alla plancia, ed il cacciatorpediniere ridusse la velocità a 12 nodi, lanciò altre cinque bombe di profondità e buttò in mare un altro fuoco al calcio, ma di nuovo non vennero avvistati rottami né carburante. L'effetto di questo secondo attacco fu però

devastante: le bombe scoppiarono sotto il sommergibile, danneggiarono varie strumentazioni, altri manometri ed un serbatoio di carburante (che iniziò a perdere) e mettendo fuori uso l'apparato di depurazione dell'aria del Gondar, così riducendo il tempo massimo in cui il sommergibile avrebbe potuto restare immerso. Iniziarono ad esservi delle infiltrazioni nella zona poppiera.

Tra un attacco e l'altro, lo Stuart prese ad incrociare sulla verticale del Gondar, eseguendo continuamente finti attacchi ad alta velocità, per snervare l'equipaggio del sommergibile. Fu probabilmente questo insieme di manovre che convinse gli uomini del Gondar che non una, ma ben tre navi nemiche, stessero dando loro la caccia.

All'una di notte del 30 lo Stuart girò in cerchio al sommergibile immerso, ad una distanza compresa tra 1370 e 1830 metri, per accertarne la posizione, poi lanciò una terza scarica di bombe di profondità; la quarta scarica seguì alle quattro del mattino, la quinta alle 5.30. Tra le 5.30 e le 6.25 lo Stuart eseguì una serie di finti attacchi a scopo demoralizzatorio, poi compì un ultimo lancio di bombe alle 6.25. Le prime luci del giorno rivelarono all'equipaggio australiano piccole chiazze di carburante, che indicavano che il sommergibile era stato danneggiato. Nel giro di poche ore, vennero lanciate una cinquantina di bombe di profondità, che esplosero tutte molto vicine al Gondar. L'equipaggio del sommergibile, radunato in gruppetti di quattro o cinque uomini, non poteva far altro che ascoltare il rumore della nave che andava e veniva (anzi, delle navi, visto che a loro sembravano tre) ed aspettare in silenzio e nella semioscurità che le bombe scoppiassero, sperando che non fossero troppo vicine. Faceva caldo, mancava l'aria, e il pagliolato era cosperso di carburante fuoriuscito da un serbatoio lesionato; ogni volta il sommergibile era scosso violentemente dalle esplosioni, le paratie minacciavano di cedere. La notte pareva non finire mai.

Le concussioni causate dalle detonazioni delle bombe provocarono

anche varie infiltrazioni d'acqua, e misero gradualmente fuori uso le strumentazioni del Gondar.

Il direttore di macchina, tenente del Genio Navale Vincenzo Cicerello, esaminò l'apparato per la purificazione dell'aria e tentò di aggiustarlo, ma senza successo; riferì la situazione al comandante Brunetti, che scosse la testa ed ordinò di rilasciare un po' d'aria, nella speranza di migliorare un poco la situazione interna. Ma non cambiò nulla. Dopo sei ore di immobilità, il comandante Brunetti compì un tentativo di allontanarsi e sfuggire, correggendo di volta in volta la propria quota, ma persisté il "rumore caratteristico come di frusta, simile a quello prodotto da pallini di piombo cadenti su una lamiera metallica": il segnale che l'ecogoniometro del nemico non mollava la presa. (Secondo altra versione, nell'intervallo di tempo che trascorse tra due lanci di bombe il Gondar riuscì ad allontanarsi, ma, quando riteneva ormai di essere probabilmente riuscito a sganciarsi dal nemico, venne di nuovo localizzato e bombardato con altre cariche di profondità, molto ben centrate). Ad un certo punto, probabilmente per effetto dei danni subiti, il Gondar iniziò a risalire involontariamente di quota, giungendo alla profondità di 40 metri; ciò permise alle scariche di bombe di profondità di avere effetti ancora più devastanti. Cinque minuti dopo che l'acqua sollevata dall'ultima scarica di bombe dello Stuart (quella delle 6.25) si fu calmata, sopraggiunse da sud anche l'idrovolante antisommergibili Short Sunderland Mk I numero L2166 (il velivolo "U" del 230th Squadron della Royal Air Force), pilotato dal capitano P. H. Alington e dal tenente Brand. Decollato da Alessandria alle 5.30, una volta sul posto (indicato dal pilota come 31°35' N e 28°43' E) l'aereo girò intorno allo Stuart, effettuò un segnale luminoso di riconoscimento e poi iniziò a sorvolare il mare a bassa quota, in cerca del sommergibile. Un'ora più tardi (per altra fonte, alle sette del mattino), come se non bastasse, arrivò sul posto anche il peschereccio antisommergibili Sindonis, che si unì alla caccia.

Il Gondar tentò in ogni modo di sottrarsi alla caccia, ma dopo ore e ore di bombardamento i danni divennero troppo gravi per poter sperare ancora di sopravvivere a lungo; gli sforzi del direttore di macchina Cicirello ormai non bastavano più a riparare le avarie. Alle sette, una bomba scoppiata vicinissima provocò sul Gondar un violento sbalzo di quota. Per contrastare le vie d'acqua la pressione interna era stata innalzata fino a tre atmosfere, quasi esaurendo la riserva disponibile. Interessante notare una significativa distanza nelle fonti britanniche ed australiane: secondo fonti della Marina australiana, mentre questo avveniva lo Stuart teneva intanto ben saldo il contatto sonar col sommergibile, che non perse mai, fino a quando questi non emerse. Secondo il libro di Normak Franks "Search, find and kill", dedicato ai successi della RAF nella lotta antisommergibili, lo Stuart aveva al contrario perso il contatto quando il Sunderland di Alington giunse sul posto; fu l'idrovolante a ritrovarlo, quando avvistò delle bolle d'aria affiorare in superficie ad un paio di miglia dal cacciatorpediniere. A questo

punto il Sunderland sganciò una bomba di profondità sulla bolla avvistata; poi avvistò un'altra bolla e sganciò una seconda bomba su di essa, ma questa volta l'ordigno non esplose. Una terza bomba esplose, e questa volta il Gondar dovette emergere.

Secondo fonti australiane, alle 8.20 (le 9.20 per l'orario dello Stuart) il Sunderland sganciò un grappolo di bombe di profondità circa 2700 metri a proravia dello Stuart.

In ogni caso, verso le 8.30 il Gondar iniziò ad imbarcare acqua più copiosamente, mentre risultava ormai impossibile mantenere la quota; la riserva di aria compressa era ridotta a 30 kg/cm<sup>2</sup>, il minimo per tentare l'emersione. Il comandante Giorgini conferì con gli ufficiali e poi, ritenendo che la situazione fosse ormai insostenibile e che restare immersi ancora avrebbe significato affondare da un momento all'altro con la perdita totale dell'equipaggio, ordinò al comandante Brunetti di emergere, abbandonare ed autoaffondare il battello. Giorgini ordinò a Brunetti di non tentare nemmeno attacchi o lanci di siluri, a meno che il sommergibile non si venis-

se a trovare in posizione idonea al lancio già al momento dell'affioramento. Così fu fatto: gli uomini indossarono i salvagente, ed alle 8.40 il comandante Brunetti fece dare aria alla cassa immersione ed ai doppi fondi centrali.

(Una fonte, probabilmente erronea, fornisce una versione piuttosto diversa: alle otto del mattino il Gondar iniziò a sprofondare in modo incontrollato per via dei danni subiti, così si diede aria a tutte le casse per fermare l'affondamento; il sommergibile si fermò a 155 metri di profondità, ma poi iniziò a risalire in modo incontrollato, con velocità crescente, fino all'emersione).

Secondo alcune fonti britanniche, durante la manovra di emersione il Sunderland sganciò da 210 metri di quota una bomba sulla bolla d'aria che segnalava che il sommergibile stava per emergere; ciò fece perdere il controllo del Gondar, che si trovava in quel momento ad una ventina di metri di profondità, e che tornò a sprofondare fino alla quota di 90 metri, per poi riprendere la manovra di emersione quando fu data aria a tutte le casse.



Il Gondar emerso e sotto attacco, fotografato dal Sunderland (Imperial War Museum, via [www.italie1939-1945.com](http://www.italie1939-1945.com);

Risalendo rapidamente in superficie, ad una velocità di circa 10 nodi, il malconco Gondar riemerse un'ultima volta proprio in mezzo alle navi nemiche: la sua prua spuntò in superficie a soli 730 metri dalla prua dello Stuart. Erano le 9.20 del mattino; erano passate undici ore dal primo attacco con bombe di profondità.

Lo Stuart aprì subito il fuoco con tutti i cannoni, per fortuna non molto accurato (sul cacciatorpediniere si stimò di aver passato la torretta da parte a parte con una cannonata, mentre altre cadde- ro tutt'attorno al sommergibile), mentre il Sindonis manovrò per avvicinarsi; il Sunderland sganciò una o forse tre bombe, che esplosero vicine al sommergibile (Brunetti, nel suo rapporto, parlò di due bombe, sganciate dal Sunderland da circa 50 metri di quota, mentre l'equipaggio abbandonava l'unità; esse esplose- ro una decina di metri di prora a sinistra). L'ufficiale di rotta del Gondar, guardiamarina Giuseppe Dell'Oro, venne incaricato dal comandante Brunetti di buttare in mare la cassetta contenente le pubblicazioni segrete, per evitare che cadessero in mano nemica; quando aprì il portello per uscire tra i primi, la forte pressione interna al sommergibile, molto più elevata di quella esterna, lo lanciò in aria, facendolo ricade- re in coperta, ferito. Dopo di lui, gli uomini iniziarono a fuoriuscire attraverso i portelli della prua e della torretta, buttandosi in acqua.

Sullo Stuart, dopo aver sparato la prima salva, si vide che l'equipaggio del Gondar stava abbandonando l'unità, quindi venne cessato il fuoco ed il comandante Teacher ordinò di mettere a mare una baleniera. La distanza tra le due unità era di poco più di 900 metri; alcuni dei marinai italiani la percorsero tutta a nuoto, venendo issati direttamente a bordo dello Stuart, mentre altri vennero raccolti dalla baleniera. Erano fradici, sporchi e sfiniti.

Quando quasi tutto l'equipaggio si fu gettato in mare, il comandante Brunetti ed alcuni altri uomini, tra cui il marinaio elettricista Luigi Longobardi, scesero in camera

di manovra, aprirono gli sfoghi d'aria dell'emersione, dei doppi fondi centrali e della rapida, per autoaffondare il sommergibile (secondo alcune fonti, attivarono anche una decina di cariche esplosive per l'autodistruzione), e poi, risaliti in torretta, abbandonarono per ultimi il battello (secondo altra versione, Brunetti dopo aver aperto i doppi fondi salì in torretta ed attese che il sommergibile affondasse sotto di lui, finché si ritrovò in mare). Il comandante Giorgini fece un ultimo giro per controllare che a bordo non fosse rimasto nessuno, indi si tuffò in mare. Risalendo rapidamente in superficie, ad una velocità di circa 10 nodi, il malconco Gondar riemerse un'ultima volta proprio in mezzo alle navi nemiche: la sua prua spuntò in superficie a soli 730 metri dalla prua dello Stuart. Erano le 9.20 del mattino; erano passate undici ore dal primo attacco con bombe di profondità. Lo Stuart aprì subito il fuoco con tutti i cannoni, per fortuna non molto accurato (sul cacciatorpediniere si stimò di aver passato la torretta da parte a parte con una cannonata, mentre altre cadde- ro tutt'attorno al sommergibile), mentre il Sindonis manovrò per avvicinarsi; il Sunderland sganciò una o forse tre bombe, che esplosero vicine al sommergibile (Brunetti, nel suo rapporto, parlò di due bombe, sganciate dal Sunderland da circa 50 metri di quota, mentre l'equipaggio abbandonava l'unità; esse esplose- ro una decina di metri di prora a sinistra). L'ufficiale di rotta del Gondar, guardiamarina Giuseppe Dell'Oro, venne incaricato dal comandante Brunetti di buttare in mare la cassetta contenente le pubblicazioni segrete, per evitare che cadessero in mano nemica; quando aprì il portello per uscire tra i primi, la forte pressione interna al sommergibile, molto più elevata di quella esterna, lo lanciò in aria, facendolo ricadere in coperta, ferito.

Dopo di lui, gli uomini iniziarono a fuoriuscire attraverso i portelli della prua e della torretta, buttandosi in acqua. Sullo Stuart, dopo aver sparato la prima salva, si vide che l'equipaggio del Gon-

dar stava abbandonando l'unità, quindi venne cessato il fuoco ed il comandante Teacher ordinò di mettere a mare una baleniera. La distanza tra le due unità era di poco più di 900 metri; alcuni dei marinai italiani la percorsero tutta a nuoto, venendo issati direttamente a bordo dello Stuart, mentre altri vennero raccolti dalla baleniera. Erano fradici, sporchi e sfiniti.

Quando quasi tutto l'equipaggio si fu gettato in mare, il comandante Brunetti ed alcuni altri uomini, tra cui il marinaio elettricista Luigi Longobardi, scesero in camera di manovra, aprirono gli sfoghi d'aria dell'emersione, dei doppi fondi centrali e della rapida, per autoaffondare il sommergibile (secondo alcune fonti, attivarono anche una decina di cariche esplosive per l'autodistruzione), e poi, risaliti in torretta, abbandonarono per ultimi il battello (secondo altra versione, Brunetti dopo aver aperto i doppi fondi salì in torretta ed attese che il sommergibile affondasse sotto di lui, finché si ritrovò in mare). Il comandante Giorgini fece un ultimo giro per controllare che a bordo non fosse rimasto nessuno, indi si tuffò in mare.

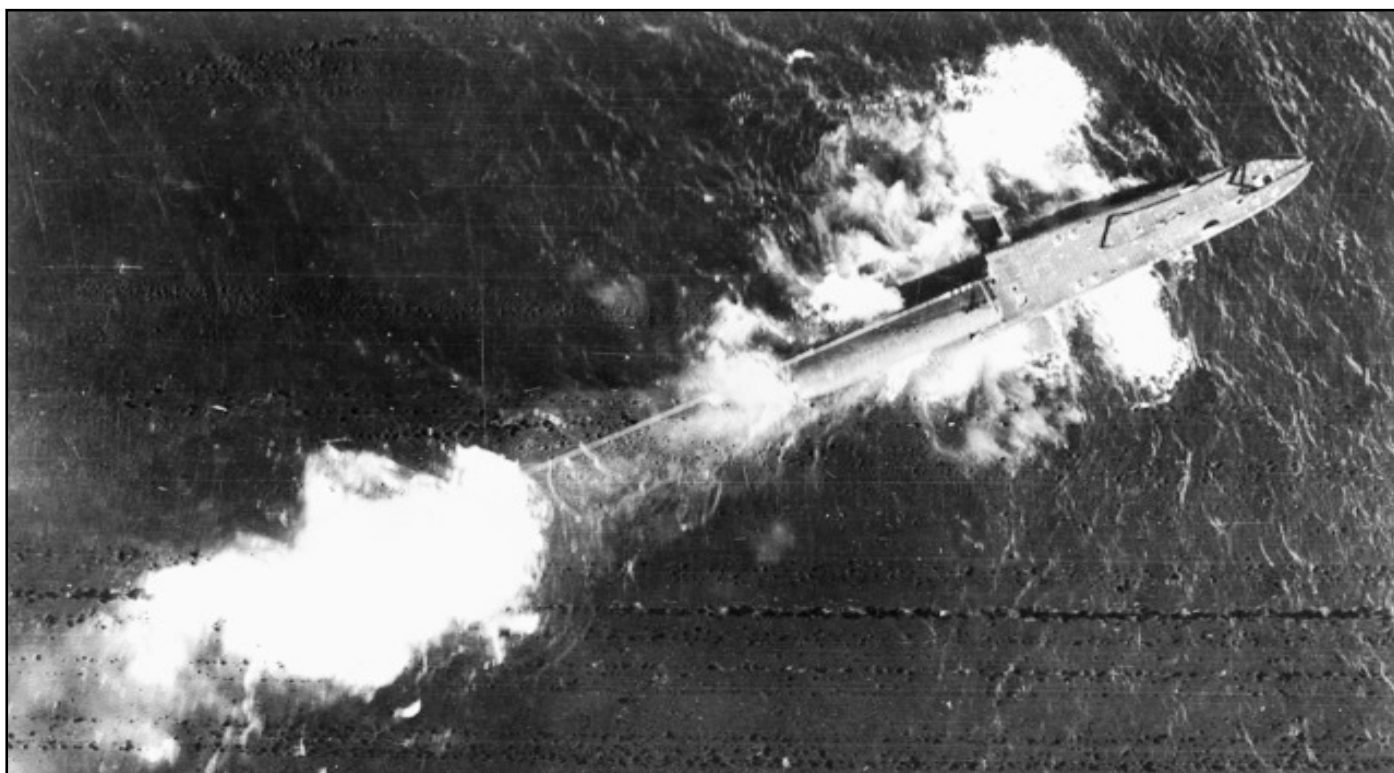
Il comandante Teacher dello Stuart aveva sperato di catturare intatto il Gondar per rimorchiarlo ad Alessandria, ma quando la baleniera si portò accanto al sommergibile agonizzante i suoi occupanti compresero che erano state avviate le procedure per l'autoaffondamento: le cariche esplosive esplosero poco dopo che l'ultimo uomo aveva abbandonato il battello. Gradualmente ma rapidamente, il Gondar si appoppò e scivolò sotto le onde nel punto 32°02' N e 27°54' E (secondo fonti italiane) o 31°33' N e 28°33' E (secondo fonti britanniche; una dozzina di miglia al largo di Marsa Matruh, e 25 miglia al largo di El Daba), in acque profonde più di 2000 metri. La prua del sommergibile rimase affiorante sopra la superficie per cinque o dieci minuti, prima di scomparire definitivamente negli abissi. Erano le 9.25 (per altra fonte le 9.50) del 30 settembre 1940.

Il Sunderland, dopo aver sorvolato il battello in affondamento scattando diverse foto, tornò alla propria base, dove giunse alle 10.30. Equipaggio ed incursori italiani vennero recuperati e fatti prigionieri dalle unità britanniche: lo Stuart recuperò 28 uomini, tra cui Brunetti, Giorgini, Cicirello ed un sottotenente di vascello, mentre altri 19 superstiti, tra cui Toschi, furono recuperati dal Sindonis. Il segnalatore L. E. Clifford ricordò poi che uno dei naufraghi, nel salire sullo Stuart, vide un marinaio australiano armato di fucile con baionetta inastata e gridò "No kill", fraintendendo il significato di quella presen-

za. Il comandante Brunetti, che parlava un inglese abbastanza corretto, dichiarò che era stato costretto all'emersione perché le bombe avevano distrutto l'apparato di purificazione dell'aria, non era stato possibile ripararlo, e l'aria era diventata irrespirabile. Vi fu un'unica vittima, il marinaio napoletano Luigi Longobardi: attardatosi a bordo, con il comandante Brunetti e pochi altri, per provvedere all'autoaffondamento, si gettò in mare tra gli ultimi e fu probabilmente ucciso in mare dallo scoppio di una bomba d'aereo. Venne decorato con la Medaglia d'Oro al Valor Militare, alla memoria.

(Stranamente, fonti britanniche parlano di due caduti tra l'equipaggio del Gondar, dei quali uno sarebbe annegato e l'altro ucciso da una bomba del Sunderland: ma in realtà, l'unico caduto tra l'equipaggio del sommergibile risulterebbe essere stato Luigi Longobardi).

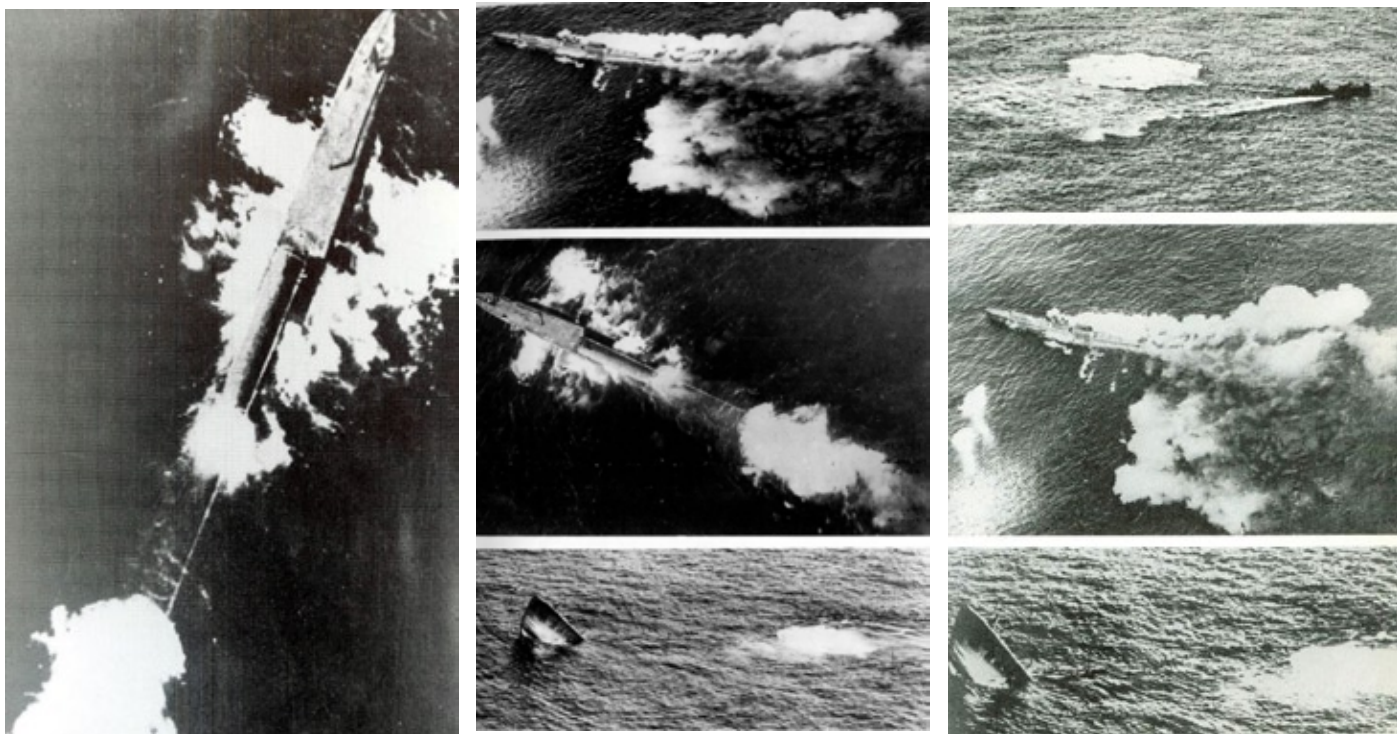
L'affondamento del Gondar fu un duro colpo per la giovane I Flottiglia MAS: in un sol colpo erano andati perduti un sommergibile "avvicinatore", tre SLC, altrettanti equipaggi addestrati e capaci ed il comandante stesso della flottiglia.



Per effetto della perdita del Gondar, per giunta, iniziò ad incrinarsi il velo di segretezza che copriva i mezzi d'assalto impiegati dalla I Flottiglia MAS: quando il sommergibile emerse prima di affondare, infatti, navi ed aerei britannici non mancarono di notare gli inusuali cilindri presenti sulla sua coperta. Anche la presenza sul sommergibile di tanti ufficiali e palombari destò non pochi sospetti: al loro arrivo ad Alessandria, i naufraghi dell'Iride vennero subito interrogati, specialmente Giorgini, il più alto in grado (che sullo Stuart si era fatto passare, apparentemente con successo, per un comandante di

cacciatorpediniere imbarcato sul Gondar come passeggero). Le domande vertevano soprattutto sui cilindri e sulla presenza degli ufficiali e palombari; Giorgini non rispose, ma un ufficiale del Naval Intelligence britannico lo spiazzò quando gli chiese se fosse lui il comandante della I Flottiglia MAS di base a La Spezia, e se, sulla costa tra La Spezia e Livorno, venissero addestrati ufficiali e sottufficiali che avrebbero poi dovuto attaccare porti e basi navali britanniche nel Mediterraneo. Secondo il citato articolo di Payne e Lind sulla "Naval Historical Review" del giugno 1977, fu il comandante del Gondar, interro-

gato da Teacher, a "crollare in lacrime" e rivelare che il sommergibile stava trasportando tre "siluri umani" per un attacco contro il naviglio nel porto di Alessandria. In un modo o nell'altro, i britannici già sapevano qualcosa sulle attività della Flottiglia: ma questo non avrebbe comunque permesso loro di fermare gli attacchi contro Alessandria, Suda, Gibilterra ed Algeri che sarebbero stati lanciati negli anni a venire, una volta che la Flottiglia, ripresasi dalle perdite iniziali e fatto tesoro delle esperienze passate, avesse affinato i propri metodi.



Sequenze di foto dell'affondamento del Gondar

All'arrivo ad Alessandria, lo Stuart ebbe un'accoglienza da eroe, specialmente – in termini assai coloriti – dalle altre unità della flottiglia cacciatorpediniere australiana (il Vampire, il Vendetta ed il Waterhen); l'ammiraglio Andrew Browne Cunningham, comandante della Mediterranean Fleet, lo segnalò alla flotta come "un eccezionale esempio di un risultato ottenuto mediante pazienza ed abilità nell'utilizzo dell'apparato asdic (sonar)". Il comandante dello Stuart venne decorato con il Distinguished Service Order per l'affondamento del Gondar, mentre gli addetti al sonar (i sottotenenti di vascello J. G. Griffin e T. S. Cree ed i sottufficiali Ronald A. H. MacDo-

nald e L. T. Pike) ricevettero la Distinguished Service Cross (i due ufficiali) e la Distinguished Service Medal (i due sottufficiali). Gli uomini del Gondar finirono dapprima nel campo di prigionia di Geneifa, in Egitto, dove già si trovavano i superstiti dei sommergibili Berillo, Rubino, Galvani ed Uebi Scebeli e di altre unità affondate durante l'estate del 1940; successivamente vennero trasferiti in vari campi di prigionia dell'India. Non tutti si rassegnarono a passare il resto della guerra dietro ad un reticolato: Elios Toschi, in particolare, dopo essere passato nei campi di Ahmednagar e Ramgarh finì a Yol, campo riservato ai prigionieri che avevano già ten-

tato più volte di fuggire. Da qui Toschi fuggì insieme al capitano di corvetta Camillo Milesi Ferretti, già comandante del sommergibile Berillo; le loro strade si divisero e Toschi, che aveva tentato di attraversare l'Himalaya per cercare di tornare in Italia, venne ricatturato. Nuovamente fuggito, Toschi si rifugiò infine nella neutrale India portoghese. Il capitano Armi Navali Gustavo Stefanini, futuro amministratore delegato della OTO Melara, rimase prigioniero a Bangalore fino al 1946; anche il comandante Giorgini rimase in prigionia fino all'aprile 1946, mentre il comandante Brunetti venne rimpatriato nel 1944, durante la cobelligeranza.



La fine

La motivazione della Medaglia d'Oro al Valor Militare conferita alla memoria del marinaio elettricista Luigi Longobardi, nato a Lettere (NA) il 22 aprile 1920: "Elettricista imbarcato su sommergibile attaccato con bombe di profondità da tre navi ed un aereo avversari per dodici ore consecutive, si prodigava instancabilmente nello espletare con bravura e decisione i compiti affidatigli. Determinatasi la necessità di emergere per auto-affondare il sommergibile ormai inutilizzato dalle esplosioni delle bombe, dava prova di eccezionale coraggio e profondo senso del dovere, restando al proprio posto fino alle estreme possibilità onde contribuire alla salvezza dell'Unità. Lanciandosi in mare negli ultimi istanti restava investito dallo scoppio di bombe lanciate da aereo e immolava la giovane vita per un estremo ideale di Patria che lo aveva trattenuto sulla nave oltre il dovere.

Mediterraneo Orientale, 30 settembre 1940."

La motivazione della Medaglia d'Argento al Valor Militare conferita al tenente di vascello Francesco Brunetti, nato a La Spezia il 20 novembre 1909: "Comandante di sommergibile destinato a recare l'offesa con mezzi speciali a munita base navale avversaria, veniva attaccato con bombe di profondità da tre navi e un aereo per dodici

ore consecutive. In difficili condizioni per continue gravi avarie riportate dal sommergibile, cercava con ogni mezzo di sfuggire alla persistente caccia avversaria finché frustato ogni ulteriore tentativo di resistenza, si prodigava e disponeva affinché l'equipaggio abbandonasse il sommergibile disciplinatamente e con rapidità. Noncurante del tiro delle artiglierie e del lancio di bombe da parte dell'unità, che abbandonava solo quando la forza del mare lo strappava dalla plancia. Esempio di sangue freddo, perizia ed alto senso del dovere."

La motivazione della Medaglia d'Argento al Valor Militare conferita al tenente del Genio Navale Direzione Macchine Vincenzo Cicirello:

"Direttore di macchina di sommergibile attaccato con bombe di profondità da tre navi e un aereo avversari per dodici ore consecutive, in difficili condizioni di ambiente per continue gravi avarie riportate dall'unità, si prodigava instancabilmente per riparare le avarie stesse e coadiuvava validamente il comandante nel protrarre per quanto possibile la resistenza del sommergibile. Abbandonava l'unità solo all'ordine del comandante, dando prova di sangue freddo, spirito di sacrificio e alto senso del dovere."

La motivazione della Medaglia d'Argento al Valor Militare conferita guardiamarina Giuseppe

Dell'Oro:

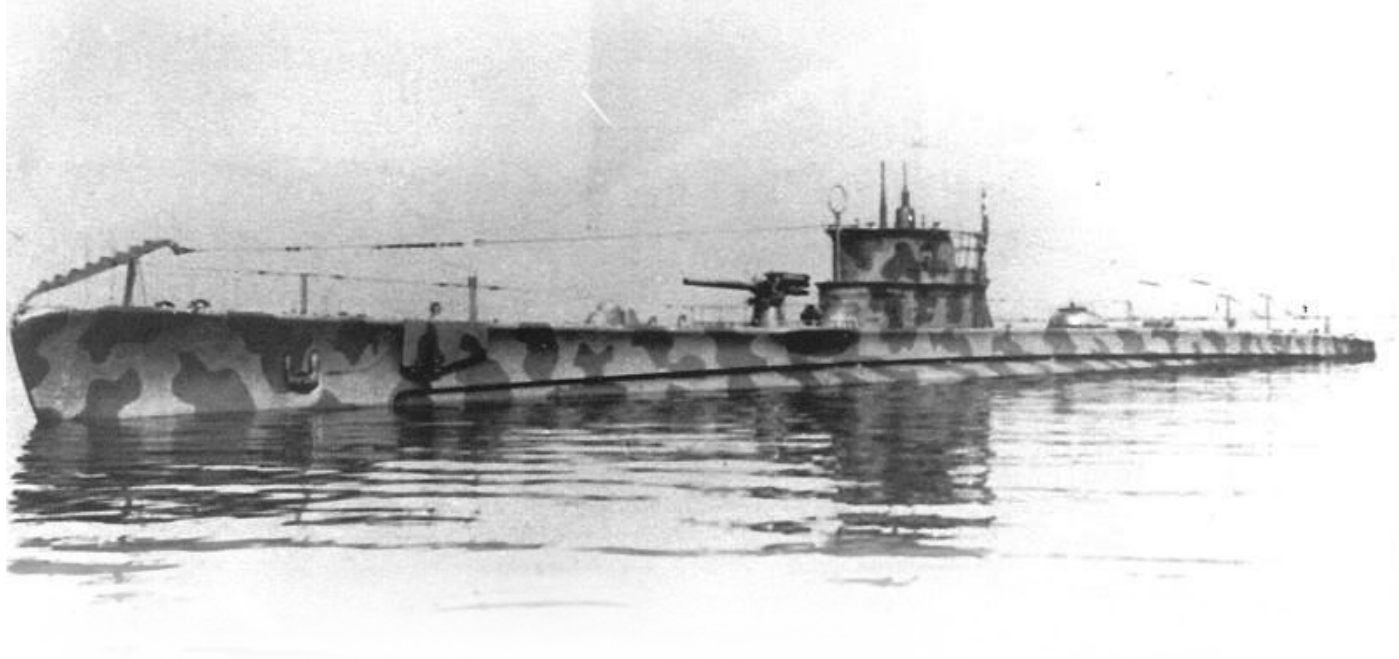
"Ufficiale di rotta di sommergibile attaccati con bombe di profondità....si prodigava instancabilmente per assicurare il buon funzionamento del suo servizio. Avuta la consegna di abbandonare fra i primi l'unità per gettare in mare la cassetta delle pubblicazioni segrete, riusciva ad eseguire l'ordine, nonostante che all'uscita dal portello fosse proiettato sulla coperta dalla forte pressione interna, rimanendo ferito."

La motivazione della Medaglia d'Argento al Valor Militare conferita al capitano di fregata Mario Giorgini, nato a Massa Carrara il 19 marzo 1900:

"Imbarcato su sommergibile quale capo di una spedizione di mezzi d'assalto destinata a rischiosa missione contro munita base nemica, dava al comandante dell'unità, sottoposta a lunga ed estenuante caccia da parte di tre navi ed un aereo, il solido appoggio dettato dalla sua valida esperienza e dal suo indomito coraggio. Dopo 12 ore di caccia, emersa l'unità per irreparabili avarie, ne disponeva il rapido affondamento inteso ad assicurare con la scomparsa dello scafo, anche quella dei mezzi insidiosi imbarcati. Mentre l'unità incominciava ad affondare, si introduceva nei locali interni per controllare di persona la completa evacuazione dell'equipaggio. Esempio di sereno ardimento e di elevatissime virtù militari."



# Sommergibile Tembien



Sommergibile di piccola crociera della classe Adua (698 tonnellate di dislocamento in superficie e 866 t in immersione).

Durante la guerra effettuò complessivamente 10 missioni offensive/esplorative e 6 tra addestrative e di trasferimento, percorrendo 9806 miglia in superficie e 1881 in immersione.

## Breve e parziale cronologia.

### **6 febbraio 1937**

Impostazione nei cantieri Odero Terni Orlando del Muggiano.

### **6 febbraio 1938**

Varo nei cantieri Odero Terni Orlando del Muggiano.

### **1° luglio 1938**

Entrata in servizio.

### **10 agosto 1938**

Posto alle dipendenze di Maricosom (il Comando della flotta subacquea italiana), viene assegnato al V Gruppo Sommergibili di Lero, e dislocato in tale isola. Qui effettua crociere di addestramento e di resistenza.

### **10 giugno 1940**

L'Italia entra nella seconda guerra mondiale. Il Tembien è dislocato a Messina, inquadrato nella XXXV Squadriglia Sommergibili (III Gruppo Sommergibili), insieme ai gemelli Durbo e Beilul. Comandante del sommergibile è il capitano di fregata Primo Longobardo, che però lo lascerà dopo pochi giorni, assegnato a nuova destinazione.

### **1° luglio 1940**

Inviato in agguato al largo di Malta.

### **5 luglio 1940**

Rientra alla base.

### **Luglio 1940**

Prende il mare per la seconda missione di guerra, ma deve interromperla prima di giungere nella zona d'agguato e rientrare, a causa di un'avaria.

### **1° agosto 1940**

Inviato al largo di Creta per un agguato.

### **6 agosto 1940**

Rientra alla base, dopo aver pattugliato anche le acque di Sollum.

### **23 settembre 1940**

Inviato in agguato al largo di Tobruk.

### **28 settembre 1940**

Partecipa, senza successo, al contrasto dell'operazione britannica «MB. 5», consistente nell'invio a Malta di 1200 uomini ed un carico di rifornimenti mediante erano gli incrociatori leggeri Liverpool e Gloucester, con l'appoggio di due corazzate (Valiant e Warspite), una portaerei (Illustrious), due incrociatori leggeri (Orion e Sydney), un incrociatore pesante (York) ed undici cacciatorpediniere.

### **6 ottobre 1940**

Rientra alla base.

Ne assume il comando il tenente di vascello Guido Gozzi.

**21 novembre 1940**

Breve missione di agguato notturno al largo di Malta.

**22 novembre 1940**

Altro breve agguato notturno a ponente di Malta.

**26 novembre 1940**

Inviato in agguato a ponente di Malta, 26 miglia ad ovest di Comino (isolotto situato tra Malta e Gozo), per partecipare al contrasto all'operazione britannica «Collar» (trasferimento di navi da Alessandria a Gibilterra, invio di convogli con rifornimenti da Gibilterra a Malta ed ai porti del Levante, il tutto col concorso della Forza H e della Mediterranean Fleet: ne scaturirà l'inconclusiva battaglia di Capo Teulada).

**27 novembre 1940**

Alle 23.24 il Tembien (tenente di vascello Guido Gozzi) avvista verso sud tre grandi navi da guerra, che avanzano alla velocità stimata di 9 nodi su rotta stimata 320° (verso nordovest); si tratta del 3rd Cruiser Squadron britannico (incrociatore pesante York, incrociatori leggeri Glasgow e Gloucester), in mare nell'ambito del traffico di convogli britannici connesso all'operazione «Collar». Alle 23.28 (per altra fonte le 22.26), in posizione 36°00' N e 14°47' E (o 13°47' E), il battello lancia due siluri da 1500 metri di distanza (altre fonti parlano di 500 metri). Dato che le armi mancano il bersaglio, il Tembien riduce ulteriormente la distanza, sino a meno di 1000 metri; indi, alle 23.33 (o 23.34), lancia altri due siluri. Questa volta viene sentito un forte scoppio dopo

45 secondi, ma in realtà i siluri hanno nuovamente fatto cilecca; il Tembien, disimpegnatosi con immersione rapida, viene sottoposto per breve tempo a caccia con bombe di profondità (per altra fonte, le unità britanniche non si sono accorte di essere state attaccate).

**30 novembre 1940**

Rientra alla base.

**1° gennaio 1941**

Inviato al largo di Sollum.

**8 gennaio 1941**

Alle 00.45 il Tembien (tenente di vascello Guido Gozzi) avvista un grosso piroscafo al largo di Bardia, e lo attacca col lancio di tre coppie di siluri in rapida successione: questi, però, hanno corsa irregolare e non vanno a segno. È il primo caso in cui si manifesta, nella Regia Marina, corsa irregolare dei siluri: seguirà un'inchiesta della Direzione Generale Armi e Armamenti Navali, che scoprirà che alcuni componenti del congegno di guida dei siluri, in un lotto prodotto dal silurificio di Fiume, si starano nelle condizioni di sollecitazione del momento in cui i siluri vengono lanciati, così impedendo di mantenere la direzione della corsa.

**12 gennaio 1941**

Rientra alla base.

**3 febbraio 1941**

Agguato al largo di Malta.

**12 febbraio 1941**

Rientra alla base ed entra in Arsenale per un turno di lavori.

**Febbraio-Giugno 1941**

Ai lavori.

**26 giugno 1941**

Inviato al largo della Cirenaica.

**29 giugno 1941**

Alle 20.41 il Tembien avvista una formazione di navi britanniche al largo di Ras Azzaz, un centinaio di miglia a levante di Tobruk: si tratta dei cacciatorpediniere Defender (capitano di corvetta Gilbert Lescombe Farnfield) e Waterhen (capitano di corvetta James Hamilton Swain), in navigazione da Tobruk (assediate dalle forze dell'Asse) ad Alessandria d'Egitto con truppe della 6a Divisione Australiana.

Proprio mentre il Tembien li sta osservando, i due cacciatorpediniere vengono attaccati, al largo di Sollum, da 19 bombardieri in picchiata Junkers Ju 87 "Stuka": dodici tedeschi (Sturzkampfgeschwader 1 della Luftwaffe) e sette italiani (239a Squadriglia da Bombardamento in picchiata della Regia Aeronautica, capitano Giuseppe Cenni).

Uno di questi ultimi, pilotato dal maresciallo Ennio Tarantola, colpisce il Waterhen a poppa con una bomba da 500 kg. Il danno risulta subito gravissimo; le sale macchine e caldaie sono immediatamente allagate, e l'equipaggio inizia ad abbandonare la nave. Il Tembien tenta di avvicinarsi per impartire il colpo di grazia al cacciatorpediniere danneggiato, ma il Defender – che si sta anch'esso avvicinando, per prendere a rimorchio il Waterhen – lo avvista (poco lontano, a proravia) ed apre il fuoco contro di esso, costringendolo a lanciare alla cieca (due siluri, dai tubi poppiari,



Il varo del Tembien (da "Sommersgibili classe 600 serie Adua" di Alessandro Turrini, su "Rivista Italiana di Difesa" n. 3 – marzo 1986, via Marcello Risolo)

da meno di 600 metri) per poi immergersi rapidamente.

Per altra fonte, invece, il Tembien giunge avvista un cacciatorpediniere che sembra procedere a bassa velocità, distante 600 metri (il Waterhen, già danneggiato dall'attacco), lancia i siluri contro di esso e solo dopo il lancio viene avvistato e costretto a disimpe-

### **Speronamento**

Il 31 luglio 1941 il Tembien, al comando del capitano di corvetta Guido Gozzi, salpò da Augusta (per altre fonti, Messina) diretto a ponente di Malta, dove avrebbe dovuto formare, con altre tre unità (Fratelli Bandiera, Luciano Manara e Zaffiro), uno sbarramento di sommergibili allo scopo di intercettare forze navali britanniche che erano state segnalate come in transito nel Canale di Sicilia. Era infatti in corso l'operazione britannica «Style», che consisteva nell'invio a Malta dell'incrociatore posamine Manxman e degli incrociatori leggeri Hermione ed Arethusa (Forza X), in missione di trasporto veloce di 1746 uomini (70 ufficiali e 1676 sottufficiali e soldati, in parte rimasti a Gibilterra quando il piroscafo Leinster, facente parte del precedente convoglio «Substance» diretto a Malta, si era incaagliato, in parte imbarcati su navi dello stesso convoglio che erano dovute rientrare a Gibilterra perché danneggiate) e 130 tonnellate di rifornimenti, con la scorta diretta dei cacciatorpediniere Lightning e Sikh ed indiretta di parte della Forza H dell'ammiraglio James Somerville (corazzata Nelson, incrociatore da battaglia Renown, portaerei Ark Royal, due incrociatori ed otto cacciatorpediniere). Quale azione diversiva, i britannici avrebbero anche effettuato un bombardamento di Porto Conte ed Alghero da parte dei cacciatorpediniere Maori e Cossack e di aerei della portaerei Ark Royal (il che avvenne tra le 2.15 e le 4.45 del 1° agosto, con danni trascurabili). Le navi dirette a Malta avevano lasciato Gibilterra alle sei del mattino del 30 luglio, ed alle 17.30 la notizia (che la Forza H era partita da Gibilterra alle 7, diretta verso est) era giunta a Supermarina,

gnarsi da un secondo cacciatorpediniere (il Defender), che tenta infruttuosamente di speronarlo.

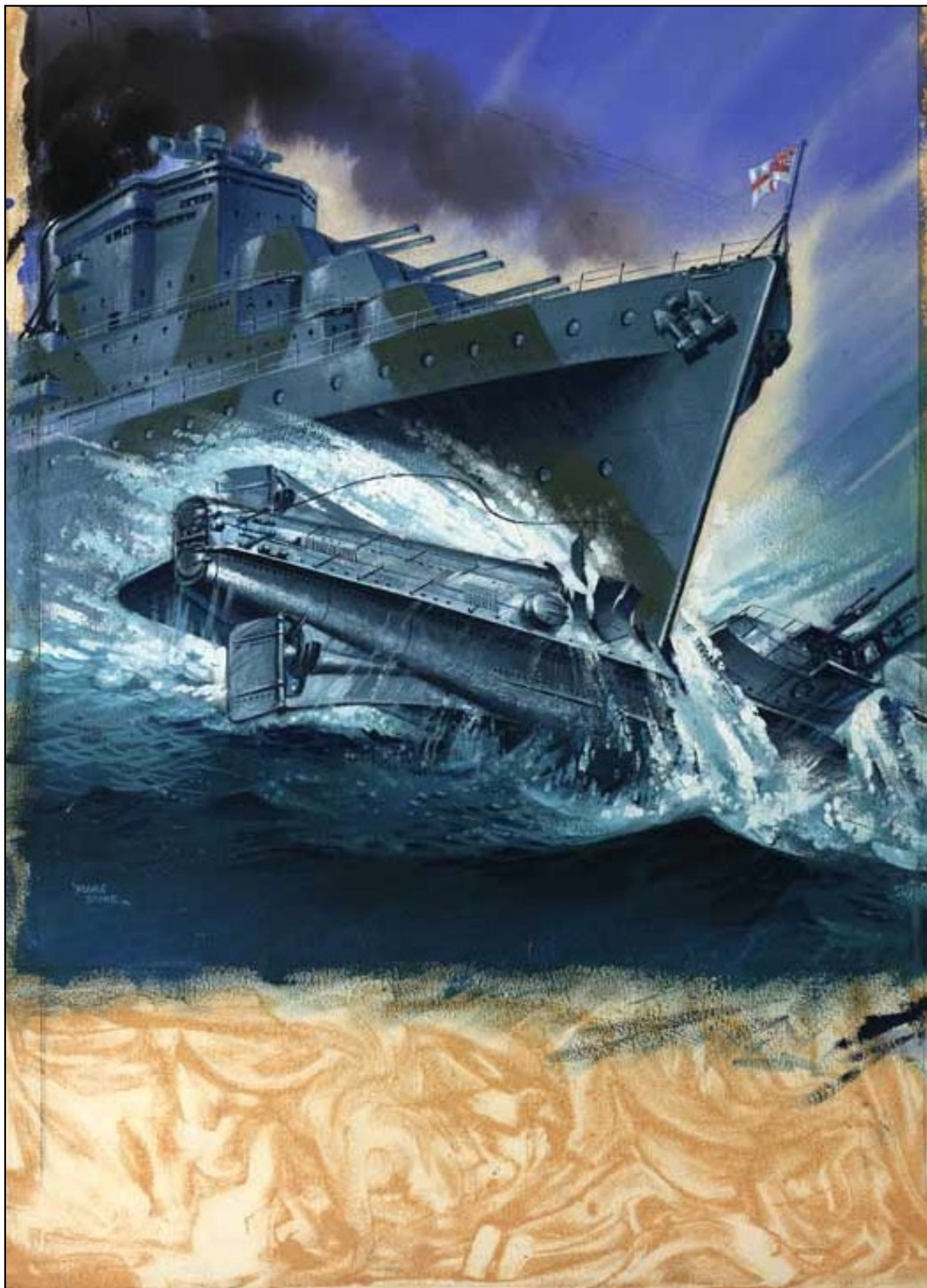
In ogni caso, i siluri non vanno a segno; il Tembien si disimpegna in immersione, eludendo la caccia con bombe di profondità senza subire danni. Il Waterhen, irrimediabilmente danneggiato dalla bomba, affonderà per conto pro- che aveva subito disposto l'invio di vari sommergibili (oltre a Tembien, Zaffiro, Bandiera e Manara tra Malta e Pantelleria, altri quattro battelli furono schierati a sudovest della Sardegna: Alagi, Aradam, Diaspro e Serpente), oltre a varie altre misure (sospensione del traffico nel Mediterraneo Centrale, concentrazione a Pantelleria di 13 MAS, approntamento delle 6 torpediniere disponibili in Sicilia, ricognizioni aeree su vaste zone di entrambi i bacini del Mediterraneo). Supermarina era già stata messa in allarme dall'intensificarsi, nei giorni precedenti, del traffico radio nemico a carattere operativo e degli attacchi aerei contro le basi aeree della ricognizione marittima in Sicilia e Sardegna, oltre che dalla comparsa di ricognitori britannici a Taranto e nelle basi del Tirreno meridionale. Il 1° agosto il Tembien raggiunse la zona d'agguato, situata nella zona meridionale dello sbarramento di sommergibili. Nelle prime ore del 2 agosto il Tembien si trovava in superficie – non si saprà mai se per ricaricare le batterie, o per avvicinarsi alla formazione britannica (che stava attraversando la sua zona d'agguato) ed attaccare, o per ragioni ancora differenti – quando fu avvistato da un aereo dell'Ark Royal. Poco dopo – alle tre di notte – l'incrociatore leggero Hermione (capitano di vascello Geoffrey Nigel Oliver), in navigazione a 28 nodi verso Malta, lo avvistò a sua volta e manovrò per speronarlo: la prua dell'Hermione, lanciato ad alta velocità, tagliò in due il sommergibile italiano, affondandolo nel punto 36°21' N e 12°40' E (a metà strada tra Pantelleria e Malta, a sudest di Pantelleria), al largo di Tunisi ed a sudovest della Sicilia. L'Arethusa ed il Manxman, che seguivano l'Hermione, urtarono a loro volta contro il relitto

prio all'1.50 del giorno seguente, capovolgendosi in posizione 32°15' N e 25°20' E (sette miglia a nord di Sidi el Barrani), dopo un vano tentativo di rimorchio da parte del Defender.

### **3 luglio 1941**

Rientra alla base.

già semisommerso del battello italiano quando passarono sopra il punto in cui era affondato. Morirono il comandante Gozzi, altri 4 ufficiali e 37 tra sottufficiali e marinai; non ci furono superstiti. Non è del tutto chiaro se l'intero equipaggio affondò con il sommergibile, o se invece alcuni uomini (magari trovandosi in coperta od in torretta) finirono in mare ma non furono recuperati dalle navi britanniche, che proseguirono a tutta forza verso Malta: Albert Pettman, capo fuochista del Manxman, annotò nel suo diario che "l'Hermione sperona un U-Boat [termine spesso usato impropriamente, dai marinai britannici dell'epoca, per indicare in generale i sommergibili dell'Asse] e lo taglia in due, nessun membro dell'equipaggio viene salvato perché dobbiamo essere lontani da qui prima dell'alba ("HMS Hermione rams a U-boat and cuts it in two, none of the crew are saved as we must be well away before day break")". L'Hermione riportò solo danni lievi nello speronamento (una falla di sei metri a prua, che tuttavia non gli impedì di proseguire a tutta velocità verso la sua destinazione); al suo arrivo a Malta, tre ore dopo, un "pezzo" del Tembien venne trovato accartocciato attorno alla prua dell'incrociatore. Alcuni dei rottami del sommergibile vennero recuperati e trasformati in "souvenir" o portafortuna, come un pezzo di ferro che fu forgiato in forma di ferro di cavallo. Dopo il rientro a Gibilterra (4 agosto) l'incrociatore passò alcuni giorni ai lavori per le riparazioni dei danni riportati alla prua. Il comandante Oliver ricevette in seguito il Distinguished Service Order per l'affondamento del Tembien.



Un dipinto di Marc Stone ritraente l'affondamento del Tembien (UK National Archives)

# 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](http://WWW.ASSORADIOMARINAI.IT)

**THREE EASY CATEGORIES  
FREE AWARDS  
PDF FORMAT**

**COME PLAY  
WITH US!**





[www.assoradiomarinai.it](http://www.assoradiomarinai.it)

THE BEST ARMI AWARD



# INTERNATIONAL SUBMARINES AWARD



## I.S.A. BRONZE

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



## I.S.A. SILVER

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



## I.S.A. GOLD

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

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

Il 29 settembre del 2006 al tramonto nel porto di La Spezia, echeggiava in aria questo messaggio in telegrafia: *"Nave Ardito e Nave Audace ammainano per l'ultima volta la bandiera"* "CQ CQ CQ de II1ARD - Ciao Ardito ciao Audace - AR VA QRT". L'operatore al tasto era IS0SDX, Piergiorgio Nonnis (ex Capo RT). Erano queste le ultime comunicazioni radio da bordo dei due cacciatorpedinieri. Questi ricordi, riecheggiano nella mente, grazie ad una email ricevuta pochi giorni fà da IZ1CLA Sauro, dove mi inviava alcune foto della cena effettuata la stessa sera a conclusione delle operazioni effettuate a bordo. Nel vedere le foto, ho avuto piacere di assaporare nuovamente quel giorno, e rivedere gli amici di quei fantastici tre giorni trascorsi a bordo delle due navi. Questo volevo riproporvelo, soprattutto per i nuovi ARMIgeri. L'attività studiata alla perfezione e gestita, coordinata ed espletata nel miglior modo possibile, da tutti quanti. Questo ci ha aperto le porte, ci ha fatto conoscere in tutti gli ambienti della Marina Militare e oggi, se l'ARMI è questo sodalizio, lo dobbiamo sicuramente a quella attività radiantistica "II1ARD & II1ARU". Di seguito vi propongo nuovamente l'articolo che uscì su "Radio Rivista" (organo ufficiale dell'A.R.I., la quale ci dedicò la copertina n.d.r.). L'articolo è a nome di IZ1CCH Orazio De Maria (allora Capo di 1<sup>a</sup> classe).

### ULTIMI ECHI RADIO DAI MARINAI DELLE NAVI ARDITO E AUDACE

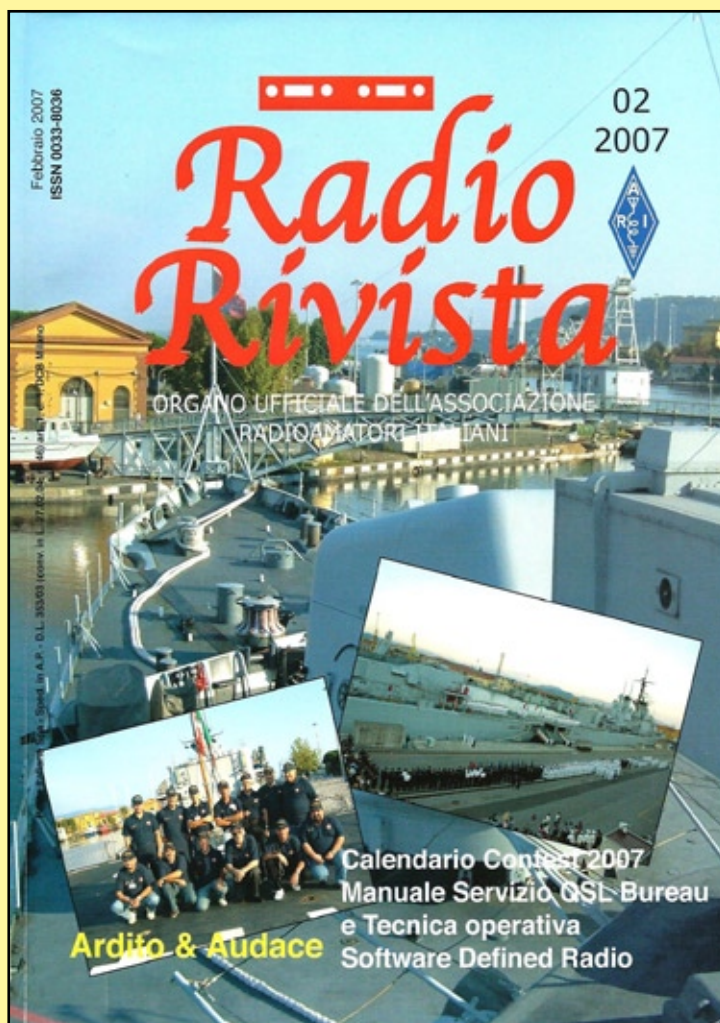
Quando Alberto Mattei IT9MRM, Coordinatore Nazionale dell'Associazione Radioamatori Marini Italiani, mi ha affidato il compito di redigere questo articolo, sicuramente non era conscio dell'oneroso impegno che mi assegnava. Tutto questo non perché non vi sia nulla da riportare, ma, al con-

trario, poiché nel contesto di una manifestazione di questo genere ti rimane nella mente un turbinio

di emozioni oneroso da gestire e si corre il rischio di restare con il dito a mezz'aria a fissare lo schermo vuoto del computer. Per raccontare la nostra storia, sono costretto a partire da lontano, dal tempo in cui il giovane Guglielmo Marconi compì i suoi primi esperimenti radiotelegrafici a bordo delle Unità Navali della Marina Militare Italiana a La Spezia, nel 1897, a

cui seguirono le campagne del 1902 con la Corazzata "Carlo Alberto" che lo portarono prima in Nord Europa e poi in Sud America, con le trasmissioni telegrafiche emesse dalla stazione radio impiantata a bordo per l'occasione. Nel corso degli anni a venire ebbero luogo anche le prime prove di trasmissioni in gamma VHF, che interessarono la zona di mare prospiciente la costa tra le Cinque Terre e Sestri Levante, quindi il territorio della Provincia di La Spezia. Da quel dì tanta acqua è passata sotto le chiglie delle nostre navi, e tutti noi sappiamo come è andata a finire nei decenni successivi. Unico rammarico consiste nel progressivo abbandono della telegrafia e nel-

la chiusura delle stazioni costiere a favore delle nuove forme di comunicazioni satellitari e dell'av-



vento del GMDSS. Veniamo adesso ai giorni nostri. Nata da un'idea di Piergiorgio Nonnis IS0SDX, ex Capo Posto radio di Nave Ardito (idea che ha preso forma dopo un giro di e-mail tra alcuni soci ARMI), l'attività di II1ARD e II1ARU rappresenta la logica prosecuzione dell'evento che ha portato, sempre a La Spezia, ad attivare il Museo Tecnico Navale, posto anch'esso all'interno della Base Navale e di cui RadioRivista si è già occupata. In quella circostanza ha avuto inizio una fattiva collaborazione che ha portato, con le debite autorizzazioni di Maridipart La Spezia, ad attivare il Museo durante la manifestazione del Museum Ship week-end Event, coinciso nel 2006 con il

primo fine settimana di giugno. Trascorsa questa attività, la prima del genere a svolgersi nel nostro Paese, ci siamo chiesti se non ci fosse qualche altro avvenimento di grande rilevanza, tale da poter dare vita ad una manifestazione radio simile. L'occasione ci è capitata quando siamo venuti a conoscenza della Cerimonia dell'ultimo "ammaina bandiera" dei Cacciatorpediniere Lanciamissili Ardito e Audace, scoprendo, tra le altre cose, che molti Radioamatori dell'ARMI avevano fatto parte degli equipaggi delle due unità. Apro qui una piccola parentesi:

quando parlo di Radioamatori dell'ARMI, includo nel contesto anche l'ARI ed l'INORC, considerando il fatto che molti operatori fanno parte di questa triade. Da quel momento in poi è iniziata una lunghissima trafila burocratica con lo Stato Maggiore della Marina, l'Ufficio del Cerimoniale e il Ministero delle Comunicazioni, al fine di procurarci tutte le autorizzazioni necessarie affinché l'evento potesse svolgersi. Credeteci, è stata anche una sfida con noi stessi, ma il fatto di sapere che saremmo stati i primi ad effettuare questa attività ci ha spinto ad affrontare e superare tutte le difficoltà burocratiche e non. A questo proposito, sono doverosi i ringraziamenti, iniziando con il Guardiamarina Stefano Fonda IW3RBP che, insieme con Alberto Mattei IT9MRM, da Roma è stato la primaria interfaccia con lo Stato Maggiore della Marina.

Segue a ruota Giuliano Sandal I1SAF, Segretario della Sezione ARI della Spezia, che ha curato i rapporti con il Ministero, coadiuvato sul territorio di La Spezia dagli "armigeri" in servizio presso Marimissili, Antonio Di Benedetto IK8XVA, Nicola Candita IW1RLR e lo scrivente. Gira che

tate appuntamento, ma non si poteva salire con il numero oltre una certa misura. Mi devo fermare un attimo per rendere conto a chi mi legge di un'altra importante peculiarità nell'organizzare i team. Vista infatti l'importanza dell'evento abbiamo deciso di privilegiare, o quanto meno dare

ampio spazio alla telegrafia come mezzo di trasmissione. Al fine di realizzare al meglio le attività CW, si è deciso di coinvolgere a pieno titolo anche l'INORC, invitando per l'occasione il suo Presidente: sto parlando di Antonio Zerbini I1ZB, leggenda vivente nel mondo della telegrafia italiana con una esperienza di quaranta anni



ti rigira, siamo arrivati al fatidico 7 settembre 2006, giorno in cui si è chiuso positivamente il loop delle autorizzazioni. Solo in quel momento abbiamo preso reale coscienza di quello che era successo: dopo quasi un secolo, eravamo i primi Radioamatori autorizzati dalla Marina a trasmettere da bordo delle due navi militari. Stavamo per fare ingresso nella storia! Dopo aver preso coscienza di tutto ciò, è iniziata la seconda fase altrettanto importante, ossia la costituzione dei team operativi e l'organizzazione degli aspetti tecnici: apparati, antenne, accessori, etc. A onor del vero, per il primo punto non vi è stata una grossa difficoltà, tant'è che, viste le numerose richieste di adesione, si è dovuta circoscrivere la partecipazione agli ex membri dei due equipaggi e a un team di telegrafisti. Nessuno chiaramente voleva mancare a questo impor-

di servizio, gran parte dei quali trascorsi come operatore presso la stazione costiera di Genova Radio ICB. Aver avuto l'occasione di stare al fianco di Antonio è stata per me una esperienza indimenticabile, e penso di parlare a nome di tutti gli altri componenti del team II1ARD e II1ARU. Dico questo nella convinzione di uniformarmi allo spirito che anima la nostra RadioRivista, che analizza, oltre gli aspetti di natura tecnica, anche quelli di natura umana del mondo dei Radioamatori. Stesso discorso vale per Piergiorgio Nonnis IS0SDX, il Capo team e QSL Manager di nave Ardito. Piergiorgio, approfitto di questa sede per esprimerti il grande piacere di aver operato sotto la tua supervisione, come ho avuto modo di dirti a bordo; esiste dentro di me un grosso rammarico per non aver avuto la categoria di RT in Marina.

Grazie anche a te sono tornato a bordo di quella che, per quattro anni, è stata la mia nave da TLC, coronando in tale circostanza un vecchio sogno che avevo nel cassetto. Continuo la descrizione

della componente umana dei team citando, Fabrizio Palmieri IZ1FCF, capo gruppo nei modi digitali, che da grande uomo e Radioamatore ci ha accompagnato passo passo, in un mondo che, per alcuni di noi, era totalmente sconosciuto. Completano la schiera dei telegrafisti Cosmo Di Nitto IK0JFS,

telegrafista di... peso, giunto appositamente da Formia, Giovanni Papi IS0PGF, ottimo telegrafista e QSL Manager di nave Audace, Edgardo De Cristofaro IZ1ELP, che insieme a Giuliano Sandal I1SAF si alternava sapientemente alle trasmissioni telegrafiche a bordo di Nave Audace. Gli operatori che si sono alternati in fonìa sono stati: per nave Audace, Marco Menozzi IZ5EEP, titolare della ditta ARNO Elettronica, Antonio Pilichi I5NQQ, tecnico elettronico dell'Arsenale di La Spezia, Marco Petretto IS0KEB, "la voce della Sardegna"; da nave Ardito ha operato in fonìa un team di militari: il 1° Mar. Alberto Mattei IT9MRM, C° 1 Cl. Nicola Candita IW1RLR, C° 1 Cl. Antonio di Benedetto IK8XVA e lo scrivente C° 1 Cl. Orazio De Maria IZ1CCH. L'insieme di tutti questi operatori ha messo nel carriera oltre 3000 contatti, di cui più della metà in telegrafia, collegando tutte e cinque i Continenti della terra. L'attività radio si è sviluppata operando con 4 stazioni in contemporanea, installate due per

ogni nave, una in grafia e l'altra in fonìa o modi digitali, e con potenze di 100 watt. Le antenne utilizzate sono state due windom HF multi banda e due verticali "7+" gentilmente messe a dispo-



sizione dal Sig. Sergio Berruti, titolare della ditta Eco Antenne di Asti, persona squisita e gentilissima, che da subito si è messo a disposizione del team. Altro ringraziamento va a Francesco Giacoia IZ7AUH che a tempo di record ci ha inviato i cappellini e ele polo che hanno rappresentato la "divisa" dei due team. Come non citare poi il Capito di Vascello Gianluca Turilli, comandante delle due navi, il quale ci ha ospitato a bordo delle "sue" navi e ci ha fornito la massima disponibilità, sua e degli equipaggi, agevolandoci in tutte le nostre necessità tecnologistiche. Il Comandante Turilli, inoltre, ci ha fatto l'onore inaspettato, ma per questo ancora più gradito, di citare la nostra presenza a bordo durante il discorso ufficiale della Cerimonia, affermando (sono le sue testuali parole) che la stessa, "... varcava i confini della Marina Militare grazie alla radio e con l'ausilio dei Radioamatori". Un altro ringraziamento è doveroso fare al Capitano di Vascello Pupillo dell'Ufficio del Cerimoniale di Maridipart

Spezia, che ci ha agevolato con le pratiche burocratiche locali. Durante la cerimonia dell'"ammaina bandiera", in rappresentanza del CDN dell'ARI, è intervenuto Mario Alberti I1ANP, schieratosi insieme

a noi tutti. Mario ha partecipato a questotipo di avvenimento per la prima volta, in virtù del fatto che... non ha mai fatto la leva! nonostante il suo abbigliamento formale, come si conviene in una situazione dirappresenta ufficiale, non ha rinunciato a salire a bordo di una delle navi per aiutarci a smontare una antenna filare.

A conclusione della serata si è provveduto ad organizzare una cena di saluto in cui sono intervenuti tutti i partecipanti dei due team, a meno di Marco Menozzi che è dovuto rientrare insede. Durante la cena, in una atmosfera di grande allegria e di sincera amicizia, il coordinatore dell'ARMI Alberto Mattei ha provveduto alla distribuzione di targhe ricordo agli ospiti e di attestati di partecipazione a tutti gli operatori di I11ARD e I11ARU. Subito dopo hanno preso la parola i rappresentanti dei tre sodalizi presenti asserendo che, dopo questa sera, erano stati rinsaldati i vincoli reciproci e gettate le basi per una sempre maggiore collaborazione per il futuro. Momenti di commozione, durante la sua allocuzione, si sono avuti da parte di Antonio Zerbini I1ZB, che ha testimoniato il suo amore per la telegrafia con la consapevolezza di aver intuito che egli non rappresentava un passato solo da ricordare, mentre noi giovani presenti non rappresentavamo il futuro, poichè il futuro è ancora tutto da scrivere: quanto

accaduto testimonia che la radio-telegrafia è sempre attuale e vive un glorioso presente, ha ancora moltissimi cultori e, perciò, è ancora viva e vitale! Ringraziamo tutti coloro che ci hanno collegato complimentandosi con noi, e che idealmente si sono imbarcati a bordo delle due unità. Spero che in tanti richiedano il diploma fatto stampare a ricordo dell'evento, al

fine di sostenere l'Istituto Andrea Doria che si occupa dell'assistenza ai familiari dei marinai caduti in servizio. Ricordiamo che il Manager per il diploma è Alberto IT9MRM. Non mi resta che salutare tutti i colleghi che hanno avuto la pazienza di leggermi, nella convinzione che rimarrà intatto noi lo splendido ricordo di questi due giorni passati insieme. Sia-

mo convinti di aver degnamente salutato le nostre navi alla fine del loro glorioso servizio, e ci lasciamo con la cosapevolezza che questo evento rappresenta solo il primo passo verso quelle future attività che la nostra fantasia saprà inventare. Viva la Marina, viva i Radioamatori.



☐ **ii1ARU**  
Nave Audace  
0551  
Award Manager: IT9MRM

☐ **ii1ARD**  
Nave Ardito  
0550

Two OM teams, members of A.R.M.I. and A.R.I. La Spezia with I.N.O.R.C. participation, will be on the air to celebrate the last haul down of the flags of the Italian Guided Missile Destroyers "AUDACE" and "ARDITO", moored at La Spezia Navy Harbour. Operation will take place from on board the ships the 28th and 29th September and will continue from land the 30th September and 1st October 2016.

A special "award" has been conceived to remember the event: it will be released to an OM that will work the two ships' special calls, after a contribution of 10,00 € (1,000 € will be given to the "Andrea Costa Institute" that deals with the orphan children of sailors). The winning OM will be notified to the award manager (IT9MRM).

Thanks to the Italian Navy General Staff in Roma for the authorizations, Maritime La Spezia for assistance in the Base, to the ship's Captain for hospitality on board and to A.R.I. Club of La Spezia for logistic assistance!

E-Mail: [info@radioamatoriarmi.it](mailto:info@radioamatoriarmi.it)

| TO RADIO (SWL) |     |      |     |      |
|----------------|-----|------|-----|------|
| DATE           | UTC | BAND | RST | MODE |
|                |     |      |     |      |
|                |     |      |     |      |
|                |     |      |     |      |
|                |     |      |     |      |
|                |     |      |     |      |

☐ PSK ☐ QSL ☐ TNX ☐

DESTROYERS AUDACE CLASS IN THE PHOTO (1948-2006)

# 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.



8SØHRA

**ITALIAN AMATEUR RADIO STATION**

Sicily Island  
 Long 15° 12' 00" E - Lat 37° 43' 34" N  
 WWW Icc JME7TOR - IOTA Eua 825 - ARLHS Ita 153 - MAIL 81 093

**IT90PR**  
 PIETRO LA ROSA

CONFIRMING OUR QSO / UR SWL RPRT:

| DATE | GMT | W/F | RST | 2 Way | QSL  |
|------|-----|-----|-----|-------|------|
|      |     |     |     |       | FILE |

73 i de

GB175PO & TM175F

New Zealand

**ZL4VT @GMX.COM**

**Maritime Mobil radio station**

| Station | Date | UTC | Mhz | Mode | RST | Remarks |
|---------|------|-----|-----|------|-----|---------|
|         |      |     |     |      |     |         |



**F 8 DWQ**

EUROPEAN UNION  
 FRANCE  
 VENDEE

**AMATEUR RADIO STATION**

**DL 6 HBH**

Henry Brüggemann; E 07  
 Max-Halbe-Str. 16; 21077 HB  
 JO 43 XK



**K8V**

REPUBLIC STEEL CORPORATION

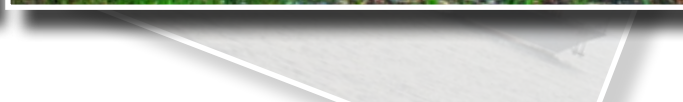
**Museum Ships Operating Event 2014**  
**Ships Amateur Radio Club**

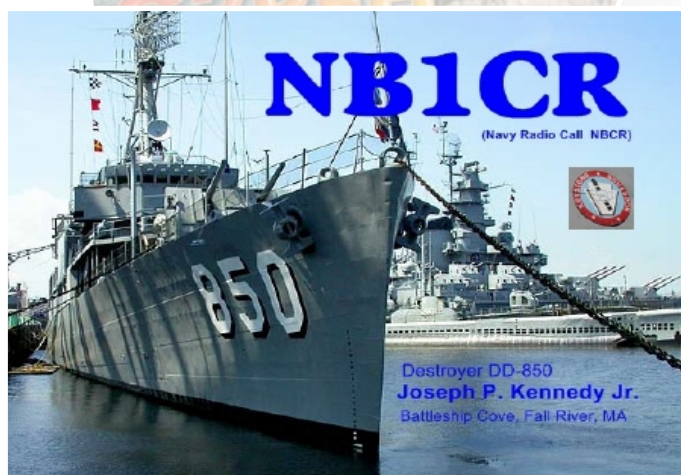
KŁOBRZEG - POLAND

**SP1EUS**

**DF4BV**

Heinz Möller - Nordende 34 - D-21782 Borkum





# FOTO STORICHE



**Nave da salvataggio PROTEO (1944 - 2004)**



**Cacciatorpediniere IMPAVIDO (1963 - 1994)**

# LA STAZIONE RADIO DI....



# LA QSL DEI SOCI....



# CALENDARIO EVENTI 2017



|                  |                                                                     |
|------------------|---------------------------------------------------------------------|
| 9 Settembre      | Giornata della memoria dei Marinai scomparsi in mare                |
| 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                             |
| 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)"

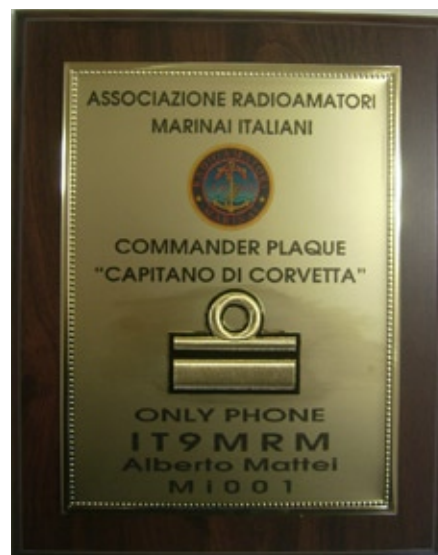
### SOTTOCATEGORIE

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](mailto: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](mailto: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);







*Una volta marinaio ...  
marinaio per sempre*



[www.marinaiditalia.com](http://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](mailto:segreteria@marinaiditalia.com)

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



**QSL** IT9EJW  
PRINTING  
[www.printed.it](http://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](http://www.assoradiomarinai.it)  
[info@assoradiomarinai.it](mailto: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





QUARTA EDIZIONE

# ENIGMA RELOADED

INTERNATIONAL EVENT



AWARD

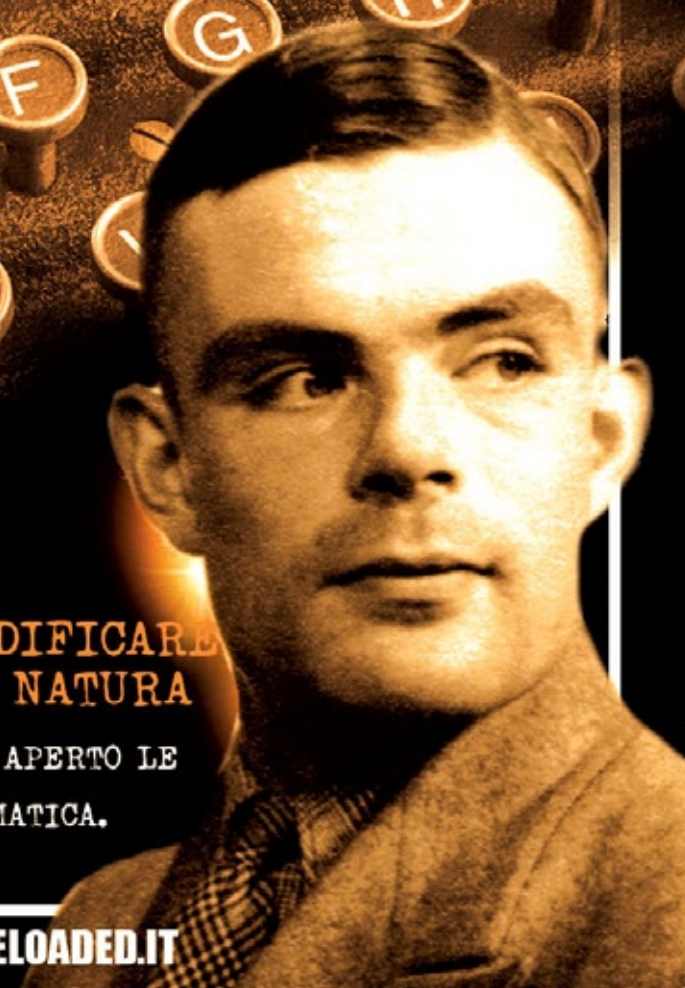


**DAL 22 AL 30 SETTEMBRE 2017**  
**NOTTE EUROPEA DEI RICERCATORI**

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](http://WWW.ENIGMA-RELOADED.IT)



## **ENIGMA RELOADED INTERNATIONAL EVENT**

**4<sup>a</sup> 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](http://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](http://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](http://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](http://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](http://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](http://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.



## **ALLEGATO 2**

### **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](http://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](http://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 ne' per il Diploma ne' 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](http://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](mailto:award@enigma-reloaded.it)

Il log dovrà essere inviato utilizzando il log elettronico predisposto allo scopo, sul sito [www.enigmareloaded.it](http://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](http://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.

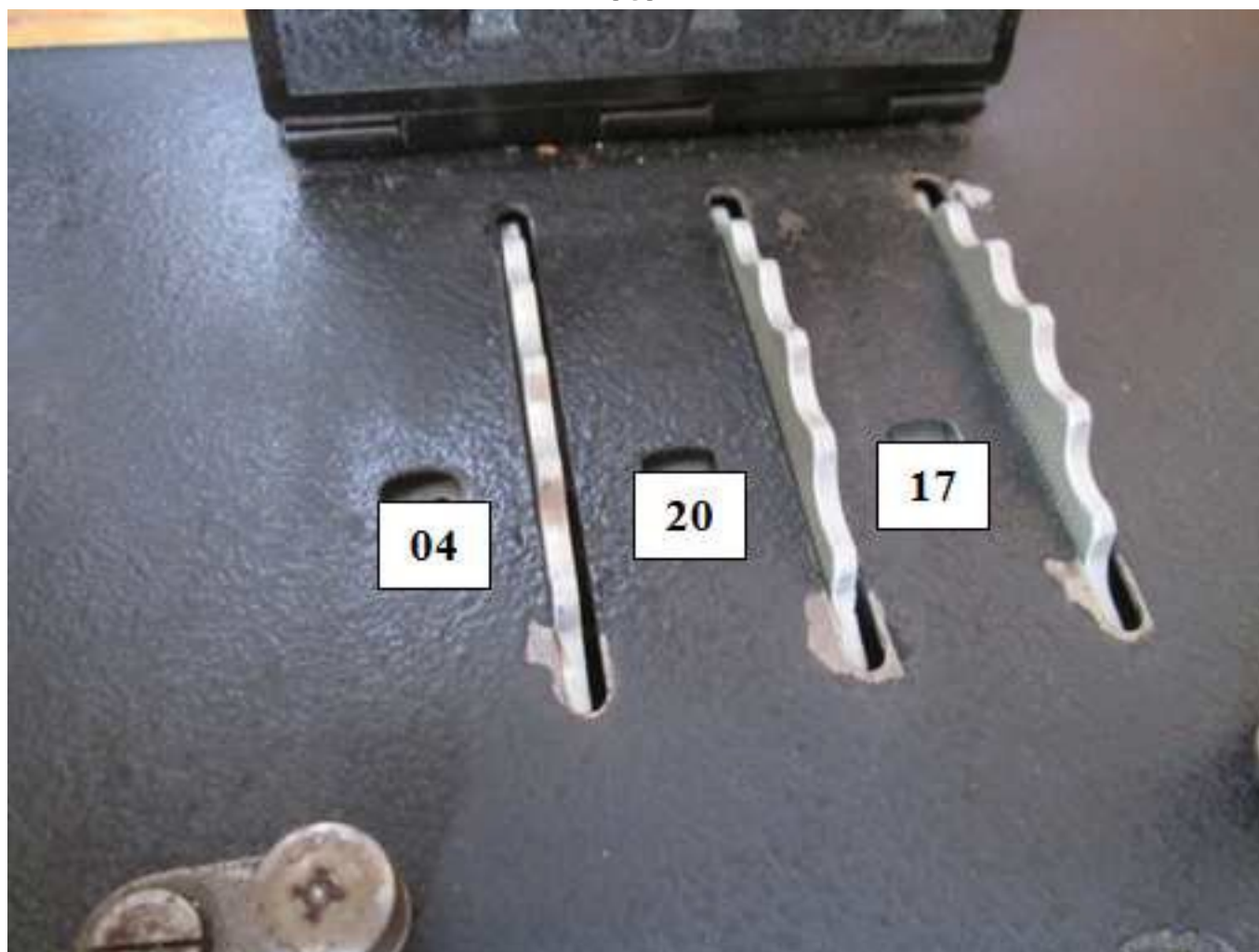
Ogni postazione partecipante alla giornata conclusiva dell'evento Enigma sarà costituita da una stazione radioamatoriale in unione a una macchina Enigma reale o virtuale/emulata. Per i motivi esposti nel seguito è consigliabile anche la disponibilità di un computer con accesso in rete.

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.



***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](mailto: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**

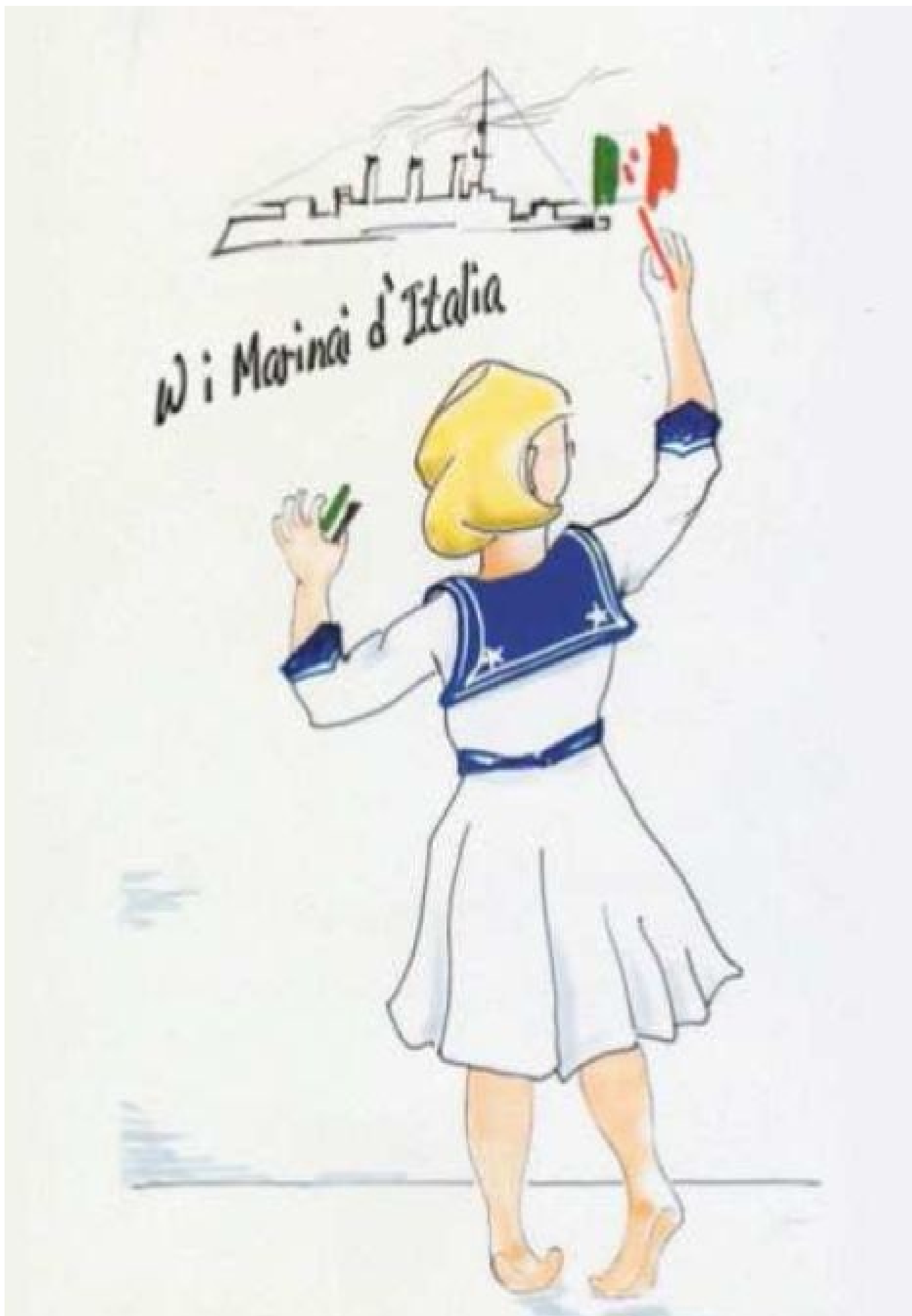
VIA G. NICOTERA, 20 - 00196 ROMA  
TEL. (06) 3217477  
C/C POSTALE 59190009



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

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







## 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'ARM I;
- 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](mailto: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](mailto: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



## NAVE ALPINO

da IK1AAS Bruno Giraudo MI439 (Presidente GRA)

Ricevo email da parte di Bruno, chiedendomi di pubblicarla!  
Colgo l'occasione per augurargli una pronta guarigione!

*Ciao Alberto, spero tutto bene, io ho avuto un'operazione all'anca destra, ho fatto 10 giorni di ospedale e 12 di riabilitazione ora sono a casa, viaggio con le stampelle ma direi che tutto va al meglio. La prossima settimana ho la visita ortopedica spero che mi diano il via a guidare la macchina hi hi ! ! ! e togliermi le stampelle o almeno una.*

*Leggo sempre con piacere il Bollettino dei Marinai, e a proposito leggendo L'Alpino ho trovato una foto della consegna della Bandiera alla nave Alpino, donata dall'Associazione Nazionale Alpini.*

*Siccome tra la Marina e gli Alpini esiste questa bella sinergia, mi piacerebbe vederla pubblicata con un Tuo bel commento (sempre che ti sia possibile), sul bollettino dei marinai. Ti allego la scansione della foto.*

*Ciao un forte abbraccio Bruno.*



## Bandiera alla nave Alpino

**L**o scorso 9 giugno, nel corso delle celebrazioni per la Giornata della Marina Militare a Civitavecchia, il Presidente nazionale Sebastiano Favero ha consegnato la Bandiera di Combattimento alla nave Alpino, donata dall'Associazione Nazionale Alpini. Alla cerimonia hanno partecipato anche il vicario Sonzogni, i vice Presidenti Curasi ed Ercole, alcuni Consiglieri nazionali di scorta al Labaro e numerosi vessilli di Sezione.

E' tradizione che la nostra Marina Militare Italiana, già per la quarta volta dia il nome "Alpino" ad una delle sue navi. La prima è stata nel 1910 (cacciatorpediniere), la seconda nel 1939 (cacciatorpediniere), la terza nel 1963 (fregata) ed infine a questo nuovo gioiello. Come nave Carabiniere, nave Alpino (stessa classe) porta il nome di prestigiose elite delle FF.AA., porta bandiera dell'Italia e storici custodi delle nostre vette!

A.M.

1-6 NOVEMBRE 2017

# ITALIAN ARMED FORCES

## AWARD 2017

### “GIORNATA DELLE FF.AA.”



# ITALIAN ARMED FORCES AWARD 2017

da C.O.T.A.

che per l'anno 2017 sarà gestito dall'A.R.C. COTA – Associazione Radioamatori Carabinieri

## REGOLAMENTO

Il Diploma denominato " ITALIAN ARMED FORCES AWARD " è stato ideato per la giornata delle Forze Armate Italiane. Il diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. Per il 2017 la stazione Jolly è la stazione **IQ6CC**, in rappresentanza dell'A.R.C. COTA – Associazione Radioamatori Carabinieri.

**PERIODO** di validità:

Il diploma avrà inizio il 1 novembre 2017 (00:00 UTC) e si concluderà il 6 novembre 2017 (24.00 UTC).

### STAZIONI:

Saranno attive le seguenti stazioni appartenenti all'A.R.M.I. - G.R.A. - C.O.T.A.

- Stazioni con nominativo speciale di associazione, in rappresentanza delle 3 Forze armate:

- **IQ9MQ**: Associazione Radioamatori Marinai Italiani (Marina Militare);

- **IQ1CN**: Sezione ARI Cuneo – G.R.A. Gruppo Radioamatori Alpini (E.I.);

- **IQ6CC**: A.R.C. COTA - Associazione Radioamatori Carabinieri

- Stazioni accreditate:

- IZ1CCK - Brigata Alpina Taurinense

- IZ2MIL - Primo Reggimento Trasmissioni Esercito

- IQ8XS - Sezione ARMI Calvi Risorta (CE)

- II0SUB - Sezione ARMI Gaeta

- IQ8XT - Sezione GRAMI Caserta

- IQ3JB – COTA Gruppo Locale di Gorizia;

- IQ0JC – COTA gruppo Locale Umbria;

- IQ5QG – COTA Gruppo Locale di Pisa;

- IQ5XJ – COTA Gruppo Locale Isola d'Elba;

- IQ6WG - COTA Gruppo Locale di Ascoli Piceno;

- IQ3ZF – COTA Gruppo Locale di Verona.

-Stazioni iscritte all'A.R.M.I. - G.R.A.M.I. - G.R.A. - COTA (Vedasi elenco iscritti nei rispettivi siti WEB istituzionali);

### MODI

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

### BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

### PUNTI QSO

QSOs (HRD) con stazioni con nominativo speciale di associazione 10 punti (tutti i modi);

QSOs (HRD) con stazioni accreditate di associazione 5 punti (tutti i modi);

QSOs (HRD) con stazioni iscritte A.R.M.I. - G.R.A. - G.R.A.M.I. - COTA valgono 3 punti (CW);

QSOs (HRD) con stazioni iscritte A.R.M.I. - G.R.A. - G.R.A.M.I. - COTA valgono 2 punti (DIGI);

QSOs (HRD) con stazioni iscritte A.R.M.I. - G.R.A. - G.R.A.M.I. - COTA valgono 1 punto (SSB);

QSOs (HRD) con la Stazione "JOLLY" IQ6CC valgono 25 punti (tutti i modi);

N.B. : Non è ammesso più di un collegamento al giorno per la stessa stazione nello stesso modo e banda.

### PUNTI DIPLOMA

Potranno richiedere il diploma tutte le stazioni che raggiungeranno:

Stazioni Italiane: 30 punti;

Stazione Europee: 15 punti;

Stazioni extra - Europee: 5 punti;

## CHIAMATA

La chiamata sarà come segue:

CW / PSK31 – RTTY: CQ CQ DE xxxxx AWARD IT ARMED FORCES K

SSB: CQ CQ da xxxxx – CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE FORZE ARMATE ITALIANE

## RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni Speciali passeranno i rapporti RST.

Le stazioni appartenenti A.R.M.I. - G.R.A.M.I. - G.R.A. – ARC COTA passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione all'associazione:

MI#... (Associazione Radioamatori Marinai Italiani);

EI#... A – B – T (Gruppo Radioamatori Alpini);

AM#... (Gruppo Radioamatori Aeronautica Militare Italiana);

CC#... (Associazione Radioamatori Carabinieri – COTA).

N.B.: Dopo il suffisso, riportare il numero di iscrizione corrispondente al proprio club.

Per le stazioni dell'Esercito dopo il numero di iscrizione corrispondente al proprio club, bisogna far seguire la lettera A (es.: EI001A): se appartengono agli Alpini; la lettera B: se appartengono ai Bersaglieri; la lettera T: se appartengono alle Trasmissioni.

È obbligatorio che una stazione iscritta a più associazioni, partecipi solo con il numero di iscrizione di una sola associazione.

## CATEGORIE

Sono previste tre categorie:

"FORZE ARMATE" per le stazioni appartenenti alle 4 FF.AA. rappresentate dall'ARMI - GRA - GRAMI e COTA;

"INDIPENDENT" per gli OM che non sono iscritti all'ARMI - GRA - GRAMI e COTA;

"SWL"

## MODI

Sono previste tre modi:

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

"PHONE" (SSB)

"TELEGRAPHY" (CW)

## PREMI

CACCIATORI: Il punteggio più elevato di ogni Categoria / Modi riceverà una targa premio; per gli SWL è previsto un solo Modo (MIXED);

I premi saranno rilasciati per tutte le categorie / modi, solo se in classifica risulteranno almeno 5 Stazioni in concorso

ATTIVATORI: tutte le stazioni attivatrici riceveranno una pergamena.

## PREMIAZIONI

Le premiazioni verranno effettuate a **Montichiari (BS)** il giorno **10 marzo 2018**.

Tutti coloro che richiederanno il Diploma entreranno di diritto nelle classifiche finali delle relative categorie di appartenenza.

## LOGS

Devono essere recapitati all'award manager tramite posta o tramite email, specificando:

- Categoria e modo di partecipazione;
- Nominativo della stazione OM /SWL partecipante;
- Nome, cognome e indirizzo postale esatto dove spedire il Diploma (se richiesto in forma cartacea);
- Il proprio indirizzo di posta elettronica (obbligatorio per ricevere il diploma in formato PDF).

allegare:

- l'estratto log di stazione completo in formato cartaceo e debitamente firmato riportante, nominativo stazione collegata, numero di iscrizione club, data, banda o frequenza, modo, e rapporto, dettaglio e totale punteggio ottenuto.

- Logs in formato digitale (files tipo .xls, .doc, .txt) o adif.

Award Manager:

Raffaele CUOMO IZ6CRK

Gestore del Diploma c/o Associazione Radioamatori Carabinieri C.O.T.A.

Casella postale 28 - 60022 Castelfidardo (AN)

e-mail: [diploma@cota.cc](mailto:diploma@cota.cc)

Il diploma sarà inviato a tutti i richiedenti in formato PDF.

- Per chi desidera ricevere il diploma in formato cartaceo è richiesto il seguente contributo:

- 10,00 Euro o 15,00 USD (stazioni italiane ed europee)
- 15,00 Euro o 20,00 USD (stazioni extraeuropee)

il pagamento può essere effettuato tramite:

a) Versamento su c/c postale numero 000060567955 Intestato a :

Associazione Radioamatori Carabinieri C.O.T.A., Casella Postale 28 - 60022 Castelfidardo (AN)

(Nota: solo per l'Italia)

b) Bonifico bancario:

IBAN: IT 04 L 07601 02600 000060567955; BIC: BPPIITRRXXX

(Nota: non sono accettati bonifici bancari da paesi extra unione europea)

c) Paypal (pagamento da effettuare su e-mail [segreteria@cota.cc](mailto:segreteria@cota.cc) );

### SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire entro e non oltre il 31. 12. 2017.

Le richieste del diploma che perverranno successivamente a tale data saranno escluse dalle classifiche ufficiali ma avranno comunque diritto all'ottenimento del Diploma.

### INFORMAZIONI

Eventuali informazioni in merito alle stazioni partecipanti ed al diploma possono essere prelevate dai siti ufficiali delle associazioni.





**II9IHPM**  
Nave ALBATROS - F543

Dist. 855 t. - Cantieri Castellammare di Stabia - impostato 1953 - varato 1954 - ingresso in servizio 1955 - Lunghezza 76,30 m - larghezza 9,50 m - immersione 2,79 m - Apparecchio motore: 2 motori Ansaldo-FIAT Diesel, 2 eliche, potenza 4000 HP - Velocità 20 nodi - Autonomia 8410 miglia a 10 nodi - Armamento: 2 impianti singoli da 4070 mm, 5 impianti singoli da 4070 mm - 2 periscopio tipo Mark 11, 4 lanciarazzi MENON con 11 stadiocombi - Equipaggio 317 - radiato 1986.  
Costituisce una classe di 4 unità, assieme alle gemelle ALGIONE, ARIONE e AQUILA

QSL designed by IT9MRM  
www.assoradomarina.it  
info@assoradomarina.it  
WWL: JM68GA  
CQ 15 - ITU 28



**II9IHPM**  
Nave ALBATROS - F543

Dist. 855 t. - Cantieri Castellammare di Stabia - impostato 1953 - varato 1954 - ingresso in servizio 1955 - Lunghezza 76,30 m - larghezza 9,50 m - immersione 2,79 m - Apparecchio motore: 2 motori Ansaldo-FIAT Diesel, 2 eliche, potenza 4000 HP - Velocità 20 nodi - Autonomia 8410 miglia a 10 nodi - Armamento: 2 impianti singoli da 4070 mm, 5 impianti singoli da 4070 mm - 2 periscopio tipo Mark 11, 4 lanciarazzi MENON con 11 stadiocombi - Equipaggio 317 - radiato 1986.  
Costituisce una classe di 4 unità, assieme alle gemelle ALGIONE, ARIONE e AQUILA

QSL designed by IT9MRM  
www.assoradomarina.it  
info@assoradomarina.it  
WWL: JM68GA  
CQ 15 - ITU 28



**II9IABA**  
Nave ARETUSA - A5304

Dist. 1000 t. - Cantieri navali di Riva Trigoso - impostato 1988 - varato 1989 - ingresso in servizio 1990 - Lunghezza 147,7 m - larghezza 16 m - Apparecchio motore: CODAG 2 turbine IMAZIO LM-2500 (potenza 35000 hp) - 2 Diesel GMT da 23000W (potenza 12000 hp) - Velocità 32 nodi - Autonomia: 7000 miglia a 18 nodi (con motori diesel) - Armamento: 1 cannone 127/54 - 3 cannoni 76/62 Super rapido - 1 lanciarazzi singolo per BM-3MR - 1 lanciarazzi doppio Atlas per Asahe - 4 lancie ASW per ASW - 4 ASW per ASW - 6 tubi lanciasiluri in due complessi trifidi da 324mm per siluri MU 80 - 2 Elicotteri AB 212 ASW - Equipaggio 362 ufficiali e 345 sottufficiali e comuni.  
Motto: unico vince

QSL designed by IT9MRM  
www.assoradomarina.it  
info@assoradomarina.it  
WWL: JM77OT  
CQ 15 - ITU 28



**II9IABA**  
Nave ARETUSA - A5304

Dist. 1000 t. - Cantieri navali di Riva Trigoso - impostato 1988 - varato 1989 - ingresso in servizio 1990 - Lunghezza 147,7 m - larghezza 16 m - Apparecchio motore: CODAG 2 turbine IMAZIO LM-2500 (potenza 35000 hp) - 2 Diesel GMT da 23000W (potenza 12000 hp) - Velocità 32 nodi - Autonomia: 7000 miglia a 18 nodi (con motori diesel) - Armamento: 1 cannone 127/54 - 3 cannoni 76/62 Super rapido - 1 lanciarazzi singolo per BM-3MR - 1 lanciarazzi doppio Atlas per Asahe - 4 lancie ASW per ASW - 4 ASW per ASW - 6 tubi lanciasiluri in due complessi trifidi da 324mm per siluri MU 80 - 2 Elicotteri AB 212 ASW - Equipaggio 362 ufficiali e 345 sottufficiali e comuni.  
Motto: unico vince

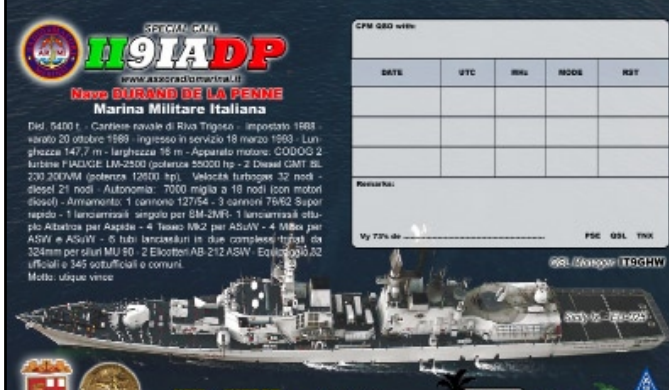
QSL designed by IT9MRM  
www.assoradomarina.it  
info@assoradomarina.it  
WWL: JM77OT  
CQ 15 - ITU 28



**II9IADP**  
Nave GORAND DE LA PENNE - F543

Dist. 5400 t. - Cantieri navali di Riva Trigoso - impostato 1988 - varato 20 ottobre 1989 - ingresso in servizio 19 marzo 1993 - Lunghezza 147,7 m - larghezza 16 m - Apparecchio motore: CODAG 2 turbine IMAZIO LM-2500 (potenza 35000 hp) - 2 Diesel GMT da 23000W (potenza 12000 hp) - Velocità 32 nodi - Autonomia: 7000 miglia a 18 nodi (con motori diesel) - Armamento: 1 cannone 127/54 - 3 cannoni 76/62 Super rapido - 1 lanciarazzi singolo per BM-3MR - 1 lanciarazzi doppio Atlas per Asahe - 4 lancie ASW per ASW - 4 ASW per ASW - 6 tubi lanciasiluri in due complessi trifidi da 324mm per siluri MU 80 - 2 Elicotteri AB 212 ASW - Equipaggio 362 ufficiali e 345 sottufficiali e comuni.  
Motto: unico vince

QSL designed by IT9MRM  
www.assoradomarina.it  
info@assoradomarina.it  
WWL: JM77OT  
CQ 15 - ITU 28



**II9IADP**  
Nave GORAND DE LA PENNE - F543

Dist. 5400 t. - Cantieri navali di Riva Trigoso - impostato 1988 - varato 20 ottobre 1989 - ingresso in servizio 19 marzo 1993 - Lunghezza 147,7 m - larghezza 16 m - Apparecchio motore: CODAG 2 turbine IMAZIO LM-2500 (potenza 35000 hp) - 2 Diesel GMT da 23000W (potenza 12000 hp) - Velocità 32 nodi - Autonomia: 7000 miglia a 18 nodi (con motori diesel) - Armamento: 1 cannone 127/54 - 3 cannoni 76/62 Super rapido - 1 lanciarazzi singolo per BM-3MR - 1 lanciarazzi doppio Atlas per Asahe - 4 lancie ASW per ASW - 4 ASW per ASW - 6 tubi lanciasiluri in due complessi trifidi da 324mm per siluri MU 80 - 2 Elicotteri AB 212 ASW - Equipaggio 362 ufficiali e 345 sottufficiali e comuni.  
Motto: unico vince

QSL designed by IT9MRM  
www.assoradomarina.it  
info@assoradomarina.it  
WWL: JM77OT  
CQ 15 - ITU 28



**II0IABB**  
NAVE ELETTERA (A5340)  
"Nuova Unità Polivalente di Supporto"

Dist. 1000 t. - Cantieri navali di Riva Trigoso - impostato 1988 - varato 1989 - ingresso in servizio 1990 - Lunghezza 147,7 m - larghezza 16 m - Apparecchio motore: CODAG 2 turbine IMAZIO LM-2500 (potenza 35000 hp) - 2 Diesel GMT da 23000W (potenza 12000 hp) - Velocità 32 nodi - Autonomia: 7000 miglia a 18 nodi (con motori diesel) - Armamento: 1 cannone 127/54 - 3 cannoni 76/62 Super rapido - 1 lanciarazzi singolo per BM-3MR - 1 lanciarazzi doppio Atlas per Asahe - 4 lancie ASW per ASW - 4 ASW per ASW - 6 tubi lanciasiluri in due complessi trifidi da 324mm per siluri MU 80 - 2 Elicotteri AB 212 ASW - Equipaggio 362 ufficiali e 345 sottufficiali e comuni.  
Motto: unico vince

QSL designed by IT9MRM  
www.assoradomarina.it  
info@assoradomarina.it  
WWL: JM77OT  
CQ 15 - ITU 28



**II0IABB** MI-36  
QSL Manager IZ0EUX  
Mercurio (Mirco) Salvatore  
Regione 1  
CQ zone 15  
ITU zone 28

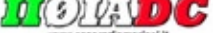
confirming QSO/SWL REPORT

| TO RADIO | DATE |       |      | UTC | MHz | 2-WAY | RST |
|----------|------|-------|------|-----|-----|-------|-----|
|          | DAY  | MONTH | YEAR |     |     |       |     |
|          |      |       |      |     |     |       |     |

Remarks:  
Verified by IZ0EUX \_\_\_\_\_ TNX QSL

www.qslitaly.it

**SPECIAL CALL**



[www.asosradioitalia.it](http://www.asosradioitalia.it)

**Nave Scuola Corsaro II - A5316**

**Marina Militare Italiana**







Dist. 47 L - Cantiere Costagata - Genova Valtiri - impostato a varate: 1961 - Lunghezza 20,9 m - larghezza 4,7 m - immersione 2,9 m - velocità 205 mg - Apparato motore: Iveco AIFO, potenza 71,50 Kw (96 HP) - Velocità 7 nodi - Autonomia 500 miglia (solo motore) - Armamento: 1 M.A.B. - Equipaggio 16 (2 Ufficiali - 14 Sott. S. Sc. e comuni)



**MIB1221**





Q3 CONFIRMING AED TO SWL \_\_\_\_\_

IN QSO WITH \_\_\_\_\_

CONFIRMING QSO TO RADIO \_\_\_\_\_

QSL VIA \_\_\_\_\_

| DATE (Day-Month-Year) | TIME (UTC) | MHz | 3-WAY | RST |
|-----------------------|------------|-----|-------|-----|
|                       |            |     |       |     |
|                       |            |     |       |     |
|                       |            |     |       |     |
|                       |            |     |       |     |

QSL   Q PSK   Q THX   VY 73

QSL designed by **IT2MM**

**WWL: JN611T**

**QSL IT2MM**

[www.grind.it](http://www.grind.it)

**CQ 15 - ITU 28**

QSL Manager **IZ8FVDB**

## ITALIAN NAVY SPECIAL CALLSIGN AWARD

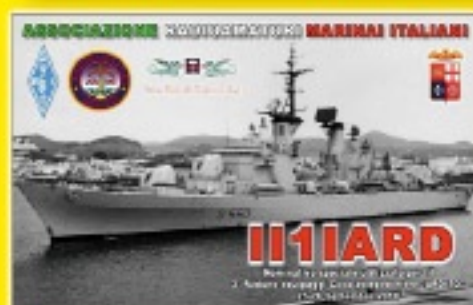
di IZ0EUX, Mercurio (Mirco) Salvatore MI865



### REGOLAMENTO

Se hai collegato/ascoltato in CW, SSB, PSK, RTTY o MISTO tutti i 5 nominativi speciali **II0IAFM**, **II0IAET**, **II0IABH**, **II0IATO**, **II0IABB** durante le manifestazioni denominate "Italian Navy Ships Radio Stations Award" negli anni dal 2013 al 2017 invia un estratto log dei collegamenti a IZ0EUX ([mirco60@yahoo.it](mailto:mirco60@yahoo.it)) e riceverai l' Italian Special Callsign Award gratis in formato PDF al tuo indirizzo e-mail.





Le QSL dei Radioamatori  
di Marina sono  
*printed.it*



Segui  
QSL CARD BY IT9EJW  
su



Campagna **2017** per  
AUTOFINANZIAMENTO

# SOSTIENICI

CON UN SOLO EURO



<http://www.assoradiomarinai.it>