

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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



BOLLETTINO DEI MARINAI

NR. 204/2018



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Cari colleghi e amici, eccoci nuovamente a noi, abbiamo lasciato alle spalle il 2017 ed iniziamo con il 2018 pieno di nuove ed affascinanti attività radio. Uno di questi nuovi appuntamenti è l'award della Regia Marina. Appuntamento già iniziato (il 1° gennaio) e si protrarrà sino all'11 novembre 2018. Molti sono già le stazioni accreditate che si sentono in aria, "Euro, Calliope, Corazziere, Impetuoso, Lanciere e Turbine" tanti nomi di navi che ricordano le gesta di tanti uomini che hanno dato la propria vita per l'amata Patria. E' veramente difficoltoso operare in questi giorni, in quanto la propagazione non è delle migliori. Riuscire ad ascoltare le tante agognate stazioni accreditate è un'impresa veramente difficile ed alquanto ardua. Il QRM e soprattutto il QRN è sorprendente nelle bande basse, e quindi riuscire ad ascoltare colleghi che distano centinaia di chilometri è veramente un'impresa!! Questo lo sapevamo che la propagazione era ai minimi termini e solo dal prossimo anno si vedrà un lieve miglioramento! Ma visto che il diploma ha una durata abbastanza lunga, c'è il modo di poterlo completare nel miglior dei modi possibili. Intanto ci prepariamo anche per il prossimo appuntamento del contest delle stazioni radio costiere, giunto alla dodicesima edizione. Quest'anno ci sono ben dieci stazioni speciali che parteciperanno, inoltre un new one sarà tra di questi "IGB" Maritele Pantelleria. Inoltre ci stiamo adoperando per poter avere anche nella lista due altre stazioni speciali: ICE - Maritele Brindisi e ICA - Maritele Ancona. Insomma si prevede una grande gara con nuove stazioni con possibilità dei tanti cultori, di aumentare il proprio score nei diplomi permanenti dell'ARMI. E non finisce qui!!! Stiamo

lavorando in un progetto dove ci vede protagonisti insieme ad altre associazioni e clubs per il 90° anniversario della spedizione del Generale Umberto Nobile ed il dirigibile "Italia". Noi saremo operativi con una stazione speciale che replicherà (in

tutto il periodo della spedizione) la stazione radio della Regia Marina - San Paolo - IDO. Stazione radio che per tutto il periodo (dal 20.03 al 20.10.1928) tenne le comunicazioni dirette con la nave appoggio "Città di Milano" e tutta la spedizione. Inoltre avremo sicuramente ampio spazio nel prossimo bollettino con nuove novità ed aggiornamenti su tutte le nostre prossime attività radiantistiche. Vi invito sempre a seguirci e a 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 Febbraio. Un cordiale ed affettuoso saluto,



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 **Dicembre** e **Gennaio** ci hanno offerto una scarsa 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.



CR5ZAIRE: Il 03/01/2018 dalla base navale di Lisbona, il pattugliatore NRP Zaire insieme alla nave rifornitrice di squadra NRP Berrio, sono partite per una missione di formazione marittima a favore della Guardia Costiera di Sao Tomè e Principe. A bordo del NRP Zaire, tra i membri dell'equipaggio, è imbarcato un socio del NRA (Nucleo Radioamadores da Armata) che durante il viaggio sarà operativo con il nominativo CR5ZAIRE. Durante il soggiorno a Sao Tomè e Principe, fino a Dicembre 2018, sarà attivo come S92HP. Info e dettagli sulla QSL saranno comunicati in seguito.



UA6GO/mm: Vladimir Pchelin (also KC7JEF, ex UA0ZDA, UA0ZDA/6, R7GM, R7FX) è l'ufficiale marconista dell cargo MS SARYCH (nominativo: UBOM6) battente bandiera Russa. La nave SARYCH (IMO: 8857978, MMSI: 273375820) è una nave general cargo ship costruita nel 1979 che naviga attualmente sotto bandiera della Russia. La SARYCH ha lunghezza totale di 79m e larghezza massima di 14 m. La stazza lorda è di 1836 tonnellate. La nave si trova nel Mar Caspio ed è diretta a Sebastopoli (ETA 8 gennaio 2018). Vladimir è oramai considerato un assiduo OM /mm, lo si ascolta sempre sin dal 1992 quando operava a bordo dal peschereccio russo F/V "XXVII SYEZO KPSS". La QSL va inviata solo via diretta oppure tramite eQSL o hamlog.Ru

OY1R/mm: Regin Nicolajsen lavora a bordo del rimorchiatore d'altura STRIL NEPTUN (OZ2151) battente bandiera delle Faroe. Regin è molto attivo durante il suo periodo di imbarco soprattutto in CW sugli 80 e 160 metri. La QSL via diretta : Regin Nicolajsen - Gerðisvegur 10 - Skopun 240 - Faroe Islands



IT9PZM/mm: Giovanni Chiappisi vive a bordo della sua barca a vela S/v HORUS, uno splendido Jeanneau Sun Odyssey 34.2, questa è la sua casa dal luglio 2012. Giovanni è un ottimo DXer's ed è attivo in tutte le gamme ed in tutti i modi! La barca è ormeggiata nel porto turistico dell'Isola delle Femmine (Palermo). Scambia QSL solo via eQSL.



US1GGP/mm: Yevhen Dombrovskyi è il Capo Tecnico Elettricista, a bordo del M/V DIONE, una nave da carico battente bandiera greca. Yevhen è molto attivo in questo periodo in 40 metri (FT8). La nave attualmente è in navigazione, diretta a Map Ta Phut (Thailandia). Per la QSL va inviata al suo indirizzo personale: Yevhen Dombrovskyi - 18, Govorova str. - Kherson, - 73036 - Ukraine



KH6JF/mm: è il nominativo del Jupiter Research Foundation Amateur Radio Club situato a Kamuela (Hawaii). Dal 2016 stanno sperimentando un drone denominato "Wave Glider SV-3", è stato lanciato nel Pacifico atto a studiare la propagazione in 20 metri (14074.5 MHz) nelle modalità PSK-31 ed FT-8. Il drone ha integrato un ricetrasmittitore HF ed un'antenna, è manipolato da un pilota a terra presso la sede del JRFARC e sarà in mare per circa quattro mesi. Tutti i collegamenti con KH6JF/mm saranno inseriti in un logbook on-line. Per ulteriori info visitate la pagina web: <http://www.jrfarc.org/hf-voyager>.



PE1OAD/mm: Michel Haver è un giovane ufficiale imbarcato a bordo della M/v SLOTERGRACHT (PDBP). Michel è molto attivo in radio, principalmente in fonia e lo si trova spesso in 40 metri. Scambia facilmente la QSL che potete richiederla via diretta al suo indirizzo (QRZ.com) oppure via bureau.



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 18 dicembre 2017 al 17 gennaio 2018), ecco di seguito i nominativi: **OY1R** - N2PNG - VP8CMH - SV1EHA - UT1FG - **IT9PZM** - **CR5ZAIRE** - SP1ST - US1GGP - **UA6GO** - **KC7JEF** - **PE1OAD** - XE1C - VK6JJJ - US5FET - YL3IZ - GM8OFQ - UB50 - F4CJY - **KH6JF** - OZ4WWFF - LZ2MAT - YU2AX -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

IL DIPLOMA DELLA REGIA MARINA

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

Ci siamo, è iniziata questa nuova avventura che durerà ben undici mesi! Un così lungo award, la nostra associazione non l'ha mai elaborato. Questa è la prima volta che ci cimentiamo in un così complesso ed elaborato award che è stato pensato proprio per questo evento.



In questi anni ci siamo tenuti latenti nell'organizzare eventi radiantistici sulla grande guerra. Dal 2015 è iniziato il "centenario" della - Prima Guerra Mondiale - l'entrata in guerra dell'Italia contro gli Imperi centrali il 24 Maggio 1915. Molte associazioni radiantistiche hanno dato lustro a questo evento sin dall'inizio con diplomi e contest dedicati. Noi abbiamo pensato bene di attendere invece il periodo finale, proprio per enfatizzare più possibile questo grande evento nazionale e a dir poco internazionale. Anche perchè molte altre associazioni in Europa hanno avuto modo di presentare alcune attività finalizzate all'evento.

LO SCOPO

Diciamo che lo scopo è stato colto, in quanto era quello di portare all'opinione radiamatoriale e soprattutto agli operatori, la conoscenza storica dell'evento e della storia delle nostre unità navali di quell'epoca. Storia affascinante, ricca di episodi eroici e di altrettanti uomini di mare che hanno dato lustro alla nostra bandiera e alla Regia Marina.

I DIPLOMI

Sono tre tipi di diplomi, tutte e tre hanno come base la "giovane ITALIA" che si protrae verso il bacino Adriatico, luogo dove ha operato la nostra Regia Marina. Sulla destra del diploma è raffigurata una coffa con su l'asta invergata la bandiera della Regia Marina. In alto sulla destra troviamo il bollo raffigurante la classe del diploma (bronzo, argento, oro). In basso a destra, per ogni tipo di classe viene raffigurato un Contrammiraglio (Rizzo), un Ammiraglio di Divisione (Simonetti), un Ammiraglio di Squadra (Thaon de Ravel) e nella parte sinistra in ordine di classe: un MAS, un Cacciatorpediniere e una batteria trinata di obice.

Tutte e tre i diplomi sono in formato JPG e saranno inviati gratuitamente a tutti coloro che dimostreranno di aver ottenuto il punteggio prefissato dal regolamento.

COSA SONO LE BILETTERE ED IL NOMINATIVO INTERNAZIONALE?

La bilettera assegnata per questo evento, ad ogni "radioamatore di Marina" che si è accreditato, raffigura il distintivo ottico (*pennant number*) della nave della Regia Marina che verrà rappresentata.

Il distintivo ottico venne introdotto per la prima volta dalla Royal Navy nel 1910 e di seguito è stato adottato anche da molte altre marine, tra cui la nostra Regia Marina. Era formato da due lettere alfabetiche, principalmente le prime iniziali del nome della nave, a seguire se c'erano eventuali duplicati la seconda lettera veniva presa dalla terza o quarta lettera del nome. Quindi per fare un esempio, il nome del Cacciatorpediniere ARDITO le lettere che venivano dipinte a prora via della nave di colore bianco, erano rappresentate dalla prima lettera **A** e dalla seconda lettera **D** (**AD**).

Ogni classe di nave aveva sulla fiancata il proprio distintivo ottico, che serviva per le comunicazioni ottiche (bandiere segnaletiche o a banderuole o a lampi di luce). Il distintivo ottico serviva per identificare la nave e quindi per essere chiamata. Tutte le unità tipo cacciatorpediniere, torpediniere, corvette e sommergibili avevano nelle loro fiancate riportate le lettere distintive, mentre le unità maggiori (corazzate e incrociatori) ne erano sprovviste. Tutte le unità navali della Regia Marina, venivano riportate in ordine alfabetico su un allegato del libro dei segnali (pubblicazione classificata redatta dallo Stato Maggiore), ove venivano trascritti tutti i distintivi ottici ed i nominativi internazionali delle navi.

Il nominativo internazionale era formato da quattro lettere e la prima era rappresentata con la lettera I (Italia), la seconda lettera era inizialmente la lettera C (rappresentava nave "Combattente") e le due lettere finali rappresentative del nome (come il distintivo ottico).



I GRANDI AMMIRAGLI

Non potevamo esimerci nel nominare e soprattutto ricordare i grandi Ammiragli di quel periodo. Uomini di altissimo valore che hanno contribuito, in seguito alla crescita della Regia Marina. Ecco alcuni nomi di questi grandi personaggi : il grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel (Capo di Stato Maggiore della Regia Marina); Ammiraglio Luigi Savoia Duca degli Abruzzi (Comandante della I Squadra Navale con sede a Taranto); Ammiraglio Camillo Corsi (Comandante della 1^a Divisione Navi da Battaglia); Ammiraglio Emanuele Cutinelli Rendina (Comandante della 2^a Divisione Navi da Battaglia); Ammiraglio Umberto Cagni conte di Bu Meliana (Comandante della 4^a Divisione Incrociatori Corazzati); Amm. Ernesto Presbitero (Comandante della II Squadra Navale con sede a Brindisi); Amm. Ernesto Rubin De Cervin (Comandante della 3^a Divisione Navi da Battaglia e della 6^a Divisione Navi Scuola); Amm. Eugenio Trifari (Comandante della 5^a Divisione Incrociatori Corazzati); Amm. Eugenio Garrelli (Comandante del Dipartimento Militare Marittimo di Venezia). Molti altri ancora ne vengono menzionati, ma l'elenco è lungo, abbiamo voluto ricordare quelli che hanno operato solo nel bacino Adriatico nel periodo bellico della Prima Guerra Mondiale.



AWARD



REGIA MARINA

1 JAN - 11 NOV 2018



II7WWI SPECIAL CALL
10 "IQ" JOLLY STATIONS
MORE THAN 65 ACCREDITED STATIONS
PLAY WITH US!! SEE RULES...

WWW.ASSORADIOMARINA.IT



GIOCHIAMO ALLA "GRANDE GUERRA NAVALE".

In un mondo dove ormai il virtuale la fa da campione, soprattutto in quei giochi on-line che trovi su internet, o su vari APP del tuo smartphone, le battaglie navali ce ne sono di tanti tipi! Uno dei più rinomati e veramente belli da giocare, molto realistico è "World of Warships".

Il gioco è sicuramente il primo "trend" che i ragazzi e gli adulti tendono in ogni modo ed in ogni momento di giocare! Riportato nel nostro ambiente radiantistico, il gioco viene definito contest che noi tendenzialmente cerchiamo, almeno una volta, di parteciparvi! Un gioco sano e virtuoso il contest non è altro che una competizione dove uno o più operatori tendono di arrivare primi acquisendo il maggior numero di punti.

Il nuovo "Diploma della Regia Marina", è un compromesso tra un gioco virtuale di navi da guerra in un contesto radiantistico di una gara a punti!! Scoprire di aver collegato una stazione accreditata con un nome di una nave, è come se si stesse giocando ad una battaglia navale!! Conoscere il nome e magari andando a curiosare sui siti navali, riporta virtualmente, l'operatore, in quell'epoca di guerre e battaglie che i battelli affrontavano contro i nemici imperiali.

Ecco perchè tendenzialmente questo si chiama giocare e non "contest"... giocare, gareggiando!

VINCITORI E VINTI

In questa gara, non ci saranno nè vincitori, nè vinti! Tutti praticamente saranno i vincitori a pieno titolo, basta raggiungere i punteggi previsti, per ottenere il premio.

Saranno premiati allo stesso modo stazioni accreditate e stazioni non accreditate, radioamatori indipendenti non appartenenti al sodalizio. Praticamente alla fine tutti avranno il loro premio!!

PERCHE' PARTECIPARE?

Non c'è un sì, nè un ma!! Bisogna partecipare... è una occasione da non perdere! Qualsiasi stazione che sia accreditata o non accreditata, può partecipare senza nessun limite, nè nessuna pretesa di stare in radio, nè tanto meno tutto il tempo! Basta quel poco, che normalmente si ha quando si ha voglia di stare in radio per 5 minuti! Ed iniziare in quei pochi minuti a fare della radio... semplicemente fare radio!

L'unica differenza è, che per guadagnare punti in più bisogna collegare le stazioni che di fatto ti danno più punteggio!! Queste stazioni sono i 70 ed oltre operatori accreditati che fungeranno da navi, inoltre le stazioni IQ che sono in tutto 10 saranno le stazioni Jolly che dovreste di fatto ricercare. Esse rappresenteranno ognuna di loro un ammiraglio. Infine la stazione super Jolly (II7WWI) che deve essere ricercata. Non sarà presente tutti i giorni e quindi dovreste monitorare la radio per ricercarla, insomma "un ago nel pagliaio", questa è la vera difficoltà!!!

CONCLUSIONE

Infine per concludere il regolamento che troverete in queste pagine del bollettino è stato redatto con una difficoltà sempre crescente, questo per enfatizzare maggiormente la gara e per renderla più piacevole.

Il punteggio minimo della classe 100 - bronzo - si riuscirà a fare subito, mentre gli altri due (200 - silver - e 300 - GOLD) avranno una difficoltà maggiore e sempre con più incognite.

Riuscire infine ad arrivare alla conclusione con la "TOP HONOUR PLAQUE" questo sarà il massimo del raggiungimento dei 1000 punti. Non sarà facile.... chi arriverà sino a questo livello, sarà trascritto nella TOP LIST, una lista riservata solo ai primi!!



315

DAYS

(1 JAN - 11 NOV)

10

**10 JOLLY
STATIONS**

1

SUPER JOLLY

(117WWI)

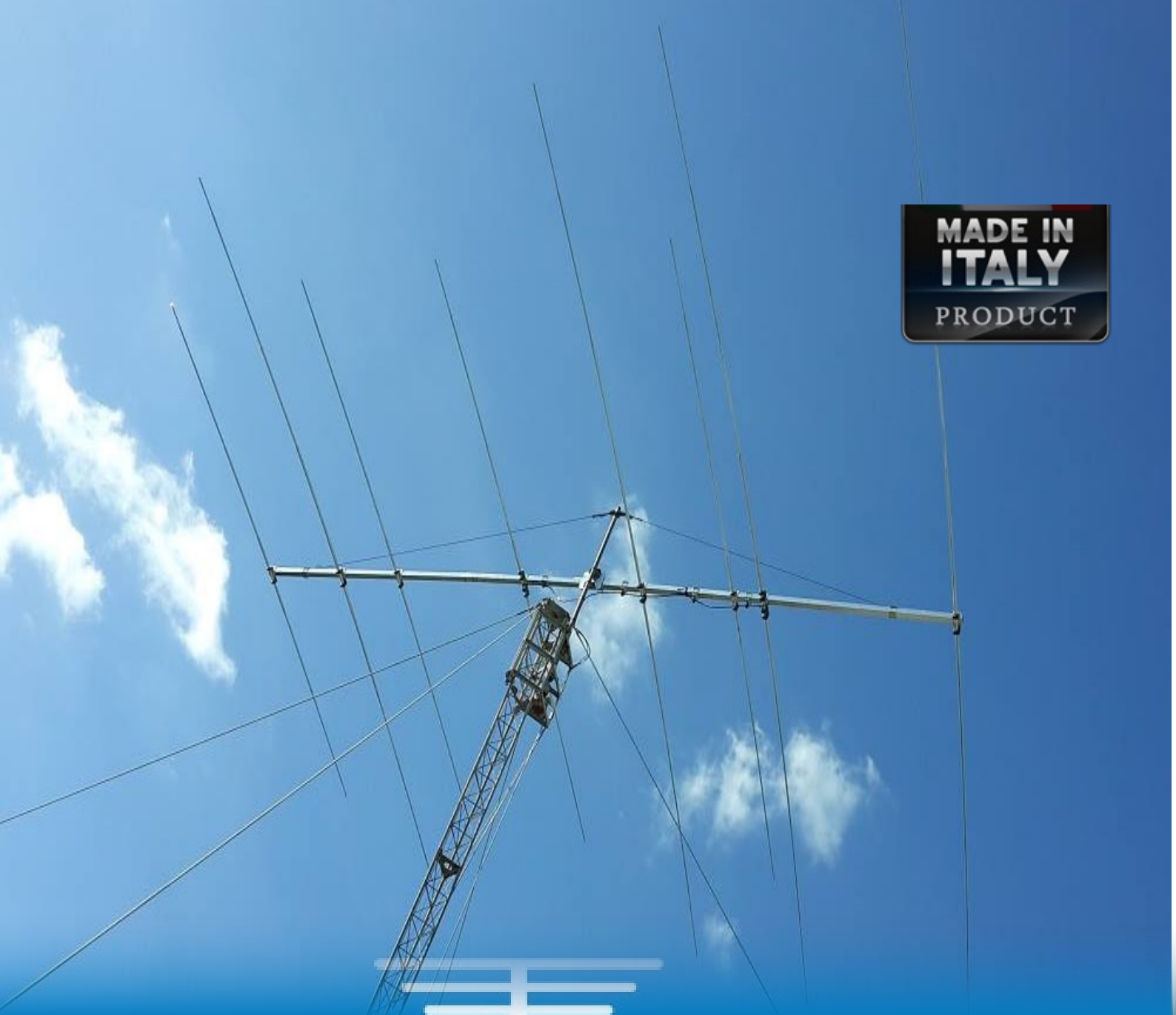
75

**ACCREDITED
STATIONS**



REGIA MARINA
AWARD

**MADE IN
ITALY**
PRODUCT




momobeam
BEAM 

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

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

Cacciatorpediniere Baleno



Cacciatorpediniere, appartenente alla classe Folgore. Impostata il 1 maggio 1930, è stato varato il 22 marzo 1931 ed è entrato in servizio il 15 giugno 1932. Dislocamento a pieno carico 2130 t, dimensioni lunghezza 96,23 m - larghezza 9,28 m - Pescaggio 4,5 m - apparato motore: 3 caldaie, 2 gruppi di turbine a vapore su 2 assi; potenza 44.000 hp; Velocità: 38,8 nodi - Autonomia: 3693 nm a 20 nodi - Armamento: 4 pezzi da 120/50 mm Ansaldo Mod. 1926, 2 mitragliere da 40/39 mm, 4 mitragliere Breda da 13,2 mm, 6 tubi lanciasiluri da 533 mm; 2 tramogge per bombe di profondità - Equipaggio: 6 ufficiali, 159 sottufficiali e marinai.

Durante il conflitto effettuò 64 missioni di guerra (22 di scorta convogli, 7 di caccia antisommergibili, 3 con le forze navali, 5 di addestramento e 27 di trasferimento o di altro tipo), percorrendo complessivamente 18.782 miglia nautiche, trascorrendo 1238 ore in mare e passando 33 giorni ai lavori. Affondò il sommergibile britannico Odin.

Breve e parziale cronologia.

1° maggio 1930

Impostazione presso i Cantieri del Quarnaro di Fiume.

22 marzo 1931

Varo presso i Cantieri del Quarnaro di Fiume.

15 giugno 1932

Entrata in servizio. Primo comandante del Baleno è il capitano di corvetta Ferrante Capponi.

1934

Il Baleno fa parte della II Squadriglia Cacciatorpediniere con i gemelli Folgore, Fulmine e Lampo. La II Squadriglia, insieme alla I (Freccia, Dardo, Saetta, Strale) forma la 1a Flottiglia Cacciatorpediniere (conduttore l'esplorato-

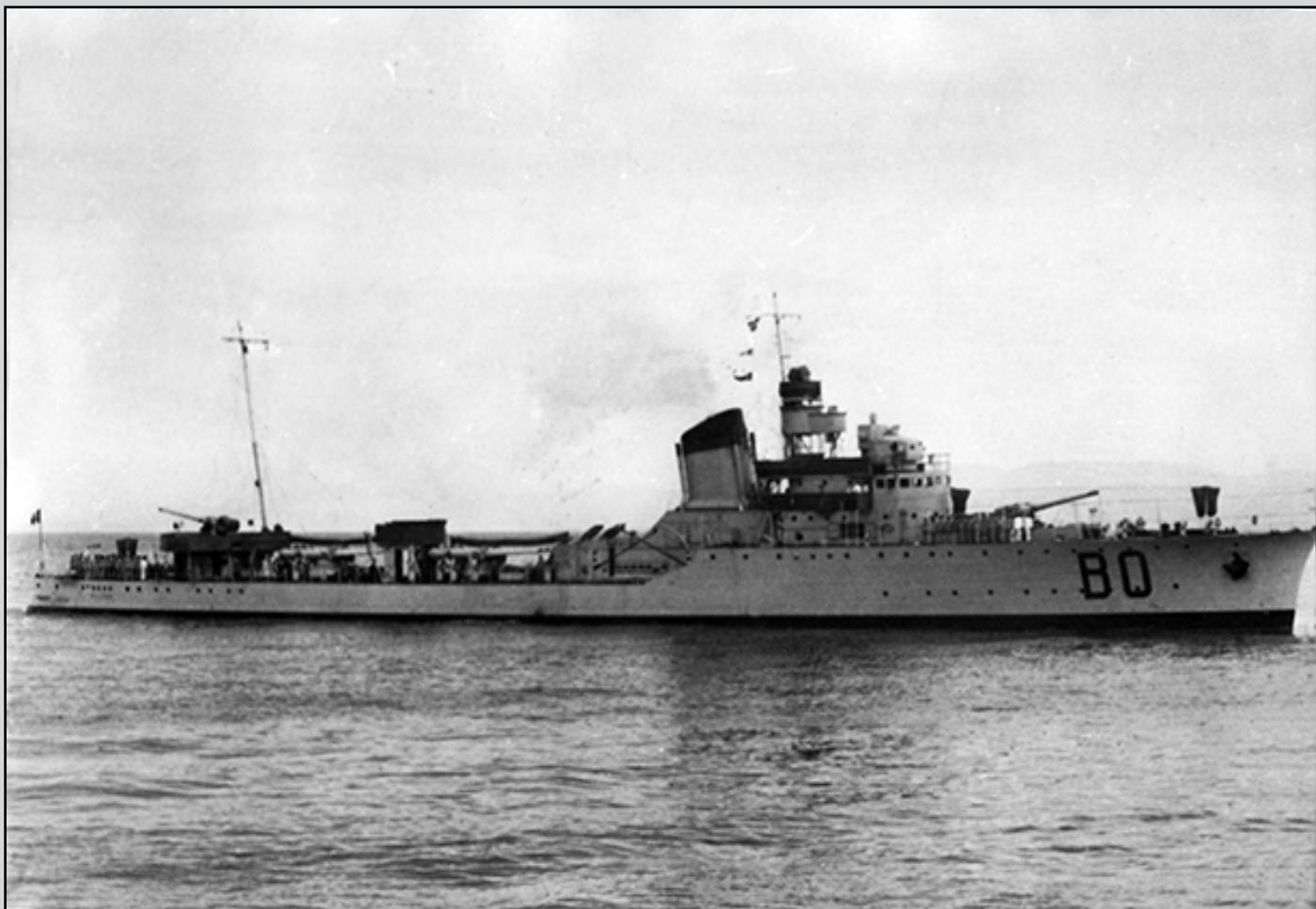
re Antonio Pigafetta), inquadrata nella I Squadra Navale.

7-9 aprile 1939

Il Baleno, inquadrato nel IV Gruppo Navale dell'ammiraglio di divisione Oscar Di Giamberardino, partecipa all'occupazione di Santi Quaranta durante le operazioni per l'invasione dell'Albania (Operazione "Oltre Mare Tirana", OMT).

Il IV Gruppo Navale, oltre al Baleno, comprende gli incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi (aventi a bordo 600 uomini del Regio Esercito), il cacciatorpediniere Freccia, le torpediniere Alcione, Airone, Aretusa ed Ariel, le

navi cisterna e da sbarco Scirvia e Sesia, la nave cisterna Garda, il trasporto militare Asmara (con a bordo 800 uomini del Regio Esercito) e la motonave requisita Marin Sanudo (con a bordo 54 carri armati nonché materiale militare). La colonna che deve sbarcare a Santi Quaranta, al comando del colonnello Mario Carasi, è composta dal XX Battaglione Bersaglieri (3° Reggimento Bersaglieri), dal XXIII Battaglione Bersaglieri (12° Reggimento Bersaglieri), dal III Gruppo Squadroni Carri Veloci L3/35 "San Giorgio" e da due compagnie del Battaglione "San Marco".



Il Baleno a Fiume il 15 giugno 1932, data della sua entrata in servizio (Coll. Luigi Accorsi, via www.associazione-venus.it)

Baleno e Freccia hanno a bordo 160 uomini del Battaglione "San Marco", che sbarcano sotto la protezione degli incrociatori; proprio questi fanti di Marina, che prendono terra con la prima ondata, hanno un ruolo determinante nel travolgere la (debole) resistenza albanese. Alcuni civili armati aprono il fuoco verso le truppe italiane, ma rientrano nelle loro case dopo che uno degli incrociatori ha sparato qualche cannonata nella loro direzione.

Dopo alcune scaramucce con gli uomini del "San Marco", le poche truppe albanesi si ritirano, e Santi Quaranta passa in mano italiana. Da qui la colonna del colonnello Carasi punterà poi su Delvino e Argirocastro.

Luglio 1939

Il Baleno si reca a Mahon (Minorca) facendo parte di una squadra navale (al comando dell'ammiraglio Oscar Di Giamberardino) che comprende gli incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi

e Giuseppe Garibaldi ed i cacciatorpediniere Dardo, Freccia, Strale, Folgore, Fulmine e Lampo.

1939-1940

Lavori di modifica: le due mitragliere singole Vickers-Terni 1917 da 40/39 mm e le due mitragliere binate Breda da 13,2/76 mm vengono sbarcate, mentre in loro sostituzione vengono installate cinque o sei mitragliere singole Breda 1939/1940 da 20/65 mm.





Sopra e sotto, immagini del Baleno scattate nel 1936 (Coll. Luigi Accorsi, via www.associazione-venus.it)



10 giugno 1940

All'entrata dell'Italia nella seconda guerra mondiale, il Baleno (capitano di corvetta Carlo Maffei Faccioli, che comanderà la nave fino al gennaio 1941) forma la VIII Squadriglia Cacciatorpediniere, insieme ai gemelli Folgore, Fulmine e Lampo.

14 giugno 1940

All'1.57 il Baleno (capitano di corvetta Carlo Maffei Faccioli), impegnato in un rastrello anti-sommergibili – ordinato da Supermarina in seguito all'avvistamento, il giorno precedente, da parte della I e VIII Divisione uscite in mare da Taranto, di diversi

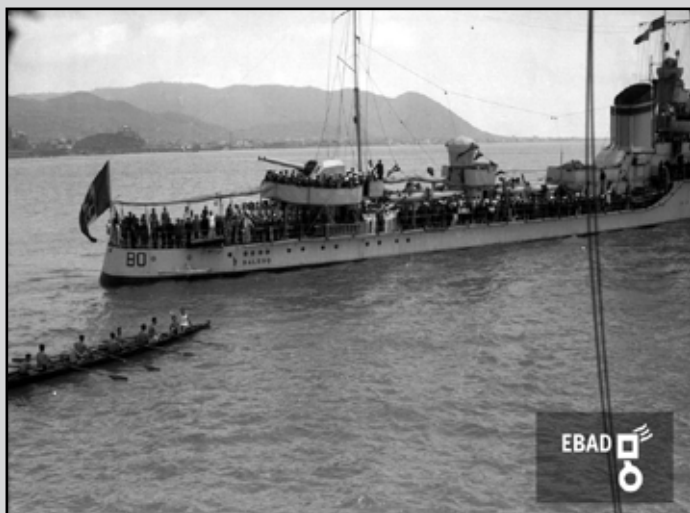
sommergibili nemici – nel Golfo di Taranto (tra capo Colonne e capo Santa Maria di Leuca) insieme ad unità della VII, VIII e XV Squadriglia Cacciatorpediniere, avvista un sommergibile nemico in fase di emersione, ad un chilometro di distanza: si tratta del britannico Odin (capitano di



Il Baleno nel 1936



Il Baleno nel 1938 (Coll. Aldo Fraccaroli, via Luigi Accorsi e www.associazione-venus.it)



Alcune foto del Baleno e del suo equipaggio, scattate durante una cerimonia di commemorazione dei marinai caduti in guerra tenuta a Salerno (da Eboli Archivio Digitale)

corvetta Kenneth Maciver Woods), già attaccato e danneggiato con bombe di profondità, poche ore prima (in un punto distante nove miglia), dal cacciatorpediniere Strale. Maffei Faccioli ordina la massima velocità ed il Baleno manovra per speronare il sommergibile, ma l'Odin torna rapidamente ad immergersi; passando sopra il punto in cui il sommergibile è appena scomparso, il Baleno lancia due bombe di profondità, poi inverte rapidamente la rotta, torna sul posto e ne lancia altre tre. Sul momento, l'oscurità impedisce di accertare gli esiti dell'azione, ma il mattino seguente un idroricognitore dell'Aviazione Ausiliaria della Marina avvisterà nel punto dell'attacco una chiazza di olio di 350 metri per 450, che il giorno successivo assumerà dimensioni di dieci miglia per lato: è l'epitaffio dell'Odin, affondato con tutto l'equipaggio dalle bombe di profondità del Baleno, in posizione 39°47' N e 17°33' E (o 39°30' N e 17°30' E; 17 miglia ad est-nord-est di Punta Alice, nel Golfo di Taranto). L'intero equipaggio di 56 uomini ha trovato la morte nell'affondamento. L'Odin è il primo sommergibile britannico ad essere affondato da unità italiane nella seconda guerra mondiale.

7 luglio 1940

Il Baleno salpa da Taranto alle 14.10 con i tre gemelli, la VII Squadriglia Cacciatorpediniere

(Freccia, Dardo, Saetta e Strale) e le corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour, nonché le Divisioni Navali IV (incrociatori leggeri Alberico Da Barbiano, Alberto Di Giussano, Luigi Cadorna, Armando Diaz) e VIII (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi), e le Squadriglie Cacciatorpediniere XV (Antonio Pigafetta, Nicolò Zeno) e XVI (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare) per fornire sostegno a distanza ad un convoglio di quattro mercantili salpati da Napoli alle 19.45 del 6 e diretti a Bengasi. Il convoglio, formato dai trasporti truppe Esperia e Calitea e dalle moderne motonavi da carico Marco Foscari, Vettor Pisani e Francesco Barbaro, trasporta complessivamente 232 veicoli, 10.445 tonnellate di materiali vari, 5720 tonnellate di carburante e 2190 uomini, ed ha la scorta diretta della II Divisione Navale (incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere e Bartolomeo Colleoni), della X Squadriglia Cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco) e di sei torpediniere (le moderne Orsa, Procione, Orione e Pegaso della IV Squadriglia e le vetuste Rosolino Pilo e Giuseppe Cesare Abba) e la scorta a distanza dell'incrociatore pesante Pola, delle Divisioni Navali I, III e VII e delle Squadriglie Cacciatorpediniere IX, XI, XII e XIII (la 2a Squadra Navale, al comando dell'ammiraglio di squadra Ricardo Pala-

dini, imbarcato sul Pola), partite da Augusta, Palermo e Messina. Comandante superiore in mare è l'ammiraglio di squadra Inigo Campioni, con bandiera sulla Cesare.

8 luglio 1940

Il mattino dell'8 luglio il sommergibile britannico Phoenix (capitano di corvetta Gilbert Hugh Nowell) lancia alcuni siluri contro Cesare e Cavour scortate dalle quattro unità della VII Squadriglia, in posizione 35°36' N e 18°28' E (circa duecento miglia ad est di Malta). Le armi mancano i loro bersagli e non vengono nemmeno avvistate. L'operazione va a buon fine (il convoglio raggiunge Bengasi tra le 18 e le 22 dell'8), ed alle 14.30 le navi delle due squadre navali iniziano la navigazione di rientro.

Ma alle 15.20, a seguito dell'avvistamento di una formazione britannica – anche la Mediterranean Fleet, infatti, è in mare a protezione di convogli – la 1a e la 2a Squadra Navale dirigono per intercettare le navi nemiche (che si teme dirette a bombardare Bengasi), con l'intento di impegnarle in combattimento almeno un'ora prima del tramonto. La flotta britannica in mare, al comando dell'ammiraglio Andrew Browne Cunningham, consiste in tre corazzate (Warspite, Malaya e Royal Sovereign), una portaerei (la Eagle), cinque incrociatori leggeri (Orion, Neptune, Sydney, Liverpool, Gloucester)



e 16 cacciatorpediniere (Nubian, Mohawk, Decoy, Hasty, Hero, Hereward, Stuart, Decoy, Hostile, Hyperion, Ilex, Dainty, Defender, Janus, Juno, Vampire e Voyager). Alle 19.20, però, in seguito ad ordini di Supermarina (il comando della Regia Marina, che, a differenza dell'ammiraglio Campioni ha avuto modo di apprendere, tramite la crittografia, la reale consistenza e finalità dei movimenti britannici) la flotta italiana accosta per 330° per rientrare alle basi, con l'ordine di non impegnare il nemico. Durante l'accostata le navi vengono attaccate da alcuni velivoli con una dozzina di bombe, rispondendo con intenso tiro contraereo. Le bombe cadono vicine agli incrociatori, ma non causano danni.

9 luglio 1940

La navigazione notturna di rientro si svolge senza grossi inconvenienti, salvo due fallimentari attacchi siluranti contro la III Divisione. Già dalle 22 dell'8, però, sono arrivati nuovi ordini: Supermarina teme che la Mediterranean Fleet intenda lanciare un attacco aeronavale contro le coste italiane, perciò ordina alle forze in mare di riunirsi nel punto 37°40' N e 17°20' E, 65 miglia a sudest di Punta Stilo, entro le 14 del 9 luglio. Verso le 4.30, la XV Squadriglia Cacciatorpediniere avvista delle grosse ombre verso est, il lato da cui si prevede che possa essere il nemico, e lo comunica all'ammiraglio Campioni. Si tratta degli

incrociatori pesanti della III Divisione (Trento, Trieste e Bolzano) che stanno passando ad est del gruppo «Cesare» a seguito di un ordine dell'ammiraglio Paladini, ma Campioni, che Paladini – ritenendo che questi avesse intercettato l'ordine, inviato a mezzo radiosegnalatore – non ha informato dell'ordine alla III Divisione di proseguire verso nord (che contrasta con quanto ordinato in precedenza da Campioni), ritiene che siano navi nemiche e manda la XV Squadriglia ad attaccarle (questa lancia due siluri, per fortuna senza colpire), e poco dopo impartisce analogo ordine anche alla VIII Squadriglia. Quest'ultima riconosce però il profilo delle navi "nemiche" come quello di incrociatori classe Trento, e permette così di chiarire l'equivoco senza danni. Verso le 13, dopo una mattinata di infruttuosi voli di ricognizione, un velivolo italiano avvista la Mediterranean Fleet 80 miglia a nord-dest della V Divisione, ossia molto più a nord di quanto previsto, ed in posizione adatta ad interporre tra la flotta italiana e la base di Taranto: l'ammiraglio Campioni inverte allora la rotta, ed ordina a Paladini, che si trova più a sud e sta dirigendo per ovest-sud-ovest, di fare altrettanto, accostando ad un tempo per riunire più rapidamente le due Squadre. La VIII Squadriglia, tuttavia, come altre squadriglie di cacciatorpediniere, viene autorizzata a rifornirsi ad Augusta prima di ri-

prendere il mare per il previsto punto di riunione delle forze navali italiane (37°40' N e 17°20' E, 65 miglia a sudest di Punta Stilo, con incontro previsto per le 14 od al massimo, per i cacciatorpediniere distaccati a rifornirsi, per le 16). Le unità della VIII Squadriglia non faranno però in tempo a ricongiungersi col grosso delle forze navali prima che la battaglia cominci, e ne resteranno così escluse. Terminata la battaglia senza vincitori né vinti, la flotta italiana si avvia alle proprie basi. La VIII Squadriglia, insieme alle Squadriglie Cacciatorpediniere VII, IX, XI, XIV, XV e XVI (36 unità in tutto), alla corazzata Conte di Cavour, agli incrociatori pesanti Pola, Zara, Fiume e Gorizia ed agli incrociatori leggeri Alberico Da Barbiano, Alberto Di Giusano, Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi, entra ad Augusta nel pomeriggio del 9 luglio. Poco dopo mezzanotte, però, a seguito dell'intercettazione e decifrazione di messaggi radio britannici che facevano presagire un imminente attacco di aerosiluranti contro il naviglio ormeggiato ad Augusta, Supermarina ordina a tutte le navi di lasciare la base: dopo essersi frettolosamente rifornite, le unità ripartono per le basi di assegnazione. VIII, VII e IX Squadriglia salpano alle 00.55 del 10 luglio scortando Cavour, Pola e I Divisione (Zara, Fiume, Gorizia), raggiungendo poi Napoli.



Il Baleno ed i tre gemelli ormeggiati a pacchetto a Genova negli anni Trenta
(Coll. Erminio Bagnasco, via www.associazione-venus.it)

31 agosto-2 settembre 1940

Il Baleno partecipa all'uscita in mare della flotta a contrasto dell'operazione britannica «Hats» (consistente in varie sotto-operazioni: trasferimento da Gibilterra ad Alessandria, per rinforzare la Mediterranean Fleet, della corazzata Valiant, della portaerei Illustrious e degli incrociatori Calcutta e Coventry; invio di un convoglio da Alessandria a Malta e di uno da Nauplia a Porto Said; bombardamenti su basi italiane in Sardegna e nell'Egeo): Supermarina ha infatti saputo che sia la Mediterranean Fleet (da Alessandria) che la Forza H (da Gibilterra) sono uscite in mare, e si è accordata con la Regia Aeronautica per attaccare la prima con le forze navali di superficie ed attacchi aerei e la seconda con aerei e sommergibili. La VIII Squadriglia cui appartiene (con Folgore, Fulmine e Lampo) parte da Taranto alle sei del mattino del 31 agosto insieme alla IX Divisione (corazzate Littorio, nave di bandiera dell'ammiraglio di squadra Inigo Campioni, e Vittorio Veneto), alla V Divisione (corazzate Duilio, Conte di Cavour e Giulio Cesare, quest'ultima aggregatasi solo il 1° settembre a causa di avarie), alla I Divisione (incrociatori pesanti Zara, Pola, Fiume e Gorizia), all'VIII Divisione (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi) ed ad alle Squadriglie Cacciatorpediniere VII (Freccia, Dardo, Saetta, Strale), X (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco), XIII (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino), XV (Antonio Pigafetta, Alvise Da Mosto, Giovanni Da Verrazzano, Nicolò Zeno) e XVI (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare). Complessivamente all'alba del 31 prendono il mare da Taranto, Brindisi e Messina 4 corazzate, 13 incrociatori della I, III, VII e VIII Divisione e 39 cacciatorpediniere. Le due Squadre Navali italiane (la 1a Squadra è composta dalle Divisioni V, VII, VIII e IX e dalle Squadriglie Cacciatorpediniere VII, VIII, X, XIII, XV e XVI; la 2a Squadra dal Pola, dalle Divisioni I e III e dalle Squadriglie Caccia-

torpediniere IX, XI e XII), riunite, dirigono per lo Ionio orientale con rotta 150°. Le forze navali sono però uscite in mare troppo tardi, hanno l'ordine di evitare uno scontro notturno ed hanno una velocità troppo bassa (20 nodi), ed hanno l'ordine di cambiare rotta e raggiungere il centro del Golfo di Taranto se non riusciranno ad entrare in contatto con il grosso nemico entro il tramonto. Tutto ciò impedisce alle forze italiane di intercettare quelle britanniche; alle 16 Supermarina ordina un cambiamento di rotta, che impedisce alla 2a Squadra, che si trova in posizione più avanzata della 1a, di proseguire verso le forze nemiche (l'ammiraglio Iachino, comandante la 2a Squadra, ha chiesto ed ottenuto alle 16.30 libertà di manovra per dirigere contro le forze britanniche, segnalate alle 15.35 a 120 miglia di distanza, ma alle 16.50 tale autorizzazione viene annullata; comunque la 2a Squadra non sarebbe egualmente riuscita a raggiungere le unità avversarie). Alle 17.27 la 2a Squadra riceve l'ordine d'invertire la rotta ed assumere rotta 335° e velocità 20 nodi, come la 1a Squadra. Alle 22.30 la formazione italiana, che procede a 20 nodi, riceve l'ordine di impegnare le forze nemiche lungo la rotta 155°, a nord della congiungente Malta-Zante, dunque deve cambiare la propria rotta per raggiungerle (o non potrebbe prendere contatto con esse), dirigendo più verso sudovest (verso Malta) e superando la congiungente Malta-Zante. Il mattino del 1° settembre, tuttavia, il vento, già in aumento dalla sera precedente, dà origine ad una violenta burrasca da nordovest forza 9, che verso le 13 costringe la flotta italiana a tornare alle basi, perché i cacciatorpediniere non sono in grado di tenere il mare compatibilmente con le necessità operative (non potendo restare in formazione né usare l'armamento). Poco dopo la mezzanotte del 1° settembre le unità italiane entrano nelle rispettive basi; tutti i cacciatorpediniere sono stati danneggiati (specie alle sovrastrutture) dal mare mosso, alcuni hanno

perso degli uomini in mare. Le navi verranno tenute pronte a muovere sino al pomeriggio del 3 settembre, ma non si concretizzerà alcuna nuova occasione.

7-9 settembre 1940

Il Baleno, insieme a Folgore e Fulmine, alle Squadriglie Cacciatorpediniere VII (Freccia, Dardo, Saetta), X (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco) e XIII (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino) ed alla IX Divisione Navale (corazzate Littorio e Vittorio Veneto), cioè alla 1a Squadra Navale, nonché alla 2a Squadra (incrociatore pesante Pola, ammiraglia di squadra, I Divisione con gli incrociatori pesanti Zara e Gorizia, III Divisione con gli incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano, cacciatorpediniere Vittorio Alfieri della IX Squadriglia, Geniere della XI Squadriglia ed Ascari, Carabiniere e Corazziere della XII Squadriglia) lascia Taranto alle 16 del 7 diretto a sud della Sardegna, per intercettare la Forza H britannica, che si presume diretta verso Malta. In realtà tale formazione, salpata da Gibilterra alle 6, ha soltanto simulato un'incursione in Mediterraneo, per coprire il vero obiettivo per della propria uscita in mare: dirigersi in Atlantico e raggiungere Freetown, per poi attaccare le forze francesi a Dakar. Qualora non sia possibile ottenere il contatto con il nemico, gli ordini prevedono di dirigere per il Basso Tirreno a levante della congiungente Capo Carbonara-Marettimo, poi raggiungere il meridiano 8° Est per le ore 7 del 9 settembre. Le due squadre navali italiane attraversano lo stretto di Messina nella notte tra il 7 e l'8, e raggiungono il punto prestabilito a sud della Sardegna alle 16 dell'8 settembre; però, dato che la ricognizione non ha avvistato alcuna nave nemica (visto che la Forza H, dopo la "finta", si è diretta in Atlantico), la formazione italiana inverte la rotta e, per ordine di Supermarina, raggiunge le basi del Tirreno meridionale (Napoli per la 1a Squadra, Palermo e Messina per la I e III Divisione rispettivamente). Le navi si riforniscono di carburante e rimangono pronte a muovere, ma non ci sono novità sul nemico,

ergo nel pomeriggio del 10 settembre lasciano Napoli e Palermo per tornare nelle basi di dislocazione; la 1a Squadra giungerà a Taranto nel tardo pomeriggio dell'11.

11 novembre 1940

Il Baleno è a Taranto, ormeggiato in Mar Grande vicino ai tre gemelli ed alla corazzata Conte di Cavour (le unità della VIII Squadriglia sono tutte ormeggiate nel lato sudorientale del Mar Grande, all'interno della diga della Tarentola, e sono disposte quasi a semicerchio ad ovest della Cavour: in senso orario Fulmine, Lampo, Baleno e Folgore) quando la base viene attaccata da aerosiluranti britannici decollati dalla portaerei Illustrious, che silurano le corazzate Littorio, Duilio e Conte di Cavour nella cosiddetta "notte di Taranto".

Nei giorni seguenti, la VIII Squadriglia Cacciatorpediniere è uno dei pochi reparti navali che vengono mantenuti a Taranto, mentre quasi tutte le altre unità vengono evacuate verso porti ritenuti più sicuri dall'offesa aerea. A seguito dell'incursione diversiva effettuata da incrociatori britannici nel canale d'Otranto contemporaneamente all'attacco su Taranto, che ha portato alla distruzione di un convoglio di quattro mercantili, la VIII Squadriglia viene designata per tenersi pronta a muovere insieme alla VIII Divisione (in alternanza con

VII Divisione e XV Squadriglia) per contrastare eventuali nuove puntate offensive britanniche nel canale d'Otranto, che comunque non avranno luogo.

31 dicembre 1940

Baleno e Folgore forniscono scorta a distanza a due convogli in navigazione da Bari a Durazzo, il primo partito alle 4 e giunto a Durazzo alle 13.30 (trasporti truppe Italia, Città di Palermo e Città di Genova, con 2667 uomini e 126,5 tonnellate di materiali, scortati dal cacciatorpediniere Carlo Mirabello) ed il secondo partito da Bari alle 4.50 ed arrivato a Durazzo alle 18 (motonave Puccini, piroscafi Acilia e Monstella, con in tutto 746 uomini, 635 quadrupe di e 128 tonnellate di materiali, scortati dall'incrociatore ausiliario Capitano A. Cecchi).

Inverno 1940-1941

Partecipa, con altre unità (incrociatori leggeri Eugenio di Savoia, Duca d'Aosta, Attendolo e Montecuccoli della VII Divisione, incrociatori leggeri Duca degli Abruzzi e Garibaldi dell'VIII Divisione, cacciatorpediniere Freccia, Dardo, Saetta e Strale della VII Squadriglia nonché i suoi compagni di squadriglia Folgore, Fulmine e Lampo), a crociere notturne (tra i paralleli 39°45' N e 40°18' N, con l'impiego di due incrociatori ed una squadriglia di cacciatorpediniere ogni volta) a protezione dei convogli che trasportano in Albania i rifornimenti

per le truppe italiane impegnate sul fronte greco-albanese, nonché ad azioni di bombardamento navale a supporto delle stesse operazioni.

24 febbraio 1941

Il Baleno, insieme al cacciatorpediniere Camicia Nera (caposcora) ed alle torpediniere Orione ed Aldebaran, salpa da Napoli per Tripoli alle 20, scortando i trasporti truppe Esperia, Victoria, Conte Rosso e Marco Polo riuniti in convoglio veloce. Capoconvoglio è il contrammiraglio Luigi Aiello, imbarcato sull'Esperia, e su ogni trasporto è imbarcato come comandante militare un ufficiale superiore della riserva navale. Alla scorta si uniscono successivamente anche i cacciatorpediniere Geniere e Saetta; vi è anche una scorta a distanza, costituita dagli incrociatori leggeri Bande Nere e Diaz (cioè la IV Divisione dell'ammiraglio Alberto Marenco di Moriondo, con bandiera sul Bande Nere) e dai cacciatorpediniere Ascari e Corazziere.

25 febbraio 1941

Alle 3.40, mentre il convoglio si trova nei pressi delle isole Kerkennah, il Diaz viene centrato da due siluri lanciati dal sommergibile britannico Upright: devastato dall'esplosione di un deposito munizioni, l'incrociatore affonda in soli sei minuti, portando con sé 484 dei 633 uomini dell'equipaggio.



Il Baleno (ultimo a destra) ormeggiato a Gaeta nel 1935 insieme a (da sinistra a destra) Strale, Freccia, Fulmine, Lampo e Folgore (g.c. Giorgio Parodi via www.naviearmatori.net)

Ascari e Corazziere ne recuperano i superstiti; il primo ritorna poi a seguire il convoglio (che prosegue per la sua rotta), mentre il secondo rientra a Palermo insieme al Bande Nere.

26 febbraio 1941

Il convoglio arriva a Tripoli alle 15.45. Esperia, Victoria, Conte Rosso e Marco Polo imbarcano altri 3750 profughi civili e 1860 militari (1200 dell'Aeronautica, 400 dell'Esercito e 260 della Marina, compresi alcuni naufraghi del Diaz) rimpatriati dalla Cirenaica invasa dai britannici.

27 febbraio 1941

I quattro piroscafi, con il loro carico umano, salpano da Tripoli alle 19 diretti a Napoli, scortati dal Baleno, dal Saetta, dall'Ascari e da un altro cacciatorpediniere, l'Antonio Da Noli (caposcorta).

1° marzo 1941

Il convoglio giunge a Napoli a mezzogiorno.

7 marzo 1941

Il Baleno (capitano di corvetta Giuseppe Arnaud) parte da Napoli per Tripoli alle 11.30, insieme ai cacciatorpediniere Fulmine (caposcorta, capitano di corvetta Della Corte) e Turbine, scortando un convoglio formato dalla motonave italiana Rialto e dalle tedesche Alicante, Arcturus e Wachtfels (convoglio "Arcturus"), che trasportano i primi carri armati del 5. Panzerregiment dell'Afrika Korps.

Poco dopo la partenza, il convoglio

torna in porto per allarme navale.

8 marzo 1941

Il convoglio lascia nuovamente Napoli alle 14 e, dopo una breve sosta a Trapani, prosegue verso Tripoli.

10 marzo 1941

Durante la navigazione verso Tripoli, poco prima delle sette di mattina, le navi del convoglio avvistano una fiammata in lontananza: si tratta dell'esplosione del piroscafo Fenicia, in navigazione da Trapani a Tripoli con la scorta dell'incrociatore ausiliario Attilio Deffenu, che è stato appena silurato dal sommergibile britannico Unique. Il caposcorta Della Corte, dopo l'avvistamento della fiammata, ordina che tutto il convoglio accosti rapidamente ad un tempo, allo scopo di allontanarlo dal punto in cui deve trovarsi il sommergibile nemico, ed ordina al Baleno di portarsi sul luogo del siluramento, per prestare assistenza al Fenicia (che è ancora a galla, sebbene avvolto dalle fiamme) e proteggere il Deffenu nella sua opera di salvataggio dei naufraghi. Per il Fenicia non c'è più nulla da fare, essendo il piroscafo già in fase di affondamento (s'inabissò infine alle nove del mattino); il Baleno rimane sul posto per proteggere il Deffenu, fermo a raccogliere i superstiti del Fenicia, gettando ad intervalli alcune bombe di profondità. Alle 10.10 un presunto avvistamento di sommergibile fa scatenare un nuovo allarme; il Baleno

lancia altre bombe di profondità, mentre il Deffenu spara alcune cannonate contro quello che ritiene essere un periscopio. Alle 10.30, mentre il Deffenu si allontana verso Tripoli con 14 naufraghi a bordo, il Baleno (che in tutto ha lanciato dieci cariche di profondità, senza recar danno all'Unique, che era piuttosto lontano) lascia la zona e si ricongiunge al convoglio "Arcturus".

12 marzo 1941

Il convoglio arriva a Tripoli alle 19.30.

Baleno e Turbine (caposcorta), lasciato il convoglio, assumono la scorta della motonave Giulia e del piroscafo Sabaudia, partiti da Tripoli per Napoli a mezzogiorno.

14 marzo 1941

Il convoglio arriva a Napoli alle 22.

19 marzo 1941

Baleno, Fulmine e Saetta (caposcorta) partono da Napoli per Tripoli alle 2.30 scortando i piroscafi tedeschi Arcturus, Santa Fè, Procida e Wachtfels.

21 marzo 1941

Il convoglio arriva a Tripoli alle 15.

23 marzo 1941

Baleno, Fulmine e Saetta (caposcorta) ripartono da Tripoli alle 8.30 per scortare Arcturus, Procida, Santa Fè e Wachtfels che tornano a Napoli.

25 marzo 1941

Il convoglio arriva a Napoli alle 13.



Tripoli, fine marzo-inizio aprile 1941: la nave sbandata sulla destra è la motonave Assiria, gravemente danneggiata da ripetuti attacchi aerei; dietro di essa, a sinistra, si scorge il Baleno (da "The Italian Navy in World War II" di James Sadkovich)

1° aprile 1941

Alle 11 il Baleno ed i cacciatorpediniere Euro e Luca Tarigo (caposcorta, capitano di fregata Pietro De Cristofaro) salpano da Napoli per Tripoli scortando i trasporti truppe Conte Rosso, Marco Polo, Esperia e Victoria. Da Tripoli escono successivamente le torpediniere Polluce e Partenope, per rinforzare la scorta.

Il convoglio segue la rotta di levante (che è quella solitamente seguita dai convogli veloci per trasporto truppe): attraversa lo stretto di Messina, poi passa circa 150 miglia ad est di Malta (in modo da restare al di fuori del raggio d'azione degli aerosiluranti là basati) a 15-17 nodi di velocità. Di giorno, le navi fruiscono

di una scorta aerea assicurata da due-tre idrovolanti CANT Z. 501 per protezione antisommergibili e due caccia FIAT CR. 42 per protezione da attacchi aerei.

Durante il viaggio, una sola volta viene segnalato un sommergibile in zona; la scorta reagisce al possibile attacco zigzagando e lanciando bombe di profondità a scopo intimidatorio.

2 aprile 1941

Il convoglio arriva a Tripoli alle 19.30.

7 aprile 1941

Baleno, Euro, Lampo e Tarigo (caposcorta) ripartono da Tripoli alle 17, scortando Conte Rosso, Marco Polo, Esperia e Victoria che tornano a Napoli. La rotta seguita è ancora quella di levante.

8 aprile 1941

Alle 00.05 il sommergibile britannico Upright (tenente di vascello Edward Dudley Norman) avvista il convoglio in posizione 34°30' N e 12°51' E (un centinaio di miglia a nord-nord-ovest di Tripoli), su rilevamento 143° e con rotta 350°. Alle 00.21 il battello lancia due siluri contro i mercantili di testa delle due colonne del convoglio (che si "sovrappongono" nella visuale del periscopio) e poi altri due al mercantile di coda. Nessun'arma va a segno, e probabilmente l'attacco non viene nemmeno notato.

9 aprile 1941

Le navi giungono a Napoli alle 7.30.



Il Baleno a metà anni Trenta (sopra: g.c. Giuseppe Garufi; sotto: da "Mussolini's Navy" di Maurizio Brescia). Insieme al Fulmine, era l'unica unità del gruppo "Freccia/Folgore" ad avere sovrastrutture arrotondate verso prua, mentre le altre unità delle due classi avevano sovrastrutture più squadrate.

Convoglio Tarigo

Nel febbraio 1941, a seguito della disfatta italiana in Nord Africa provocata dall'offensiva britannica «Compass», Mussolini aveva deciso di accettare l'aiuto tedesco, sotto forma di una grande unità il cui nome sarebbe presto divenuto famoso: l'Afrika Korps del generale Erwin Rommel.

Il trasferimento in Libia delle truppe tedesche e dei loro materiali aveva avuto inizio durante la seconda settimana di febbraio, per mezzo di convoglio di navi mercantili tedesche (in maggioranza) ed italiane, scortate da navi da guerra italiane. Per due mesi il traffico dei convogli tra Italia e Libia procedé senza intoppi; l'Afrika Korps giunse in Libia senza subire per mare alcuna perdita di rilievo, e poté quindi organizzarsi rapidamente e poi passare all'offensiva congiuntamente alle forze italiane già in loco, riconquistando in poche settimane l'intera Cirenaica. Entro il 10 aprile, Bengasi e Derna erano state riconquistate, e Tobruk circondata e posta sotto assedio.

Nella sua continua spola tra Italia e Libia, il Baleno fu in "prima linea" in questo vitale traffico: molti dei convogli da esso scortati nel febbraio-marzo 1941, infatti, trasportavano proprio truppe e materiali dell'Afrika Korps.

Ma proprio a metà aprile, mentre le truppe italo-tedesche passavano il confine tra Libia ed Egitto, il traffico dei convogli dell'Afrika Korps doveva subire un duro colpo.

Alle 21.30 del 13 aprile 1941 il Baleno, al comando del capitano di corvetta Giuseppe Arnaud, lasciò Napoli per scortare a Tripoli il ventesimo dei convogli che trasferivano l'Afrika Korps in Africa Settentrionale (per altra versione, il convoglio partì alle 23 del 13, mentre il Baleno uscì in mare all'una di notte del 14).

Lo componevano i piroscafi tedeschi Arta, Adana, Aegina ed Iserlohn, carichi di truppe (10 ufficiali e 184 sottufficiali e soldati sull'Arta, 13 ufficiali e 326 sottufficiali e soldati sull'Adana, 11 ufficiali e 206 tra sottufficiali e soldati sull'Aegina, 14 ufficiali e 278 sottufficiali e soldati sull'Iser-

lohn), automezzi (62 sull'Arta, 148 sull'Adana, 64 sull'Aegina e 118 sull'Iserlohn) e materiali (487 tonnellate sull'Arta, 409 sull'Adana, 493 sull'Aegina e 608 sull'Iserlohn), ed il piroscafo italiano Sabaudia, carico di 1371 tonnellate di munizioni.

Le altre due unità della scorta erano il Lampo (capitano di corvetta Enrico Marano) ed il più grande cacciatorpediniere Luca Tarigo (capitano di fregata Pietro De Cristofaro), che ricopriva il ruolo di caposcorta; il convoglio era infatti denominato «Tarigo». Secondo la pianificazione originaria, Baleno e Lampo non avrebbero dovuto far parte della scorta di questo convoglio: era infatti previsto che insieme al Tarigo andassero i cacciatorpediniere Euro e Strale. Un nuovo ordine, però, aveva cambiato le assegnazioni, destinando Baleno e Lampo al convoglio «Tarigo».

Uno scambio che per il Baleno sarebbe risultato fatale.

Il convoglio avrebbe dovuto seguire la rotta che passava attraverso il Canale di Sicilia (a ponente della Sicilia), raggiungendo la costa tunisina a Capo Bon e seguendola poi attraverso la zona delle Isole Kerkennah.

Già nel pomeriggio del 13 aprile, ancor prima che le navi del convoglio lasciassero il porto, il Comando Marina della Sicilia aveva informato Supermarina, per via telefonica, che i ricognitori del X Corpo Aereo Tedesco (X CAT) avevano avvistato a Malta quattro nuovi cacciatorpediniere, avvisando inoltre che gli aerei della Luftwaffe avrebbero effettuato una nuova ricognizione al tramonto e si sarebbero tenuti pronti per un eventuale bombardamento notturno.

Visto che il carico imbarcato sui mercantili del convoglio «Tarigo» era richiesto con urgenza dal Comando tedesco, e che non si trattava della prima volta che unità sottili britanniche sostavano a Malta (senza che questo determinasse ogni volta la sospensione dei traffici con l'Africa Settentrionale), Supermarina non diede molto peso alla notizia, tanto da non informarne neanche il caposcorta. Ma si sbagliava, perché le navi avvistate dai ricognitori

a Malta erano quelle della 14th Destroyer Flotilla britannica, al comando dell'esperto capitano di vascello Philip John Mack: la formavano i moderni e potenti cacciatorpediniere Jervis (al comando dello stesso Mack), Janus (capitano di fregata John Anthony William Tothill), Nubian (capitano di fregata Richard William Ravenhill) e Mohawk (capitano di fregata John William Musgrave Eaton). I primi due appartenevano alla classe J, gli ultimi due alla classe Tribal (la più grande e meglio armata classe di cacciatorpediniere della Royal Navy); tre su quattro erano muniti di radar. Poco più di due settimane prima le navi di Mack avevano partecipato alla battaglia di Capo Matapan, dove il Jervis ed il Nubian avevano finito, coi loro siluri, gli incrociatori pesanti Zara e Pola (messi fuori uso, rispettivamente, dal tiro delle corazzate della Mediterranean Fleet e da un aerosilurante).

Il 10 aprile l'ammiraglio Andrew Browne Cunningham (comandante della Mediterranean Fleet), dopo insistenti pressioni da Londra (ostacolare il traffico navale con la Libia era divenuto di vitale importanza per i britannici, dato che il flusso ininterrotto di uomini e materiali dei mesi precedenti aveva consentito la travolgente offensiva di Rommel), aveva acconsentito a trasferire la flottiglia di Mack da Suda a Malta, con il preciso incarico di insidiare i convogli italiani. I quattro cacciatorpediniere erano già usciti in mare due volte, la prima nella notte tra l'11 ed il 12 aprile e la seconda in quella tra il 12 ed il 13, ma in tali occasioni, nonostante la cooperazione con i ricognitori, non erano riuscite ad intercettare alcunché. Stavolta non sarebbe andata così. La tabella di marcia del convoglio era stata pensata affinché la parte più pericolosa della navigazione (quella che si sarebbe dovuta svolgere alla minima distanza da Malta) avvenisse di giorno, quando le navi avrebbero potuto anche essere scortate da aerei italiani e tedeschi.

La navigazione del convoglio, alla velocità di 10 nodi, si svolse senza intoppi fino a Marettimo.

Superata quest'isola, tuttavia, si levò un forte vento da scirocco ed il tempo andò deteriorandosi, con mare agitato, foschia e piovvaschi. A causa del maltempo, nel corso della notte tra il 14 ed il 15 aprile il convoglio andò disperdendosi; alle quattro del mattino del 15 l'Arta, prima nave della colonna di sinistra, accostò improvvisamente a sinistra, indicando rotta vera 180° al Lampo; quest'ultimo e tutta la colonna di sinistra, pensando che la nave tedesca avesse ricevuto ordini diretti dal Tarigo, accostarono a loro volta su quella rotta, ma il Baleno e la colonna di dritta non fecero altrettanto.

Nel frattempo, Capo Bon era apparso alla vista; il Tarigo venne informato via radiosegnalatore dal Lampo, accortosi che doveva esservi stato qualche errore, che questi stava procedendo a 8 nodi su rotta 180°: il caposorta gli ordinò di assumere rotta 40° e di restare su quella rotta fino all'alba, quando avrebbero cercato di riunire i due pezzi del convoglio (in quel momento la visibilità era troppo scarsa, e si sarebbe rischiato un grave incidente). Il deterioramento delle condizioni meteorologiche, unitamente ad altre manovre sbagliate da parte dei mercantili, portarono però il convoglio a disperdersi ancora di più; solo verso le 10 del 15 aprile fu possibile ricomporlo e riprendere la navigazione verso le Kerkennah.

Tra tutto si erano perse quattro ore, ritardo che andava a mutare radicalmente le previsioni della tabella di marcia: ora, l'attraversamento del tratto più pericoloso sarebbe avvenuto proprio di notte, quando non vi potevano essere ricognizione e scorta aerea.

I piovvaschi continuarono per tutta la giornata, caratterizzata anche da vasti banchi di nebbia, che impedirono agli aerei del X CAT di dare scorta aerea al convoglio.

Il maltempo fermò gli aerei della ricognizione marittima di Tripoli, che sospesero ogni attività, ma non quelli di Malta: alle 13.45 (secondo i volumi dell'USMM; però le fonti britanniche indicano già alle 11.57 un messaggio di un ricognitore, che segnalava cinque navi mercantili, scortate da tre cacciatorpediniere, al largo

della costa tunisina nei pressi di Capo Bon, con rotta sud e velocità stimata 9 nodi) uno di questi, un Martin Maryland denominato OHSF e pilotato dal comandante del 69th Squadron E. A. Whiteley, avvistò il convoglio qualche miglio a sud di Kelibia. Apprezzandone correttamente rotta (verso sud), posizione (36°12' N e 11°16' E, 160 miglia ad ovest di Malta), composizione (cinque mercantili in linea di fronte, preceduti da due cacciatorpediniere e con un terzo cacciatorpediniere al traverso a sinistra) e velocità (8 nodi – anche se questa, a detta di Whiteley, era la velocità che lui stimava sempre per i convogli che avvistava, sembrandogli una media abbastanza plausibile: in questo caso, era esatta), il ricognitore riferì il tutto a Malta. Whiteley ricordò poi che l'avvistamento del convoglio avvenne in modo del tutto improvviso ed inaspettato: stava volando con il suo aereo tra la nebbia e la pioggia, quando le navi italo-tedesche si erano materializzate davanti a lui, tanto all'improvviso che, volando a bassa quota, per poco non si era schiantato contro l'albero di una di esse. Il Baleno avvistò a sua volta il ricognitore, e segnalò al Tarigo (che a sua volta lo comunicò al Lampo) di aver avvistato un aereo sospetto con rotta sud; non fu però possibile abbatterlo, e così l'aereo poté pedinare il convoglio per buona parte del pomeriggio, inviando regolari rapporti a Malta. Alle 14.22 l'OHSF contattò nuovamente Malta per aggiornare sulla posizione del convoglio; questa volta Supermarina riuscì ad intercettare e decifrare il messaggio. Ne diede quindi notizia a Marina Messina ed a Superaereo, e sollecitò la prima a richiedere l'intervento del X CAT (sia contro i ricognitori, che contro eventuali attacchi al convoglio), ed il secondo ad intervenire esso stesso, con aerei da caccia, per la protezione del convoglio, oltre che con ricognitori da Malta verso le Kerkennah. Alle 15.50, tuttavia, Superaereo rispose telefonicamente che, fintanto che il maltempo persisteva, l'Aeronautica della Sicilia non poteva fare nulla. Alle 16 Supermarina ordinò per radio

al convoglio «Tarigo» di modificare la rotta: una volta giunto alla boa numero 4 delle secche di Kerkennah, avrebbe dovuto dirigere verso la boa n. 6, per poi atterrare a Turgoeness. Questo dirottamento doveva servire a vanificare il precedente avvistamento da parte dei ricognitori di Malta; ma il convoglio, a causa del ritardo accumulato la notte precedente, era ancora nelle acque delle Kerkennah, in zona dove la rotta era obbligata, e dovette proseguire lungo quella rotta per tutta la notte. Alle 17.07 Supermarina contattò per telegrafo Marina Tripoli e dispose affinché quel Comando inviasse già nelle prime ore del mattino dell'indomani velivoli per la scorta aerea ed unità che andassero a rinforzare la scorta navale. Alle 17.15 Superareo riferì a Supermarina che, a seguito dell'avvistamento di un aereo, erano decollati da Siracusa due aerosiluranti Savoia Marchetti S.M. 79, con il compito d'intercettarlo ed al contempo di effettuare ricognizione e vigilanza sul convoglio. In realtà, però, dei due S. 79 uno solo era effettivamente decollato, ed anche questo dovette rientrare poco dopo a causa del maltempo (venti di 80 km/h), senza aver visto niente (ciò fu riferito da Superaereo a Supermarina alle 18.45). Nel mentre, il convoglio proseguiva nella navigazione. Il mare ed il vento erano caduti ed anche il barometro seguiva a scendere, ma persisteva una foschia bassa e fitta all'orizzonte; non fu possibile avvistare né Kuriat né il faro di Capo Africa. Frattanto, i britannici non stavano con le mani in mano. Ricevute le ripetute e precise comunicazioni dell'aereo OHSF, il comando di Malta fece partire alle 18 (o 18.30) i quattro cacciatorpediniere del capitano di vascello Mack (imbarcato sullo Jervis), con il compito di intercettare e distruggere il convoglio avvistato.

Appena superate le ostruzioni, era stato ordinato il "posto di combattimento" ed erano state effettuate prove degli apparati di direzione del tiro e trasmissione degli ordini.

L'eccitazione sulle navi britanniche era palpabile; circolavano voci sull'obiettivo della missione – poi confermate da alcuni degli ufficiali – e si confidava di riscuotere un successo, grazie all'esperienza accumulata combattendo in Mediterraneo, in Atlantico ed in Norvegia.

Imboccato il canale dragato orientale, i cacciatorpediniere si misero in navigazione a 26 nodi in linea di fila, con il Jervis in testa, seguito dal Janus, poi dal Nubian e per ultimo dal Mohawk. Alle 19.15, usciti dal canale, assunsero rotta 248°.

Alle 19.25 il comando di Malta informò il Jervis che un nuovo avvistamento aereo confermava la rotta e posizione che il convoglio aveva alle 18.36, e ne precisava la velocità in otto nodi.

Mentre la 14th Destroyer Flotilla assumeva una rotta che l'avrebbe portata ad intercettare il convoglio «Tarigo», sia quest'ultimo che Supermarina erano ignari di tutto: siccome che il maltempo impedì a tutti i ricognitori italiani e tedeschi di decollare, i cacciatorpediniere britannici passarono del tutto inosservati.

Jervis, Janus, Nubian e Mohawk giunsero così a 6 miglia dalla boa n. 4 delle Kerkennah, nel previsto punto di passaggio del convoglio italiano, già alle 00.44 del 16 aprile (secondo i calcoli di Mack, questo avrebbe dovuto portare le sue navi a trovarsi venti miglia a proravia del convoglio da attaccare, entro l'una di notte). Le navi cambiarono rotta, passando su rotta 310°, e ridussero la velocità a 20 nodi; dato però che il convoglio non era ancora arrivato, Mack ordinò alle unità dipendenti di accostare per nord, ridurre la velocità e cominciare un ampio zigzagamento, in modo da accrescere la zona di ricerca. La notte era chiara, con vento forza 5 da nordovest; la luna era al primo quarto, e si trovava a sudest rispetto ai cacciatorpediniere della 14th Flotilla.

All'una di notte le navi britanniche assunsero rotta 333°, che Mack riteneva essere parallela ed opposta a quella che il convoglio avrebbe probabilmente seguito, ed all'1.10 iniziarono a zigzagare. Successivamente la 14th Flo-

tilla virò verso ovest, poi verso sud; all'1.42, però, i cacciatorpediniere superarono il punto in cui sarebbe dovuto essere il convoglio italo-tedesco se la sua velocità fosse stata di 8 nodi, pertanto Mack ordinò di accelerare a 25 nodi (secondo una fonte in questa fase, all'1.45, i cacciatorpediniere britannici superarono inconsapevolmente il convoglio italiano, senza che nessuno dei due gruppi si avvedesse dell'altro, passandogli tre miglia a sinistra). All'1.55, se il convoglio avesse avuto una velocità di 7 nodi, si sarebbe dovuto trovare solo tre miglia più avanti dei cacciatorpediniere britannici, ma ancora non si vedeva niente. Mack dovette concludere che la rotta da lui stimata per il convoglio avversario non era corretta, e ipotizzò che le navi italiane si fossero tenute più vicine alla costa; all'1.55, dunque, ordinò di virare per 214°, in modo da avvicinarsi alla boa n. 1 delle Kerkennah.

All'1.58, infine, le navi di Mack avvistarono il convoglio italiano, che procedeva a sei miglia di distanza, per 170°, su rilevamento di circa 140°. Non è del tutto chiaro se l'avvistamento avvenne otticamente (come sembrerebbe dal rapporto del Jervis) oppure a mezzo radar (come è scritto nel rapporto del Nubian: «Prendo contatto a mezzo radar ad una distanza di 12.000 yds su rilevamento est»); inoltre nel suo rapporto il Nubian indicò l'orario dell'avvistamento nell'1.43, ben quindici minuti prima di quello indicato dallo Jervis (ma d'altra parte, il Nubian riferì anche di aver aperto il fuoco alle 2.10, dieci minuti prima degli altri cacciatorpediniere). Il Mohawk, nel suo rapporto, indicò addirittura nell'1.30 l'orario in cui avvistò i primi oggetti sospetti a prora sinistra (avvistamento a seguito del quale accostò per avvicinarvisi ed accelerò a 25 nodi), che riconobbe come cinque navi convogliate all'1.45 (e nel suo rapporto scrisse che il Jervis aprì il fuoco alle 2.05). Le differenze di orari indicati tra i rapporti delle diverse navi furono in questo caso particolarmente vistose. Comunque sia, le unità della 14th Destroyer Flotilla, che procedevano in linea

di fila ed avevano accelerato fino a 25 nodi, identificarono correttamente il convoglio come composto da cinque navi mercantili e tre cacciatorpediniere di scorta; in quel momento le navi britanniche si trovavano 20° a prora sinistra del convoglio. Alle due di notte il Jervis, dopo aver comunicato l'avvistamento alle unità dipendenti, accostò per 140° e accelerò a 27 nodi.

Il convoglio procedeva in due gruppi: davanti, l'Aegina a dritta e l'Arta a sinistra; dietro, Iserlohn ed Adana seguivano rispettivamente Aegina ed Arta, mentre il Sabaudia si trovava in mezzo al secondo gruppo, tra l'Iserlohn e l'Adana. Il Baleno proteggeva il fianco esterno, a dritta della colonna destra (Aegina ed Iserlohn), ed il Lampo faceva lo stesso sul lato opposto (colonna sinistra: Arta ed Adana); il Tarigo procedeva invece in testa alla formazione, leggermente avanzato rispetto ad Arta ed Aegina. La velocità del convoglio, in quel momento, era di soli sei nodi; le navi si trovavano nei pressi della boa numero 3 delle Kerkennah. Approfittando del fatto che le navi dell'Asse non si erano ancora accorte della loro presenza, i cacciatorpediniere di Mack non attaccarono subito, ma invece manovrarono per portarsi a nord (cioè a poppavia) del convoglio, così che questi si venisse a trovare tra loro e la luna, e le sagome delle navi italiane e tedesche risultassero ben visibili nella luce lunare, mentre da parte loro non avrebbero potuto vedere, nel buio, le navi britanniche. Mentre il convoglio «Tarigo» proseguiva, ignaro di quanto stava per abbattersi su di esso, i cacciatorpediniere di Mack eseguirono alla perfezione la manovra ordinata: si portarono a nord del convoglio, si dispiegarono in modo da poter meglio attaccare, brandeggiarono i tubi lanciasiluri (alle 2.02 Mack ordinò di brandeggiarli verso dritta, ed alle 2.05 di brandeggiarli verso sinistra), ridussero le distanze ed accostarono per 210° (alle 2.03; alle 2.11 il Jervis accostò di nuovo, per 170°, alle 2.13 per 160°, alle 2.14 per 150°, alle 2.18 per 140°), in modo che i piroscafi si stagliassero contro la luna,

mentre loro restavano nella parte oscura dell'orizzonte. Alle 2.20 il Jervis, con rotta sudest, si trovava a soli 2200 metri a poppavia dritta del Baleno: fu a quel punto, quanto tutto era pronto, che Mack diede ordine di aprire il fuoco contro le navi in coda al convoglio.

Il Jervis aprì il fuoco alle 2.20, da 2000 metri, sparando contro un cacciatorpediniere che aveva su rilevamento 100°: il Baleno. Alle 2.22 quest'ultimo venne colpito sia da salve da 120 mm che dalle mitragliere pesanti "pom-pom" da 40 mm, e rispose al fuoco con raffiche di mitragliera Breda e altre salve da 120. Dopo tre minuti, il Jervis spostò il tiro su un mercantile. In breve si scatenò una mischia confusa, in cui le navi si scambiarono fuoco di cannoni e mitragliere di ogni calibro da distanze che variavano da più di 1800 metri a meno di 50.

Il Janus aprì il fuoco alle 2.22, da 2000 metri (distanza misurata dal radar, che poco dopo divenne inutile perché i bersagli divennero troppo numerosi e pertanto confusi), anch'esso contro il Baleno, centrandolo fino dalla prima salva; subito dopo spostò il tiro sul mercantile di coda, poi su un altro ancora, incendiandoli entrambi, dopo di che lanciò un siluro contro il Baleno, mancandolo.

Colta completamente di sorpresa, la scorta italiana tentò di reagire, ma fu subito ridotta a mal partito: i colpi giunsero a bordo prima ancora che si potesse aumentare la velocità e mandare la guardia franca (la metà dell'equipaggio che era in turno di riposo) ai posti di combattimento.

Il Lampo fu il primo cacciatorpediniere ad essere colpito; poté sparare solo tre salve, prima che i colpi britannici distruggessero entrambi i complessi binati da 120 mm. Il lancio dei siluri non ebbe successo; centrato in più punti e ridotto ad un relitto galleggiante, il Lampo fu sospinto dalla corrente sulle secche di Kerkennah, ove si adagiò. Dei 205 uomini del suo equipaggio, 141 erano rimasti uccisi.

Sul Baleno, il comandante Ar-

naud ordinò di manovrare per ingaggiare le unità avversarie e di emettere fumo, ma quest'ordine era appena stato dato, quando giunsero a bordo i primi colpi. Mentre la salva iniziale Jervis lo mancò, il Janus fece centro al primo colpo: la prima salva britannica colpì il Baleno in plancia, uccidendo o ferendo a morte il comandante Arnaud e tutti gli ufficiali ivi presenti, tranne un sottotenente di vascello (altra fonte attribuisce questa prima e devastante salva al Nubian). Arnaud ebbe ancora la forza di impartire ordini per reagire all'attacco, ma spirò poco dopo al suo posto di comando.

Alla memoria del comandante Arnaud, nato a Torino il 14 maggio 1906, sarebbe stata conferita la Medaglia d'Argento al Valor Militare, con motivazione: *"Ufficiale superiore di alto valore, comandante di unità in servizio di scorta a un importante convoglio, assalito di notte da cinque unità nemiche, accettava l'impari lotta e con pronta decisione ed audace fermezza si*

lanciava all'attacco delle soverchianti forze nemiche. Colpito a morte al posto di comando, lacerato e torturato nella carne, ma non piegato nell'anima dritta e forte, impartiva ancora ordini per il combattimento, mentre intorno a lui tutto era in fiamme e rovina. L'ufficiale che gli stava vicino, insieme al suo ultimo respiro raccoglieva le sue ultime parole: «Viva l'Italia». Così in morte come in vita egli era magnifico esempio delle più alte virtù militari e delle più belle tradizioni della gente di mare". Nel frattempo, anche il Jervis aveva aggiustato il tiro; mentre il Baleno accostava ed aumentava la velocità per cercare di entrare nella mischia, altre cannonate ne devastarono gli organi di governo, la sala macchine ed i locali caldaie. L'armamento fu messo fuori uso e la nave rimase immobilizzata, mentre scoppiavano a bordo violenti incendi. Secondo una fonte britannica, la violenza e la confusione della fase iniziale del combattimento avrebbe indotto l'equipaggio del Baleno a ritenere che la nave si trovasse sotto attacco aereo, ma questa notizia non sembra trova-

re altre conferme.

Ridotto in cinque minuti ad un relitto galleggiante, in fiamme da prora a poppa (già alle 2.27 il Jervis lo giudicava «in stato di affondamento»), il Baleno fu crivellato ancora di colpi di cannone e raffiche di mitragliera; la corrente lo fece scarrocciare verso le secche di Kerkennah, dove riuscì ad ancorarsi su fondali di dodici metri. La scena a bordo del Baleno era apocalittica: "Una vera carneficina. Pezzi di corpi da tutte le parti della nave, da non descrivere...", come ricordò anni dopo il sottocapo infermiere Alberto Boaretto. Sanguinante dalle orecchie e dal naso per l'effetto delle onde d'urto dei proiettili che avevano colpito la nave, Boaretto non aveva più materiale medico da usare: per disinfettare le ferite dei compagni, dovette usare i liquori – cognac, whisky e grappa – trovati in quadrato ufficiali.

Intanto, la tragedia del convoglio si era consumata. I mercantili, armati solo con delle mitragliere, erano solo bersagli; il Sabaudia, che procedeva in coda al convoglio, fu tra i primi ad essere centrati e prese fuoco, per poi esplodere alle 2.50. Adana ed Aegina, anch'essi colpiti quasi subito, vennero rapidamente avvolti dalle fiamme (le loro stive erano piene di veicoli e benzina in fusti); l'Iserlohn riuscì invece a mettere la poppa sul nemico, ma ciò servì soltanto a rimandare la sua fine. L'Arta cercò di approfittare della poca distanza di uno dei cacciatorpediniere britannici per speronarlo (furono due le navi nemiche che riferirono di un episodio simile: il Jervis, che alle 2.27 evitò di stretta misura un tentativo di speronamento da parte di un mercantile di 3000 tsl; il Mohawk, che alle 2.30 evitò un tentativo di speronamento da parte di un mercantile che appariva ancora relativamente intatto), ma l'immediata contromanovra di quest'ultimo evitò la collisione. Nella confusione generale, l'Arta rischiò anche di speronare il Baleno, evitandolo di stretta misura. Le navi britanniche sparavano con tale intensità che i bossoli dei proiettili, ammassandosi accanto ai cannoni, intralciavano il loro utilizzo.

Il Tarigo, trovandosi in testa al convoglio (cioè dalla parte opposta a quella investita per prima dal fuoco nemico), scampò alla mattanza iniziale, ed ebbe qualche minuto a disposizione per organizzare una reazione. Andò valorosamente al contrattacco, ma ormai era solo contro quattro cacciatorpediniere nemici: fu crivellato di colpi di cannone e mitragliera, che ne misero fuori uso l'apparato motore e gran parte dell'armamento, scatenarono incendi e allagamenti, e provocarono gravi perdite tra l'equipaggio. Ormai in procinto di affondare, il Tarigo fece ancora in tempo a lanciare tre siluri: due di essi colpirono il Mohawk, che si rovesciò e affondò in pochi minuti. Poco dopo, alle 3.20, anche il relitto devastato del Tarigo s'inabissò per sempre, portando con sé 202 dei 236 uomini del suo equipaggio.

Dopo aver incendiato ed affondato anche l'Iserlohn e colpito pure l'Arta, che andò poi ad incagliarsi sulle secche (così fece anche l'Adana, che però affondò qualche ora dopo, mentre l'Aegina era già colata a picco), Jervis e Nubian recuperarono i naufraghi del Mohawk; alle 4.03 i tre cacciatorpediniere britannici assunsero rotta 080° e velocità 20 nodi (poi 29 dalle 4.18) per il rientro a Malta, senza soffermarsi a finire le navi incendiate ma ancora galleggianti od incagliate (erano quattro: Baleno, Lampo, Arta ed Adana), né a recuperarne i naufraghi.

La lunga agonia del Baleno, an-

cora galleggiante ma con diversi squarci nell'opera viva, si protrasse per tutta la notte, la giornata del 16 aprile e la notte successiva, mentre l'equipaggio lottava inutilmente per spegnere gli incendi e mantenere la nave a galla. Solo al tramonto del 17 aprile, infine, il cacciatorpediniere si capovolse ed affondò a tre miglia per 240° dalla boa numero 4 delle Kerkennah (per altra fonte, un miglio a ponente di tale boa).

Il sottocapo infermiere Boaretto fu tra gli ultimi ad abbandonare la nave, raggiungendo poi una boa insieme ad altri compagni: sarebbero rimasti aggrappati alla boa per due giorni e due notti, senza cibo né acqua, non visti, nonostante i loro richiami e le loro segnalazioni, dalle unità soccorritrici, troppo lontane per vederli. Alcuni dei naufraghi avrebbero finito col lasciare la boa, scomparendo tra le onde. Non appena Marilibia ebbe notizia del disastro, venne ordinato l'invio sul posto di idrovolanti ed aerei da trasporto, perché prestassero i primi soccorsi; furono inoltre fatti partire, o dirottati in zona, i cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi (capitano di vascello Giovanni Galati, cui fu assegnato il comando superiore delle operazioni di soccorso), Antonio Da Noli, Lanzerotto Malocello e Dardo, le torpediniere Giuseppe Sirtori, Perseo, Partenope, Centauro e Clio e la nave soccorso Giuseppe Orlando. Parteciparono al salvataggio dei naufraghi anche i piroscafi Capacitas ed Antonietta

Lauro e la nave ospedale Arno, che erano in navigazione al largo di Sfax, nonché i rimorchiatori Ciclope, Trieste, Montecristo, Pronata e Salvatore Primo. La Orlando recuperò 326 sopravvissuti e due salme, il Vivaldi 258 naufraghi e quattro corpi, il Capacitas recuperò 148 superstiti (tra cui 15 feriti; due erano del Baleno, 25 del Tarigo, 10 del Sabaudia, due italiani imbarcati sull'Aegina, un italiano imbarcato sull'Iserlohn e 103 tedeschi dell'Adana, dell'Aegina e dell'Iserlohn) e due salme, li sbarcò a Susa e si mise in cerca di altri naufraghi. Il sottocapo infermiere Alberto Boaretto ed i suoi compagni, aggrappati alla boa, vennero infine tratti in salvo dalla nave soccorso Giuseppe Orlando. A bordo, Boaretto incontrò un commilitone che aveva prestato servizio con lui all'ospedale militare di Sant'Anna, a Venezia. Dato che la Orlando aveva a bordo soltanto un medico ed un infermiere (il suo amico dell'ospedale Sant'Anna), Boaretto, nonostante le sue precarie condizioni, si mise a disposizione del medico di bordo per curare i molti feriti. Indebolito dai due giorni trascorsi senza mangiare né bere, svenne più volte mentre si prodigava per i feriti, ma ogni volta riprese la sua opera di soccorso. Boaretto avrebbe ricevuto per questo una Croce di Guerra al Valor Militare, con motivazione: "Naufrago di una silurante affondata dopo asprissimo combattimento contro preponderanti forze navali nemiche, prestava con spontanea assiduità e costante zelo



Il relitto devastato del Baleno incagliato sulle secche di Kerkennah all'indomani dello scontro, prima di affondare definitivamente (da www.danieleranocchia.it e www.amicisanmartino.it)

a bordo del piroscafo sul quale era stato raccolto, la sua valida cooperazione ad un ufficiale medico nell'opera di soccorso ai feriti". Le ricerche si conclusero il 18 aprile, quando i naufraghi vennero sbarcati a Tripoli. In tutto vennero tratti in salvo 1248 o 1271 sopravvissuti, mentre le vittime furono circa 700. (Questo è ciò che risulta dai documenti rintracciati negli archivi dallo storico e ricercatore Platon Alexiades: la storia ufficiale dell'USMM, invece, parla di 1248 persone salvate su 3000 imbarcate sulle navi affondate).

Dei 210 uomini che componevano l'equipaggio del Baleno, si erano salvati in 146, mentre 69 uomini erano morti nel combattimento od in mare. Solo tre ufficiali erano sopravvissuti, tutti di macchina: il tenente del Genio Navale Direzione Macchine Edoardo Repetto di Borgonovo, direttore di macchina, ed i sottotenenti del Genio Navale Direzione Macchine Francesco Galeano e Santo Vasta. Il capitano G.N. Edoardo Repetto,

genovese, ricevette una Medaglia di Bronzo al Valor Militare, con motivazione: "Imbarcato su silurante in servizio di scorta ad importante convoglio, partecipava con sereno coraggio e spirito combattivo a violentissimo scontro con preponderanti forze navali avversarie. Ferito gravemente agli arti inferiori, con mirabile forza d'animo, proseguiva nel dare disposizioni ai dipendenti al fine di evitare la perdita dell'unità, dimostrando alte virtù militari ed elevato senso del dovere". Ai sottufficiali, sottocapi e marinai sopravvissuti all'affondamento del Baleno venne conferita la Croce di Guerra al Valor Militare, con motivazione per ognuno: "Imbarcato su silurante in servizio di scorta ad un importante convoglio, attaccato da soverchianti forze navali nemiche, partecipava con ardimento all'impari lotta, prodigandosi successivamente per un giorno e due notti nello spegnimento degli incendi, nel soccorso dei feriti e nei tentativi di assicurare la galleggiabilità della nave".

Il relitto del Baleno, affondato in acque poco profonde, non poté riposare a lungo: già poco tempo dopo il suo affondamento, il Servizio informazioni della Regia Marina, per mezzo del gruppo di subacquei del comandante Nino Buttazzoni, provvide a collocare nel relitto un cifrario fasullo realizzato allo scopo di sviare gli sforzi dei decrittatori britannici: l'intento era di far "filtrare" notizia della sua presenza ad elementi del controspionaggio britannico, così che esso venisse recuperato e, ritenuto autentico, facesse perdere tempo e sforzi inutilmente agli uomini dell'organizzazione "ULTRA". Non è molto chiaro se questo espediente sia riuscito o meno. Il relitto del Baleno venne nuovamente localizzato nel 1950-1951 dalla ditta "MICOPERI" (Mini Contivecchio Recuperi: tra i cui fondatori, ironia della sorte, era proprio Nino Buttazzoni) e in gran parte distrutto, allo scopo di recuperarne i metalli pregiati. Fecero la stessa fine quasi tutte le navi affondate alle Kerkennah nello scontro di dieci anni prima.



Il Baleno in transito presso il ponte girevole di Taranto (USMM).



Marina Militare
Collezione orologi



Memphis Belle
MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS



(Correnti continue-Correnti alternate-Onde elettromagnetiche-Onde sonore)

Quello che voglio presentarvi è il metodo di studio che ho usato io per sostenere l'esame da radioamatore sperando sia utile a chi voglia cimentarsi.

Quello che voglio presentarvi è il metodo di studio che ho usato io per sostenere l'esame da radioamatore sperando sia utile a chi voglia cimentarsi. Il mio metodo è stato quello di studiare i vari capitoli del programma previsti per l'esame e di volta in volta trascrivere in brevi appunti e note tutto quello che ritenevo più importante della parte trattata, con lo scopo successivamente di ripassare la materia utilizzando quelle brevi note come richiamo mnemonico e di ragionamento ottimizzando i tempi essendo il testo di richiamo ridotto al minimo. Pur essendomi preparato da solo senza la possibilità di seguire corsi appositi e pur avendo pochissimo tempo da dedicare allo studio il metodo devo dire che ha funzionato e mi ha fatto concludere positivamente questa avventura. Essendo il mio un lavoro artigianale abbiate pazienza su come sono riportate alcune formule, per esempio dove vedete scritto $10+6$ o $10-6$ significa rispettivamente 10 elevato alla sesta e alla meno sesta, altre invece ho cercato di renderle più fedeli trasferendole su immagini, idem per i grafici. Tengo a precisare che presi a se questi appunti non sono assolutamente sufficienti e per sfruttarli al meglio vi è bisogno di aver studiato in maniera ampia e alla bisogna la materia trattata, per studio, trascrizioni e appunti, io ho utilizzato il "Manuale degli esami per Radioamatori (di IOSNY e IZ0ISD)" e una vecchia edizione di "Radiotecnica per Radioamatori (di I4NE)". Il tutto sarà suddiviso in vari capitoli e parti e da qui in poi si parte.

COULOMB

La quantità di cariche presenti si misura in Coulomb che è l'unità di misura della carica elettrica Q ed esprime il numero di elettroni presenti.

Grandezza	Simbolo	Unità di Misura	Abbreviazione
Carica Elettrica	Q	coulomb	C

CORRENTI CONTINUE

Le cause riconducibili a cessione di energia dall'esterno che possono rompere i legami orbitali degli elettroni liberi sono almeno tre: CALORE-LUCE-CAMPO ELETTRICO.

-INTENSITA' DI CORRENTE: è la quantità di cariche che passa nell'unità di tempo ovvero:

$$I(\text{Ampere}) = Q(1 \text{ coulomb}) / t(1 \text{ secondo})$$

Sottomultipli:

$$\text{mA} = \text{milliampere} = 1/1000 \text{ A} = 10^{-3} \text{ A} ;$$

$$\mu\text{A} = \text{microampere} = 1/1.000.000 \text{ A} = 10^{-6} \text{ A}$$

-TENSIONE (o d.d.p. o f.e.m.) : tutte le volte che fra due oggetti esiste una forza elettrostatica (e cioè sono carichi in modo diverso e quindi esiste uno squilibrio energetico) si dice che fra di essi esiste una "differenza di potenziale" e questo sia che i due oggetti abbiano polarità opposta oppure polarità uguale ma con potenziale diverso.

Grandezza	Simbolo	Unità di Misura	Abbreviazione
Tensione, d.d.p., f.e.m.	V	volt	V

Sottomultipli e multipli:

μV =microvolt= $1/1.000.000 V = 10^{-6} V$;

mV =millivolt= $1/1000 V = 10^{-3} V$;

kV =kilovolt = $1.000 V = 10^{+3} V$

-GENERATORE DI F.E.M. in corrente continua: è un dispositivo essenzialmente in grado di mantenere un eccesso di elettroni a uno dei suoi terminali(che sarà quindi negativo) ed un difetto di elettroni all'altro terminale(che sarà quindi positivo). Le sorgenti di F.E.M. possono essere di origine: CHIMICA(Pile o accumulatori) MECCANICA-TERMICA-LUMINOSA.

-PILA: il funzionamento delle pile è basato sull'effetto "volta"e cioè il fenomeno basato nel manifestarsi di una d.d.p. sulla superficie di separazione di due metalli diversi posti intimamente a contatto.

-PILE A SECCO NON REVERSIBILI OVVERO NON RICARICABILI (a secco,manganese,mercurio....): tensione normalmente disponibile ai suoi capi =1,5V

-PILE REVERSIBILI O ACCUMULATORI:

AL PIOMBO, ALCALINI ad elemento: tensione di piena carica= $2,25-2,30 V$; tensione nominale = $2,1 V$; tensione di minima utilizzazione = $1,8 V$. La portata o capacità di erogazione è espressa in Ampere/Ora (AxH) e indica quanti Ampere può erogare la batteria in un'ora per arrivare alla tensione limite di scarica. La loro ricarica si effettua a tensione costante.

-ACCUMULATORI AL FERRO-NICHEL: tensione nominale per cella= $1,5V$ circa

-ALCALINI AL NICHEL-CADMIO:tensione tipica di erogazione = $1,25V$ circa; la loro ricarica va fatta rigorosamente a tensione costante e di valore uguale a $1/12-1/14$ della capacità nominale.

-BATTERIE(O ACCUMULATORI) IN SERIE: si collegano polo positivo con polo negativo, la corrente è la stessa e la tensione si somma tra le varie celle. La capacità di erogazione deve essere uguale per ogni elemento.

-BATTERIE(O ACCUMULATORI) IN PARALLELO: si collegano insieme tutti gli elettrodi con la stessa polarità ,la tensione rimane uguale a quella di una singola cella mentre la corrente aumenta in proporzione al numero di celle collegate.

-RESISTENZA:

Grandezza	Simbolo	Unità di Misura	Abbreviazione
Resistenza	R	Ohm	Ω

Multipli e sottomultipli:

$M\Omega$ =megaohm= $1.000.000 Ohm = 10^{+6}\Omega$;

$K\Omega$ =kiloohm= $1.000 Ohm = 10^{+3}\Omega$;

$m\Omega$ =milliohm= $1/1.000 Ohm = 10^{-3}\Omega$

Fattori che determinano la resistenza:

a) Tipo di materiale ;

b) sezione trasversale del conduttore,più è maggiore e minore è la R e quindi è inversamente proporzionale alla superficie che deve attraversare la corrente ;

c) lunghezza del conduttore,più è lungo e maggiore è la resistenza,quindi R è direttamente proporzionale alla lunghezza del conduttore che la corrente deve attraversare.

Quindi:

$$R = \frac{\rho \cdot l}{S}$$

dove ρ = coefficiente di resistività del conduttore utilizzato ovvero la sua resistenza specifica; l =lunghezza del conduttore; S =sezione trasversale del conduttore. Se si utilizza come unità di superficie il cm^2 e come unità di lunghezza il cm la resistività (R) deve essere espressa in $Ohm \cdot cm$.

Effetto Joule: è la trasformazione entro ogni conduttore percorso da corrente di energia elettrica in energia termica, quindi anche la temperatura influisce sulla resistenza.

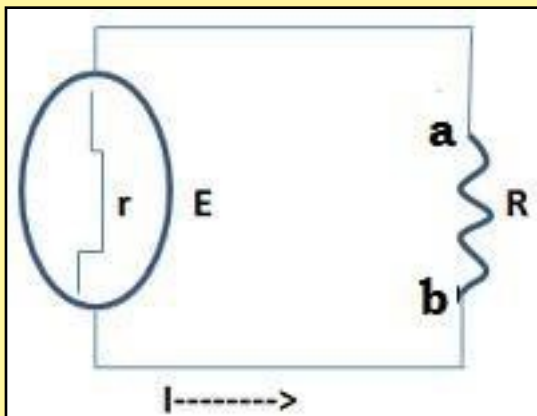
Coefficiente di temperatura: della resistenza o del materiale è la percentuale di cui varia di valore la resistenza quando la temperatura varia di 1 grado. Il coefficiente si dice positivo quando la resistenza aumenta con l'aumento della temperatura e si dice invece negativo quando la resistenza diminuisce con l'aumento della temperatura.

Termistori: servono a tradurre una variazione di resistenza in una variazione di tensione e possono avere coefficiente di temperatura positiva(P.T.C.)o negativa(N.T.C.)

-LEGGE DI OHM:

$V = I \cdot R$; $I = V/R$; $R = V/I$

-F.E.M., d.d.p e caduta di tensione:



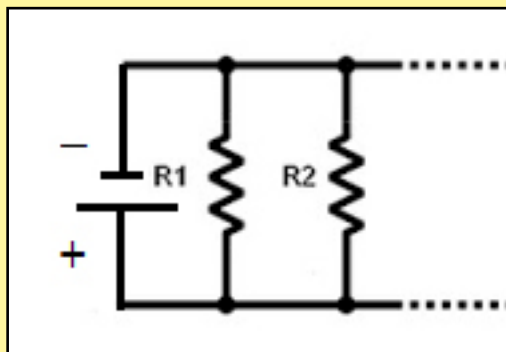
ogni generatore di f.e.m. è dotato di una resistenza (r) interna che si somma alla R di carico quindi la corrente complessiva sarà data da $E = (R \cdot I) + (r \cdot i)$, la d.d.p. ai capi (a,b) della R di carico invece sarà $V_{ab} = V_a - V_b = R \cdot I$, quindi $V_a - V_b = E - (r \cdot i)$. Ovvero in un circuito chiuso la tensione ai capi dell'elemento in cui viene fatta scorrere è data dalla f.e.m. diminuita della c.d.t. sulla resistenza interna del generatore. In un circuito aperto invece $I = 0$ e cioè $V_a - V_b = E$. Quindi quando un generatore di segnali viene data la f.e.m. di uscita, quando lo stesso si chiude sul carico normalizzato ($R = r$) la tensione disponibile risulta metà di quella dichiarata.

-COLLEGAMENTI IN SERIE:

i componenti di un circuito si dicono collegati in serie quando la corrente ivi contenuta segue un unico percorso.

Le tre leggi fondamentali:

1) La resistenza totale di un circuito serie è data dalla somma delle singole resistenze:
 $R_t = R_1 + R_2 + R_3 + \dots$



2) La corrente ha lo stesso valore in qualsiasi punto all'interno del circuito: $I = V/R_t$

3) La somma delle singole cadute di tensione che si localizzano ai capi di ciascuna resistenza corrisponde alla tensione totale applicata al circuito: $V_t = V(R_1) + V(R_2) + V(R_3) + \dots$

Se vi sono più di un generatore o batteria collegate in serie le varie d.d.p. si sommano o sottraggono a seconda del segno di polarità

-COLLEGAMENTI IN PARALLELO:

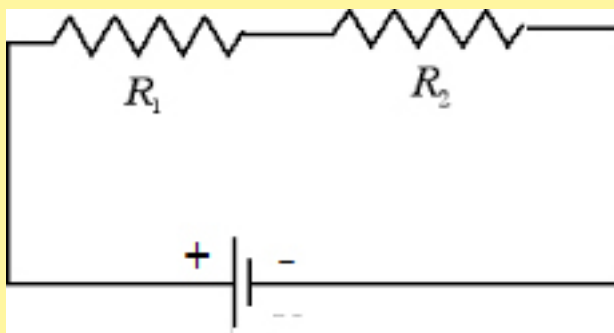
i componenti di un circuito si dicono collegati in parallelo quando esistono due o più percorsi per la corrente in gioco che si dirama nei vari bracci presenti, mentre la tensione applicata ai singoli componenti rimane costante.

Le tre leggi fondamentali:

1) La tensione totale di un circuito parallelo è la stessa ai capi di ogni ramo:
 $V_{batteria} = V(R_1) = V(R_2) = V(R_3) + \dots$

2) La corrente totale è uguale alla somma delle correnti di ciascun ramo: $I_{tot} = I_1(V/R_1) + I_2(V/R_2) + I_3(V/R_3) + \dots$

3) La resistenza totale è sempre più bassa di quella di più basso valore: $R_{tot} = 1 / (1/R_1 + 1/R_2 + 1/R_3) + \dots$ oppure se le resistenze sono due $R_{tot} = (R_1 \cdot R_2) / (R_1 + R_2)$



-CONDUITTANZA:

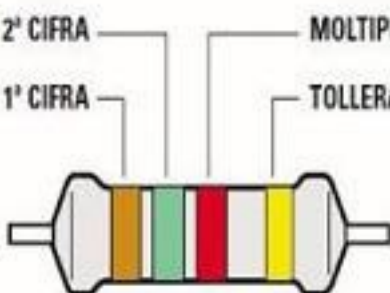
è l'attitudine a farsi attraversare dalla corrente

Grandezza	Simbolo	Unità di Misura	Abbreviazione
Conduttanza	S	siemens	G

Quindi la R_{tot} in termini di conduttanza può essere scritta: $R_{tot}=1/(G_1+G_2+G_3...)$ ovvero la $G_{tot}=G_1+G_2+G_3...$

-TABELLA RESISTENZE:

	1° CIFRA	2° CIFRA	MOLTIPLICAT.	TOLLERANZA
NERO	----	0	x 1	10% ARGENTO
MARRONE	1	1	x 10	5% ORO
ROSSO	2	2	x 100	
ARANCIONE	3	3	x 1.000	
GIALLO	4	4	x 10.000	
VERDE	5	5	x 100.000	
AZZURRO	6	6	x 1.000.000	
VIOLA	7	7	ORO: 10	
GRIGIO	8	8		
BIANCO	9	9		



-ENERGIA E POTENZA:

Grandezza	Simbolo	Unità di Misura	Abbreviazione
Potenza	P	Watt	W

$P=V \cdot I$; $P=I^2 \cdot R$; $P=V^2 / R$

Multipli e sottomultipli:

mW=milliwatt=1/1.000 W =10⁻³ W

kW=kilowatt=1.000 W=10⁺³ W

Questa grandezza rappresenta il lavoro che un generatore deve compiere nell'unità di tempo per sostenere entro un circuito il moto degli elettroni.

Il Watt è pari alla potenza di cui dispone una corrente di 1 A che si muove sotto la d.d.p. di 1 V .

La potenza è la grandezza che indica in modo specifico l'attitudine ad effettuare un qualche tipo di lavoro(nel caso delle resistenze a produrre calore).

L'unità di misura dell' Energia è in Watt/Ora che si esprime $W=Pt$ e indica l'ammontare della potenza utilizzata per un certo tempo

Elettronvolt, ovvero eV: è l'energia acquisita da un elettrone che viaggia in spazio libero attraverso una d.d.p. di 1 V

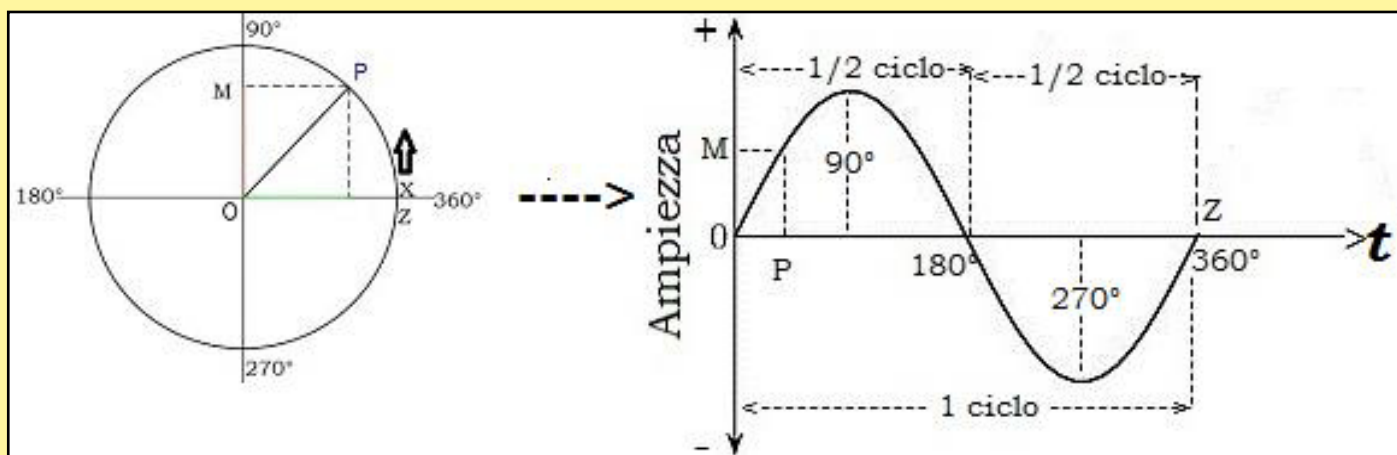
Potenza erogata(P_i) e Potenza dissipata (P_u):essendo la potenza dissipata la potenza convertita in lavoro utile, il rendimento(n) sarà sempre meno di 1 ed espresso in percentuale: $n=(P_u/P_i) \cdot 100$; ad esempio avendo una lampada che assorbe 24W e converte in luce una potenza di 6W il suo rendimento sarà: $n=6/24=0,25 \cdot 100 = 25\%$.

-IL COMPONENTE RESISTENZA:

Le resistenze(o resistori,meglio)hanno lo scopo di limitare il passaggio di correnti o di localizzare ai propri estremi delle d.d.p. ; nella loro costruzione viene variata una o più delle grandezze contenute nella formula $R=\rho \cdot (l/S)$ e devono essere in grado di dissipare la potenza in gioco senza pericolosi sovrariscaldamenti. Le resistenze a strato o impasto sono per bassi livelli di potenza, le resistenze a filo per alti livelli di potenza. Oppure si possono combinare più resistenze per frazionare la potenza in gioco,per esempio due resistenze di uguali valori di potenza dissipabile e di resistenza se collegate in serie la caduta di tensione totale (per la legge di Ohm) viene dimezzata e quindi ognuna delle due resistenze deve dissipare metà della potenza totale; se collegate invece in parallelo è al corrente totale che viene dimezzata e di nuovo ognuna di esse deve dissipare metà della potenza totale in gioco.

CORRENTI ALTERNATE

Una grandezza si dice alternata quando è una funzione periodica del tempo, ossia quando la sua ampiezza varia in maniera tale da riprendere, dopo lo stesso intervallo di tempo T , il medesimo valore e la sua direzione si alterna con lo stesso ritmo



-**CICLO**: è lo sviluppo completo di una singola alternanza.

-**PERIODO**: è la durata del ciclo.

- t : è il tempo impiegato da P a percorrere tutto il cerchio (360°) partendo da X per tornare a Z.

-**FREQUENZA**: è il numero di periodi, o cicli completi, descritti nell'unità di tempo (1 secondo), ovvero è il numero di volte al secondo che la corrente alternata in esame passa per tutti i punti dell'intero ciclo e si misura in Hertz.

Grandezza	Simbolo	Unità di Misura	Abbreviazione
Frequenza	f	hertz	Hz

Multipli :

kHz=kilohertz=1000 Hz= $10+3$ Hz

MHz=megahertz=1.000.000 Hz= $10+6$ Hz

GHz=gigahertz=1.000 MHz= $10+9$ Hz

-**PERIODO**: la frequenza viene determinata dalla lunghezza di un singolo ciclo in termini di tempo, questo tempo che la forma d'onda impiega a percorrere un ciclo completo, viene chiamato periodo. T è il simbolo del periodo che è infatti il tempo necessario affinché la corrente alternata completi il suo ciclo e si misura $T=1/f$, quindi il suo inverso da che $f=1/T$ ovvero la frequenza è l'inverso del periodo e naturalmente nelle formule bisogna rispettare l'unità di misura pertanto se il periodo si esprime in secondi, la frequenza va espressa in hertz e viceversa.

-**PULSAZIONE E RADIANTI**: il ciclo oltre che nei 360° si può misurare anche in radianti. Il radiante è un arco di cerchio uguale al raggio del cerchio stesso, quindi:

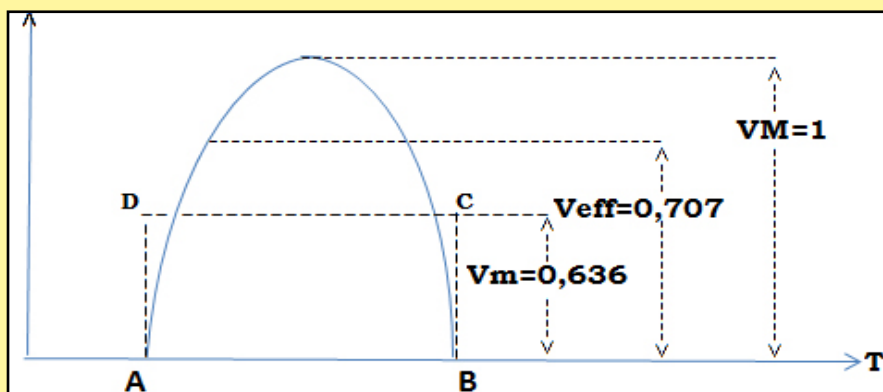
$360^\circ = 2\pi$ radianti = 1 ciclo

$180^\circ = \pi$ radianti = $\frac{1}{2}$ ciclo

$90^\circ = \pi/2$ radianti = $\frac{1}{4}$ di ciclo

Pertanto la velocità angolare di un punto P, o meglio del suo raggio (che rappresenta una tensione o corrente alternata qualunque) è espressa in radianti al secondo, quindi la pulsazione (ω) è uguale a $\omega = 2\pi f = 2\pi/T$.

-**AMPIEZZA**:



-**VM** =valore massimo=di picco=di cresta: è la massima escursione (negativa o positiva) della semionda ed detta AMPIEZZA . Vm corrisponde anche a $1,41 V_{eff}$ e a $1,57 V_m$.

-**Vpp**=valore picco-picco: è la somma delle due escursioni massime (negativa e positiva) ovvero riferendosi sempre alle onde sinusoidali: $V_{pp} = 2V_m$.

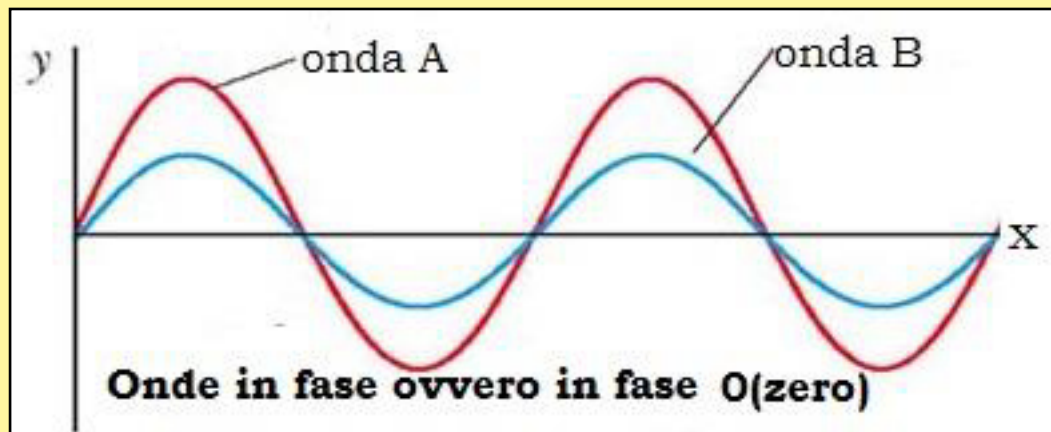
-**Veff**=valore efficace: è il valore che dovrebbe avere una corrente continua che,percorrendo lo stesso circuito di quella alternata,determina in esso lo svilupparsi dell'identica quantità di calore nel medesimo tempo (in matematica è la radice quadrata della media dei quadrati dei valori istantanei) : $V_{eff} = 0,707 V_m$ oppure $V_m = 1,41 V_{eff}$.

-**Vm**=valore emdio=media di tutti i valori istantanei in mezzo ciclo: $V_m = 0,636 V_m$ oppure $V_m = 1,57 V_m$.

Questi concetti e formule si applicano sia per tensioni che per correnti

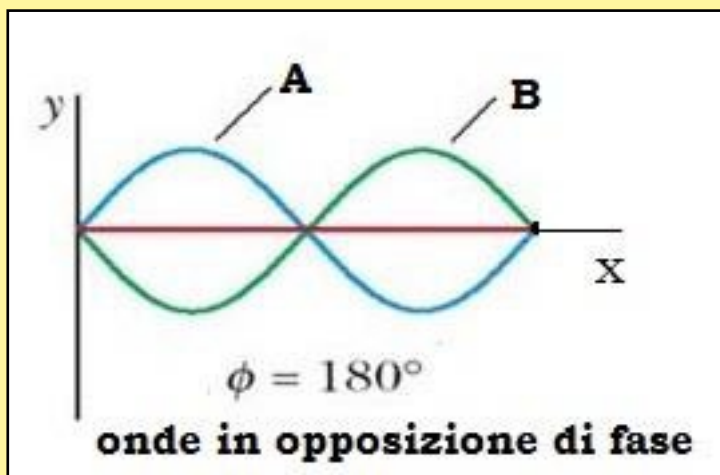
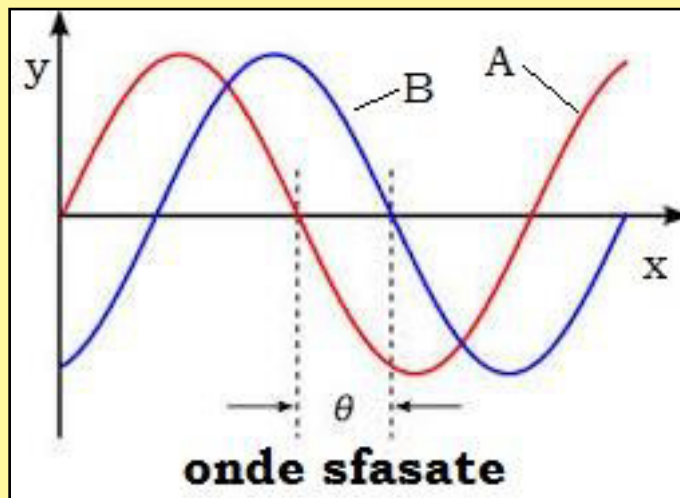
Tutte le volte che in corrente alternata si enunciano valori di tensioni e correnti senza nulla specificare si intende sempre il valore efficace (Veff).

-**FASE**: quando due onde sinusoidali A e B di uguale frequenza e ampiezza diversa si evolvono in perfetto sincronismo si dice che sono in fase o che hanno ambedue fase zero.



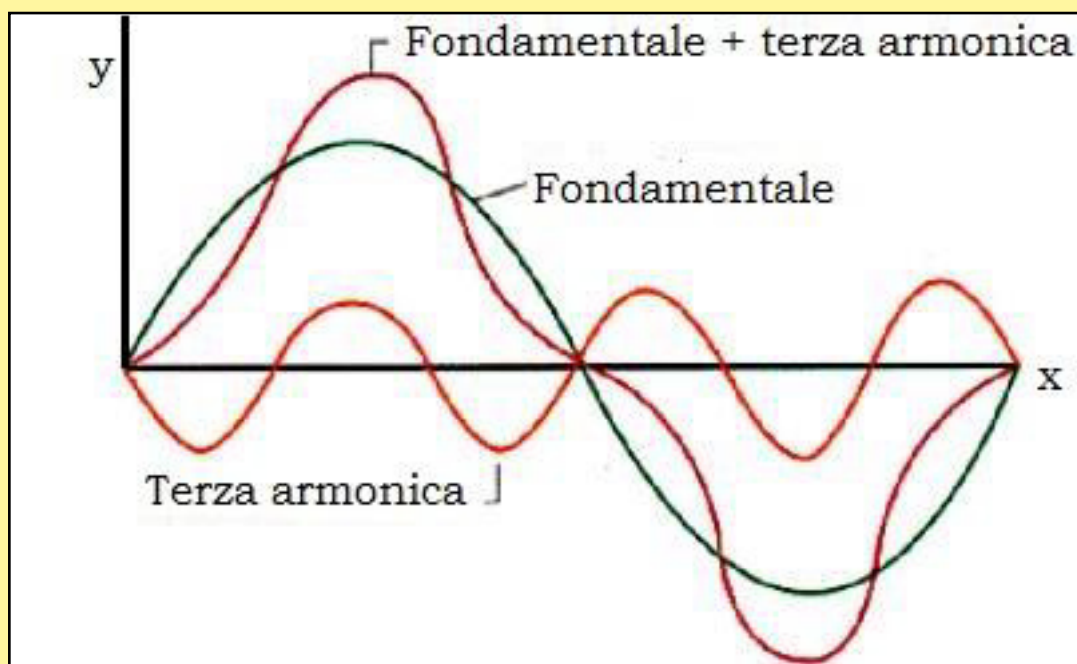
-**ONDE CON DIFFERENZA DI FASE**: la differenza angolare fra A e B viene indicata come differenza di fase (o rotazione di fase) o sfasamento e può essere un qualunque valore compreso fra 0 e 360° .

Se le due onde A e B fossero sfasate di 90° , vale a dire che una è partita $\frac{1}{4}$ di ciclo prima dell'altra, si dice che le due onde sono in quadratura.



-**ONDE IN OPPOSIZIONE DI FASE**: quando due onde sono sfasate di 180° , vale a dire che una è partita $\frac{1}{2}$ ciclo prima dell'altra, si dice che le due onde sono in opposizione di fase.

-CORRENTI ALTERNATE NON SINUSOIDALI: una qualsiasi onda periodica di forma quanto si vuole complessa è composta di tante onde sinusoidali di ampiezza e frequenza diverse combinate o sommate insieme.



-ONDA FONDAMENTALE: è l'onda sinusoidale che ha la stessa frequenza del segnale complesso di partenza.

-ARMONICHE: sono le frequenze più alte della fondamentale e sono sempre più alte di un numero intero di volte ovvero ne sono multiple della fondamentale. Ad esempio la componente di frequenza tripla della fondamentale si indica come terza armonica. Più l'onda è deformata o ricca di spigoli vivi più elevato è il contenuto di armoniche a frequenze elevate, ad esempio un'onda quadra contiene sino ad almeno 21 armoniche, una triangolare fino ad almeno 9 armoniche...ecc; comunque una qualsiasi grandezza alternata periodica, di forma quanto si voglia complessa, può essere ricondotta a onde sinusoidali.

In genere le bande di frequenza per i radioamatori sono in relazione armonica tra di loro.

ONDE ELETTROMAGNETICHE

λ = Lunghezza d'onda = intervallo corrispondente ad un ciclo.

-VELOCITA' DI PROPAGAZIONE: $V = \lambda/T = \lambda \cdot f$ ed è espressa in m/secondo se λ è in metri e f in Hertz. La velocità con cui le onde elettromagnetiche si propagano nello spazio libero è quella della luce, quindi:

$\lambda = 300/f$, se λ è espressa in metri e f in MHz

oppure $\lambda = 300.000/f$, se λ è espressa in metri e f in Hertz.

ONDE SONORE

-ONDE ACUSTICHE O SONORE: sono quelle frequenze percepite dal nostro orecchio fra 16 e 16.000 Hertz circa. Sopra questo limite continuano a propagarsi nello spazio, anche se non sono più udibili, con intensità però decrescente al crescere della frequenza. Fin verso i 150 kHz queste oscillazioni trovano utilizzo in particolari applicazioni industriali e vengono indicate col termine di ultrasuoni. La velocità di propagazione di queste oscillazioni nell'aria è di: $V = 1.130$ km/ora, nei metalli e nell'acqua è superiore.

-PANORAMA FREQUENZE: fino a 150 kHz = frequenze acustiche (infrasuoni, suoni, ultrasuoni, ipersuoni);

da 10 kHz a 300.000 MHz = radio frequenze;

da 10.000 a 1 metro = radioonde;

da 1 metro a 1 mm = microonde;

da 1 mm a 10^{-8} m = infrarosso, luce, ultravioletto;

da 10^{-8} a 10^{-12} m = raggi X.

QSL NAVALI

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





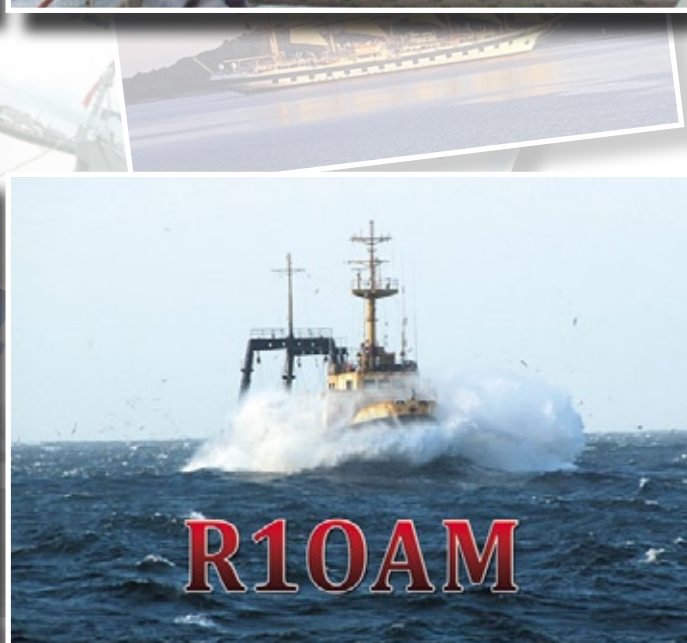


FOTO STORICHE



Cacciatorpediniere IMPAVIDO (1963 - 1992)



Corvetta DE CRISTOFARO (1965 - 1992)

LA STAZIONE RADIO DI....



LA QSL DEI SOCI....



CALENDARIO EVENTI 2018



1 Gennaio - 11 Novembre	Award Regia Marina " La R.M. nella Prima Guerra Mondiale" 1918-2018
5 Febbraio - 9 Febbraio	MF Activity Weekend Event's
3 Marzo - 18 Marzo	Italian Navy Costal Radio Stations - Award 2018 by ARMI
" "	IIØIDP - Maritele Cagliari by ARMI Cagliari
" "	IIØIDR - Maritele Roma by ARMI Roma
" "	IIØICH - Maritele La Maddalena by ARMI La Maddalena
" "	II1IGG - Maritele Genova by iZ2DLV & Team ARMI
" "	II3ICZ - Maritele Venezia by ARMI Marcon
" "	II5IDK - Maritele Livorno by IW5ELA & Team ARI/ARM I
" "	II7ICT - Maritele Taranto by ARMI Taranto
" "	II8ICN - Maritele Napoli by ARMI Calvi Risorta
" "	II9IGJ - Maritele Palombara by IT9CKA & team ARMI
" "	II9IGB - Maritele Pantelleria by team ARMI
Aprile	Radio Maritime Day - Merchant Marine Radio Officers W.W. Event
Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest - SSB/CW
Maggio	MARAC 80/40 meter SSB Contest
Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest - PSK/RTTY
2 - 3 Giugno	International Museum Ship Radio Event
10 Giugno	Festa della Marina Militare Italiana
Luglio	Belgian Navy Day's
Luglio	NRA Naval Radio Party - Portuguese Navy
Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
8 - 23 Settembre	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2017 by ARMI
4 Novembre	Giornata delle FF.AA. Italiane
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
1 - 2 Dicembre	INORC CW Activity Contest
8 - 9 Dicembre	International Naval Contest - Sponsored by
Dicembre	MF Xmas-greetings on the air (HF)





IT 9MRM
Alberto

ARM I 001

COMMANDER PLAQUE



CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCELLO

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)"

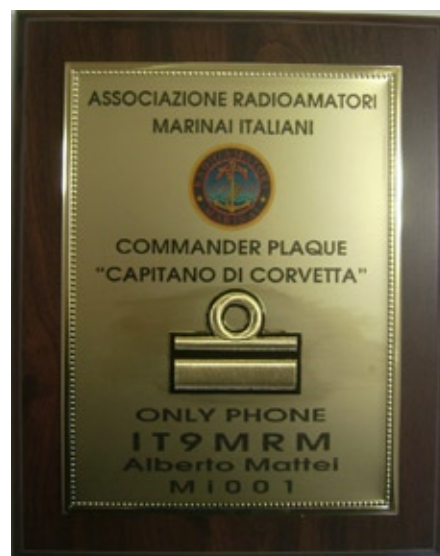
SOTTOCATEGORIE

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);





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





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!

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

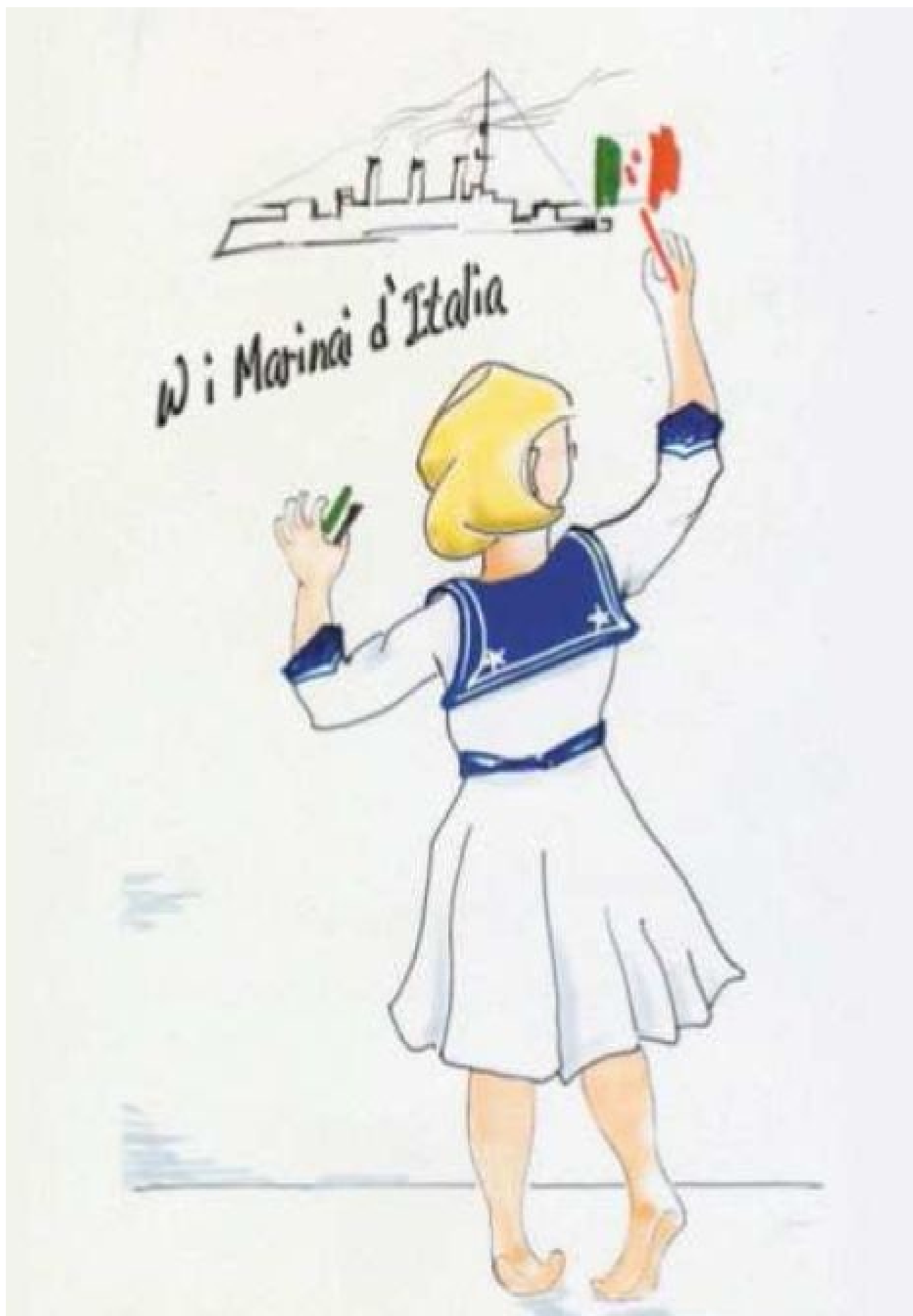


WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

**THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT**

**COME PLAY
WITH US!**







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



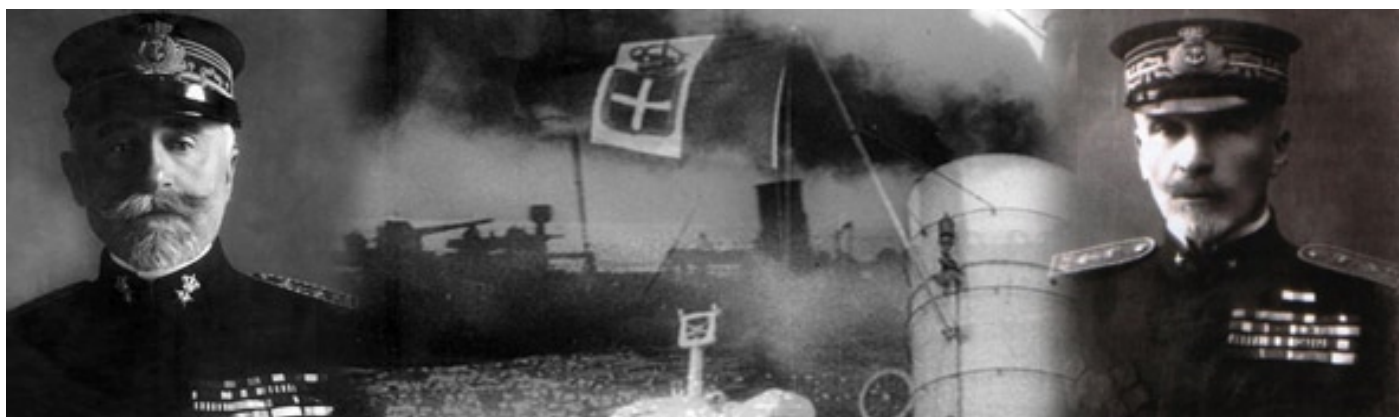
Un pò di storia

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 bilettere che corrisponderà ad una nave della Regia Marina.

p.e.

IT9MRM - RM - Nave da battaglia Regina Margherita

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

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

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

SSB/DIGI/CW : **10 punti**

Stazioni ARMI jolly:

Le stazioni Jolly accreditate sono tutte le stazioni **IQ** iscritte all'ARMI, ad esse sarà assegnato un suffisso trilettre 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!

p.e.

IT9MRM collega la stazione IT9DTU in SSB, può ancora collegarla solo in CW e in DIGI **nell'arco temporale degli undici mesi**. Quindi al termine della gara nel suo log avrà solo tre collegamenti con IT9DTU (1 in SSB, 1 in CW e 1 in DIGI). Questa regola vale per tutti.

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.

E' in preparazione un foglio elettronico (Excel) automatico da scaricare dal nostro sito web.

SCADENZA

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





ELENCO DELLE STAZIONI ACCREDITATE (ELENCO UFFICIALE)**STAZIONI JOLLY**

CALL IQ	NOME	SUFFISSO	NOME AMMIRAGLIO
IQ9MQ	ARMI Nazionale	AAA	Ammiraglio Augusto Aubry
IQ3GA	Sez. ARI Marcon - MI1448	AEG	Ammiraglio Eugenio Garrelli
IQ7UJ	Sez. ARMI Taranto - MI990	AEP	Ammiraglio Ernesto Presbitero
IQ7TA	Sez. ARI Taranto - MI410	AER	Ammiraglio Ernesto Rubin de Cervin
IQ0RU	Sez. URI Perugia - MI1442	AET	Ammiraglio Eugenio Trifari
IQ1YY	Sez. A.I.R.S. Valli di Lanzo - MI1363	AGP	Ammiraglio Giovanni Patris
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	MI#	NOME E COGNOME	#	NAVE DELLA REGIA MARINA
I2AZ	60	Giuseppe Alberti	AB	Sommergibile AGOSTINO BARBARIGO
IZ1CCH	113	Orazio De Maria	AC	Cacciatorpediniere GIOVANNI ACERBI
I3VAD	746	Giancarlo Scarpa	AD	Cacciatorpediniere ARDITO
IK8RIJ	649	Marco Sapioli	AO	Torpediniera AIRONE
IZ6DWH	185	Salvatore La Torre	AP	Cacciatorpediniere ALPINO
IZ8IJO	1318	Antonio Di Nucci	AU	Cacciatorpediniere AUDACE
IU5BKR	1299	Riccardo Baroncini	BR	Corazzata BENEDETTO BRIN
IZ5MMQ	1254	Mario G. Capovani	BS	Cacciatorpediniere ANGELO BASSINI
IW0BTN	251	Giovanni Messorè	BT	Incrociatore coloniale BASILICATA
IZ2DLV	1447	Gilberto Gagliardi	CA	Incrociatore corazzato CARLO ALBERTO
IT9CKA	771	Serafino De Filippi	CC	Corazzata CONTE DI CAVOUR
IU8ACL	1436	Luigi Montante	CL	Torpediniera CALLIOPE
IK6ARS	832	Daniele Mezzatesta	CO	Torpediniera CENTAURO
IU8CEU	1177	Michele Politanò	CR	Cacciatorpediniere CORAZZIERE
IZ1COS	1361	Elio Fassone	CS	Incrociatore ausiliare CITTA' DI SASSARI
IK8XVA	117	Antonio Di Benedetto	DA	Corazzata DANTE ALIGHIERI
IZ1ZCT	1018	Roberto Mascolo	DO	Corazzata DORIA
IU8DKG	1437	Alessandro Granata	DR	Cacciatorpediniere DARDO
IZ7EDQ	80	Leonardo Leone	DU	Corazzata DUILIO
IT9EYV	1157	Mario Crapa	EF	Corazzata EMANUE FILIBERTO
IT9DSA	633	Antonino Di Bella	ES	Cacciatorpediniere ESPERO
IZ0EUX	865	Mirco Salvatore	EU	Cacciatorpediniere EURO
IK8MFA	145	Pier Luigi Zaccari	FA	Sommergibile FISALIA
IT9CLM	876	Giuseppe Licausi	FC	Cacciatorpediniere FUCILIERE
IK8MFJ	1207	Michele Viggiano	FF	Incrociatore corazzato FRANCESCO FERRUCCIO
IF9ZWA	1244	Michele Rotolo	FL	Cacciatorpediniere FULMINE
IZ1GJK	303	Maurizio Gentile	FP	Nave Ospedale FERDINANDO PALASCIANO
IZ6OYT	888	Elia Sfrisi	GA	Sommergibile LUIGI GALVANI
IZ1GUP	1360	Mario F. Cantamessa	GC	Corazzata GIULIO CESARE

CALL	MI#	NOME E COGNOME	#	NAVE DELLA REGIA MARINA
IK8TEO	118	Francesco Filippone	GG	Incrociatore corazzato GIUSEPPE GARIBALDI
IK0ZME	801	Gianfranco Fabroni	GN	Cacciatorpediniere GRANATIERE
IW3IE	96	Giacomo Perfetto	GR	Cacciatorpediniere GARIBALDINO
IK8FIQ	1199	Agostino Palumbo	ID	Cacciatorpediniere INDOMITO
IU8FSU	1257	Pietro Bucciaglia	IN	Cacciatorpediniere INTREPIDO
IZ8ITT	1401	Antonello Libertucci	IP	Cacciatorpediniere IMPETUOSO
IW0HIQ	1327	David Franco	IR	Cacciatorpediniere IRREQUIETO
IU8AEY	1256	Elio Zanni	IS	Cacciatorpediniere INSIDIOSO
IZ1ZJO	1432	Roberto Gentile	IT	Nave Ospedale ITALIA
IW2JJS	1229	Giorgio Zanoni	JA	Sommergibile JALEA
IZ1CLA	282	Sauro Tonelli	LA	Cacciatorpediniere LANCIERE
IT9ZMV	1295	Salvatore D'Aleo	LM	Cacciatorpediniere GIUSEPPE LA MASA
I3JYL	1127	Lino Tavagna	LP	Cacciatorpediniere LAMPO
IU0DZA	1236	Roberto Camelia	LV	Corazzata LEONARDO DA VINCI
IS0JMA	560	Roberto Alaimo	MA	Esploratore MARSALA
IK2WSO	1451	Costantino Zamana	MD	Cacciatorpediniere GIACOMO MEDICI
IZ3YKV	1025	Roberto Spolaor	MP	Incrociatore corazzato MARCO POLO
IZ3ASA	627	Rodolfo Zennaro	MT	Cacciatorpediniere ANTONIO MOSTO
IS0BMU	555	Nicola Minniti	MU	Sommergibile MEDUSA
IK1RTP	811	Alessandro Codeglia	NA	Corazzata NAPOLI
IZ8QNX	514	Lucio Figliolia	NE	Cacciatorpediniere NEMBO
IK7FBK	472	Lucio De Donno	NL	Cacciatorpediniere FRANCESCO NULLO
IW1QIH	932	Gian Paolo Pontetilla	NV	Cacciatorpediniere IPPOLITO NIEVO
IK2SOE	8	Andrea Roncagli	OE	Torpediniere ORFEO
IW0HOP	549	Francesco Attili	ON	Torpediniera ORIONE
IZ8OGK	501	Gennaro Benincasa	OT	Cacciatorpediniere OSTRO
IK3HMB	592	Giorgio Pavan	PC	Sommergibile ANTONIO PACINOTTI
IK2GPQ	1392	Michele Miranda	PE	Esploratore GUGLIELMO PEPE
IZ3ZMS	1272	Andrea Zara	PL	Cacciatorpediniere ROSOLINO PILO
I2QIL	1181	Antonio Di Pietro	QU	Esploratore QUARTO
IK1QLD	100	Angelo Brunero	RO	Corazzata ROMA
IZ8NXG	484	Renato De Francesco	SB	Corazzata AMMIRAGLIO DI SAINT BON
IZ0JSD	114	Alessandro Golfi	SD	Corazzata SARDEGNA
IK3ITV	589	Andrea Reggio	SG	Incrociatore Corazzato SAN GIORGIO
IZ3CAR	257	Cesare Scottà	SM	Incrociatore Corazzato SAN MARCO
IZ1WTM	1017	Piero Bortolotti	SO	Cacciatorpediniere FRANCESCO STOCCO
IW0DPJ	1231	Giovanni Salone	SR	Cacciatorpediniere GIUSEPPE SIRTORI
IK5TBI	349	Emilio Fedeli	TB	Cacciatorpediniere TURBINE
IK1MTV	1412	Valerio Roccione	TO	Sommergibile TORRICELLI
IK8UDH	1345	Nicola Fano	UM	Incrociatore ausiliare UMBERTO I
IZ1VNT	859	Roberto Canessa	VE	Corazzata VITTORIO EMANUELE
IK1WVR	1353	Mirco Isoppo	VL	Sommergibile VELELLA
IZ0FVD	327	Giulio Paris	VP	Incrociatore corazzato VETTOR PISANI
IZ8VNQ	1008	Domenico Di Muccio	ZF	Cacciatorpediniere ZEFFIRO



1 JAN - 11 NOV 2018

AWARD REGIA MARINA



CENTENARY OF THE END OF THE
FIRST WORLD WAR

ELEVEN MONTHS OF RADIO ACTIVITY
MANY RADIO STATIONS AND CLUBS ARE ACCREDITED

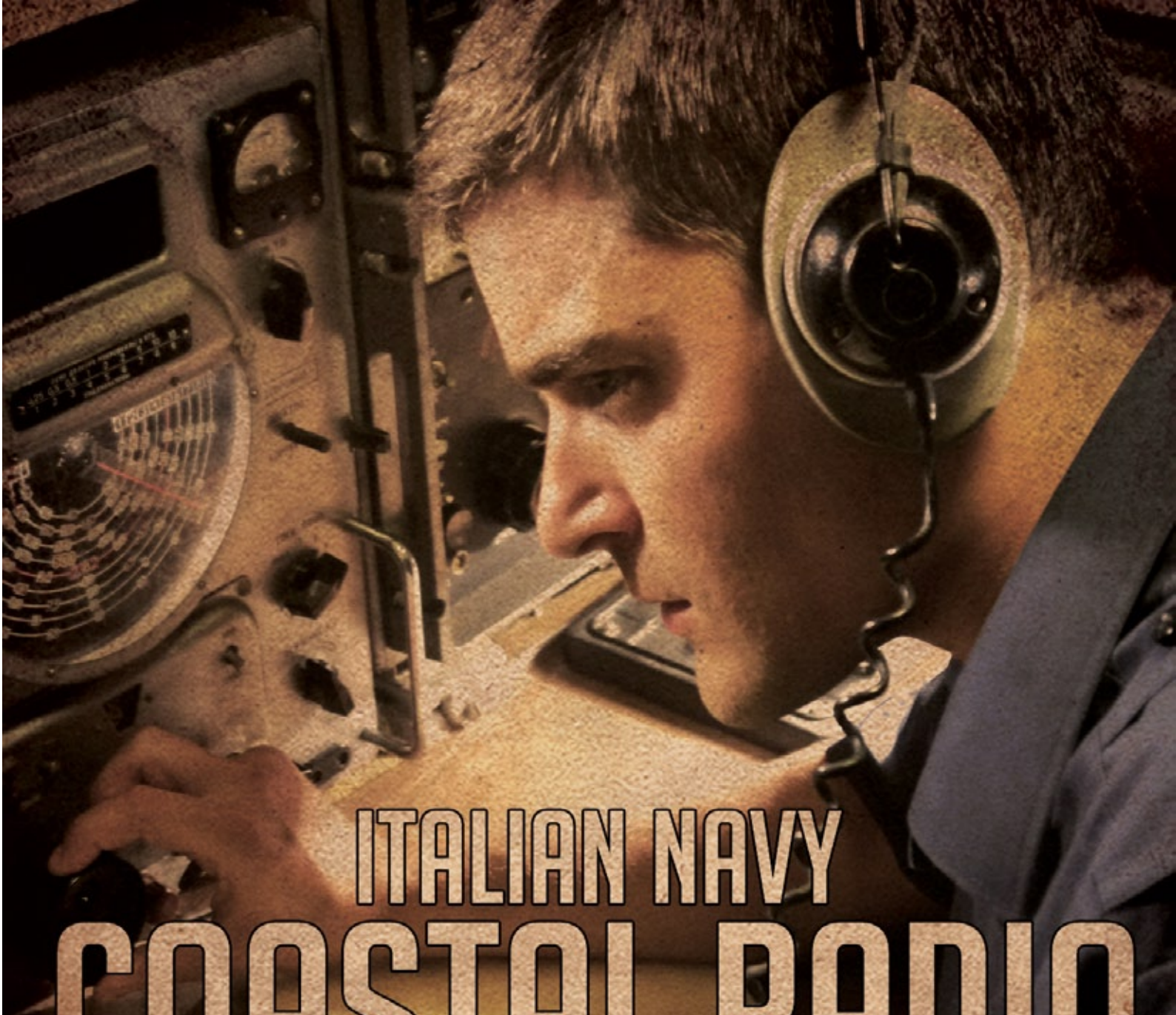
WWW.ASSORADIOMARINA.IT





Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it





ITALIAN NAVY
COASTAL RADIO
STATIONS AWARD
2018



3 - 18 MARCH 2018

WWW.ASSORADIOMARINALI.IT



ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2018

di Alberto Mattei - IT9MRM - Coordinatore Nazionale e Award Manager



A.R.M.I. & A.R.I.

PRESENTANO

Il Diploma A.R.M.I. denominato "ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS" è stato ideato per ricordare le Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. Per il 2018 la stazione Jolly è la stazione costiera di Livorno:

IDK

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 3 marzo 2018 (00:00 UTC) e si concluderà il 18 marzo 2018 (24.00 UTC).

STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni:

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

MODI

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

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO

- QSOs (HRD) con Navy Coastal Radio Stations valgono 15 punti (tutti i modi);
- QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 5 punti (CW);
- QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 3 punti (PSK31 / RTTY);
- QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 2 punti (SSB);
- QSOs (HRD) con INDIPENDENT valgono 1 punto (tutti i modi)
- QSOs (HRD) con la Italian Navy Coastal Radio Station "JOLLY" II5IDK valgono 25 punti (tutti i modi);

N.B. : Tutte le stazioni (stazione JOLLY, stazioni NAVAL, stazioni costiere e le stazioni INDIPENDENT), possono essere collegate tutti i giorni, solo per ogni tipo di modalità d'emissione (SSB - CW - DIGIMO-DE) al giorno. Non saranno presi in considerazione tutti i collegamenti doppi.

MOLTIPLICATORE

per ogni singola stazione COSTIERA collegata solo per la prima volta.

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

PUNTI DIPLOMA

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

- Stazioni Italiane : 50 punti;
- Stazione Europee: 25 punti;
- Stazioni extra-Europee: 5 punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

- CW / PSK31-RTTY : CQ CQ DE II5IDK II5IDK AWARD IT NAVY COASTAL RADIO STATIONS K
- SSB : CQ CQ da II5IDK - CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI COSTIERE DELLA MARINA MILITARE ITALIANA - .

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni Radio Costiere passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione (MI#).

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

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

CATEGORIE

Sono previste tre categorie :

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

"INDIPENDENT" per tutti gli altri OM

"SWL

SOTTOCATEGORIE

Sono previste tre sottocategorie:

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

"PHONE" (SSB)

"MORSE" (CW)

E' ammessa la partecipazione solo ad una sottocategoria.

PREMI

La stazione che avrà il punteggio più elevato in assoluto, riceverà un premio messo in palio dallo sponsor della manifestazione (vedasi sito ufficiale);

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

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

Per le stazioni costiere, saranno premiati il I°, II° e III° posto.

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

A tutti i partecipati alla gara sarà inviato totalmente gratuito, un "attestato di partecipazione" in formato PDF o JPG.

N.B. : Per partecipare ai premi ed alla classifica, bisogna richiedere l'award in formato cartaceo. Tutte le stazioni che richiedono il diploma di partecipazione (PDF/JPG) non vengono inserite nella classifica finale e non possono partecipare ai premi messi in palio.

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all' Award manager :

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

La richiesta dell'award deve avvenire via posta (elettronica), farà fede il log inserito. Il richiedente per partecipare alla gara, deve inviare un contributo di € 10,00 oppure \$ 15,00 (USD). Questo darà diritto a ricevere l'Award in formato cartaceo (con relativa posizione di classifica, modo di partecipazione e punteggio finale) ed a concorrere per il premio finale (il contributo deve essere versato al termine della gara e non oltre il termine prefissato). Per chi lo desidera in formato pergamena il costo del contributo è di €.15,00 (20 USD)

LOGS

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

E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.

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

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

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

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

- via "POSTEPAY" 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto;

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

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

SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il 30. 04. 2018.

INFORMAZIONI

Eventuali informazioni in merito alle stazioni partecipanti ed al diploma possono essere prelevate dal sito ufficiale dell'A.R.M.I. <http://www.assoradiomarinai.it>



A.R.M.I. - ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

ITALIAN NAVY

coastal radio station

IDP - IDR - IGU - ICV - ICH - IGG - ICS - ICZ - **IDK** - ICA - ICT - ICE - ICN - IGB - IGA - ICF - IGJ



RILASCIATO A:

IT9MRM

PER AVER COLLEGATO LE STAZIONI RADIO COSTIERE DELLA

MARINA MILITARE ITALIANA

CATEGORIA: INDIPENDENT MIXED

PUNTEGGIO: **5320**

POSIZIONE: **1**

CLASSIFICA GENERALE: **28°**

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT



*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

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.

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



www.assoradiomarinai.it
info@assoradiomarinai.it

by **NICO'S**

**OFFICIAL
ARMI
STORE**



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



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it





Giorno 7 gennaio 2018, presso il Museo civico delle Forze Armate sito nel magnifico palazzo Marchesale a Botrugno, ridente cittadina salentina, è stato intitolato alla memoria dell'ammiraglio Roberto Lubelli di Serrano. L'Ammiraglio Lubelli, medaglia d'argento al valor militare, viene ricordato tra l'altro perchè nel 1900 riportò in patria, dalla Norvegia, la nave "Stella Polare", impiegata nella spedizione del Duca degli Abruzzi al Polo Nord. Inoltre, il primo giorno della Grande Guerra era al comando del cacciatorpediniere "Bersagliere" che, col "Corazziere" e lo "Zeffiro", raggiunse all'alba Grado, col compito <<di tagliare il cavo telegrafico fra Grado e Cittanova d'Istria>>.

Il Museo, ubicato nel Castello marchesale inaugurato nel giugno 2015, "ospita" delle collezioni private sulle storiche divise delle FF.AA. ed inoltre nutriti apparati e cimeli utilizzati durante le due guerre. Il programma prevede il ritrovo alle ore 10 davanti al municipio, alza bandiera e deposizione di una corona al monumento dei Caduti e lo sco-

primento di una targa in memoria dell'ammiraglio Lubelli.

Nella sala polifunzionale del museo, ove è stata allestita per la relazione storica sono intervenuti il sindaco, Pasquale Barone, il direttore del Museo, Aldo Micocci, il capitano di fregata e storico dello Stato Maggiore della Marina, Claudio Rizza, inoltre ha partecipato anche una rappresentanza della famiglia del Lubelli che hanno relazionato insieme alla Dott.ssa Katuscia Di Rocco, direttore della Biblioteca comunale storica di Brindisi e Sebastiano Micocci, una relazione storica su Lubelli di Serrano. Alla cerimonia ha partecipato anche il prefetto, S.E. Claudio Palomba, il presidente della Provincia, Dr. Antonio Gabellone, il sindaco di Lecce, Dr. Carlo Salvemini, il comandante della Capitaneria di porto di Gallipoli, C.F. Domenico Morello e le Associazioni d'arma delle Forze Armate.

E' da ricordare che presso il Museo ha sede la sezione ARMI "Sud Salento" dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani.





MUSEO CIVICO
delle Forze Armate

DOMENICA 7 GENNAIO 2018

Palazzo Marchesale di Botrugno (Le)



COMUNE
DI BOTRUGNO



INTITOLAZIONE DEL MUSEO CIVICO DELLE FORZE ARMATE

all'AMMIRAGLIO
Roberto Lubelli di Serrano
dei duchi di Maglie e Sanarica

PROGRAMMA

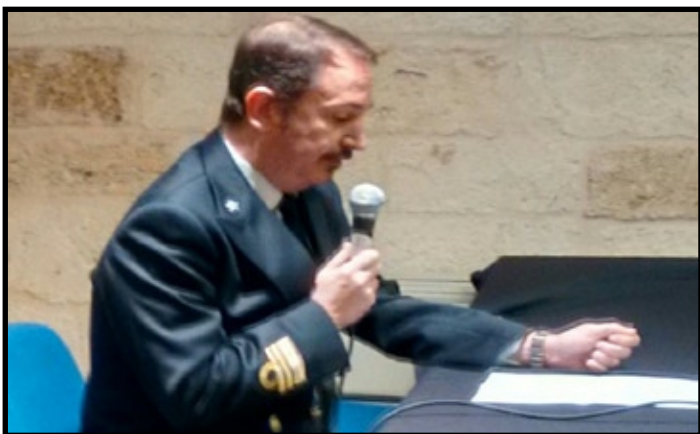
- ORE 10:30** Ritrovo presso il municipio di Botrugno in p.zza Indipendenza e arrivo ospiti.
- ORE 11:00** Alzabandiera e deposizione corona d'alloro presso il monumento ai Caduti.
Trasferimento presso il palazzo marchesale di Botrugno.
- ORE 11:30** Scoprimento della targa d'intitolazione all'Amm. Roberto Lubelli.
Taglio del Nastro e scoprimento della vetrina dedicata all'Ammiraglio.
Interverranno:
Il Sindaco, Pasquale Barone
Eventuali ospiti
Il direttore del museo, Aldo Micocci
C.F. Rizza, Stato Maggiore Marina, ambientazione storica nella Grande Guerra.
Dott.ssa Katiuscia di Rocco, illustrazione sulla personalità dell'Amm. Lubelli.
Sebastiano Micocci, ricostruzione carriera militare e sportiva dell'Ammiraglio.
Apertura del museo al termine degli interventi.

Il Direttore del Museo

Il Sindaco



da sx: CF (CP) Domenico Morello, Sebastiano Micocci, dott. Pasquale Barone Sindaco di Botrugno e CF Claudio Rizza



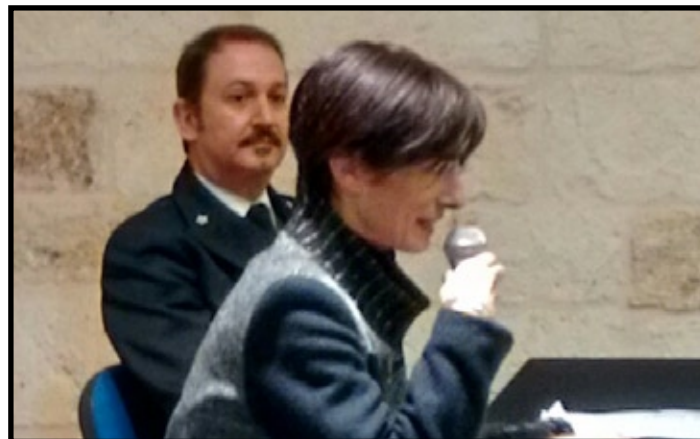
CF Claudio Rizza delegato dell'Ufficio Storico della Marina Militare Italiana (Maristat)



Eredi dell'ammiraglio Lubelli



A destra il consigliere nazionale ANMI - Contrammiraglio Panico



In primo piano la Dott.ssa Katuscia Di Rocco (Direttore Museo Diocesano di Brindisi)



Cimeli dell'Ammiraglio Roberto Lubelli di Serrano



Alcuni locali del Museo delle FF.AA.



Alcuni locali del Museo delle FF.AA.

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

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 UPICOM 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**



Campagna **2018** per
AUTOFINANZIAMENTO
SOSTIENICI

CON SOLO EURO



PayPal

<http://www.assoradiomarinai.it>



A.R.M.I.

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

www.assoradiomarinai.it



Perchè diventare un Radioamatore di Marina?

Hai l'opportunità di condividere tutte le attività radio navali che l'A.R.M.I. organizza: ultima ammaina bandiera; consegna della bandiera di combattimento; ricorrenza delle unità navali durante il contest delle stazioni radio navali "IT NAVY Ships Radio Stations Award"; ricorrenza delle stazioni radio costiere "IT NAVY Coastal Radio Stations Award"; etc.