

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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



BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico Telematico
nr. 201/2017



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi colleghi ed amici, abbiamo lasciato alle spalle il contest delle stazioni radio navali con ottimi risultati se paragonati al ciclo solare e propagativo di quest'anno (un po' meno per gli anni passati). Così ci accingiamo nelle attività oramai autunnali per concludersi con quelle invernali che ci porteranno all'International Naval Contest. Bene, vediamo cosa ci attende in questi mesi a venire. L'appuntamento è tra qualche giorno con gli amici di Calvi Risorta (Sezione ARMI - IQ8XS) con l'interessante diploma (questa è la seconda edizione) del 157° Anniversario dell'incontro di Teano (incontro tra re Vittorio Emanuele III e Giuseppe Garibaldi). L'attività fortemente voluta dai nostri colleghi ARMIGeri di Calvi R. è un diploma che rispecchia i canoni delle attività del sodalizio, è patrocinata dal Comune di Teano che ha dato la piena disponibilità ad operare dal sito dove si svolgeranno le manifestazioni. Come l'anno scorso, i nostri ragazzi opereranno con il nominativo di sezione, animeranno l'evento davanti al Sindaco ed ad altre autorità civili e militari e assisteranno alla parata dei vessilli dei vari corpi militari che saranno presenti all'evento. Nel prossimo bollettino troverete una ampia documentazione fotografica ed una sintesi delle operazioni svolte. Arriviamo ai primi di novembre con il consueto appuntamento con l'Italian Armed Forces Award evento che è al suo quarto appuntamento, quest'anno gestito dai Carabinieri del COTA. L'evento vedrà come ogni anno contendersi a suon di collegamenti vari soci delle quattro associazioni (ARMIG - GRA - GRAMI - COTA) che in ambito nazionale rappresentano le quattro Forze Armate Italiane. All'infuori di

qualche sporadica attività questo dovrebbe portarci direttamente all'ultimo appuntamento di quest'anno con i naval europei "International Naval Contest". La gara che vede i migliori e blasonati "top gun" in ambito naval delle



varie associazioni navali europee. Ma per questo ci sbilanceremo nel prossimo bollettino! Infine volevo annunciarvi una manifestazione al quale ci tengo tantissimo. Per il centenario della fine della Prima Guerra Mondiale anche noi dell'ARMIG abbiamo organizzato un grosso evento radiantistico (ben undici mesi) che vedrà la partecipazione di tutti i nostri soci. Troverete un'ampia descrizione in queste pagine, vi invito a leggerla attentamente e ad attivarvi in tal modo per iscrivervi in tanti. Vi lascio alla lettura dandovi appuntamento al prossimo numero che sarà on-line la terza settimana di novembre.

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



OZ4OZ/mm: Jan Petersen è un assistente meccanico a bordo della nave "M/s Naja Arctica" battente bandiera danese (OXVH2). La NAJA ARCTICA è una portacontainers di 11612 tonnellate a pieno carico, appartiene alla compagnia Royal Arctic Line e fa rotta dalla Danimarca verso la Groenlandia passando per l'Islanda. Jan è molto attivo durante le ore di pausa soprattutto nelle ore notturne e lo si trova spesso in 40 metri in fonia. Per la QSL va inviata via diretta: Jan Petersen - Kaerlighedsstien 6 - Aarup 5560 - Denmark.



RL5G/mm: è il nominativo del radio club - Russian Laboratory 5 Geography - HQ National Academy of research and discovery. E' operata da RW3GW Valery Sushkov il quale si trova a bordo del "S/Y PEPELATS" di cui il capitano è Sergey Solyanik **ROLS/mm** (attivo nello stesso periodo). Si trovavano nel Mar del Giappone nella Baia di Pietro il Grande (Peter of Great Bay) sull'isola Reineke (IOTA AS-066). Durante i weekend sono molto attivi da queste isole per gli award del RCC e per l'award dei grandi navigatori ed esploratori Russi. Potete richiedere la QSL via QRZ.com e se avete più contatti potete richiedere i bellissimi award che sono in palio! Inoltre si può richiedere una particolare QSL in legno ben lavorata raffigurante il globo.

LZ2MAT/mm: Mariyan Stoev è il capitano della nave traghetto M/F Tanger Express, della compagnia FRS IBERIA/MAROC. Il traghetto lavora tra Gibilterra e Tangeri. Mariyan è abbastanza attivo in radio e lo si ascolta spesso in fonia sui 20 metri. La QSL via QRZ.com



UA9LDD - RT9K - RA9J - UA9KB/mm: sono parte dei teams di **RI1F** una DxPedition formata da ben 12 radioamatori russi e tre membri dell'equipaggio. Si trovano attualmente in navigazione a bordo della S/y RUSARC AURORA. Sono partiti giorno 1 ottobre dal porto di Murmansk e sono diretti sull'isola di Viktoriya (Franz-Josef Land) IOTA EU-190, prevedono di arrivare giorno 4 ottobre. Le operazioni in /maritime mobile sono solo via home call e si potranno ascoltare anche al rientro.



YL3IZ/mm: Igor Martinov è il capo meccanico a bordo della M/s Harbour Pioneer una Oil/Chemical Tanker, attualmente in porto a Montreal - Canada. Igor è molto attivo in radio soprattutto in CW e lo potete ascoltare in 20 metri. QSL via QRZ.com



HA5MG/mm: George opera da una barca a motore nel lago Balatone in Ungheria. Ho avuto modo di collegarlo qualche tempo fa in fonia. QSL via bureau.

KY3N/mm: Kenneth L. Wright a bordo della sua barca a vela S/v QUEST (un Tartan 3800) è stato segnalato sul cluster in 17 metri nei modi digitali (FT8). E' assiduo in radio ed opera principalmente in PSK. QSL via eQSL, LoTW, e diretta via QRZ.com.



JI1PDS/mm: Miyamoto e sua moglie Hachijojima (JI1QBR) a bordo della loro imbarcazione a vela S/v EXCEPT ONE sono stati segnalati sul cluster in 15 metri in fonia. Attualmente si trovano a est dell'isola di Sumatra (Indonesia). QSL via bureau.



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 21 settembre 2017 al 18 ottobre 2017), ecco di seguito i nominativi: FT5XT - HA3FOK - GM8OFQ - YO4RYU - UT5EK - F5MYK - EA3NY - **RL5G** - UR7FM - HA3FOK - K9PMV - **ROLS** - **OZ4OZ** - OY1R - HF0SEA - **HA5MG** - HB9FWU - **UA9KB** - **YL3IZ** - G4ROJ - **UA9LDD** - **LZ2MAT** - **RT9K** - **RA9J** - VE0SH - DG7LAN - DL1SAX - GM8OFQ - IT9PZM - **KY3N** - **JI1PDS** - IZ2GTO - KY3N - SP5EWX - DL0CUX -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

ARMI TARANTO SU MARINTRANET

di Francesco Giacoia, IZ7AUH - Coordinatore ARMI Dipartimento Sud Italia

Grazie a MARITELE per l'articolo pubblicato su Marintranet.... stamane ero sul desktop di tutti i militari della MM cui tanti sono miei amici che non hanno esitato a farmi i complimenti....

Accesso

Cerca nel sito...



Ufficio Benessere e Supporto al Personale

Accordi siglati dalla Marina

Direttive

Ordinamento Militare

Sistemi Informativi Marina

Sistemi Informativi Difesa

Carta Multiservizi Difesa

Statistica del Personale

Documento Matricolare

Archivio Pubblicazioni

COCER

Associazioni Nazionali

E-Passport

Sez. Cyber Defence

Gestione Documentale

Il Consulente Legale Risponde

Sicurezza stradale

Notizie > Radioamatori e Marina militare insieme per il territorio.

Radioamatori e Marina militare insieme per il territorio.

Autore: Giampiero Verditto

27/09/2017 14:00

Nel primo fine settimana del mese di settembre presso l'Isola di San Pietro, sotto la supervisione del Centro per le Telecomunicazioni della Marina Militare di Taranto, si è svolto un importante evento radioamatoriale denominato **"islands on the air"**, che ha visto coinvolta l'Associazione Radioamatori Marinai Italiani della sezione di Taranto.

Lo scopo di tale attività è quello di far conoscere le isole e divulgarne la loro bellezza attraverso il mondo radioamatoriale. In particolare, la sezione di Taranto, si prefigge anche l'obiettivo di contribuire alla raccolta fondi a favore dell'Istituto Andrea Doria attraverso le donazioni volontarie o i proventi connessi allo scambio delle cartoline di conferma/report dei collegamenti effettuati con successo (dette "QSL Card").

Il 26 settembre, dopo il completamento delle attività, l'Associazione Radioamatori Marinai Italiani ha consegnato al Maritele Taranto, nella persona del Direttore del Centro, Capitano di Fregata Silvano Netti, un cofanetto commemorativo quale ricordo dell'evento, a testimonianza del consolidato rapporto tra i membri dell'ARMI e il personale della Marina Militare, uniti dalla passione per le comunicazioni.





Il 26 settembre 2017 presso la sede di MARITELE TARANTO, presso la Base Navale della Marina Mitare, in qualità di Coordinatore Sud dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani, ho avuto il piacere ed onore di consegnare un cofanetto in legno al Direttore C.F. Silvano Netti, in segno di riconoscenza per aver permesso di effettuare in questi anni le diverse

attività Radioamatoriali sull'Isola di San Pietro. Il cofanetto custodisce una riproduzione su lamina metallica argentata della QSL, la cartolina che noi radioamatori ci scambiamo in occasione dei collegamenti; era presente inoltre, una rappresentativa A.R.M.I. TARANTO, Fabrizio Fornaro IZ7LDC, Alessio Ribezzi IU7EHF, Scrimieri Antonio IK7WDS. Il Direttore,

mi ha omaggiato di un bellissimo piattino in ceramica raffigurante l'effigie del Comando di MARITELE TARANTO, quest'incontro altresì è stata l'occasione per discutere eventuali future attività, a conferma della bella sinergia ormai nata tra il nostro Sodalizio e la Marina Militare.



ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2017 - CLASSIFICA

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI & Award Manager

«La classifica finale delle stazioni radio navali».

Classifica	Nominativo Speciale	Punti Totale
1°	II8IHBC - NAVE VESUVIO	6870
2°	II2IAOG - NAVE FENICE	3410
3°	II0IABB - NAVE ELETTRA	2182
4°	II9IHPM - NAVE ALBATROS	1575
5°	II0IHMW - NAVE VIAREGGIO	1567
6°	II9IABA - NAVE ARETUSA	1307
7°	II0IADC - NAVE CORSARO II	1239
8°	II1IGGA - NAVE AQUILANTE	800
9°	II9IADP - NAVE DURAND DE LA PENNE	351
10°	II5IACF - NAVE ALPINO	231
11°	II1IAMN - NAVE L. RIZZO	87

«Classifica Fonia»

Classifica	Nominativo Speciale	Punti Totale
1°	II8IHBC - NAVE VESUVIO	3693
2°	II0IHMW - NAVE VIAREGGIO	1114
3°	II0IABB - NAVE ELETTRA	895
4°	II9IABA - NAVE ARETUSA	760
5°	II2IAOG - NAVE FENICE	756
6°	II0IADC - NAVE CORSARO II	534
7°	II9IHPM - NAVE ALBATROS	452
8°	II9IADP - NAVE DURAND DE LA PENNE	319
9°	II5IACF - NAVE ALPINO	126
10°	II1IGGA - NAVE AQUILANTE	0
11°	II1IAMN - NAVE L. RIZZO	0

«Classifica CW»

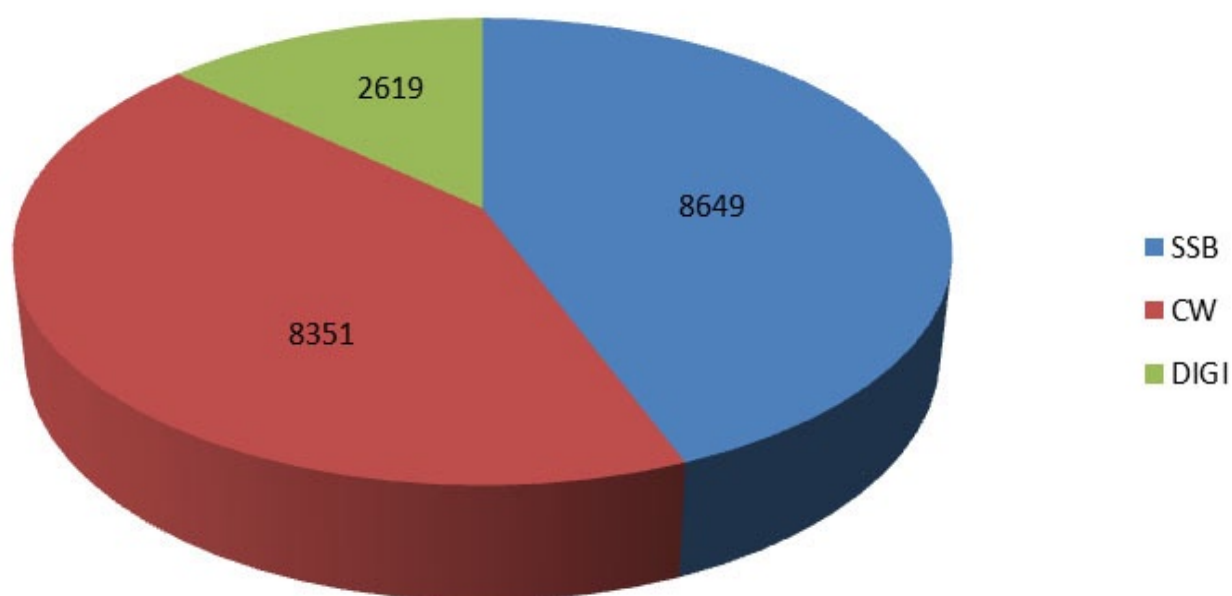
Classifica	Nominativo Speciale	Punti Totale
1°	II2IAOG - NAVE FENICE	2445
2°	II8IHBC - NAVE VESUVIO	2153
3°	II0IABB - NAVE ELETTRA	983
4°	II1IGGA - NAVE AQUILANTE	800
5°	II9IHPM - NAVE ALBATROS	743
6°	II0IADC - NAVE CORSARO II	675
7°	II9IABA - NAVE ARETUSA	441
8°	II1IAMN - NAVE L. RIZZO	87
9°	II5IACF - NAVE ALPINO	14
10°	II9IADP - NAVE DURAND DE LA PENNE	10
11°	II0IHMW - NAVE VIAREGGIO	0

«Classifica Digitale»

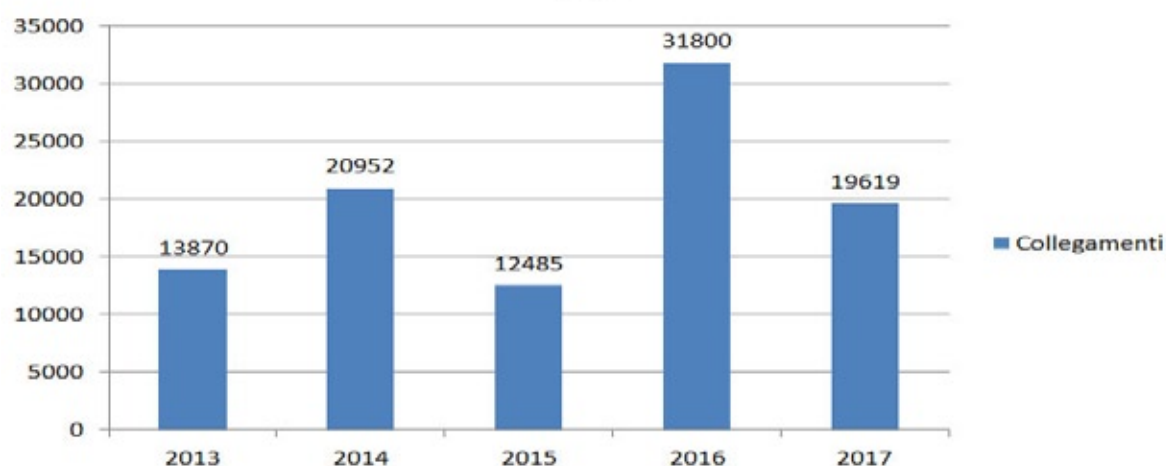
Classifica	Nominativo Speciale	Punti Totale
1°	II8IHBC - NAVE VESUVIO	1024
2°	II0IHMW - NAVE VIAREGGIO	453
3°	II9IHPM - NAVE ALBATROS	380
4°	II0IABB - NAVE ELETTRA	304
5°	II2IAOG - NAVE FENICE	209
6°	II9IABA - NAVE ARETUSA	106
7°	II5IACF - NAVE ALPINO	91
8°	II0IADC - NAVE CORSARO II	30
9°	II9IADP - NAVE DURAND DE LA PENNE	22
10°	II1IGGA - NAVE AQUILANTE	0
11°	II1IAMN - NAVE L. RIZZO	0

«Collegamenti totali per modalità»

DATI STATISTICI



QSO





Marina Militare

Collezione orologi



Memphis Belle

MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS



Ricevo il seguente messaggio da parte di Giulio Paris - IZ0FVD (II0IACD):

.....

Stavo facendo un pò di statistiche e mi sono accorto che il totale dei QSO in CW per il 2016 come riportato nelle tue classifiche mi sembra errato. Il totale dei QSO in CW dovrebbe essere 1531 e non 1206 come riportato, a parità di QSO totali.

Con questo risultato saremmo arrivati terzi. Non cambia nulla a livello di totali ma ci terrei a che il risultato, se fosse come da me segnalato, venisse corretto sul tuo prospetto.

.....

Ho controllato il log ricevuto, e di fatto sono 1531 QSO in CW.

Di seguito la variante al tabellone della classifica generale delle stazioni speciali e a quella della classifica in CW dell'anno 2016.

«Classifica generale 2016»

N°	CALL - NAME	SSB	CW	DIGI	TOTALE
1°	II8IHBC - NAVE VESUVIO	6436	3947	1457	11840
2°	II2IAOG - NAVE FENICE	2573	3767	230	3410
3°	II0IATO - NAVE ELETTRA	1681	1340	378	3399
4°	II0IADC - NAVE CORSARO II	1089	1531	135	2755
5°	II9IABA - NAVE ARETUSA	1178	771	435	2384
6°	II9IHPM - NAVE ALBATROS	573	838	451	1862
7°	II1IAME - NAVE MAESTRALE	193	1052	20	1265
8°	II9IACR - NAVE DE CRISTOFARO	910	43	0	953
9°	II5IHLP - NAVE PLATANO	50	505	70	625
10°	II5IAFR - NAVE CANOPO	472	0	0	472

«Classifica CW»

Classifica	Nominativo Speciale	Punti Totale
1°	II8IHBC - NAVE VESUVIO	3947
2°	II2IAOG - NAVE FENICE	3767
3°	II0IADC - NAVE CORSARO II	1531
4°	II0IATO - SOMMERGIBILE TODARO	1340
5°	II1IAME - NAVE MAESTRALE	1052
6°	II9IHPM - NAVE ALBATROS	838
7°	II9IABA - NAVE ARETUSA	771
8°	II5IHLP - NAVE PLATA NO	505
9°	II9IACR - NAVE DE CRISTOFARO	43
10°	II5IAFR - NAVE CANOPO	10
11°	II0IHMW - NAVE VIAREGGIO	0

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

Sommergibile Cappellini



Sommergibile oceanico della classe Marcello (1059 tonnellate di dislocamento in superficie, 1313 in immersione). Il Cappellini ed il gemello Comandante Faà di Bruno furono rispettivamente la penultima e l'ultima delle undici unità della classe Marcello: per via delle modifiche apportate rispetto al progetto originale, questi due battelli formarono la "classe Marcello migliorata", talvolta chiamata anche "classe Cappellini". La principale differenza rispetto agli altri sommergibili della classe (tranne Mocenigo e Veniero) consisteva nel tipo di motori diesel: Cappellini e Faà di Bruno erano muniti di motori diesel FIAT, mentre gli altri avevano motori CRDA.

Durante la seconda guerra mondiale il Cappellini effettuò 12 missioni in Atlantico e due in Mediterraneo, percorrendo 73.062 miglia nautiche e trascorrendo 463 giorni in mare. Affondò cinque navi mercantili per complessive 33.198 tsl.

Insieme al sommergibile Luigi Torelli, fu l'unica unità navale a prestare servizio in tutte e tre le Marine delle principali potenze dell'Asse.

Breve e parziale cronologia.

25 aprile 1938

Impostazione nei cantieri Odero Terni Orlando del Muggiano (La Spezia).

14 maggio 1939

Varo nei cantieri Odero Terni Orlando del Muggiano.

23 settembre 1939

Entrata in servizio.

6 giugno 1940

Quattro giorni prima che l'Italia entri nella seconda guerra mondiale, il Cappellini (capitano di corvetta Cristiano Masi) parte da Cagliari diretto in un'area d'ag-

guato situata tra Casablanca, Madera e le Canarie: sarà così uno dei primi sommergibili italiani ad operare in Atlantico. È stato scelto per via della sua recente costruzione, che ne fa uno dei sommergibili oceanici nelle migliori condizioni meccaniche.

10 giugno 1940

All'entrata in guerra dell'Italia, il Comandante Cappellini fa parte della XII Squadriglia Sommergibili (1° Gruppo Sommergibili), di base a La Spezia, che forma insieme ai gemelli Comandante Faà di Bruno, Mocenigo e Venie-

ro ed ai meno recenti Glauco ed Otaria.

All'atto della dichiarazione di guerra, come detto, il Cappellini è già in navigazione verso l'Atlantico.

14 giugno 1940

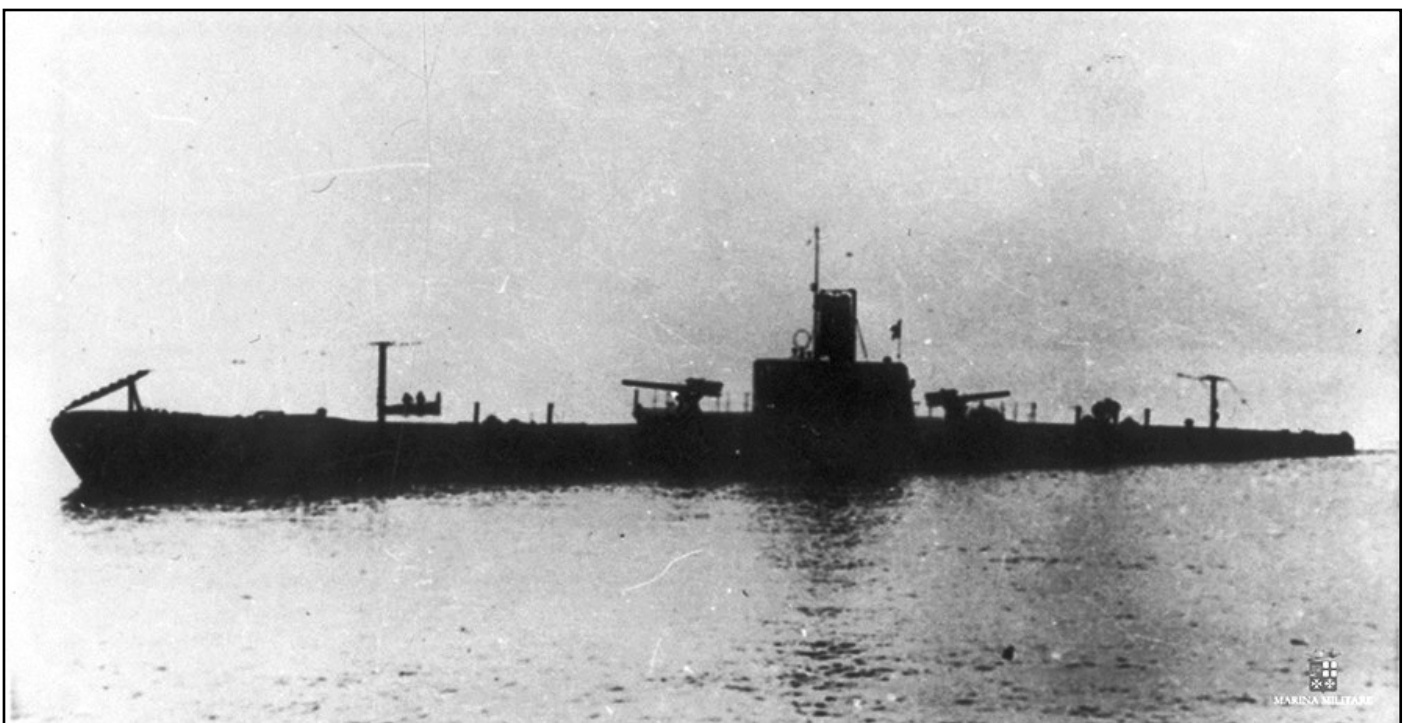
In serata, mentre si appresta ad attraversare lo Stretto di Gibilterra, il Cappellini viene attaccato presso Capo Negro (a sud di Punta Almina) dal peschereccio antisommergibili britannico Arctic Ranger; si sottrae alla caccia con un'immersione rapida.

15 giugno 1940

Alle 00.30 il Cappellini, mentre sta per doppiare Punta Almina, viene nuovamente avvistato, stavolta dal cacciatorpediniere britannico Vidette, e sottoposto a caccia con bombe di profondità; reagisce col lancio di un siluro, ma avvista anche una seconda nave. A questo punto si rifugia nelle acque del Marocco spagnolo. (Per altra fonte il Cappellini avrebbe avvistato prima l'Arctic Ranger e poi il Vidette la sera del 14, con reciproco scambio di siluri, poi avrebbe fatto perdere le proprie tracce ma sarebbe stato avvistato da un altro cacciatorpediniere il 15, il che lo avrebbe indotto a rifugiarsi a Ceuta. Secondo un'altra versione ancora, la sera del 14 sarebbe stato avvistato dall'Arctic Ranger, si sarebbe disimpegnato con un'immersione rapida; alle 00.30 avrebbe avvistato un gruppo di unità nemiche, tra cui il Vidette, ed avrebbe lanciato un siluro contro di esse; avrebbe poi elso la caccia, ma dopo l'avvistamento di un'ulteriore unità britannica sarebbe stato costretto a rifugiarsi a Ceuta). Per via dei danni riportati nell'attacco, specie al timone, il Cappellini deve rifugiarsi a Ceuta, dove entra alle due di notte del 15 giugno, chiedendo alle autorità spagnole l'autorizzazione a sostare per effettuare alcune ri-

parazioni. Una volta ormeggiato, alle 2.50, il sommergibile viene ispezionato dall'ingegnere spagnolo Serafín Pérez, che riferisce al locale comandante della Marina spagnola, Francisco Jiménez, che il timone verticale di poppa è bloccato e disallineato, e che occorrerà l'ispezione di un subacqueo per poter accertare la reale entità dei danni subiti dal battello. Alle 9.45 un subacqueo s'immerge ed esamina dunque lo scafo, senza trovare segni di danni esterni; da parte italiana vengono richiesti 15 giorni di sosta per provvedere alle riparazioni dei danni interni (per altra fonte, 15 giorni sarebbero il tempo necessario per le riparazioni secondo la stima delle autorità spagnole, e precisamente di Pérez). Nel frattempo, l'ambasciatore britannico in Spagna invia al Ministro degli Esteri spagnolo, Juan Beigbeder y Atienza, una lettera nella quale riferisce «Un sommergibile italiano è stato attaccato e danneggiato da un cacciatorpediniere inglese il 12 giugno 1940 alle ore 4:00. Il 14 giugno 1940 all'1:31 un altro sommergibile – probabilmente la stesso – è stato visto da un altro caccia britannico a Punta Almina. Il nostro cacciatorpediniere era al di fuori delle acque territoriali, ma non ha fatto alcun tentativo di attaccare, dal momento che il sottomarino

era all'interno delle acque territoriali. Questo non ha dissuaso il sommergibile dal lanciare un siluro contro il cacciatorpediniere». Il messaggio britannico conclude che un tale attacco, lanciato dalle acque territoriali di un Paese neutrale, costituisce una chiara violazione delle leggi internazionali, e chiede alle autorità spagnole per quanto tempo esse intendano concedere al sommergibile italiano di restare nelle loro acque. Francisco Jiménez risponde redigendo un rapporto che afferma: "Il 14 giugno 1940 alle ore 2:00 è entrato in porto, navigando in superficie e con le luci di navigazione accese, il sommergibile Cappellini. Si è presentato alle autorità portuali il capitano di corvetta signor Cristiano Masi, che ha confermato che era il sommergibile Cappellini della Marina Militare Italiana e di recentissima costruzione. Ha detto che veniva da est ed 3,5 miglia da Hacho è stato circondato da un incrociatore, due cacciatorpediniere e due unità leggere, tutti inglesi, che hanno gettato bombe di profondità. Vedendosi circondato, ha lanciato un siluro ed ha virato verso la terra, poi entrando in acque spagnole. Non ritiene di avere alcuna avaria e pensa di ripartire prima che siano trascorse le ventiquattr'ore [concesse per la sosta in un porto neutrale]".



Il Cappellini nel 1939 (da www.difesaonline.it)

Il rapporto si conclude dicendo che, nell'effettuare le prove finali prima di ripartire entro l'orario prefissato, il Cappellini ha manifestato seri problemi al timone verticale di poppa, che gli hanno impedito di salpare; per questo, alle 9 il Ministro della Marina spagnolo stabilisce che il sommergibile non potrà ripartire e che dovrà essere legato al molo del frangiflutti di ponente, con un servizio di vigilanza per la sua "protezione". Alle 9.45 ordina una nuova ispezione da parte di un subacqueo, ed alle 10.30 del 17 giugno delibera che personale e materiali necessari alle riparazioni siano messi a disposizione del Cappellini. In realtà, l'avaria al timone è stata soltanto simulata per prendere tempo: l'articolo 14 della XIII Convenzione dell'Aja, infatti, fissa in ventiquattr'ore il limite massimo consentito per la sosta di un'unità da guerra di un Paese belligerante in un porto neutrale; a meno che l'unità in questione non sia afflitta da avarie, che ne impediscano la partenza. Le autorità spagnole, la cui neutralità è di fatto piuttosto favorevole all'Asse, sono pronte a "chiudere un occhio" e lasciare che il Cappellini riparta, nonostante le pressioni britanniche. Il governo del Regno Unito chiede infatti deducidazioni sui motivi per i quali il Cappellini deve trattenersi a Ceuta, ed anche che la Spagna chiarisca la propria posizione "legale" nell'accogliere in porto unità di Paesi belligeranti, essendo Paese neutrale. L'equipaggio scende a terra, fingendo di essere in franchigia, mentre comandante e stato maggiore vanno a teatro; calata la notte, tutti tornano furtivamente a bordo. Nelle prime ore del 23 giugno, il Cappellini lascia silenziosamente Ceuta, navigando in superficie ma a luci spente, e riesce a far perdere le proprie tracce, eludendo la vigilanza di sei cacciatorpediniere britannici inviati a sorvegliare le unità in uscita dal porto. Questa fuga causerà un'irritata reazione dei rappresentanti diplomatici britannici, i quali chiederanno alle autorità spagnole chiarimenti su come il Cappellini abbia potuto lasciare Ceuta senza essere visto, accusandole di averli male informato e di avere di fatto coperto

la fuga delle autorità italiane. Gli spagnoli rispondono di non avere colpa, in base alle norme del diritto internazionale: rammentano che in base all'articolo 14 della Convenzione dell'Aja "Una nave da guerra [di nazione] belligerante non può prolungare la sua permanenza in un porto neutrale al di là del termine legale, se non per causa di guasti o per ragioni legate allo stato del mare. Dovrà partire quando cesserà la causa del ritardo. Le regole per limitare la permanenza nei porti, porti e acque neutrali non si applicano alle navi da guerra impegnate esclusivamente in una missione filantropica, religiosa o scientifica". Ed il Cappellini si trovava (in avaria) nella situazione descritta dall'articolo 14, fino a quando "...ha lasciato il porto eludendo la sorveglianza inglese eludere, che con sei unità era esercitata in modo permanente intorno Punta Almina, al punto da rendere necessario in alcune occasioni inviare una motovedetta spagnola per invitarle a lasciare le acque territoriali." Sedici giorni dopo l'inizio del "caso Cappellini", l'ambasciata britannica invia al governo spagnolo la seguente lettera: "Il 21 giugno 1940 la ministro degli Esteri ha informato l'ambasciatore britannico che il governo spagnolo aveva accolto un sommergibile italiano a Ceuta. L'ambasciatore sapeva che il sommergibile era sfuggito, "nonostante le misure adottate per evitarlo", la notte del 23 giugno 1940. Non vi è alcun motivo di dubitare che questo sommergibile è lo stesso che il 12 giugno 1940 si è rifugiato in acque territoriali spagnole per evitare l'attacco di un cacciatorpediniere inglese e di conseguenza il 14 giugno 1940, da queste acque sicure, ha deliberatamente lanciato un siluro contro uno dei nostri cacciatorpediniere, che era fuori di queste acque, e si era astenuto dall'intraprendere azioni od attaccare. Questa ambasciata emetterà una protesta formale al governo spagnolo contro di esso, in particolare contro il fallimento delle autorità competenti nell'adottare misure per evitare che questo sommergibile fuggisse. Siamo stati ora informati che il sommergibile

ha superato il margine di 24 ore perché era stato danneggiato ed è stato dato più tempo per riparare il danno. L'ambasciata vuole sottolineare che è obbligo di un Paese neutrale di informare entrambe le parti sulle circostanze che si sono verificate, se si è concesso tempo supplementare e, in caso affermativo, quanto tempo è stato dato. Questa informazione non ci è mai stata inviata. Quando l'addetto navale ha chiesto informazioni al Ministro della Marina, questi gli ha insistente-mente detto che sarebbe dovuto andare al Ministro degli Affari Esteri, ma era chiaro che il ministro degli Esteri, che credeva che il sommergibile fosse stato accolto legalmente, non era stato debitamente informato dal Ministro della Marina. In questo stato di cose, l'Ambasciata ritiene giustificato presentare una serie di questioni in un memorandum allegato, così come richiedere alle autorità spagnole di informarla che i passi che saranno compiuti in futuro per evitare il ripetersi di questi abusi flagranti delle acque territoriali spagnole. L'urgenza di questo problema si riflette nel fatto che i sommergibili italiani sono quotidianamente attaccati da imbarcazioni del nostro impero (se ne sono contati circa 12) ed il pericolo di ulteriori incidenti dovuti a sommergibili italiani che cerchino di sfuggire è evidente. L'ambasciata è convinta che sia giusto ammettere che questa azione disciplinare sia presa nei confronti dei responsabili per la fuga di questo sottomarino". L'8 luglio 1940 il Ministero degli Esteri spagnolo risponde con una nuova lettera, ripetendo che il sommergibile ha eluso la sorveglianza esercitata permanentemente da sei navi britanniche attorno a Punta Almina, e che le citate norme della convenzione dell'Aja non prevedono eccezioni per i sommergibili; il fatto che durante la prima guerra mondiale la Spagna, dietro pressioni dell'Intesa, abbia accettato di internare i sommergibili che entravano nei propri porti non costituisce un precedente, perché nessun impegno del genere era stato preso per il futuro.

Si cita anche il caso del José Luís Díez, cacciatorpediniere repubblicano, che durante la guerra civile spagnola ha potuto trattenersi a Gibilterra per cinque mesi per riparazioni. Da parte britannica si chiede come fosse possibile che ancora il 21 giugno il Ministro degli Esteri spagnolo non fosse al corrente della presenza a Ceuta del Cappellini, aggiungendo che è stata proprio una sua formale rassicurazione ad indurre i britannici a ritirare le proprie unità adibite alla sorveglianza (così che il Cappellini avrebbe eluso la sorveglianza spagnola, e non britannica, nel partire da Ceuta). Si ribadisce poi la propria interpretazione sulla necessità che le autorità del Paese neutrale informino entrambe le parti sul prolungamento della sosta permessa a nave belligerante, sui suoi motivi e sulla sua durata; nel caso del José Luís Díez, per esempio, i britannici hanno annunciato pubblicamente il tempo concesso alla nave per le riparazioni, mentre nel caso del Cappellini i britannici non sono stati informati non solo di questo, ma neanche dell'entità dei danni subiti dal sommergibile. L'ambasciata britannica sollecita la Spagna ad attivarsi per evitare il ripetersi di simili "incidenti", precisando che gli attacchi di navi britanniche contro sommergibili italiani sono in aumento, e che pertanto in futuro aumenteranno i tentativi, da parte di sommergibili italiani, di rifugiarsi nelle acque territoriali spagnole. Si conclude dicendo che da parte britannica non si intende violare le acque territoriali della Spagna, ma che il governo britannico si riserva di adottare le misure ritenute più opportune contro i sommergibili che violano le acque territoriali dei Paesi neutrali. Viene anche inviato un "questionario" nel quale si chiedono le circostanze dell'arrivo e della partenza da Ceuta del Cappellini, il lasso di tempo concesso, le misure prese per la sorveglianza da parte spagnola. Il caso viene chiuso il 24 giugno, quando il Ministro degli Esteri spagnolo, contraddicendo quanto detto fino a quel momento, chiude la questione affermando che

la Spagna non ha mai firmato la convenzione dell'Aja, e dunque non è vincolata dalle sue regole. Ai comandi italiani, la sosta del Cappellini a Ceuta ha permesso di comprendere il funzionamento del dispositivo britannico di sorveglianza dello stretto di Gibilterra, suddiviso in sei settori, ciascuno dei quali presidiato da unità sottili.

27 giugno 1940

Arriva a La Spezia, dove il comandante Masi viene avvicinato dal capitano di corvetta Salvatore Todaro.

A seguito della creazione della nuova base atlantica italiana di Betasom, stabilita nella città francese di Bordeaux, si decide di inviargli anche il Cappellini. Il trasferimento è programmato per il mese di agosto, ma dev'essere rimandato a causa di avarie.

29 settembre 1940

Parte diretto a Bordeaux, al comando del di corvetta Salvatore Todaro. Fa parte del gruppo «Da Vinci» (Cappellini, Nani, Leonardo Da Vinci, Glauco, Otaria, Pietro Calvi, Enrico Tazzoli, Argo e Veniero), i cui battelli dovranno attraversare lo Stretto di Gibilterra in coincidenza con il periodo della luna nuova e del primo quarto, attaccare il naviglio mercantile nell'Atlantico centro-orientale (per il Cappellini la zona designata sono le acque di Madera e delle Azzorre) sino al limite dell'autonomia e poi raggiungere la base di Betasom a Bordeaux.

5 ottobre 1940

Attraversa lo stretto di Gibilterra in immersione. Come accaduto a molti altri sommergibili durante l'attraversamento dello stretto, incontra correnti che lo fanno precipitare alla profondità di 140 metri, ben al di sotto della quota di omologazione.

13 ottobre 1940

Dopo aver oltrepassato lo stretto di Gibilterra e raggiunto il settore d'agguato (situato tra i paralleli di Vigo e Mogador), il Cappellini intima il fermo al piroscafo jugoslavo Rapin Topic, neutrale, e procede ad ispezionarlo, per accertare che non trasporti materiali d'interesse bellico. L'ispezione non rivela nulla di irregolare, così la nave viene lasciata andare.

15 ottobre 1940

Alle 23.15, circa 700 miglia a nordovest di Madera e 800 miglia ad ovest di Casablanca, il Cappellini avvista una sagoma che il buio impedisce di identificare con certezza.

Il sommergibile dirige per l'attacco ad elevata velocità, riuscendo presto ad identificare il bersaglio come un piroscafo che mostra i settori poppieri (beta 150° circa): si tratta infatti del piroscafo belga Kabalo, di 5186 tsl, unità dispersa del convoglio OB. 223. Carico di aerei e pezzi di ricambio per aerei, è in navigazione da Glasgow a Freetown.

Scesa la distanza a circa due chilometri, il Kabalo si accorge di essere inseguito, e volge la poppa al Cappellini, aumentando al contempo la velocità. Quando la distanza si è ridotta a 1500 metri, il piroscafo apre il fuoco col cannone poppiere (un pezzo da 102 mm); il suo tiro risulta molto lungo.

Il Cappellini riduce ulteriormente le distanze, mantenendo la prua sul Kabalo, in modo da offrire un bersaglio il più ristretto possibile; giunto a 1000 metri, Todaro accosta in fuori ed ordina di aprire il fuoco. La terza salva dei cannoni del Cappellini colpisce il Kabalo a poppa, scatenando subito un incendio nella stiva di poppa: il cannone del piroscafo, che si trova nelle vicinanze, deve interrompere il fuoco. Intanto, molte altre cannonate sparate dal sommergibile colpiscono il Kabalo in plancia ed in corrispondenza della linea di galleggiamento: il piroscafo rimane immobilizzato, e sbanda sulla sinistra. Serrate ancora le distanze fino a 500 metri, il Cappellini si porta su beta 90° e lancia un siluro contro il piroscafo immobilizzato, per affondarlo rapidamente e così evitare che possa cercare di riprendere il tiro: il siluro, però, passa sotto lo scafo del Kabalo, senza esplodere. Todaro fa allora lanciare un secondo siluro, da 533 mm, e poi un terzo da 450 mm, ma fanno entrambi la stessa fine del primo: se ne vedono distintamente le scie, ma non si verificano esplosioni; Todaro attribuisce tale fenomeno a forti irregolarità della traiettoria verticale, causate dal mare agitato (forza 4-5).

Per non sprecare altri siluri, Todaro decide di finire il Kabalo a cannonate: il Cappellini riprende perciò il tiro, finché alle quattro del mattino del 16 ottobre il Kabalo affonda in posizione 31°59' N e 31°20' O (o 32°20' N e 31°14' O; a 720 miglia per 268° dal faro di Punta Pardo, sull'isola di Madeira). Tra l'equipaggio del piroscafo vi è una vittima, il marinaio congolese Pierre Essende.

Affondata la nave, il comandante Todaro decide di prestare soccorso ai naufraghi: dapprima il Cappellini, sentito un fischietto, setaccia con un proiettore la superficie del mare ed avvista cinque uomini che hanno abbandonato la nave all'ultimo momento, su un canotto che si è poi capovolto, facendoli finire in mare; i cinque (tra cui il terzo ufficiale del Kabalo, Reclercq) vengono issati a bordo, e Todaro si toglie il maglione per darlo a Reclercq, tremante per il freddo. Poi, il Cappellini si mette alla ricerca delle due scialuppe sulle quali ha preso posto il resto dell'equipaggio del Kabalo.

Ne trova una, con a bordo 21 uomini (tra cui il comandante della nave, Georges Vogels, dal quale Todaro s'informa delle condizioni degli occupanti, assicurandosi che abbiano abbastanza cibo ed acqua): due di essi, feriti gravemente, vengono trasbordati sul Cappellini, che a sua volta trasferisce sull'imbarcazione i cinque naufraghi raccolti in precedenza; poi si separa dalla lancia per mettersi alla ricerca dell'altra imbarcazione (che ha a bordo 16 naufraghi), promettendo di tornare il giorno seguente. Dalla radio si viene a sapere che la seconda scialuppa è già stata trovata e soccorsa dal mercantile Pan American (che sbarcherà poi i naufraghi a Lisbona); il Cappellini torna allora alla prima scialuppa e la prende a rimorchio, in attesa di incontrare un piroscafo neutrale sul quale trasferirli. A causa del mare grosso, il cavo di rimorchio si spezza tre volte durante la navigazione, ma ogni volta il sommergibile torna indietro e prende nuovamente a rimorchio la scialuppa, con rischiose manovre (un marinaio cade in mare, ma si riesce a recuperarlo). Il rimorchio risulta sempre più difficile, a

causa delle condizioni del mare in continuo peggioramento.

Nel pomeriggio del 17 ottobre la forza del mare provoca lo sfondamento della scialuppa: gli occupanti vengono allora presi a bordo del Cappellini e sistemati nella falsatorre, ovunque vi sia spazio, latrine comprese (eccetto il comandante Vogels, che viene invece ospitato in quadrato ufficiali). Sottocoperta non c'è spazio; questa sistemazione espone i naufraghi, stipati alla meglio, agli elementi, e Todaro fa distribuire loro coperte, cibo e sigarette, per alleviare la loro misera situazione. (Secondo altra versione, inizialmente sarebbero stati trasferiti sul Cappellini tutti gli occupanti della lancia tranne quattro, incaricati di governarla, per andare più velocemente; poi, sfasciatisi la lancia, sarebbero stati presi a bordo anche gli altri quattro).

Il sommergibile continua così a navigare in emersione per quattro giorni e quattro notti, percorrendo in tutto 750 miglia, e porta i naufraghi fino alle Azorre, sbarcandoli all'alba del 19 ottobre, per mezzo del battellino pneumatico in dotazione (a gruppi di quattro), in un'insenatura dell'isola di Santa Maria. Al momento dello sbarco uno degli ufficiali belgi, il tenente Caudron, chiede di poter conoscere il nome del comandante italiano; Todaro, uomo di grande modestia, prima si schermisce; poi, quando l'ufficiale dice di avere quattro figli, e di voler sapere chi dovranno ricordare nelle loro preghiere, gli risponde di chiamarsi Salvatore Bruno – i suoi due nomi di battesimo –, tacendo il cognome (il dialogo tra i due sarebbe stato il seguente: *"Dopo aver visto come vi siete comportato con i nemici, mi chiedo come voi siate con gli amici, e che stima questi debbano avere di voi. Diteci almeno il vostro nome comandante"* – *"A che servirebbe? Sono un uomo di mare come voi e credo che al mio posto avreste fatto lo stesso"* – *"Ho quattro figli vorrei che nelle loro preghiere ricordassero il nome di chi salvò il loro padre"* – *"Dite ai vostri figli di pregare per Salvatore Bruno"*). Un'altra fonte aggiunge altri particola-

ri, al limite tra storia e leggenda: prendendo commiato dal comandante del Kabalo, Todaro gli avrebbe riconsegnato una scatola metallica contenente 100.000 lire, salvata dal naufragio e consegnata all'italiano, invitandolo a controllare che il denaro ci sia tutto; al che un marinaio congolese avrebbe porto a Todaro una mela, unico "avere" che aveva potuto salvare dal Kabalo in affondamento, dicendogli *"Siete un generoso, signore"*.

Terminato questo compito, il Cappellini dirige per tornare nella zona d'agguato, che pattuglierà fino al 26 ottobre. Il risvolto umanitario dell'affondamento del Kabalo sarà riportato da vari giornali di Paesi neutrali (ed in particolare in una corrispondenza da Lisbona di Pierre Goemere), come un "barlume di umanità e cavalleria in una guerra spietata". Nel novembre 1940 giungerà al Ministero della Marina una lettera, scritta in francese da una persona mantenutasi anonima e spedita da Lisbona: *"Io vorrei, se possibile, che questa lettera fosse rimessa al comandante del sommergibile italiano che ha affondato la nave Kabalo. Fortunato il Paese che ha dei figli come voi! I nostri giornali danno il resoconto del vostro comportamento verso l'equipaggio di una nave che il dovere vi ha costretto a silurare. Esiste un eroismo barbaro e un altro davanti al quale l'anima si mette in ginocchio: questo è il vostro. Siate benedetto per la vostra bontà che fa di voi un eroe, non solo dell'Italia, ma dell'umanità. Lisbona, novembre 1940"*. Secondo quanto riportato da alcune fonti, l'ammiraglio Karl Dönitz, comandante della flotta subacquea tedesca, avrebbe apprezzato il valore di Todaro ma ripreso il suo soccorso dei naufraghi, avendo messo a repentaglio il sommergibile per salvare dei nemici (il Cappellini avrebbe potuto essere avvistato ed attaccato durante i quattro giorni di navigazione in superficie), definendolo "Don Chisciotte del mare"; don Teresio Bosco, nel suo libro *"Di professione uomini"*, ha scritto che Todaro avrebbe risposto alle critiche dicendo *"Il fatto ammira-*

sentivo sulla schiena il peso di molti secoli di civiltà. Un ufficiale tedesco, forse, non avrebbe sentito quel peso”, al che Dönitz avrebbe concluso “Mi sono meritato questa risposta”, stringendogli la mano.

È però il caso di rilevare che lo scambio di battute tra Todaro e Dönitz è generalmente riportato da fonti “secondarie” e che forse appartiene più all’alone di leg-

genda che avvolge la straordinaria figura di Salvatore Todaro, che non alla storia propriamente detta. Un altro elemento di questa “leggenda” sarebbe la preferenza accordata da Todaro al cannone rispetto ai siluri, ritenuta arma poco affidabile: in effetti tutti gli attacchi da lui condotti si risolsero in accaniti duelli d’artiglieria combattuti in superficie.

L’affondamento del Kabalo por-

terà alla dichiarazione di guerra tra Italia e Belgio, dichiarazione più formale che sostanziale, essendo il Belgio nazione occupata da mesi, con un governo in esilio e più nessuna forza armata (all’infuori di poche truppe nelle colonie africane). L’affondamento, ad ogni modo, era del tutto giustificato, dato che la nave trasportava rifornimenti militari per gli Alleati.



Quattro immagini del salvataggio dei naufraghi del Kabalo da parte del Cappellini (le prime tre da www.milistory.net, l’ultima per g.c. di STORIA militare)



5 novembre 1940

Rientra a Bordeaux, concludendo la missione. Segue un periodo di lavori di adattamento tesi a renderlo più idoneo ad operare in Atlantico: vengono ridotte le camicie dei periscopi ed incrementate le dotazioni di munizioni per i cannoni e l’autonomia del sommergibile, trasformando un doppio fondo in deposito supplementare di nafta ed imbarcando provviste per due mesi.

22 dicembre 1940

Salpa da Le Verdon (vicino a Bordeaux) per la terza missione in Atlantico, al comando del capita-

no di corvetta Salvatore Todaro. Tre sono le zone assegnate: a levante delle Azzorre, a ponente di Freetown ed a ponente delle Isole di Capo Verde, per insidiare il traffico marittimo in atto tra Freetown e l’Inghilterra, lungo le rotte delle Isole di Capo Verde, secondo informazioni di fonte tedesca. Non è assegnato all’area delle Canarie, ma durante il viaggio di andata perlustra il mare compreso tra queste isole e la costa africana.

25 dicembre 1940

Arriva al largo di Oporto; non trovando naviglio nemico, prosegue

verso sud in direzione di Funchal (Madera).

29 dicembre-1° gennaio 1941

Perlustra la rada di Funchal, le rotte tra Madera e Lanzarote ed infine la rada di La Luz (Gran Canaria), dove arriva si spinge fin quasi all’imboccatura del porto.

5 gennaio 1941

Alle dieci del mattino, tra le Canarie e la costa del Senegal, il Cappellini avvista un piroscafo diretto verso sud, e si avvicina per investigare: presto la nave si rivela essere il piroscafo britannico Shakespear, di 5029 tsl,

unità dispersa del convoglio OB. 262. Il bastimento, al comando del capitano Charles Albert Bailey, è in navigazione da Liverpool al Nord America con un equipaggio di 40 marinai e due artiglieri. Alle 10.45 (ora di bordo del Cappellini; le 7.30 secondo un naufrago dello Shakespear) il Cappellini apre il fuoco con i suoi cannoni, da una distanza di circa 3000 metri: il primo colpo abbatte l'albero dello Shakespear, e con esso l'antenna radio. Il mercantile, che è armato con un cannone da 100 mm (sistemato a poppa), vira a dritta per allontanarsi, dando la poppa al sommergibile, e reagisce rabbiosamente col suo cannone, dando inizio ad un lungo duello d'artiglieria.

Il Cappellini segue una rotta approssimativamente parallela a quella dello Shakespear, facendo fuoco con entrambi i cannoni da 100 mm; il tiro del piroscabo britannico risulta accurato, tanto che alle undici un proiettile colpisce il Cappellini in prossimità del cannone poppiero, provocando vari danni e ferendo mortalmente il marinaio Giuseppe Bastoni, uno dei cannonieri, che viene colpito da una scheggia e cade in mare (altre fonti parlano della morte del sergente Ferruccio Azzolin: il suo nome, però, non compare nell'elenco dei caduti e dispersi della Marina Militare nella seconda guerra mondiale). Il combattimento si protrae a lun-

go; dopo circa due ore, è il Cappellini a colpire in pieno il cannone del piroscabo, mettendolo fuori uso, uccidendo entrambi gli artiglieri ed un marinaio e ferendo gravemente il terzo ufficiale Percy Donald Jones, che ne dirigeva il tiro. Altri colpi sparati dal sommergibile appiccano incendi in plancia e nelle stive. Il Cappellini prosegue il tiro continua finché lo Shakespear, appoppato, in fiamme e crivellato dalle cannonate, non issa una bandiera bianca (il suo comandante ha dato ordine di arrendersi), per poi affondare rapidamente in posizione 18°05' N e 21°25' O (o 21°11' O; 142 miglia a nordest delle Isole di Capo Verde). Lo scontro tra le due unità è durato circa tre ore. Il Cappellini cerca allora di recuperare il corpo del suo cannoniere caduto in mare, ma non riesce a trovarlo. Vengono invece avvistati i naufraghi dello Shakespear: alcuni di essi sono su una scialuppa, altri aggrappati a rotami, in un mare infestato dagli squali.

Come già accaduto per il Kablo, il comandante Todaro decide di soccorrere i superstiti. Inizialmente viene preso a bordo il solo comandante dello Shakespear, gravemente ferito, mentre viene presa a rimorchio la lancia con gli altri 22 naufraghi, molti dei quali feriti; in tutto sono morti 19 dei 42 uomini che componevano l'equipaggio del piroscabo. Se-

condo quanto raccontato da un giornale britannico nei giorni seguenti, un vecchio marinaio dello Shakespear, non volendo essere soccorso dal Cappellini, avrebbe cercato di tranciare il cavo di rimorchio a colpi d'accetta; fermato dagli altri naufraghi, si sarebbe tuffato in mare, per poi ad annegare.

Durante la navigazione il cavo di rimorchio si spezza e la scialuppa viene persa di vista, finendo con lo sfasciarsi per via del mare agitato. Il Cappellini torna indietro per cercarla e la trova dopo due ore in stato di affondamento, con gli occupanti impegnati a sgottare per restare a galla; recupera allora i 22 naufraghi, ospitandoli in coperta e nella falsatorre e portandoli fino all'arcipelago di Capo Verde per poi sbarcarli, dopo un giorno e mezzo di navigazione (e 120 miglia percorse), nella baia di Palmeira, sull'Isola del Sale. Uno dei naufraghi dello Shakespear, l'anziano carpentiere Gustav Arthur Blamander, morirà il 21 gennaio di bronchite e ferite causate dalla lunga permanenza nella scialuppa.

Tutti i naufraghi dello Shakespear, ascoltati dalla commissione d'inchiesta istituita a Londra per la perdita della nave, ricorderanno l'umanità mostrata dal comandante del Cappellini, preoccupatosi anche per i feriti tra l'equipaggio del piroscabo.



Lo Shakespear in fiamme fotografato da bordo del Cappellini (Coll. Attilio Ghezzi, via www.betasom.it)

10-12 gennaio 1941

Il Cappellini esplora le acque delle Isole di Capo Verde.

13 gennaio 1941

Arriva al largo di Freetown.

14 gennaio 1941

Il Cappellini avvista ed attacca il piroscapo britannico Eumaeus, di 7472 tsl, con rotta sud: carico di truppe e merci varie, è in navigazione da Liverpool, da dov'è salpata il 29 dicembre, a Capetown (da dove poi dovrà proseguire per Singapore), al comando del capitano John Edwin Watson. A bordo ci sono 337 tra soldati e membri dell'equipaggio (altra fonte parla di 90 membri dell'equipaggio e 400 soldati).

Dapprima il sommergibile lancia due siluri, che vengono però schivati dalla nave britannica; questa reagisce poi con i propri cannoni, inquadrando il Cappellini con i suoi tiri. Anche il Cappellini apre il fuoco coi due cannoni, da circa 1800 metri di distanza (altra fonte indica la distanza iniziale in 3600-3700 metri): inizia così un cruento combattimento in superficie che si protrarrà per oltre due ore. L'Eumaeus aumenta la velocità al massimo e volge la poppa al sommergibile, per ridurre al minimo il bersaglio offerto, ma viene colpito quattro volte a poppa ed in plancia.

Nonostante il Cappellini si muova alla massima velocità, l'Eumaeus mantiene senza difficoltà la distanza di tiro, intorno ai 1500 metri: molti colpi scoppiano vicino al Cappellini, proiettando numerose schegge in coperta e ferendo i serventi dei cannoni.

Pur costituendo un bersaglio piuttosto ristretto, l'Eumaeus viene colpito sia in plancia sia nella zona in cui si trovano i suoi cannoni; le mitragliere del Cappellini, da una distanza di soli 600-700 metri, dirigono il loro tiro in modo da colpire continuamente i serventi delle artiglierie della nave nemica.

Alle 9.30 un'avaria alle norie Calzoni di rifornimento del deposito munizioni costringe il Cappellini a cessare il fuoco per qualche minuto; in attesa che il guasto sia riparato, i proiettili vengono portati ai cannoni attraverso il portello della torretta. Alle 9.40

il cannone da 100 mm di poppa non torna più in batteria, perché ha perso quasi tutta la glicerina contenuta nel cilindro freno; il Cappellini continua a sparare col cannone di prua e colpisce l'Eumaeus al centro, vedendo poco dopo la nave rallentare e perdere molto vapore, che Todaro interpreta come segnale che il piroscapo è stato colpito in un punto vitale. Ciononostante, l'Eumaeus continua a fare fuoco con due cannoni situati a poppa ed un terzo cannone, probabilmente contraereo, collocato nei pressi della plancia (l'armamento dell'Eumaeus, secondo le fonti britanniche, consisteva in un cannone da 102 mm e due da 76 mm).

Alle 9.50 ed alle 9.55 due granate dell'Eumaeus colpiscono la torretta del Cappellini, ferendo i serventi delle mitragliere e troncando la gamba sinistra del tenente del Genio Navale Danilo Stiepovich, che aveva da poco rimpiazzato alla mitragliera prodiera un mitragliere ferito: sentendo di stare per morire, Stiepovich chiede e ottiene di non essere portato sottocoperta, per poter assistere all'affondamento della nave nemica. Morirà poco dopo la fine del combattimento; alla sua memoria sarà conferita la Medaglia d'Oro al Valor Militare, con motivazione: *"Imbarcato su di un sommergibile atlantico, durante aspro e lungo combattimento contro un incrociatore ausiliario, prendeva volontariamente il posto di un puntatore di mitragliera ferito. Gravemente mutilato dallo scoppio di una granata nemica, rifiutava ogni soccorso per non distogliere dal suo compito il personale impegnato nel combattimento e chiedeva soltanto di poter assistere all'affondamento della nave avversaria. Ultimata vittoriosamente l'azione, mentre l'unità era fatta segno a violento attacco aereo, continuava ad incitare l'equipaggio e spirava serenamente dopo lunghe sofferenze sopportate stoicamente. Magnifico esempio di altissime virtù militari. Oceano Atlantico, 14 gennaio 1941".*

Un cannoniere, Antonio Pietro Mulargia, viene ferito alla testa; si scrolla il sangue dalla fronte

con una manata, come se fosse sudore, e rimane al suo posto, continuando a combattere. Todaro lo vede e gli dice: "Da questo momento sei autorizzato a darmi del tu. E sarai l'unico che potrà dirmi, tu, comandante".

Alle 10.05, dopo aver ridotto ulteriormente le distanze, il Cappellini riesce ad immobilizzare definitivamente l'Eumaeus; il cannone prodiero è caldissimo a causa dell'elevato ritmo di tiro, che deve quindi essere diminuito. In tutto, il piroscapo britannico è stato colpito da 40 colpi di cannone, oltre che da innumerevoli proiettili di mitragliera; è in fiamme e sbandato sulla dritta. A questo punto, il comandante Watson ordina di abbandonare la nave: ma le scialuppe non ci sono più, spazzate via dal tiro dei cannoni durante lo scontro, così gli uomini devono saltare in acqua.

Alle 10.09, da circa 700 metri di distanza, il Cappellini lancia un siluro contro la nave britannica, che ha già iniziato ad affondare, colpendola sotto l'albero prodiero ed accelerandone così l'affondamento.

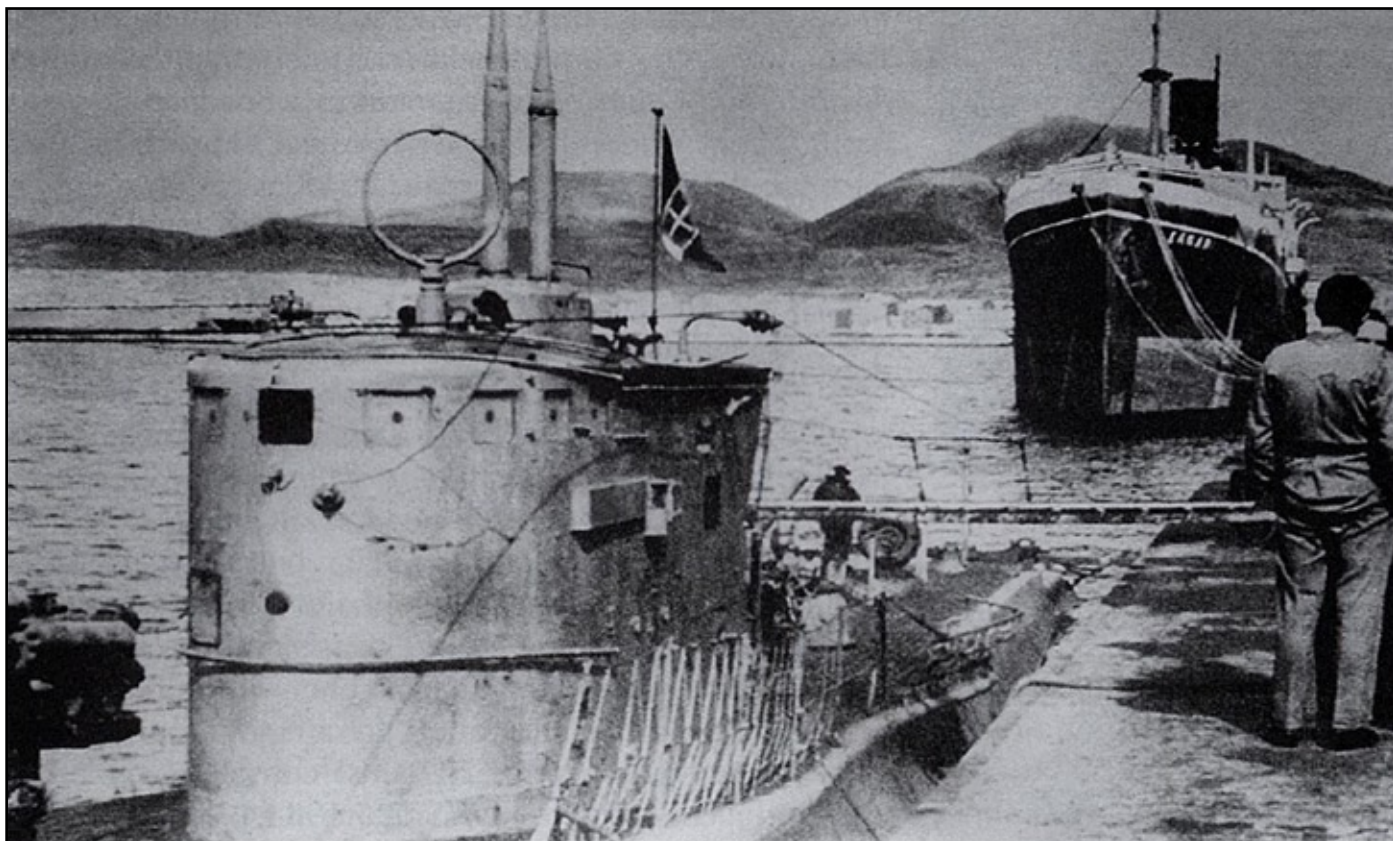
Proprio in quel momento, un gran numero di uomini emerge dall'interno dell'Eumaeus per gettarsi in mare: il comandante Todaro, sovrastimandone di molto il numero in circa 3000 (sono in realtà un decimo), capisce che la nave nemica era un trasporto truppe e che la sua prolungata resistenza era dovuta al fatto che le perdite subite dai serventi di cannoni e mitragliere (che hanno sparato sino all'esaurimento delle munizioni) hanno potuto sempre essere rimpiazzate da altri soldati imbarcati.

Alle 10.15, infine, l'Eumaeus si rovescia ed affonda nel punto 08°55' N e 15°03' O (o 09°00' N e 15°19' O; a 118 miglia per 285° da Capo Sierra Leone, a sud di Capo Verde e 126 miglia ad est-nord-est di Freetown). Todaro annota nel rapporto di fine missione, sull'identità dell'avversario: «Si tratta dell'incrociatore ausiliario [in realtà non un vero incrociatore ausiliario, bensì un piroscapo armato] Eumaeus di 7472 BRT. a turbina - a due ponti - lunghezza 460 piedi».

Al Cappellini ci sono voluti 105 colpi di cannone per averne ragione. Oltre alla morte del tenente Stieповich, il Cappellini ha dovuto lamentare anche nove tra cannonieri e mitraglieri feriti nel combattimento. La scena che si presenta all'equipaggio del Cappellini è drammatica: i naufraghi sono in acqua, aggrappati ai rottami, un mare che pullula di squali, le imbarcazioni di salvataggio sono state sventrate dal tiro durante il combattimento. Questa volta non ci sono tentativi di soccorso: il Cappellini ha intercettato le richieste d'aiuto lanciate dall'Eumaeus, e Todaro sa che i segnali di soccorso sono stati raccolti dalla base navale di Freetown già da un paio d'ore. Il Cappellini si allontana quindi a tutta forza per far perdere le proprie tracce ed attendere poi nelle vicinanze. E proprio mentre si allontana, come temuto, sopraggiunge un idrovolante britannico Supermarine Walrus (appartenente alla portaidrovolanti britannica Albatross, stanziata a Freetown proprio per la lotta antisommergibili): il malfunzionamento di una valvola di allagamento impedisce al sommergibile d'immergersi tempe-

stivamente, e due bombe sganciate dall'idrovolante esplodono molto vicine allo scafo, causando seri danni ai motori principali ed ausiliari (compresi gli accumulatori) ed alle casse di assetto, nonché vie d'acqua nello scafo e l'interruzione dell'erogazione di energia elettrica. (Secondo una versione, forse erranea, il sommergibile rimane immerso per un giorno ed una notte per eludere la caccia nemica). Il Walrus lancia anche dei canotti di salvataggio per i naufraghi dell'Eumaeus, che verranno soccorsi alcune ore dopo dai pescherecci antisommergibili britannici Spaniare e Bengali, che li sbarcheranno a Freetown; in tutto vi saranno 315 sopravvissuti, molti dei quali feriti (alcuni di essi moriranno in seguito, portando il totale delle vittime, a seconda delle fonti, a 27 o 32). Dopo aver effettuato alcune riparazioni d'emergenza, il Cappellini è costretto a rifugiarsi nel porto di La Luz, nell'isola di Gran Canaria, dove giunge il 20 gennaio, dopo aver navigato in superficie di notte ed in immersione di giorno. Qui viene sbarcato un ferito grave e sono effettuate le prime riparazioni, con la compiacen-

za delle autorità spagnole, che concedono al sommergibile una settimana giorni per compiere le riparazioni: d'altra parte, ciò risulta compatibile con la convenzione dell'Aja, che permette una settimana di sosta in un porto neutrale ad un'unità di un Paese belligerante che sia danneggiata. Più complesso è il problema del rifornimento di carburante: l'addetto navale italiano a Madrid avverte le autorità italiane che tale operazione non può essere svolta apertamente, perché potrebbe provocare rappresaglie da parte britanniche. Il Cappellini riceve allora 79 tonnellate di carburante cedute dalla nave cisterna tedesca Charlotte Schliemann, che si trova a Las Palmas, sotto la copertura di un permesso d'importazione di 200 tonnellate richieste dalla compagnia spagnola CEPESA. Comunicando per mezzo della Marina spagnola, l'addetto navale italiano a Madrid informa il Cappellini della concentrazione di forze navali britanniche nei pressi di La Luz e della necessità di completare le riparazioni al più presto: ed infatti i lavori, anziché nei sette giorni concessi dalle autorità spagnole, verranno completati in soli tre giorni.



Il Cappellini a La Luz il 20 gennaio 1941 (g.c. STORIA militare)

23-24 gennaio 1941

Durante la notte, molto piovosa, il Cappellini lascia La Luz diretto a Bordeaux (secondo una versione, eludendo cinque navi britanniche inviate ad attenderlo fuori dal porto).

27 gennaio 1941

Il sommergibile britannico Tribune (tenente di vascello Robert Galliano Norfolk) viene informato che il Cappellini sta rientrando a Bordeaux e cerca di intercettarlo, ma senza successo.

30 gennaio 1941

Il Cappellini giunge a Pauillac (Bordeaux) dopo aver percorso in tutto 7600 miglia nautiche. I seri danni subiti nell'attacco aereo richiederanno due mesi di lavori di riparazione (il Cappellini è così uno dei primi sommergibili ad usufruire del piccolo cantiere realizzato nella base di Betasom). Il comportamento aggressivo mostrato da Todaro durante la missione viene

molto apprezzato sia dal comandante di Betasom, ammiraglio Angelo Parona, che dal comandante della flotta subacquea tedesca, ammiraglio Karl Dönitz, anche se quest'ultimo commenta, forse notando la tendenza a combattere col cannone in superficie (accettando elevati rischi di danni e perdite) piuttosto che con i siluri, che a Todaro sarebbe meglio "dare il comando di una cannoniera". Parona, pur riconoscendo il valore mostrato da Todaro e dal suo equipaggio, disporrà che i sommergibili impegnino combattimento in superficie con le artiglierie in pieno giorno, pratica troppo pericolosa (come dimostrato dalle quattro vittime e dai molti feriti tra l'equipaggio del Cappellini), ed ordinerà anche di evitare il soccorso alle imbarcazioni di naufraghi, ritenendo tale gesto umanitario troppo rischioso per i sommergibili.



foto Attilio GHEZZI

Il comandante Salvatore Todaro (a sinistra) a bordo del Cappellini (Coll. Attilio Ghezzi, via www.betasom.it)



coll. Attilio GHEZZI

Alba sull'oceano, vista da bordo del Cappellini (Coll. Attilio Ghezzi, via www.betasom.it. Attilio Ghezzi, sottocapo silurista, nato a Milano il 22 maggio 1922 ed arruolatosi volontario in Marina nel gennaio 1940, fu imbarcato sul Cappellini dal 10 aprile 1941 al 10 aprile 1943).

16 aprile 1941

Salpa da Bordeaux al comando del capitano di corvetta Salvatore Todaro.

18 aprile 1941

Il Cappellini va a formare uno sbarramento di sommergibili a ponente dell'Irlanda, insieme ai sommergibili italiani Leonardo Da Vinci, Alessandro Malaspina e Luigi Torelli ed ai tedeschi U 73, U 101 e U 110.

21 aprile 1941

Il Cappellini, nonostante una seria avaria ad un motore diesel, attacca alle 6.40 due grossi trasporti truppe, scortati da tre cacciatorpediniere, in posizione 53°42' N e 17°55' O (al largo della Scozia): lancia tre siluri, poi deve immergersi per scampare alla reazione della scorta, che dapprima tenta di speronarlo, poi lo cannoneggia ed infine lo bombarda con cariche di profondità. Sul Cappellini si ritiene erroneamente di avere affondato un piroscafo (viene avvertito uno scoppio, attribuito ad un siluro andato a segno), identificato come "tipo Accra".

9 maggio 1941

Un ricognitore tedesco Focke-Wulf FW 200 "Condor" avvista un convoglio a ponente dell'Islanda e ne comunica la posizione a Cappellini e Torelli, ma la posizione è sbagliata di un centinaio di miglia.

11 maggio 1941

Lascia il settore d'operazioni per rientrare alla base.

14 maggio 1941

Il Cappellini incontra il veliero Notre Dame du Châtelet, della Francia di Vichy, in navigazione da Saint-Malo (Francia) verso i Grandi Banchi; non lo attacca (essendo la Francia di Vichy un regime collaborazionista asservito all'Asse), ma lo fotografa e ne segnala la posizione (47°52' N e 13°56' O). Il giorno seguente il veliero verrà affondato a cannonate dal sommergibile tedesco U 43, che lo sospetta, erroneamente, di segnalare ai britannici la posizione degli U-Boote.

17 (o 20) maggio 1941

Rientra a Bordeaux.

29 giugno 1941

Salpa per una nuova missione nella zona ad ovest dello stretto di Gibilterra (ancora al comando di Todaro), ma è costretto a rientrare alla base in seguito ad una serie di avarie.

6 luglio 1941

Arriva a Bordeaux.

14 agosto 1941

Sempre al comando di Todaro, il Cappellini lascia a Bordeaux per una nuova missione a ponente delle Azzorre.

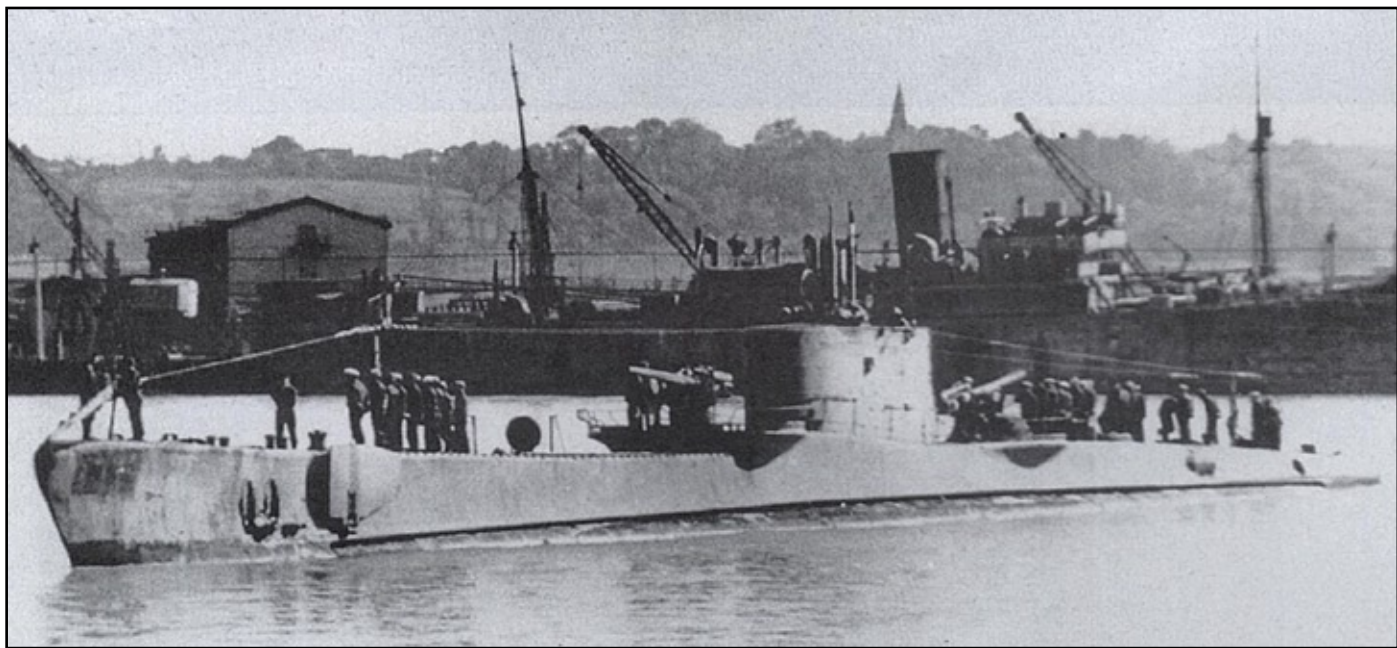
29 settembre 1941

Rientra a Bordeaux, concludendo la missione.

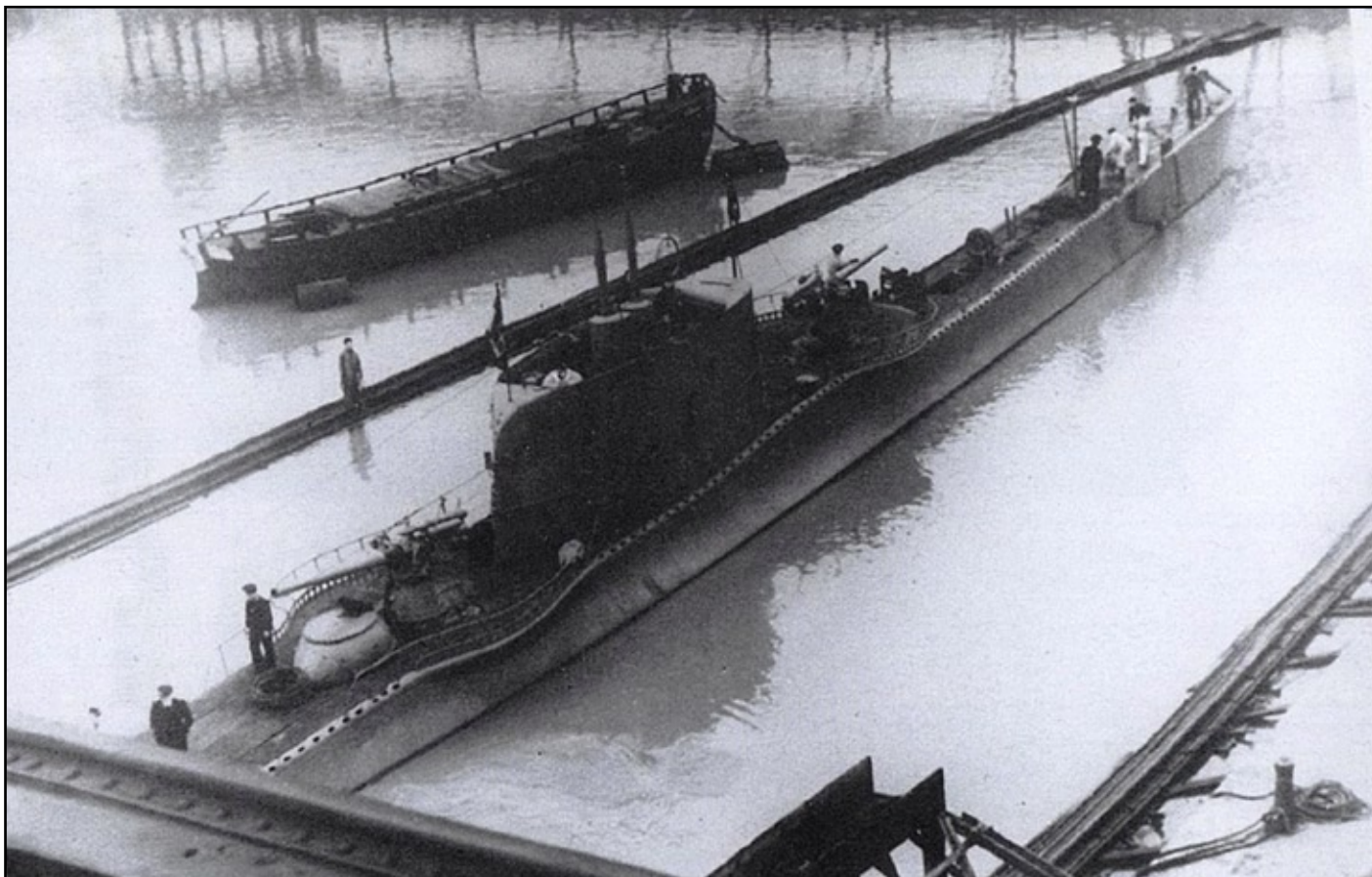
Mentre il sommergibile entra in arsenale, il comandante Todaro deve lasciare il Cappellini per motivi di salute (riuscirà poi a tornare a combattere, entrando a far parte della X Flottiglia MAS), e viene sostituito al comando del sommergibile dal tenente di vascello Aldo Lenzi.

12 novembre 1941

Al comando del tenente di vascello Aldo Lenzi, il Cappellini salpa da Bordeaux per un'altra missione ad ovest delle Azzorre (per altra fonte, a sud/sudest delle Azzorre). In questa missione verrà sperimentato un nuovo sistema di rastrellamento a "cuneo", formato da Cappellini, Da Vinci e Morosini: i tre sommergibili sono posizionati a 40 miglia l'uno dall'altro, ed il sommergibile al vertice "centrale" procede in una posizione più avanzata di 120 miglia rispetto ai primi due. I tre battelli devono operare in stretta collaborazione; segnalato un contatto, esso dovrà essere attaccato dal sommergibile più vicino. Il 2 dicembre, tuttavia, il Da Vinci sarà costretto al rientro da un'avaria, così vanificando il sistema di ricerca.



Il Cappellini nella Gironda al rientro da una missione, nella primavera del 1941 (g.c. STORIA militare)



Il Cappellini ormeggiato a Bordeaux nel 1941 (g.c. STORIA militare)

2 dicembre 1941

Il Cappellini attacca il mercantile Miguel de Larrinaga col lancio di cinque siluri, alle 00.30, in posizione 35°34' N e 29°52' O. Secondo fonti italiane la nave sarebbe stata colpita da due siluri, riportando gravi danni (per una versione, sarebbe stata lasciata in stato di affondamento), ma da fonti britanniche risulta che in realtà non fu colpita e raggiunse indenne Freetown il 14 dicembre.

21 o 29 dicembre 1941

Torna a Bordeaux. Essendo in precarie condizioni, dovrà trascorrere alcuni mesi in arsenale.

Inizio 1942

Il comando del Cappellini passa al tenente di vascello Marco Revedin.

27 aprile 1942

Al comando del tenente di vascello Marco Revedin, il Cappellini parte da Bordeaux per una missione nell'Atlantico centro-meridionale. Deve portarsi al largo di Capo San Rocco (Brasile) per insidiare le rotte commerciali che collegano il Sud America all'Africa.

11 maggio 1942

Durante la navigazione verso la

zona d'agguato, il Cappellini avvista un convoglio di nove navi in posizione 33° N e 26°48' O. Due delle unità della scorta (cacciatorpediniere, per una fonte) bombardano pesantemente il sommergibile con bombe di profondità; nonostante alcuni danni, il Cappellini può comunque proseguire la missione.

18 maggio 1942

Tra le 20.30 e le 21 il Cappellini avvista ed attacca, in posizione 03°28' N e 32°15' O, la motonave svedese Tisnaren, di 5747 tsl, unità sbandata del convoglio OS. 27 (in navigazione dall'Inghilterra all'Africa Occidentale), in navigazione da Liverpool a Rio de Janeiro con un carico di scotch whiskey.

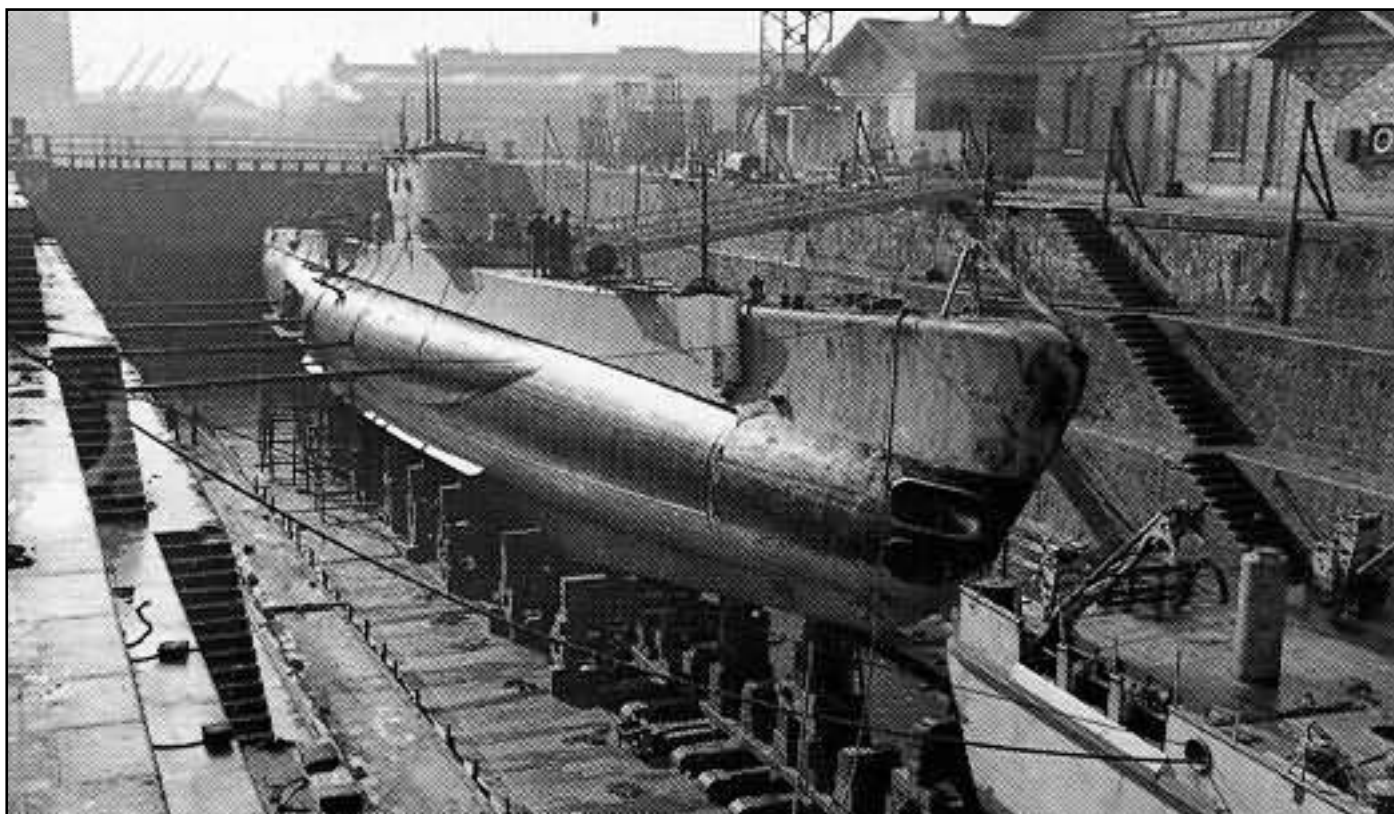
La nave appartiene ad una nazione neutrale e reca una grande bandiera svedese verniciata sulle murate a centro nave, ma di notte procede completamente oscurata, contrariamente alle prescrizioni delle convenzioni internazionali (in base alle quali le navi neutrali devono navigare illuminate, di notte, per essere riconoscibili), il che non la rende identificabile come neutrale.

Il Cappellini attacca il piroscafo con il lancio di siluri, uno dei quali va a segno, colpendo il Tisnaren a centro nave, sul lato sinistro. Subito dopo, il sommergibile apre il fuoco con cannoni e mitragliere, crivellando le sovrastrutture del Tisnaren e distruggendo parte dell'aletta di plancia con un colpo ben piazzato. Approfittando di una pausa nel fuoco, il comandante del Tisnaren, capitano Gunnar Runsten, ordina l'abbandono della nave, che si è appiattita notevolmente e sta sbandando sempre di più: la maggior parte delle 40 persone imbarcate prendono posto sulle due scialuppe di dritta, quelle meno esposte al tiro del Cappellini (che continua a cannoneggiare e mitragliare il Tisnaren per parecchio tempo dopo il siluramento, probabilmente per accelerarne l'affondamento), ed abbandonano la nave. Rimangono però a bordo del Tisnaren nove persone (il comandante Runsten, il primo macchinista, il capo steward, il carpentiere, un inserviente indiano e quattro passeggeri, tre uomini e una donna), che dopo un po' cercano di calare un'altra scialuppa;

intanto il Cappellini continua a sparare sul Tisnaren, ed un proiettile che colpisce la nave distrugge anche il fondo della scialuppa, facendola affondare. Gli occupanti riescono tuttavia a trasferirsi su un'altra scialuppa ed allontanarsi dalla nave. Poco dopo, l'ultimo colpo di cannone sparato dal Cappellini incendia il carico del Tisnaren; a questo punto, il sommergibile si allontana. Dato che la scialuppa sta imbarcando acqua, il comandante Runsten torna a bordo del Tisnaren

per verificare l'entità dei danni ed ammainare un'altra lancia: la nave ha una grossa falla sul lato sinistro, nella stiva numero 2, i cui portelloni sono scardinati; molta acqua entra da una seconda falla, allagando la sala macchine; la nave è fortemente appoppata, e tutta la zona poppiera è in fiamme. Viene calata l'ultima scialuppa, ma presenta anch'essa dei fori nello scafo; il problema viene risolto turando i fori con dei pezzi di porchetta, che sortiscono l'effetto desiderato.

Circa un'ora dopo il suo definitivo abbandono, il Tisnaren affonda in fiamme in posizione 03°00' N e 33°00' O (o 03°38' N e 32°01' O; a 600 miglia da Fortaleza, in Brasile). L'orario indicato dalle fonti italiane sono le 00.31 del 19 maggio. Tutti i 41 tra passeggeri e membri dell'equipaggio del Tisnaren vengono soccorsi da una nave di passaggio, il piroscafo statunitense Black Hawk, dopo poche ore; non vi sono vittime.



Il sommergibile in bacino di carenaggio (da www.u-boote.fr)

24 maggio 1942

Nelle prime ore del 24, in posizione 03°59' S e 35°01' O, il Cappellini avvista una formazione navale che risulta troppo lontana per poter tentare un attacco. Si tratta probabilmente dell'incrociatore statunitense Milwaukee e del cacciatorpediniere Moffett.

27 maggio 1942

Mentre pattuglia la rotta percorsa dalle navi provenienti da Oporto e dirette a Natal (Brasile), cercando un piroscafo segnalato dall'Archimede, il Cappellini viene avvistato e bombardato da un idrovolante statunitense PBY Catalina di base a Natal (altra fonte parla di un B-25 statunitense).

Raggiunti i limiti dell'autonomia, inizia la navigazione di rientro.

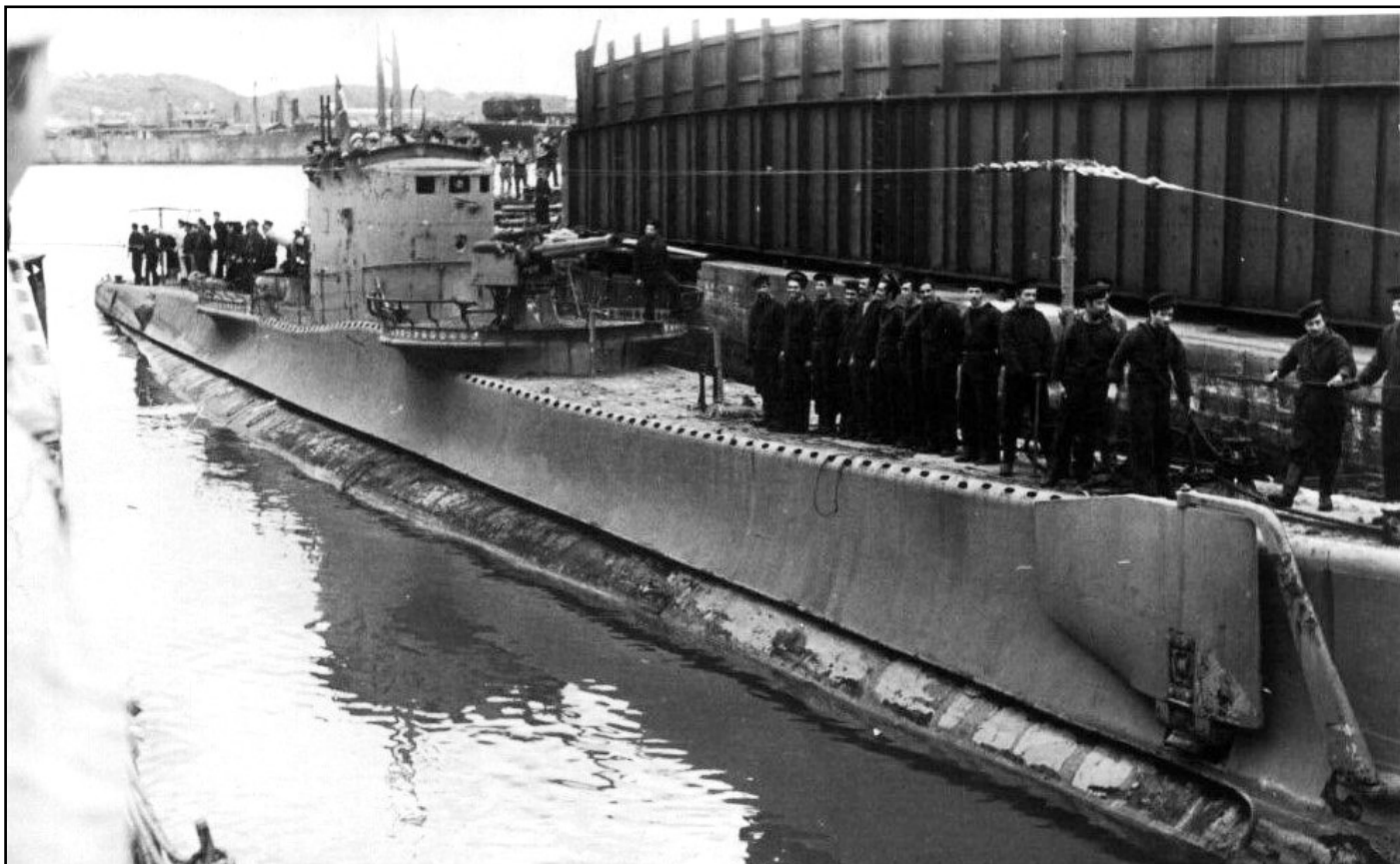
31 maggio 1942

In serata il Cappellini avvista la cisterna militare britannica Dinsdale, di 8250 tsl (e 17.486 tonnellate di dislocamento), in navigazione isolata da Città del Capo a Trinidad con un carico di benzina (per altra fonte, in zavorra da Freetown a Trinidad). Dopo un lungo inseguimento notturno, il Cappellini deve lanciare in tutto sei siluri per affondarla, quattro dei quali andati a segno; la Dinsdale affonda alle 2.30 del 1° giugno (per altra fonte, alle 6.12), in posizione 00°45' S e 29°50' O (o 01°00'

S e 30°15' O; a sud-sud-ovest di St. Paul's Rocks, 600 miglia a levante di Natal e 615 miglia a nordest di Recife). Muoiono nell'affondamento cinque dei 57 membri dell'equipaggio britannico (44 dei naufraghi, tra cui il comandante, verranno soccorsi dal piroscafo spagnolo Monte Orduna, mentre gli altri otto verranno portati negli Stati Uniti). La Dinsdale era stata completata l'11 aprile 1942, e stava compiendo il suo viaggio inaugurale quando è stata attaccata ed affondata dal Cappellini.

19 giugno 1942

Rientra a Le Verdon (Bordeaux).



Il Cappellini rientra a Bordeaux nel giugno 1942 (Archivio Centrale dello Stato).

21 agosto 1942

Il Cappellini (tenente di vascello Marco Revedin) lascia Bordeaux per una nuova missione, diretto al largo di Freetown.

10 settembre 1942

Arriva nel settore assegnato, al largo di Freetown.

13 settembre 1942

In mattinata il Cappellini, che si trova a nordest dell'isola di Ascensione, riceve da Bordeaux un messaggio che recita: "Betasom a Cappellini: dirigere con massima urgenza quadratino 0971 - STOP - altre unità alleate si dirigono stessa zona". La zona indicata si trova 240 miglia a nord/nordest dell'isola di Ascensione, in posizione 05°05' S e 11°28' O.

Inizia così una difficile missione di soccorso: il piroscafo britannico Laconia, in navigazione da Capetown (dov'era giunto proveniente da Suez) al Canada, è stato infatti silurato e affondato dal sommergibile tedesco U 156 (capitano di corvetta Werner Hartenstein) al largo dell'isola di Ascensione. Delle 2741 persone a bordo, ben 1809 erano prigionieri di guerra italiani (gli altri erano 463 uomini di equipaggio, 286 militari britannici, 80 donne

e bambini e 103 militari polacchi di guardia ai prigionieri), catturati in Egitto durante la prima battaglia di El Alamein: solo 415 di essi sopravvivranno. Degli altri, moltissimi sono morti negli scoppi dei siluri od intrappolati nelle stive, in cui sono stati lasciati rinchiusi mentre la nave affondava; molti altri sono stati uccisi a colpi di fucile e baionetta dalle guardie polacche e dai militari britannici imbarcati sul Laconia, decisi ad impedire loro d'imbarcarsi sulle scialuppe (alcuni sono giunti a mozzare a colpi d'accetta le mani degli italiani che si aggrappano alle imbarcazioni). Gli italiani scampati, già debilitati dalla prigionia, sono in massima parte in acqua o aggrappati a rottami, in un mare infestato dagli squali, che mietono sempre più vittime. Resosi conto di aver involontariamente provocato una strage di alleati italiani, il comandante dell'U 156 ha chiesto a unità sia Alleate che dell'Asse di partecipare alle operazioni di soccorso dei naufraghi, sia italiani che britannici e polacchi, promettendo di non attaccare le navi Alleate che parteciperanno ai soccorsi. In risposta all'appello, sono stati inviati sul posto il Cappellini (per ordi-

ne del contrammiraglio Romolo Polacchini, comandante di Betasom, informato dell'accaduto dal suo omologo tedesco Karl Dönitz, che gli ha chiesto di inviare uno dei suoi sommergibili a partecipare ai soccorsi: il sommergibile di Revedin si trova relativamente "vicino" alla zona dell'affondamento), i sommergibili tedeschi U 506 e U 507 e tre unità della Francia di Vichy, l'incrociatore Gloire e gli avvisi Dumont d'Urville ed Annamite. Il Cappellini ha ordine di cercare e soccorrere i naufraghi italiani; alle 10.10 del 13 settembre assume rotta e velocità atte a giungere nella zona dell'affondamento. Più tardi vengono comunicate anche le istruzioni relative ai segnali di riconoscimento da usare per l'incontro con le unità francesi e tedesche.

14 settembre 1942

Durante la notte il Cappellini attraversa l'Equatore.

15 settembre 1942

Naviga verso sud per tutto il giorno, senza avvistare nulla.

16 settembre 1942

Dopo tre giorni di navigazione ad una velocità media di 12 nodi, il Cappellini giunge in mattinata sul luogo di affondamento del Laconia.

Alle 8.28, in posizione 04°08' S e 11°58' O, viene avvistata una prima scialuppa di salvataggio, in buone condizioni e ben equipaggiata (alza una vela rossa): a bordo vi sono una cinquantina di marinai e soldati, tutti britannici. Hanno adeguate scorte di cibo, una bussola ed anche una piccola radio trasmittente; chiedono solo un po' d'acqua, ed indicano dove si potranno trovare altri naufraghi.

I Cappellini prosegue, ed alle 10.32, in posizione 04°20' S e 11°57' O, avvista una seconda lancia di salvataggio, anch'essa ben equipaggiata, con a bordo 41 uomini, 18 donne e 25 bambini, tutti britannici. Vedendo il sommergibile avvicinarsi, i naufraghi si mostrano terrorizzati e mostrano la croce rossa; le donne sollevano i bambini sopra le loro teste, piangono e chiedono pietà, credendo che il sommergibile intenda aprire il fuoco sui naufraghi. Revedin li rassicura ed invita donne e bambini a trasbordare sul Cappellini, ma l'offerta viene respinta; i britannici chiedono invece cibo e acqua.

Il sommergibile provvede a rifornirli di quanto richiesto (viveri caldi, qualche bottiglia di vino, cioccolato e sigarette; secondo il naufrago britannico Claude Jones, "Barilotti di acqua, fiaschi di Chianti, scatole di biscotti e sigarette vennero portate dal sommergibile"), poi prosegue verso sud alla ricerca degli italiani, mentre gli occupanti della scialuppa salutano al grido "Hurrah for Italy" e "See you when the war is over".

Alle 11.30 viene ricevuto sul Cappellini un messaggio inviato da Bordeaux, che riferisce che gli altri sommergibili hanno dato notizia di un attacco avvenuto ai danni di uno di essi (l'U 156: si veda più sotto), ordina pertanto di tenersi pronti all'immersione per agire contro il nemico, e dispone inoltre di trasferire i naufraghi sulle imbarcazioni ad eccezione di donne, bambini ed italiani, per poi dirigere per il sotto-quadrato 56 del quadrato 0971, dove consegnare gli altri naufraghi alle navi francesi, trattenendo i britannici come prigionieri.

Il messaggio si conclude raccomandando massima vigilanza

contro attacchi di aerei e sommergibili nemici. Alle 16.35, in posizione 04°47' S e 12°05' O, vengono avvistate altre quattro imbarcazioni, due delle quali semisommerse, ed altri naufraghi in acqua: si vedono in mare corpi dilaniati dagli squali, ed altri privi delle mani.

Si sentono richieste di aiuto in tutti i dialetti della Penisola; un soldato italiano su un canotto, ormai in preda alla follia, ride e giocherella con l'acqua, e getta via ridendo una cima che gli viene lanciata dal Cappellini.

Molti uomini, molto malridotti, sono aggrappati alle falchette delle lance, alcuni gridano, altri sembrano inebetiti. Il Cappellini recupera ed ospita a bordo tutti gli italiani, tranne uno che, dando evidenti segni di follia, si sottrae al salvataggio. In tutto vengono recuperati 49 superstiti italiani, che sono ospitati sottocoperta; vengono tratti in salvo anche 14 britannici (tra cui due ufficiali) e cinque polacchi raccolti in acqua, che vengono invece sistemati in coperta.

Alcuni dei naufraghi raccolti raccontano di essere già stati recuperati, in precedenza, da un sommergibile tedesco che aveva preso a rimorchio cinque lance, ma che quest'ultimo era stato attaccato da un aereo, che aveva distrutto una scialuppa e danneggiato alcune altre, ed aveva così dovuto liberarsi dei naufraghi che aveva recuperato ed immergersi, trattenendo a bordo soltanto un ufficiale medico italiano in precarie condizioni mentali.

Il sommergibile di cui i naufraghi parlano è l'U 156: proprio quel mattino, infatti (poco dopo le 11.25), nonostante l'appello radio lanciato qualche giorno prima e l'esposizione in coperta di un drappo bianco con una croce rossa, l'affondatore del Laconia è stato attaccato con bombe da un bombardiere statunitense Consolidated B-24 "Liberator", che lo ha costretto ad immergersi in fretta e furia abbandonando i naufraghi. Non è, questa, la sola cosa che raccontano i sopravvissuti agli uomini del Cappellini: oltre a descrivere gli attacchi degli squali, che hanno sbranato molti degli uomini che si trovavano

in acqua, gli italiani raccontano delle guardie polacche che sparavano nelle stive e infilzavano con la baionetta chi si avvicinava alle grate, delle mani mozzate a colpi d'ascia a chi si aggrappava alle scialuppe, fino ad arrossare l'acqua del mare.

Gli ex prigionieri sono emaciati per la denutrizione patita durante la navigazione, e molti di essi sono feriti. Il caporale Dino Monti riferisce che "Quelli che erano più vicini alla grata, appena i morti e i feriti stramazzaavano a terra, ne prendevano subito il posto. La grata si torceva, si piegava sotto la loro pressione.

E intanto ridevano come pazzi. Urlavano, gridavano, bestemmavano. Io mi sono addossato alla parete, cercando di non vedere, di non sentire. Molti tentavano di uccidersi battendo la testa contro le pareti.

Alla fine i nostri sforzi centuplicati dal terrore, dall'exasperazione, dalla follia collettiva ebbero ragione della grata. Calpestando i caduti ci lanciammo verso le scale. Nel buio completo urtavamo contro portelli chiusi, porte bloccate o così deformate dall'esplosione che era impossibile aprirle. Qualche scala cedette per il sovraccarico.

Alcuni erano così affamati, che invece di pensare a salvarsi si aggiravano per la nave in cerca di cibo.

Fui letteralmente trasportato da questa massa sempre più folle. Ci precipitammo verso le scialuppe, ma fummo respinti a colpi di calcio di fucile. Allora mi tolsi le scarpe e mi tuffai". Il sommergibile di cui i naufraghi parlano è l'U 156: proprio quel mattino, infatti (poco dopo le 11.25), nonostante l'appello radio lanciato qualche giorno prima e l'esposizione in coperta di un drappo bianco con una croce rossa, l'affondatore del Laconia è stato attaccato con bombe da un bombardiere statunitense Consolidated B-24 "Liberator", che lo ha costretto ad immergersi in fretta e furia abbandonando i naufraghi.

../.. continua

INTERNATIONAL WARSHIPS

AWARD

EIGHT CLASSES
FREE AWARDS



WWW.ASSORADIOMARINAL.IT
VIA E. MILLO, 20
96011 AUGUSTA
ITALY

PDF FORMAT
PROFESSIONAL HAM RADIO GAME'S

BEAUTIFUL WARSHIPS AROUND
OF THE WORLD



INTERNATIONAL MARITIME MOBILE AWARD



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

**THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT**

**COME PLAY
WITH US!**





www.assoradiomarinai.it

THE BEST ARMI AWARD



INTERNATIONAL SUBMARINES AWARD



I.S.A. BRONZE

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



I.S.A. SILVER

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



I.S.A. GOLD

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

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

COSA VUOL DIRE ESSERE UN MARINAIO

di Maurizio Agrillo (Fonte Facebook)

Essere un MARINAIO non è facile e non è fatto per tutti. Bisogna essere forte, coraggioso e intenzionato. Essere marinaio vuol dire essere un uomo perchè tutti pensano che il mare insegna un mestiere, in realtà insegna ad essere UOMO. Durante la sua vita verserà sempre lacrime : lacrime di tristezza e dolore quando imbarca e si trova costretto a lasciare i suoi cari....lacrime di solitudine quando si trova a bordo ed è consapevole che è lontano da tutti e da tutto...lacrime di gioia quando sbarca e riabbraccia i suoi cari...lacrime di orgoglio e di soddisfazione perchè orgoglioso di aver fatto carriera e saper dare un futuro alla famiglia e figli grazie ai propri sacrifici..e infine lacrime di delusioni per gli amori e gli amici persi...ma nonostante tutto ciò, un Marinaio si fa forza e cerca di andare avanti guardan-

do i lati positivi...chi non è del campo non sa cosa si è costretti a sopportare durante i mesi di navigazione.. Stress e sonno perso che si accumulano man mano che i giorni passano...avere a che fare con gente a volte prepotente e tenersi tutto dentro per evitare guai e problemi...a volte capita di perdere dei cari mentre si è in alto mare e non lo si è potuto salutare per un'ultima volta...Amori che ti lasciano da un giorno all'altro perchè troppo deboli, e che spesso ti sostituiscono con uno qualsiasi...Infatti amare un Marinaio non è facile! Ci vuole una Donna al suo fianco che gli sarà di aiuto e di incoraggiamento, con un cuore grande che sa comprendere i sacrifici, un cuore forte per reggere al dolore del distacco e separazione, ma soprattutto un cuore pieno di AMORE che non lo lascerà mai e

non lo tradisce neanche nei momenti deboli... La gente ignorante a terra pensa che un marinaio ha un rapporto in ogni porto, ma non sanno che non c'è tempo materiale per farlo, perchè per chi ha una responsabilità è raro scendere a terra pure solo per bere una birra, e si preferisce un'ora di riposo!! Quello di cui ha bisogno un uomo di mare è amore corrisposto!! Infine ci sono anche le soddisfazioni : una di queste è capire cosa vuol dire veramente la felicità quando ,dopo mesi di navigazione si mette di nuovo piede su terra ferma e si riabbracciano i propri cari...essere Marinaio è anche questo e io sono fiero di esserlo...alla fine senza sacrificio non si ottiene nulla...e da qui si vede chi veramente ti apprezza e rimarrà sempre al tuo fianco anche se si è lontano..





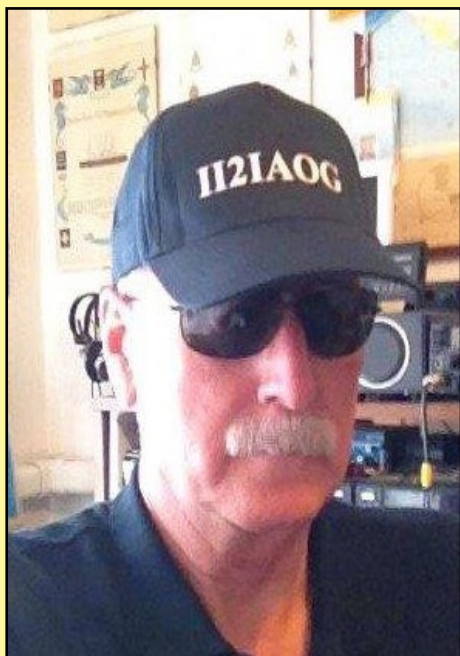
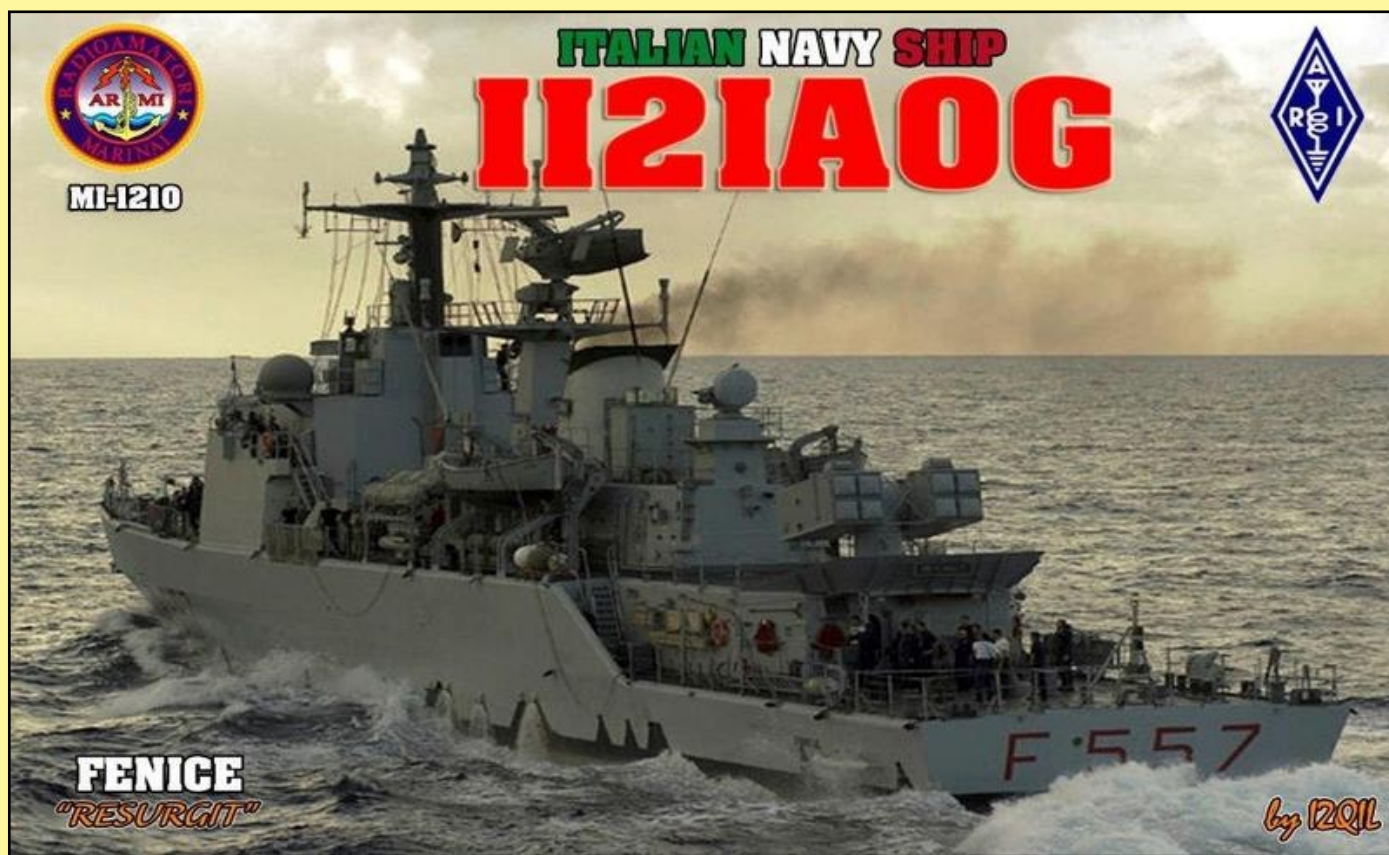
momo
BEAM

The logo features a stylized antenna symbol above the word "momo" in a lowercase, rounded font. Below "momo" is the word "BEAM" in a larger, uppercase, outlined font. To the right of "BEAM" is a circular icon containing a white silhouette of a globe showing the continents of Europe and Africa.

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

II2IAOG - ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2017

di I2QIL Antonio Di Pietro, MI1181



I2QIL



I2CZQ



IZ2FOS

II5IACF - ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2017

di IZ5KID Massimo Marras, MI820



Da sx IZ5VUT Guido (MI1413) e IZ5KID Massimo (MI820)

QSL NAVALI

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



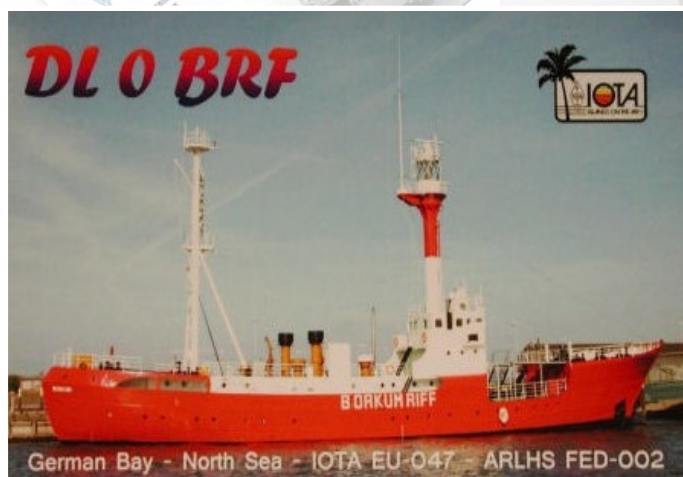




FOTO STORICHE



Dragamine litoraneo SEPIA (1957 - 1973)

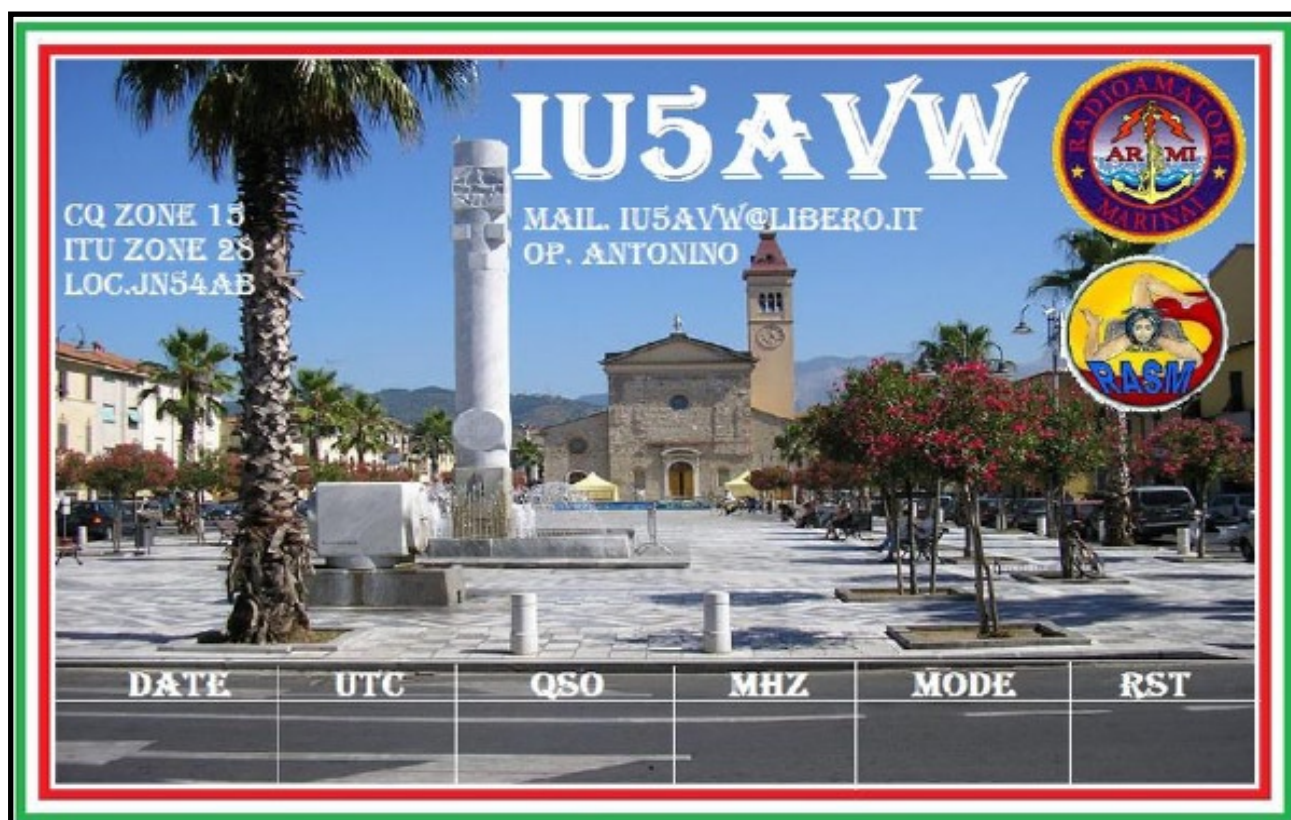


Nave da sbarco QUARTO (1966 - 1991)

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)"

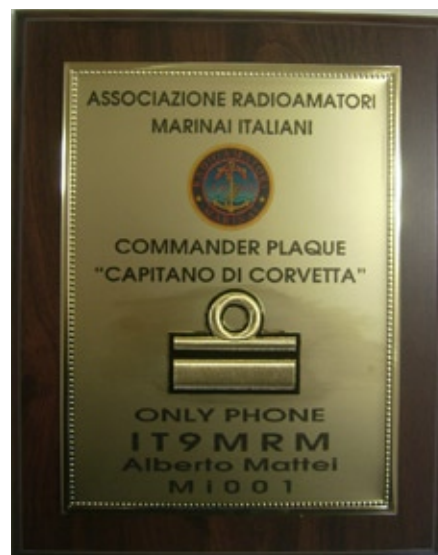
SOTTOCATEGORIE

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

La richiesta dovrà essere corredata dalla lista dei QSO effettuati (LOG SHEET), una QSL del richiedente e un contributo di € 40,00 oppure \$ 45,00 (USD) per gli italiani, per tutti i paesi al di fuori dell'Italia il contributo è di € 50,00 oppure \$ 60,00 (USD).

I contributi possono essere versati nei seguenti modi:

POSTEPAY: 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);

PAYPAL: alberto.mattei@libero.it

IBAN: IT64E0306984620100000004132 Banca Intesa-S.Paolo Filiale di Augusta

CARATTERISTICHE DELLA PLAQUE

La plaque ha la base in legno stile marina, dalle seguenti misure 26 x 21, la placca è di colore bronzo/argento/dorato, misura 15 x 20, il grado è originale in metallo ed è innestato nella placca, il resto è serigrafato con colori brillanti.

INFORMAZIONI

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



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

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



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

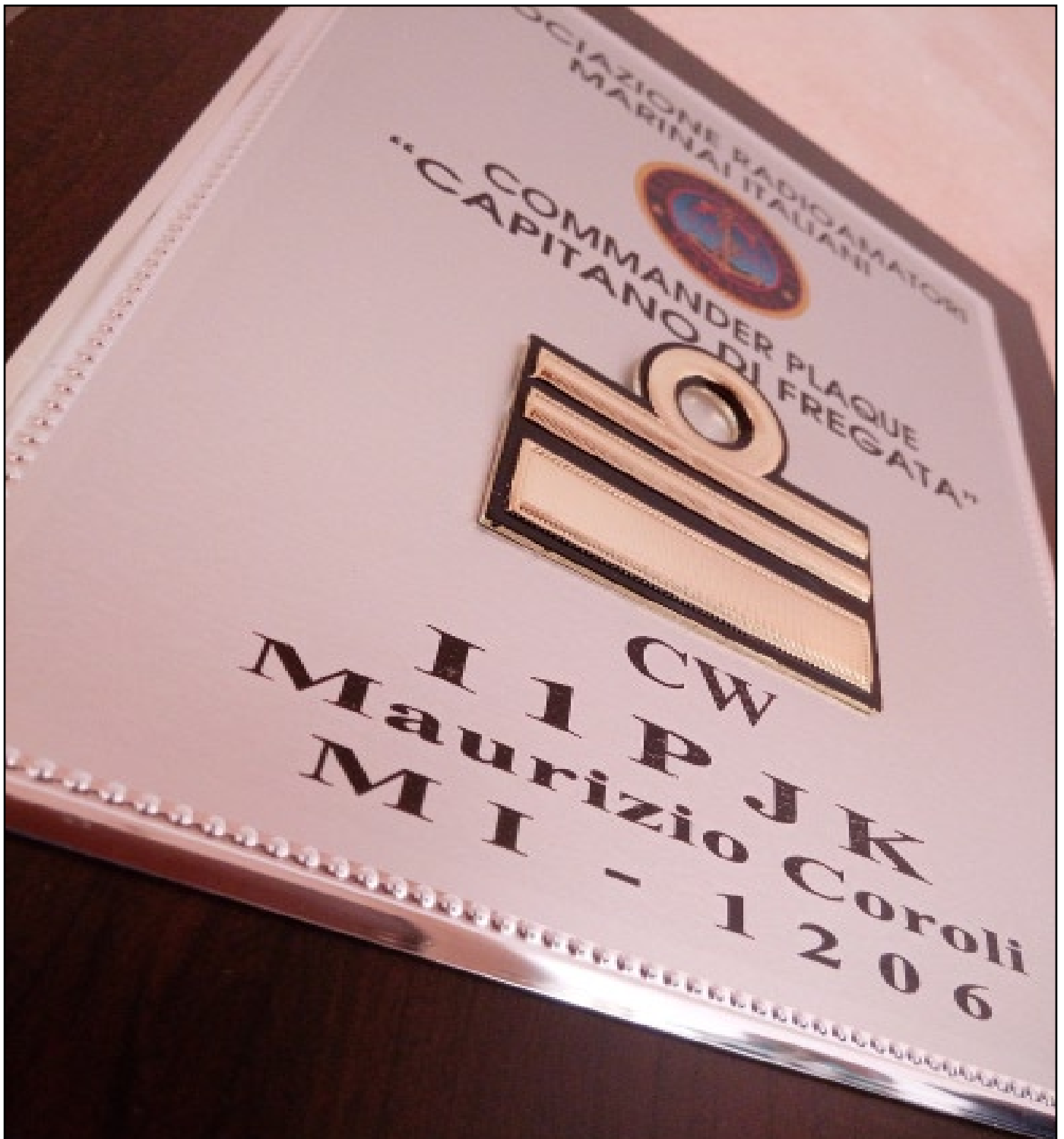
- nr. 10 Stazioni membri ARMI;
- nr. 10 Stazioni membri INORC;
- nr. 5 Stazioni membri MF;
- nr. 5 Stazioni membri RNARS;
- nr. 2 Stazioni membri MFCA;
- nr. 2 Stazioni membri BMARS o MARAC;
- nr. 2 Stazioni membri YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 10 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 10 Stazioni Lightships/Lighthouse;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



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

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







*Una volta marinaio ...
marinaio per sempre*



www.marinaiditalia.com

Associazione Nazionale
Marinai d'Italia

Piazza Randaccio, 2 - 00195

tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

e-mail segreteria@marinaiditalia.com

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



GADGET'S



capi di abbigliamento originali
MADE IN ITALY

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

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

www.assoradiomarinai.it
info@assoradiomarinai.it

ARMIGADGET & CLOTHING

- **T-Shirt** VASTI ED ASSORTITI CAPI COLORATI
- **Polo** UOMO A MANICA CORTA O LUNGA CON RIGA TRICOLORE
- **Felpe** CON E SENZA CAPPuccio
- **Giubbino** INTERNO PILE
- **Giaccone** IMBOTTITO CON MANICA STACCABILE



by **NICO'S**

**OFFICIAL
ARMIGADGET
STORE**



DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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

Il Diploma di Attestazione ARMI può essere richiesto da tutti i soci iscritti all'ARMI. Per il rilascio dell'attestato è richiesto un **contributo volontario di almeno 5 Euro**, di cui tolte le spese di spedizione e stampa, il resto sarà donato all'Istituto Andrea Doria.

Ulteriori informazioni li trovate sul nostro sito web.

La richiesta va inviata al seguente indirizzo:

Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.)

Alberto Mattei (IT9MRM)

Via Enrico Millo, 20

I-96011 Augusta (SR)

ITALY





sezione ARMI di **CALVI RISORTA** **IQ8XS**



*I Radioamatori di Marina
presentano*

l'Award del 157° anniversario "dell'Incontro a Teano"

dal 23 al 29 Ottobre 2017



con il patrocinio dei
comuni di Calvi Risorta e Teano



157° ANNIVERSARIO INCONTRO STORICO DI TEANO

della sezione ARMI Calvi Risorta



REGOLAMENTO

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

PERIODO di validità

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

STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni:

- Stazione Jolly – **IQ8XS**

- Tutte le stazioni iscritte alla sezione **ARMI di Calvi Risorta (*)**:

IK8TEO - IU8CEU - IZ8XXE - IU8CEE - IU8FRF - IU8FRE - IZ8GNR - IZ8IJO - IU8FSU - IZ8KVV
IZ8IAZ - IU8EQF - IU8HYJ - IU8GUZ - IZ8ESP - IU8EPK - IU8AEY - IU8HSE - IU8FUL - IU8EZU
IZ8EZV - IZ8QNF - IU8HVA - IK8FIQ - IZ8DFO - IK2GPQ

- Tutte le stazioni iscritte all'ARMi;

- Stazioni indipendenti.

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW – SSB - DIGI

BANDE

20 - 40 - 80 mt

PUNTI QSO

QSOs (HRD) con la stazione "JOLLY" vale **25 punti**;

QSOs (HRD) con le stazioni della sezione ARMI di Calvi Risorta valgono **10 punti** (tutti i modi);

QSOs (HRD) con le stazioni ARMI valgono **5 punti - CW**;

QSOs (HRD) con le stazioni ARMI valgono **3 punti - PSK31 / RTTY**;

QSOs (HRD) con le stazioni ARMI valgono **2 punti - SSB**;

QSOs (HRD) con tutte le stazioni INDIPENDENT valgono **1 punto**

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

Non saranno presi in considerazione tutti i collegamenti doppi.

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

PUNTI DIPLOMA

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

Stazioni Italiane : 30 punti;

Stazione Europee: 20 punti;

Stazioni extra-Europee: 10 punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

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

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

RAPPORTI E NUMERI

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

CLASSIFICHE

Saranno previste sei classifiche:

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

PREMI

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

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

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

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

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale:

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

email: it9mrm@gmail.com

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

LOGS

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

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

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

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

SCADENZA

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



Sopra - Pergamena

Sotto - Attestato di partecipazione in formato PDF





PROGRAMMA

MUSEO GARIBALDINO E DEL RISORGIMENTO:

dal 7 al 31 ottobre EXPO UNITA' D' ITALIA a cura dell' Associazione "eXlusive"

MUSEO ARCHEOLOGICO DI TEANUM SIDICINUM

Sala del "Loggione" Mostre :

Dramatis personae. Maschere e attori del teatro antico.

Raccolta di Libri antichi : Le Opere e gli Scritti di Stefano delle Chiaje

GIOVEDI 26 OTTOBRE

PIAZZA MUNICIPIO

ore 9.00 - raduno partecipanti, a seguire corteo per le seguenti vie:

Piazze Umberto I°, della Vittoria, Via Garibaldi, Piazza Marconi, Piazza Unità d'Italia;

PIAZZA UNITA' D' ITALIA

ore 9.30 - deposizione di una corona di alloro al Monumento Equestre dello "Storico Incontro di Teano", al termine corteo per le seguenti vie: Piazza Marconi, Via Garibaldi, Piazze della Vittoria e Umberto I°;

PIAZZA UMBERTO I°

- ore 10.30 esibizione degli studenti delle scuole del territorio;
- ore 11.30 esibizione Fanfara Bersaglieri "Sanniti" Sezione di Benevento;
- dalle ore 9.00 collegamento mondiale a cura dell' A.R.M.I. Calvi Risorta IQ8XS per il conferimento del **"2° DIPLOMA DELLO STORICO INCONTRO DI TEANO "**

LOCALITA' BORGONUOVO – Ponte S. Cataldo

ore 16.30 deposizione di una corona di alloro al Monumento dello "Storico Incontro di Teano";

VENERDI 27 OTTOBRE

SALA DELL' ANNUNZIATA

ore 10.00 "La vita di Garibaldi raccontata attraverso un carteggio immaginario" a cura degli studenti dell' ISISS "Ugo Foscolo " – Teano

MUSEO ARCHEOLOGICO DI TEANUM SIDICINUM, Sala del "Loggione"

ore 17.30 Convegno. "LE DONNE NEL RISORGIMENTO".

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 - G.R.A.M.I. - 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

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);

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.



Non perdere l'occasione, segui la scia!

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

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

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

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

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

abbonamento al Notiziario della Marina.

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

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

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

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

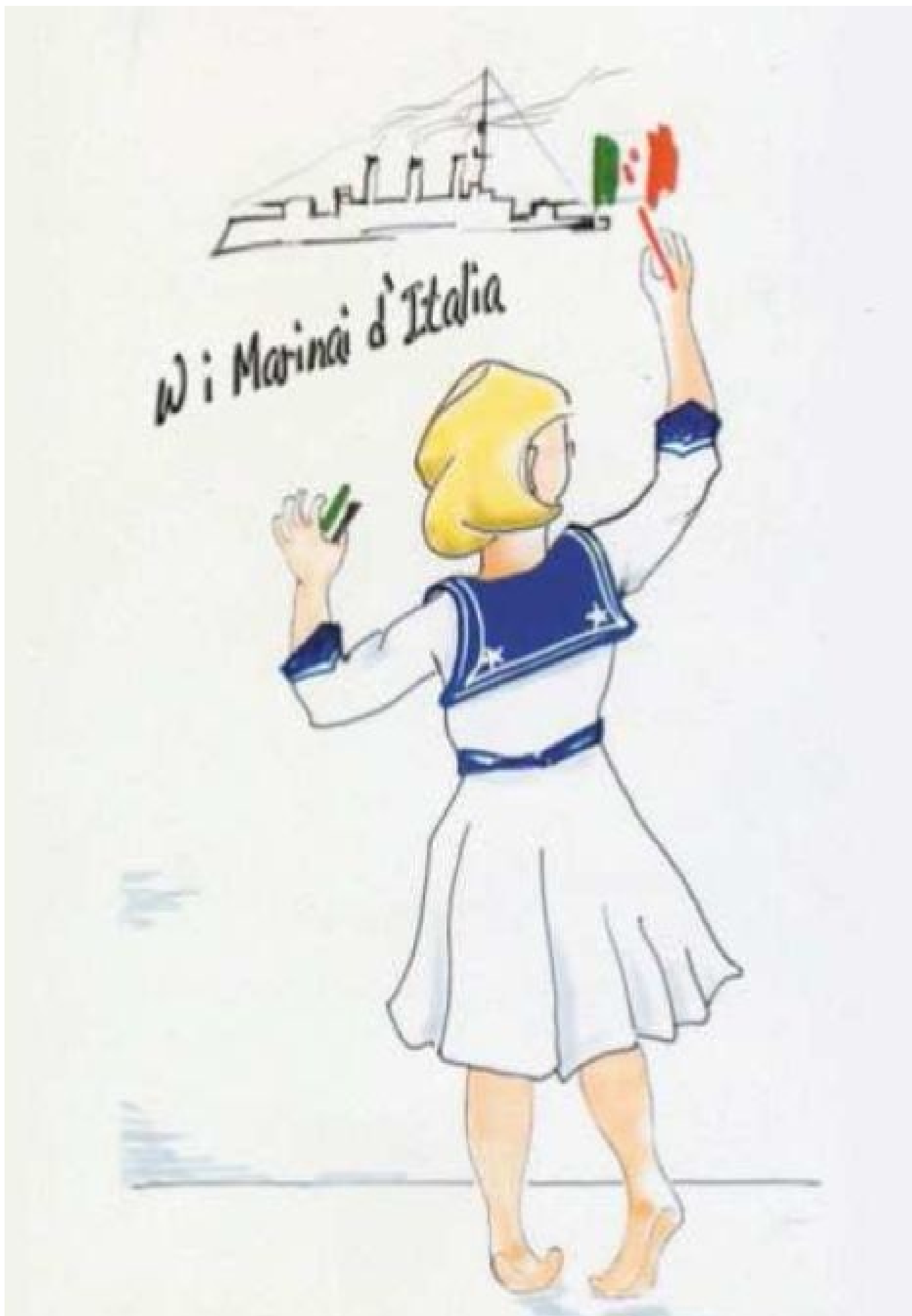
Sostieni la nostra sfida: sali a bordo del Notiziario della Marina!

Non perdere l'occasione, segui la scia!

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

Vento in poppa e mare calmo!

**IL DIRETTORE RESPONSABILE
DEL NOTIZIARIO DELLA MARINA**



INTERNATIONAL NAVAL CONTEST



9 - 10 DICEMBRE 2017

dalle 16.00 UTC alle 15.59 UTC

3,5 - 7 - 14 - 21 - 28 Mhz



<http://www.assoradiomarinai.it>

IZ0EUX - Mercurio "Mirco" Salvatore - II0IABB Nave Elettra

"La manifestazione di quest'anno è stata segnata dalla cattiva propagazione e dai capricci del sole con ripercussioni sul risultato finale che è ben al di sotto di quello dichiarato negli ultimi due anni questo però non ha fatto venire meno il divertimento dei pile up. Come al solito si sono fatti sentire tantissimi amici italiani e non già ascoltati nelle precedenti edizioni e tanti nuovi estimatori del diploma. Buona presenza di OM da Giappone, Israele e USA. Confermo che per una stazione attivatrice composta da un solo elemento assicurare la presenza giornaliera non è facile bisogna conciliare l'attività con gli impegni lavorativi e familiari ma alla fine sono riuscito ad assicurare la presenza di II0IABB in ogni giorno della manifestazione. Grande fatica ma altrettanta grande soddisfazione. La chat quest'anno ha funzionato meglio perché in tanti la hanno utilizzata, sicuramente utilizzare la chat per gli sked ha fatto la differenza per gli hunter che ne hanno usufruito anche se va detto che la presenza andrebbe ulteriormente incrementata il vantaggio del suo uso è indiscutibile. Sempre presenti gli amici di sempre IK2SOE, IK5TBI, I2SY, IU1-DUK, IU8ACL, IZ5WSR, IW2JJS, IZ8ITT, IT9EYV oltre alle tante stazioni attivatrici.



A qualcuno non è risultato chiaro il punto del regolamento che riguarda il numero di volte che è possibile collegare le stazioni speciali con riferimento alla banda e al modo in ciascun giorno della manifestazione e per tutta la durata della stessa e anche il numero di volte in cui è possibile collegare con le stesse modalità le stazioni indipendenti con quelle navali e viceversa forse sarebbe meglio spiegare con più particolari tale punto o presentare più esempi esplicativi. In conclusione meno collegamenti ma stesso impegno e divertimento, appuntamento all'anno prossimo con una nuova unità navale".

I2AZ - Giuseppe Alberti - II1IGGA Nave Aquilante



"E' la prima volta che partecipo e posso fare un parallelo solo con gli altri avvenimenti.

Ho trovato la chat line molto comoda ed esauriente, a mio giudizio solo troppo pochi operatori ne hanno fatto un buon uso scambiando messaggi, impressioni e concordando sked e cambi banda.

E' una fonte d'informazioni molto valida ed esauriente, speravo d'incontrare tanti armigeri in CW ma devo dire che sono stati pochi comunque il divertimento è stato assicurato.

La propagazione è stata mediamente molto avara e ci sono stati dei brillamenti solari che hanno sconvolto le comunicazioni radio e hanno pesato fortemente su questa attivazione.

Ho fatto tantissime chiamate a vuoto ma questo fa parte degli incerti del nostro hobby.

Spero vivamente che la prossima attivazione ci compensi con una propagazione lunga e sempre presente.

A risentirci alla prossima attivazione.

Un sincero grazie alla creatività dell'amico Alberto, IT9MRM, per avere congeniato queste manifestazioni".

I2QIL - Antonio Di Pietro - II2IAOG Nave Fenice

Caro Alberto,

ti ringrazio per quanto scritto. La propagazione è stata veramente micidiale un QSB di livelli mai sentiti. Aperture e chiusure da VHF e non da HF. Comunque ci siamo divertiti lo stesso. Naturalmente per quanto riguarda II2IAOG purtroppo, numeri di contatti più bassi rispetto allo scorso anno. Adesso inizia il vero lavoro portare da cartaceo a log i nostri collegamenti, però partiamo sin da oggi.

I componenti del Team sono i soliti: I2QIL - I2CZQ - I22FOS

IZ5KID - Massimo Marras - II5IACF Nave Alpino

Due sole parole sulla competizione: divertente ed avvincente.

Come sai sono un marittimo e per gli impegni di lavoro avevo avuto occasione di partecipare ad un diploma ARMI solamente una o due volte nel passato.

Ma ricordo che mi ero divertito molto.

Questa volta invece ho avuto la possibilità e la fortuna di far parte degli attivatori e per me il piacere è stato maggiore.

Ed è stato pure un onore rappresentare una nave sulla quale sono stato imbarcato.

Il diploma è strutturato in una maniera che non ha eguali.

Non è la monotona partecipazione al diploma di tizio o caio oppure per la festa della salamella.

Avere degli special call che impersonificano le stazioni radio di navi militari e qualcosa che dà spazio alla fantasia.

I radiomatori (e non solo quelli Italiani) ti cercano e si impegnano a farlo, soprattutto coloro che hanno avuto un legame con la marina o con il mare in generale.

E devo dire che lo fanno con grande rispetto.

Inoltre c'è anche molto spazio combattivo per accumulare punti tra i singoli associati ARMI.

Insomma, complimenti a te per la tua organizzazione e per la impeccabile coordinazione generale.

La chat inoltre mi ha permesso in queste due settimane di conoscere molte belle persone ed anche molto preparate e disponibili con le quali è stato facile stringere subito una amicizia costruttiva.

Purtroppo quest'anno la propagazione è stata impietosa.

E poi un po' per gli impegni di lavoro ed un po' per quelli familiari unitamente a qualche inaspettato problema tecnico non hanno permesso a II5IACF di fare molto, e francamente ci dispiace

Ma quello che abbiamo potuto fare lo abbiamo fatto per ARMI con il cuore.

Siamo contenti di aver potuto contribuire allo svolgimento di questa bella competizione.

L'ALPINO lo abbiamo ricondotto in porto e chissà, magari il prossimo anno avremo di nuovo la possibilità di riportarlo in mare.

E se ciò fosse saremo più agguerriti che mai!

IT9DSA - Antonino Di Bella - II9IHPM Nave Albatros



La città di Trapani, di tradizione marinara e storicamente legata alle radiocomunicazioni, in passato ebbe tutto il suo splendore professionale, attraverso l'esistenza delle stazioni costiere, militare IGA, commerciale IQM, nonché per la presenza dell'istituto per radiotelegrafisti, in funzione fino al 1995, non poteva certo eimersi dalla partecipazione all'attività radiantistica organizzata da codesta rispettabile Associazione. Pertanto, alcuni radioamatori locali, si sono dati appuntamento per lasciare un'impronta nell'etere, al loro secondo anno consecutivo rievocano con il nominativo II9IHPM, la stazione navale "Albatros" (sul quale fece il primo suo imbarco IT9CKA nel 1974) nei modi operativi CW, SSB, DGI. Il gruppo era composto dagli operatori, Serafino IT9CKA, Tony IT9DSA, Domenico IK8TRJ, Francesco IT9CLY, sebbene vi fossero lunghi periodi di scarsa propagazione durante la giornata, grazie alla passione per la radio, all'esperienza, non si sono lasciati intimorire assicurando discreta assidua permanenza in frequenza. Rigorosamente osservanti alle disposizioni previste nel Regolamento, circa il divieto di segnalare spots via cluster, per noi

ha rappresentato una prova di maggiore affezione alla radio, un vincolo benevolo dal sapore antico ma originale, quando il radioamatore per farsi ascoltare, doveva adottare spirito di sacrificio con interminabili chiamate. Le stazioni on air interessate, appartenenti ad altri clubs, hanno elevato l'asticella qualitativa nella competizione, in particolare notiamo con un velo di soddisfazione, la presenza a log di parecchi OM indipendenti dell'Europa orientale. Nel complesso, a nostro avviso, buona può ritenersi l'attività svolta per organizzazione dell'associazione nazionale, mentre più o meno sufficiente, il livello di partecipazione, l'impegno e la sinergia raggiunta con i colleghi corrispondenti.



Andrea Andy Roncagli Lo so che sono un polemista rompic...ni (e ben lo sanno da circa 25 anni all'INORC), però vorrei anche quest'anno puntualizzare una cosa che faccio molta fatica a digerire, in occasione dei nostri awards Coastal e Ships.

Premetto che non me la prendo assolutamente con quegli operatori che attivando le stazioni "II" operano prevalentemente o esclusivamente in un solo modo (o al massimo due) di emissione, e magari si sforzano di fare lo stesso qualche qso su richiesta, con metodi naif e tanto sudore da tensione nervosa e paura di far figuracce. Hanno sicuramente le loro legittime motivazioni, MA...mi chiedo, perchè allora non organizzarsi in team in tempo utile, tanto da poter garantire copertura operativa a tutti e tre i modi ? Lasciamo perdere le eventualità casuali contrarie, gli imprevisti, l'improvvisa malattia o la tromba d'aria che azzoppa il parco antenne di uno dei due/tre preposti; ma organizzarsi per poter garantire la completa operatività della stazione per un congruo periodo di tempo in tutti i modi DOVREBBE essere il primo comandamento di una stazione con nominativo speciale. Anche a me piacerebbe attivare un nominativo "Ships", ma, operando solo in cw, penalizzerei irrimediabilmente chi fa solo fonia o modi digitali o, peggio ancora, potrei garantire su richiesta, magari sulla chat, un qso in fonia o digi, sentendomi ancora più scorretto nei confronti di chi non ha modo di contattarmi e chiedermi uno sked o una qsy di modo immediata. Per non dire dell'ovvia "mutilazione" di punteggio, soprattutto per chi aspira alla classifica "Hunter" che, per come è concepita, favorisce evidentemente chi partecipa nel "Misto". Quindi, ancora una volta, chiedo: l'anno prossimo ci pensate un attimo, prima di richiedere il call ? Il rischio è di vedermi smadonnare sulla chat, che non sarà poi la fine del mondo, ma alla lunga so essere davvero fastidioso....hi ;)

73 de Andy IK2SOE #008



Antonino Di Pietro Abbiamo già superato il giro di boa. Si cerca di essere presenti con una certa assiduità. Vi ricordo che ci sono la famiglia ed i vari impegni. Siamo qui per divertirvi e non timbrare il cartellino. La propagazione Vi siete resi conto che scherzi che fa ed a volte si chiama a vuoto per interminabili minuti. Non si può ordinare il qso ma bisogna viverlo con spirito ed adattamento alle attuali condizioni. Rimane sempre una bellissima occasione di divertimento ed incontro. II2IAOG Nave Fenice MI 1210



Roberto Spolaor Contento cmq di aver sentito bene la Vesuvio in golfo a Napoli da Venezia e Treviso.



Maurizio Coroli purtroppo quest'anno ho fatto poco mi spiace ma ci rifaremo.



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

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





--- Cronache & Ritratti ---

ARMII & ARI: dieci anni insieme 2006-2016

Un connubio di idee e grandi successi arrivati dalla voglia di fare radio

Alberto Mattei • IT9MRM
Coordinatore Nazionale ARMI



Letteralmente, dal 2006 viene ufficialmente riconosciuta dal Consiglio Direttivo Nazionale dell'ARI l'Associazione ARMI. Da quel giorno in poi è una associazione di grandi successi.

(Qui sotto il redazionale di Marina)

Andiamo qualche anno indietro... Siamo agli inizi degli anni 2000, in una delle fasi della Marina Militare, precisamente a Mediana. L'idea di creare l'Associazione ARMI è stata concepita dall'allora Marinaio (ora Leggendario) Marinaio (ora IT9MRM), un radioamatore appassionato di telecomunicazioni, che per l'idea di alcuni radioamatori (radioisti) aveva vita al telefono. L'idea era quella di aggregare tutti i radioamatori appartenenti alla Marina Militare e alla Marina Mercantile, nonché a tutte le altre FF.AA. che avevano una passione comune: la radio. Conosciamo, quindi, il Marinaio, l'idea di creare l'Associazione ARMI, un radioamatore che si è dedicato a questa attività da molti anni. Come tutti lo sanno, in principio la nostra Associazione non è stata ufficialmente accolta dai tanti OMI i quali già appartenenti ad un momento Club marinaio italiano. Con il tempo però, grazie alla capacità espositiva dei mezzi e alla idea di creare una associazione radioamatore, quella di creare una associazione radioamatore, ma prima ancora tutte le

specie di comunicazione. Ecco che i primi successi sono stati raggiunti con la semplice attività di ascolto e di trasmissione di segnali radioamatori (impagati) in attività di operazioni radio (da terra, da mare, da aerea, da satellite) e radio. E' il 2006 l'anno in cui gettiamo le fondamenta del nostro Marinaio, con la legge ARMI, che è governata da 1000 radioamatori, che sono i nostri radioamatori (Quartieri).

La legge

E' fondamentale in una Associazione, avere delle regole ben precise e che siano definite da tutti i suoi. Questi principi fondamentali del nostro Marinaio, si riconoscono in poche righe: "l'Associazione di Marinaio è una associazione radioamatore che ha come scopo principale quello di promuovere la radio e la radioamatori, nonché la divulgazione e lo sviluppo della scienza radioamatore, con particolare riferimento alle comunicazioni radioamatori".

La svolta

Per conoscere delle istituzioni e delle attività in questo campo, dobbiamo sapere che la legge è una Associazione di radioamatori che ha come scopo principale quello di promuovere la radio e la radioamatori, nonché la divulgazione e lo sviluppo della scienza radioamatore, con particolare riferimento alle comunicazioni radioamatori".

tema dei Comandi e dei Comandi. Ecco che i primi successi sono stati raggiunti con la semplice attività di ascolto e di trasmissione di segnali radioamatori (impagati) in attività di operazioni radio (da terra, da mare, da aerea, da satellite) e radio. E' il 2006 l'anno in cui gettiamo le fondamenta del nostro Marinaio, con la legge ARMI, che è governata da 1000 radioamatori, che sono i nostri radioamatori (Quartieri).

L'attività radio

Tutto questo ha portato ad un momento di svolta: l'Associazione di Marinaio è una associazione radioamatore che ha come scopo principale quello di promuovere la radio e la radioamatori, nonché la divulgazione e lo sviluppo della scienza radioamatore, con particolare riferimento alle comunicazioni radioamatori".

Per conoscere delle istituzioni e delle attività in questo campo, dobbiamo sapere che la legge è una Associazione di radioamatori che ha come scopo principale quello di promuovere la radio e la radioamatori, nonché la divulgazione e lo sviluppo della scienza radioamatore, con particolare riferimento alle comunicazioni radioamatori".

La attività radio

Un altro aspetto da sapere, è che la legge è una Associazione di radioamatori che ha come scopo principale quello di promuovere la radio e la radioamatori, nonché la divulgazione e lo sviluppo della scienza radioamatore, con particolare riferimento alle comunicazioni radioamatori".

--- Cronache & Ritratti ---

2016] ITIAME: Ultimo ammaina bandiera della **Fregata lanciamissili Moestrale** (La Spezia);

2016] ITIADY: Ultimo ammaina bandiera di **Nave Carabiniere** (La Spezia);

2016] ITIASM: Consegna della bandiera di combattimento alla **Portaerei Cavour** (Civitavecchia);

2016] ITIHTS: Tall Ships Races nel porto di Genova;

2016] ITIADY: Ultimo ammaina bandiera di **Nave Carabiniere** (La Spezia);

2016] ITIASM: Consegna della bandiera di combattimento alla **Portaerei Cavour** (Civitavecchia);

2016] ITIHTS: Tall Ships Races nel porto di Genova;

2016] ITIADY: Ultimo ammaina bandiera di **Nave Carabiniere** (La Spezia);

2016] ITIASM: Consegna della bandiera di combattimento alla **Portaerei Cavour** (Civitavecchia);

2016] ITIHTS: Tall Ships Races nel porto di Genova;

2016] ITIADY: Ultimo ammaina bandiera di **Nave Carabiniere** (La Spezia);

2016] ITIASM: Consegna della bandiera di combattimento alla **Portaerei Cavour** (Civitavecchia);

2016] ITIHTS: Tall Ships Races nel porto di Genova;

2016] ITIADY: Ultimo ammaina bandiera di **Nave Carabiniere** (La Spezia);

2016] ITIASM: Consegna della bandiera di combattimento alla **Portaerei Cavour** (Civitavecchia);

2016] ITIHTS: Tall Ships Races nel porto di Genova;

--- Cronache & Ritratti ---

2016] ITIAME: Ultimo ammaina bandiera della **Fregata lanciamissili Moestrale** (La Spezia);

2016] ITIADY: Ultimo ammaina bandiera di **Nave Carabiniere** (La Spezia);

2016] ITIASM: Consegna della bandiera di combattimento alla **Portaerei Cavour** (Civitavecchia);

2016] ITIHTS: Tall Ships Races nel porto di Genova;

2016] ITIADY: Ultimo ammaina bandiera di **Nave Carabiniere** (La Spezia);

2016] ITIASM: Consegna della bandiera di combattimento alla **Portaerei Cavour** (Civitavecchia);

2016] ITIHTS: Tall Ships Races nel porto di Genova;

2016] ITIADY: Ultimo ammaina bandiera di **Nave Carabiniere** (La Spezia);

2016] ITIASM: Consegna della bandiera di combattimento alla **Portaerei Cavour** (Civitavecchia);

2016] ITIHTS: Tall Ships Races nel porto di Genova;

2016] ITIADY: Ultimo ammaina bandiera di **Nave Carabiniere** (La Spezia);

2016] ITIASM: Consegna della bandiera di combattimento alla **Portaerei Cavour** (Civitavecchia);

2016] ITIHTS: Tall Ships Races nel porto di Genova;

2016] ITIADY: Ultimo ammaina bandiera di **Nave Carabiniere** (La Spezia);

2016] ITIASM: Consegna della bandiera di combattimento alla **Portaerei Cavour** (Civitavecchia);

2016] ITIHTS: Tall Ships Races nel porto di Genova;

--- Cronache & Ritratti ---

2016] ITIAME: Ultimo ammaina bandiera della **Fregata lanciamissili Moestrale** (La Spezia);

2016] ITIADY: Ultimo ammaina bandiera di **Nave Carabiniere** (La Spezia);

2016] ITIASM: Consegna della bandiera di combattimento alla **Portaerei Cavour** (Civitavecchia);

2016] ITIHTS: Tall Ships Races nel porto di Genova;

2016] ITIADY: Ultimo ammaina bandiera di **Nave Carabiniere** (La Spezia);

2016] ITIASM: Consegna della bandiera di combattimento alla **Portaerei Cavour** (Civitavecchia);

2016] ITIHTS: Tall Ships Races nel porto di Genova;

2016] ITIADY: Ultimo ammaina bandiera di **Nave Carabiniere** (La Spezia);

2016] ITIASM: Consegna della bandiera di combattimento alla **Portaerei Cavour** (Civitavecchia);

2016] ITIHTS: Tall Ships Races nel porto di Genova;

2016] ITIADY: Ultimo ammaina bandiera di **Nave Carabiniere** (La Spezia);

2016] ITIASM: Consegna della bandiera di combattimento alla **Portaerei Cavour** (Civitavecchia);

2016] ITIHTS: Tall Ships Races nel porto di Genova;

2016] ITIADY: Ultimo ammaina bandiera di **Nave Carabiniere** (La Spezia);

2016] ITIASM: Consegna della bandiera di combattimento alla **Portaerei Cavour** (Civitavecchia);

2016] ITIHTS: Tall Ships Races nel porto di Genova;



Marchetti Antonio	Via R. Leoncavallo 5	07100 Sassari	IS0WHQ	Anterolzi Giuseppe	Via Cannavoglio 156	65125 Pescara	IS0IAN
Vatore Luca	Via C.A. Della Chiesa 2	10060 S. Simeone C.	WI1FW	De Filippo Giovanni	Via Catanzaro 34	74121 Taranto	IT0GSS
Pruvotto Gian Paolo	Via Dante Di Nuzzi 112	15141 Torino	WI1AW	Maggiolino Francesco	Via F. Di Melogiano 11	74122 Lania	IT0750
Bracco Marco	Stada di Mezzo 12	12051 Alba	IZ1NBT	Luoro Massimo	Viale della Liberazione 26	74123 Taranto	IT0750
Casabelli Alessandro	Via Monte Bernasco 39	21100 Varese	IS0RZT	Luoro Massimo	Viale della Liberazione 26	74123 Taranto	IT0750
Zorzi Fausto	Viale V. Dandolo 11	21100 Varese	IK2JES	Ciotti Paolo	Via Giuseppe Mazzini 27	80134 Napoli	IS0JCO
Fischetto Renato	Via Solferino 11/2	30038 Spinea	IJ5ER	Torroni Maione Silvio	Via Arturo Rocco 4	80138 Napoli	IS0JYE
Dettori Licio	Via San Francesco 41	30077 Sacke	IY0SHR	Costante Luigi	Via Lelli e Capodini 51/57	80131 Napoli	IS0JHY
Perrini Michele	Via Briati 2	37135 Verona	IJ3SL	Perrini Antonio	Via Cappelletti 124	90120 Palermo	IT09RE
De Riva Nicola	Via Luigi Priolo 20	37130 Verona	W0GCR	Albanese Antonino	Via Eugenio L. Terno 9	90125 Palermo	IT09MM
Tscholl Reinhard	Via Adige 4 A	35021 Lione	IK0PPE	Spari Pietro	Via Nicolò Rizzo 82	91100 Trapani	IT0GZ2
Muller Anton Antonio	Via Anticaglia di Sotto 10	35030 Arzignano	IK0EBU	Spari Pietro	Via Nicolò Rizzo 82	91100 Trapani	IT0GZ2
Torzi Panno	Via Emilia Est 202	43123 Parma	IZ4CRH	Spari Pietro	Via Nicolò Rizzo 82	91100 Trapani	IT0GZ2

RadioRivista 10-2017

RadioRivista 10-2017

RadioRivista 10-2017

RadioRivista 10-2017

RadioRivista 10-2017

RadioRivista 10-2017

IL DIPLOMA DELLA

REGIA MARINA

NELLA GRANDE GUERRA NEL MARE ADRIATICO

1918-2018

CENTANNI DALLA FINE DELLA
GRANDE GUERRA

1.1.2018 / 11.11.2018
ALL BAND - ALL MODE

L'A.R.M.I. PRESENTA

**LE NAVI E I
MARINAI DELLA
PRIMA GUERRA
MONDIALE**

www.assoradiomarinai.it



Un pò di storia

Durante la prima guerra mondiale furono effettuate diverse operazioni navali nel mare Adriatico, iniziate con la dichiarazione di guerra tra Francia e Impero austro-ungarico l'11 agosto 1914. Con l'immediato blocco del Canale d'Otranto da parte della marina francese, a cui parteciparono anche unità della Royal Navy, le forze navali austro-ungariche si videro costrette a operare solamente all'interno delle acque dell'Adriatico, senza poter compiere azioni a lungo raggio all'interno del Mar Mediterraneo e indotte anzi a proteggere i propri porti, cantieri e divisioni navali dalla superiorità numerica nemica.

Inizialmente il peso delle operazioni alleate ricadde sulla marina francese; l'Italia allo scoppio del conflitto aveva dichiarato la sua neutralità, mentre il Regno Unito era impegnato contro la Kaiserliche Marine nel mare del Nord e nella scorta al traffico mercantile nel Mediterraneo. Nel contempo la k.u.k. Kriegsmarine effettuò soprattutto azioni di disturbo tramite sommergibili e naviglio leggero, avvalendosi di U-Boot forniti dall'alleato tedesco sin dall'agosto 1914, i quali operarono con base nel porto di Pola sotto bandiera austro-ungarica. La situazione cambiò il 23 maggio 1915, giorno in cui l'Italia (nel rispetto degli impegni presi col patto di Londra) dichiarò guerra all'Austria-Ungheria. La Regia Marina si sobbarcò presto l'onere di intraprendere e gestire la guerra sul fronte dell'Adriatico durante tutto lo svolgimento del conflitto.



Il confronto lasciò subito ampio spazio agli agguati dei sommergibili, alle imprese aeree e in un secondo tempo alle audaci incursioni dei mezzi d'assalto quali i MAS. I due comandanti supremi contrapposti, l'ammiraglio Paolo Thaon di Revel e l'ammiraglio Anton Haus (in seguito rimpiazzato da Maximilian Njegovan e quindi da Miklós Horthy) non vollero infatti rischiare le grandi corazzate in acque ristrette, puntando invece su rapidi attacchi, sul blocco dei principali scali e sulla strategia della "flotta in potenza"; un'impostazione a cui si attennero in particolare gli austro-ungarici. Le operazioni non videro una netta prevalenza di uno dei contendenti ed ebbero fine con l'entrata in vigore dell'armistizio di Villa Giusti il 4 novembre 1918, giorno in cui la Regia Marina completò o mise in atto una serie di occupazioni anfibie delle maggiori città costiere nemiche.

Premessa

La ricorrenza del Centenario della Grande Guerra ha permesso a tante associazioni che vi hanno preso parte di commemorare le tappe storiche più importanti. Anche l'ARMI non è voluta essere di meno e subito si è messa all'opera per creare il diploma "La Reggia Marina nella Grande Guerra".

Il diploma

E' in fase di elaborazione, nel prossimo numero sarà presentato ufficialmente nel nostro bollettino. E' formato in tre classi (bronzo - argento - oro) e sarà totalmente gratuito ed in formato grafico (JPG) così da poter essere stampato direttamente dall'utente. Per accedere alle varie categorie, è sufficiente aver collegato un certo numero di suffissi navali (stazioni accreditate) e stazioni jolly (stazioni IQ accreditate) oltre alla stazione "super Jolly" stazione speciale che sarà attiva per tutto il periodo della gara. Inoltre per chi avrà ottenuto un certo numero di contatti con le suddette stazioni, potrà richiedere il "TROPHY PLAQUE" un trofeo particolare confezionato per questo unico evento. Solo per il trofeo è richiesto un contributo forfettario per le spese sostenute.

Stazioni ARMI

Tutte le stazioni ARMI che non sono accreditate valgono il seguente punteggio:

SSB: 2 punti

DIGI: 3 punti

CW: 5 punti

Stazioni accreditate

Possono essere tutti i radioamatori appartenenti all'ARMI, potranno operare con il proprio nominativo di stazione, basta accreditarsi mandando una mail alla sede nazionale **info@assoradiomarinai.it**

Il nominativo della stazione sarà accreditato e comparirà nella lista ufficiale sul sito ARMI contraddistinto da un suffisso in bilettere che corrisponderà ad una nave della Regia Marina.

p.e.

IT9MRM - **RM** - Nave da battaglia **Regina Margherita**

Il suffisso è di massima associato al proprio nominativo; dove non si potrà associare con una billettera uguale al proprio nominativo ne verrà assegnato uno d'ufficio.

Le navi ed i sommergibili (non è compreso il naviglio minore) della Regia Marina nel periodo della Grande Guerra erano in tutto **131**, quindi ipoteticamente possono partecipare solo 131 operatori.

Le stazioni accreditate valgono il seguente punteggio in tutti i modi:

SSB/DIGI/CW : 10 punti

Stazioni jolly

Le stazioni Jolly accreditate sono tutte le stazioni **IQ** iscritte all'ARMI, ad esse sarà assegnato il nominativo di un Ammiraglio della Regia Marina nel periodo della Grande Guerra.

p.e.

IQ9MQ - Ammiraglio Umberto Cagni

Le stazioni Jolly valgono il seguente punteggio in tutti i modi:

SSB/DIGI/CW : 15 punti

Stazione Super Jolly

E' una stazione operante per tutto il periodo con un nominativo speciale **IIxWWI**

La stazione Super Jolly vale il seguente punteggio in tutti i modi:

SSB/DIGI/CW : 25 punti

L'elenco ufficiale sarà riportato sul sito web dell'associazione.

Partecipazione

Possono partecipare tutte le stazioni OM ed SWL di tutto il mondo **comprese le stazioni accreditate.**

Regolamento

Il regolamento ufficiale sarà presentato sul prossimo bollettino e sarà possibile scaricarlo sul sito che sarà appositamente approntato.

tu!



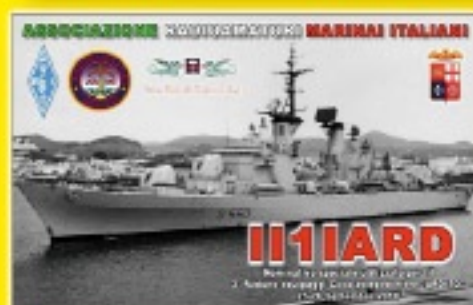
proprio tu!

..puoi essere una delle tante
stazioni accreditate!!

Scrivi subito!!

E PARTECIPA!!!

***C'È DA
DIVERTIRSI!!!***



Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su



NAVIGANDO NEI SOCIAL

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale



European Para Youth Games 2017 - l'evento, si è svolto in Liguria dal 9 al 15 ottobre, dove ha visto gareggiare atleti in 11 discipline: atletica, boccia, nuoto, tennistavolo, judo non vedenti, calcio a 7, calcio non vedenti, pallavolo, goalball, vela, tiro con l'arco. Hanno assistito per questo evento varie associazioni volontarie di cui CRI, infermieri volontari, ecc. Si sono trovati due nostri grandi ARMIGeri, IZ1GJK Maurizio Gentile (in mimetica) - MI303 e IZ8JPV Giovanni D'Andrea (CRI) - MI225.



IZ7QEB Angelo Vetrano - MI628 (Sottocapo ECG dei reparti di volo) ha postato sul suo profilo queste foto, ospite dei colleghi radioamatori di A47RS (RQARS). Angelo è imbarcato a bordo di Nave Fasan in sosta operativa a Muscat (Oman). La nave è la flagship dell'operazione Atalanta, Force Commander dell'Operazione, Contrammiraglio Fabio Gregori. Si trova da due mesi in Oceano Indiano e nel Corno d'Africa per garantire la presenza e la sorveglianza, nonché la sicurezza marittima al naviglio italiano e UE.

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

Campagna **2017** per
AUTOFINANZIAMENTO

SOSTIENICI

CON UN SOLO EURO



<http://www.assoradiomarinai.it>