

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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



BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico Telematico
nr. 202/2017



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Cariissimi ARMIGeri, eccoci al nostro consueto appuntamento mensile con il bollettino. Come avrete notato dai messaggi trascritti sulla pagina ARMI di Facebook, abbiamo iniziato ad effettuare uno screening di tutti gli account registrati sul nostro sito web (www.assoradiomarinai.it) che non erano mai stati attivati, e molti altri che gli ultimi accessi risalivano addirittura a oltre cinque anni fa! Questo comporta all'amministratore del sito un eccessivo controllo, in quanto negli ultimi tempi i crescenti attacchi telematici provenienti da siti russi e dell'est, ci comportano un costante controllo sul server. Considerate di controllare ben 800 utenti uno per uno, il lavoro diventa pesante con un notevole eccesso di ore e di tempo. Da un breve controllo abbiamo notato che quasi la metà degli account sono da eliminare, questo ci comporterà almeno il 50% del lavoro in meno di controllo. Il tenere aggiornato il nostro sito web, non solo con le ultime notizie ma soprattutto avere un quadro sempre sicuro e pulito da parte dell'amministratore del sito, questo fa sì di aver un buon accesso presso il server! La cancellazione degli utenti, non comporta nulla (questo non vuol dire che si è stati cancellati dall'ARMI), si potrà registrare nel sito e quindi loggarsi nuovamente per accedere nell'area "riservata" anche in un secondo momento. Tralasciamo per il momento le attività tecniche e concentriamoci sulle imminenti attività radiantistiche del prossimo mese e una proiezione anticipata anche del 2018. L'appuntamento prossimo è per l'International Naval Contest, che concluderà l'attività del 2017. Il contest per i naval è un appuntamento

da non perdere, primo perchè ti dà l'occasione di collegare altre stazioni navali che servono per i diplomi permanenti, poi perchè è un appuntamento che coinvolge i "top gun", ovvero i migliori radiotelegrafisti navali del

mondo! Insomma una vetrina internazionale da non perdere. Poche righe per concludere con qualche anticipazione del 2018. Ci vedrà sicuramente partecipi tutti nella grande manifestazione del centenario della Grande Guerra che terminerà a novembre. Quindi ben 11 mesi di grande attività con il nostro "Diploma della Regia Marina"; i due contest navali per eccellenza "Italian Navy Coastal Radio Stations Award" a marzo e "Italian Navy Ships Radio Stations Award" a settembre, inoltre non mancheranno altri appuntamenti con altri diplomi dalla nostra sezione ARMI di Calvi Risorta. E sicuramente altre chicche ci saranno nei prossimi mesi! Quindi l'invito è sempre di leggere il bollettino e di visionare il nostro sito web. Vi lascio alla lettura dandovi appuntamento al prossimo numero che sarà on-line la terza settimana di Dicembre.



*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 **Ottobre** e **Novembre** 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.



JR1QDW/mm: Yoshida è il comandante della nave scuola CHISHIO MARU, un peschereccio d'altura trasformato in nave scuola. La Chishio Maru appartiene all'Istituto di Scuole Superiori di Tateyama nella prefettura di Chiba. Sta effettuando una campagna addestrativa tra il Giappone e le Isole Hawaii. Attualmente si trova nel porto di Honolulu. Yoshida è stato segnalato sul cluster in 15 metri in fonia (opera principalmente sulla NET di OKERA - 21437 Mhz). Per la QSL va inviata via bureau.



VK9MA/mm: è il nominativo utilizzato dal team della spedizione su "Mellish Reef" - IOTA OC-072 - dal 3 al 16 novembre. Hanno operato a bordo del M/v PHOENIX, il team formato da 9 operatori (N7QT Team Leader, SM5AQD Co-Team Leader, DL3DXX, LB8DC, N9ADG, SM1ALH, SM5GLC, W5XU, WJ20), partiti da Port Douglas (Queensland), sono stati attivi in "maritime mobile" durante l'attraversata del viaggio, sia in andata che al ritorno. Il PHOENIX è una imbarcazione di 20 metri appartenente alla Bianca Charters (<http://bianca-charters.com.au>) una società australiana che affitta imbarcazioni per effettuare crociere in quella zona. La QSL va inviata via Manager N7QT ROBERT E. FANFANT - 21422 NE 79th Street - Redmond, WA 98053 USA

VP8CMH/mm: Mike Gloistein (GM0HCQ) è l'ufficiale marconista della Royal Research Ship James Clark Ross una nave rompighiaccio inglese. Mike è un veterano ed è sempre attivo in radio, soprattutto in CW. Attualmente si trova vicino l'isola di Signy (South Orkney Islands - Antarctica). La QSL via eQSL oppure via diretta (no bureau).



SP4RKZ/mm: Przemyslaw "WITEK" Witkowski (ex SP1RKZ & SP3RKZ) opera a bordo della nave passeggeri RO-RO M/s CRACOVIA. La nave traghetto opera nella linea da SWINOUJSCIE (Polonia) a YSTAD (Svezia). Witek è attivo soprattutto negli 80m. Scambia QSL via QRZ.com



ZZ8A/mm: è il nominativo speciale della spedizione sul "Rio Amazzone" - Brasile effettuato da PY1MT Marcelo e sua moglie Regina PU1JYB a bordo del traghetto fluviale "AMAZON STAR". Partiti da Manaus (AM) hanno transitato lungo il Rio Amazzone sino ad arrivare a Belém (PA), 1600 km tra foreste amazzoniche e paesi fluviali brasiliani. Marcelo ha operato con uno Yaesu FT-897 ed una antenna verticale in tutti i modi (SSB-CW-DIGI). La QSL via LOTW, BUREAU oppure DIRETTA (SASE 2\$).

ON3MDZ/mm: Marco Dhooge è un camionista belga e si trovava a bordo della Nave Traghetto Barbara Krahulik, partita dal porto di Catania e diretta a La Valletta (Malta). Marco ha operato dal suo camion giorno 31 ottobre (andata) e 1 novembre (ritorno). Ha operato sui 18 MHz in SSB, per la QSL va inviata via ON7ERA.



GM8OFQ/mm: Geoffrey Dobson (G8OFQ) a bordo della sua barca a vela S/y Blue Aurora si trova nel porto di Kirkwall Marina (Isole Orkney) - EU 009, IO88MX è molto attivo in radio e lo trovate in 40 metri in fonia. QSL via LOTW

J88HF/mm: Harm Brink (PE1IGM) e sua moglie Lizzy si trovano nel mar dei Caraibi con la loro imbarcazione S/y HORTA. Si trovano nelle isole Grenadines, ed effettuano crociere per i turisti intorno alle isole caraibiche. Harm è molto attivo in radio soprattutto in fonia. QSL via manager PA3C (bureau oppure diretta).



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 19 ottobre 2017 al 17 novembre 2017), ecco di seguito i nominativi: UT5EKF - OY1R - F5MYK - **GM8OFQ** - SQ5BIH - FT5WQ - R4LAO - YO4RYU - DL0CUX - W4YBV - M0LBL - SQ2EEN - K4LO - **SP4RKZ** - K6FG - EA5FJT - **ON3MDZ** - DL6FH - **VP8CMH** - **VK9MA** - ZW3RS - **JR1QDW** - IT9PZM - RA1AMW - **ZZ8A** - PY2JAN - **J88HF** - LZ2MAT - F6HZF -

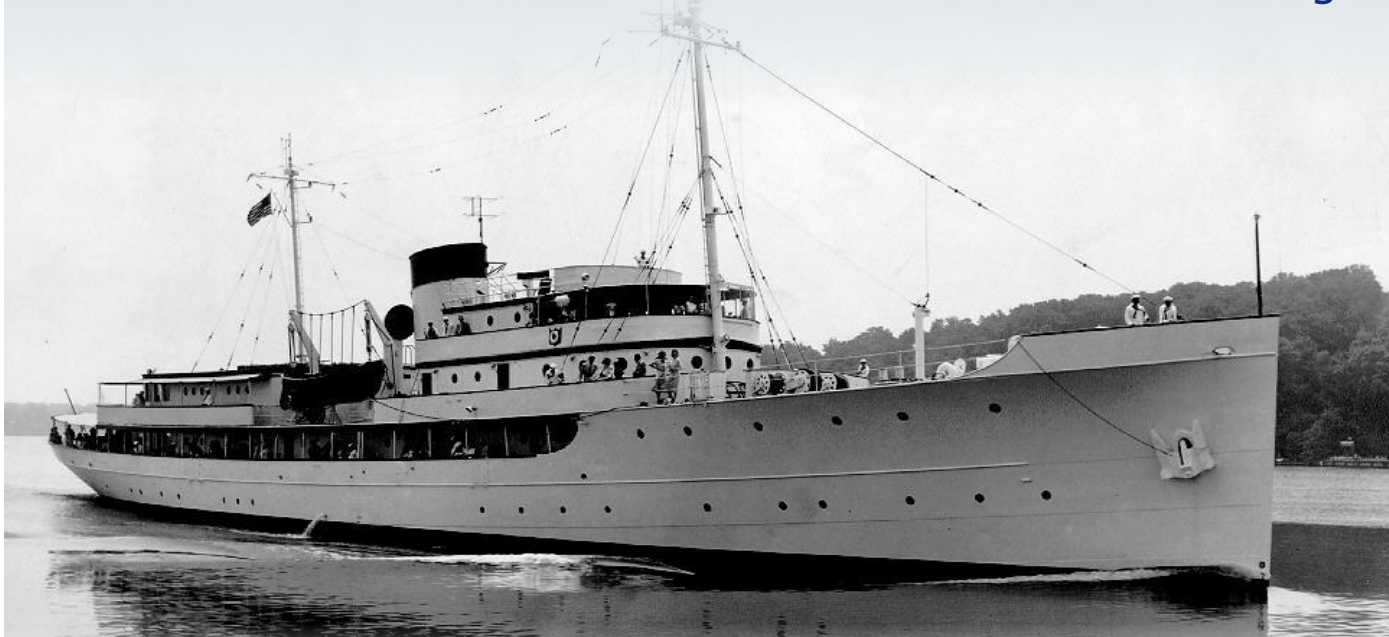


NOTIZIARIO DEI MARINAI

IL GOLFO DELLA SPEZIA NEL "NOVECENTO"

di Mariano Alberti Vignali - tratto dal blog "La Voce del Marinaio"

La dura fine di un simbolo americano "USS Williamsburg"



Chissà se gli americani lo sanno che uno dei simboli della loro storia più recente, quella di una nazione giovane, è stato cancellato per sempre tagliato a fette della fiamma ossidrica in un cantiere di demolizione di un porto italiano?

Chissà se gli americani lo sanno, loro costantemente alla ricerca di una sempre più forte identità storica, in un paese dove tutto ciò che è '900 è anche simbolo, che la nave presidenziale, la loro Casa Bianca galleggiante, l'ultimo panfilo dove presidenti come Truman e Eisenhower hanno cambiato la storia del secolo scorso, da pochi giorni non esiste più e finirà, rottami su rottami, in qualche fonderia del Nord Italia?

Nel paese in cui ogni sasso racconta una storia millenaria, in cui i magazzini dei musei traboccano di reperti che nessuno potrà mai vedere perché non vi sono spazi per poterli esporre, capita

anche questo.

Finisce così, nella maniera più ingloriosa possibile, la vita della Williamsburg, la Casa Bianca galleggiante, il panfilo presidenziale che aveva fatto sognare il presidente Truman nei giorni alla guida del paese più potente del mondo.

Era arrivata in Italia, negli anni novanta, per poter essere restaurata, per poter essere recuperata e diventare un museo galleggiante. È finita come relitto, abbandonata e rimbalzata da una parte all'altra del Golfo spezzino, sino a quando è stato deciso, senza possibilità di appello, di affidarla la fiamma ossidrica. Doveva restare una nave della memoria, ormeggiata lungo il Potomac, allestita nello splendore di un tempo, simbolo di una nazione, ma anche della capacità, della qualità, della marineria italiana che avrebbe dovuto riportarla in auge. È stata una storia sfortunata. Era arrivata

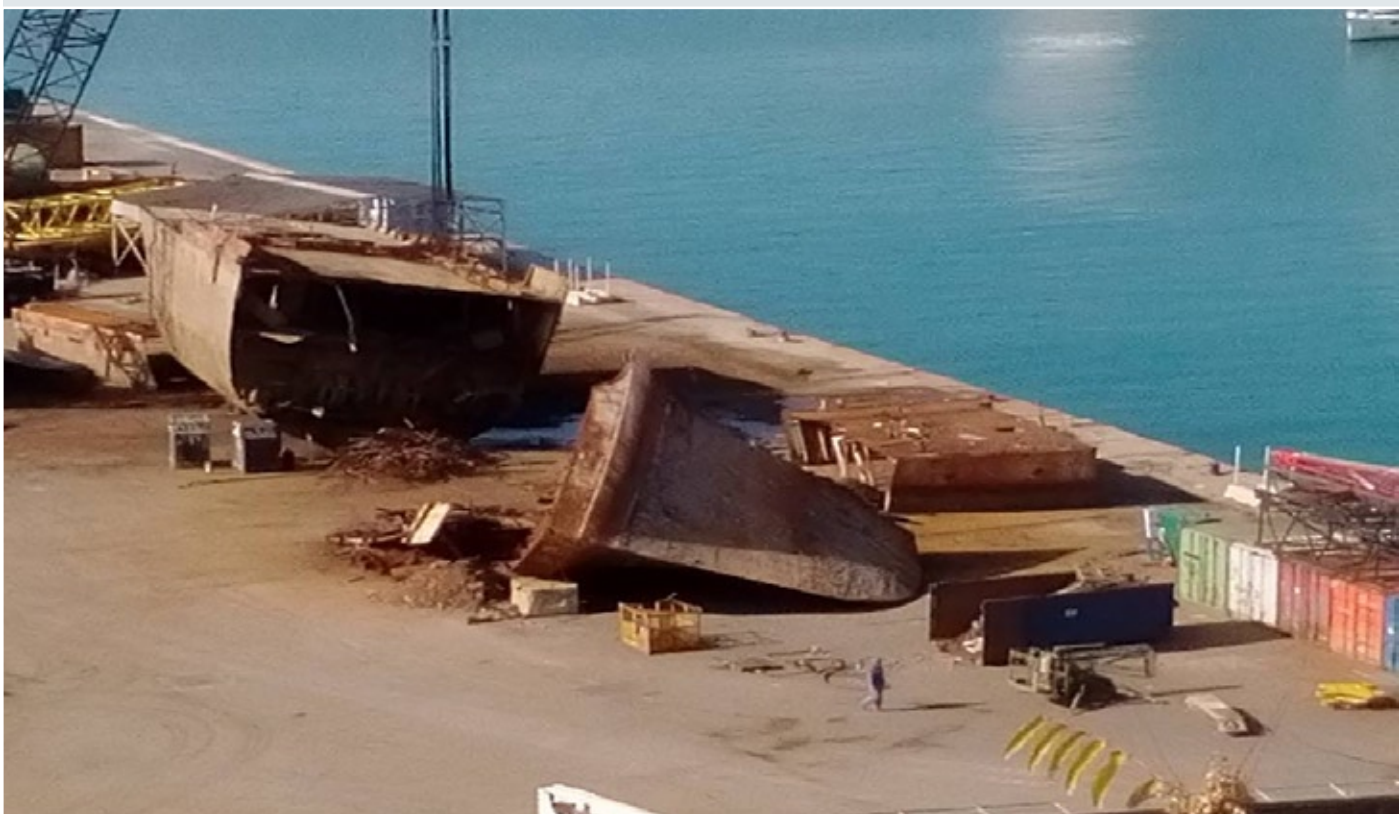
su un pontone, ormai incapace di navigare attraverso l'Atlantico, per lei i cantieri Valdettaro delle Grazie, nel cuore del Golfo spezzino, quelli in cui si restaurano le barche d'epoca più belle, in cui si sono fatti miracoli della marineria tradizionale, quelli che avevano ridato vita al panfilo di Carolina di Monaco, restaurato quello di Tito, la Casa dei maestri d'ascia, avevano modificato proprio aspetto, era stato persino cambiato lo strumento urbanistico per garantire la costruzione di uno scalo appositamente per restaurare quella nave. Problemi di pagamento, forse una maldestra gestione della fondazione che ne aveva curato il progetto, errori di calcolo e chissà cos'altro (perché vi furono anche delle inchieste giudiziarie collegate), portò al fallimento sia dei cantieri che di questa operazione internazionale di salvataggio.



La nave rimase per anni ormeggiata nel nulla, fino a quando non iniziò ad essere un problema. Si temeva che il relitto potesse affondare vincolando il futuro dell'area cantieristica ormai passata ad altra proprietà. Difficile anche risalire alla società, alla fondazione poi, che ne era proprietaria. Insomma venne trasferita dalla parte opposta del Golfo in un cantiere di demolizione dove pian piano le lamiere si deteriorano fino a vederla

affondare sul fianco, maestosa, elegante in bianco anche in questa fase estrema della sua esistenza. Alla fine la scelta fu condizionata. Lo scorso anno arrivò l'autorizzazione alla demolizione, il tempo di organizzare la cosa e poi in questi giorni di trasferimento degli ultimi tranci a terra per i tagli finali. Resta ancora un pezzo della prova a raccontare la sua storia, ma della Williamsburg ormai non vi è più traccia. La nave dei presidenti

americani non esiste più. Forse sarebbe stato meglio affondarla come aveva progettato qualcuno durante un convegno proprio del borgo delle Grazie, capitale italiana dei palombari, per creare un simulacro, una palestra dove fare addestramento scuola, ma anche turismo. Avrebbe avuto una seconda vita sul fondo del mare, avrebbe ancora raccontato la sua storia.



ENIGMA RELOADED

INTERNATIONAL EVENT

«La classifica finale»

#	Nominativo	Punti	#	Nominativo	Punti
1	I2WEQ - Marco Ghiri	1067	20	HA6VH - Geza Varga	120
2	IU8HPE - Andrea Fava	880	21	OK1ANN - Vladimír Konvalinka	114
3	OK1JXU - Petr Smutník	477	"	SP3BLP - Zdzisław Jedrasiak	114
4	9A1AA - Ivo Novak	408	22	IN3GYO - Pietro Lazaretti	104
5	DL2AMM - Manfred König	324	23	IU0FBK - Marco Naccari	98
6	SP9JPA - Henryk Zwolsky	260	"	IQ0OS - ARI Ostia	98
7	IU6IBX - Gianni Arcieri	250	24	IN3AHO - Federico Luchi	96
8	IZ8XJJ - Giovanni Iacono	232	"	IU8BWU - Roberto Mazzotta	96
9	SP8AJC - Wilhelm Wrona	220	25	OM5TZ - Zoltán Takács	91
10	IS0LYN - Mario Lumbau	198	26	DK2CF - Andreas Schmid	84
11	IU4JGS - Luciano Visintini	189	27	OM7AT - Vincent Suchánek	66
12	IU8ACL - Luigi Montante	168	28	UR8GH - Anatoliy Horun	65
13	EA5IIE - Joaquin Navarro	152	29	DD9NT - Uli	63
14	CT1CLO - Joaquim Mela	147	"	DL3AG - Zbigniew Kukla	63
15	IU0AHC - Fabrizio Porzio	144	30	IS0FEZ - Mario Cuccu	36
16	IU2HEY - Lorenzo	140	31	S58MU - Milan Pivak	25
"	LZ1BY - Dimitar Buhov	140	32	IU0GCO - Mario Rossini	24
17	IK8TMF - Paolo Cioffi	136	33	IK8VKW - Francesco Cupolillo	20
18	IZ7EDQ - Leonardo Leone	128	34	IQ8NB - ERA Paola	16
19	IZ4JMM - Enrico Barusi	126	"	IZ2GTO - Wladimiro	16
"	E77CV - Arman Destanovic	126	35	IW2JJS - Giorgio Zanoni	15
"	IK5WOB - Fabrizio Marinai	126	36	IZ0RTT - Giovanni Broccoli	10
"	OK1KRJ - Radioclub Mělník	126	37	LX1FF - Frenz Fees	8
"	IT9GAK - Gaspare Pugliesi	126	38	IK7BEF - Antonio Tremamondo	1
"	IZ5CPK - Renato Martinelli	126	"	I2AZ - Giuseppe Alberti	1

«Classifica Fonia»

#	Nominativo	Punti	#	Nominativo	Punti
1	IU6IBX - Gianni Arcieri	250	10	DD9NT - Uli	63
2	IZ8XJJ - Giovanni Iacono	232	"	DL3AG - Zbigniew Kukla	63
3	IU2HEY - Lorenzo	140	11	IS0FEZ - Mario Cuccu	36
4	IK8TMF - Paolo Cioffi	136	12	IU0GCO - Mario Rossini	24
5	IZ7EDQ - Leonardo Leone	128	13	IK8VKW - Francesco Cupolillo	20
6	IZ4JMM - Enrico Barusi	126	14	IQ8NB - ERA Paola	16
7	IN3GYO - Pietro Lazaretti	104	"	IZ2GTO - Wladimiro	16
8	IU0FBK - Marco Naccari	98	15	IZ0RTT - Giovanni Broccoli	10
"	IQ0OS - ARI Ostia	98	16	LX1FF - Frenz Fees	8
9	IN3AHO - Federico Luchi	96	17	IK7BEF - Antonio Tremamondo	1
"	IU8BWU - Roberto Mazzotta	96			

«Classifica MIXED»

#	Nominativo	Punti	#	Nominativo	Punti
1	I2WEQ - Marco Ghiri	1067	"	IK5WOB - Fabrizio Marinai	126
2	IU8HPE - Andrea Fava	880	"	OK1KRJ - Radioclub Mělník	126
3	OK1JXU - Petr Smutník	477	"	IT9GAK - Gaspare Pugliesi	126
4	DL2AMM - Manfred König	324	"	IZ5CPK - Renato Martinelli	126
5	SP9JPA - Henryk Zwolsky	260	13	HA6VH - Geza Varga	120
6	SP8AJC - Wilhelm Wrona	220	14	OK1ANN - Vladimír Konvalinka	114
7	IS0LYN - Mario Lumbau	198	"	SP3BLP - Zdzisław Jedrasiak	114
8	IU4JGS - Luciano Visintini	189	15	OM5TZ - Zoltán Takács	91
9	IU8ACL - Luigi Montante	168	16	DK2CF - Andreas Schmid	84
10	EA5IIE - Joaquin Navarro	152	17	OM7AT - Vincent Suchánek	66
11	LZ1BY - Dimitar Buhov	140	18	S58MU - Milan Pivak	25
12	E77CV - Arman Destanovic	126			

«Classifica CW»

#	Nominativo	Punti	#	Nominativo	Punti
1	9A1AA - Ivo Novak	408	4	IW2JJS - Giorgio Zanoni	15
2	IU0AHC - Fabrizio Porzio	144	5	I2AZ - Giuseppe Alberti	1
3	UR8GH - Anatoliy Horun	65			

«Classifica DIGITALE»

#	Nominativo	Punti	#	Nominativo	Punti
1	CT1CLO - Joaquim Mela	147			

«Classifica SWL»

#	Nominativo	Punti	#	Nominativo	Punti
1	LYA-31 - Algimantas Merkys	1144	4	I0-2046/VT - Adriano Ficcadenti	112
2	DE7WAB - Wolfgang	336	5	IZ8089SWL - Enrico Castiglione	108
3	EA5005SWL - Antolin D. Riobo	133			



Marina Militare

Collezione orologi



Memphis Belle

MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS



**MADE IN
ITALY**
PRODUCT



DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

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

Sommergibile Cappellini



Breve e parziale cronologia.

... continua.

Il Cappellini rimane fermo in mezzo alle lance, aspettando che arrivino le navi francesi sulle quali dovranno essere trasbordati i naufraghi. Secondo una fonte, durante la notte il sommergibile rolla così fortemente che molti dei naufraghi sistemati in coperta cadono nuovamente in mare. Alcuni scompaiono (secondo una versione, inizialmente erano stati recuperati molti più di 19 naufraghi britannici e polacchi, ammassati in coperta a poppavia della torretta perché sottocoperta non c'era più spazio; ma molti vennero portati via dalle onde durante la notte, fino a che ne rimasero soltanto 19).

17 settembre 1942

Durante il mattino, ai naufraghi superstiti vengono offerte zuppe calde, biscotti e sigarette. Alle 7.10 muore a bordo del

Cappellini uno dei naufraghi italiani, il soldato infermiere Vincenzo Ruggiero, venticinquenne, del 960° Ospedale da Campo (il comandante Revedin, probabilmente fraintendendo quanto gli è stato riferito dagli altri superstiti, registra la morte di «uno dei naufraghi italiani non identificabile conosciuto dagli altri naufraghi come "Vincenzo o Ruggiero l'infermiere"»). Viene sepolto in mare con gli onori militari.

Esattamente cinque ore più tardi spira sul Cappellini un secondo naufrago, il brigadiere Giovanni Volch della Regia Guardia di Finanza, ventinovenne. Anche a lui viene tributata la sepoltura in mare con gli onori militari.

Alle 15.59, dato che le navi francesi continuano a non arrivare, il Cappellini si pone alla loro ricerca, dopo aver trasbordato sulle lance i naufraghi britannici (tranne i due ufficiali, trattenuti a bordo come prigionieri) ed aver

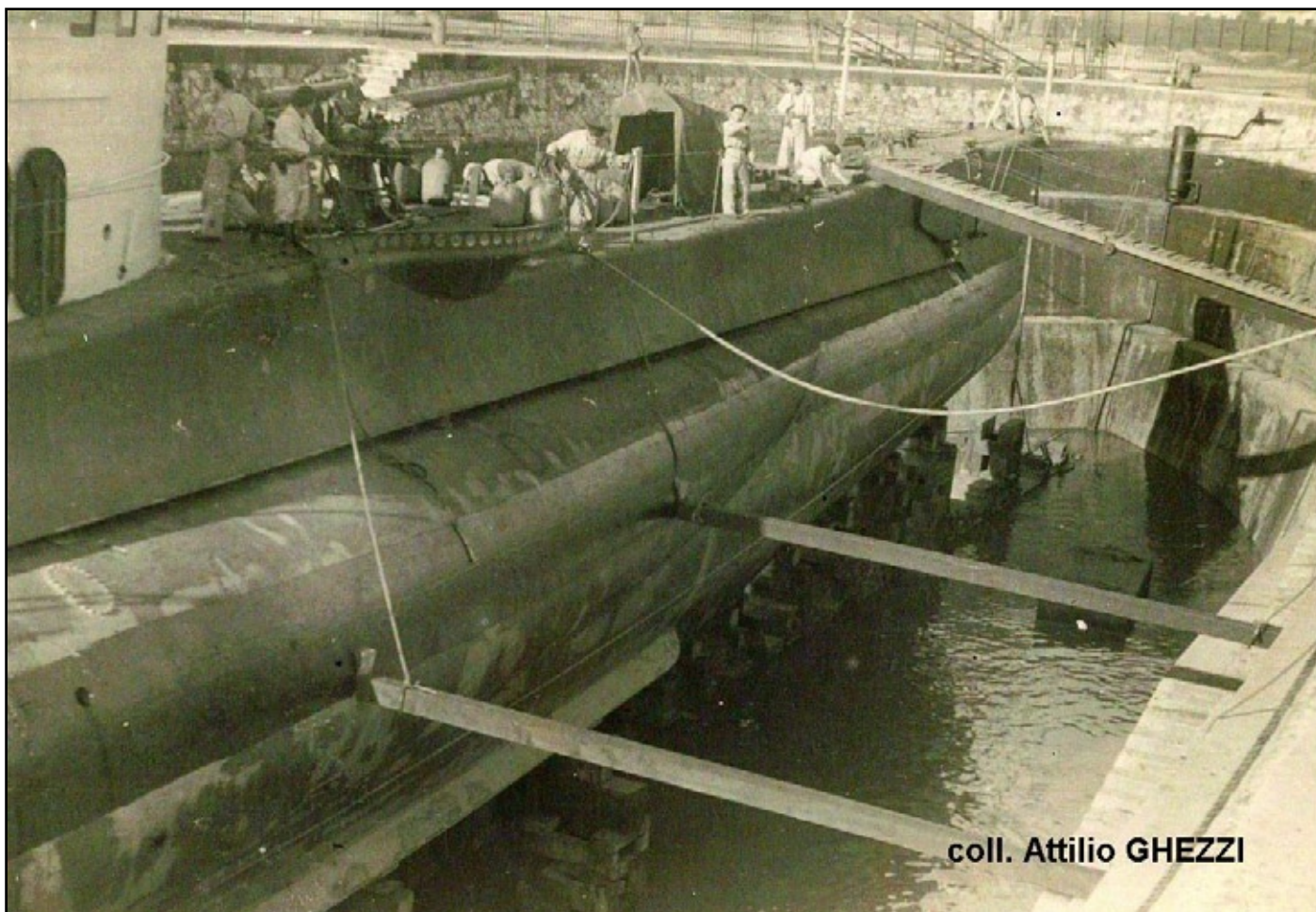
rifornito le imbarcazioni di viveri ed acqua. (Per altra versione il sommergibile, non trovando le navi francesi, chiede ordini per radio; dato che ha mancato l'incontro con le unità di Vichy, viene organizzato un nuovo incontro con il Dumont d'Urville).

Durante la notte viene avvistata una nave illuminata, che però non risponde ai segnali effettuati col proiettore, e non risulta raggiungibile.

18 settembre 1942

Alle 3.40 Revedin stima di essere giunto nella zona dove dovrebbero essere le navi francesi, e si mette a cercarle.

Alle 8.25 viene fatto il punto: risulta che il Cappellini si trovi 50 miglia più ad ovest della zona, quindi si dirige verso la posizione nella quali gli è stato comunicato che si trovano le navi francesi. Qui il sommergibile arriva alle 17, ma di nuovo non trova nulla.



Il Cappellini in bacino a Betasom (Coll. Attilio Ghezzi via www.betasom.it)

20 settembre 1942

Alle 9.48, in posizione 02°09' S e 13°09' O (a nordest dell'Isola di Ascensione), viene finalmente avvistato l'avviso francese il Dumont d'Urville; il Cappellini vi trasborda 41 dei 47 italiani che ha a bordo, trattenendo a bordo 6 italiani in grado di fornire notizie utili ed i due ufficiali prigionieri (il tenente di vascello britannico A. E. Boyeetta ed il tenente pilota neozelandese F. Penman). I naufraghi vengono trasbordati in due gruppi, ognuno dei quali al comando di un graduato cui sono forniti 5000 franchi ed un elenco dei nomi e degli indirizzi; Revedin fornisce inoltre al comandante del Dumont d'Urville una lettera con le posizioni delle lance avvistate dal Cappellini. Il trasbordo richiede in tutto due ore. Alle 12.23, mentre si allontana dalla zona dell'incontro, il sommergibile avvista su alfa 40° una nave da guerra, con beta 20° a dritta e rotta 110°; si immerge. Riemerge alle 15.01, in posizione 02°04' S e 13°21' O, ma

subito avvista, nuovamente, l'alberatura di una nave da guerra: torna perciò ad immergersi, per poi riemergere alle 18.44. A questo punto il Cappellini dirige verso la zona assegnata dall'ordine di operazione (per altra fonte, fa rotta verso Bordeaux, avendo consumato molto carburante). In tutto, le vittime del Lancia sono 1658: 1394 di esse sono prigionieri italiani. Durante la navigazione verso Bordeaux, viene avvistato un piroscafo britannico, che non può però essere attaccato a causa di un'avaria ai motori diesel.

17 ottobre 1942

Il Cappellini rientra a Bordeaux. Segue un periodo di lavori di manutenzione, durante i quali viene anche installato un apparato tedesco "Metox" per la rilevazione delle emissioni radar.

26 dicembre 1942

Ancora al comando di Revedin, il Cappellini parte da La Pallice per quella che sarà la sua ultima missione offensiva.

28 dicembre 1942

Elude l'attacco di un sommergibile nemico.

10 gennaio 1943

Raggiunge il settore d'agguato, a nordovest delle Isole di Capo Verde. Non trovandovi traffico, si dirige verso le coste settentrionali del Brasile (Natal, Rio de Janeiro, costa nordoccidentale del Brasile). Nemmeno qui trova navi nemiche, e la situazione non cambia quando sposta la sua ricerca nelle Antille francesi

8 febbraio 1943

Inizia la navigazione di rientro.

24 febbraio 1943

Mentre procede in superficie al largo delle Azzorre, viene attaccato da un idrovolante Catalina, che sgancia un grappolo di bombe prima che la manovra d'immersione rapida possa essere effettuata. Secondo una fonte vi sono danni e perdite tra l'equipaggio, mentre per altra versione le conseguenze non sono gravi.

4 marzo 1943

Termina la missione, rientrando a Bordeaux.



L'Impero del Sole

Col procedere della guerra, la Germania andò progressivamente esaurendo le scorte di alcune importanti materie prime, quali la gomma, lo stagno, il tungsteno ed il molibdeno: occorreva importarle da altre parti del mondo. Chi nell'Asse ne possedeva in abbondanza era l'Impero Giapponese, nei vasti territori da esso controllati in Estremo Oriente: il problema stava nel farle arrivare in Europa. Inizialmente si impiegarono per questo scopo delle navi mercantili violatrici di blocco, tedesche ed anche qualche italiana, che compivano lunghe e solitarie traversate oceaniche tra i due continenti; ma le forze aeronavali Alleate davano loro una caccia spietata, ed il sempre maggior numero di missioni che terminavano con la perdita della nave portarono i comandi tedeschi a considerare l'utilizzo di uno strumento meno "visibile": il sommergibile. Il rovescio della medaglia sarebbe stata una capacità di carico enormemente ridotta rispetto ai mercantili violatori di blocco (una singola nave da carico di dimensioni medie o medio-grandi poteva trasportare il carico di qualche decina di sommergibili), ma si valutò che l'idea meritasse co-

munque attenzione, garantendo maggiori probabilità dell'effettiva consegna del carico. Meglio poche merci giunte a destinazione, che tante finite in fondo al mare. I piani dettagliati per queste operazioni furono concordati tra i comandi tedeschi e nipponici nel marzo-aprile del 1943: si sarebbero impiegati dei sommergibili di un migliaio di tonnellate di dislocamento, che avrebbero dovuto effettuare almeno due viaggi ciascuno all'anno, trasportando ogni volta 150 tonnellate di carico. All'andata il carico sarebbe consistito in piombo, mercurio, alluminio, barre di acciai speciali e soprattutto tecnologia militare tedesca destinata alle forze giapponesi (tra l'altro, radar, siluri a ricerca acustica, macchine cifranti ENIGMA); al ritorno, le materie prime provenienti dall'Estremo Oriente. Fin da subito, i comandi tedeschi adocchiarono i sommergibili italiani, grossi e voluminosi, come i candidati ideali per queste missioni di trasporto: già l'8 febbraio 1943 il comandante in capo delle forze subacquee tedesche, grande ammiraglio Karl Dönitz, suggerì ad Hitler di adibire a queste missioni i sommergibili italiani che ancora erano a Bordeaux, riscuotendone l'immediata approvazione. Rispetto ai sommer-

gibili tedeschi, indispensabili per la guerra al traffico in Atlantico, i sommergibili italiani erano ritenuti più idonei per compiti di trasporto, essendo più grandi e risultando facilmente adattabili, mentre per gli stessi motivi (che peraltro comportavano maggiori tempi d'immersione) erano meno adatti alla guerra al traffico. Alla Regia Marina fu quindi proposto uno scambio: accettare di trasformare i battelli di Betasom in sommergibili da trasporto, da impiegarsi con bandiera ed equipaggi italiani ma per conto della Germania, in cambio della cessione da parte tedesca di un corrispondente numero di moderni U-Boote del tipo VII C, coi quali proseguire le operazioni contro il traffico mercantile Alleato in Atlantico. L'offerta, presentata lo stesso 8 febbraio al capitano di vascello Enzo Grossi, comandante di Betasom (per altra fonte, sarebbe stato Grossi ad avere l'idea e proporla a Dönitz), fu accettata dai comandi italiani. Su proposta della Seekriegsleitung, l'operazione fu denominata «Adler»; i sommergibili italiani coinvolti mutarono il loro nome in codice da «I» («Ida», che portavano dall'ottobre 1940) ad «Adler», cioè Aquila, seguito da un numero romano. Al Cappellini fu assegnato il nominativo di «Aquila III».

Partendo dalla Francia, i sommergibili avrebbero dovuto raggiungere Singapore («Betavella»), porto munito di adeguate attrezzature per il raddobbo e di un bacino di carenaggio, impiegabile anche per il carico e lo scarico; all'andata i sommergibili non avrebbero fatto rifornimento in mare, poiché, essendo il carico più leggero rispetto a quello da imbarcare al ritorno, avrebbero potuto imbarcare scorte supplementari di nafta nei doppifondi. Al ritorno, invece, i doppifondi sarebbero serviti per sistemarvi un carico di gomma, quindi era previsto un rifornimento in mare ad almeno 3000 miglia dalla base di partenza. In ogni circostanza bisognava evitare l'azione offensiva (impossibile, d'altra parte, perché i tubi lanciasiluri sarebbero stati rimossi) e non bisognava farsi avvistare.

I battelli scelti per questa operazione vennero sottoposti a radicali lavori di trasformazione in sommergibili di trasporto, effettuati con i mezzi disponibili a Bordeaux, sotto la sapiente direzione del maggiore del Genio Navale Giulio Fenu.

Per massimizzare la capacità di carico e l'autonomia, l'armamento venne praticamente azzerato: furono sbarcate le artiglierie e «tagliati» i tubi lanciasiluri (per fare spazio per il carico: non potendo essere eliminati del tutto, le strutture esterne vennero tagliate in corrispondenza delle paratie delle casse di zavorra, e vennero rimosse le paratie interne a filo della cassa d'assetto), mentre i depositi di munizioni vennero convertiti in stive di carico o depositi di combustibile supplementari. Furono lasciate soltanto le mitragliere contraeree (una mitragliera binata C/38 da 20/65 mm), per difendersi da eventuali attacchi aerei lungo la rotta. Furono sacrificati alle esigenze del carico anche il periscopio d'attacco, alcuni elementi delle batterie e persino una delle latrine; gli equipaggi, non essendo più necessari molti cannonieri e siluristi, vennero ridotti da circa 50 uomini a 35. Gli equipaggi assegnati ai sommergibili per questa missione risultarono però piuttosto raccoglietici, composti

da personale disomogeneo e non affiatato, raccolto frettolosamente tra quello disponibile a Betasom. Sul Cappellini, sottoposto a lavori che si protrassero da marzo a maggio del 1943, fu ricavato uno spazio di carico sufficiente a stivare 100 o 160 tonnellate di materiali (per altra fonte, probabilmente erronea, 50 tonnellate di munizioni e 80 tonnellate di carburante).

Il Cappellini, insieme a Tazzoli e Giuliani, fu tra i primi sommergibili ad ultimare i lavori di trasformazione, a fine aprile 1943. Partirono tutti nel mese di maggio: il Cappellini fu in assoluto il primo sommergibile «Aquila» a partire per l'Estremo Oriente, l'11 maggio 1943, al comando del capitano di corvetta Walter Auconi. Questi era ritenuto uno dei migliori ufficiali sommergibilisti disponibili.

Il carico del Cappellini consisteva in 95 tonnellate di acciai speciali, alluminio in lingotti, munizioni (compresi proiettili da 20 mm e siluri destinati agli U-Boote tedeschi del «Monsun Gruppe», attivi nel Pacifico e nell'Oceano Indiano), componenti elettroniche per radar e parti di ricambio; altre fonti parlano di 160 tonnellate di mercurio, alluminio, acciaio per saldatura, 800 mitragliere MG 151 da 20 mm, munizioni, prototipi di bombe, congegni di puntamento per bombardieri, cuscinetti a sfera e progetti di carri armati, il tutto destinato all'industria bellica giapponese.

A bordo del Cappellini, oltre al carico ed all'equipaggio, si trovavano anche otto operai militarizzati ed il capitano del Genio Navale Matteo Silvestro, incaricato di organizzare la base italiana per i sommergibili impegnati nel traffico tra l'Europa e l'Estremo Oriente. Dato che i comandi tedeschi accettavano soltanto militari nell'area, il comandante di Betasom, capitano di vascello Enzo Grossi, fece passare gli otto operai militarizzati come degli effettivi.

A causa del sovraccarico di merci e carburante, il Cappellini lasciò Bordeaux con un una riserva di spinta di appena il 3,5 % del dislocamento totale (contro il 20-25 % abituale), tanto che,

anche in emersione, soltanto la prua estrema e la torretta fuoriuscivano dall'acqua. Soltanto la cassa di manovra prodiera e la cassa di immersione potevano essere utilizzate per le manovre di emersione. Anche un'avaria di poco conto, in quelle condizioni, avrebbe potuto significare la fine per il sommergibile, che non sarebbe più potuto riemergere.

D'altro canto, anche la manovra d'immersione rapida risultava ritardata di molto (80 secondi, in luogo dei 50 precedentemente necessari), a causa del marcato appioppamento (circa 7°) assunto dal Cappellini: occorreva più tempo per assumere i 5° di appioppamento ottimali per permettere l'immersione rapida. Il comandante Auconi ovviò a questo problema mediante l'immersione rapida di poppa, a marcia indietro.

Altro inconveniente causato dal sovraccarico era il fatto che ponti di coperta e scarichi dei motori diesel si trovassero sott'acqua: se un motore diesel si fosse fermato di colpo, l'acqua di mare, per prevalenza di pressione, avrebbe immediatamente raggiunto i motori diesel, causando avarie gravissime. Per scongiurare questo pericolo, qualche membro dell'equipaggio dovette tenersi sempre accanto alla manovra di chiusura del valvolone interno, pronto a chiuderlo. Il lunghissimo viaggio transoceanico fu costellato di difficoltà e pericoli: dapprima, nel Golfo di Biscaglia e nell'Atlantico centrale, il Cappellini fu ripetutamente attaccato da aerei nemici, cui si sottrasse con l'immersione rapida «a marcia indietro»; poi, al largo di Lisbona, eluse la caccia da parte di naviglio leggero. Dopo questi primi inconvenienti il viaggio trascorse relativamente tranquillo; furono superate le Canarie e Capo Verde, si passò ad ovest dell'Isola di Ascensione e di Sant'Elena e si fece rotta per Città del Capo. In queste tempestose acque il sommergibile arrivò il 13 giugno; il maltempo ed i consumi imprevisti di carburante (fin dalla partenza, il direttore di macchina notò che erano superiori al previsto) costrinsero il Cappellini a viaggiare vicino alla costa sudafricana, aumentando il

rischio di essere avvistato, per limitare il consumo di nafta. Comunque, riuscì a tenersi a 40 miglia dalla costa.

Una volta in Oceano Indiano, però, le condizioni meteomarine peggiorarono sensibilmente. Fu incontrato mare di poppa di eccezionale violenza; durante la navigazione verso il Madagascar, nella terza settimana di giugno, il Cappellini fu continuamente spazzato e sommerso da gigantesche onde – alte fino a quindici metri – che distrussero il pagliolato della coperta di poppa ed il tubo di scarico di dritta; i marinai dovettero cercare di effettuare delle provvisorie riparazioni legandosi a cime, con indosso le cerate, per non essere trascinati in mare.

Dopo quasi due mesi di viaggio e 13.000 miglia percorse, con i serbatoi ormai quasi vuoti, l'8 luglio 1943 il Cappellini approdò a Sabang (isola di Weh); il giorno seguente, dopo essersi rifornito di carburante, salpò per Singapore scortato dalla nave coloniale Eritrea (capitano di fregata Marino Iannucci), rifugiatisi in Giappone due anni prima, dopo la caduta dell'Africa Orientale Italiana.

Il Cappellini giunse a Singapore dopo tre giorni di navigazione, approdando dapprima a Keppel Harbour e poi nella zona dell'arsenale, tra l'isola e Johore (località all'estremità meridionale della penisola di Malacca), dove scaricò il materiale destinato al Giappone ed iniziò subito a caricare gomma (110 tonnellate) e stagno per la Germania. Si provvide anche alle riparazioni dei danni causati in giugno dal mare mosso nella zona dei "Quaranta Ruggenti" e dal doppiaggio del Capo di Buona Speranza.

Intanto, a migliaia di chilometri di distanza, la guerra dell'Italia si avviava verso la sconfitta: due giorni dopo la partenza del Cappellini da Bordeaux, le forze italiane in Tunisia si erano arrese (quelle tedesche erano capitolate già il 9 maggio), segnando la fine della campagna nordafricana; il 10 luglio, mentre il Cappellini si trasferiva da Sabang a Singapore, gli Alleati sbarcavano in Sicilia. Il 25 luglio Mussolini venne deposto e sostituito dal maresciallo

Pietro Badoglio: questo sovvertimento insospetì di molto tedeschi e giapponesi, che fiutarono una prossima uscita dell'Italia dal conflitto. A Singapore, questo significò un (intenzionale) ritardo nell'approntamento del Cappellini per il viaggio di ritorno: il comandante tedesco a Singapore, capitano di corvetta Werner Von Zatorski, ed il suo corrispettivo giapponese Hara, cercarono con varie scuse di trattenere in porto i sommergibili italiani (non solo il Cappellini, ma anche Torelli e Giuliani, che erano frattanto giunti in Estremo Oriente), in attesa che la posizione dell'Italia si chiarisse. Dapprima vennero ritardate le operazioni di carico e manutenzione delle unità, poi vennero addotte quali scuse per ritardare la partenza delle importanti operazioni aeronavali in corso a nord di Sumatra. Hara, su suggerimento dei suoi superiori e di Von Zatorski, intendeva trattenere i sommergibili fino al momento della resa italiana, per poi impadronirsene.

Quanto all'equipaggio del Cappellini, la notizia della caduta del regime venne accolta con giubilo dagli uomini, ma non dal comandante Auconi, il quale, convinto fascista, aveva ripreso i marinai che raccontavano barzellette contro il regime e dopo il 25 luglio si era espresso duramente nei confronti di Vittorio Emanuele III e di Badoglio. Secondo una fonte, Auconi avviò delle trattative con i giapponesi, nelle quali assicurò che, comunque fossero andate le cose in Italia, il Cappellini avrebbe proseguito nella guerra a fianco dell'Asse.

Il comandante Iannucci dell'Eritrea, che aveva ordinato di accelerare il carico di Cappellini e Giuliani (anche in quantità maggiore del previsto), prelevò delle cariche esplosive dalla dotazione della sua nave e le distribuì ai tre sommergibili per permettere loro di autoaffondarsi, nell'eventualità di un armistizio tra Italia ed Alleati e di un tentativo giapponese di impadronirsi dei battelli; ma non diede loro ulteriori delucidazioni ed istruzioni.

Il 21 agosto il Cappellini, accompagnato dall'Eritrea, lasciò Singapore diretto a Sabang, per inizia-

re la traversata di ritorno verso l'Europa. A bordo aveva 156 tonnellate di carico tra gomma (92 o 110 tonnellate, a seconda delle fonti), stagno (44 tonnellate) e volframio (altra fonte parla di gomma, zinco, tungsteno, chinino, oppio e spezie, nonché pane in contenitori stagni).

Il 23 agosto, tuttavia, le due unità ricevettero ordine di tornare indietro, causa la presenza di un sommergibile avversario. Poco dopo giunse anche un messaggio dell'ammiraglio Carlo Balsamo, addetto navale italiano a Tokyo (il quale però non ricopriva la carica di Comandante Superiore Navale in Estremo Oriente, che spettava invece al capitano di vascello Giuseppe Prelli), che ordinava a Cappellini ed Eritrea di rientrare per partire più avanti insieme ai Giuliani: Iannucci, però, rifiutò tale ordine e proseguì per Sabang, dove le due unità arrivarono il 24 agosto. Prima di ripartire, il 27 agosto, per Singapore (dove avrebbe dovuto assumere la scorta del Torelli sullo stesso tragitto), Iannucci consegnò al Cappellini viveri per dieci giorni ed una lancia per favorire le manovre dei sommergibili in arrivo. Consigliò inoltre ad Auconi, stante l'incerta situazione italiana, di portarsi, qualora necessario, in un punto del porto dove i fondali erano profondi 30 metri, per poter salpare – se possibile – in immersione.

Per parte loro, tedeschi e giapponesi intendevano concentrare a Singapore tutti e tre i sommergibili, per rendere più agevole la loro cattura; il 3 settembre, pertanto (mentre, all'insaputa di tutti, si firmava a Cassibile l'armistizio tra l'Italia e gli Alleati), Von Zatorsky e Hara ordinarono a Iannucci di riportare il Cappellini a Singapore: il motivo addotto era che il sommergibile intralciava, nel piccolo porto di Sabang, la manovra di numerose navi nipponiche che avrebbero dovuto prendere parte a delle importanti operazioni a nord di Sumatra. Iannucci telegrafò allora all'ammiraglio Balsamo, domandando di richiedere a Tokyo l'autorizzazione a far partire insieme Cappellini e Giuliani, che si sarebbero poi riuniti nell'Oceano Indiano

ed avrebbero proseguito insieme verso Bordeaux. La risposta negativa rivelò a Iannucci la piena gravità della situazione; il comandante dell'Eritrea ottenne solamente l'autorizzazione a salpare per recarsi a Sabang ed assumere la scorta del Cappellini, da accompagnare a Singapore.

L'annuncio dell'armistizio tra l'Italia e gli Alleati raggiunse le unità italiane in Estremo Oriente alle due antimeridiane dell'8 settembre 1943, ora locale.

Il Cappellini si trovava in quel momento ormeggiato a Sabang, pronto a partire per l'Europa, bloccato solo dall'ostruzionismo giapponese delle settimane precedenti.

A bordo del sommergibile, oltre all'equipaggio ed al carico, c'erano anche due ufficiali della Regia Marina addetti ai servizi della base dei sommergibili, provenienti dalla Cina ed imbarcati di passaggio per tornare in Europa: il capitano di corvetta Ettore Rabajoli (di tre anni più anziano del comandante Auconi) ed il maggiore del Genio Navale Simeoni. La radio del sommergibile aveva problemi di ricezione, ma nella notte tra l'8 ed il 9 settembre captò egualmente un messaggio dell'Eritrea (che si trovava in navigazione tra Singapore e Sabang e che riuscì ad eludere la caccia da parte delle unità giapponesi, raggiungendo il porto di Colombo), che riferiva: «Supermarina ordina raggiungere un porto inglese aut neutrale aut affondare». Nulla si diceva sul fatto che era stato firmato un armistizio tra l'Italia e gli Alleati. Questa notizia giunse a Sabang solo verso le cinque del mattino del 9 settembre; nel frattempo, però, il Cappellini intercettò altri pezzi di comunicazioni radio dalle quali si poté capire che l'Italia aveva firmato un armistizio. (In realtà, le testimonianze sono discordanti circa quale messaggio sia giunto per primo: quello dell'Eritrea, o le frammentarie comunicazioni sull'armistizio). Uno dei messaggi era in lingua inglese, ma sembrava trasmesso da una stazione italiana. Il messaggio dell'Eritrea era giunto con un codice sbagliato, del sommergibile Da Vinci

(affondato mesi prima con tutto l'equipaggio); doveva essere stato un errore di un telegrafista in precedenza imbarcato su tale sommergibile. Auconi ordinò al suo telegrafista di chiedere conferma all'Eritrea; quest'ultima, però, non rispose, per non essere intercettata e localizzata dalle forze giapponesi che già le davano la caccia. Sul sommergibile si captarono invece radiogiornali e comunicati stampa.

L'equipaggio del Cappellini era sconcertato e confuso, ma era possibile capire una cosa: l'Italia non era più alleata di Germania e Giappone.

In precedenza, Auconi e Iannucci avevano esaminato la possibilità di raggiungere il porto di Lourenço Marques, nella colonia portoghese (e dunque neutrale) del Mozambico; adesso, pertanto, Auconi prese provvedimenti per mettere in atto tale piano: fece chiamare a bordo gli ufficiali, che risiedevano in alloggiamenti a circa un chilometro di distanza dall'ormeggio del Cappellini, per preparare la partenza.

La fuga per Lourenço Marques, però, risultò presto inattuabile: due cacciatorpediniere giapponesi, con gli equipaggi ai posti di combattimento e pronti a fare fuoco, bloccavano l'uscita del porto (secondo il direttore di macchina De Simone, i cacciatorpediniere non bloccavano del tutto l'uscita del porto, ma c'erano anche altre unità che avrebbero ostacolato le manovre del Cappellini). Poco lontano dal molo (che era lungo una ventina di metri e terminava su una spiaggia) era ormeggiato un mercantile con a bordo delle sentinelle armate, che tenevano le loro armi puntate sul sommergibile italiano.

Auconi cercò di ingannare i nipponici, comunicando di voler uscire in mare per delle esercitazioni, ma da parte giapponese fu risposto che la manovra era vietata, per la presenza di navi nemiche e perché si doveva attendere l'arrivo dell'Eritrea. Alle 8 il comandante del Cappellini riunì gli ufficiali per un consiglio di guerra; dato che sotto la chiglia c'erano appena trenta centimetri d'acqua, si decise di non tentare l'autoaffondamento (che, a det-

ta di De Simone, sarebbe stato rapidamente attuabile, perché dall'8 settembre gli allagamenti erano stati lasciati sempre aperti, e sarebbe bastato manovrare gli sfoghi d'aria per affondare il sommergibile), che in quelle condizioni sarebbe risultato pressoché inutile. Per i motivi sopra citati, si esclude anche il forzamento dell'uscita.

Auconi deliberò infine di mandare al Comando giapponese la seguente lettera: "In questo momento mi giunge la notizia che l'Italia è stata costretta dall'irresistibile pressione nemica ad abbandonare la lotta. Debbo pertanto da questo momento dichiarare la mia non belligeranza nei riguardi delle nazioni alleate [Germania e Giappone] e chiedo trattamento analogo a quello fatto dagli inglesi alle navi francesi ad Alessandria d'Egitto. Mi asterrò dal fare atti ostili contro chiunque e terrò il carico che ho a bordo a disposizione dei legittimi proprietari: però qualsiasi azione da parte di chiunque intendesse portare offesa alla mia bandiera o ad impadronirsi del sommergibile al mio comando troverà me e il mio equipaggio decisi alle estreme conseguenze". La lettera, tradotta in inglese dal maggiore Simeoni, venne portata al Comandante nipponico, ammiraglio Kumeichi Hiraoka, da Simeoni e dal capitano di corvetta Rabajoli.

Secondo quanto riferì in seguito il capo elettricista Lanna, dopo le undici del mattino giunse l'ordine che si poteva sabotare il sommergibile, ma girava voce che il comandante giapponese a Sabang avesse affermato che, in caso di sabotaggio, l'intero equipaggio sarebbe stato fucilato.

L'ammiraglio Hiraoka fu infastidito dalla lettera inviata da Auconi, che mandò a chiamare immediatamente, intimandogli di sbarcare con tutto l'equipaggio. Auconi replicò che sarebbe rimasto a bordo del Cappellini e che lo avrebbe fatto saltare se la situazione fosse precipitata, e Hiraoka acconsentì allora a lasciare l'equipaggio internato a bordo in forma temporanea, con trattamento analogo a quello riservato dai britannici agli equipaggi delle navi francesi

ad Alessandria d'Egitto nel 1940, in seguito alla resa della Francia. Impose però ad Auconi di sbarcare 150 tonnellate di nafta (cioè quasi tutta la riserva disponibile) e distruggere le strumentazioni radio; il comandante italiano fece come concordato, provvedendo inoltre – di sua iniziativa – a distruggere l'archivio segreto. A scanso di equivoci, predispose il sommergibile contro eventuali colpi di mano da parte giapponese (uno fu tentato già durante il colloquio tra Auconi ed Hiraoka, e venne fermato appena in tempo da quest'ultimo).

Sentinelle giapponesi furono poste agli ormeggi, e venne comunicato che ogni tentativo di sabotaggio sarebbe stato represso con la fucilazione dell'intero equipaggio, a partire dal comandante.

Il 12 settembre, il comando giapponese ordinò che il Cappellini tornasse a Singapore, per sbarcare il carico e riconsegnarlo ai tedeschi; il comandante Auconi replicò che non si sarebbe mosso senza prima una garanzia scritta che lo stato di "non belligeranza" della sua unità sarebbe stato riconosciuto anche a Singapore. Dopo lunghe e difficili trattative, Hiraoka accondiscese e stese una dichiarazione scritta in otto punti con cui dava il suo sostegno a tale decisione, a livello di "accordo tra gentiluomini".

Il 13 settembre, il Cappellini salpò da Sabang per Singapore scortato da un cacciatorpediniere giapponese; su quest'ultimo, già il giorno precedente, erano stati fatti salire come ostaggi Simeoni e Rabajoli (che già l'11 settembre erano stati imbarcati come ostaggi su un incrociatore presente in porto, salvo esserne sbarcati la sera stessa a seguito della partenza della nave per un'inutile caccia all'Eritrea), mentre sul Cappellini si erano imbarcati un ufficiale sommergibilista nipponico, un interprete e tre segnalatori per le comunicazioni radio. L'ufficiale giapponese provvide subito a far sparire i volantini della trasmissione ai timoni orizzontali, per evitare che il sommergibile potesse tentare d'immergersi e fuggire; rimase poi in camera di manovra per tutta la durata del

viaggio.

L'equipaggio manteneva la calma, vedendo che Auconi aveva ancora la situazione sotto controllo.

Secondo una versione, si era pensato anche di andare a Penang, sede di una base di sommergibili tedeschi, nella speranza che questi ultimi fossero meno diffidenti: fino al 16 settembre, però – stando ai rapporti successivi – nessuno intendeva collaborare con l'Asse. Secondo quanto sostenuto in seguito da alcuni ufficiali rimasti poi fedeli al re ed imprigionati dai giapponesi, tra cui il tenente di vascello Bruti Liberati (un ufficiale stanziato in Cina e poi internato insieme agli ufficiali del Giuliani), Auconi avrebbe trattato il trasferimento a Penang, promettendo di consegnare il sommergibile ai tedeschi, ma i nipponici lo avrebbero tratto in inganno, portando invece il Cappellini a Singapore; Bruti Liberati ed altri ufficiali sostennero di aver sentito un giovane ufficiale del Cappellini, subito dopo l'arrivo a Singapore, esclamare "I giapponesi ci hanno fregati!".

(Secondo gli ufficiali di Giuliani e Torelli, che rimasero invece fedeli al giuramento prestato al re e vennero imprigionati dai nipponici, Auconi, Rabajoli e Simeoni erano tutti fascisti convinti, specie Auconi, che – secondo il comandante Tei del Giuliani – già in colloqui prima dell'armistizio aveva affermato che, se l'Italia si fosse arresa, avrebbe continuato a combattere insieme ai tedeschi. La commissione d'inchiesta valutò però questo giudizio come "di parte", ed accettò la versione di Auconi. Secondo gli ufficiali, Auconi e Simeoni erano entrambi di fede fascista, mentre l'atteggiamento di Rabajoli era più ambiguo). Durante la traversata alcuni uomini chiesero al comandante Auconi se non fosse il caso di tentare la fuga, ma ciò era di fatto impossibile: a bordo c'erano solo dieci tonnellate di nafta, appena bastanti per arrivare a Singapore, senza contare la rimozione dei volantini dei timoni orizzontali, che impediva di immergersi. Dopo tre giorni di navigazione, il Cappellini arrivò il 16 settembre nella base militare di

Seletar, a nord di Singapore e di fronte a Johore.

Una volta in porto, Auconi venne immediatamente convocato dall'ammiraglio Ryuichiro Enomoto, comandante della zona; qui si trovavano anche molti altri ufficiali ed esperti giapponesi. Enomoto disse ad Auconi che l'equipaggio doveva sbarcare e consegnare il sommergibile ai nipponici: non solo il carico, infatti, era tedesco, ma anche il Cappellini. Dato che in cambio dei sommergibili da trasporto la Kriegsmarine aveva ceduto alla Regia Marina altrettanti U-Boote tipo VII C, i primi erano da considerarsi come proprietà tedesca, secondo Enomoto, il quale aggiunse anche che i comandanti di Torelli e Giuliani avevano consegnato i loro sommergibili (mentiva: erano stati imprigionati insieme ai loro equipaggi). Auconi mise in discussione questa interpretazione, e chiese che venisse rispettato l'accordo fatto con l'ammiraglio Hiraoka. Il comandante italiano e l'ammiraglio nipponico discussero per nove ore, ed infine giunsero ad un accordo, in base al quale era riconosciuto al Cappellini lo stato di "non belligeranza" e veniva concesso, per tutta la durata della guerra, un regime d'internamento simile a quello riservato alle navi francesi ad Alessandria dal governo britannico. L'accordo era articolato su otto punti: il Cappellini avrebbe mantenuto bandiera, comandante, stato maggiore ed equipaggio italiani, al completo; l'equipaggio sarebbe stato alloggiato in un apposito accantonamento nei pressi dell'ormeggio, ed ogni giorno una squadra di 15 uomini sarebbe potuta salire a bordo per la manutenzione; di notte un ufficiale e tre marinai armati di sentinella sarebbero potuti restare a bordo per fare la guardia, disimpegnando il loro servizio in coperta ma non sulla banchina; nessun giapponese, militare o civile, sarebbe potuto salire sul sommergibile senza prima essere autorizzato per iscritto dal comandante dell'unità; gli italiani sarebbero stati confinati all'interno del loro acquartieramento e sul sommergibile, e non avrebbero potuto circolare

al di fuori, mentre il loro trasporto tra sommergibile ed accantonamento sarebbe stato effettuato con autobus forniti dal Comando giapponese; soltanto Auconi si sarebbe potuto recare a bordo del sommergibile per ispezioni a qualsiasi ora, giorno e notte, a sua richiesta; il carico sarebbe stato sbarcato e consegnato ai giapponesi; ogni atto ostile ed ogni azione di sabotaggio sarebbe stato punito con la fucilazione di tutto l'equipaggio, senza processo. Il comandante Auconi tornò allora sul Cappellini e lesse il testo dell'intesa all'equipaggio, poi fece sbarcare tutti, tranne i quattro uomini incaricati di vigilare sul sommergibile: il tenente del Genio Navale Direzione Macchine Giannone e tre marinai. Congedandosi da Giannone, Auconi gli ordinò, in caso di colpo di mano giapponese, di dichiarare l'illegalità di una simile azione e di opporsi materialmente ma senza spargimento di sangue, per non aggravare la situazione. Auconi (che aveva preso con sé la bandiera di combattimento del Cappellini) ed il resto dell'equipaggio furono fatti salire su un automezzo che li avrebbe dovuti trasportare nell'accantonamento previsto dall'accordo, ma presto gli uomini del Cappellini compresero di essere stati raggirati: il veicolo li trasportò per due ore, dopo di che furono fatti scendere e percorrere un altro lungo tratto a piedi lungo un dirupo scosceso, fino a degli sgangherati barracamenti situati in mezzo alla giungla e circondati da filo spinato. Quando Auconi protestò, per risposta ebbe delle botte. Per due giorni gli uomini del Cappellini vennero lasciati isolati, senza notizie e senza cibo; il terzo giorno arrivarono il tenente Giannone ed i tre marinai lasciati di guardia, che riferirono che i giapponesi avevano catturato il sommergibile con la forza. Ciò che era successo era che due ufficiali ed un interprete giapponesi erano saliti sul Cappellini con la scusa di "vedere i bagagli dei due ufficiali di passaggio", ed una volta a bordo avevano aggredito gli italiani di guardia e chiamato un plotone di soldati che,

baionetta inastata sui fucili, erano accorsi sul sommergibile ed avevano sopraffatto la guardia. Il 20 settembre Auconi scrisse una lettera di protesta all'ammiraglio Enomoto, accusandolo di mancanza di lealtà e facendogli notare che Italia e Giappone non erano in guerra, ma per tutta risposta un drappello giapponese guidato dal tenente Takahashi irruppe negli alloggi degli italiani e confiscò tutti i documenti firmati dai giapponesi, a partire dall'impegno firmato da Enomoto il 16 settembre. Il 23 settembre gli uomini del Cappellini furono trasferiti nel campo di prigionia di Sime Road, dove in breve furono raggiunti dagli uomini di Torelli e Giuliani. Nei giorni successivi si scoprì nel campo un marinaio radio-telegrafista del Giuliani, Martini: questi era stato separato dal resto dell'equipaggio del Giuliani su richiesta dello stesso comandante Tei, dopo essersi reso protagonista di scalmanata indisciplinata (tentativo di assalto alla cambusa per procurarsi liquori, manifestazioni fasciste con alcuni altri sottufficiali). Per alcuni giorni l'equipaggio del Cappellini visse in un limbo; tutte le sere si leggeva la Preghiera del Marinaio e si concludeva al grido di "Viva il re", ma un giorno i giapponesi comunicarono – mentendo – che il re aveva abdicato. A questo punto, gli uomini del Cappellini credettero che l'Italia fosse in stato di occupazione; quando fu annunciata la costituzione della Repubblica Sociale Italiana, il 23 settembre 1943, Auconi dichiarò la sua adesione ad essa, e tutto l'equipaggio, ufficiali compresi, aderì piuttosto spontaneamente alla RSI, con un'unica eccezione: il sergente infermiere Olivo Fattoretto. Il 24 settembre Auconi s'incontrò con i comandanti di Torelli e Giuliani, Tei e Gropallo, a colloquio dal generale Tsunemichi Arimura, comandante dei campi di prigionia di Singapore e della Malesia. Tei e Gropallo si dichiararono fedeli a Vittorio Emanuele III, mentre Auconi asserì che, se fosse nato un governo Mussolini riconosciuto da Germania e Giappone, lui avrebbe obbedito a

quest'ultimo. Iniziò poi a parlare di politica, ma venne redarguito dal generale Arimura, che gli ricordò che, in quanto ufficiale, non doveva occuparsi di politica, bensì obbedire agli ordini del suo re. Il 2 ottobre 1943, quando si recò nuovamente a colloquio col tenente colonnello nipponico Bano, Auconi aveva già modificato la sua divisa (rimuovendo, ad esempio, la corona dal berretto). Tra gli equipaggi di Torelli e Giuliani le cose andarono diversamente: i comandanti e tutti gli ufficiali, tranne uno, rimasero fedeli al re e vennero trattati avviati alla prigionia; sottufficiali e marinai (ed anche gli operai militarizzati della base), con pochissime eccezioni, aderirono invece alla RSI e si misero sotto il comando di Auconi. Questi provvide, tra l'altro, a raccogliere gli indirizzi di tutti i componenti degli equipaggi dei sommergibili, che consegnò poi alle autorità nipponiche affinché fossero segnalati alla Croce Rossa Internazionale. Il 28 ottobre, anniversario della marcia su Roma, fu organizzata una cerimonia al termine della quale gli equipaggi gridarono «Viva il duce», anche se non eseguirono il defilamento (mancava lo spazio). Gli uomini furono invitati a firmare una dichiarazione di lealtà al governo regio, che divideva chi rimaneva fedele al re da chi intendeva aderire alla RSI: firmarono in tutto soltanto 28 uomini, di cui 17 ufficiali (perlopiù di Torelli e Giuliani). Tutti gli altri aderirono alla RSI: tra di essi, compatto, l'intero equipaggio e gli ufficiali del Cappellini, tranne il sergente infermiere Olivo Fattoretto. Inizialmente i due gruppi furono trasferiti insieme in un altro campo di transito lungo la Sime Road, una vecchia piantagione di gomma con baracche di foglie di palma intrecciate e vitto scarso e saltuario. Dopo due mesi il gruppo dei "bado-gliani" venne trasferito nel campo di prigionia di Kranji, e da lì (sul finire del 1943) in un altro campo di prigionia lungo la Sime Road. Qui languirono fino alla fine della guerra nelle inumane condizioni di vita che i giapponesi riservavano ai loro prigionieri:

razioni al limite della fame, lavoro massacrante, disciplina regolata da botte e bastonate. Diversa fu la sorte degli uomini che avevano aderito alla RSI. Parecchi s'imbarcarono su navi mercantili tedesche presenti in Estremo Oriente, entrando a far parte dei loro equipaggi. In undici imbarcarono sulla nave cisterna Brake, adibita a rifornimento di sommergibili; alle 12.10 del 12 marzo 1944, però, la nave – già avvistata da un aereo alle 10.56 – fu attaccata dal cacciatorpediniere britannico Roebuck e costretta all'autoaffondamento, alle 13.20, in posizione 31°45' S e 72°16' E. Il centinaio di superstiti, tra cui tutti gli 11 italiani, venne recuperato dal sommergibile tedesco U 168, che li sbarcò a Batavia dopo due settimane. L'affondamento della Brake segnò la fine dell'impiego di unità rifornitrici in mare; gli italiani rimasero a lungo a Giava in stato di semiprigionia, senza che nessuno più si curasse di loro (questo, fino a quando non furono trasferiti a Singapore e mandati nel campo di Changi, come prigionieri). Altri dieci italiani s'imbarcarono sul piroscafo tedesco Bogotà, che rimase bloccato in Giappone fino alla fine del conflitto. Altri cinque s'imbarcarono sul piroscafo Quito, anch'esso tedesco, convertito in nave appoggio sommergibili. Il 28 aprile 1945 questa nave fu silurata ed affondata dal sommergibile statunitense Bream al largo di Bandjermassin (Borneo meridionale); i cinque italiani finirono in Giappone, dove si trovavano alla fine della guerra. Un numero ancora maggiore di italiani, 75 tra ufficiali e marinai, si era invece imbarcato il 17 novembre 1943 (per altra fonte, il 29 ottobre), col permesso dei giapponesi, sulle motonavi tedesche Burgenland e Weserland, in partenza per la Francia con carichi di materiali strategici. Sulla Burgenland s'imbarcarono il comandante Auconi, tutto lo stato maggiore del Cappellini, un guardiamarina del Torelli e 26 marinai; sulla Weserland salirono 37 marinai. Nessuna delle due giunse a destinazione: la Weserland fu avvistata il 2 gennaio 1944 da un idrovolante statunitense PBY Ca-

talina, 595 miglia a sud/sudovest dell'isola di Ascensione, ed intercettata il giorno seguente dal cacciatorpediniere statunitense Somers. Affondata la nave nel punto 14°55' S e 21°30' O (a 900 miglia da Asuncion e 1200 miglia dall'Africa), il Somers ne recuperò 130 naufraghi, mentre altri superstiti furono soccorsi il 6 gennaio da navi statunitensi e brasiliane. Nell'affondamento della Weserland trovò la morte un ex membro dell'equipaggio del Cappellini, il marinaio Mario Sganzerli. Non diversa la sorte della Burgenland: camuffata da mercantile statunitense Floridian, lasciò Singapore il 17 novembre 1943 ed attraversò indenne l'Oceano Indiano, doppiando il Capo di Buona Speranza ed iniziando poi la navigazione nell'Atlantico meridionale. Il 5 gennaio 1944 fu avvistata da un idrovolante statunitense Martin PBM-3S Mariner del VP-203, che richiamò sul posto l'incrociatore leggero Omaha e dal cacciatorpediniere Jouett: dopo essere stata cannoneggiata, la nave si autoaffondò nel punto 07°29' S e 25°37' O (Atlantico meridionale, a 600 miglia da Pernambuco). Tra i "passeggeri" della Burgenland, come detto, c'erano proprio il comandante Auconi e parte degli uomini del Cappellini; insieme all'equipaggio tedesco, si imbarcarono sulle cinque scialuppe, che non furono soccorse dalle navi affondatrici. Le loro sorti si divisero: una lancia fu soccorsa il 7 gennaio dal cacciatorpediniere statunitense Davis, due da altre navi statunitensi (tra cui il cacciatorpediniere Winslow) e brasiliane nei giorni successivi, mentre le ultime due raggiunsero le coste del Brasile dopo una lunga ed avventurosa navigazione. Su una di queste ultime si trovavano Auconi ed il comandante tedesco della Burgenland: questi decise di cedere il comando delle scialuppe ad Auconi, ufficiale più anziano e di maggiore esperienza. Per ironia della sorte, questi uomini del Cappellini si ritrovarono naufraghi non lontano dall'isola dell'Ascensione, dove un anno e mezzo prima si erano trovati i sopravvissuti del Laconia, che proprio il Cappellini aveva soccorso. In nove giorni Auconi e gli occu-

panti della sua lancia, 8 italiani e 24 tedeschi, percorsero 700 miglia a remi e con l'ausilio di una vela, fino a giungere in vista della costa brasiliana; a quel punto, il 15 gennaio, furono raggiunti soccorsi da una nave brasiliana, che li portò quali prigionieri di guerra dapprima a Pernambuco (Brasile) fino al 3 marzo, e poi negli Stati Uniti. Imbarcati su una nave, giunsero il 24 marzo a New Orleans; dapprima furono internati nel campo di Monticello (vicino a Little Rock, in Arkansas), e poi (il 10 aprile 1944), falliti i tentativi di convincerli all'arruolamento nelle Italian Service Units (squadre di lavoro composte da ex prigionieri ed internati italiani, create dopo l'armistizio e poste al servizio dell'esercito statunitense), furono trasferiti nel «Fascist Criminal Camp» di Herenford (Texas), da dove sarebbero rimpatriati nel febbraio 1946. Altri furono inviati in campi di prigionia situati nelle Hawaii, tornando anche loro in Italia nel dopoguerra. Un'altra settantina degli aderenti alla RSI, infine, rimasero a Singapore. Una cinquantina fu adibita a lavori di manutenzione presso tale base, mentre altri 18 italiani, costituiti da personale tecnico, furono selezionati per integrare gli equipaggi tedeschi dei tre sommergibili catturati, ormai incorporati nella Kriegsmarine (i tedeschi, a corto di personale, andarono a cercare volontari tra gli italiani internati, col permesso dei giapponesi): in quattro, tra cui il capo contabile Lo Casto ed il capo elettricista Lanna, imbarcarono sul Cappellini, mentre su Giuliani e Torelli ne andarono sette per ciascuna unità. I tre sommergibili, dopo l'internamento dei loro equipaggi, erano passati sotto il controllo del viceammiraglio Hiraoka Kumeichi, comandante della 9a Base di Sabang. La Marina Imperiale giapponese non era però interessata ai sommergibili italiani, al contrario della Kriegsmarine; le tre unità furono quindi consegnate a quest'ultima, nella quale furono incorporate con i nomi di UIT 23 (Giuliani), UIT 24 (Cappellini) ed UIT 25 (Torelli).

Il trasferimento del Cappellini alla Kriegsmarine ebbe luogo il 22 ottobre 1943, con una cerimonia solenne a cui presenziarono l'ammiraglio Paul Wenneker, addetto navale tedesco a Tokyo, e diversi alti ufficiali giapponesi. Il 6 dicembre 1943 l'ormai ex Cappellini entrò in servizio nella Kriegsmarine con il nuovo nome di UIT 24, assegnato alla 12. Unterseebootsflottille (avente sede a Bordeaux); ne assunse il comando il tenente di vascello Heinrich Pahlis, che ne sarebbe rimasto comandante fino al maggio 1945. Secondo alcune fonti, il sommergibile – designato come «Frontboot mit überwiegendem Einsatz für Transportunternehmungen», cioè “unità di prima linea destinata principalmente al trasporto” – venne riarmato dai tedeschi con un cannone da 105 mm, sistemato sul ponte, oltre che con l'installazione di una mitragliera da 20 mm su una piattaforma dietro la torretta. Quando la Marina tedesca apprese che il sommergibile Ammiraglio Cagni, sorpreso dall'armistizio in

Oceano Indiano, aveva raggiunto Durban (Sudafrica) e che dunque i nomi in codice «Aquila» dovevano ormai essere noti ai britannici, ai sommergibili furono assegnati dei nuovi nominativi convenzionali, ossia «Mercator III» (l'UIT 23 già Giuliani), «Mercator IV» (l'UIT 24 già Cappellini) e «Mercator V» (l'UIT 25 già Torelli). La Kriegsmarine non aveva però personale sufficiente, in Estremo Oriente, per poterli armare. C'era l'equipaggio del sommergibile U 511, donato alla Marina giapponese ed appena giunto a Kure, ma quei 49 uomini non bastavano per armare i tre battelli: ne sarebbero serviti almeno 35-40 per ognuno dei sommergibili. Una parte del problema fu risolto imbarcando i naufraghi di navi tedesche affondate in Estremo Oriente (tra di esse, la “nave corsara” Michel), nonché reclutando ed addestrando nel minor tempo possibile civili tedeschi che si trovavano in quelle terre; inoltre, come detto, diciotto tra sottufficiali e marinai italiani che avevano fatto parte dei

loro equipaggi vennero convinti a tornare a bordo, formando equipaggi misti italo-tedeschi (probabilmente anche per via della scarsa familiarità dei marinai tedeschi con i motori e le strumentazioni dei sommergibili italiani). Per l'UIT 23 e l'UIT 24 era previsto il rientro in Europa agli inizi del 1944. A metà gennaio i loro equipaggi consegnarono dei regali per le loro famiglie, comprati in Giappone e non imbarcabili sui sommergibili per mancanza di spazio, ad un violatore di blocco tedesco in procinto di partire. Per il rifornimento in mare (loro e di altri sommergibili in partenza od in arrivo dalla Francia) erano previsto l'utilizzo di due navi cisterna, la Charlotte Schliemann (la stessa nave che già aveva rifornito il Cappellini al tempo della sua sosta forzata nelle Canarie, nel lontano gennaio 1941) e la già citata Brake. Al comando del tenente di vascello Pahlis, l'UIT 24 lasciò Singapore alle 2.05 del 2 febbraio 1944 diretto a Penang, dove giunse alle nove del giorno seguente.



L'UIT 24 (da www.tsushima.su)



L'UIT 24 nel Mare Interno di Seto (Seto-Naikai), in Giappone, nell'agosto 1944 (da it.wikipedia.org)

L'8 febbraio, alle 9.05, l'UIT 24 salpò da Penang per tornare in Francia, con a bordo un carico di materiali strategici: 130 tonnellate di gomma, 60 di zinco in lingotti, cinque di tungsteno, due di chinino e due di oppio (per altra fonte: 115 tonnellate di caucciù, 55 di stagno, 10 di altri materiali tra tungsteno, oppio e chinino). L'incontro dell'UIT 24 con la Charlotte Schliemann, per il rifornimento, era previsto per il 23 febbraio 1944, nel punto 31°03' S e 55°12' E.

La sezione d'intercettazione OP-20-G dell'Atlantic Section della U.S. Navy, tuttavia, aveva intercettato tre messaggi relativi ai previsti rifornimenti in mare dell'UIT 24 e di altri sommergibili tedeschi: la Charlotte Schliemann era giunta a Singapore il 24 dicembre 1943, proveniente dalla Cina, ed il 13 gennaio 1944 l'Atlantic Section poté apprendere, grazie alle decrittazioni, che la cisterna tedesca avrebbe dovuto rifornire l'UIT 24 e l'U 510, diretti in Europa, nonché quattro altri U-Boote provenienti dalla Francia. La Charlotte Schliemann lasciò Singapore l'8 gennaio, giunse a Batavia l'11 e ripartì poi per il primo appuntamento, con l'U 510, che ebbe regolarmente luogo il 26 gennaio. I decrittatori statunitensi intercettarono anche

i messaggi relativi a data ed ora di tale incontro, nonché a quelli successivi, compreso quello con l'UIT 24; inviarono allora le loro unità per intercettare e distruggere la rifornitrice tedesca. Il 12 febbraio 1944, infatti, la Charlotte Schliemann venne affondata dal cacciatorpediniere britannico Relentless in posizione 23°23' S e 74°37' E.

I comandi tedeschi seppero della perdita della Schliemann dopo alcuni giorni; a questo punto venne deciso l'impiego della Brake, che era stata inizialmente tenuta di riserva. La cisterna lasciò Singapore il 29 febbraio 1944, per rifornire l'UIT 24 ed i sommergibili in arrivo dalla Francia. Ai sommergibili venne comunicato che il nuovo incontro avrebbe avuto luogo il 10 marzo 1944 nel punto 34°57' S e 63° E, poi cambiato in 31°57' S e 73° E per l'11 marzo, a mezzogiorno. Gli statunitensi, però, intercettarono i messaggi in entrambe le occasioni, e si ripeté il copione già visto per la Schliemann: il 12 marzo, mentre era intenta nel rifornimento di tre U-Boote (non c'era, però, l'UIT 24), la Brake venne intercettata dal cacciatorpediniere britannico Roebuck e costretta ad autoaffondarsi. L'UIT 24, giunto nel punto indicato dagli ordini ricevuti, iniziò a navigare

in cerchio, attendendo l'arrivo del segnale convenzionale della Brake, che l'avrebbe dovuto rifornire per permettergli di proseguire il viaggio: durante quei giorni, nei quali il tempo andò sempre peggiorando, il sommergibile subì vari danni per via del mare avverso, compresa l'asportazione di parte del pagliolato del ponte di coperta ed anche delle antenne radio, che vennero rapidamente sostituite con un'antenna di fortuna. Quando giunse, via radio, la notizia dell'affondamento della Brake, l'UIT 24 si venne a trovare in una situazione disperata: non solo era azzerata la possibilità di tornare in Europa, ma a bordo non c'era neppure carburante sufficiente per tornare indietro. Il BdU organizzò allora un rifornimento d'emergenza da parte di un altro sommergibile tedesco, l'U 532 (capitano di fregata Otto Heinrich Junker), che si era rifornito dalla Brake poco prima che questa fosse affondata: al sommergibile di Pahls fu ordinato di raggiungere un nuovo punto per l'incontro, che sarebbe dovuto avvenire il 18 marzo. L'UIT 24 ci arrivò a stento, alternando i motori diesel e quelli elettrici per centellinare fino all'ultima goccia di nafta disponibile.

L'incontro tra i due sommergibili ebbe luogo alle 15.15 del 18 marzo 1944: tra le due unità vennero passate delle manichette per l'acqua, che l'U 532 utilizzò per pompare la nafta nei serbatoi ormai quasi vuoti dell'UIT 24. Diversi squali si avvicinavano minacciosamente alle manichette ogni volta che queste toccavano l'acqua, tanto che i marinai tedeschi dovettero sparare contro di essi, uccidendone alcuni ed inducendo gli altri ad allontanarsi. Più volte le manichette si spezzarono, e furono ogni volta faticosamente rattoppate; in un modo o nell'altro, l'U 532 riuscì a cedere all'UIT 24 novanta metri cubi di nafta (40 tonnellate). Terminato il rifornimento, il sommergibile ex italiano dovette dirigere per rientrare a Penang. Come se non bastasse, durante la navigazione di rientro i motori dell'UIT 24 subirono anche un'avaria; di ciò fu incolpato il personale tecnico italiano. A coronare il tutto, problemi "disciplinari": il motorista Heinz Rehse affermò pubblicamente, in sala mensa, che secondo lui la guerra era persa, venendo redarguito dal comandante, che lo accusò di disfattismo e minacciò di deferirlo alla corte marziale. La vicenda, comunque, non ebbe seguito. Anche tre degli italiani imbarcati come parte dell'equipaggio si rifiutarono di eseguire gli ordini, tanto che all'arrivo in porto del sommergibile vennero sbarcati e nuovamente internati. L'UIT 24 giunse a Penang il 3 aprile 1944, alle 10.05. Nei mesi successivi, il sommergibile, al pari dell'UIT 25 (l'UIT 23 era stato affondato dal sommergibile britannico Tally-Ho), effettuò alcuni viaggi di trasporto di materiali tra il sudest asiatico ed il Giappone. In seguito ad un accordo tra le autorità tedesche e quelle giapponesi, i due "UIT" superstiti dovevano trasportare da Singapore al Giappone cibo provenienti dalle piantagioni del Sud-Est asiatico, dove ce n'era in abbondanza, per gli europei che si trovavano in Giappone; e dal Giappone a Singapore rifornimenti militari per le truppe nipponiche stanziati sul continente. Alle 3.04 del 6 aprile il battello la-

sciò Penang e tornò a Singapore, dove giunse alle 3.35 dell'8 aprile; alle 4.01 del 25 maggio lasciò Singapore con 34 tonnellate di zinco e volframio (per altra fonte questo carico fu imbarcato a Penang e sbarcato a Singapore) e diresse per Tama, in Giappone, arrivandovi all'1.05 dell'8 giugno. Qui fu sottoposto ad un periodo di lavori in bacino nei cantieri Mitsui (riguardanti soprattutto l'apparato motore), che durarono oltre due mesi. Ripartì alle 3.15 del 28 agosto diretto a Kobe, dove giunse alle 00.05 del giorno seguente.

Alle 16.18 del 5 settembre 1944 il sommergibile ripartì da Kobe per tornare a Singapore, dove arrivò alle 7 del 19 settembre, ed alle 7.07 del 28 settembre proseguì per Penang, arrivandovi alle 9.10 del 30. Proprio per settembre 1944 era previsto un nuovo tentativo di tornare in Europa, che venne tuttavia annullato per mancanza di carburante e di mezzi per il rifornimento.

Il 1° ottobre, frattanto, l'UIT 24 era stato formalmente trasferito dalla 12. Unterseeflottenflottille alla 33. Unterseebootsflottille (con sedi a Flensburg e Penang). Alle 2.04 del 17 ottobre lasciò ancora Penang per tornare a Singapore, dove arrivò alle 2.09 del 19 ottobre.

Alle 5.55 dell'8 gennaio 1945 il sommergibile partì da Singapore, ma dovette invertire la rotta e rientrare alle 23.20 del 10 gennaio, a causa di noie ai motori.

All'1.02 del 1° febbraio 1945, infine, l'ormai logoro UIT 24 (sempre al comando di Pahls, come in tutti gli spostamenti precedenti) lasciò per sempre Singapore alla volta di Kobe, dove arrivò il 18 febbraio alle 9.15. Qui iniziò un nuovo periodo di lavori, che non erano ancora conclusi quando calò il sipario sulla Germania nazista, tre mesi dopo. Il 9 maggio 1945 la Germania, sconfitta ed invasa, si arrese senza condizioni: restava ora soltanto il Giappone a combattere contro gli Alleati. Il 10 maggio l'UIT 24 si trovava in secco per lavori nel cantiere Mitsubishi (per altra fonte, Kawasaki) di Kobe, insieme all'UIT 25; al pari delle altre unità tedesche nel

Pacifico, venne confiscato dalle autorità giapponesi.

Il 15 luglio 1945 il sommergibile entrò in servizio nella Marina Imperiale giapponese, con il nuovo nome di I 503, inquadrato nella 6a Flotta. L'ultimo della lunga lista di comandanti di questo sommergibile dalle molte vite fu il tenente di vascello Hideo Hirota (o Hirota Shuzo).

Il trasferimento dell'UIT 24 alla Marina Imperiale avvenne secondo un preciso accordo, già concluso in vista dell'ormai prossima ed inevitabile resa: anziché lasciare i porti giapponesi per consegnarsi agli Alleati, come stabilito dai termini della resa, gli U-Boote in Estremo Oriente sarebbero stati confiscati dalle truppe giapponesi, armi alla mano, e gli equipaggi internati. In realtà l'uso della forza non sarebbe stato necessario; l'invio di soldati giapponesi armati a bordo di autocarri sarebbe stata una pura formalità, necessaria per giustificare "onorevolmente" il passaggio dei sommergibili in mano nipponica, senza che venissero violati i termini della resa tedesca (in quanto i sommergibili non avevano potuto essere consegnati agli Alleati perché requisiti "con la forza" dai giapponesi). Già il 6 maggio l'ammiraglio Wencker aveva inviato ai sommergibili tedeschi in Estremo Oriente (UIT 24, UIT 25, U 181, U 195, U 219 e U 862) il segnale in codice «Lübeck», stabilito per l'attivazione del piano. Gli equipaggi tedeschi vennero dunque internati e sostituiti da equipaggi nipponici. Le condizioni d'internamento dei tedeschi furono però ben diverse da quelle riservate agli italiani quasi due anni prima: gli equipaggi vennero sistemati in un piccolo ma confortevole alberghetto alla periferia di Kobe, acquistato dalla Kriegsmarine con denaro in gran parte ottenuto dai giapponesi quale ricompensa per i due viaggi di rifornimento effettuati dai due "UIT". Alcuni dei tedeschi vennero reclutati per addestrare i nuovi equipaggi giapponesi, aiutandoli a familiarizzare con gli apparati dei due sommergibili, a loro sconosciuti.

Alcuni italiani irriducibili (in tutto una ventina, tra UIT 24/I 503 e UIT 25/I 504) rimasero a bordo anche dopo questo nuovo "passaggio di proprietà", unendosi al nuovo equipaggio nipponico; uno di essi era Raffaele "Raffaello" Sanzio, sergente motorista sul Torelli e poi sull'UIT 25, che i giapponesi trasferirono sull'I 503 nominandolo – secondo quanto da lui raccontato molti anni dopo – direttore di macchina. Secondo quanto raccontato da Sanzio in un'intervista rilasciata a decenni di distanza, il 22 agosto 1945 le mitragliere Breda da 13,2 mm dell'I 503 avrebbero abbattuto a Kobe, durante un bombardamento, un bombardiere statunitense B-25 Mitchell, ultimo velivolo abbattuto da un'unità dell'Asse nella guerra del Pacifico ("furono proprio le mitragliere Breda da 13,2 del mio sommergibile ad abbattere, il 22 agosto 1945, l'ultimo bimotore da bombardamento Usa. Accadde a Kobe, e siamo stati noi Italiani a tirarlo giù"). La veridicità di questa rivendicazione è però quanto meno dubbia, se si considera che le forze giapponesi nel Pacifico si erano arrese agli Alleati una settimana prima, il 15 agosto 1945 (e, per puntiglio, a quell'epoca il sommergibile non montava più delle Breda già da tempo, bensì una mitragliera binata C/38 da 20/65 mm). Non è di per sé impossibile che l'I 503, e precisamente i suoi mitraglieri italiani, abbiano abbattuto un B-25 durante uno dei bombardamenti di Kobe: ma questo, per forza di cose, avvenne in data antecedente il 15 agosto 1945. Era prevista l'assegnazione dell'I 503 alla base navale di Kure (al cui distretto navale, il 15 luglio, il battello venne formalmente assegnato) per concorrere alla sua difesa nel caso di un'invasione Alleata, ma in realtà il sommergibile non fu mai trasferito da Kobe a Kure. Di fatto, l'I 503 non prese mai parte ad operazioni navali sotto bandiera giapponese (per una fonte, anzi, la Marina giapponese non avrebbe mai assegnato un equipaggio all'I 503, mancando il tempo per selezionare ed addestrare il personale: ma si tratta probabilmente di un errore).

Uno degli italiani dell'I 503, il sottocapo cremonese Giuseppe Beccari, morì nel Mar Cinese orientale in seguito ad un mitragliamento aereo, il 16 luglio 1945. Alla resa del Giappone, nell'agosto 1945, l'I 503 era nei cantieri Mitsubishi di Kobe, dove venne trovato e catturato il 2 settembre dalle forze di occupazione statunitensi. Gli italiani che si erano uniti ai giapponesi vennero inviati in campi di prigionia. Il sergente cannoniere Francesco Moccia sarebbe deceduto in prigionia in Giappone il 4 settembre 1947.

Verso la fine del conflitto, i 28 uomini rimasti fedeli al re e gli altri occupanti del grande campo lungo la Sime Road vennero trasferiti nel campo di prigionia di Changi, costituito da una distesa di baracche realizzate attorno all'omonimo carcere. Gli italiani furono sistemati in due celle del carcere, piene di cimici (non diversamente dalle baracche). Proprio a Changi ritrovarono alcuni dei loro commilitoni che avevano fatto scelta opposta: quelli della Brake, là trasferiti da Giava. Il 10 settembre 1945 il campo di Changi venne liberato da paracadutisti britannici. I prigionieri erano ridotti a larve umane dagli stenti della prigionia, alcuni quasi in fin di vita; si ripresero grazie alle cure loro prestate dal personale medico statunitense. Sei dei 28 italiani rimasti fedeli al re s'imbarcarono dopo poco tempo sul piroscafo Nine-Holland, diretto in Inghilterra; gli altri 22 vennero imbarcati in ottobre dall'Eritrea, comandata non più da Iannucci ma dal capitano di fregata Ugo Giudice, già sommergibilista di Betasom. Giudice parlò anche ai 36 collaborazionisti, dicendo loro che li lasciava nella condizione di prigionieri e che potevano incolpare solo sé stessi; tuttavia imbarcò anche due di essi per il rimpatrio. L'Eritrea, con i 26 reduci, giunse a Taranto nel febbraio 1946. Degli "insubordinati" lasciati da Giudice in Estremo Oriente, qualcuno si stabilì in Giappone od Indonesia, mentre la maggior parte tornò in Italia nel 1947, quando vennero raccolti da una

nave Liberty inviata dal governo italiano a recuperare tutti i soldati italiani sbandati che ancora si trovavano in Estremo Oriente. Raffaello Sanzio non tornò più in Italia: amareggiato dai provvedimenti presi dal nuovo governo italiano nei confronti suoi e degli altri militari aderenti alla R.S.I. (considerato assente ingiustificato dal settembre '43 all'agosto '45 ed in sostanza un traditore, era stato privato del grado e della pensione), sentendosi tradito, umiliato e abbandonato per aver fatto quello che riteneva essere il suo dovere, decise di stabilirsi in Giappone. Sposò una donna giapponese, prese la cittadinanza nipponica ed ottenne dal governo del Giappone il riconoscimento del grado ed anche una pensione di guerra; giunse al punto di cambiare il proprio nome in Sanzio Kobayashi, adottando il cognome della moglie. Dopo parecchi decenni la Marina italiana modificò il suo atteggiamento, se è vero che nel maggio 1992 fu nominato secondo capo e nell'aprile 1995 fu congedato in via definitiva. Pure formalità, ad ogni modo, per un uomo che ormai si sentiva giapponese ed aveva deciso di troncare con ogni legame con l'Italia, che riteneva indegna di essere amata per averlo "tradito"; Raffaele Sanzio, o Raffaello Kobayashi, si spense a Yokohama all'età di oltre novant'anni. Nel frattempo, si era compiuto anche il destino del Cappellini, dopo tre vite sotto altrettante bandiere. La dichiarazione di Potsdam, rilasciata il 26 luglio 1945 da Stati Uniti, Regno Unito e Cina, affermava tra l'altro che le forze armate giapponesi sarebbero state completamente disarmate; dopo il 15 agosto 1945, con la resa del Giappone, il governo degli Stati Uniti aveva dettato le linee iniziali della politica statunitense verso il Giappone sconfitto, che stabilivano tra l'altro che le forze aeree, navali e terrestri dell'Impero nipponico sarebbero state disarmate e disciolte, e che le navi da guerra sarebbero state consegnate agli Alleati e poi distrutte o demolite in base alle disposizioni del comandante supremo Alleato.

Tutti i sommergibili giapponesi, consegnati agli Alleati, dovevano essere demoliti, affondati, o comunque distrutti.

Il 30 novembre 1945 l'I 503 venne radiato dalla Marina Imperiale nipponica.

I sommergibili ex tedeschi che erano finiti sotto bandiera giapponese dopo il maggio 1945 (l'UIT 24, l'UIT 25 e cinque U-Boote attivi in Estremo Oriente) vennero inclusi nel rapporto finale della commissione navale tripartita firmato a Berlino il 6 dicembre 1945, che stabiliva che tutti i sommergibili tedeschi non assegnati alle potenze vincitrici ("non allocati") avrebbero dovuto essere autoaffondati entro e non oltre il 15 febbraio 1946. L'ex UIT

24, al pari degli altri sei, risultava "non allocato", pertanto doveva subire tale sorte.

Mentre i quattro ex U-Boote che si erano arresi a Giava e Singapore vennero affondati entro il febbraio 1946, l'I 503, l'I 504 ed un terzo ex U-Boot catturato in Giappone come loro non vennero affondati entro la data prestabilita. Questo perché il comandante delle forze navali statunitensi (e di conseguenza il governo degli Stati Uniti) fece notare che tali battelli erano ormai sommergibili giapponesi, e non più tedeschi, quando si erano arresi, dunque non rientravano nella giurisdizione della commissione navale tripartita.

Comunque, la loro fine fu riman-

data solo di un paio di mesi: come già accaduto per la flotta subacquea tedesca, infatti, anche i superstiti sommergibili nipponici vennero affondati in massa dagli Alleati nel 1946.

Il 15 aprile 1946 l'I 503 venne affondato in alti fondali da navi statunitensi dell'U.S. Task Force 96.5 nello stretto di Kii (Kii Suido), tra le isole giapponesi di Honshu e Shikoku, in posizione 33°40' N e 137° E (quadrante OQ 1910).

La Marina italiana radiò formalmente il Comandante Cappellini dai propri quadri il 27 dicembre 1947.



Una foto del Cappellini, forse già in Estremo Oriente e sotto controllo tedesco o giapponese (da it.wikipedia.org)

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**



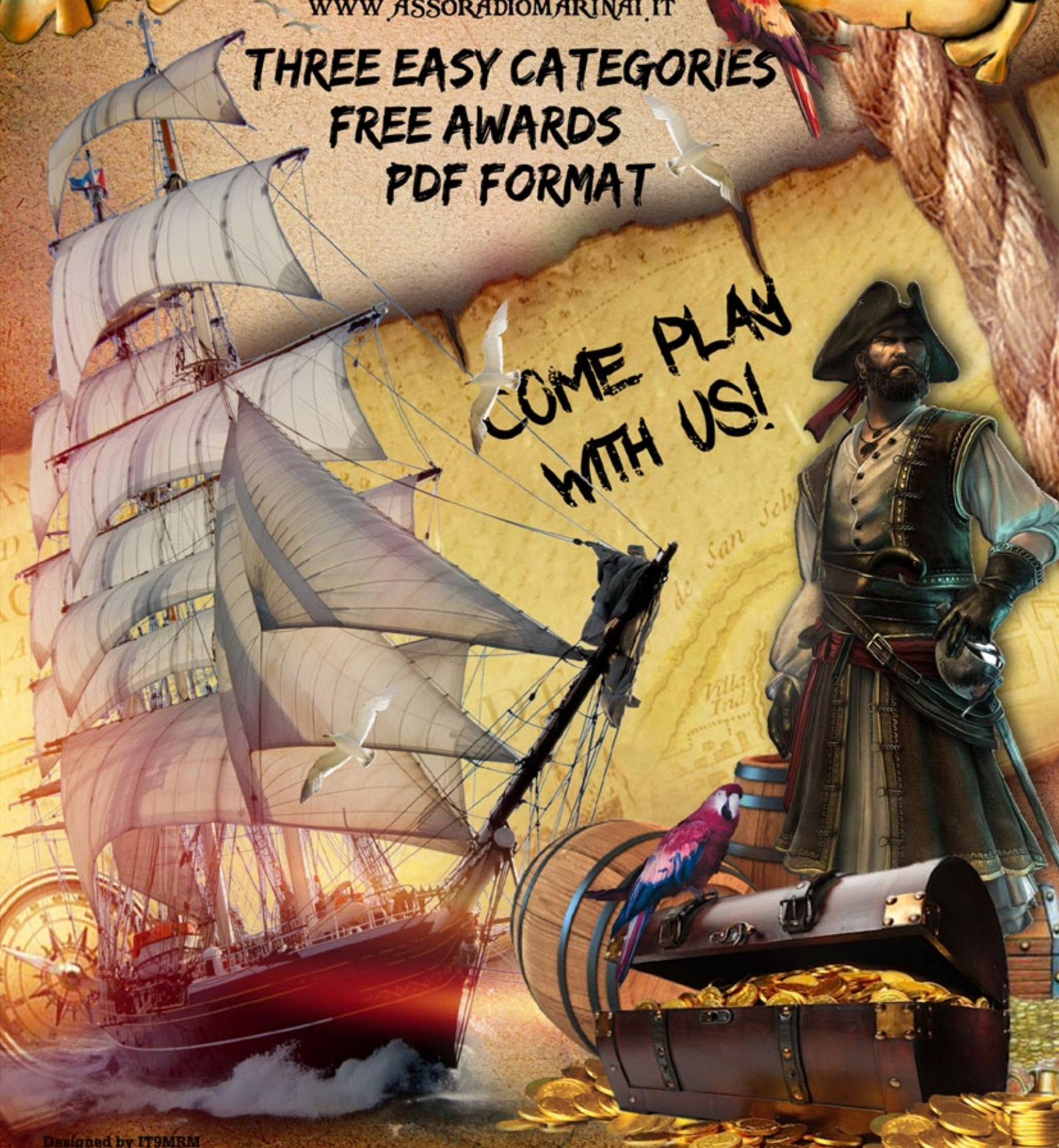
INTERNATIONAL MARITIME MOBILE AWARD



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

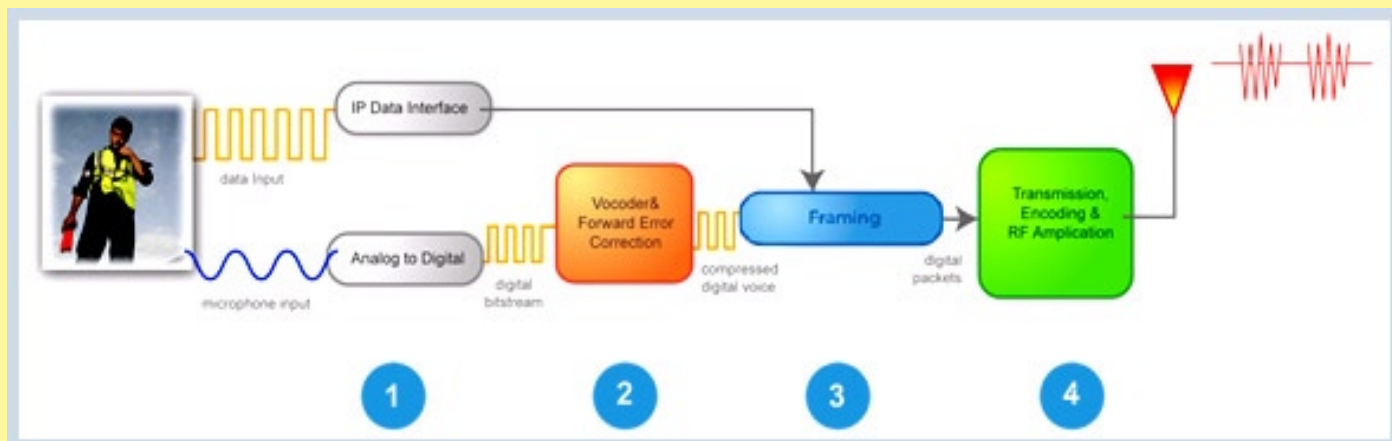
Obtained with 20 different submarines call-sign contacts around of the world and 30 country DXCC List (see in the web site).

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!



Digital Mobile Radio (DMR) è uno standard per radio digitali patrocinato dal competente European Telecommunication Standards Institute (ETSI). Dotato di avanzate funzioni voce e dati e di una vasta gamma di altre caratteristiche ed applicazioni sia in modalità tradizionale che in modalità trunking, lo standard DMR ha ricevuto svariati riconoscimenti a livello globale.

I principali processi del protocollo digitale DMR



1. Conversione da analogico a digitale

Il segnale vocale viene convertito da forma d'onda acustica in forma d'onda elettrica analogica. Questa forma d'onda vocale è quindi campionata da un conver-

titore analogico / digitale. In una tipica applicazione radio, un campione a 16 bit è prelevato ogni 8kHz, questo produce un bitstream digitale che contiene un nu-

mero d'informazioni eccessivo da inviare su un canale radio a 12.5kHz. Quindi si rende necessaria una compressione dei dati.

2. Vocoder e correzione di errori Forward Error Correction (FEC)

La funzione di V coding (codifica della Voce) comprime la comunicazione vocale in parti e ne esegue una codifica con un ridotto numero di bit, riducendo notevolmente il rumore di fondo. Il V coding comprime il bitstream della voce per adattarla alla banda stretta equivalente del canale

radio. Il vocoder adottato è AMBE +2, che è stato sviluppato dalla Digital Voice System, Inc (DVS), leader nel settore vocoding. Oltre al processo di v coding, si applica anche la correzione di errore "Forward Error Correction" (FEC). FEC è una tecnica matematica di checksum che

permette al ricevitore di correggere errori che possono essersi verificati in caso di interruzione del canale a radiofrequenza (RF). In questo modo si elimina il rumore che può falsare un segnale analogico e di confronto consente più coerenti prestazioni audio in tutta la zona di copertura.

3. Formattazione (Framing)

In questa fase la voce soggetta a V coding è formattata per la trasmissione richiesta dal protocollo DMR in pacchetti (come il color code, group ID, PTT ID, tipo di chiamata, ecc). Questi pacchetti sono costituiti da un tipo di struttura contenen-

te una intestazione ed una parte successiva. L'intestazione contiene la chiamata di controllo, l'ID dell'informazione e la parte restante contiene la voce decodificata. L'informazione di testa si ripete periodicamente nel corso della trasmissione, migliorando

così l'affidabilità delle informazioni di segnalazione e consentendo ad una radio che si mette in ricezione di aderire ad una chiamata che potrebbe essere già in corso - si fa riferimento a questa funzione come "Late entry".

4. Trasmissione TDMA

Infine, il segnale è codificato con una trasmissione a modulazione di frequenza (FM). I bit contenuti nei pacchetti in digitale vengono codificati come simboli che rappresentano l'ampiezza e la fase della portante modulata in frequenza, il segnale viene amplificato, quindi trasmesso. In TDMA (Time Division Multiple

Access) si organizza un canale in 2 fasi temporali distinte: un dato del trasmettitore radio è attivo solo per brevi istanti (cosa che prolunga la durata della batteria dei terminali portatili). Trasmettendo su time slot con alternanza di banda, due chiamate possono condividere lo stesso canale allo stesso tempo, senza interferire

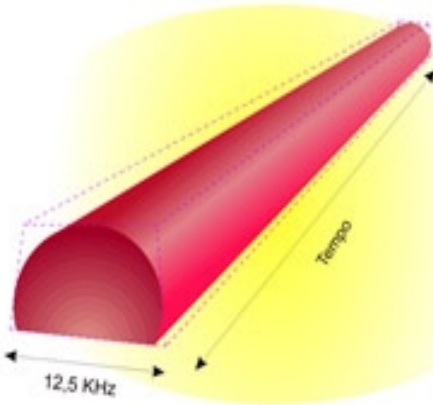
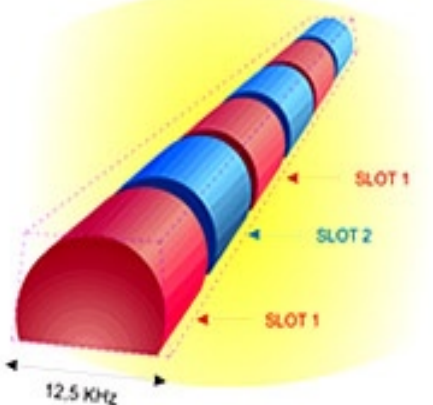
gli uni con gli altri (raddoppiando l'efficienza dello spettro). Utilizzando TDMA, la radio trasmette solo durante il suo time slot (vale a dire che esso trasmette un burst di informazioni, quindi attende, poi trasmette la successiva porzione di informazioni).

Incremento capacità su canalizzazione 12.5KHZ

L'architettura utilizzata dal DMR divide il canale in 2 time slots alternati, creando così due canali logici su un unico canale fisico 12.5kHz. Ogni chiamata vocale utilizza solo uno di questi canali logici e ogni utente accede ad un time slot come se si trattasse di un canale indipendente. Una trasmissione radio trasmette infor-

mazioni solo durante il suo slot selezionato, e sarà inattivo durante lo slot alternato. La radio in ricezione osserva le trasmissioni in entrambi i time slot, basandosi sulla segnalazione di informazioni incluse in ogni time slot per determinare quale è stata chiamata e quale destinata a ricevere. Per confronto, la radio analogica

opera sul concetto di Frequency Division Multiple Access (FDMA). In FDMA, ogni terminale radio trasmette continuamente su un determinato canale, e la radio di ricezione riceve la trasmissione tramite accordo sulla portante alla frequenza desiderata.

12.5 KHZ ANALOGICO O FDMA	12.5 KHZ TDMA
	
1 comunicazione voce su ciascun canale 12.5KHz	Divisione canale esistente in due time slot
Un singolo ripetitore per ciascun canale	Fornisce doppia capacità tramite ripetitore
	Ripetitore singolo al posto di doppio ripetitore
	Prestazioni sono le stesse o migliori rispetto a 12.5KHz FDMA
	Si riduce la necessità di combinazione dei dispositivi
	Incremento del 40% sul ciclo di vita delle batterie

La tecnica TDMA quindi offre un metodo per la realizzazione di canalizzazione equivalente 6.25kHz impiegando ripetitori a banda 12.5kHz, che si rivela un grande vantaggio in termini

di licenza per gli utenti. Inoltre questa tecnica preserva le ben note caratteristiche e prestazione RF della canalizzazione a 12,5 kHz. Dal punto di vista fisico il segnale che occupa due slot

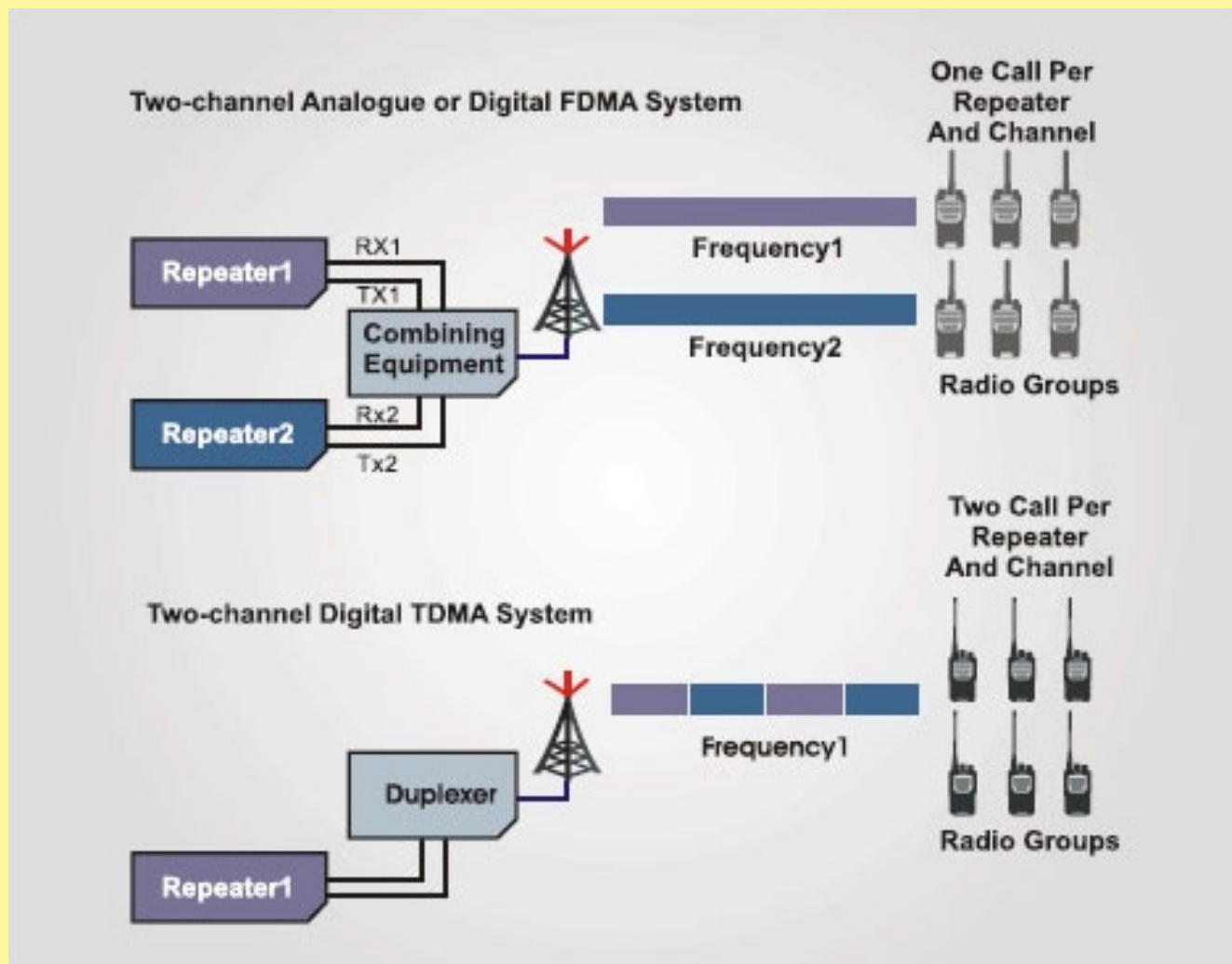
TDMA a 12.5kHz si propaga essenzialmente allo stesso modo in cui oggi opera la canalizzazione 12.5kHz con tecnologia analogica.

Riduzione infrastruttura di rete

Con l'aggiunta dei vantaggi della tecnologia digitale basata su radio TDMA, il sistema radio può funzionare con un solo ripetitore

a singolo canale e fornire il doppio della capacità di traffico, offrendo inoltre una copertura RF con prestazioni equivalenti o mi-

gliori rispetto all'odierna tecnologia radio analogica.



Flessibilità di sistema TDMA

La logica di canali attivati da due slot TDMA, può potenzialmente essere utilizzata per una varietà di scopi. Molte organizzazioni che hanno adottato il DMR, si sono

dirette verso l'implementazione di sistemi nel modo seguente:

- Utilizzo di entrambi i canali per comunicazione vocale.
- Utilizzo di entrambi i canali

come trasmissione dati.

- Utilizzo di un canale per trasmissione voce ed un canale per trasmissione dati.

Configurazioni in modalità ripetitore e diretta

Nei sistemi di radiocomunicazione basati su ripetitore, un percorso vocale richiede una coppia di canali: uno di trasmissione ed uno di ricezione.

- Quando opera in modalità ripetitore analogico, opera in modalità simile alle esistenti tecniche analogiche, supportando un percorso voce (TX ed RX) su una coppia di canali fisici, e può essere configurato per operare su sistemi a canalizzazione in banda 12.5kHz

- Quando opera in modalità ripetitore digitale, utilizza una coppia

di frequenze configurate su canalizzazione in banda 12.5kHz. Tramite l'uso di tecnica a suddivisione di tempo TDMA e sincronizzazione fornita dal ripetitore, divide ciascun canale in due timeslot indipendenti. Questi due canali logici (due timeslot) possono trasmettere e ricevere indipendentemente uno dall'altro. In modalità di trasmissione diretta, funzioni di ricezione e trasmissione sono entrambe portate dal medesimo canale fisico (frequenza di trasmissione e ricezione sono le medesime):

- Operando in modalità diretta analogica, supporta un percorso voce (TX ed RX) su un canale fisico e può essere configurato per operare su canale in banda 12,5 kHz

- Su un singolo canale fisico in tale banda, un sistema in digitale supporta un solo percorso voce (o dati) alla volta. Senza ripetitore, la sequenza dei timeslot sulle radio non è coordinata, pertanto solo una radio alla volta può trasmettere al fine di garantire che la trasmissione non si sovrapponga.

Qualità audio digitale e prestazioni di copertura

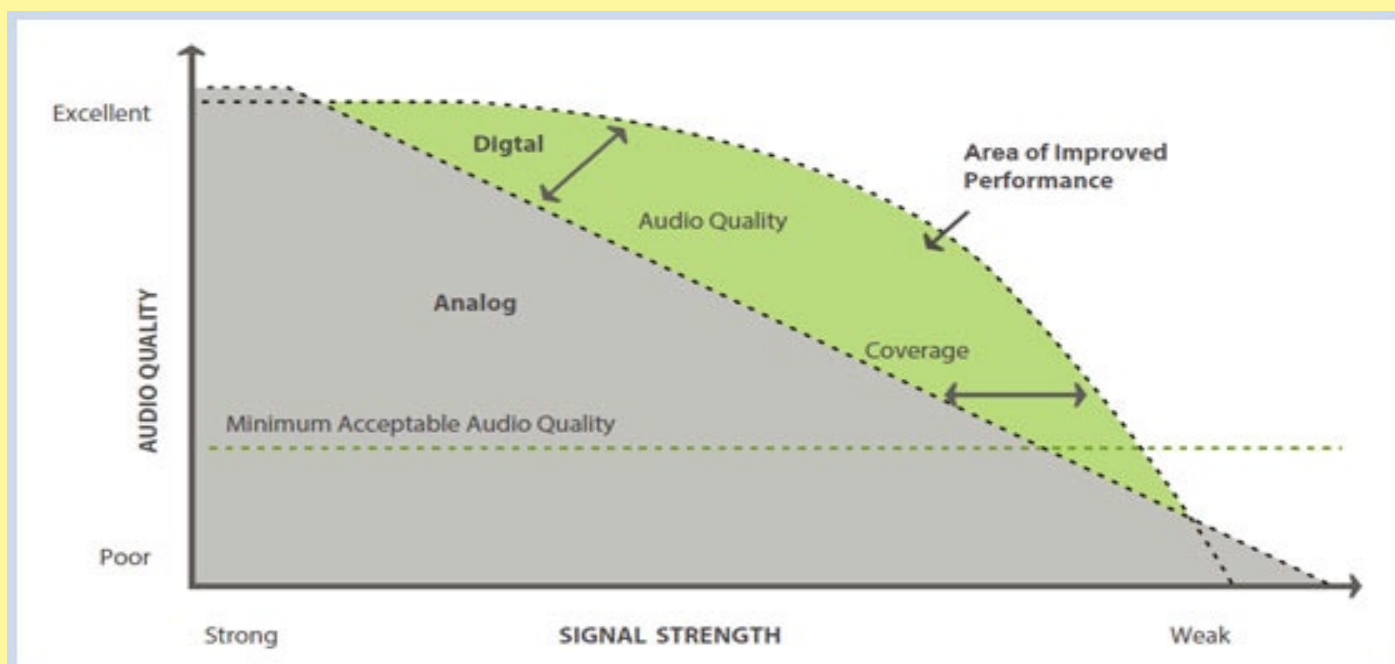
La differenza essenziale tra la tecnologia analogica e quella digitale riguarda le modalità di degradazione della qualità audio nella regione di copertura della rete. L'audio analogico degrada linearmente attraverso la regione di copertura radio, mentre la qualità audio digitale si mantiene più consistente ed uniforme in tutta l'area di copertura.

La ragione principale di questa differenza nella degradazione audio è dovuta all'impiego della codifica di correzione d'errore utilizzata nella tecnica di radio trasmissione digitale, che può fornire contenuti audio e dati virtualmente privi di perdita su area di gran lunga maggiore.

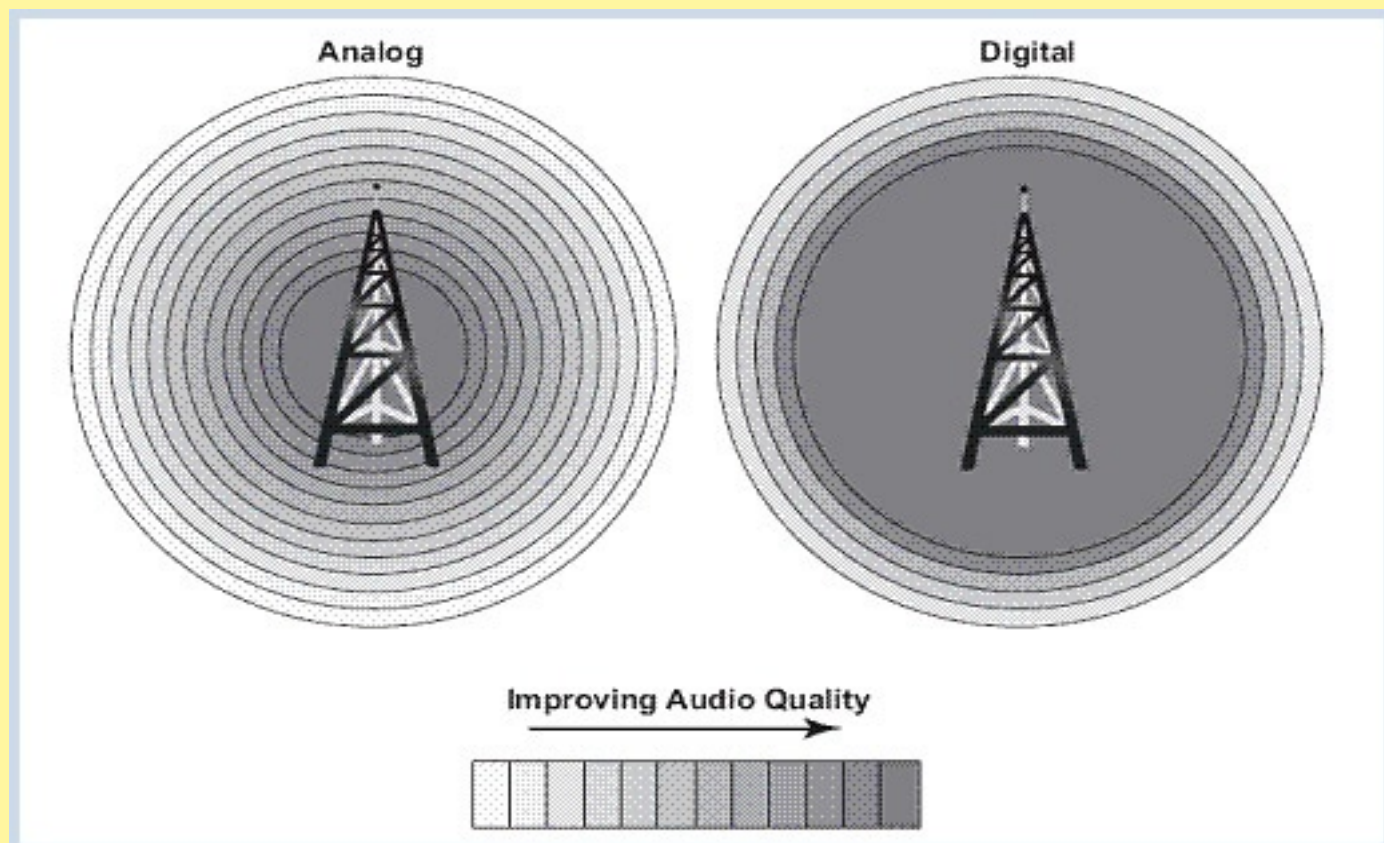
Di seguito si illustra graficamen-

te la relazione di qualità audio, in relazione alla distanza di copertura. Si noti che:

- Il segnale digitale aumenta l'effettiva area di copertura se si considera il minimo livello di qualità audio accettabile
- Il segnale digitale migliora la qualità e la consistenza dell'audio sulla effettiva area di copertura



Quando si confronta un sito analogico con un sito DMR, la regione relativa di copertura con paragonabile qualità audio è illustrata nella figura seguente.



Attese dell'utente sulle prestazioni audio digitali

Ci sono molte differenze tra il comportamento del segnale audio digitale e la percezione che si ha con la classica tecnologia analogica. L'esperienza degli utenti in riguardo alla tecnologia audio digitale è la seguente:

- Mentre il segnale analogico degrada lentamente come il ricevitore si allontana dal trasmettitore, il segnale digitale commuta più bruscamente da segnale "buono" a mancanza di segnale. In altre parole, proprio prima della zona di fine copertura, l'audio digitale è ancora chiaro e intellegibile, mentre nella stessa condizione

l'audio analogico ha un eccessivo rumore di fondo.

- Il processo di vocoding è progettato per fornire ottima qualità audio con un ridotto numero di bit. Alcuni ascoltatori potranno quindi trovare il risultato di alcuni toni audio in qualità digitale, a volte differente da quanto atteso da precedenti esperienze con tecnologia analogica. Siccome il processo di vocoding è orientato alla riproduzione del parlato umano, altri suoni quali musica e toni, non sono riprodotti fedelmente.

- Le prestazioni avanzate di vo-

coding nel DMR includono una riduzione del rumore di fondo. Riguardo quanto si sta sviluppando nell'ambito delle trasmissioni radio, solo la voce è riprodotta nella radio ricevente. Il rumore di fondo, quale il rumore veicolare, rumore del vento ed il rumore del traffico, non viene ricostruito. Questo è un vantaggio chiave della soluzione voce del DMR rispetto alla tecnologia analogica, perché ambienti rumorosi quali industrie, magazzini, aree ventose non degradano significativamente l'intellegibilità della comunicazione.



**Wouxun KG-D901 DMR Digital Two-way Radio Handheld
400~470MHz UHF Transceiver**

QSL NAVALI

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



8SØHRA

CG3EXP

<https://canadacs.ca>

CANADA 150
1867-2017



GB175PO
&
TM175

DH6ARM

GERMAN AMATEUR RADIO STATION



UT5ZC



F6BVA.MM

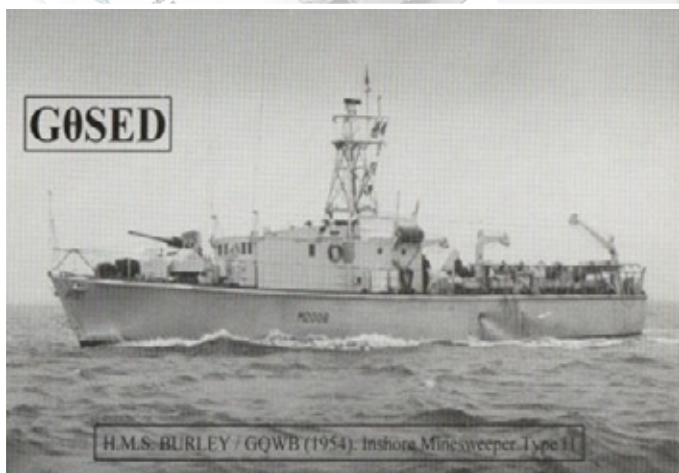


ITALIAN RADIO
IT9

CENTURY OF UNDERWATER
100 KEY MONUMENTS Q10

UE10

G0SED



H.M.S. BURLEY / GQWB (1954). Inshore Minesweeper Type 11

Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri
Motovedetta Classe 700

IK1YJM



C.O.T.A. Carabinieri On The Air
member # 180-OR

DF4BV

Heinz Möller - Nordsee 34 - D-21782 Borkum

BOX K32

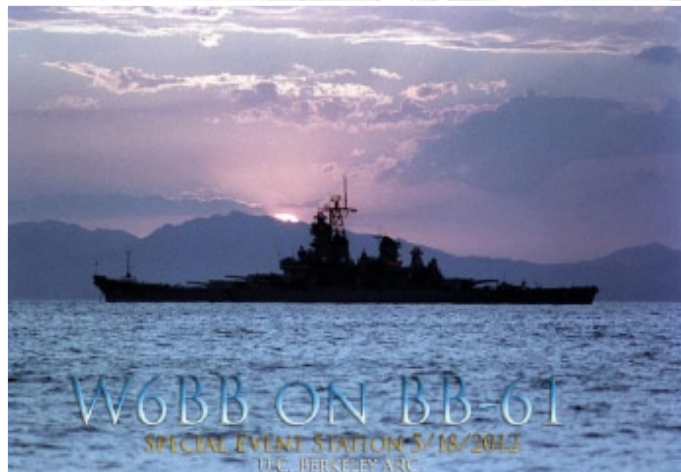
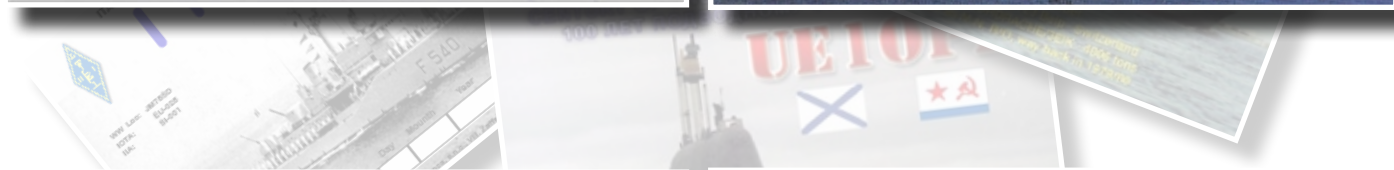
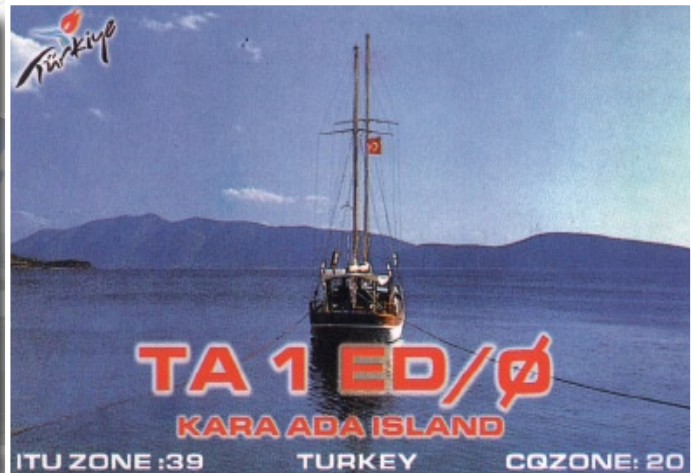
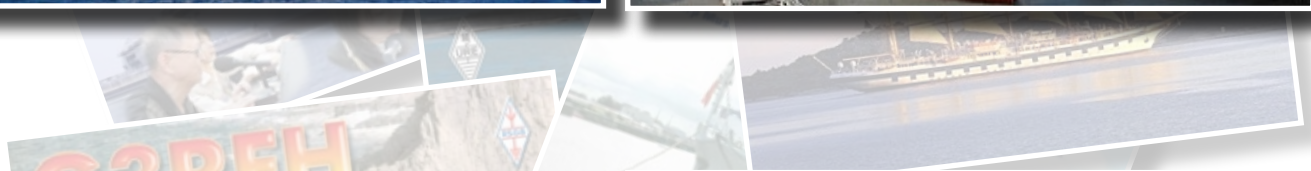


FOTO STORICHE



Fregata ORSA (1936 - 1964)



Corvetta APE (1942 - 1979)

LA STAZIONE RADIO DI....



LA QSL DEI SOCI....



CALENDARIO EVENTI 2017



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 RNARS
Dicembre	MF Xmas-greetings on the air (HF)





IT 9MRM
Alberto

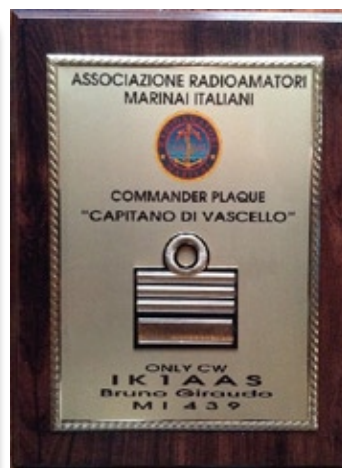
ARM 001

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)"

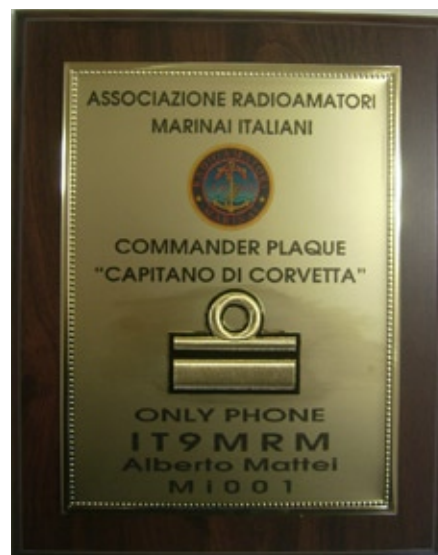
SOTTOCATEGORIE

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!



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it



GADGET'S



capi di abbigliamento originali
MADE IN ITALY

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

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

www.assoradiomarinai.it
info@assoradiomarinai.it

ARMI GADGET & CLOTHING

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



by **NICO'S**

**OFFICIAL
ARMI
STORE**



DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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

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

Ulteriori informazioni li trovate sul nostro sito web.

La richiesta va inviata al seguente indirizzo:

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

Alberto Mattei (IT9MRM)

Via Enrico Millo, 20

I-96011 Augusta (SR)

ITALY



INTERNATIONAL NAVAL CONTEST



Italian Naval "Old Rhythmers" Club



9 - 10 DICEMBRE 2017

dalle 16.00 UTC alle 15.59 UTC

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



<http://www.assoradiomarinai.it>

INTERNATIONAL NAVAL CONTEST 2017

by Royal Naval Amateurs Radio Societies

The International Naval Contest (INC) takes place every year on the second weekend of December.

This year, RNARS, the "Royal Naval Amateur Radio Society", will be sponsor of the International Naval Contest.

When: 9th December 2017 16:00 UTC to 10th December 2017 15:59 UTC

Bands: 3.5 - 7 - 14 - 21 - 28 MHz

Preferred frequencies:

CW: 3,565 - 7,020 - 14,055 - 21,160 - 28,350 MHz

SSB: 3,625 - 7,060 - 14,303 - 21,175 - 28,993 MHz

Mode: CW - SSB - Mixed

Informations to be given on contact:

1. Naval Club Member: RST+CLUB+MEMBERSHIP NUMBER (eg. "599 MI100")
2. Non Naval Member: RST+NUMBER (eg. "599 001")

Points:

1. Naval club members: 10 points
2. Non-Naval members: 1 point

Rules:

1. Every contacted and logged member of a participating Naval Club.
2. Every station only counted once as a multiplier during the contest regardless of the number of bands you work them on.
3. Participation in the contest is allowed only under one membership number.

Score: Total QSO points * Multipliers = total score

Participating naval clubs:

BMARS	Belgian Maritime Amateur Radio Society:	BM
MFCA	Marine Funker Club Austria:	CA
FNARS	Finnish Naval Amateur Radio Society:	FN
INORC	Italian Naval "Old Rhythmers" Club":	IN
MARAC	Marine Amateur Radio Club Netherlands:	MA
MF	Marinefunker-Runde e.V.:	MF
ARMi	Associazione Radioamatori Marinai Italiani:	MI
RNARS	Royal Naval Amateur Radio Society:	RN
YO-MARC	Romanian Marine Radio Amateur Club:	YO
NRA	Núcleo de Radio Amadores da Armada Portugal:	PN

Participants classes:

A = Naval Station all band mixed mode (single op)

B = Naval Station all band CW (single op)

C = Naval Station all band SSB (single op)

D = All band SWL

E = Naval Club Station (multi op)

F = Non Naval Station

Trophies: The 1st winner of each class.

Award (PDF) for all participants.



Settlement:

1. It is expected that the logbook owner has already included a calculation of the total score on the cover as a "FAIR PLAY STATEMENT" stating that the rules have been applied during operation to the log attaches.

Download under INC cover sheet in MS-Word or INC cover sheet as PDF

2. The chronological log extract in paper or electronically as a email attachment must be submitted (in one of these formats: Cabrillo, Word or Excel).

Download RNARS proposal log sheet in MS-Excel

3. For a paper log extract the log sheet or standard log sheet has to used.

Download unter INC log sheet in MS-Word or INC log sheet as PDF

Logs:

The cover sheet must be filled in fully and correctly. Any incomplete form cover is considered as control log.

Contest manager:

(All handwritten paper logs are to be sent by letter to:)

Contest manager of RNARS

**Mick Puttick - G3LIK
21 Sanyfield Crescent
Cowplain
Waterlooville
Hants, PO8 8SQ
UK**

The log in electronic should be sent to:

mick_g3lik(at)ntlworld.com

Logs to be received by: **31st December 2017**
(deadline / postmarked)



Una giornata da ricordare

Il 21 ottobre 2017 si è svolto presso la sede del Quartier Generale Marina - Santa Rosa - il quarto raduno dei militari che hanno prestato servizio nella caserma e presso lo stesso comprensorio.

Ci siamo ritrovati la mattina presso la stazione di La Storta, per l'appello e verifica dei documenti, breve raccomandazione e partenza in colonna verso l'ingresso della caserma. Ad accoglierci abbiamo trovato l'aiutante del Comandante, verifica e controllo dei documenti e parcheggio presso il piazzale della caserma. Subito ci siamo diretti verso la sala ricreativa unica e visita alla sala museale. In questa circostanza abbiamo conosciuto il Comandante C.V. Rapese che di lì a poco (qualche giorno) avrebbe lasciato l'incarico e il C.F. Barbara (Comandante in II). Breve allocuzione del comandante ed inizio del giro "turistico" della caserma, sino in valletta, dove è ubicata la nuova palazzina di CINCPAV e l'opera protetta (area Riservata) dove è ubicato il Centro TLC della M.M. (Maritele Santa Rosa - IDR)





Abbiamo avuto l'onore per la prima volta di entrare e visitare la sala operativa di CINNAV. Il comandante ha tenuto a precisare che la sala operativa veniva aperta per la prima volta nella storia di S. Rosa a persone non addette ai lavori. Prima di entrare abbiamo dovuto consegnare in apposite cassette, telefonini, macchine fotografiche e videocamere. Questo è dovuto anche ai colleghi militari in servizio! Al termine dell'interessante giro, ci siamo ritrovati presso il parco antenne e li abbiamo assistito ad esibizioni cino-file del S.D.I. Gli spostamenti dalla caserma verso la valletta sono stati effettuati tramite il pulman della Marina.

E' da rilevare l'impeccabile e la gentilezza di tutto il personale in servizio e del Comandante che ha fatto da cicerone alle persone del gruppo ed ha permesso l'accesso a siti a cui è negato l'accesso anche alla maggior parte del personale dello stesso Q.G.M.

La foto di gruppo ha sentenziato la fine della permanenza presso la caserma e in seguito ci siamo catapultati verso un agriturismo della zona per il pranzo conclusivo.



4° RADUNO Q.G.M. SANTA ROSA

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI



Quando ho ricevuto le foto e l'articolo di Vittorio, I6PVM e guardandole, come faccio con tutte quelle che ricevo, ho notato questa foto particolare! Ovvero due "grandi" colleghi (non di stazza ma come persone) ed amici che ho conosciuto tanti anni fa.

Il primo da sinistra, Luogotenente Alfonso Zampaglione; siamo stati imbarcati insieme nel lontano 1981-82 a bordo della mia prima nave, il cacciatorpediniere lanciamissili ARDITO. Lungo la mia carriera, ci siamo incontrati nuovamente, nel mio breve periodo a Roma, proprio a Santa Rosa. Alfonso, è il webmaster e web-designer del sito dedicato a Nave ARDITO (<http://www.naveardito.it>). Il sito è una raccolta di tutte le informazioni storiche della nave, comprensivo di tutti coloro che

sono passati a bordo di questa unità. Ottimamente strutturato e graficamente bello, troviamo una delle più grandi raccolte fotografiche della nave. Alfonso inoltre è uno dei fondatori del "Comitato amici di Nave Ardito", dove se vi ricordate, abbiamo collaborato insieme sin dal 2006 con l'ultima ammaina bandiera di Nave Ardito e Nave Audace (II1ARD e II1ARU), nel 2010 per il terzo raduno di Nave Ardito a La Spezia (II1IARD) e nel 2012 per il quinto incontro equipaggi di Nave Ardito effettuate a Taranto (II7IARD) in occasione della visita presso il Castello Aragonese.

Il secondo personaggio Luogotenente Ezio Vinciguerra, mio conterraneo ma oramai prestato alla capitale. Con Ezio abbiamo spartito le vicissitudini di Nave

Danaide, lui come capo segreteria comando ed io come capo segnalatore. Ezio ha sempre avuto doti di grande cultore di Marina e grande musicista, ottimo scrittore (vedasi il suo libro "Emigrante di poppa" edizione EVA) ed inoltre bravo webmaster del blog "La voce del marinaio" (<http://www.lavocedelmarinaio.com>). Ezio ha avuto la grande idea di realizzare questo blog seguito da migliaia di "marinai" e cultori del mare e della Marina Militare. Redige i testi, e si occupa anche della grafica inserendo moltissime immagini storico-culturali della vecchia e nuova marina.

Bhè che dire, due "grandi" che lasciano il segno ancora oggi, nella grande platea della rete.

157° ANNIVERSARIO INCONTRO DI TEANO

di IU8CEU Michele Politanò - Coordinatore sez. ARMI Calvi Risorta



Ed il giorno dello Storico Incontro è arrivato!!!!!!!!!!

Si finalmente è arrivato.....

Stamane 26 Ottobre 2017 alle ore 09.00 la manifestazione magistralmente organizzata dall'Amministrazione Comunale di Teano ha avuto il suo apice in Piazza Umberto I° con la presenza delle autorità del posto, delle Associazioni, delle Scuole, con la Fanfara dei Bersaglieri di Be-

nevento e con la presenza della nostra Sezione IQ8XS A.R.M.I. di Calvi Risorta che ha organizzato chiamate radio internazionali per il 157° Award dello storico Incontro a Teano.

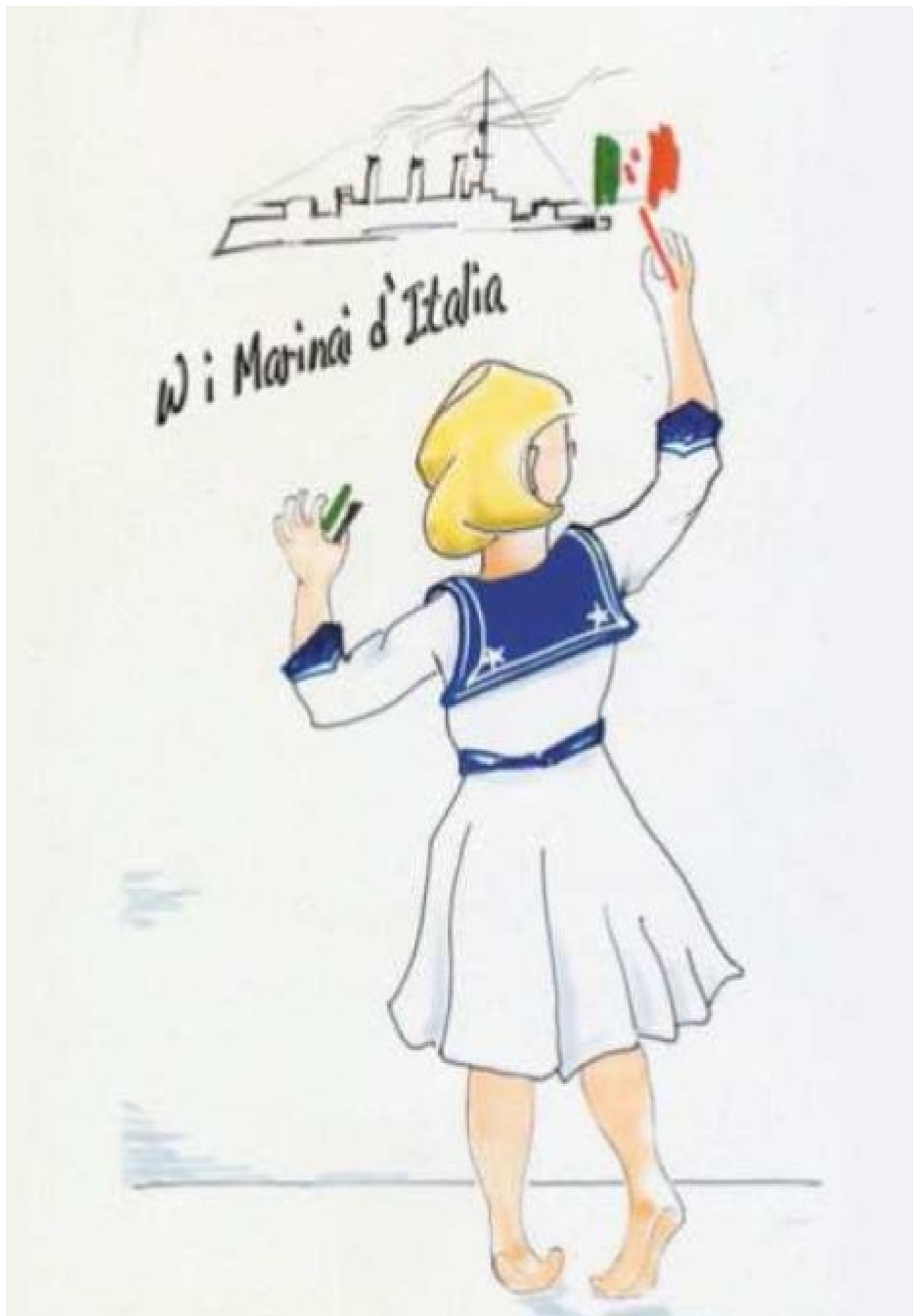
La manifestazione ha avuto l'apice quando si è organizzato un collegamento internazionale con IK5TBI Emilio, che ha chiamato per nome i bambini delle scuole di Teano che hanno letto in etere

le loro considerazioni sull'evento e sull'Unità d'Italia.

La kermesse teanese si è conclusa con il discorso del Sindaco DI BENEDETTO che ha ringraziato i presenti, le Forze dell'Ordine e l'operato della nostra Sezione che ha orgogliosamente rappresentato gli operatori radio della Marina Militare Italiana.







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**

CALENDARIO ARMI 2018

E' stato preparato il calendario ARMI del 2018. Chi fosse interessato, può tranquillamente scaricarlo gratuitamente dal nostro sito sulla pagina "Download" cliccando sul link. Il file è ad alta definizione e potete tranquillamente stamparvelo.

2018

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

GENNAIO

L	1	8	15	22	29
M	2	9	16	23	30
M	3	10	17	24	31
G	4	11	18	25	
V	5	12	19	26	
S	6	13	20	27	
D	7	14	21	28	

FEBBRAIO

L	5	12	19	26	
M	6	13	20	27	
M	7	14	21	28	
G	1	8	15	22	
V	2	9	16	23	
S	3	10	17	24	
D	4	11	18	25	

MARZO

L	5	12	19	26	
M	6	13	20	27	
M	7	14	21	28	
G	1	8	15	22	29
V	2	9	16	23	30
S	3	10	17	24	31
D	4	11	18	25	

APRILE

L	2	9	16	23	30
M	3	10	17	24	
M	4	11	18	25	
G	5	12	19	26	
V	6	13	20	27	
S	7	14	21	28	
D	1	8	15	22	29

MAGGIO

L	7	14	21	28	
M	1	8	15	22	29
M	2	9	16	23	30
G	3	10	17	24	31
V	4	11	18	25	
S	5	12	19	26	
D	6	13	20	27	

GIUGNO

L	4	11	18	25	
M	5	12	19	26	
M	6	13	20	27	
G	7	14	21	28	
V	1	8	15	22	29
S	2	9	16	23	30
D	3	10	17	24	

LUGLIO

L	2	9	16	23	30
M	3	10	17	24	31
M	4	11	18	25	
G	5	12	19	26	
V	6	13	20	27	
S	7	14	21	28	
D	1	8	15	22	29

AGOSTO

L	6	13	20	27	
M	7	14	21	28	
M	1	8	15	22	29
G	2	9	16	23	30
V	3	10	17	24	31
S	4	11	18	25	
D	5	12	19	26	

SETTEMBRE

L	3	10	17	24	
M	4	11	18	25	
M	5	12	19	26	
G	6	13	20	27	
V	7	14	21	28	
S	1	8	15	22	29
D	2	9	16	23	30

OTTOBRE

L	1	8	15	22	29
M	2	9	16	23	30
M	3	10	17	24	31
G	4	11	18	25	
V	5	12	19	26	
S	6	13	20	27	
D	7	14	21	28	

NOVEMBRE

L	5	12	19	26	
M	6	13	20	27	
M	7	14	21	28	
G	1	8	15	22	29
V	2	9	16	23	30
S	3	10	17	24	
D	4	11	18	25	

DICEMBRE

L	3	10	17	24	31
M	4	11	18	25	
M	5	12	19	26	
G	6	13	20	27	
V	7	14	21	28	
S	1	8	15	22	29
D	2	9	16	23	30

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

Ediz. by IT9MMA



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



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



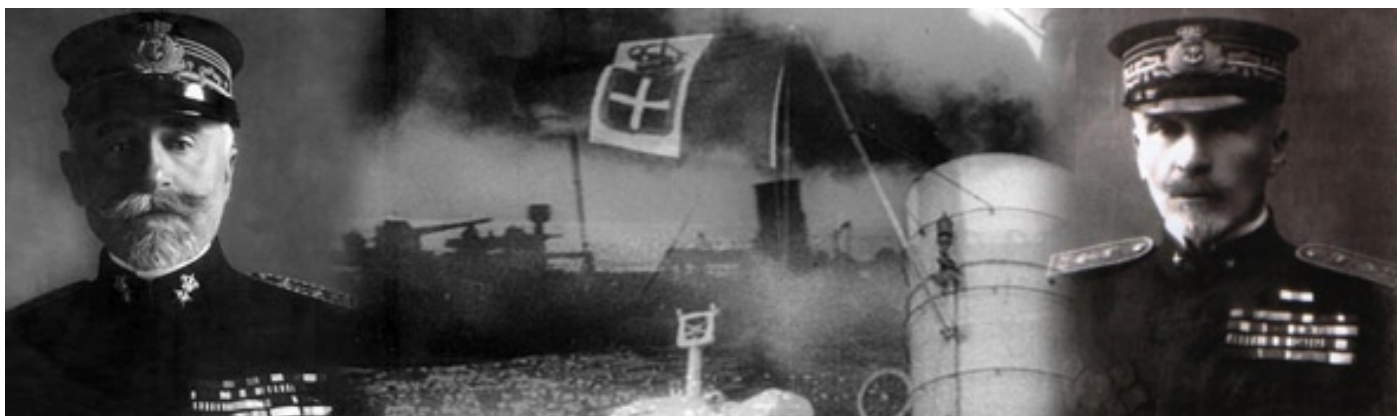
Un pò di storia

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".

REGOLAMENTO

Il Diploma è dedicato alla Regia Marina nel periodo della Grande Guerra (1915-1918). Viene rappresentato in tre versioni " Bronzo 100 - Argento 200 - Oro 300"; il layout dei tre diplomi è uguale e viene raffigurata la parte nord est dell'Italia e principalmente quella del mar Adriatico. Raffigurante una giovane Italia e sulla destra una coffa di una nave con invergata la bandiera della Regia Marina. I diplomi nelle tre versioni sono differenti e rappresentano tre grandi ammiragli del periodo con raffigurate tre simbologie navali. Il diploma "Bronzo 100" raffigura l'Ammiraglio Luigi Rizzo, ed un MAS, imbarcazione utilizzata dall'eroe per affondare la Corazzata Wien nella presa di Buccari. Il diploma "Argento 200" raffigura l'Ammiraglio Diego Simonetti ed una unità navale di quel tempo. Il diploma "Oro 300" raffigura l'Ammiraglio Paolo Emilio Thaon di Revel (Capo di Stato Maggiore della Marina e Comandante in Capo delle Forze Navali) con un cannone navale.

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

Il periodo dell'attività è indetto dal **1 gennaio al 11 novembre 2018** (giorno 11 novembre 1918 è la data in cui è terminata la Prima Guerra Mondiale).

STAZIONI PARTECIPANTI E PUNTI

Tutte le stazioni non iscritte all'ARMI valgono 1 punto.

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

SSB: **2 punti**

DIGI: **3 punti**

CW: **5 punti**

Stazioni ARMI 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 billettera 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 ARMI jolly:

Le stazioni Jolly accreditate sono tutte le stazioni **IQ** iscritte all'ARMI, ad esse sarà assegnato un suffisso trilettere ed il nominativo di un Ammiraglio della Regia Marina nel periodo della Grande Guerra (il suffisso a tre lettere inizia sempre con la lettera A - Ammiraglio).

p.e.

IQ9MQ - AAA - Ammiraglio Augusto Aubry

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:

II7WWI
(World War I)

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

SSB/DIGI/CW : **25 punti**

Tutte le stazioni possono essere collegate solo una volta per ogni singola MODALITA' di emissione (SSB-CW-DIGI) per tutto il periodo della manifestazione. I collegamenti nella modalità digitale valgono solo per una modalità delle due previste.

[NOTA]

Tutti i collegamenti effettuati nel periodo dei contest navali (IT NAVY COASTAL - IT NAVY SHIPS) non sono validi!

MODI

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

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI DIPLOMA

Ci sono quattro classi:

Bronzo : 100 punti; (almeno una stazione Jolly ed una stazione Super Jolly)

Argento: 200 punti; (almeno due stazioni Jolly ed una stazione Super Jolly)

Oro: 300 punti; (almeno tre stazioni Jolly ed una stazione Super Jolly)

Top Honour Plaque: 1000 punti (almeno quattro stazioni Jolly ed una stazione Super Jolly).

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW / PSK-RTTY : CQ CQ DE IT9MRM IT9MRM IT9MRM AWARD REGIA MARINA K

SSB : CQ CQ da IT9MRM – (STAZIONE ACCREDITATA) CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLA REGIA MARINA (VALEVOLE 10 PUNTI).

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni ARMI non accreditate passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione (MI#).

Le stazioni A.R.M.I. accreditate passeranno i rapporti RST seguiti dalla bilettera assegnata.

Le stazioni JOLLY (IQ) passeranno i rapporti RST seguiti dalla trilettera assegnata.

La stazione SUPER JOLLY passerà solo il rapporto RST.

PREMI

Tutte le stazioni che attesteranno tramite log il collegamento con le stazioni accreditate, stazioni Jolly e Super Jolly riceveranno i diplomi in formato JPG in base alle richieste pervenute. **I Diplomi saranno tutti gratuiti.**

Per la richiesta della "Top Honour Plaque" è prevista una spesa forfettaria di Euro 35.

Le stazioni italiane che lo desiderano, potranno inviare il contributo per la Top Honour Plaque tramite le seguenti modalità:

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

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale :

IT9MRM Alberto Mattei - Via E. Millo, 20 - 96011 Augusta (SR) - Italy -
email: info@assoradiomarinai.it

LOGS

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

E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.

SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il **31. 12. 2018**.





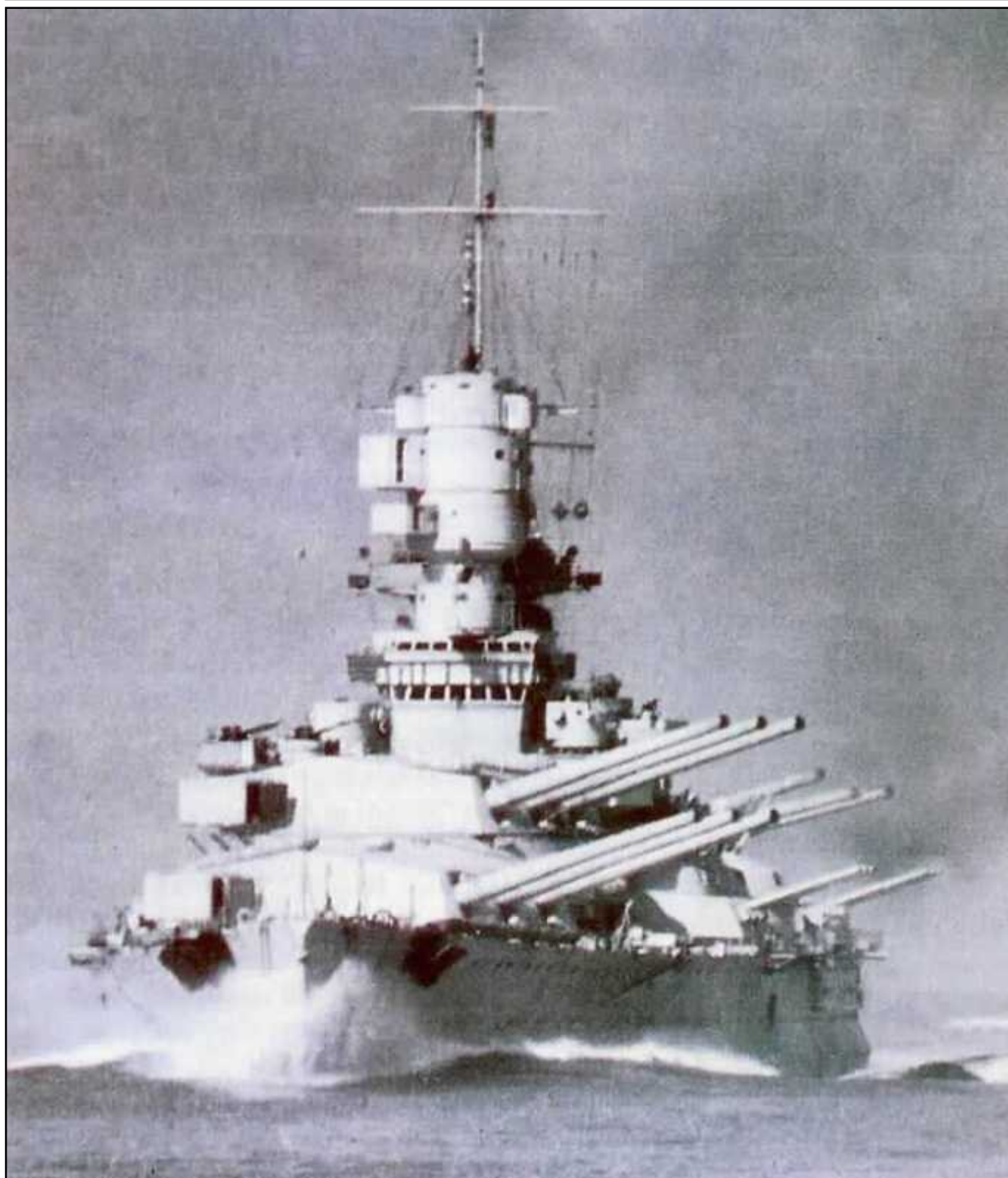
ELENCO DELLE STAZIONI ACCREDITATE (AGGIORNATE AL 17.11.2017)**STAZIONI JOLLY**

CALL IQ	NOME	SUFFISSO	NOME AMMIRAGLIO
IQ9MQ	ARMI Nazionale	AAA	Ammiraglio Augusto Aubry
IQ8NB	Sez. ERA Paola - MI1310	ACC	Ammiraglio Camillo Candiani
IQ7UJ	Sez. ARMI Taranto - MI990	AEP	Ammiraglio Ernesto Presbitero
IQ7TA	Sez. ARI Taranto - MI410	AER	Ammiraglio Ernesto Rubin de Cervin
IQ9ZI	Sez. URI Pedara - MI1434	ALF	Ammiraglio Luigi Faravelli
IQ7QN	Sez. ARMI Sud Salento - MI1340	ARL	Ammiraglio Roberto Lubelli di Serrano
IQ8XS	Sez. ARMI Calvi Risorta - MI1270	AUC	Ammiraglio Umberto Cagni

STAZIONI ARMI ACCREDITATE

CALL - NAME	#	NAVE DELLA REGIA MARINA
IU5BKR - Riccardo Baroncini - MI1299	BR	Corazzata BENEDETTO BRIN
IW0BTN - Giovanni Messorè - MI251	BT	Incrociatore coloniale BASILICATA
IU8ACL - Luigi Montante - MI1436	CL	Torpediniere CALLIOPE
IZ1CQS - Elio Fassone - MI1361	CS	Incrociatore ausiliare CITTA' DI SASSARI
IZ1ZCT - Roberto Mascolo - MI1018	DO	Corazzata DORIA
IZ7EDQ - Leonardo Leone - MI080	DU	Corazzata DUILIO
IT9EYV - Mario Crapa - MI1157	EF	Corazzata EMANULE FILIBERTO
IZ0EUX - Mirco Salvatore - MI865	EU	Cacciatorpediniere EURO
IK8MFA - Pier Luigi Zaccari - MI145	FA	Sommergibile FISALIA
IK8MFJ - Michele Viggiano - MI1207	FF	Incrociatore corazzato FRANCESCO FERRUCCIO
IZ1GJK - Maurizio Gentile - MI303	FP	Nave Ospedale FERDINANDO PALASCIANO
IZ8ITT - Antonello Libertucci - MI1401	IP	Cacciatorpediniere IMPETUOSO
IW0HIQ - David Franco - MI1327	IR	Cacciatorpediniere IRREQUIETO
IZ1ZJO - Roberto Gentile - MI1432	IT	Nave Ospedale ITALIA
IW2JJS - Giorgio Zanoni - MI1229	JA	Sommergibile JALEA
IZ1CLA - Sauro Tonelli - MI282	LA	Cacciatorpediniere LANCIERE
I3JYL - Lino Tavagna - MI1127	LP	Cacciatorpediniere LAMPO
IS0JMA - Roberto Alaimo - MI560	MA	Esploratore MARSALA
IZ3YKV - Roberto Spolaor - MI1025	MP	Incrociatore corazzato MARCO POLO
IS0BMU - Nicola Minniti - MI555	MU	Sommergibile MEDUSA
IZ8QNX - Lucio Figliolia - MI514	NE	Cacciatorpediniere NEMBO
IW1QIH - Gian Paolo Pontetilla - MI932	NV	Cacciatorpediniere IPPOLITO NIEVO
IK2SOE - Andrea Roncagli - MI008	OE	Torpediniere ORFEO
IZ8OGK - Gennaro Benincasa - MI501	OT	Regio Cacciatorpediniere OSTRO
I2QIL - Antonio Di Pietro - MI1181	QU	Esploratore QUARTO

CALL - NAME	#	NAVE DELLA REGIA MARINA
IZ0JSD - Alessandro Golfi - MI114	SD	Corazzata SARDEGNA
IZ1WTM - Piero Bortolotti - MI1017	SO	Cacciatorpediniere FRANCESCO STOCCO
IK5TBI - Emilio Fedeli - MI349	TB	Cacciatorpediniere TURBINE
IK8UDH - Nicola Fano - MI1345	UM	Incrociatore ausiliare UMBERTO I
IZ1VNT - Roberto Canessa - MI859	VE	Corazzata VITTORIO EMANUELE
IZ0FVD - Giulio Paris - MI327	VP	Incrociatore corazzato VETTOR PISANI



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



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



IK4NYY Elio Antonucci - MI005

Elio è stato uno dei primi membri iscritti all'ARMI, lo si evince dal numero di iscrizione. Egli era un marinaio di leva. La sua professionalità radiantistica ha portato una piacevole collaborazione nei primi anni di nascita dell'ARMI, specialmente per qualche articolo su Marconi di cui era un grande studioso e fan. Famosissimo il suo sito web RADIOMARCONI.COM Adesso potrà sicuramente raggiungere il suo idolo... R.I.P.



I2MQP Mario Ambrosi - MI769

Mario oltre ad essere iscritto all'ARMI era il Presidente dell'ARI - Associazione Radioamatori Italiani di cui ne faceva parte da tantissimi anni (Honor Roll #1). Stimatissimo radioamatore in tutto il mondo, I2MQP Mario Ambrosi è stato per tanti anni il DXCC check point ARRL e QSL manager di tante stazioni rare. Oltre ad essere un "DX man" con oltre 350 stati collegati (Top Honor Roll - 9 Band DXCC dagli 80 ai 6 metri. Nelle prime posizioni mondiali nel WPX misto e fonia. 5BWAC, DXCC, WAZ). Insomma un Top Gun della radio! Ci mancherà tantissimo, R.I.P.



Campagna **2018** per
AUTOFINANZIAMENTO
SOSTIENICI

CON UN SOLO EURO



PayPal

<http://www.assoradiomarinai.it>