

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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



bollettino dei marinai

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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

BOLLETTINO DEI MARINAI

organo ufficiale dell'A.R.M.I.

Associazione Radioamatori Marinai Italiani

editor: Alberto Mattei, IT9MRM

e-mail: it9mrm@gmail.com

Il presente "Bollettino dei Marinai" non costituisce una testata giornalistica; non ha, comunque, carattere periodico ed è aggiornato secondo la disponibilità e la reperibilità dei materiali (dei contenuti, degli articoli e dei materiali ivi contenuti). Pertanto, non può essere considerato in alcun modo un prodotto editoriale ai sensi della L. n. 62 del 7.03.2001

La responsabilità di quanto pubblicato è esclusivamente degli Autori.

**Collabora con noi, invia i tuoi articoli, saranno pubblicati nel prossimo numero.
Grazie e buona lettura!**



Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	Italian Navy Coastal Radio Stations Award - Risultati 2018
9	World Arctic Fund e la Goletta Meloria
12	Con la pelle appesa ad un chiodo - C.T. Antonio Da Noli - IV^ parte
29	Appunti per sostenere l'esame da Radioamatore - parte IV^
36	QSL Navali
39	Foto storiche
40	La stazione radio di... - La QSL dei soci
41	Calendario eventi
44	Commander Plaque
47	Diploma di attestazione ARMI
51	1979 - L'incendio su Nave Audace
54	Czech Radio Club
56	Il diploma dedicato al 90° anniversario della spedizione Nobile
60	Terzo trofeo "Antica Cales"
63	Terzo raduno interforze ITALCON - Libano Uno - Libano Due
65	Gadgets
66	Abbonamento Notiziario della Marina
68	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2018
75	I diploma assegnati della Regia Marina nella Grande Guerra
76	Il diploma della Regia Marina nella Grande Guerra
79	II1IAEO - Nave Bersagliere
82	Silent Key



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Cari amici e colleghi, siamo al consueto appuntamento mensile con il nostro bollettino. Abbiamo già stilato la classifica definitiva delle stazioni radio costiere (la trovate nelle pagine a seguire) e la stazione vincitrice dell'edizione 2018 è la stazione radio costiera di **Genova - IGG** operata da IZ2DLV & company (hanno bissato il successo dell'anno scorso). Al secondo posto si classifica il team di **Maritele Cagliari - IDP** che per pochi punti non soffia il podio più alto. Un meritatissimo terzo posto va all'ottimo team di **Maritele Napoli - ICN** che han dato filo da torcere ai primi! Tutti e tre i contendenti si sono mantenuti a pochi centinaia di punti l'uno dall'altro. Per quanto riguarda la classifica definitiva dei partecipanti al contest, invece dovremo attendere sino al termine previsto dalla ricezione dei log (30.04.2018). Vi esorto, per chi vuole partecipare alla classifica, ad inviare il proprio log. Intanto continua l'Award della Regia Marina, con le stazioni IQ e la stazione speciale II7WWI. Già alcune richieste degli award sono arrivate e sono state evase, la lista aggiornata la trovate in

queste pagine del bollettino. Nel frattempo il diploma dedicato al "90° anniversario della spedizione del Generale Umberto Nobile con il dirigibile "Italia" è iniziato abbastanza bene, le stazioni speciali sono state molto attive e continueranno ad esserlo sino al termine del diploma. Già un nutrito numero di stazioni (per la maggior parte estere) hanno già richiesto i vari step dei diplomi. L'elenco lo trovate nelle pagine web del nostro sito ufficiale. Questo diploma è sicuramente molto seguito dai radioamatori esteri rispetto ai nostri connazionali (almeno per ora è questo l'andamento). Tra non molto anche un altro radio club europeo sarà tra i nostri nominativi speciali. L'"Uppsala Radioklubb", con cui abbiamo già da tempo avuto contatti, da parte del loro segretario, tramite email ci hanno comunicato che sono in attesa del nominativo speciale dedicato alla figura di Finn Malmgren. Per chi è a caccia dei nominativi speciali, in questo periodo ci si può incappare con altri nominativi che stanno operando per un altro diploma "Nobile 90" edito dall'INORC e dal radioclub Arktika. Purtroppo questi non valgono



per il nostro diploma, vi consiglio di leggere attentamente il nostro regolamento e la lista delle stazioni speciali che partecipano al nostro diploma. Vi lascio alla lettura del bollettino dandovi appuntamento al prossimo numero che sarà on-line la terza settimana di Maggio. 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.

I mesi di **Marzo** e **Aprile** ci hanno offerto una modesta attività di stazioni in "**Maritime Mobile**"; di seguito vengono riportate alcune segnalazioni di OM a bordo di navi da guerra, navi da crociera, mercantili, bulk carrier, gassoniere, porta containers, barche a vela ecc.

Le segnalazioni sono monitorate sui principali cluster.



GM0HCQ/mm: Mike Gloistein è l'Ufficiale Marconista della nave da ricerche oceanografiche "RSS JAMES CLARK ROSS" appartenente alla British Antarctic Survey una Organizzazione Governativa che effettua ricerche scientifiche e indagini nell'Antartico. Mike è molto attivo, soprattutto in CW, quando si trovava nelle acque Antartiche, utilizza il nominativo VP8CMH/mm. Attualmente la nave si trova al largo dell'Isola di Santh Helena nell'Oceano Atlantico e sta dirigendo verso il porto di Immingham (Inghilterra) dove arriveranno il 2 maggio 2018. Mike ha dichiarato che appena rientrerà al suo QTH espleterà tutte le QSL in giacenza. QSL via diretta: MIKE GLOISTEIN - 27 STORMONT WAY - Scone, PERTH PH2 6SP - Scotland



UA6GO/mm: Vladmir Pchelin (KC7JEF, ex UA0ZDA, UA0ZDA/6, R7GM, R7FX) è l'ufficiale marconista del 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 una lunghezza totale di 79m e larghezza massima di 14 m. La stazza lorda è di 1836 tonnellate. La nave attualmente naviga nel Mar Caspio. 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 SYEZD 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.



YL3IZ/mm: Igor Martinov (ex ufficiale marconista) Tecnico Elettricista, opera attualmente a bordo della Nave portoghese WEICHSELSTERN una nave chemical/oil products tanker costruita nel 1999. Igor è molto attivo specialmente in CW sui 20 metri. Per la QSL va inviata via diretta, l'indirizzo lo trovate su QRZ.com



SP4RKZ/mm: Przemyslaw "WITEK" Witkowski è il Capo Tecnico a bordo del traghetto RO-RO CRA-COVIA. E' molto operativo in radio, soprattutto in fonia e lo trovate in 40 e 80 metri. La nave traghetto fa spola tra il porto di SWINOUJSCIE (Polonia) e il porto di YSTAD (Svezia). QSL via diretta o via bureau.



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 ed è manipolato da un pilota a terra presso la sede del JRFARC, sarà in mare per circa quattro mesi. Tutti i collegamenti con KH6JF/mm saranno inseriti in un logbook on-line e sarà rilasciato un certificato di riconoscimento a tutti coloro che hanno collegato il drone. Per ulteriori info visitate la pagina web: <http://www.jrfarc.org/hf-voyager>. La QSL va inviata al seguente indirizzo: Jupiter Research Foundation Amateur Radio Club - 46 Puako Beach Dr - Kamuela, HI 96743 - USA



MONMC/mm: Nicholas McIntyre è il Comandante della nave da soccorso "rescue ship (SAR) VOS VOYAGER" della compagnia "Vroon". La nave opera prevalentemente nel nord Atlantico vicino il campo off-shore delle isole Shetland. Nicholas è molto attivo quando si trova a bordo della nave, soprattutto nei modi digitali e in SSB. La QSL va inviata via diretta QRZ.com



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 17 marzo 2018 al 18 aprile 2018), ecco di seguito i nominativi: **OY1R** - YU2AX - **KC7JEF** - US5FET - UW5EJX - **GM0HCQ** - SV3IRH - **KH6JF** - UT1FG - F5MYK - LA9KY - **UA6GO** - R0LER - HA3FOK - ON4AUC - UR7FM - DV1YAI - K2PEY - DS5MXM - F5ROV - **YL3IZ** - **SP4RKZ** - **MONMC** - UA0LN - ZS4XJ

NOTIZIARIO DEI MARINAI

ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD - RISULTATI 2018

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

Eccoci alla pubblicazione ufficiale dei risultati del 12° contest delle stazioni radio costiere 2018, la classifica delle soli stazioni costiere (la classifica definitiva con tutti i partecipanti sarà redatta col bollettino del mese di Maggio).

Il criterio di calcolo del punteggio dei vari log ricevuti è stato il seguente:

- nominativo di stazione uguale ad un punto;
- modalità di emissione valevole solo una volta in SSB, una volta in CW ed una volta in DIGITALE;
- punteggio massimo per ogni nominativo uguale a 3 punti;
- tutte le modalità PSK, RTTY, FT8 valgono solo come DIGITALE;
- i nominativi trascritti erroneamente non valgono;

Tutti i log sono stati controllati uno ad uno, una stringa per volta eliminando i doppi nominativi nella stessa modalità, quindi se nell'elenco si trovava riportato per dieci volte consecutivo il nominativo IT9MRM nella stessa modalità in SSB (con date differenti), il punteggio valevole è solo 1.

Lo stesso dicasi se veniva riportato il nominativo IT9MRM dieci volte in SSB, 5 volte in CW e 3 volte in DIGI, il punteggio ottenuto è IT9MRM = 3 (ovvero 1 punto in SSB, 1 punto in CW e 1 punto in DIGI).

Detto ciò di seguito la classifica ufficiale con il PUNTEGGIO ottenuto ed i QSO dichiarati.

N°	CALL - NAME	PUNTI SSB	PUNTI CW	PUNTI DIGI	TOTALE PUNTI	QSO DICHIARATI
1	II1IGG - MARITELE GENOVA	1225	930	649	2804	3291
2	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	2663	98	0	2761	4215
3	II8ICN - MARITELE NAPOLI	323	1361	814	2498	4261
4	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	400	531	0	931	1224
5	II1ICS - MARITELE LA SPEZIA	35	574	0	609	818
6	II9IGB - MARITELE PANTELLERIA	126	255	146	527	641
7	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA	240	92	147	479	639
8	II0IDR - MARITELE ROMA	85	303	4	392	459
9	II5IDK - MARITELE LIVORNO	233	118	39	390	462
10	II0ICH - MARITELE LA MADDALENA	165	51	45	261	305
	TOTALE	5495	4313	1844	11652	16315

Noterete una colonna nuova "QSO DICHIARATI" sono i QSO effettivi effettuati dalle stazioni costiere ed inviati con il log in formato ADIF o excel.

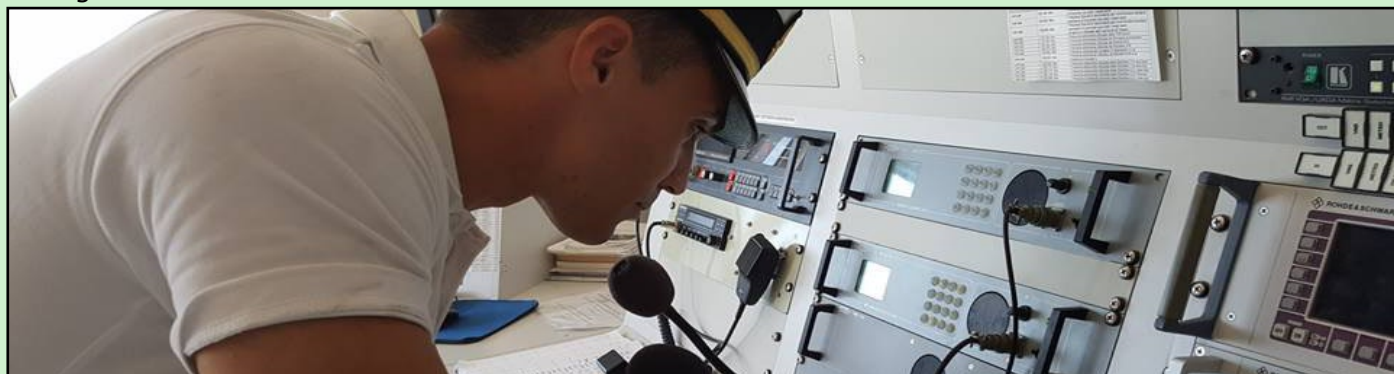
Dalle colonne dei QSO sono stati estrapolati i call (nominativi di stazione) e la modalità, inseriti in un foglio elettronico e ordinati automaticamente per ordine alfabetico.

A questo punto sono stati controllati manualmente uno ad uno ed eliminati tutti i nominativi doppi.

Il risultato è quello che vedete nel TOTALE PUNTI.

Inoltre sono stati conteggiati a sua volta in ordine di modalità ed il risultato è quello che vedete nelle colonne PUNTI SSB - CW e DIGI.

Di seguito le classifiche in ordine di MODALITA'.



CLASSIFICA SSB

N°	CALL - NAME	SSB
1	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	2663
2	II1IGG - MARITELE GENOVA	1225
3	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	400
4	II8ICN - MARITELE NAPOLI	323
5	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA	240
6	II5IDK - MARITELE LIVORNO	233
7	II0ICH - MARITELE LA MADDALENA	165
8	II9IGB - MARITELE PANTELLERIA	126
9	II0IDR - MARITELE ROMA	85
10	II1ICS - MARITELE LA SPEZIA	35

CLASSIFICA CW

N°	CALL - NAME	CW
1	II8ICN - MARITELE NAPOLI	1361
2	II1IGG - MARITELE GENOVA	930
3	II1ICS - MARITELE LA SPEZIA	574
4	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	531
5	II0IDR - MARITELE ROMA	303
6	II9IGB - MARITELE PANTELLERIA	255
7	II5IDK - MARITELE LIVORNO	118
8	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	98
9	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA	92
10	II0ICH - MARITELE LA MADDALENA	51

CLASSIFICA DIGI (PSK - RTTY - FT8)

N°	CALL - NAME	DIGI
1	II8ICN - MARITELE NAPOLI	814
2	II1IGG - MARITELE GENOVA	649
3	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA	147
4	II9IGB - MARITELE PANTELLERIA	146
5	II0ICH - MARITELE LA MADDALENA	45
6	II5IDK - MARITELE LIVORNO	39
7	II0IDR - MARITELE ROMA	4
8	II1ICS - MARITELE LA SPEZIA	0
9	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	0
10	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	0





WORLDARCTICFUND

EXPEDITION NORTH POLE



AIRSHIP ITALIA SEARCH EXPEDITION 2018 DISCOVERY * SCIENCE * MAPPING

THE AISE AIRSHIP ITALIA SEARCH EXPEDITION 2018 IS A PROJECT OF THE FOUNDATION WORLD ARCTIC FUND, A TEAM THAT AIMS TO EXPLORE THE ARCTIC, SPEARHEADED BY CAPT. SIMONE ORLANDINI AND A GROUP OF PROFESSIONAL ARCTIC EXPLORERS AND RESEARCHERS PLUS A SPECIAL MEDIA CREW. THE VOYAGE START IN JULY 15TH AND END TO ROSTOCK (GERMANY) ON SEPTEMBER 20TH

AUGUST
2018

FOLLOW US!

WWW.WORLDARCTICFUND.ORG



WORLD ARCTIC FUND



Il World Arctic Fund è un'organizzazione non governativa con sede a Berlino, fondata da Simone Orlandini (regista, attore, sceneggiatore, esploratore e produttore cinematografico italiano), nel 2011. "WAF è nata per affrontare e comprendere i grandi cambiamenti climatici che interessano l'Artico".

Il cambiamento climatico e il riscaldamento globale sono le principali cause dell'aumento di eventi meteorologici disastrosi in tutto il pianeta. Un problema complesso la cui soluzione è una grande sfida per l'umanità. Se non agiamo ora, la temperatura media del pianeta terra aumenterà fino a 4 ° entro la fine del secolo. Desertificazione, ondate di calore estreme, tempeste tropicali e innalzamento del livello del mare

sono solo alcuni degli effetti catastrofici che influenzeranno milioni di vite e intere regioni del mondo.

Che cosa fa la World Arctic Fund?

Sosteniamo i ricercatori artici che non possono completare la ricerca per mancanza di fondi all'interno delle loro istituzioni di ricerca nazionali e li aiutiamo a realizzare campionamenti e osservazioni in regioni non ancora trattate dagli organismi di ricerca tradizionali.

Qual'è la vostra missione?

Promuoviamo la consapevolezza pubblica dell'importanza strategica della regione artica per un futuro sostenibile attraverso la divulgazione di queste spedizioni di ricerca e del loro pubblico generale.

Nel 2017 abbiamo effettuato la prima missione nell'ARTICO, quest'anno (2018) partiremo nuovamente ad Agosto per effettuare una nuova missione denominata A.I.S.E. 2018 (Airship Italia Search Expedition 2018).

La Spedizione di ricerca del Dirigibile Italia inizierà nell'agosto 2018 e durerà per 4-5 settimane, l'equipaggio composto da oltre 30 membri si recheranno a nord delle Svalbard su due imbarcazioni per cercare i resti del dirigibile Italia. La missione avverrà esattamente 90 anni dopo il tragico incidente dell'aeronave nel 1928, dove 8 membri dell'equipaggio del dirigibile Italia persero la vita

sulla via del ritorno dal Polo Nord e la maggior parte dei resti non furono mai trovati, e il restante equipaggio vissero per 49 giorni sul pack artico tra i ghiacci, prima di essere salvato.

Un totale di 19 uomini sono morti, sia nello schianto che alla ricerca del relitto.

L'equipaggio sarà diviso in due navi, una delle quali sarà una rompighiaccio, in modo che il ghiaccio non impedisca all'equipaggio di svolgere la propria missione. Entrambe le navi saranno equipaggiate con attrezzature nautiche e tecniche oltre allo scanner sonar EdgeTech, che verrà utilizzato per rilevare l'alluminio anche sul fondo del mare, per localizzare i resti del dirigibile.

Lo scanner EdgeTech consentirà all'equipaggio di individuare la posizione esatta del dirigibile. Dopo che i resti saranno stati scoperti, verrà utilizzata una speciale fotocamera subacquea per visualizzare i resti man mano che verranno trovati.

L'AISE cercherà i resti della parte del dirigibile che volò via, sino ad oggi nessuno ha mai cercato i resti.

Qual'è lo scopo della missione? Individuare l'esatta posizione del relitto del Dirigibile ITALIA, eseguire esperimenti scientifici e documentare la missione con foto e video per un film-documentario del World Arctic Fund e per i vari media partner.

I membri che parteciperanno alla missione sono 30 e saranno suddivisi nelle due imbarcazioni. Il Comandante della spedizione è Simone Orlandini.

L'imbarcazione principale che utilizzeremo è una barca a vela denominata Meloria. E' una goletta costruita nel 1943, lunga 23,80 metri (fuori tutto), larga 5,45 metri, pescaggio

1,90 metri, ha 22 posti e 18 cuccette. E' stata ristrutturata per la prima volta nel 1972, il suo primo nome era "BELLA LAURA", ed apparteneva al Capitano di Lungo Corso Norman Montanari,

di Mondolfo (Pesaro). La barca è stata acquistata dalla Meloria LLP e noleggiata dalla World Arctic Fund, è stata ribattezzata con il nome di "MELORIA".



Attualmente il Meloria si trova, nei cantieri del porto turistico di Illa de Arousa a sud di Santiago de Compostela (La Coruna) -

Spagna, dove si sta preparando per le prossime attività artiche. Ha cambiato colore allo scafo e rinforzato la struttura dello scafo

per navigare nei mari ghiacciati del Polo Nord, ha installato antenna ed apparecchiature di telecomunicazioni in HF.



ATTIVITA' HF AL POLO NORD

Le comunicazioni in questa spedizione saranno fondamentali, in quanto oltre a far sapere a tutto il mondo radiantistico l'attività che andremo a svolgere, saremo costantemente in contatto con vari radioamatori italiani che ci supporteranno durante il viaggio di andata e ritorno.

Stabiliremo dei contatti radio in onde corte e avremo la possibilità di farci ascoltare in tutto il globo supportati dai "Radioamatori di Marina" dell'ARMI (<http://www.assoradiomarinai.it>), un'associazione che conta un migliaio di radioamatori in Italia e nel mondo.

Questo a similitudine, di quanto fu fatto nel 1928 tra la nave della Regia Marina "Citta di Milano" IGJ (nave utilizzata per il supporto radiotelegrafico al Dirigibile

ITALIA) che teneva i contatti via radio in onde corte, con la stazione radiotelegrafica della Regia Marina Roma-San Paolo (IDO) e l'aeronave ITALIA.

Adesso i mezzi moderni sono all'avanguardia e ci permettono comunicazioni in tempo reale con modalità di emissioni totalmente diversi da allora. Gli apparati sono molto contenuti e dal design futuristico, utilizzeremo un ricetrasmittitore della ICOM un IC-7300 di ultima generazione che copre tutte le frequenze HF in più i 50MHz e i 70 MHz, con una potenza irradiante di 100 watt, ed una miriade di funzionalità, dalle comunicazioni digitali a quelle in fonia o in morse.

Il ricetrasmittitore è molto compatto e poco ingombrante, largo circa 25 cm, alto poco meno di 10 e profondo 23 cm, immaginate che l'ONDINA il

ricetrasmittitore utilizzato da Biagi per inviare in morse la chiamata di soccorso (SOS) dalla Tenda Rossa era dalle dimensioni simili ad un baule in legno.

L'antenna che utilizzeremo a bordo è una verticale in fibra di vetro resistente al vento ed al freddo gelido dell'Artico, è lunga 7,50 metri ed è funzionale in tutto lo spettro delle HF (da 1,3 a 30 MHz).

I contatti via radio con la nostra stazione a bordo della Meloria, saranno confermati da cartoline denominate QSL che in gergo radioamatoriale significa "conferma del contatto via radio" e saranno inviati a tutti i radioamatori che ci avranno collegato. E' un modo per avere una conferma da queste latitudini polari che purtroppo non sono abitate da nessun radioamatore.



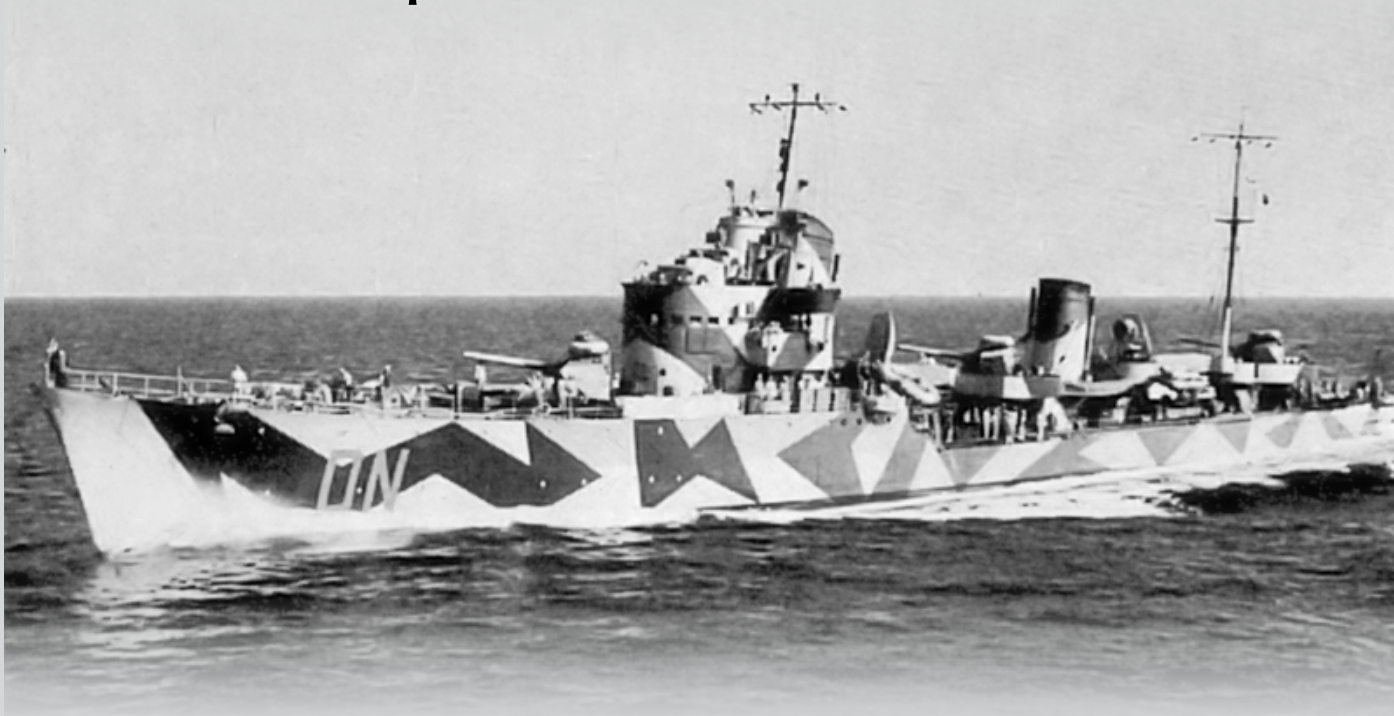
Chi è Simone Orlandini?

Nato a Livorno nel 1977, ha prestato servizio per un periodo nell'Arma dei Carabinieri, si è formato in materie umanistiche e diritto. E' un Produttore Cinematografico, Regista, Esploratore, Presidente della Fondazione di Ricerca Scientifica e tutela dell'Artico (World Arctic Fund), attivo per i Diritti degli Italiani all'Estero e per il Riconoscimento e Tutela dei Prodotti Italiani in Europa. E' autore di diversi libri e promotore del Marchio di Qualità per usare la dicitura "Ristorante Italiano". Nel 2013 è stato riconosciuto come "Cittadino Emerito". E' in attesa da parte del Ministero dello Sviluppo, del rilascio di autorizzazione generale con il nominativo di stazione.



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

Cacciatorpediniere Antonio Da Noli



../..

Alle 10.23, in posizione 38°14' N e 12°43' E, il sommergibile ha lanciato una salva di quattro siluri (gli ultimi rimasti a bordo) da 1920 metri di distanza, per poi scendere subito in profondità onde eludere la reazione della scorta. L'esplosione asporta buona parte della prua del Regolo. L'ammiraglio Gasparri ordina a Da Noli e Zeno di dare la caccia al sommergibile attaccante, ed agli altri cacciatorpediniere di girare intorno al Regolo coprendolo con cortine fumogene; contatta Trapani richiedendo l'invio di mezzi di soccorso. La caccia con bombe di profondità da parte di Da Noli e Zeno ha inizio alle 10.35 e si protrae per un'ora; vengono gettate 14 bombe di profondità, singolarmente, ma nessuna esplode vicina al P 46, che non subisce danni. Poco dopo sopraggiungono due

rimorchiatori, che tentano infruttuosamente di prendere a rimorchio l'incrociatore e di metterlo sulla rotta desiderata; le lamiere di ciò che resta della prua, piegate verso l'esterno, fanno da timone ed impediscono di governare. Alle 11.30 arrivano i MAS 544 e 549; il Pigafetta tenta a sua volta il rimorchio, ma senza successo. Alle 13.30, con l'arrivo da Trapani di altri due rimorchiatori (i quattro rimorchiatori sono il Monfalcone, il Maurizio, il Liguria ed il Trieste), si riesce finalmente a prendere il Regolo a rimorchio, e inizia così la navigazione verso Palermo, all'exasperante velocità di due nodi e mezzo. Poco più tardi arrivano anche le torpediniere Cigno e Giuseppe Cesare Abba, che effettuano ricerca con l'ecogoniometro nell'area dell'attacco, mentre alle 14.48 Ascari, Mitragliere e Corazziere vengono distaccati per raggiungere Mes-

sina, su ordine di quel Comando Marina. Un altro sommergibile britannico, il P 44 (tenente di vascello Thomas Erasmus Barlow), ha notato alle 10.25 l'esplosione dei siluri che hanno colpito il Regolo, ed avvistato in lontananza la colonna di fumo levata dall'incrociatore danneggiato; avvicinandosi per vederci chiaro, alle 13.56 – tre miglia a nordest di Capo San Vito – il sommergibile avvista il danneggiato Regolo a 6 miglia per 126°. Dopo essersi avvicinato ad alta velocità ed a quota maggiore, il P 44 torna a quota periscopica alle 14.24 e nota che l'incrociatore è danneggiato ed a rimorchio, su rotta 070°. Giunto a 3,5 miglia alle 15.45, quattro minuti dopo il sommergibile lancia due siluri in posizione 38°15' N e 12°47' E (tre miglia a nordest di Capo San Vito), ma le armi mancano il bersaglio ed esplodono a fine corsa.

Il Regolo avvista e segnala a dritta una scia di siluro (poco dopo si sentono le due esplosioni subacquee attribuite allo scoppio dei siluri a fine corsa), e Da Noli e Zeno vengono nuovamente mandati a dare la caccia al sommergibile, lanciando bombe di profondità a scopo intimidatorio (non essendo riusciti ad ottenere un contatto all'ecogoniometro, nonostante la ricerca).

Alle 17.30 arriva anche un altro potente rimorchiatore, il Polifemo, che si aggiunge agli altri due già impegnati nel rimorchio (che procede a soli 2,5 nodi, ed è ostacolato dalle lamiere contorte della prua del Regolo, che "fanno da timone" ed intralciano il governo). La formazione prosegue così con Regolo al centro rimorchiato da tre rimorchiatori, Da Noli a dritta del convoglio, Lince a sinistra, Cigno a proravia e Pigafetta a poppavia (tutti impegnati in ampi zig zag), mentre lo Zeno effettua rastrello antisommergibile a poppavia della formazione. Non si verificano altri problemi, e tutte le navi giungono a Palermo all'alba del 9 novembre.

9 novembre 1942

Regolo e scorta giungono finalmente a Palermo all'alba.

20 novembre 1942

Da Noli e Pigafetta (capo sezione) partono da Cagliari per Biserta all'una di notte, in missione di trasporto di 750 uomini del Reggimento «San Marco».

Le due unità giungono a Biserta alle 8.40, sbarcano le truppe e ripartono per Cagliari alle 13, giungendovi alle 20.50.

21 novembre 1942

Il Da Noli salpa da Cagliari alle 15.35 in missione di trasporto truppe verso Biserta.

22 novembre 1942

Arriva a Biserta alle 8.25, sbarca le truppe e riparte alle 10.45 diretto a Trapani, dove giunge alle 18.20.

24 novembre 1942

Il Da Noli (caposcora) e la torpediniera Uragano salpano da Tunisi per Trapani alle 14.45, scortando l'incrociatore ausiliario Barletta. In mare aperto si unisce al convoglietto anche il traghetto requisito Aspromonte, proveniente da Biserta.

25 novembre 1942

Il convoglio giunge a Trapani alle 13.

Dal medesimo libro ("La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale dall'1.10.1942 alla caduta della Tunisia", dell'USMM), tuttavia, risulterebbe anche una missione di trasporto truppe del Da Noli eseguita negli stessi giorni: partito da Palermo per Biserta alle 2.15 del 24, il Da Noli sarebbe giunto nel porto tunisino alle 9.20, sbarcando le truppe e ripartendo alle 15, per poi arrivare a Trapani alle 2.45 del 25. Evidente l'incongruenza.

29 novembre 1942

Il Da Noli (capitano di fregata Pio Valdambrini) e l'incrociatore ausiliario Barletta, attrezzato anche per la posa di mine, caricano a Trapani le mine destinate alle spezzate «S 91» e «S 92» del nuovo sbarramento «S 9», da posare nel Canale di Sicilia per proteggere le nuove rotte di rifornimento tra l'Italia e la Tunisia. Il Da Noli carica 30 mine tipo EMF e 56 tipo EMC, destinate alla spezzata «S 91»; il Barletta imbarca 30 EMF e 56 EMC in coperta, che dovrà posare per la «S 91», nonché 56 EMF e 98 EMC nella stiva, queste ultime destinate alla «S 92» ed in parte da trasferire sul Da Noli per la posa.

Alle 18.30 il Da Noli molla gli ormeggi ed esce dal porto; il Barletta è già alla fonda fuori dalle ostruzioni, e Valdambrini gli ordina di seguire il Da Noli. Alle 19, sulla rotta di sicurezza, le due navi vengono raggiunte dalle motosiluranti MS 31 e MS 32, che assumono posizione di scorta laterale a dritta e sinistra. Alle 19.30 le navi giungono nel punto convenzionale «T 2» di Trapani ed iniziano la navigazione di altura.

30 novembre 1942

Alle 6.05 il Da Noli atterra sullo Scoglio dei Cani e si dirige verso il punto in cui cominciare la posa della «S 91» (37°23.5' N e 09°44.5' E, mentre il punto di conclusione della posa sarà 37°30' N, 09°54.5' E). Il tempo, inizialmente maneggevole (vento da ponente-maestro e frequenti piovaschi) nelle prime ore della notte, dopo il sorgere della luna va via via peggiorando, tanto che

il comandante Valdambrini inizia a dubitare della possibilità di effettuare la posa. Le motosiluranti sono costrette a rientrare per via del mare molto agitato; la MS 32 urta anche il Barletta, riportando danni.

Alle 7.05 il tempo si è ulteriormente deteriorato, con mare forza 4-5 da ponente-maestro, ed il Barletta comunica di ritenere inutile tentare la posa; Valdambrini ordina tuttavia di proseguire verso il punto prefissato, deliberando di decidere poi se posare o meno le mine in base a come le navi si comporteranno una volta sulla rotta di posa.

Alle 8.07, siccome il Barletta regge molto bene il mare al traverso, e nonostante le forti sbandate del Da Noli (fino a 24°), il comandante Valdambrini ritiene di poter eseguire la posa, dunque dà ordine di cominciare a posare le mine. Le navi effettuano la posa su rotta 52° (lo sbarramento ha orientamento approssimativo verso nordest), posando una prima tratta della lunghezza di 600 metri, con 60 mine EMF (magnetiche) ed altrettante EMC (ad urto) alternate e distanziate tra loro di 180 metri, con un ritmo di lancio di 29 secondi. Le linee della prima tratta distano tra loro 400 metri. Terminata la prima tratta, Da Noli e Barletta riducono le distanze a 200 metri e poi posano le 52 mine della seconda tratta, tutte del tipo EMC e distanziate tra loro di 100 metri, per una lunghezza di 2600 metri (ritmo di lancio, 16 secondi). Le EMC sono regolate per una profondità di tre metri, le EMF per 15.

Completata la posa alle 8.42, il Da Noli si porta in testa alla formazione, che fa rotta per Biserta.

Alle 9.45 il Da Noli entra a Biserta, facendosi precedere dal Barletta che, per ordine di Valdambrini, si ancora in rada; il Da Noli si affianca quindi all'incrociatore ausiliario (manovra che risulta piuttosto difficoltosa, a causa del vento forte e della corrente, nonché della diversa tipologia e lunghezza delle due navi) per procedere, come previsto, al trasbordo delle mine destinate alla tratta «S 92» che il Barletta ha nella stiva.

È in corso un allarme aereo. Il trasbordo inizia alle 11 e termina alle 14.30; durante l'operazione, alle 13.30, aerei angloamericani sorvolano più volte Biserta ed il suo porto, sganciando delle bombe sul Gaulet e sui depositi di nafta del porto esterno. Data l'urgenza dell'operazione, gli equipaggi di Da Noli e Baratta proseguono le operazioni di carico e messa a posto delle mine anche sotto il bombardamento aereo. Alle 14.35 il Da Noli esce dal porto, dopo di che inizia ad incrociare a bassa velocità aspettando che esca anche il Barletta, che arriva alle 15.36. A questo punto, le due navi si mettono in rotta per il punto in cui iniziare la posa della «S 92» (37°25,6' N e 09°53,7' E, mentre il punto di ultimazione della posa è 37°30,3' N e 09°59,7' E). La posa ha inizio alle 16.21 e termina alle 16.53, senza inconvenienti. Alle 17 Da Noli e Barletta accostano verso est per tornare in Italia; alle 22.50 viene avvistata all'orizzonte, verso nord, una nave illuminata diretta verso ovest, ed alle 23.30 viene ricevuto l'ordine di dirottare di 25 miglia per nord, per poi atterrare sul punto «T 2».

1° dicembre 1942

Alle 00.00 Da Noli e Barletta accostano per nord, seguendo le nuove rotte ordinate, ed alle 5.17 atterrano al punto «T 2», dopo di che imboccano le rotte di sicurezza per Trapani.

Alle 6.06 il Da Noli, seguito dal Barletta, entra nel porto di Trapani.

2 dicembre 1942

Alle sei del mattino il Da Noli (capitano di fregata Pio Valdambrini), insieme al Pigafetta (capitano di vascello Rodolfo Del Minio), salpa da Trapani dietro ordine di Supermarina, per andare in soccorso delle navi del convoglio «H», che è stato attaccato nelle acque del banco di Skerki (costa tunisina) da superiori forze britanniche (la Forza Q). Supermarina ha disposto con urgenza l'invio di Da Noli e Pigafetta dopo aver ricevuto dal Da Recco, caposcora del convoglio «H», il messaggio «Piroscafi in fiamme», inviato all'1.15.

Il convoglio è stato completamente distrutto: su quattro tra-

sporti, tre (Aspromonte, Aventino, KT 1) sono stati affondati, il quarto (Puccini) ridotto ad un relitto in fiamme; su cinque navi scorta, una (il cacciatorpediniere Folgore) è stata affondata e due (il cacciatorpediniere Da Recco e la torpediniera Procione) hanno subito gravi danni.

Quella di Da Noli e Pigafetta è una missione di soccorso ai naufraghi ed alle navi danneggiate.

Il Da Recco (capitano di vascello Aldo Cocchia), benché immobilizzato e ridotto in condizioni pietose dal combattimento contro la Forza Q, durante il quale è stato colpito il deposito munizioni prodiero, che è deflagrato devastando la nave (più di metà dell'equipaggio è morto o gravemente ustionato), riesce a comunicare la propria posizione (60 miglia per 249° da Marettime), così agevolando l'opera delle unità soccorritrici.

Raggiunto il Da Recco, Da Noli e Pigafetta trovano sul posto altri due cacciatorpediniere, Lampo (capitano di corvetta Antonio Cuzzaniti) e Camicia Nera (capitano di fregata Adriano Foscari), già arrivati in precedenza (il Lampo si è diretto sul posto proprio a seguito di un segnale di soccorso urgente lanciato dal Da Noli); essi si pongono alle dipendenze del Pigafetta, che assume così la direzione dei soccorsi prestati al Da Recco.

Il Pigafetta prende a rimorchio di poppa il Da Recco; il comandante Del Minio ordina che tutti i feriti del Da Recco (sono 40, tutti ustionati: tra di essi anche il comandante Cocchia, rimasto gravemente ustionato al volto e alle mani), parte dei quali già trasbordati sul Lampo, vengano trasferiti sul Da Noli, dato che questa unità ha a bordo l'ufficiale medico della XV Squadriglia Cacciatorpediniere. Così viene fatto; poi, sempre per ordine di Del Minio, il Da Noli trasborda a sua volta i feriti sulla nave soccorso Capri, intanto inviata sul posto, dopo di che – alle 11.24 – va a rinforzare, come ordinato, la scorta del Da Recco (che, rimorchiato dal Pigafetta e scortato dal Lampo e dai MAS 563 e 576, sta lentamente dirigendo verso Trapani dalle 9.50). Mezz'ora dopo, tuttavia, il Da Noli

riceve un nuovo ordine e lascia la scorta del Da Recco per raggiungere la motonave Puccini, che galleggia ancora, benché devastata dagli incendi, ed è assistita dal Camicia Nera.

Raggiunta la Puccini alle 13, il Da Noli trova nei suoi pressi il Camicia Nera, la torpediniera Perseo (tenente di vascello Saverio Marotta) e la nave soccorso Laurana (sottotenente di vascello Oscar Sacchi), tutti impegnati a cercare naufraghi. A questo punto il Da Noli assume la direzione dei soccorsi e si mette anch'esso alla ricerca di naufraghi, salvando dieci sopravvissuti del piroscalo Aventino. Una volta concluso che non vi sono più superstiti nella zona, il comandante Valdambrini ordina al Camicia Nera di appurare se sia possibile prendere a rimorchio la Puccini e poi, col Da Noli, si sposta più a nord, dove la motosilurante MS 32, con alcuni naufraghi a bordo, sta ancora cercando; la ricerca del Da Noli, tuttavia, si rivela infruttuosa, non trovando né rottami né sopravvissuti. Verso le 16 il Da Noli si ricongiunge col Camicia Nera, il quale frattanto ha affondato la Puccini (informandone Valdambrini), non essendo possibile salvarla. Alle 18 Da Noli e Camicia Nera ricevono l'ordine di sospendere le ricerche e fanno rotta per Trapani, dove giungono alle 19.05. Prima di andarsene, comunque, il comandante Valdambrini ordina alla nave soccorso Laurana di proseguire le ricerche fino al mattino del giorno seguente.

5 dicembre 1942

Il Da Noli salpa da Trapani nelle prime ore della notte ed alle 3.26 si unisce al Pigafetta (capitano di vascello Rodolfo Del Minio, caposquadriglia), col quale dovrà posare la spezzata «S 93». In origine era previsto che all'operazione partecipasse anche il Barletta e che lo stesso giorno venissero posate sia la «S 93» che la «S 93», seguendo le stesse modalità della posa di «S 91» e «S 92»; tuttavia, problemi all'apparato motore del Barletta costringono a rinunciare a questa unità, ed il programma è stato modificato, riducendo la «S 93» a due file (anziché tre), che saranno posate dai soli Da Noli

e Pigafetta (in questo modo, la «S 93» diviene uguale alla «S 91», con la sola differenza di due EMC in più e due EMF in meno), e sostituendo la «S 94» con un'altra spezzata, la «S 97», da far posare alla X Squadriglia Cacciatorpediniere.

Dopo la riunione, Da Noli e Pigafetta proseguono a 25 nodi in linea di rilevamento. Alle 7.51 le navi sono sorvolate per poco tempo da due aerei da caccia, che poi si allontanano, ed alle 8.15 accostano per contromarcia assumendo rotta normale a quella di posa, riducendo la velocità a 12 nodi. Alle 8.44 Da Noli e Pigafetta iniziano a posare le mine, facendo in modo che siano sfalsate; alle 9.12 accostano in dentro di 15°, riducendo la distanza tra le file a 200 metri, e riassumono la rotta di posa. Alle 9.23, conclusa la posa, la velocità viene via via incrementata fino a 20 nodi.

La posa è avvenuta in condizioni favorevoli, con mare calmo e brezza leggera da sudest.

8 dicembre 1942

Il Da Noli, il Pigafetta ed i cacciatorpediniere Zeno, Ascari, Mitragliere, Corazziere e Grecale iniziano a caricare le mine per la posa della spezzata «S 94».

9 dicembre 1942

Alle 9.40 Supermarina ordina di sospendere l'imbarco delle mine, rimettere sulle bettoline quelle già imbarcate e prepararsi subito ad un'urgente missione di trasporto truppe a Tunisi e Biserta.

10 dicembre 1942

Da Noli e Pigafetta (caposquadriglia) salpano da Trapani per Biserta alle 3.20, trasportando personale della Marina ed altre truppe.

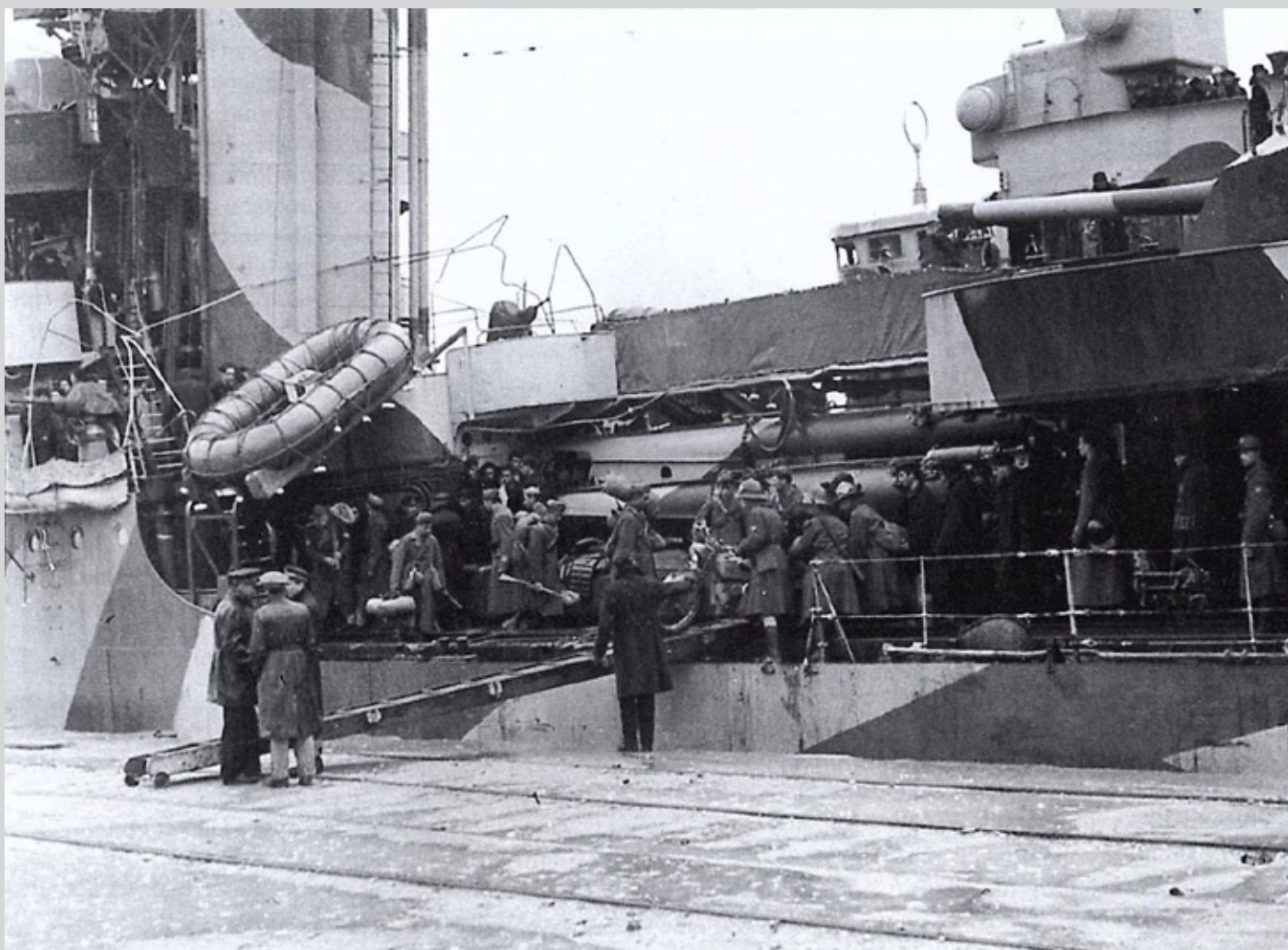
Arrivati a Biserta alle 10.30, i due cacciatorpediniere sbarcano il personale trasportato e ripartono alle 17 insieme ai cacciatorpediniere Ascari, Grecale e Mitragliere (caposquadriglia è sempre il Pigafetta). Le cinque unità trasportano ora 900 smobilitati della Marina francese.

11 dicembre 1942

I cacciatorpediniere arrivano a Trapani alle due di notte; poco dopo, ricominciano ad imbarcare le mine. Da Noli, Pigafetta e Zeno caricano ciascuno 85 mine tipo EMF, mentre Mitragliere, Ascari, Corazziere e Grecale ne caricano 52 tipo P 200 od Elia ciascuno. Pochi minuti prima della partenza, in tarda serata, il Pigafetta subisce un'avaria di macchina che gli impedisce di partire; viene così deciso di rinunciare ad una fila di mine (il piano originario ne prevedeva cinque, tre composte da 86 EMF e due di 104 Elia o P 200). Il capitano di vascello Del Minio, che comanda la XV Squadriglia Cacciatorpediniere e deve dirigere la posa, trasborda dal Pigafetta sul Da Noli.

12 dicembre 1942

Da Noli, Zeno, Mitragliere, Ascari, Corazziere e Grecale partono da Trapani all'una di notte.



Sbarco di truppe dal Da Noli, a Biserta, il mattino del 10 dicembre 1942 (g.c. STORIA militare)

Procedono a 20 nodi di velocità finché alle 7.10 avvistano l'Isola dei Cani; a questo punto riducono la velocità a 18 nodi e dirigono per la rotta normale a quella di posa, passando nel varco rimasto tra le spezzate «S 93» e «S 96». Alle 7.55 sopraggiunge un ricognitore che fornisce alle unità scorta antisommergibili (insieme, per poco tempo, a tre aerei da caccia) fino alle 10.45. Viene assunta formazione con Zeno, Da Noli e Corazziere in linea di fronte, seguiti da Mitragliere e Grecale anch'essi in linea di fronte, seguiti a loro volta dall'Ascari; viene ridotta ancora la velocità, fino a 14 nodi, ed alle 9.29 inizia la posa, su rotta 57°. Prima nave a posare le mine è lo Zeno, poi Da Noli, Mitragliere ed Ascari, mantenendo gli intervalli necessari per lo sfalsamento delle mine tra le file, poi Corazziere e Grecale. In tutto, otto mine esplodono prematuramente.

Zeno e Da Noli posano rispettivamente la prima e seconda fila di mine (da sinistra), entrambe lunghe 16 miglia e composte da 86 ordigni tipo EMF, regolati per una profondità di 15 metri e distanziati tra loro di 350 metri. Corazziere e Mitragliere posano la terza fila, Grecale ed Ascari la quarta, formate ambedue da 104 mine tipo Elia o P 200 e lunghe 13 miglia.

La posa viene ultimata alle 10.39. Durante l'operazione, una schiarita ha agevolato il riconoscimento dei punti cospicui della costa; terminata la posa, tuttavia, il tempo diventa fosco, la visibilità cala drasticamente e si verificano frequenti piovoschi.

Le navi rientrano a Trapani alle 16.40.

15 dicembre 1942

Da Noli e Zeno (capo sezione) partono da Trapani per Tunisi alle 2.15, in missione di trasporto truppe. Raggiunta Tunisi alle 10, sbarcano le truppe e ripartono per Trapani alle 15, giungendovi alle 23.30.

16 dicembre 1942

Supermarina ordina a Marina Messina di far caricare sulle bettoline, la sera del 19 dicembre, le mine destinate alla spezzata «S 98» dello sbarramento «S 9», che dovrà essere posata da Da

Noli, Pigafetta, Zeno (tutti con mine tipo EMC e EMF), Grecale e Corazziere (con mine tipo Elia). Marina Messina, tuttavia, risponde che Da Noli, Zeno, Ascari e Corazziere, appena tornati da una missione di trasporto truppe in Tunisia, hanno solo 200 tonnellate di nafta, insufficienti ad eseguire la missione; a riprova della crescente gravità della carenza di nafta, Supermarina si trova a dover ordinare a Marina Messina, alle 14.25, che lo Zeno ceda al Da Noli tutta la nafta in eccedenza rispetto a quella necessaria a trasferirsi da Trapani a Palermo, dopo di che il Da Noli si rechi a Palermo, riempi di nafta tutti i serbatoi prelevandola dalle unità ai lavori, e poi torni a Trapani per distribuire la nafta agli altri cacciatorpediniere. Tale è la scarsità di nafta nella base di Trapani.

Successivamente, le necessità del rifornimento della Tunisia, che impegnano i cacciatorpediniere in continue missioni di trasporto truppe, ed i periodi di maltempo costringono a rimandare la posa della «S 98» per oltre un mese.

21 dicembre 1942

Da Noli e Pigafetta (capo sezione) salpano da Trapani per Biserta alle due di notte, in missione di trasporto truppe. In mare aperto le due unità si uniscono ai cacciatorpediniere Legionario (caposquadriglia), Bombardiere, Corazziere e Grecale, partiti un'ora prima. In tutto, i sei cacciatorpediniere trasportano 1750 uomini.

Da Noli e Pigafetta arrivano a Biserta alle 9, un quarto d'ora dopo gli altri caccia. Le sei unità imbarcano 1000 smobilitati della Marina francese, poi ripartono: Da Noli, Pigafetta (caposquadriglia), Bombardiere e Corazziere lasciano Biserta alle 10.30, Legionario e Grecale dieci minuti dopo.

Da Noli, Pigafetta, Bombardiere e Corazziere arrivano a Palermo alle 23.40, mentre Grecale e Legionario dirigono per Trapani.

23 dicembre 1942

Da Noli, Zeno e Pigafetta (caposquadriglia) salpano da Palermo per Tunisi alle 22.30, trasportando 1050 militari.

24 dicembre 1942

Le tre unità giungono a Tunisi

alle 11.25, sbarcano le truppe e ripartono alle 11.30 (o mezzogiorno) scortando la motonave Alfredo Oriani, diretta a Palermo (caposcoria è il Pigafetta). Nel pomeriggio il convoglietto fa scalo a Biserta.

25 dicembre 1942

Le navi arrivano a Palermo alle due di notte.

29 dicembre 1942

Da Noli, Pigafetta (caposquadriglia) e Zeno salpano da Palermo per Tunisi alle 19.40, trasportando 1050 soldati.

30 dicembre 1942

I tre cacciatorpediniere arrivano a Tunisi alle 8.30, sbarcano le truppe e ripartono alle 9.30. Lo Zeno deve dirottare per Trapani a causa di un'avaria, mentre Da Noli e Pigafetta giungono a Palermo alle 22.15.

6 gennaio 1943

Da Noli, Pigafetta (caposquadriglia), Granatiere e Bersagliere partono da Palermo per Biserta alle due di notte, trasportando 1200 soldati più altro personale della Regia Aeronautica ed anche un carico di materiali.

Arrivati a Biserta a mezzogiorno, i cacciatorpediniere sbarcano truppe e materiali, imbarcano 1020 tra smobilitati della Marina francese e personale rimpatriante e ripartono alle 13.

7 gennaio 1943

Le navi arrivano a Palermo all'1.30.

Poche ore dopo, mentre ancora sono ormeggiate nel porto di Palermo, il capoluogo siciliano subisce il primo bombardamento da parte dell'aviazione statunitense, dalle 16.25 alle 17.10.

Su di un totale di 25 bombardieri Consolidated B-24 "Liberator" della 9th USAAF (93rd, 98th e 376th Heavy Bomber Group), decollati dalla base egiziana di Fayid al comando del capitano M. T. Fennell, soltanto dieci riescono a giungere su Palermo, a causa della fitta copertura nuvolosa. Proprio per via delle nubi, l'attacco coglie le difese della città completamente di sorpresa, anche perché la rotta di avvicinamento seguita dai bombardieri (costeggiando Monte Pellegrino dal lato mare) è la stessa utilizzata abitualmente dai velivoli dell'Asse: gli addetti alla contraerea,



Il Da Noli ormeggiato in un porto del Sud Italia nell'inverno 1942-1943, probabilmente durante una missione di trasporto: si nota il gran numero di fusti di carburante sulla banchina (g.c. STORIA militare)

quando avvistano i "Liberators", li scambiano per dei quadrimotori Focke-Wulf FW 200 "Condor" della Luftwaffe. Di conseguenza, non viene dato l'allarme aereo. Obiettivo dei bombardieri statunitensi è il porto, con le navi ivi ormeggiate, ma molte delle 20 tonnellate di bombe sganciate (sono tutti ordigni da 1000 libbre) cadono anche sul centro della città, provocando una strage tra i civili,

con 139 morti e 329 feriti.

Il Da Noli, all'ormeggio in porto, viene colpito e danneggiato, con una vittima tra l'equipaggio: il marinaio Cosimo Capuzzimati, ventidue anni, da Faggiano (Taranto). Nello stesso giorno risulterebbe essere morto, in "territorio metropolitano", anche un secondo membro dell'equipaggio del Da Noli, il marinaio fuochista Spartaco Rapari, romano, di

ventidue anni. È possibile che ciò significhi che Rapari sia rimasto ucciso a terra durante lo stesso bombardamento.

Subiscono danni più lievi altri due cacciatorpediniere, Pigafetta e Granatiere, mentre molto peggio va ad un terzo, il Bersagliere: colpito in pieno da diverse bombe, affonda rovesciandosi con la morte di 59 uomini.



Il Da Noli, secondo da destra, a Trapani a metà gennaio 1943, insieme a Malocello (a destra), Zeno (a sinistra) e Corazziere (più a sinistra) (Coll. N. Siracusano, via M. Brescia e www.associazione-venus.it)

18 gennaio 1943

Calmatosi il tempo, e giunti in Sicilia altri cacciatorpediniere per concorrere alle missioni di trasporto truppe, alleggerendo la pressione su quelli presenti, si decide di procedere con la posa della «S 98». In serata, Da Noli e Pigafetta completano alcuni piccoli lavori a Palermo, dopo di che effettuano subito le prove e poi s recano a Trapani, ove imbarcano le mine.

20 gennaio 1943

Alle 3.30 Da Noli, Pigafetta (avente a bordo l'ammiraglio Lorenzo Gasparri, comandante del Gruppo Cacciatorpediniere di Squadra), Zeno, Ascari e Corazziere salpano da Trapani per effettuare la posa.

I cinque cacciatorpediniere si dirigono verso ovest, fino a superare il meridiano dello scoglio Keith, di modo da tenersi sempre (per quanto possibile) in acque profonde almeno 200 metri, e di avvicinarsi all'area di posa provenendo da ovest.

La torpediniera Cigno avrebbe l'incarico di posizionare un segnale sullo scoglio Keith e di portarsi tre miglia a sudest dello stesso per agevolare l'individuazione della zona di posa ai cacciatorpediniere, ma problemi alle caldaie la costringono a rientrare; il suo comandante ferma la corvetta Gabbiano, in zona per altra missione, e le ordina di rimpiazzarla. Ciò determina tuttavia alcuni disguidi, così che l'ammiraglio Gasparri decide di distaccare un cacciatorpediniere per sincerarsi che la Gabbiano sappia bene cosa dovrà fare. Alle 10.20 sopraggiungono tre MAS che assumono la scorta dei cacciatorpediniere; due si posizionano a dritta, uno a sinistra.

Infine, con un paio d'ore di ritardo, i cacciatorpediniere accostano ad un tempo sulla sinistra ed assumono la linea di fronte, su rotta di posa 224°, iniziando la posa alle 10.58. Da dritta a sinistra, le file parallele sono posate nell'ordine da Pigafetta, Da Noli, Zeno, Corazziere ed Ascari; la distanza tra le file è di 400 metri, eccetto che per quelle posate da Ascari e Corazziere, che distano solo 200 metri tra di loro. La lunghezza dello sbarramento è di

21.300 metri, il suo orientamento da nordest a sudovest.

Da Noli, Zeno e Pigafetta posano prima le 32 mine magnetiche EMF (regolate per 15 metri di profondità), distanziate tra loro di 350 metri, e poi le 54 mine ad urto EMC (regolate per tre metri di profondità), distanziate tra loro di 150 metri. I tre cacciatorpediniere concludono la posa alle 11.47, preceduti di 20 minuti da Ascari e Corazziere, che sono poi rimasti sulla loro sinistra eseguendo scorta e ricerca antisom. Durante la posa viene avvertita una concussione subacquea, senza colonna d'acqua, e mezz'ora dopo la fine della posa si verifica l'esplosione prematura di quattro mine.

Inizia poi la navigazione di rientro, a 20 nodi di velocità. Alle 13.30 giungono quale scorta aerea tre caccia ed un ricognitore della Regia Aeronautica, che rimangono sul cielo delle navi per un'ora; durante questo periodo viene avvistata la torretta di un sommergibile, il quale tuttavia è lesto ad immergersi. Segnalato dagli aerei il Pigafetta, subisce la caccia da parte di Ascari e Corazziere, appositamente distaccati. Alle 16.45 i cacciatorpediniere raggiungono Trapani.

Dopo il rientro, le navi iniziano ad imbarcare le mine per posare la spezzata successiva dello sbarramento «S 9», la «S 99». Da Noli, Pigafetta e Zeno caricano ciascuno 86 mine tedesche, delle quali 24 magnetiche e 62 ad urto, mentre Ascari e Corazziere imbarcano 50 mine tipo Elia. 24 gennaio 1943

Da Noli, Pigafetta (capitano di vascello Del Minio), Zeno, Ascari e Corazziere salpano da Trapani alle 3.30.

Alle 3.55, fuori dalle ostruzioni, le navi si dispongono in linea di fila, con Pigafetta in testa, seguito dal Da Noli, lo Zeno in terza posizione, il Corazziere dietro di lui e l'Ascari per ultimo. La velocità viene gradatamente incrementata fino a 20 nodi.

Alle 5.35, in franchia delle rotte di sicurezza, i cacciatorpediniere passano in una formazione su due colonne, con Pigafetta, Da Noli e Zeno a dritta, Corazziere ed Ascari a sinistra, coi capofila

in linea di rilevamento.

Alle 7.39 viene avvistata la corvetta Artemide, in attesa presso lo scoglio Keith, svolgendo le stesse funzioni della Gabbiano durante la missione precedente; alle 7.50 un ricognitore italiano ed un aereo da combattimento tedesco assumono la scorta aerea delle navi.

Alle 7.52 i cacciatorpediniere accostano ad un tempo a sinistra e passano in linea di fronte su rotta opposta a quella di posa (verso sudovest), come ordinato. Alle 8.38 la velocità viene ridotta a 14 nodi, ed alle 8.52, superato di tre miglia il punto di inizio della posa, viene invertita la rotta ad un tempo sulla sinistra.

Alle 9.05 inizia la posa; comincia per primo il Da Noli, seguito dagli altri, con gli intervalli prestabiliti per lo sfalsamento. Da dritta verso sinistra, le file parallele sono posate da Zeno, Da Noli, Pigafetta, Corazziere ed Ascari; la distanza tra ogni fila è di 400 metri. La rotta di posa è di 50°, lo sbarramento è orientato da sudovest a nordest, le mine EMF (magnetiche) sono regolate per 15 metri di profondità (e distanziate tra loro di 150 metri), le EMC (ad urto) per tre metri.

Alle 9.25, dopo la posa delle prime 72 mine magnetiche (24 per ciascuno dei tre "Navigatori"), il Da Noli e gli altri cacciatorpediniere tranne il Pigafetta (che posa la linea centrale) accostano in dentro, riducendo l'intervallo tra le file a 200 metri. Ascari e Corazziere ultimano la posa alle 9.32, passando poi a compiti di protezione e ricerca antisom sulla sinistra del gruppo; Da Noli, Pigafetta e Zeno ultimano la posa alle 9.50. In tutto si verificano tre esplosioni premature di mine. L'Ascari, avendo il fonoscandaglio in avaria, viene lasciato libero di tornare a Trapani. Gli altri cacciatorpediniere, Da Noli compreso, una volta ultimata la posa vanno a scandagliare un'area rettangolare lunga dodici miglia e larga tre, situata poco a nordest di quella in cui hanno appena posato le mine, e che è stata designata per la posa di un nuovo sbarramento. Terminato lo scandagliamento, le unità rientrano a Trapani alle 16.25.

28 gennaio 1943

Da Noli, Pigafetta (caposquadriglia) e Zeno partono da Trapani per Biserta alle 3.45, trasportando 990 militari; arrivano a Biserta alle 11, sbarcano le truppe e ripartono dopo due ore, giungendo a Trapani alle 23.15.

29 gennaio 1943

In mattinata Da Noli, Pigafetta (caposquadriglia, capitano di vascello Del Minio), Zeno, Ascari e Corazziere iniziano a caricare a Trapani le mine per la posa della spezzata «S 910», ultima spezzata dello sbarramento «S 9» nonché ultimo campo minato posato da unità italiane a protezione della rotta per la Tunisia. Da Noli e gemelli imbarcano ciascuno 86 mine tedesche (23 EMF magnetiche, 14 EMC con antenna e 49 senza antenna), Ascari e Corazziere 50 mine tipo P 200 ciascuno.

30 gennaio 1943

Alle 4.30 i cacciatorpediniere salpano da Trapani per eseguire la posa. Alle 5.17 hanno raggiunto i 20 nodi di velocità, ed alle 6.40, in franchia delle rotte di sicurezza, cominciano a zigzagare a 22 nodi. Alle 6.58 due aerei da caccia della Regia Aeronautica sorvolano la formazione, per poi andarsene dopo qualche minuto; alle 7.15 sopraggiungono due bombardieri tedeschi Junkers Ju 88 ed un idrovolante italiano CANT Z. 506, che assumono la scorta aerea dei cacciatorpediniere. Alle 7.30, quando quattro MAS assumono la scorta antisommergibili dei cacciatorpediniere, soltanto il CANT Z. 506 è sul cielo delle navi.

Alle 8.25 le unità smettono di zigzagare e riducono la velocità a 20 nodi, ed alle 8.42 accostano per contromarcia e riducono la velocità a 18 nodi, preparandosi alla posa. Alle 8.50 viene eseguita un'accostata ad un tempo di 90° sulla dritta, viene assunta la rotta di posa (58°) e la velocità diventa di 14 nodi.

La posa ha inizio alle 9.07; le file parallele sono posate nell'ordine, da sinistra a dritta, da Da Noli, Zeno, Pigafetta, Ascari e Corazziere. I "Navigatori" posano le prime 49 mine (prima tratta, sole EMC senza antenna, lunghezza 4 miglia) lasciando un intervallo di

150 metri tra l'una e l'altra, poi altre 14 mine (seconda tratta, EMC con antenna, lunghezza due miglia) con intervalli di 250 metri, e le restanti (terza tratta, mine magnetiche EMF, lunghezza 4,5 miglia) con intervalli di 350 metri. La profondità è di 15 metri per le EMF, tre metri per le altre. Dopo la posa della cinquantottesima mina (per i Navigatori), Da Noli e Zeno accostano in fuori verso sinistra e, con manovra opposta rispetto a quella eseguita nella posa della «S 99», si distanziano tra di loro e dal Pigafetta in modo da raddoppiare l'intervallo tra le file di mine. Al contempo, sul lato opposto, Ascari e Corazziere fanno lo stesso.

Lo sbarramento ha orientamento quasi identico alla spezzata «S 99», ma forma rovesciata (ristretto all'inizio, più largo alla fine).

Le ultime unità terminano la posa alle 9.52, e cinque minuti dopo accostano ad un tempo di 90° a dritta ed iniziano la navigazione di rientro, alla velocità di 20 nodi.

Alle 10.15 Ascari e Corazziere si posizionano 5 km a poppavia dei "Navigatori", e tutte le navi iniziano a zigzagare a 22 nodi.

A mezzogiorno viene data libertà di manovra ai MAS, e dopo qualche minuto anche all'Ascari, che deve raggiungere Messina.

Il Da Noli e gli altri cacciatorpediniere superano le ostruzioni di Trapani alle 12.59 e si ormeggiano in porto entro le 13.35.

Durante questa missione risulterebbe aver perso la vita, sul Da Noli, il marinaio elettricista Luigi Crippa. (Le circostanze della morte non sono chiare: è anche possibile che fosse invece rimasto ferito durante il bombardamento del 7 gennaio, e che sia deceduto il 30 gennaio, probabilmente in ospedale).

1° febbraio 1943

Da Noli, Malocello, Zeno, Corazziere e Legionario (caposquadriglia) salpano da Trapani per Tunisi alle 6.30, trasportando 1700 militari nonché un carico di materiali vari.

Alle 13.30 i cacciatorpediniere vengono infruttuosamente attaccati da aerei all'imboccatura di La Goletta; approdati a Tunisi

mezz'ora dopo, mettono a terra truppe e carico e poi ripartono alle 15.45, trasportando 470 rimpatrianti. Alle 19 vengono nuovamente attaccati da aerei, ma non subiscono danni, ed arrivano a Trapani alle 23.30.

5 febbraio 1943

Da Noli, Malocello (nave ammiraglia), Zeno e Corazziere partono da Trapani per Tunisi all'una di notte, trasportando 920 soldati e materiali vari. Arrivano a Tunisi alle 5.45, sbarcano truppe e carico e ripartono alle 11.15, giungendo a Trapani alle 20.30.

8 febbraio 1943

Da Noli, Pigafetta, Malocello, Zeno ed i più moderni cacciatorpediniere Mitragliere e Legionario caricano a Trapani le mine destinate alla spezzata «S 62», da posare sulla linea Capo Bon-Marettimo con duplice scopo antinave ed antisommergibili, per insidiare le unità nemiche che tentassero di attaccare il naviglio dell'Asse sulla rotta di sicurezza per Trapani.

Il Da Noli, al pari dello Zeno, imbarca 34 mine ad antenna tipo EMC e 52 mine magnetiche tipo EMF, mentre Pigafetta e Malocello caricano ciascuno 29 EMC e 52 EMF, e Mitragliere e Legionario 50 P 200.

Per far sì che lo sbarramento sia efficace sia contro unità di superficie che contro sommergibili, le mine dovranno essere posate a sei profondità diverse, comprese tra i 3 ed i 50 metri: Da Noli e Zeno, in particolare, devono regolare le loro EMC per i tre metri di profondità e le EMF per i 15 metri. Le mine delle diverse file saranno sfalsate. Alle 11.35 i sei cacciatorpediniere, al comando dell'ammiraglio Lorenzo Gasparri (imbarcato sul Pigafetta), salpano da Trapani, e dopo un'ora vengono raggiunti da tre MAS, che li scorteranno durante l'intera missione, nonostante il mare mosso. La posa ha inizio alle 13.18, a 14 nodi di velocità; affinché le mine siano sfalsate tra le file, il Pigafetta lancia la prima, poi lo Zeno (in sezione col Da Noli) lancia la prima delle sue dopo 9 secondi, il Malocello dopo 10 secondi, il Legionario dopo 11, il Da Noli dopo 18 secondi ed il Mitragliere dopo 24.

Da Noli e Zeno posano le loro mine ad intervalli di 17 secondi, lasciando 120 metri tra una mina e quella successiva. La fila posata dal Da Noli è quella più a destra; andando verso sinistra ci sono, nell'ordine, Zeno, Pigafetta, Malocello, Legionario e Mitragliere. La distanza tra le file è di 400 metri, eccetto che tra quelle di Legionario e Mitragliere, dove è solo di 200 metri.

La rotta di posa iniziale è 181; alle 13.40, dopo 4,9 miglia, tutti i cacciatorpediniere accostano ad un tempo di 35° a dritta. A Mitragliere e Legionario, che hanno posato tutte le mine, viene data libertà di manovra per raggiungere Palermo, mentre i "Navigatori" continuano la posa sulla nuova rotta, 216°, per altre 7 miglia, fino alle 14.11, quando ultimano la posa delle ultime mine magnetiche. A questo punto si dispongono in linea di fila e fanno rotta per Trapani a 20 nodi. Durante la posa sono esplose prematuramente tre mine.

Da Noli, Malocello, Pigafetta e Zeno entrano a Trapani alle 16.

21 febbraio 1943

Da Noli, Pigafetta (caposquadriglia) e Zeno salpano da Palermo per Tunisi alle 2.30, in missione di trasporto truppe. In mare aperto si uniscono alla formazione anche Alpino e Malocello, provenienti da Trapani; in tutto, i cinque cacciatorpediniere trasportano 2100 uomini.

Arrivate a Tunisi a mezzogiorno, le unità sbarcano le truppe e ripartono alle 13.50, arrivando a Trapani alle 21.30 (meno l'Alpino, che raggiunge invece Palermo).

23 febbraio 1943

Il marinaio ventunenne Luigi Perini del Da Noli, da Santa Maria Rezzonico (Como), muore nel Mediterraneo Centrale.

27 febbraio 1943

Da Noli, Malocello, Pigafetta (capitano di vascello Rodolfo Del Minio, caposquadriglia), Zeno ed il cacciatorpediniere Alpino salpano da Trapani all'1.45 con le mine destinate allo sbarramento «S 101», da posare a sud di Pantelleria per proteggere le rotte verso la Tunisia da attacchi di navi da superficie aventi base a Malta. I "Navigatori" trasportano 86 mine

EMF ciascuno, l'Alpino 50 P 200. Alle 3.17 i cacciatorpediniere portano la velocità a 22 nodi e si dirigono verso Pantelleria; all'alba vengono raggiunti da quattro MAS, che ne assumono la scorta, nonché da cinque velivoli della Luftwaffe, tra cui tre caccia.

La posa ha inizio alle 6.49; le file parallele, sfalsate tra loro, sono posate nell'ordine, da sinistra verso dritta, da Da Noli, Zeno, Pigafetta, Malocello ed Alpino. Le file sono distanziate tra loro di 400 metri, la rotta di posa è 197° e la lunghezza totale delle file di 16,3 miglia. Tutte le EMF sono regolate per 15 metri di profondità, e distanziate tra loro di 350 metri.

Alle 7.29 l'Alpino termina la posa delle sue mine ed inizia a zigzagare, mentre il Da Noli e gli altri "Navigatori" lanciano l'ultima mina poco dopo le 7.59. Dodici mine esplodono prematuramente, tra la mezz'ora prima della fine della posa e la mezz'ora dopo.

Mentre i cacciatorpediniere manovrano per tornare in linea di fila ed iniziare la navigazione di rientro, uno dei velivoli della scorta aerea segnala un sommergibile nei pressi; i MAS vengono inviati a dargli la caccia, riassumendo le posizioni di scorta alle 8.20.

I cacciatorpediniere si dirigono verso Pantelleria a 22 nodi. Alle 9.34, due miglia ad ovest di Capo Sideri, il Pigafetta avvista la scia di un siluro; tutte le navi accostano d'urgenza a sinistra, tornando sulla rotta dopo due minuti.

Nel corso della fase conclusiva di questa manovra, tuttavia, il Da Noli subisce un'avaria al timone – già il 6 febbraio l'ammiraglio Gasparri aveva fatto presente che la nave necessitava di lavori – e sperona lo Zeno: la prua del Da Noli viene in gran parte dilaniata dalla collisione, mentre lo Zeno riporta un grosso squarcio nel fianco. zione ed antisommergibile.

Benché i danni siano gravi, entrambi i cacciatorpediniere mantengono la loro galleggiabilità; Pigafetta, Malocello ed Alpino girano intorno a loro fino a quando non risulta possibile appurare le loro condizioni. Alcuni uomini, caduti in mare a seguito della

collisione, vengono recuperati, e tre feriti gravi vengono trasferiti su un MAS, che li porta immediatamente a Pantelleria.

Una volta che si è verificato che sia Da Noli che Zeno sono in grado di navigare a 12 nodi, viene ripresa la navigazione; i due cacciatorpediniere danneggiati avanzano in linea di fila, con Pigafetta e Malocello sui lati, mentre l'Alpino, dovendo raggiungere Palermo, viene lasciato libero. Alle 18.15 Da Noli, Zeno, Malocello e Pigafetta raggiungono Trapani.

Il grave danneggiamento di Da Noli e Zeno, due delle poche unità dotate di ferroguidate adatte per la posa di mine tedesche (ormai usate in prevalenza rispetto a quelle italiane), ha effetti nefasti sulle operazioni di posa delle mine, riducendo drasticamente il già ridotto numero di unità disponibili per simili missioni.

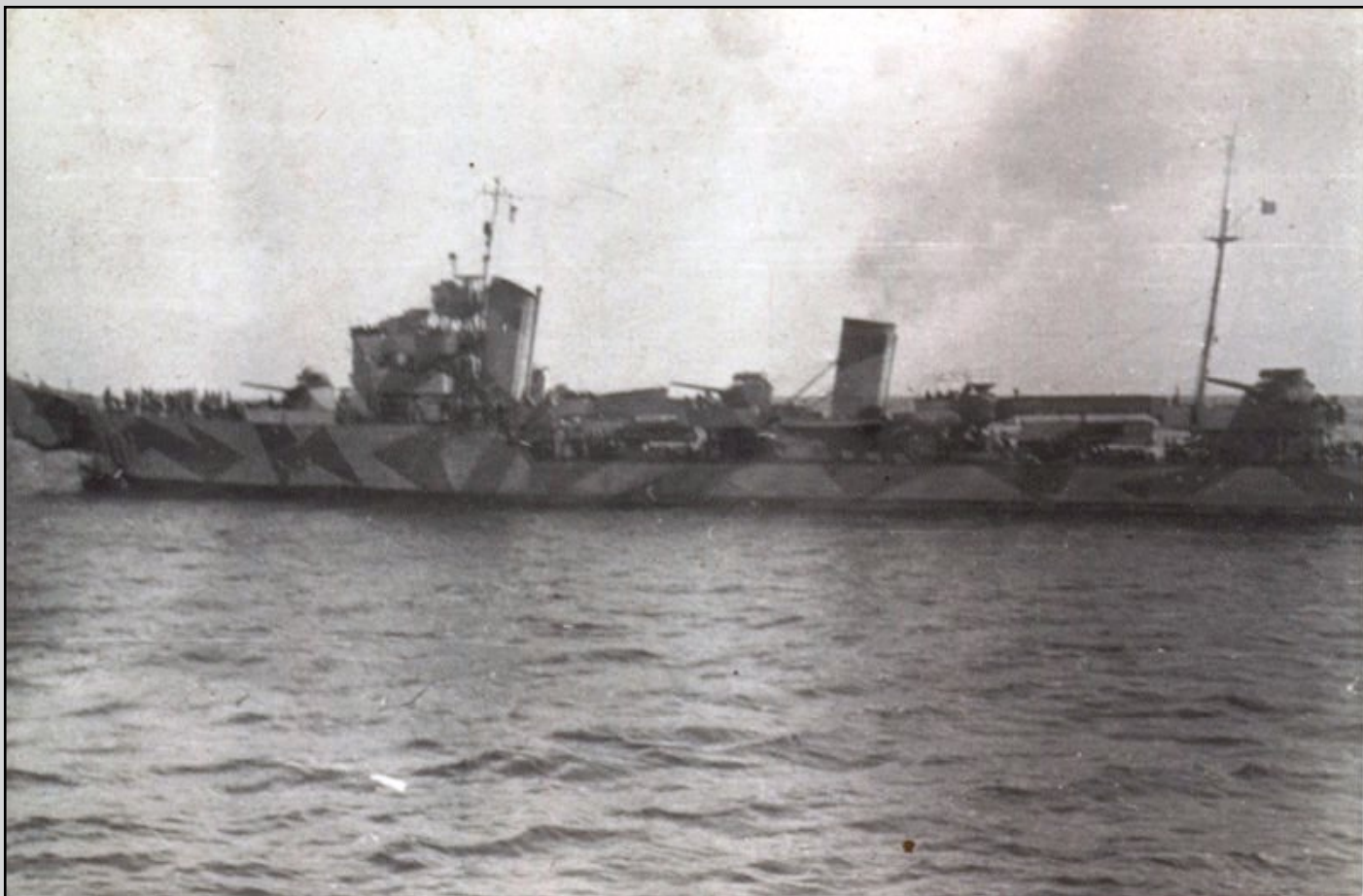
La situazione si andrà ulteriormente aggravando, nelle settimane successive, con la perdita di Geniere (affondato da un bombardamento a Palermo il 1° marzo), Ascari e Malocello (saltati su mine il 24 marzo), la precedenza data dai comandi alle missioni di trasporto truppe, la necessità di avviare ai lavori il Pigafetta ormai logorato da intenso ed ininterrotto servizio. Di conseguenza, l'«S 101» sarà l'ultimo campo minato posato da unità italiane nel Canale di Sicilia: gli altri quattro che, nei piani di Supermarina, avrebbero dovuto comporre insieme all'«S 101» lo sbarramento «S 10» non verranno infatti mai posati, a causa del precipitare della situazione cui si è accennato.

2 giugno 1943

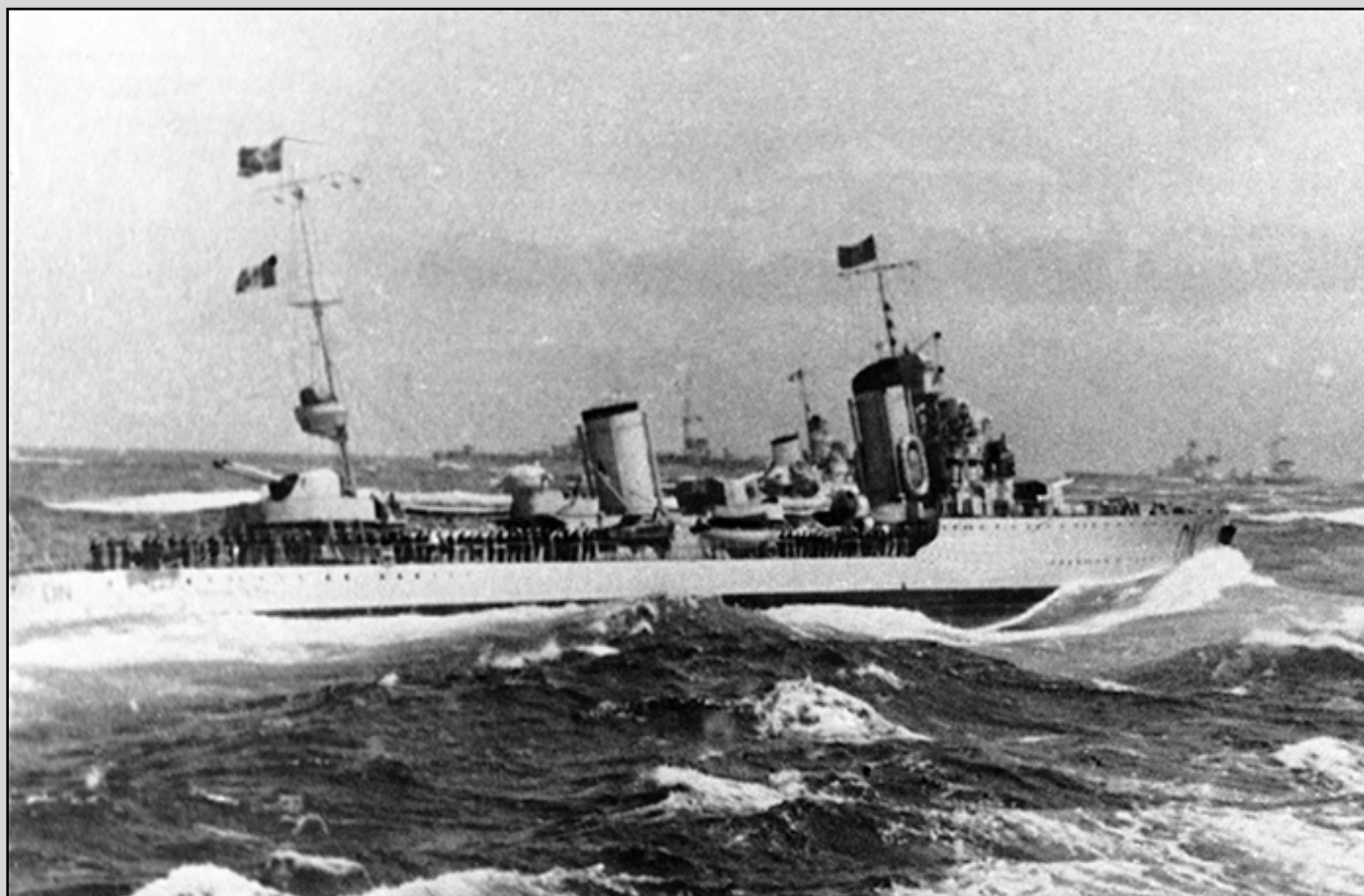
Il marinaio silurista Antonio Morosini, ventunenne, di Pola, muore sul Da Noli nel Mediterraneo Centrale.

1943

Durante i lavori di riparazione dei danni subiti nella collisione con lo Zeno, il Da Noli viene dotato anche di un radar EC/3.ter "Gufo" di produzione italiana (per altra fonte, la nave sarebbe stata predisposta per l'installazione del radar, che però non sarebbe mai stato imbarcato, a causa dell'armistizio).



Il Da Noli dopo la collisione con lo Zeno, il 28 febbraio 1943: ben visibili, sulla sinistra, i gravissimi danni alla prua (da www.naviarmatori.net, utente Edozio)



Il Da Noli nel 1936 (Coll. Luigi Accorsi, via www.associazione-venus.it)

L'ultima missione

All'inizio del settembre 1943, il Da Noli si trovava a La Spezia, dove ormai erano concentrate la squadra da battaglia e la maggior parte dei pochi cacciatorpediniere rimasti ancora in efficienza dopo oltre tre anni di guerra contro le forze Alleate. Nessuno sul Da Noli poteva saperlo, ma proprio in quelle ore erano in corso le trattative per porre fine a quel conflitto ormai irrimediabilmente perduto, nel tentativo di limitare i già ingenti danni per il Paese ormai giunto al collasso. Nel tardo pomeriggio del 3 settembre 1943, nel villaggio siciliano di Cassibile, il generale statunitense Walter Bedell Smith, a nome del generale Dwight Eisenhower (comandante delle forze Alleate nel teatro europeo), ed il generale italiano Giuseppe Castellano, a nome del maresciallo Pietro Badoglio (capo del governo italiano), firmavano l'armistizio tra l'Italia e gli Alleati. Con tale atto veniva decretata la cessazione di ogni ostilità verso gli Alleati da parte dell'Italia e, in sostanza, la sua resa. La proclamazione dell'armistizio, tuttavia, venne rimandata, e per cinque giorni la sua conclusione venne mantenuto nel più assoluto segreto, mentre le forze italiane ed Alleate continuavano a combattere. Lo stesso 3 settembre il maresciallo Badoglio convocò il capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio di divisione Raffaele De Courten, e gli spiegò che erano in corso trattative con gli Alleati per un armistizio; non gli disse, però, che l'armistizio era già stato firmato. Il 5 settembre il capo di Stato Maggiore generale, generale Vittorio Ambrosio, informò l'ammiraglio De Courten che l'armistizio sarebbe stato annunciato tra il 10 ed il 15 settembre, probabilmente il 12 od il 13 (il governo italiano, infatti, sperava di poterne procrastinare l'annuncio fino a quella data), e che verosimilmente la flotta si sarebbe dovuta trasferire a La Maddalena, in Sardegna, dove forse si sarebbero rifugiati anche il re, la famiglia reale e parte del governo. Il mattino del 6 settembre, Ambrosio

confermò a De Courten che, qualora fosse stato impossibile mantenere a Roma il governo (era più che prevedibile, infatti, una violenta reazione tedesca alla notizia dell'armistizio, e non era stato predisposto – colpevolmente – alcun piano per la difesa della capitale), il re ed i vertici delle forze armate si sarebbero trasferiti a La Maddalena, dato che la netta superiorità delle forze italiane in Sardegna (130.000 uomini, a fronte di 32.000 tedeschi) garantiva che almeno quell'isola poteva considerarsi sicura dalla reazione tedesca, a differenza dell'Italia continentale. Chiese dunque a De Courten di mettere a disposizione della famiglia reale e del governo due cacciatorpediniere, due corvette e due mezzi veloci, per il loro trasferimento in Sardegna. Nel frattempo si moltiplicarono le segnalazioni di movimenti delle forze navali Alleate (culminate nell'avvistamento, nel pomeriggio del 7 settembre, di una formazione di mezzi da sbarco Alleati in navigazione verso il Golfo di Salerno), che facevano presagire che l'annuncio dell'armistizio da parte degli Alleati sarebbe avvenuto probabilmente alcuni giorni prima del previsto, intorno al 7 od 8 settembre. Conseguentemente, lo stesso 6 settembre Supermarina – per disposizione del capo del governo, maresciallo Pietro Badoglio – predispose un piano per il trasferimento da Roma a La Maddalena del re, di Badoglio, del governo (compresi i vertici delle forze armate) e del seguito, complessivamente una cinquantina di personalità. La scelta dei cacciatorpediniere destinati al trasferimento di re e governo cadde proprio su Da Noli ed il Vivaldi (che in quel momento era a Genova per iniziare un periodo di lavori), che formavano la XVI Squadriglia Cacciatorpediniere: Supermarina ordinò le due unità si trovassero a Civitavecchia a partire dall'alba del 9 settembre, pronti a muovere in due ore. Avrebbero dovuto imbarcare re e governo in fuga da Roma per portarli a La Maddalena (ovviamente, ai comandanti era stato genericamente parlato dell'imbarco di alti personaggi, senza rivelarne l'identità); al me-

desimo scopo, le corvette Gabbiano e Pellicano (poi ridotte alla sola corvetta Pellicano, che avrebbe imbarcato alcuni degli alti personaggi insieme ai due cacciatorpediniere) dovevano tenersi pronte a Gaeta, e due motoscafi veloci dovevano essere preparati a Fiumicino (sarebbero serviti, in base al piano predisposto dall'ammiraglio De Courten, per portare re e seguito fino a Civitavecchia). Nel tardo pomeriggio/sera del 7 settembre, Supermarina ordinò al Comando delle Forze Navali da Battaglia di accelerare al massimo i preparativi per la partenza di Da Noli e Vivaldi, affinché si trovassero a Civitavecchia non più tardi delle otto del mattino del 9; quella sera stessa, Supermarina inviò al Comando FF. NN. BB. il messaggio PAPA (Precedenza Assoluta sulle Precedenze Assolute) «Disponete C.T. VIVALDI et DA NOLI si trasferiscano subito relitto [Civitavecchia] restandovi pronti in sei ore (alt) TABELLA PISA (alt) 194507». Alle 16.20 dell'8 settembre Supermarina trasmise un ordine, compilato alle 15.30, col quale disponeva che Da Noli e Vivaldi salpassero da La Spezia e Genova per arrivare a Civitavecchia alle otto del giorno seguente. Alle 18 dell'8 settembre l'ammiraglio di squadra Carlo Bergamini, comandante in capo delle forze navali da battaglia, convocò sulla corazzata Roma (ormeggiata a La Spezia col resto della squadra), sua nave ammiraglia, tutti gli ammiragli e comandanti a lui subordinati presenti a La Spezia. Tra i convocati vi era anche il capitano di fregata Pio Valdambrini, comandante del Da Noli. Il giorno precedente, Bergamini aveva partecipato a Roma, presso il quartier generale della Marina, ad una riunione indetta dall'ammiraglio De Courten, il quale, pur non rivelando a nessuno dell'armistizio, aveva impartito una serie di disposizioni affinché le installazioni a terra si preparassero a respingere eventuali attacchi tedeschi e le navi si preparassero all'eventuale trasferimento in porti al di fuori della penisola italiana. Agli ammiragli e comandanti riuniti sulla Roma, Bergamini annunciò che non avrebbe

potuto riferire tutto quello che De Courten gli aveva detto, ma che erano imminenti gravissime decisioni da parte del governo, e che solo la Marina, tra le forze armate italiane, si poteva ritenere ancora integra ed ordinata. In caso di ricezione del telegramma convenzionale «Attuare misure ordine pubblico Promemoria n. 1 Comando Supremo», si sarebbe dovuto procedere alla cattura del personale tedesco presente a bordo per i collegamenti ed attuare l'allarme speciale, cioè preparare le navi a respingere qualsiasi colpo di mano proveniente dall'esterno. Bisognava anche prepararsi all'eventualità dell'autoaaffondamento.

Al comandante Valdambrini, l'ammiraglio Bergamini confermò durante la riunione l'ordine di partenza per Civitavecchia, che fece confermare (per mezzo dell'ammiraglio Luigi Biancheri, comandante l'VIII Divisione Navale di stanza a Genova) anche al capitano di vascello Francesco Camicia, comandante del Vivaldi e caposquadriglia della XIV Squadriglia Cacciatorpediniere.

Poco dopo la conclusione della riunione, verso le 18.30, gli Alleati annunciarono infine l'armistizio di Cassibile con un proclama trasmesso da Radio Algeri, e poco più di un'ora dopo, alle 19.42, il maresciallo Badoglio confermò la notizia con un comunicato trasmesso dall'EIAR.

Il Da Noli salpò da La Spezia alle 22, diretto verso Civitavecchia. Alle 23.15 dello stesso 8 settembre, al largo dell'Isola del Tino (poco a sud di La Spezia), il Da Noli si riunì col Vivaldi, proveniente da Genova in condizioni di efficienza ridotta, accodandosi a quest'ultimo, ed insieme proseguirono per Civitavecchia. Nel frattempo, tuttavia, paracadutisti tedeschi della 2. Fallschirmjäger-Division avevano stavano già occupando Ostia e Fiumicino: ciò rendeva impossibile imbarcare re e governo sui motoscafi per trasportarli fino a Civitavecchia. Di conseguenza, re e seguito abbandonarono l'idea di raggiungere la Sardegna e ripiegarono su un'altra alternativa per la fuga da Roma: anziché dirigersi a Civitavecchia, imboccarono la strada

per Pescara, da dove poi raggiunsero Ortona, ove s'imbarcarono sulla corvetta Baionetta che li condusse a Brindisi.

La missione di Da Noli e Vivaldi veniva dunque a perdere il suo scopo: di conseguenza, alle 6.40 del 9 settembre, Supermarina ordinò ai due cacciatorpediniere – che intanto erano già giunti davanti a Civitavecchia – di invertire la rotta e tornare alla Spezia («Invertite la rotta e rientrare a La Spezia-064009», ricevuto alle 7), salvo correggersi alle 7.24 ordinando invece di cambiare rotta e dirigersi immediatamente verso La Maddalena («Modifica mio precedente ordine dirigete subito isola La Maddalena-072409», ordine ricevuto alle 7.43), dove doveva comunque trasferirsi il grosso della flotta proveniente da La Spezia e Genova, al comando dell'ammiraglio Bergamini.

Alle 10.38 Supermarina ordinò a Da Noli e Vivaldi di riunirsi al resto della squadra da battaglia («24997 – C.T. Vivaldi e C.T. Da Noli si riuniscano alla Squadra-092309»), ma subito dopo reiterò l'ordine «Modifica mio precedente ordine dirigete subito isola La Maddalena», mentre alle 14.14 dispose che passassero ad ovest della Sardegna e facessero rotta per Bona, unendosi, se possibile, alla squadra da battaglia («Vivaldi e Da Noli. Supermarina 97424-Proseguite per Bona aggregandovi possibilmente Forza Navale da Battaglia (alt) Milano – 132909»).

Nel frattempo, il Vivaldi aveva intercettato una comunicazione della corvetta Danaide a Supermarina, nella quale la nave riferiva che La Maddalena era stata occupata dalle forze tedesche.

Non destò dunque stupore, alle 14.33, il messaggio di Supermarina – telecifrato 87775 – che ordinava a Da Noli e Vivaldi di uscire dall'estuario della Maddalena verso ovest, e di affondare durante il passaggio tutti i mezzi tedeschi impegnati nel traffico tra Sardegna e Corsica («PAPA Cifr. 19 ter da Supermarina a Vivaldi et Da Noli p.c.Roma per FF.NN.BB. Uscite da estuario verso ponente ed affondate tutti i mezzi tedeschi che eseguono traffico Sardegna-Corsica alt Milano 134909»).

Decifrato quest'ordine, i due cacciatorpediniere accostarono verso le Bocche di Bonifacio; alle 16 incontrarono proprio la Danaide ed un'altra corvetta, la Minerva, in navigazione da La Maddalena a Portoferraio. Le due corvette confermarono che i tedeschi avevano occupato La Maddalena.

Ciò che era accaduto era che il generale Carl Hans Lungerhausen, comandante della 90a Divisione tedesca di stanza in Sardegna, aveva concordato con il comandante militare dell'isola, generale Antonio Basso, la pacifica evacuazione delle sue truppe (32.000 uomini) verso la Corsica, attraverso il porto di La Maddalena. Il colonnello Hunäus (riportato erroneamente, dalle fonti italiane, come "Uneus"), sottoposto di Lungerhausen, aveva a sua volta preso accordi con l'ammiraglio Bruno Brivonesi, comandante militare marittimo della Sardegna, affinché il passaggio delle truppe tedesche attraverso La Maddalena avvenisse senza atti di ostilità (ed in questo senso, d'altro canto, andavano gli ordini impartiti dal generale Basso all'ammiraglio Brivonesi); ma alle 11.25 di quel 9 settembre Hunäus aveva tradito l'accordo preso, attuando un colpo di mano con le sue truppe ed assumendo così il controllo di diverse posizioni chiave all'interno del perimetro della base. Le truppe tedesche avevano circondato anche il Comando Marina di La Maddalena, ponendo l'ammiraglio Brivonesi sotto scorta armata, praticamente prigioniero. Con il porto in mano loro, i tedeschi avevano iniziato il traghettamento delle loro truppe e del loro equipaggiamento attraverso le Bocche di Bonifacio, per mezzo di motozattere ed altri mezzi simili. Alle 16.20, procedendo a 23 nodi con tre caldaie su quattro in funzione, Da Noli e Vivaldi imboccarono le Bocche di Bonifacio mantenendosi sulle rotte di sicurezza, con gli uomini ai posti di combattimento. Poco prima di superare Razzoli vennero avvistati due natanti che, navigando in sezione, si dirigevano verso la Corsica. Alle 16.50, ridotte le distanze a 8-9 km, il Vivaldi aprì il fuoco con i cannoni da 120 mm contro i due mezzi tedeschi,

identificati come una motosilurante ed una motozattera. Cesato il tiro contro la motozattera dopo alcune salve, dato che l'unità aveva invertito la rotta, appariva sbandata e faceva fumo, il Vivaldi riaprì il fuoco alle 17 contro una motosilurante e poi contro due motozattere, visibili sotto la costa della Corsica; a bordo si giudicò di aver messo vari colpi a segno sulle motozattere.

Anche il Da Noli, che non aveva visto le prime due unità dal lato opposto, aprì adesso il fuoco contro le unità tedesche visibili sul lato della Corsica. Si sviluppò un vivace combattimento.

Sull'esito di questo scontro le diverse fonti riportano notizie contrastanti. Il comandante del Vivaldi stimò alcune delle motovedette e motozattere tedesche fossero state affondate, altre danneggiate ed altre ancora costrette a riparare incosta. Il volume "La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto", dell'Ufficio Storico della Marina Militare, riferisce che, a quanto risulta, nessuna unità tedesca sarebbe stata colpita, ma soltanto inquadrata dal tiro italiano; ma sia lo storico Francesco Mattesini, nel suo saggio "L'armistizio dell'8 settembre 1943 e il dramma delle forze navali da battaglia" pubblicato sul Bollettino d'Archivio USMM, che il volume "Esploratori, fregate, corvette ed avvisi italiani" anch'esso dell'USMM, riportano invece che alcune delle motozattere sarebbero state danneggiate ed incendiate dal tiro di Vivaldi e Da Noli. Il libro "Struggle for the Middle Sea" di Vincent O'Hara, invece, identifica le unità ingaggiate da Da Noli e Vivaldi come un motodragamine tipo R-Boot e tre motozattere tipo Marinefährrprahm, ed afferma che queste ultime sarebbero state costrette a portarsi ad incagliare in costa dal tiro delle navi italiane. Il ricercatore Platon Alexiades, sulla scorta di documenti tedeschi, ha scoperto che tra le unità ingaggiate dai cacciatorpediniere italiani vi erano almeno due motodragamine, l'R 198 e l'R 200 della 11. Raumboot-Flottille, forse le "motosiluranti" indicate nel rapporto del Vivaldi. Sempre in base alla documentazione tedesca da lui consultata, non si fa

parola di perdite in relazione allo scontro nelle Bocche di Bonifacio, mentre viene riportata la perdita di sette unità affondate quello stesso giorno, poco lontano, dalla torpediniera Aliseo a Bastia.

Nel mentre, vennero avvistati diversi aerei che volavano a bassa quota lungo la costa corsa, restando al di fuori del tiro delle mitragliere contraeree dei cacciatorpediniere.

L'attacco contro le unità tedesche, oltre ovviamente alla reazione di queste ultime, causò anche la violenta reazione da parte di alcune batterie costiere da 88 mm site sulla costa meridionale della Corsica, il cui controllo era passato alle truppe tedesche (i loro artiglieri, appartenenti alle camicie nere, le avevano consegnate quel mattino a reparti tedeschi della 16. Flak-Division). Inizialmente non risultò possibile localizzare con precisione le batterie costiere per poter rispondere al fuoco.

Il Vivaldi, che aveva aumentato la velocità a 25 nodi ed aveva tentato di tenersi al largo rispetto alla costa (compatibilmente con la posizione delle mine), venne centrato da diversi colpi verso le 17.15, subendo numerose perdite tra l'equipaggio e seri danni all'apparato motore ed a parte dell'armamento. Alle 17.30 il Vivaldi si trovava immobilizzato, con incendi a bordo ed ancora sotto il fuoco di una delle batterie costiere. La situazione del Da Noli, che aveva aperto anch'esso il fuoco contro le batterie costiere della Corsica (oltre che sui mezzi navali tedeschi), era relativamente migliore: sebbene raggiunto anch'esso da due colpi sparati dalle batterie costiere (uno lo colpì a poppa, all'altezza della linea di galleggiamento, e l'altro a prua, sotto il castello), il cacciatorpediniere non aveva subito né morti né feriti tra il suo equipaggio, ed i danni erano molto meno gravi di quelli riportati dal Vivaldi. Dopo essere stato colpito, il Da Noli si largò dalla costa e superando in velocità il Vivaldi sulla sinistra e verso sudovest, emettendo molto fumo, per portarsi fuori tiro rispetto alle batterie costiere. A bordo, l'equipaggio si mise al lavoro per tamponare

la via d'acqua aperta dalla cannonata che aveva colpito la nave a poppa.

Alle 17.50 (altra fonte parla delle 17.20), all'improvviso, avvenne il disastro: il Da Noli urtò una mina, sollevando una grande colonna d'acqua biancastra, si spezzò in due a proravia della plancia ed affondò in pochi secondi, circa cinque miglia ad ovest del faro di Pertusato.

Il comandante Valdambrini, insieme a gran parte del personale presente con lui in plancia, rimase ucciso dall'esplosione (secondo un'altra fonte, invece, Valdambrini sarebbe stato visto in acqua dopo l'affondamento, ferito, ma comunque non sopravvisse); gran parte dell'equipaggio affondò con la nave, altri finirono in acqua o su zattere.

La mina urtata dal Da Noli apparteneva ad uno sbarramento (che contava in tutto 410 mine, disposte su tre file) posato a sud di Capo Fenu appena due settimane prima, il 26 agosto, dai posamine tedeschi Pommern e Brandenburg. Da Noli e Vivaldi non erano stati informati della presenza di tale campo minato, così il Da Noli vi si era inconsapevolmente infilato nel tentativo di sottrarsi al tiro tedesco, con tragiche conseguenze. Dal Vivaldi vennero avvistati numerosi naufraghi in mare, e poco dopo anche una motolancia, in movimento vicino a delle zattere di salvataggio; ma il Vivaldi non era in condizione di prestare aiuto a nessuno, e poté soltanto comunicare a Supermarina ed al Comando Squadra (col radiosegnalatore, alimentato con batterie di riserva, dato che la radio principale era fuori uso) la notizia dell'affondamento del Da Noli e la posizione dei naufraghi. Il comandante Camicia descrisse così, nel suo rapporto, la fine dell'unità sezionaria: «*Nel frattempo il DA NOLI, che ha preso parte al tiro contro le unità e le batterie dal lato della Corsica, sembra anch'esso colpito; si allarga dalla costa, mi sopravanza in velocità verso sud-ovest e fa molto fumo. Alle 17.50 una grande colonna d'acqua biancastra, come di esplosione di mina, avvolge il DA NOLI che spezzato in due al centro affonda.*

Si vede molta gente in mare e poco dopo anche una motolancia in moto vicino alle zattere di salvataggio. Avendo la radio principale inutilizzata, trasmetto con radiosegnalatore (alimentato con batterie di riserva) a Supermarina e al Comando Squadra l'affondamento e la posizione del DA NOLI e la posizione e le avarie del VIVALDI». Più tardi, rimessa faticosamente in funzione una caldaia, il Vivaldi si diresse verso ovest-sudovest, per portarsi fuori tiro rispetto alle batterie costiere, dopo di che assunse rotta verso Minorca. Alle 19.15 il Vivaldi avvistò in lontananza l'incrociatore Attilio Regolo e la XII Squadriglia Cacciatorpediniere, in navigazione verso le Baleari con i naufraghi della corazzata Roma, affondata poche ore prima da aerei tedeschi nel Golfo dell'Asinara; seguì uno scambio di segnali col quale il comandante Camicia cercò di chiedere assistenza per la sua nave e soccorso per i superstiti del Da Noli, ma, causa una serie di equivoci e malintesi, non riuscì ad ottenere né l'una né l'altro. Il cacciatorpediniere Mitragliere (capitano di vascello Giuseppe Marini), caposquadriglia della XII Squadriglia, ordinò alla torpediniera Pegaso (capitano di fregata Riccardo Imperiali) – anch'essa in navigazione verso le Baleari con naufraghi della Roma, ma separatamente – di andare a soccorrere il Da Noli. La torpediniera, tuttavia, venne attaccata ripetutamente da aerei tedeschi fino a notte fatta, ed in conseguenza finì col rinunciare all'operazione di soccorso: il suo comandante, avendo visto il Vivaldi in navigazione verso ovest e non sapendo che era gravemente danneggiato, pensò che avrebbe potuto occuparsene quest'ultimo. Secondo il libro "Le navi da guerra italiane internate alle Baleari dopo l'8 settembre" di Giuliano Marengo, che a sua volta cita la dettagliata opera "L'armistizio dell'8 settembre 1943 e il dramma delle forze navali da battaglia" di Francesco Mattesini, la situazione dei due cacciatorpediniere e la loro necessità di aiuto fu al centro di un terribile equivoco: per chiedere aiuto, il Vivaldi trasmise il mes-

saggio «Procedo lento moto ho grandi avarie alt Da Noli affondato su mine», ma questo venne decifrato soltanto in parte, così che sul Mitragliere si lesse invece «Procedo lento moto ho grandi avarie su mine», perdendo la parte centrale del messaggio ed ogni riferimento al Da Noli. In conseguenza di questo incredibile malinteso, il comandante del Mitragliere trasse l'impressione che fosse il Vivaldi ad essere incappato in mine al largo di Capo Fenu e che avesse subito danni gravissimi, mentre ignorava del tutto la sorte del Da Noli. Poco dopo, avendo avvistato verso prua un cacciatorpediniere (era il Vivaldi, danneggiato, ma i cui danni non apparivano visibili data la grande distanza) e non sapendo che il Da Noli era affondato, il comandante del Mitragliere ritenne che si trattasse appunto del Da Noli, e che questi fosse rimasto indenne. Di conseguenza, il Mitragliere ordinò alla Pegaso di andare a soccorrere il Vivaldi, anziché il Da Noli, presso Capo Fenu. La torpediniera si diresse appunto verso Capo Fenu, ma dovette poi cambiare rotta per ragioni di sicurezza; proprio a seguito di questo cambiamento di rotta, s'imbatté nel Vivaldi, del quale intercettò alcuni messaggi in cui si diceva che esso era ancora in grado di sviluppare una velocità di 7 nodi, che gli avrebbe permesso di portarsi in costa; vedendo il Vivaldi navigare verso ovest, il comandante della Pegaso – che non sapeva che il Da Noli era affondato – ritenne che il cacciatorpediniere fosse in grado di cavarsela da sé e, in considerazione dei continui attacchi aerei, decise allora di abbandonare il tentativo di soccorso e di tornare a cercare il resto della squadra. Alla fine, nessuno andò a salvare i naufraghi del Da Noli. Erano una novantina gli uomini del Da Noli, alcuni dei quali feriti, che erano inizialmente sopravvissuti all'affondamento, finendo in mare: ma la maggior parte di essi avrebbe trovato la morte in mare. I naufraghi del cacciatorpediniere si trovavano vicinissimi alla costa della Corsica, ma nelle Bocche di Bonifacio soffiava un vento di levante che

li allontanava dalla terra, anziché avvicinarli: lottando contro il forte vento contrario, i più finirono col soccombere, annegando prima di poter raggiungere la riva. I primi naufraghi a raggiungere la costa ci misero quasi ventiquattr'ore per arrivarci: si trattava di 15 uomini su una lancia di salvataggio, quella di sinistra, che sbarcarono alle 17 del 10 settembre nei pressi della Stazione Segnali di Capo Senetosa. Tra di essi vi era il comandante in seconda del Da Noli, capitano di corvetta Danilo Silvestri, che aveva recuperato i 14 naufraghi (tre dei quali feriti) che era riuscito a raggiungere vogando faticosamente contro vento, fino a che il buio non gli aveva precluso ulteriori ricerche. Questi quindici uomini furono anche il gruppo più numeroso di naufraghi del Da Noli a toccare terra. A mezzanotte il gruppetto venne imbarcato su un motoveliero mandato da Ajaccio, che li condusse nel porto corso, dove giunse alle 4.30 dell'11 settembre recando anche il corpo di un naufrago (probabilmente uno dei 15 della lancia, deceduto successivamente), che venne sepolto ad Ajaccio. Altri superstiti, a bordo di zattere di salvataggio, raggiunsero tra mille stenti la costa della Corsica nei 2-3 giorni seguenti; un gruppetto di quattro naufraghi, su una zattera, venne tratto in salvo alle 13 dell'11 settembre (per altra versione, la mattina del 13 settembre) da un motoveliero da pesca corso, che li portò in una delle Isole Sanguinarie, da dove poi raggiunsero Ajaccio. Una volta a terra, il capitano di corvetta Silvestri sollecitò l'organizzazione di ricerche da parte del Comando Marina di Bonifacio: venne pertanto inviato un aereo di soccorso, ma non fu trovato nessun altro sopravvissuto. Tutti i naufraghi del Da Noli vennero imbarcati sulla corvetta Ibis e trasferiti a Porto Torres il 18 settembre, proseguendo poi per Cagliari. Nei giorni seguenti il mare gettò sulle coste della Corsica le salme di sei o sette uomini del Da Noli; altri cadaveri, che galleggiavano in mezzo ai campi minati, non vennero recuperati perché le mine rendevano tale compito troppo pericoloso.

Sul numero di morti e sopravvissuti vi sono alcune discrepanze in base alle fonti, ma la triste certezza è che l'equipaggio del Da Noli perì quasi al completo, nell'affondamento della nave od in mare durante i giorni seguenti.

Secondo il citato volume dell'USMM "La Marina dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto", alla partenza da La Spezia erano imbarcati sul Da Noli 267 uomini, dei quali solo 39 sopravvissero, mentre morirono in 228, tra cui il comandante Valdambri, altri 7 ufficiali e 22 sottufficiali.

Un recente saggio (2015) di Giuliano Manzari, "La partecipazione della Marina alla Guerra di Liberazione", pubblicato nel Bollettino d'Archivio dell'USMM, traccia un bilancio ancora peggiore: l'equipaggio del Da Noli sarebbe stato composto da 238 uomini (12 ufficiali, 25 sottufficiali, 19 sergen-

ti, 37 sottocapi e 145 marinai), dei quali soltanto 18 sarebbero sopravvissuti, ossia 4 ufficiali, 3 sottufficiali, un sergente, 5 sottocapi e 5 marinai, mentre i morti sarebbero stati 220, di cui 8 ufficiali, 22 sottufficiali, 18 sergenti, 32 sottocapi e 140 marinai.

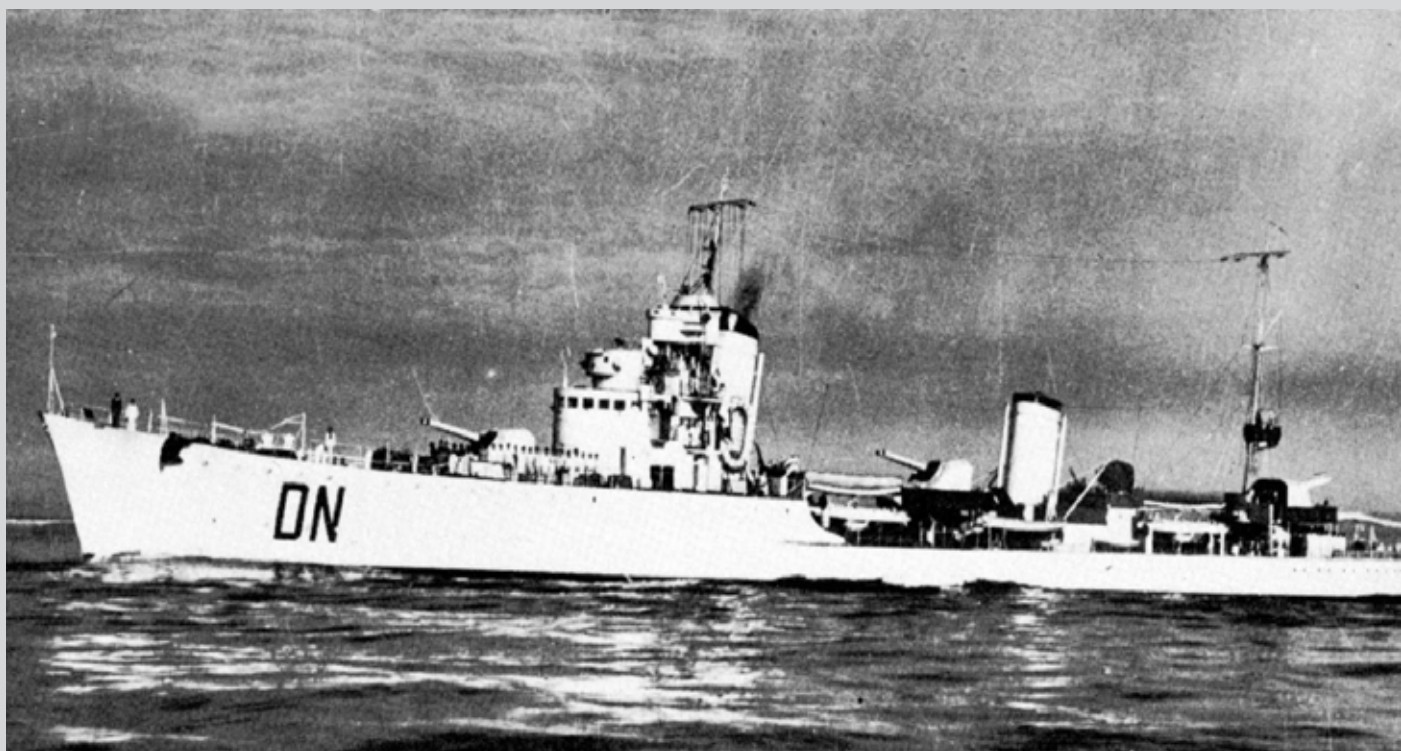
Nell'elenco dei caduti e dispersi della Marina Militare nella seconda guerra mondiale figurano i nomi di 223 uomini del Da Noli deceduti o dispersi a seguito dell'affondamento.

Il relitto del Da Noli è stato localizzato per caso nel 1975 dal corallaro Giovanni Spigno, di Santa Teresa di Gallura. Questi, pescando corallo nelle Bocche di Bonifacio con una "croce di Sant'Andrea", trovò la "croce" piena di proiettili ed informò immediatamente le autorità, che alcune settimane più tardi inviarono sul posto la nave appoggio incursori Pietro Cavezzale, la quale procedette all'identificazione del relitto.

A quanto risulta, la prima immersione di subacquei sul relitto del Da Noli sarebbe avvenuta soltanto nel settembre del 2009; stranamente, sono circolate notizie sul "ritrovamento" del cacciatorpediniere nel maggio 2013, benché la sua posizione fosse già nota da diversi anni.

Il Da Noli giace spezzato in due tronconi su un fondale sabbioso, a 5,85 miglia dalla costa corsa e ad una profondità compresa tra i 93 ed i 108 metri.

Nel luglio 2016 un gruppo di subacquei, guidato da Mario Arena, ha deposto sul relitto del cacciatorpediniere una targa donata dal Comune di Noli, paese natale del navigatore eponimo della nave. La targa recita «In memoria degli oltre 200 marinai che persero la vita nel compimento del loro dovere» e riporta il motto del Da Noli: «Prendimi teco a l'ultima fortuna».



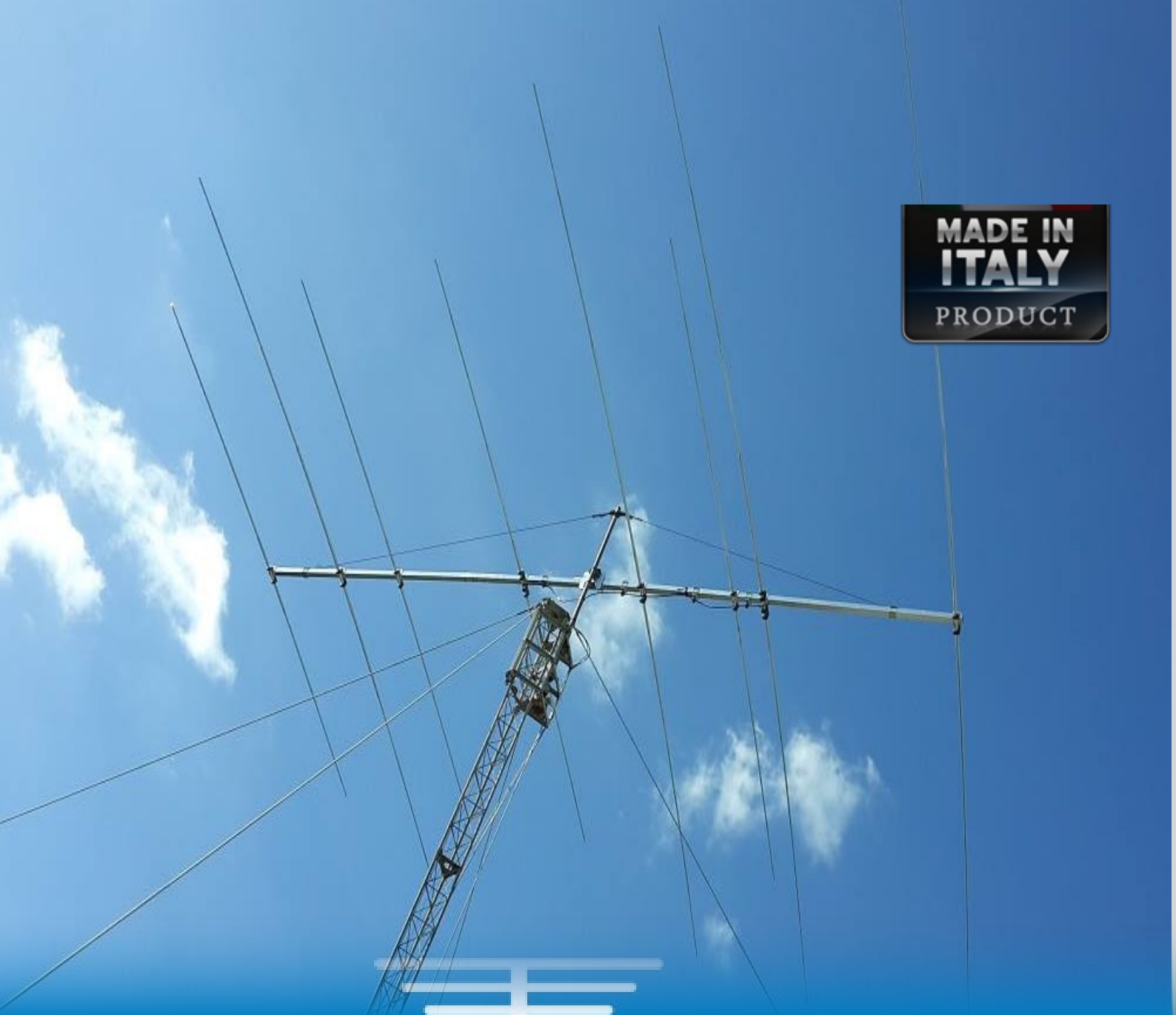
Un'altra immagine del Da Noli (da M. J. Whitley, "Destroyers of World War Two", Naval Institute Press, Annapolis 1988)



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



**MADE IN
ITALY**
PRODUCT




momobeam
BEAM 

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

(Circuiti risonanti-Filtri-Piezoelettricità-Conversione numeri decimali-binari-Effetti fisiologici della corrente elettrica)**CIRCUITI RISONANTI**

La frequenza di risonanza si ha quando $X_L = X_C$ e si calcola così:

$$f_0 = \frac{1}{6,28\sqrt{LC}}$$

Dove L è in H ; C in F ; f_0 in MHz ;
ma risulta più comodo usare la formula:

$$f_0 = \frac{159}{\sqrt{LC}}$$

Dove L è in μH ; C in pF ; f_0 in MHz .

-RISONANZA IN SERIE (O IN CORRENTE): alla frequenza di risonanza si ha impedenza bassa e intensità di corrente massima .Visto che in un circuito RLC serie alla frequenza di risonanza $X_L = X_C$ (dunque si elidono) rimane solo R ad opporsi al passaggio di corrente, quindi

$$Z = \sqrt{R^2} = R \quad \text{data dalla formula} \quad I_{MAX} = \frac{V}{R}$$

La reattanza induttiva aumenta con l'aumentare della frequenza ($X_L = 2\pi fL$) idem la tensione (V_L).

La reattanza capacitiva diminuisce con l'aumentare della frequenza ($X_C = 1/(2\pi fL)$) idem la tensione (V_C).

-COEFFICIENTE DI RISONANZA (o Q) IN SERIE: visto che in condizioni di risonanza la corrente entro L e C è limitata solo alla R , se R è sufficientemente piccola o addirittura zero, le tensioni che si localizzano ai capi delle reattanze di L e C possono essere molto più elevate della tensione del generatore, quindi il "coefficiente di sovratensione" è definito da: $Q = V_C/V = V_L/V$ ed è il fattore Q di qualità la cui espressione più esatta è $Q = X/R = \omega L/R$, ovvero il rapporto tra l'elemento (di norma l'induttanza) e la resistenza globale di perdita.

-RISONANZA IN PARALLELO (o antirisonanza o risonanza di tensione): nella maglia LC alla frequenza di risonanza si ha impedenza alta, tensione massima ai suoi capi e corrente minima. Questo perché pur avendo I_C e I_L valori alti nei rispettivi rami ma essendo uguali alla frequenza di risonanza avendo i sensi di circolazione opposti questi si elidono quasi completamente e quindi il generatore fornirà una corrente minima. Anche qui l'unica componente dell'impedenza di risonanza resta R , quindi $Z = R$ senza reattanze in parallelo che ne abbassino il valore.

La reattanza induttiva diminuisce con l'aumentare della frequenza.

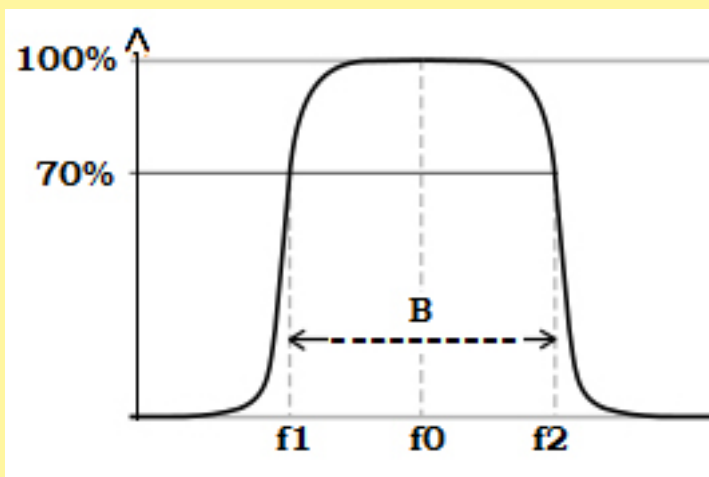
La reattanza capacitiva aumenta con l'aumentare della frequenza.

-COEFFICIENTE DI RISONANZA IN PARALLELO: è sempre espresso dal rapporto tra potenza resistiva e potenza reattiva, quindi: $Q = R/X_L = R/\omega L$, pertanto il Q di sovratensione è $Q = I_L/I_R$.

-SELETTIVITA' E LARGHEZZA DI BANDA: più la R è grande per i circuiti a risonanza serie e più la R è piccola per quelli a risonanza parallelo, meno sentito è l'effetto di compensazione fra le reattanze e quindi meno sensibile è il picco di risonanza.

Più il Q è basso e più è appiattita la curva, più è alto e più è ripida e acuta la curva e quindi più selettiva.

Il Q può essere anche ricavato per via grafica:



In un circuito LC ,la differenza fra le due frequenze rispettivamente a destra e sinistra di f_0 , per le quali la tensione o la corrente(a seconda se è un circuito in parallelo o serie) subisce una diminuzione del 30% (dal 100% al 70%) , è detta "larghezza di banda" e viene indicata con " B "(In questi due punti la potenza diminuisce del 50% e si ritiene che i valori di risposta della tensione o della corrente alle variazioni di frequenza siano accettabilmente costanti),pertanto:

$$Q = f_0/B \text{ dove } B \text{ è dato da } f_2 - f_1$$

-Q DEI COMPONENTI E DEI CIRCUITI: La R di perdita è determinante agli effetti della larghezza di banda. Il Q degli induttori difficilmente raggiunge e supera valori di qualche centinaio. Il Q dei condensatori è sempre superiore a quello degli induttori e può raggiungere valori di migliaia. Sia in un circuito di risonanza in serie che in parallelo, se rispettivamente si aggiunge una R esterna in serie o parallelo ,si abbassa il comportamento selettivo del circuito e quindi il valore del Q .

CIRCUITI RISONANTI A COSTANTI DISTRIBUITE: i circuiti a costanti concentrate sono quelli in cui R,L,C, sono localizzate in punti particolari negli stessi nonché distinte e separate tra di loro.Questo rimane valido sino a quando le dimensioni dei componenti e le lunghezze dei collegamenti rimangono estremamente piccole rispetto alle lunghezze d'onda dei segnali presenti nel circuito,ovvero un circuito e' a costanti concentrate quando " $l \ll \lambda$ (l = dimensioni del circuito)".

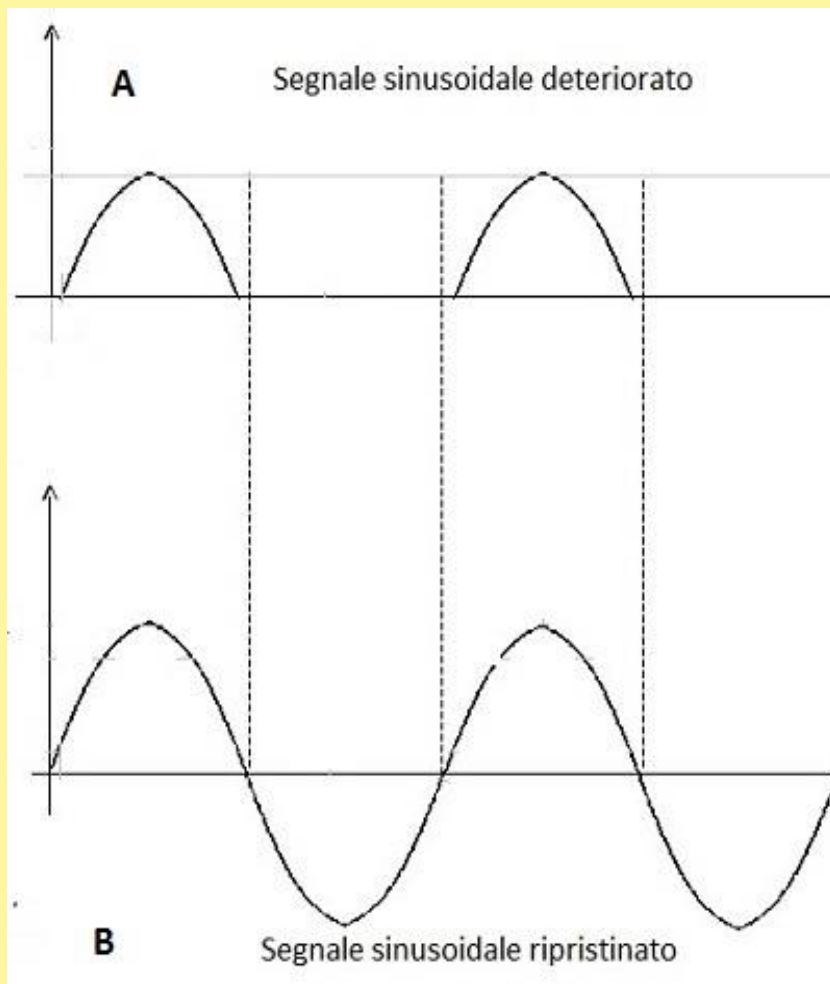
Per trasformare un semplice conduttore in un circuito risonante alla frequenza applicata basta aumentare la frequenza in gioco, ovvero tale circostanza si manifesta quando la dimensione del conduttore considerato è dello stesso ordine della lunghezza

d'onda relativa alla frequenza di lavoro o comunque di dimensione non trascurabile rispetto ad essa, in questo caso L e C non sono più localizzati in posizioni particolari del conduttore bensì si trovano distribuiti lungo esso,pertanto questi circuiti si chiamano a "costanti distribuite".

A frequenze dell'ordine di centinaia o migliaia di MHz le combinazioni di L e C necessarie per la risonanza vengono normalmente ottenute mediante linee a induttanza e capacità distribuite e possono essere realizzate sotto forma di linee doppie parallele o coassiali o linee semplici affacciate ad altri conduttori. In ogni modo le loro lunghezze, diametri, distanze, determinano esattamente valori di L e C e quindi della f_0 . Con varie modalità costruttive e funzionamento diverso queste linee possono essere usate per trasferire a distanza segnali a frequenza elevata... ovvero come antenne.

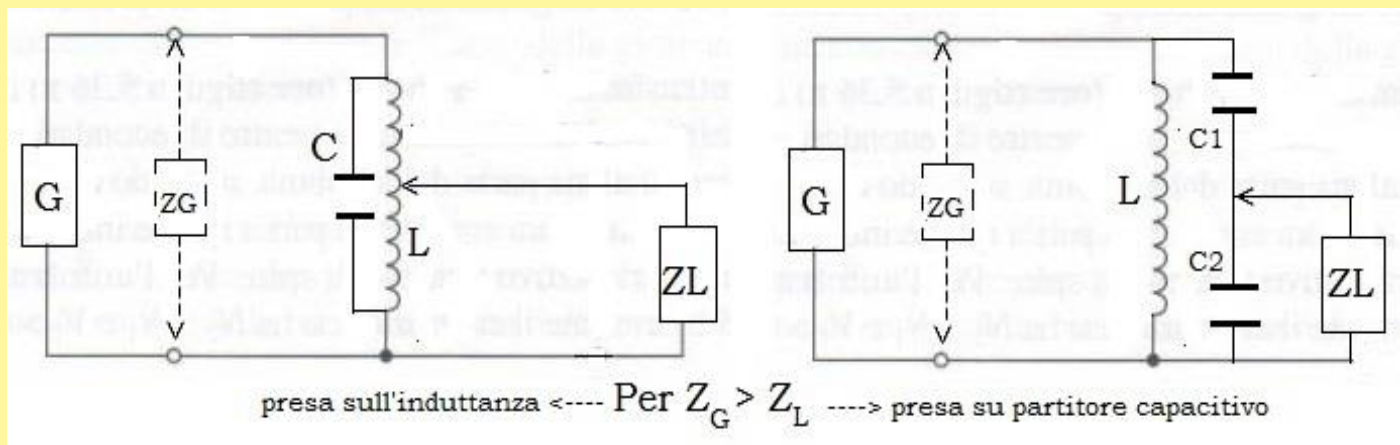
-EFFETTO VOLANO DEI CIRCUITI RISONANTI: il caso più tipico in cui viene sfruttato l'effetto volano di un circuito LC è per il ripristino di una delle due semionde di un segnale sinusoidale deteriorato.

Se allora a un circuito risonante viene applicato un segnale di forma uguale a quello di figura A, il segnale all'uscita sarà all'incirca come quello di figura B .

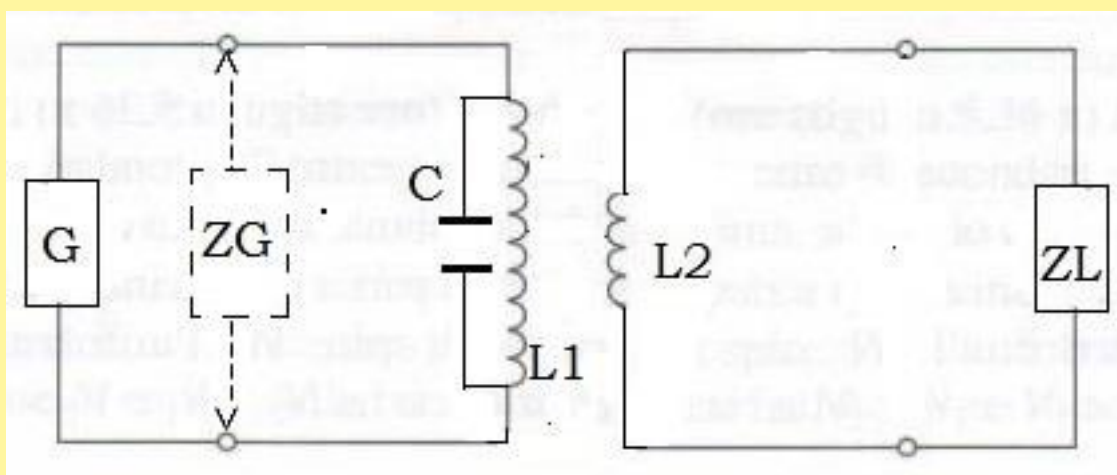


-CIRCUITI RISONANTI ACCOPPIATI: la funzione tipica di un circuito risonante è quella di selezionare un determinato segnale avente frequenza pari a quella di risonanza del circuito per applicarlo su un carico qualunque.

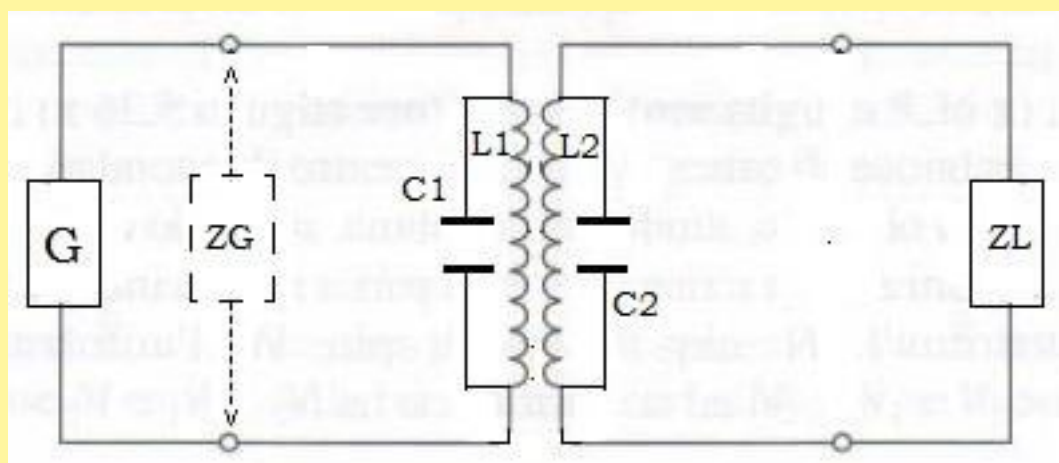
Se l'impedenza del carico è minore di quella del generatore la soluzione più ovvia è quella di adottare un autotrasformatore con una presa intermedia sull'induttanza o sul partitore capacitivo



Nel caso invece sia richiesta per qualsiasi motivo (per es. con i due circuiti alimentati da tensioni continue differenti) la separazione tra generatore e carico si adotta la soluzione a trasformatore, ovvero nel campo magnetico creato dall'induttanza si pone un secondo avvolgimento (il cui numero di spire sarà pari a quello corrispondente alla presa del caso ad autotrasformatore), così L1 e L2 che continueranno a chiamarsi primario e secondario costituiranno due circuiti accoppiati.



Se invece $Z_L = Z_G$ e si rende necessario accordare alla risonanza anche il circuito secondario per esaltarne la selettività, si avranno allora due circuiti accoppiati a doppio accordo

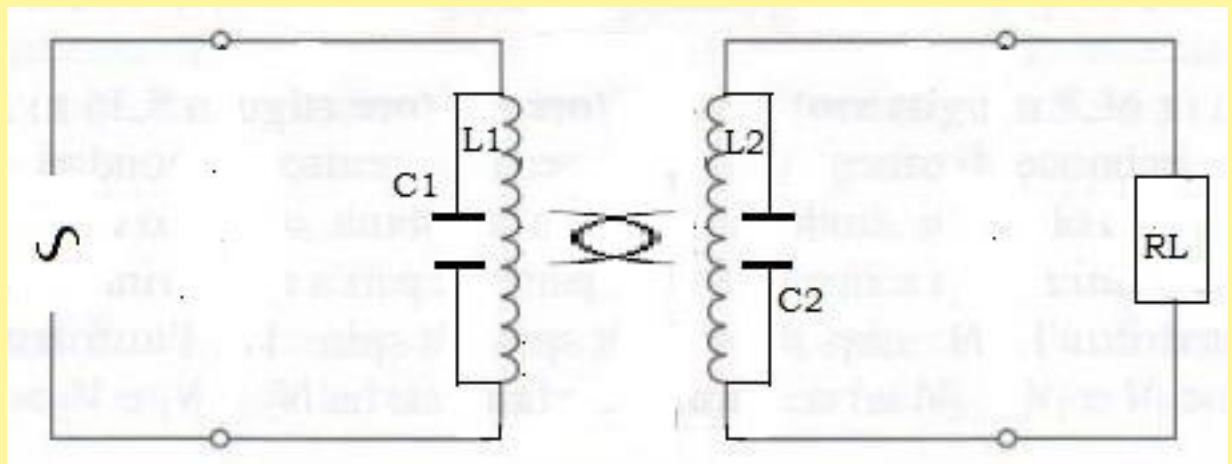


-EFFETTI DELL'ACCOUPLAMENTO SULL'IMPEDENZA: Se un circuito risonante, tipicamente in parallelo, viene accoppiato ad un altro circuito che sia o contenga un carico, l'impedenza ed il Q effettivo ne vengono diminuiti via via che l'accoppiamento diventa più stretto. Il grado di accoppiamento tra due circuiti risonanti è detto "coefficiente di accoppiamento", si indica con "K" e il suo limite massimo è "1":

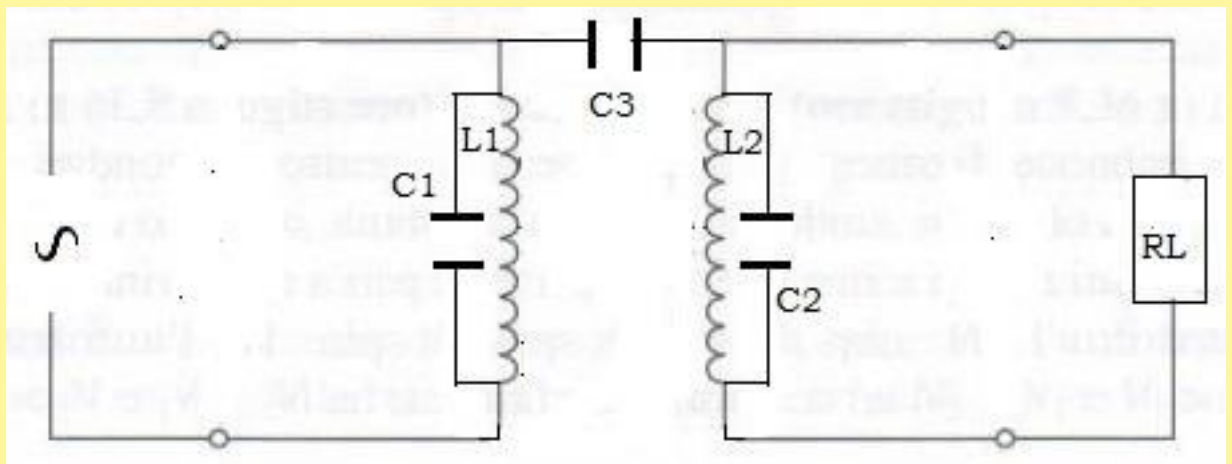
- accoppiamento lasco ---> Q alto
- accoppiamento medio---> Q medio
- accoppiamento critico---> Q basso
- sovraccoppiamento---> Q molto basso

-VARI TIPI DI ACCOPPIAMENTO:

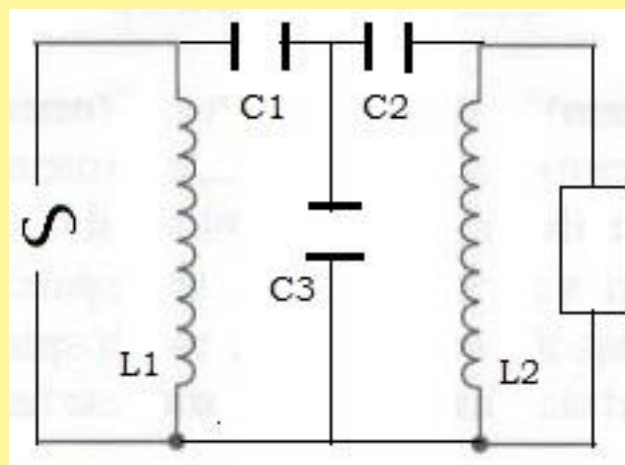
collegamento a bassa impedenza con link



Ad accoppiamento misto, con le due induttanze più il condensatore C3 che agisce sulla larghezza di banda e con un valore minore rispetto a C1 e C2



Senza accoppiamento tra le due induttanze con C3 di valore superiore agli altri condensatori



FILTRI

Un filtro elettrico agisce come tale in virtù della sua proprietà di offrire impedenze estremamente diverse alle frequenze da eliminare ed a quelle utili.

Un filtro è composto da varie celle (I circuiti elementari LC) ed in genere non superiori a dieci celle.

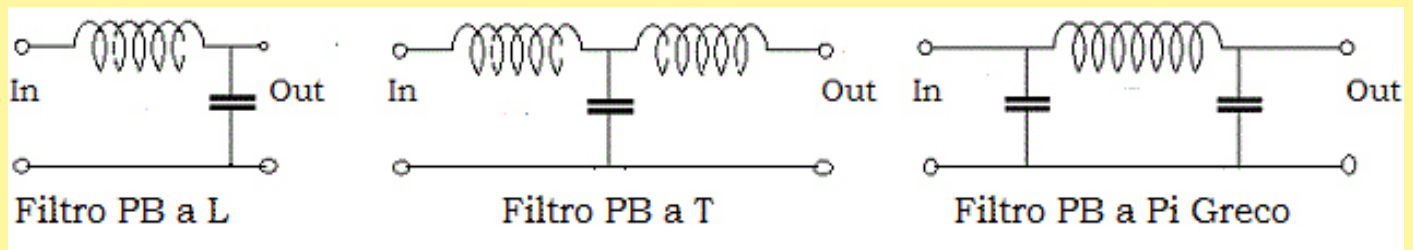
Sezioni base dei filtri:

-Cella ad L (Rovescio)

-Cella T

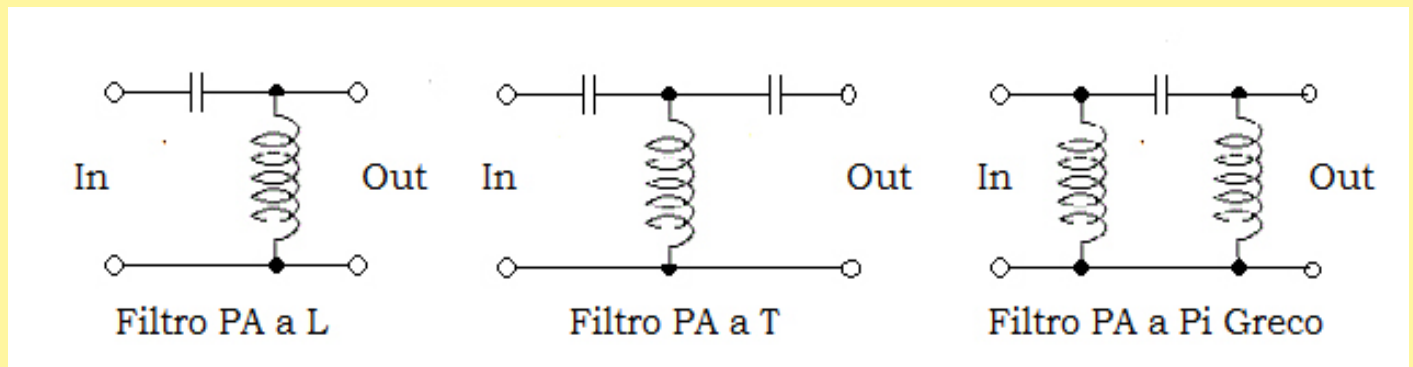
-Cella a n

-CELLA A PASSA BASSO: elimina tutte le frequenze superiori ad un certo valore della frequenza di taglio (ft)



E sono composte da una o più induttanze in serie e da uno o più condensatori in parallelo.

-CELLA A PASSA ALTO: elimina tutte le frequenze inferiori ad un certo valore della frequenza di taglio (ft)

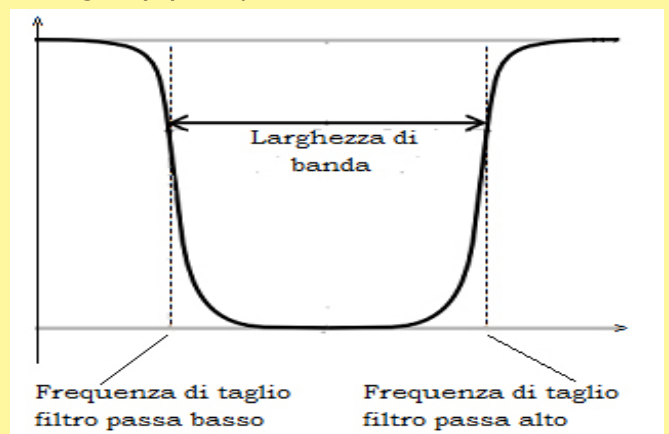


Sono composte da uno o più condensatori in serie e da una o più induttanze in parallelo.

-FILTRO PASSA BANDA: si ottiene combinando un filtro passa alto con uno passa basso avente la frequenza di taglio (ft) del passa alto inferiore alla frequenza di taglio (ft) del passa basso



-FILTRO ELIMINA BANDA (Detto anche filtro Notch): si ottiene combinando un filtro passa alto con uno passa basso avente la frequenza di taglio (ft) del passa alto superiore alla frequenza di taglio (ft) del passa basso



Tutti questi sono filtri a "K" costante, ovvero il prodotto delle due impedenze elementari (serie e parallelo) che li costituiscono è sempre una costante:

$$Z_A * Z_B = K^2$$

-FILTRO A M-DERIVATO:così chiamato perché l'elemento serie o parallelo viene risuonato con reattanza di segno opposto, è una versione di filtro più complessa e sofisticata con una frequenza di taglio più netta.

DIAGRAMMA DI BODE: è la rappresentazione grafica della funzione di trasferimento di un filtro, ovvero il suo comportamento nel dominio della frequenza.

I filtri elettronici sono classificati in:

- Passivi o attivi
- Analogici o digitali
- A tempo discreto(campionato) o a tempo continuo
- Lineari o non lineari

I filtri che vengono impiegati maggiormente sono quelli lineari, molti sono anche dei sistemi risonanti. La realizzazione dei filtri lineari è basata in genere sulla combinazione di R,L,C, e sono i cosiddetti circuiti RC,RL,LC,RLC, il loro funzionamento è dipendente dalla presenza di un segnale variabile in ingresso e non introducono alcuna amplificazione del livello di tale segnale.

PIEZOELETTRICITA'

Un comportamento analogo a quello dei circuiti risonanti è fornito dal cristallo piezoelettrico, in particolare il quarzo, che però è basato su oscillazioni meccaniche. Sono fatti di cristalli di quarzo tagliati a lamine o piastrine sottili che hanno la peculiarità di presentare una risonanza meccanica la cui frequenza naturale dipende dalle dimensioni (principalmente lo spessore) e dall'orientamento degli assi cristallografici e che comunque va a cadere nel campo delle radiofrequenze. Così il cristallo di quarzo presenta le caratteristiche di un circuito in risonanza serie con un elevato rapporto L/C e un altissimo Q (di solito molte decine di migliaia e comunque maggiore di quello ottenibile coi migliori circuiti LC).

Le lastrine di quarzo devono essere montate fra due elettrodi metallici ed esercitandovi una pressione meccanica, secondo certi assi geometrici ben determinati, si manifesta agli estremi di tali assi (e quindi sulle relative superfici) la comparsa di cariche elettriche di segno opposto; viceversa applicandovi un campo elettrico, secondo gli stessi assi, si manifesta una pressione meccanica e quindi una deformazione (elettrostrizione).

Le frequenze di vibrazione più normali per le quali vengono tagliati i quarzi vanno da qualche centinaio di kHz a poco oltre i 20 MHz . I quarzi con frequenze basse hanno un certo spessore mentre quelli per frequenze alte sono sottilissimi.

-FILTRI PASSA BANDA A QUARZO: si possono ottenere da larghezze di soli 3 kHz (gamma acustica) sino a svariati MHz di frequenza centrale con attenuazione di migliaia di volte a due o tre kHz di distanza con configurazioni particolari dette a "mezzo traliccio" ed a "traliccio intero".

-FILTRI MECCANICI: il loro funzionamento si basa sulla "magnetostizione": ovvero certi materiali detti ferromagnetici (es. il nichel) o certe leghe posti in un campo magnetico variano la loro lunghezza secondo l'intensità e la direzione del campo. Funzionano inserendo una sbarretta opportunamente sagomata di questi materiali entro una bobina percorsa dal segnale RF alla frequenza della banda che si vuole trasmettere, se le dimensioni della sbarretta sono tali che la sua risonanza meccanica coincide con la frequenza del campo in cui è immersa, il dispositivo risona comportandosi come un circuito accordato a Q elevatissimo e la sua particolare sagomatura permette altresì di avere la banda passante desiderata. Questi tipi di filtri sono realizzati con ottime prestazioni solo per frequenze di poche centinaia di kHz.

CONVERSIONE NUMERI DECIMALI-BINARI

CONVERSIONE DA NUMERO DECIMALE A NUMERO BINARIO

$$25/2 = 12 + \text{RESTO "1"}$$

$$12/2 = 6 + \text{RESTO "0"}$$

$$6/2 = 3 + \text{RESTO "0"}$$

$$3/2 = 1 + \text{RESTO "1"}$$

$$1/2 = 0 + \text{RESTO "1"}$$

Quindi 25 = 11001



Si divide per due sino a zero,
si marca il resto per ogni divisione,
si legge e scrive alla rovescia partendo dall'ultima divisione.

CONVERSIONE DA NUMERO BINARIO A NUMERO DECIMALE

Se il numero binario è ad esempio di 5 cifre si deve moltiplicare ogni cifra per 2^4 , decrescendo per ogni cifra successiva sino alla potenza zero di 2, quindi alla fine si sommano i valori ottenuti

Ad esempio per il numero binario **11001** si svolgerà così:

$$\begin{aligned} & 1 \times 2^4 + 1 \times 2^3 + 0 \times 2^2 + 0 \times 2^1 + 1 \times 2^0 = \\ & 1 \times 16 + 1 \times 8 + 0 \times 4 + 0 \times 2 + 1 \times 1 = \\ & 16 + 8 + 0 + 0 + 1 = 25 \end{aligned}$$

Quindi il numero binario **11001** corrisponde al numero decimale **25**

(Se il num. binario fosse stato a 6 cifre si sarebbe dovuto cominciare a moltiplicare per 2^5 per poi decrescere sino a potenza zero, se di 3 cifre per 2^2 , ecc.)

EFFETTI FISIOLÓGICI DELLA CORRENTE ELETTRICA

-Da pochi μA sino a 5 mA: la corrente elettrica pur percependola non è pericolosa.

Salendo gli effetti più frequenti ed importanti che la corrente elettrica produce sul corpo umano sono: tetanizzazione, arresto della respirazione, fibrillazione ventricolare, ustioni.

-Superiore a 10mA per le donne e 15mA per gli uomini: si ha la "tetanizzazione" dove si manifestano contrazioni muscolari nelle zone interessate al contatto con tendenza a rimanere incollati alla sorgente elettrica. Può determinare fenomeni di asfissia, svenimento e stato di incoscienza.

-Correnti superiori a 20-30 mA: si arriva "all'arresto della respirazione" quando il fenomeno della "tetanizzazione" interessa i muscoli coinvolti nella respirazione con perdita di conoscenza e soffocamento.

-Correnti superiori a 70-100 mA: si arriva alla "fibrillazione ventricolare" che ha la conseguenza di annullare la capacità del cuore ad espletare le sue funzioni. Questo fenomeno ha la responsabilità di circa il 90% delle morti per folgorazione da corrente elettrica.

-Ustioni: dato che il passaggio della corrente sul corpo umano è accompagnato da sviluppo di calore per effetto Joule e quindi genera un aumento di temperatura in particolare nella parte in cui è avvenuto il contatto, c'è il rischio delle ustioni, che avvengono frequentemente in ambiente industriale e domestico.

QSL NAVALI

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



8SØHRA

GB175PO & TM175



Solidary Sailor Project
solidarysailor.com.br

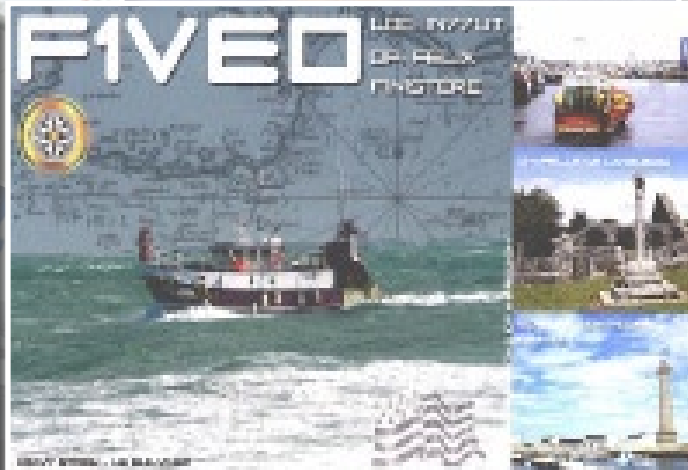
PY2WZR

PAULO WAIZER NOVAES
Rua Prof. Humberto de Sousa Limal, 30
08733-560 - Mogi das Cruzes - SP - Brazil

py2wzr@hotmail.com



QSO WITH	DATE	UTC	BAND	RST	MODE	TX FROM
☐ PSE QSL	☐ TNX QSL	RIG:		PWR:	VV	☐ HOME CALL-UP ☐ HOME ☐ HAMM ☐ HAMM HAMM ☐ HAMM HAMM HAMM



DF4BV
Heinz Möller - Nordende 34 - D-21787 Biskup - DOK: E30

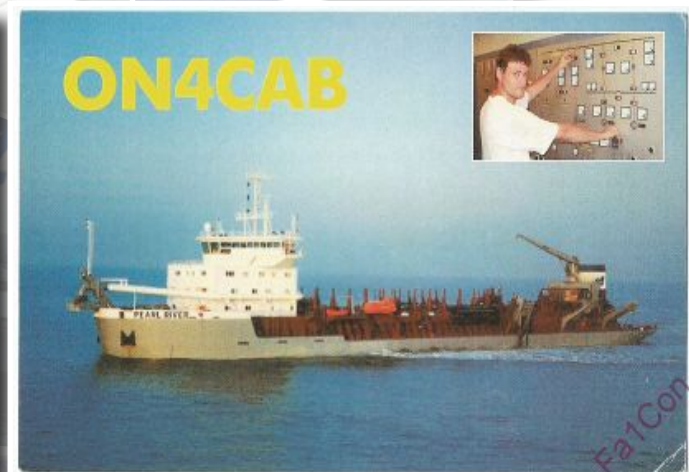
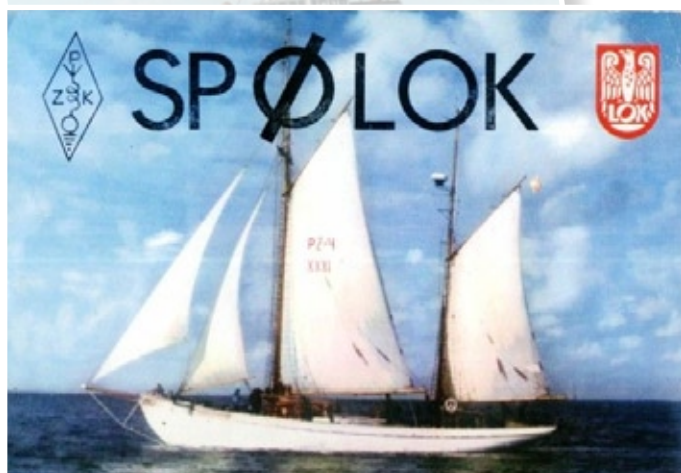


FOTO STORICHE



Incrociatore GIUSEPPE GARIBALDI (1957 - 1971)



Cacciatorpediniere SAN GIORGIO (1963 - 1980)

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
20 Marzo - 20 Ottobre	90° anniversario spedizione Nobile al Polo Nord con Dirigibile ITALIA
" "	IIØIDO - Stazione radiotelegrafica Regia Marina Roma San Paolo
" "	II1IGJ - Nave supporto telegrafico Citta di Milano
Aprile	Radio Maritime Day - Merchant Marine Radio Officers W.W. Event
13 - 17 Aprile	II1IAEO - Nave Bersagliere - Ultimo ammaina bandiera
Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest - SSB/CW
Maggio	MARAC 80/40 meter SSB Contest
20 - 27 Aprile	Terzo trofeo Antica Cales - ARMI Calvi Risorta
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 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)"

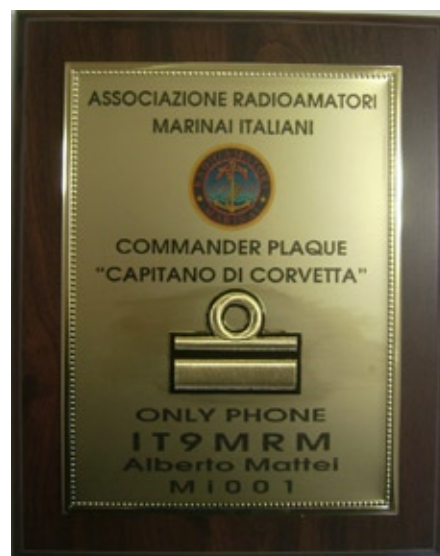
SOTTOCATEGORIE

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!**



1979: L'INCENDIO SU NAVE AUDACE

di Ignazio Calogero (tratto da www.lasiciliainrete.it)



Quella sera eravamo ormeggiati in porto, a La Spezia, in pausa tra una navigazione e l'altra, io non ero di servizio, ma non avevo voglia di uscire, erano le dieci o giù di lì, sentivo pesante su di me, più del solito, l'angoscia della solitudine, nessuna voglia, nessuna gioia. Mi sdraiai sulla mia branda, nella sala dormitorio di poppa eravamo una decina, gli altri erano in libera uscita, e forse, molti di loro, rimasti come me in quel dormitorio, provavano sensazioni simili alle mie, giovani, lontani da casa, dalle famiglie, dalle ragazze.

Brutta cosa stare lontani dalla propria ragazza, ancora peggio quando la ragazza non ce l'hai, perché non hai qualcuno a cui pensare, un viso amato che spunta quando chiudi gli occhi, carezze date e ricevute, promesse, addii.

Per consolarmi pensai che a non avere una ragazza si ha un vantaggio, in questi casi puoi avere tantissime ragazze, anche se, purtroppo solo nella mente. Quella sera, così come tantissime altre sere, alzai le lenzuola su di me e con la mia ragazza di turno

ci appartammo, soli in mezzo a tanti. Chissà, forse in quel posto, quella sera, ognuno di noi era solo, solo in mezzo a tanti.

La mia ragazza di turno era appena andata via ed io mi sentivo ancora più angosciato di prima, più solo di prima... ad un certo punto sentii dagli altoparlanti il suono dell'allarme, avevo sentito spesso quel suono, era la chiamata per esercitazione della squadra antincendio, pochi istanti dopo fu chiamata la squadra antincendio in cucina. Mi sembrò alquanto strana una esercitazione, ma non avevo voglia di analizzare la cosa, ero troppo preso dai miei problemi esistenziali. Dopo una decina di minuti sentii nuovamente l'allarme, questa volta non potei fare a meno di prestare attenzione alle parole che uscivano dagli altoparlanti della nave, una voce, leggermente tremante, disse che non era una esercitazione, che bisognava abbandonare la nave. Mi vestii e salii sul corridoio di poppa, c'era del fumo anche se non mi sembrava così tanto, non capivo perché dovevamo abbandonare la nave dal momento che la squadra antincendio era in

opera, non sapevo ancora che forse era stata proprio la squadra stessa che aveva favorito tutto quel trambusto.

Quella sera la cucina aveva lavorato fino a tardi, credo per un rinfresco al quadrato ufficiali, l'olio surriscaldato di una friggitrice aveva preso fuoco, qualcuno disse poi che chi era intervenuto per spegnere l'incendio aveva sbagliato, indirizzando il getto dell'estintore direttamente sull'olio infiammato, facendolo spargere sulla paratia che dopo un po' aveva iniziato a prendere fuoco.

Fu dato quindi l'ordine di abbandonare la nave, cosa per fortuna non difficile dal momento che non ci trovavamo in navigazione; ma se qualche minuto prima era la solitudine il sentimento che prevaleva su di me, adesso era la curiosità che gestiva il mio comportamento, non abbandonai la nave ma rimasi a poppa incuriosito da quanto stava accadendo. Dal portello di poppa il fumo che usciva era aumentato, ad un certo punto qualcuno portò una specie di pompa con l'obiettivo di facilitare l'uscita del fumo

dall'interno della nave, io mi trovavo vicino al portello per caso, o sarebbe meglio dire per curiosità, qualcuno vedendomi lì mi chiese di tenere alto il bocchettone della pompa in direzione dell'ingresso del portello. Così, sempre per caso, inizio la mia avventura. Il fumo aumentava in continuazione, e mi dava parecchio fastidio, chiesi se potevano portarmi una maschera o comunque qualcosa che potesse aiutarmi a respirare; mi portarono una maschera con delle bombole di ossigeno, la indossai, era la prima volta in vita mia, non ci feci nemmeno caso. Dopo qualche minuto, uno dei presenti disse che vicino la sala macchina, non lontano da dove ci trovavamo, c'era una manichetta antincendio che poteva essere utilizzata per buttare acqua sul fuoco proprio dal corridoio di sinistra della nave che dava direttamente sulla cucina. C'era molto fumo e non sarebbe stato facile arrivare nel punto dove era posizionata la manichetta, bisognava scendere delle scale e cercare il posto esatto dove era posizionata la manichetta, a meno di disporre di una maschera con l'ossigeno e, guarda caso, ero l'unico in quel momento ad essere attrezzato allo scopo. Così tocco a me entrare nella nave dal portello di poppa a cercare la manichetta. Una volta entrato dentro il corridoio fu come entrare in un'altra dimensione, solo, in un ambiente saturo di fumo, con la visibilità ridotta, mi indirizzai nella zona indicatemi, non so come ma dopo alcuni minuti trovai quella manichetta la srotolai e senza quasi che me ne accorgessi feci la cosa che consideravo più normale, almeno in quel momento, aprii l'acqua e attraversai il corridoio dirigendomi in direzione della cucina da dove aveva avuto inizio il fuoco. Ecco che la sorte, per puro caso mi portò a tu per tu con il fuoco, nel corridoio sinistro di nave Audace all'altezza della panetteria. Anche da altri punti di ingresso erano venute persone a buttare acqua sul fuoco, ma a differenza di altri io avevo un corridoio lungo quasi metà nave che mi separava dall'uscita. Quando percepì questo, diciamo, piccolo dettaglio, iniziai ad avere un pizzico di

paura, il respiro con le bombole di ossigeno divenne più difficile, affannoso, provai un senso di claustrofobia ed ebbi il desiderio di abbandonare tutto e fuggire fuori dalla nave per potermi togliere quella maschera per respirare meglio. Prima che potessi fare una cosa del genere scattò in me l'orgoglio; no, non potevo permettere che avvenisse una cosa del genere, mi venne in mente il periodo in cui facevo esercizi di training autogeno, ci riprovai, cercai di convincermi ripetendo lentamente nella mia mente che dovevo respirare senza fretta affinché il flusso dell'ossigeno delle bombole potesse bastare, e così avvenne, per la prima volta in vita mia applicai sul campo gli effetti positivi del training autogeno. L'esercizio di respirazione controllato funzionò così bene che ad un certo punto la paura lasciò il posto ad una forma di eccitazione (a meno che tale stato non fosse dovuto all'ossigeno che arrivava dalle bombole), decisi che sarei rimasto lì a combattere il fuoco. Dopo un po' vennero in soccorso altre due persone, un radarista di cui non ricordo il nome e Cesare un mio collega della centrale di tiro, il luogo di lavoro a cui ero assegnato. Più tardi al gruppo si aggiunse una persona che non conoscevo, seppi dopo che era un pompiere, probabilmente il capo del gruppo di pompieri che nel frattempo era intervenuto. Gli altri tre si alternavano, io, non so perché, ero sempre lì davanti a tutti con la manichetta in braccio e lo sguardo sul fuoco che avanzava, nonostante la grande quantità di acqua che buttavamo. L'acqua ai miei piedi saliva, da altri punti di accesso della nave continuavano a buttare altra acqua che accumulandosi nel corridoio si alzava arrivando ormai all'altezza delle mie caviglie, forse a causa dell'acqua, per evitare corti circuiti, o forse per altri motivi ad un certo punto fu tolta la luce, rimanemmo al buio, l'unica cosa che riuscivo a vedere erano le fiamme che uscivano dalle paratie. Probabilmente non ero abituato a respirare ossigeno da una maschera o forse era lo stato di eccitazione, fatto sta che mi dimenticai del mondo, era-

vamo solo io, il fuoco e l'acqua, ogni tanto percepivo che dietro di me c'era qualcuno (Cesare o il pompiere, non ricordo), e questo avveniva in particolare quando la persona dietro di me, per sbaglio ogni tanto indirizzava il getto d'acqua in modo che ampi spruzzi di acqua fresca mi colpivano le spalle. Quello dell'acqua fresca addosso era una sensazione bellissima in quanto faceva molto caldo e l'acqua che ricadeva dal soffitto surriscaldato era molto calda, inoltre, ogni tanto cadeva del materiale, forse sciolto dal calore, che sembrava pece e che si appiccicava sulla testa e sul collo ecco quindi che l'unico refrigerio era dato proprio dall'acqua che fuoriusciva dalla manichetta dietro di me. Il principale ricordo di quella sera è la lotta tra me e il fuoco, ero così preso dalla lotta che non mi accorgevo quasi del tempo che passava, qualcuno alle mie spalle mi consigliò di cambiare, prima che si esaurissero, le bombole di ossigeno. Cambiai le bombole ma lo feci come un automa, uscii, le feci sostituire e ritornai immediatamente al mio posto a combattere di nuovo in prima fila; il desiderio di posizionarmi davanti agli altri era semplicemente dovuto al fatto che era il solo modo che avevo per ricevere la mia razione di acqua fresca sulle spalle, ogni qualvolta il getto dell'acqua che fuoriusciva dalla manichetta che stava dietro di me lo permetteva. Non ero un pompiere, era la prima volta che mi trovavo in una situazione come quella, mi sentivo piccola cosa, spettatore di eventi molto più grandi di me, eppure rimanevo lì a combattere, orgoglioso e testardo, confuso, ma orgoglioso e testardo. Capì come può essere insidioso il fuoco: al buio lo vedi, tu butti l'acqua e lui sembra soccombere, ma non è vero, lui subdolamente cova dentro le paratie imbottite di materiale che lo rallenta ma che allo stesso tempo lo mantiene vivo, cammina per percorsi invisibili surriscaldando il materiale circostante fino a quanto, nel momento più inatteso, esce fuori dalle paratie con tutta la sua forza con tutta la sua arroganza a ricordarti che lui è forte, che può farti

male e a te non rimane altro che indietreggiare accettando, almeno in quei momenti, il tuo stato di inferiorità nei suoi confronti. Tutto quel tempo al buio, contro il fuoco, all'inizio pensai al buio come un nemico ulteriore alleato del fuoco, scoprii presto che invece era mio alleato, qualcuno dietro di me accese una lampada per far luce, con il risultato che invece del fuoco si vedeva solo un muro di fumo che impediva di scorgere in tempo quelle fiammate pericolose che ogni tanto uscivano dalle paratie. <<Spegnete quella cazzo di luce>> urlai, fui accontentato, con sollievo vidi che con il buio potevo di nuovo vedere il mio nemico. Era diventata una lotta personale tra me e il fuoco, e devo dire che lo era, almeno in quella parte della nave. In vita mia purtroppo ho avuto pochi momenti di gioia, uno di questi avvenne proprio quella sera, quando mi accorsi per la prima volta che non indietreggiavo più, perché era il mio nemico che si ritirava, e lo faceva prima lentamente, poi più velocemente fino a quando non arrivai in prossimità della cucina, il punto da cui era partito, il punto dove dopo circa due ore, dall'allarme antincendio, fu definitivamente vinto. Ero stanco, felice, soddisfatto, la testa tutta sporca, i capelli appiccicati a causa del materiale simile alla pece che con il calore si era sciolto e mi era caduto addosso. Sapevo di

aver fatto qualcosa di grande, almeno una volta nella mia vita. In realtà quella sera in molti avevamo fatto qualcosa di grande. In seguito, guardai fin dove era arrivato il fuoco, era arrivato a meno di due metri dal deposito dei missili. Qualcuno disse poi che il sistema antincendio del deposito missili non si era attivato, e c'erano oltre trenta missili con testata di guerra, con non so quanti chili di tritolo ognuno. Quella sera ci furono decine e decine di eroi, e io avendo impedito che il fuoco arrivasse al deposito dei missili, ero uno di quelli, non so se fu più decisivo il mio operato o quello di altri in altri punti della nave, sicuramente fu decisivo l'operato di tutti. Fu preso ad esempio e indicato come eroe un ragazzo che entrò, appena spento il fuoco, nel deposito missili a controllarne lo stato. Nessuno però si preoccupò di notare che se lui poté entrare nel deposito e perché altri impedirono al fuoco di arrivare fino a lì. Mi dispiacque un po' che nessuno, in quella grande confusione, ebbe cura di citare le quattro persone che avevano lottato per quasi due ore contro il fuoco da dentro la nave, al buio, nel corridoio di sinistra, d'altra parte, non potevo farlo io, avrei snaturato il mio gesto, il primo gesto della mia vita di cui ero pienamente orgoglioso. Non posso essere sicuro degli effetti del mio operato, ma ho il giustificato sospetto che se non mi

fossi dato da fare il fuoco avrebbe raggiunto il deposito dei missili della nave e quello che sarebbe di conseguenza successo, considerato che la nave era in porto, vicino ad altre navi a loro volta ognuna con la propria santabarbara piena di armi, forse sarebbe stata una carneficina con decine, forse centinaia di morti, è anche probabile che il destino di nave Audace sarebbe terminato quella sera, visto i danni incalcolabili che avrebbe subito a seguito dello scoppio, ma questo lo potrebbe dire solo un esperto. L'unica cosa che posso affermare con certezza è che quella sera raggiunsi un risultato importante, sentirmi, per la prima volta veramente utile, è questo mi bastò, considerando che in quel periodo (e non solo) la stima che avevo per me era a livelli bassissimi. Quella sera mi rivalutai tantissimo, se non agli occhi degli altri almeno ai miei. La sera dell'incendio su nave Audace, il mio contributo non ebbe riconoscimenti, in compenso circa tre anni dopo ricevetti un encomio per essere andato a zonzo, a Catania, con dei candelotti di dinamite, certo che è strana la vita, fai la cosa, forse più importante della tua vita e quasi nessuno se ne accorge, ti porti a presso, come un idiota, una bomba in mezzo al traffico e per alcuni diventi un eroe... ma questa è un'altra storia.



La sera dell'incendio. Foto fornitami gentilmente da Carlo un "audace" presente quella sera.



Email ricevuta dal CZECH RADIO CLUB

Dear Alberto,
thank you for the Bollettino ARMI, it is very nice.
Our radio club OK1KLV started the transmitting to the 90 anniversary of expedition Italia on 20.3.2018 in the National technical museum in Praha. We made CW QSO with Einar Lundborg SM5CBC and other stations. We have a log in a ADIF format. Attached I send photos and our poster. Best 73



**Český
Radioklub**



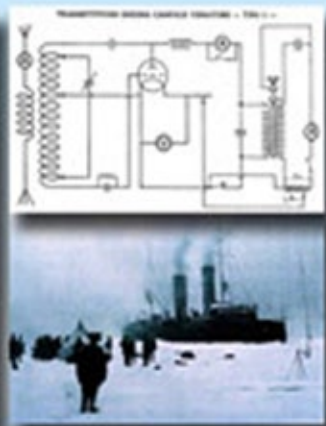
Da sx: OK1ZKR - OK1FRT (in piedi) - OK1RR - OK1HH - In basso OK1ZKR Dana in pile-up



Italia 90



**Národní technické muzeum
ve spolupráci s radioklubem OK1KLV.
připomínají 90 let od expedice
vzducholodi Italia.**



www.Italia-90.cz



*"La nota che facevo trasmettere in italiano e francese, talvolta anche in inglese, diceva così: **SOS Italia. Nobile. Sui ghiacci presso l'isola di Foyn, nord-est Spitzbergen, latitudine 80°37', longitudine 26°50' est di Greenwich. Impossibile muoversi mancando di slitte e avendo due feriti. Dirigibile perduto in altra località. Rispondere via IDO 32.**"*

All'improvviso, proprio quando più forte era lo scoramento per la deriva che inesorabilmente continuava a portarci verso sud-est, giunse la notizia ardentemente attesa per quasi due settimane, giorno per giorno, ora per ora, la notizia che doveva mettere a subbuglio il nostro piccolo accampamento sperduto nel pack, facendo rifiorire negli animi speranze ormai quasi perdute.

Era la sera del 6 giugno.

Biagi, con la cuffia sulle orecchie, trascrive come al solito su un quaderno il bollettino di San Paolo. Ad un tratto esclamò: "Ci hanno intesi!"

[Gen. Umberto Nobile]

L'Associazione Radioamatori Marinai Italiani, per il 90° anniversario della spedizione al Polo Nord del Generale Umberto Nobile con il Dirigibile ITALIA, e per onorare la grande figura del Radiotelegrafista della Regia Marina Giuseppe BIAGI, ha dato vita allo speciale diploma radiantistico denominato "90th Anniversary Nobile expedition on North Pole - Airship ITALIA".

REGOLAMENTO

Il Diploma "90th Anniversary Nobile expedition on North Pole - Airship ITALIA" è accessibile a tutti gli OM e SWL italiani e stranieri; per conseguirlo occorre effettuare, dal 20 marzo 2018 (00.00 UTC), al 20 ottobre 2018 (24.00 UTC), contatti/ascolti con le stazioni speciali che rievocano la spedizione al Polo Nord del Generale Umberto Nobile con il Dirigibile "ITALIA", secondo le regole che seguono:

- saranno validi i contatti/ascolti effettuati, nel pieno rispetto del Band Plan IARU - Region 1, in qualsiasi modalità operativa (CW, SSB, DIGITALE);

- ciascun contatto/ascolto con le stazioni rievocative; nello specifico:

[] i contatti/ascolti con la stazione rievocativa **IIØIDO** (Stazione Radio-telegrafica Roma San Paolo "IDO"); Stazione radiotelegrafica della Regia Marina che manteneva i contatti radio con la Nave Città di Milano e la spedizione al Polo Nord.

[] i contatti/ascolti con la stazione rievocativa **II1-IGJ** (Nave da supporto telegrafico "Città di Milano - IGJ"); La nave da supporto scientifico con il quale si tenevano i contatti radio tra il Dirigibile Italia e la stazione radio telegrafica Roma San Paolo IDO.

[] i contatti/ascolti con la stazione rievocativa **II1AIT** (Airship ITALIA Nobile) Dirigibile ITALIA; Il Dirigibile Italia al comando del Generale Umberto Nobile.

[] i contatti/ascolti con la stazione rievocativa Russa **R1LK** (Icebreaker KASIN); La nave rompighiaccio russa che ha tratto in salvo l'equipaggio del Dirigibile Italia.

[] i contatti/ascolti con la stazione rievocativa **II1-ITR** (Tenda Rossa)

[] i contatti/ascolti con la stazione rievocativa **IB2RT** (Tenda Rossa)

[] i contatti/ascolti con la stazione rievocativa della Repubblica Ceca - **OL90ITALIA**

- durante tutto il periodo possono essere previsti altri nominativi speciali rievocativi.
- i diplomi sono di tre tipi : Bronzo - Argento - Oro
- al fine di ottenere il diploma - Bronzo, dovranno essere collegate almeno DUE stazioni speciali;
- al fine di ottenere il diploma - Argento, dovranno essere collegate almeno QUATTRO stazioni speciali;
- al fine di ottenere il diploma - Oro, dovranno essere collegate almeno SEI stazioni speciali;
- per ottenere la PLAQUE, dovranno essere collegate almeno OTTO stazioni speciali;
- confermato il collegamento via QSL e/o eQSL (eQSL.cc), la richiesta del diploma va inoltrata all'Award Manager con l'estratto del Log, esclusivamente via e-mail ed i messaggi mail dovranno necessariamente riportare come oggetto: AWARD 90^ SPEDIZIONE DIRIGIBILE ITALIA;

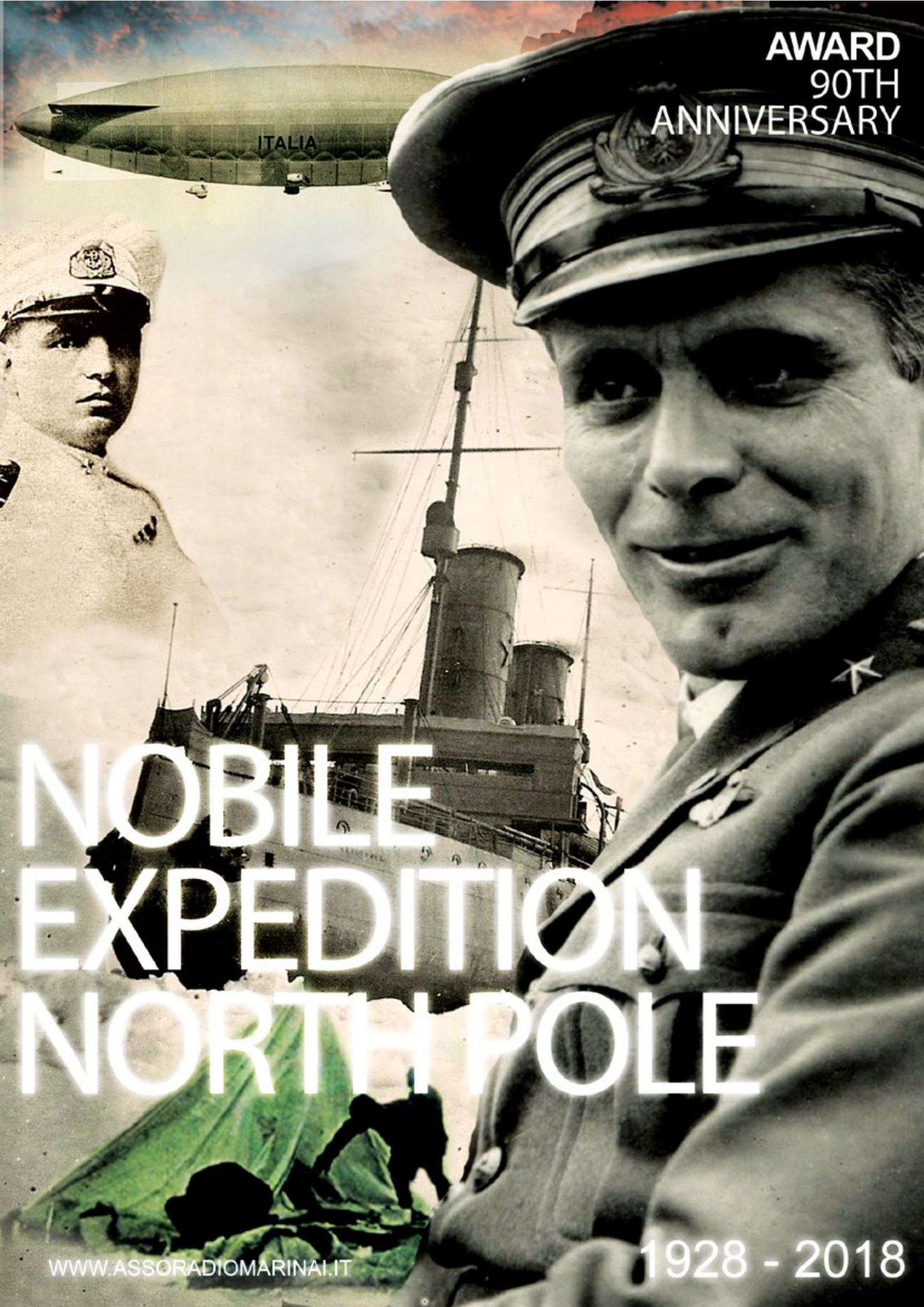
- il diploma sarà inviato gratuitamente nella sola forma elettronica (JPG);
- per la richiesta della **PLAQUE** è prevista una somma forfettaria di **Euro 35** (comprensivo di spese di spedizioni).
- Award Manager dell'evento, è:
IT9MRM - Alberto Mattei email: it9mrm@hotmail.com
- tutte le comunicazioni e le richieste andranno a lui indirizzate.
- modalità di pagamento:
- 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

Elenco delle stazioni speciali accreditate per il Diploma (in fase di aggiornamento)

SPECIAL CALL	MI #	QSL MANAGER
IIØIDO	1400	IZ0FVD
II1IGJ	1193	IK1VHX
II1AIT		I1SAF
II1ITR		IZ1ETD
IB2RT		I2MYF
RJ1O		RZ1O
R1LK		RV1AQ
OL9ØITALIA		OK1ZKR
OK1KLV		OK1DOM



AWARD
90TH
ANNIVERSARY



NOBILE EXPEDITION NORTH POLE

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

1928 - 2018



REGIA MARINA RADIO S. PAOLO

STAZIONE RADIO-TELEGRAFICA



20 MAR - 20 OCT 2018

IIQIDÖ

SPECIAL CALSIGN FOR
90TH ANNIVERSARY NOBILE
EXPEDITION ON NORTH POLE
USING AIRSHIP ITALIA

FOR MORE INFO VISIT WWW.ASSORADIOMARINA.IT

III TROFEO ANTICA CALES

di Alberto Mattei - IT9MRM - Coordinatore Nazionale e Award Manager

TERZO TROFEO ANTICA CALES

L'Associazione Radioamatori Marinai Italiani sezione di Calvi Risorta promuove il terzo trofeo "Antica Cales". Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo.

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 20 maggio 2018 (06:00 UTC) e si concluderà il 27 maggio 2018 (23.59 UTC).

PARTECIPAZIONE

Sezione ARMI di Calvi Risorta:

IU8CEU - IK8FIQ - IZ8XXE - IU8FRE - IU8EQF - IU8FUL - IZ8GNR - IK2GPQ - IZ8QMS - IU8FRF - IZ8DFO - IU8AEY - IU8FSU

Stazione Jolly: **IQ8XS**

Partecipano tutte le stazioni iscritte all'ARMI (identificarsi con il MI)

Le categorie di partecipazione al Diploma sono unicamente la categoria OM e la categoria SWL, ognuna delle quali avrà una propria classifica indipendente.

Tutte le stazioni della sezione ARMI di Calvi Risorta NON competono ne' per il Diploma ne' per le classifiche, ma riceveranno uno speciale attestato di partecipazione.

REGOLE PER I QSO

I collegamenti/ascolti possono avvenire nelle bande HF 20-40-80 metri nei modi di emissione SSB, CW e DIGITALE (solo PSK e RTTY).

la chiamata sarà

- SSB : "CQ 3° Trofeo Antica Cales de..."
- CW : "CQ 3° Trophy Old Cales de..."
- DIGI: "CQ 3° Trophy Old Cales de..."

Ogni Stazione potrà essere collegata più volte al giorno, ma solo in modi di emissione e bande differenti (esempio: IU8CEU può essere collegato lo stesso giorno in: 20ssb, 20digi, 20cw, 40ssb, 40digi, 40cw, 80ssb, 80digi, 80cw), per tutto il periodo della gara.

Resta a discrezione della stazione di procedere o meno al cambio banda/modo se richiesto.

Ogni stazione si impegnerà a GARANTIRE ALMENO 10 MINUTI DI ATTIVITA' per ogni cambio banda/modo.

Non sono validi collegamenti tramite ponti ripetitori, trasponder o altri modi analoghi.

Non è consentito l'uso di auto segnalazioni (autospots) sul Cluster.

PUNTI PER QSO/HRD

- Tutte le stazioni ARMI: **2 punti**
- Stazioni di Calvi Risorta: **5 punti**
- IQ8XS: Stazione Jolly - **15 punti**

PUNTI DIPLOMA

Per ottenere il diploma, gli OM e SWL partecipanti dovranno totalizzare il seguente punteggio minimo:

Stazioni italiane: **100 punti**

Stazioni europee e extraeuropee: **50 punti**

LOG DI STAZIONE

Il Log dovrà essere compilato correttamente solo con i dati comunicati dall'Attivatore, cioè: banda e/o frequenza, modo, giorno, ora, punti e inviato all'Award Manager Nazionale e-mail: it9mrm@gmail.com

L'attestato di partecipazione sarà inviato gratuitamente nei formati PDF o JPG a chi ne farà richiesta scritta all'award manager allegando il log dei collegamenti.

Inoltre, chi intende ricevere il Diploma speciale in "CARTONCINO" deve inviare oltre al Log dei collegamenti (in formato ADIF) anche la copia del versamento di € 10,00 come spese forfettarie per la stampa e le spese di spedizione.

Award Manager Nazioanale - Alberto Mattei, IT9MRM: indirizzo email it9mrm@gmail.com

Per l'invio del contributo potete utilizzare le seguenti

- Postepay n° 4023 6006 4594 6759 intestato a Mattei Alberto CF: MTTLRT63L22I535Z oppure
- con versamento tramite Paypal all'indirizzo: it9mrm@gmail.com
- con versamento tramite conto corrente bancario: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta

Ricordarsi sempre di scrivere i propri dati personali con indirizzo se si vuol ricevere il Diploma in CARTONCINO.

La data termine per ricevere i Log di stazione del 3° Trofeo Antica Cales è il 30 giugno 2018, verrà considerata valida la data dell'email, per tutti i log che saranno inviati dopo il tempo termine sarà possibile, a discrezione dell'Award manager, ricevere il diploma rimanendo comunque fuori dalle classifiche.

CLASSIFICHE E PREMI

Verranno premiati con una coppa ed uno speciale diploma in pergamena il 1° Classificato che avrà conseguito più punti, al 2° ed al 3° classificato andrà un diploma speciale in pergamena.

il 1° classificato SWL riceverà un diploma speciale in pergamena.

La classifica Generale si potrà consultare sulla pagina Facebook della Sezione ARMI "IQ8XS Sezione di Calvi Risorta".

I premi saranno consegnati all'indirizzo personale del Vincitore.

DEROGHE

Resta facoltà della sezione ARMI di Calvi Risorta - IQ8XS - DEROGARE al regolamento qualora vi siano eventi di forza maggiore che impediscano il corretto svolgimento della manifestazione, tale deroga sarà insindacabile, e in nessun modo altererà la classifica finale.

La Stazione Attivatrice si impegna a rispettare scrupolosamente il regolamento, in caso di segnalazioni di infrazioni o uso di deroghe non preventivamente autorizzate, il Direttivo di Sezione, previa verifica e accertamento da parte del Coordinatore, valuterà l'esclusione dell'Attivatore alle prossime attività di Sezione.

NOTE CONCLUSIVE

Tutto quanto non espressamente indicato nel presente regolamento, le integrazioni e informazioni supplementari che dovessero rendersi necessarie, per lo svolgimento dell'attività, potete servirvi della e-mail di sezione armicalvirisorta@gmail.com tramite la quale potranno anche essere richiesti chiarimenti sulle operazioni schedulate.

Faranno fede inoltre la prassi comune e le consuetudini abitualmente adottate nell'ambito delle competizioni radioamatoriali.

Il presente Regolamento è stato scritto e redatto dall'Award Manager Nazionale per conto della Sezione ARMI di Calvi Risorta - IQ8XS



ATTESTATO DI PARTECIPAZIONE



DIPLOMA

SABATO 26 MAGGIO 2018



III ITALCON

SPECIAL EVENT

TERZO RADUNO INTERFORZE ITALCON - LIBANO 1 - LIBANO 2

AMICI DI NAVE ARDITO OSPITI DEL RADUNO DEI VETERANI ITALCON
IN OCCASIONE DEL MEMORIAL DAY

NETTUNO 26-27 MAGGIO 2018



PROGRAMMA DI MASSIMA 3° RADUNO INTERFORZE – NETTUNO 26 E 27 MAGGIO 2018

26 MAGGIO

Porto turistico Marina di Nettuno RM

In occasione del raduno sarà operativa una stazione radio commemorativa a cura dell'A.R.M.I. "Associazione Radioamatori Marinai Italiani" attività coordinata dal Presidente Alberto Mattei con apposito nominativo speciale **"IIOTAL"** rilasciato dal Ministero dello Sviluppo Economico sezione Telecomunicazioni.

Ore 09.30 Raduno Veterani Libano 1 e Libano 2 - Associazioni Combattentistiche e d'Arma

Arrivo Fanfara Bersaglieri "La Garibaldina" di Treviolo BG

Ore 10.00 Ammassamento Veterani, Associazioni, Labari e Gonfalon Arrivo Autorità.

Ore 10.30 Cerimonia di Alzabandiera

Ore 10.45 Onori alla Massima Autorità

Ore 11.00 Allocuzioni

Ore 11.30 Deposizione Corona di Alloro al Monumento ai Caduti in Piazza Cesare Battisti

Ore 11.45 Termine della Cerimonia

Dalle ore 12.00 per tutta la giornata visita alle mostre fotografiche e cinematografiche allestite nelle zone verdi della Marina di Nettuno

Ore 16.30 Avio lancio di Paracadutisti del Club Paracadutismo "Crazy Fly Nettuno" con discesa al seguito della Bandiera Italiana, a seguire visita alla mostra negli stand allestiti nelle zone verdi della Marina di Nettuno

Ore 21.30 Concerto della Fanfara Garibaldina con musiche ed Inni.

27 MAGGIO

Cimitero Monumentale Americano Nettuno (RM)

Ore 10.00 Arrivo Invitati, Associazioni Combattentistiche e d'Arma

Ore 10.30 Celebrazione Eucaristica con deposizione Corone ai Caduti

A seguire Allocuzioni Cerimoniali

Ore 11.30 Visita al Monumentale

Ore 13.00 Pranzo di Corpo presso il ristorante CLUB Paracadutismo "Le Grugnole" Nettuno

A seguire Conviviali, saluti ed auspici futuri.





*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.

www.assoradiomarinai.it
info@assoradiomarinai.it

ARMIGADGET & CLOTHING

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



by **NICO'S**

**OFFICIAL
ARMIG
STORE**



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**



dal 8 al 23 settembre

2018

CONTEST DELLE STAZIONI RADIO NAVALI"

ITALIAN NAVY
SHIP RADIO STATION
Award



MARINA MILITARE

ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2018

di Alberto Mattei, Coordinatore Nazionale ARMI

Vuoi partecipare da protagonista! Vuoi assaporare l'emozione di un pile-up stile "expeditioner". Vuoi essere segnalato sul cluster, come le stazioni "most wanted"! Allora partecipa al quinto contest delle stazioni radio navali!! Richiedi il nominativo speciale "navale", e lanciati nelle onde insieme agli altri "Radioamatori di Marina".

DIVENTA PROTAGONISTA!!

Perchè partecipare ed essere protagonisti di questa avventura!! Il contest delle stazioni radio navali, è l'alter ego del già blasonato e conosciuto contest delle stazioni costiere. Questa idea nata da IK1VDQ Gianni (MI715) e rielaborata da IT9MRM, vuole rievocare (ove non esistono più) i nominativi radio delle navi della Marina Militare che dal dopo guerra sino ad oggi hanno solcato e solcano le onde (elettromagnetiche). E' un tributo alle gloriose navi che hanno fatto la storia moderna della Marina Militare Italiana. Il protagonista sarà uno di noi "Radioamatore di Marina" che ha nel cuore una delle navi dove ha vissuto i migliori anni della propria gioventù. Proprio questo è lo scopo, far rinascere per tre week-end, il nominativo radio e quindi virtualmente la nave dove si è stati imbarcati. I nominativi radio delle navi sono tanti e la scelta è ampia, quindi ci

si può sbizzarrire sui nomi ed eventualmente anche sulle foto! Sì, perchè la QSL sarà proprio questa l'immagine che girerà in lungo ed in largo tra i collezionisti. Foto d'epoca con navi in bianco e nero a ricordare, con quel nominativo, il ricordo più vivo di questi gloriosi vascelli!! Quindi, sin da adesso, ricerca sul nostro sito web il nominativo radio della nave dove hai fatto il servizio di leva, o hai effettuato il primo imbarco.... o magari perchè ti piace, scegli il nominativo e richiedilo al Ministero! Questo è il primo passo... dopo di chè, ti sarà rilasciato il numero di riferimento ARMI che trascriverai sulla tua QSL, che sicuramente riporterà l'efigie o la figura fotografica della nave dei più bei ricordi giovanili da "Marinaio"!

A Settembre, sarai protagonista... nel più bello ed emozionante contest radio navale.... Partecipa!

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS

AWARD 2018

DIPLOMA RILASCIATO A:

SAMPLE

PER AVER COLLEGATO DAL 8 AL 23 SETTEMBRE 2018 I NOMINATIVI SPECIALI DEDICATI ALLE STAZIONI RADIO NAVALI DELLA MARINA MILITARE ITALIANA

AWARD MANAGER
ALBERTO MATTEI IT9MRM

CATEGORIA: INDEPENDENT-CW
PUNTEGGIO: 25 POSIZIONE: 6
CLASSIFICA GENERALE: 99°

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



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it





Marina Militare

Collezione orologi



Memphis Belle

MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS

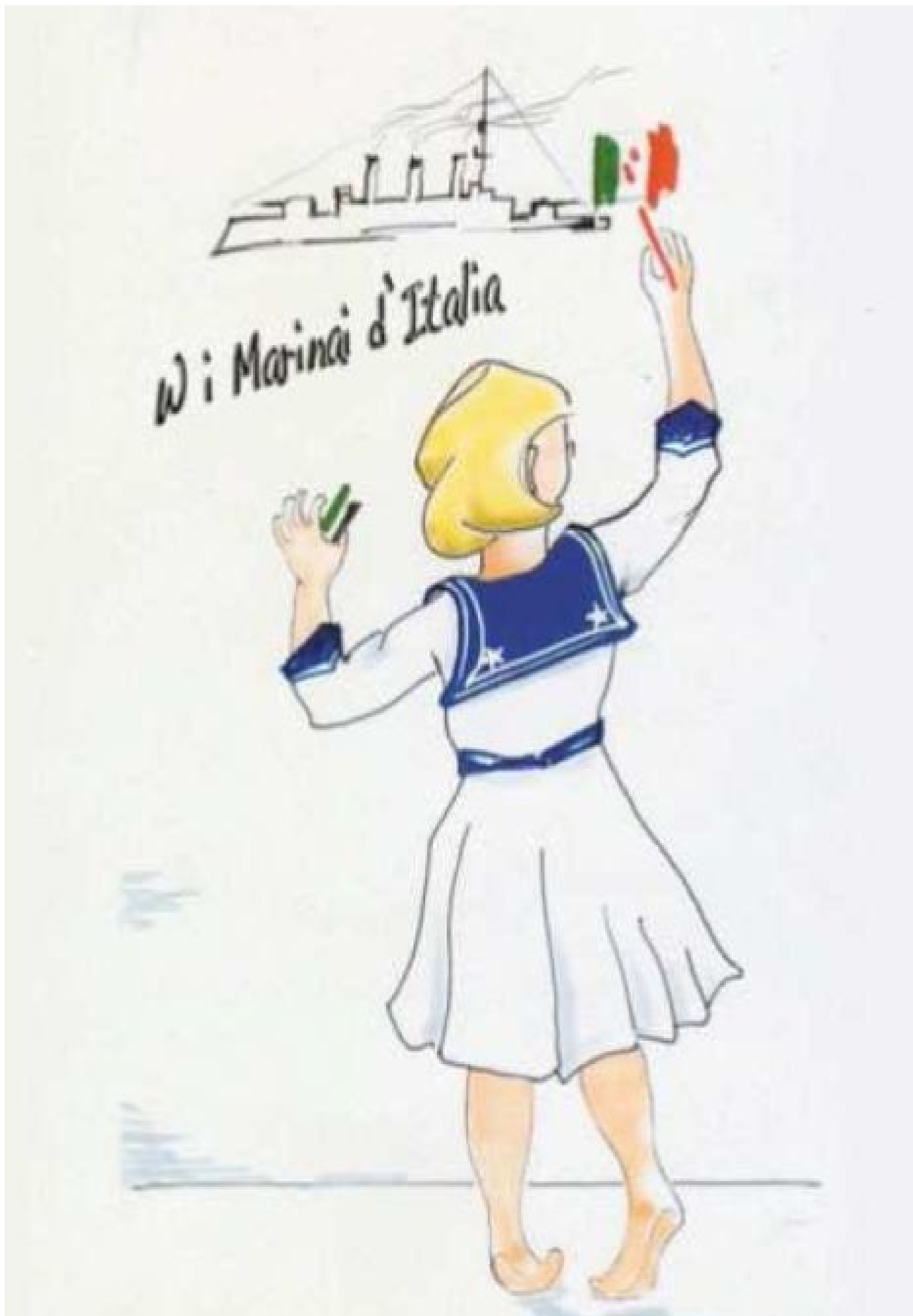


Istituto **ANDREA DORIA**



**ASSISTE
LE FAMIGLIE
E GLI ORFANI
DEL PERSONALE
DELLA MARINA
MILITARE**

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



THE SUPER JOLLY STATION

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

WORLD WAR FIRST

17WW1

AWARD

REGIA
MARINA



AWARD

MARINA



JOLLY STATIONS

IQ0RU IQ1YY IQ3GA IQ7UJ IQ7TA
IQ7QN IQ8XS IQ9MQ IQ9ZI

RADIO CONTEST IS THE REALITY OF THE NAVAL GAME

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

I DIPLOMA ASSEGNATI DELLA REGIA MARINA NELLA GRANDE GUERRA

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale

I DIPLOMI ASSEGNATI

(aggiornato al 14/04/2018)



Nr.	Nominativo	Nome e Cognome	Data
001	I1PJK	Maurizio Coroli	20.01.2018
002	9A1AA	Ivo Novak	20.01.2018
003	IK5TBI	Emilio Fedeli	22.01.2018
004	IZ8ITT	Antonello Libertucci	29.01.2018
005	IK2SOE	Andrea Roncagli	23.02.2018
006	I3VAD	Giancarlo Scarpa	26.02.2018
007	DH5WB	Wilfried Besig	26.02.2018
008	R7RL	Vladislav Lutsyuk	01.03.2018
009	IZ1CLA	Sauro Tonelli	06.03.2018
010	I2QIL	Antonio Di Pietro	06.03.2018
011	IW2JJS	Giorgio Zanoni	24.03.2018
012	IS0H XK	Giuseppe Abis	24.03.2018
013	IU8CEU	Michele Politanò	31.03.2018
014	HA8TG	Lajos Tagai	13.04.2018



Nr.	Nominativo	Nome e Cognome	Data
001	I1PJK	Maurizio Coroli	20.01.2018
002	9A1AA	Ivo Novak	20.01.2018
003	IK5TBI	Emilio Fedeli	22.01.2018
004	IZ8ITT	Antonello Libertucci	29.01.2018
005	R7RL	Vladislav Lutsyuk	01.03.2018
006	IZ1CLA	Sauro Tonelli	06.03.2018
007	IK2SOE	Andrea Roncagli	06.03.2018
008	I2QIL	Antonio Di Pietro	06.03.2018
009	IW2JJS	Giorgio Zanoni	24.03.2018
010	IU8CEU	Michele Politanò	31.03.2018



Nr.	Nominativo	Nome e Cognome	Data
001	IZ8ITT	Antonello Libertucci	29.01.2018
002	9A1AA	Ivo Novak	16.02.2018
003	IK5TBI	Emilio Fedeli	18.02.2018
004	I1PJK	Maurizio Coroli	23.02.2018
005	R7RL	Vladislav Lutsyuk	01.03.2018
006	IZ1CLA	Sauro Tonelli	06.03.2018
007	I2QIL	Antonio Di Pietro	06.03.2018
008	IU8CEU	Michele Politanò	31.03.2018



Nr.	Nominativo	Nome e Cognome	Data
001	IZ8ITT	Antonello Libertucci	13.02.2018

IL DIPLOMA DELLA REGIA MARINA NELLA GRANDE GUERRA

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale



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 innalzata 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 bilettera 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 bilettera uguale al proprio nominativo ne verrà assegnato uno d'ufficio.

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

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

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

Stazioni ARMI jolly:

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

p.e.

IQ9MQ - AAA - Ammiraglio Augusto Aubry

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

SSB/DIGI/CW : **15 punti**

Stazione Super Jolly:

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

II7WWI
(World War I)

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

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

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

[NOTA]

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

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.**



17 APRILE 2018

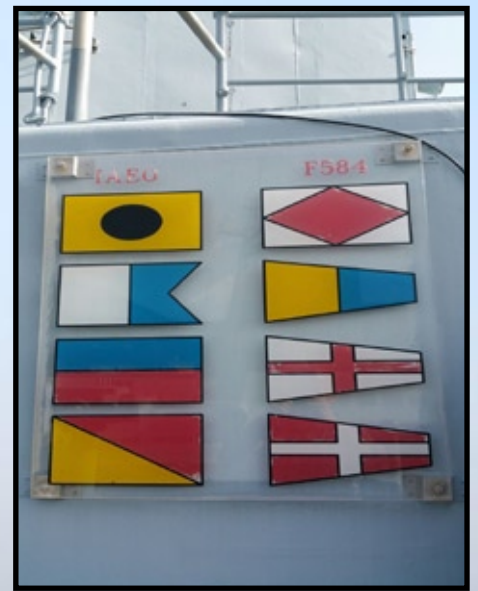
NAVE BERSAGLIERE

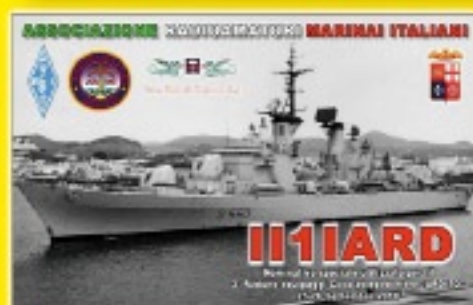
111AEO

ULTIMO AMMAINA BANDIERA - LA SPEZIA

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT







Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su





IK7MJA Cosimo Marangiolo - MI421

Cosimo apparteneva alla sezione ARMI di Taranto.

Ho avuto il piacere di conoscerlo personalmente nel 2008, mi trovavo a Taranto per un corso a Maricentadd ed ho avuto l'occasione di visitare la sezione ARMI/ARI di Taranto in compagnia di IK8XVA. Lui era il Presidente della sezione ARI di Taranto. E' stato molto attivo con la sezione ARMI nelle varie attività locali.

Riposa in Pace



IM0GNF Salvatore Guccini - MI621

Sal era una persona solare e molto disponibile, ha partecipato a tantissime attività con l'ARMI ha partecipato con il team di IR0LVC (Louis Vuitton Cup) inoltre è stato uno degli operatori della stazione costiera II0ICH.

Purtroppo Salvatore stava combattendo un brutto male, che se lo è portato via a soli 54 anni. Nell'attivazione di IR0LVC (Lousi Vuitton Cup) a La Maddalena, l'attività era stata dedicata a sua figlia che era scomparsa (con lo stesso male) appena 15enne. Adesso Salvatore si ricongiunge alla sua amata figlia Alessia. R.I.P.



Campagna **2018** per
AUTOFINANZIAMENTO
SOSTIENICI

CON

SOLO EURO



PayPal

<http://www.assoradiomarinai.it>



A.R.M.J.

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

www.assoradiomarinai.it



Perchè diventare un Radioamatore di Marina?

Ha 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.