

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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



bollettino **dei marinai**

Bollettino tecnico ad uso gratuito per i soci

NR. 208/2018

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	A La Spezia l'ultimo ammaina bandiera di Nave Bersagliere
7	II11AEO - Nave Bersagliere
8	Italian Navy Coastal Radio Stations Award 2018 - Classifica finale
12	Con la pelle appesa ad un chiodo - C.T. Saetta - I ^a parte
29	Appunti per sostenere l'esame da Radioamatore - parte V ^a
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	Ardito ed Audace pezzi di storia della Marina Militare Italiana
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 diplomi assegnati della Regia Marina nella Grande Guerra
76	Il diploma della Regia Marina nella Grande Guerra
81	IQ9MQ/marittimo mobile

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Eccoci nuovamente qui con questo nuovo numero del bollettino dei marinai! Come promesso la volta scorsa, troverete su questo numero la classifica ufficiale e definitiva del contest delle stazioni radio costiere del marzo scorso. Inoltre stiamo provvedendo ad inviare anche i diplomi in base al solito criterio di ricezione logs, e vista la mole di lavoro che ci tiene occupati, stiamo facendo del nostro meglio per accelerare i tempi di invio. Per l'award della Regia Marina, molte stazioni, ci chiedono di incentivare le comunicazioni delle stazioni speciali e delle stazioni IQ visto che c'è una stasi su questo diploma. Esorto tutti i responsabili che hanno dato la loro adesione a questo progetto, di incentivare le comunicazioni radio su questo tema così da dare ampio spazio a tutti coloro che stanno lavorando per il diploma. Anche l'award dedicato al "90° anniversario della spedizione del Generale Umberto Nobile con il dirigibile "Italia" continua il suo iter di attivazione, con le stazioni speciali che di settimana in settimana si fanno sentire in radio. Siamo in attesa che

i nostri colleghi del "Uppsala Radioklubb", con cui abbiamo già da tempo avuto contatti, ci comunichino il nominativo speciale che utilizzeranno per l'attività dedicata al Dirigibile Italia e a Finn Malmgren. Sarà inserito nella lista ufficiale, intanto tra poco sarà attivo anche il nominativo speciale II1ITR dedicato alla Tenda Rossa, il team capeggiato da Oscar IZ1ETD, e da tanti altri OM tra cui il nostro socio ARMigero IW2NUY Marco [MI401]. Come vi avevo scritto in un mio articolo sul WAF (World Arctic Fund) l'ARMI è partner ufficiale alla spedizione AISE Airship Italia Search Expedition 2018 al Polo Nord, quindi seguiremo tutti i preparativi e la navigazione dalla base di Rostock in Germania sino alle Svalbard, e dalle Svalbard sino all'83° parallelo. Giorno 25 maggio presso l'ambasciata Norvegese a Berlino ci sarà la conferenza stampa sulla spedizione artica da parte del Capitano Simone Orlandini e all'occasione presenterà alla stampa i partner tra cui anche l'ARMI. Per noi questo è un onore essere tra i tanti sponsor e partner del progetto, tra cui



bisogna annoverare anche il nostro Ministero della Difesa e il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del Mare. Nel prossimo articolo ci saranno riportati più dettagli sulla preparazione della spedizione. Vi lascio alla lettura del bollettino dandovi appuntamento al prossimo numero che sarà online la terza settimana di Giugno. 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 **Aprile** e **Maggio** 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.



N1ZZZ/mm: Jeremy C. Allen è il comandante della "MV SSG Edward A. Carter Jr. (T-AK 4544)", una nave militare appartenente alla US Navy Military Sealift Command.

Le navi per il trasporto marittimo strategico fanno parte del programma di preposizionamento dei comandi militari statunitensi Sealift Command (MSC - Military Sealift Command). Ci sono attualmente 49 navi nel programma, posizionate strategicamente in tutto il mondo per supportare l'Esercito, la Marina, l'Aeronautica, il Corpo dei Marines e l'Agenzia di Difesa della Logistica. La maggior parte prende il nome dai destinatari della Medal of Honor

dal servizio che supportano. Le navi sono assegnate a due squadroni militari di Prepositioning Ship (MPS - Military Prepositioning Ship) situati nell'Oceano Indiano a Diego Garcia e nell'Oceano Pacifico occidentale a Guam e Saipan.

Le navi MPS di ogni squadra dispongono di attrezzature, rifornimenti e munizioni sufficienti per supportare una Task Force Marine Air-Ground per 30 giorni. Le navi MPS sono autosufficienti, con gru da scaricare in mare o in porto. MSC ha noleggiato le prime due classi di navi nel ruolo di MPS (le classi del caporale Louis J. Hauge Jr. e del sergente Matej Kocak) dalle linee di navigazione

civili e le ha convertite. Le navi successive furono costruite appositamente. La MV SSG Edward A Carter Jr. è stata costruita nel 2001 ha una lunghezza di 290 m. e una larghezza di 32,3 m. 74500 tonnellate a pieno carico. A bordo ci sono 22 membri d'equipaggio. Jeremy è molto attivo soprattutto nei modi digitali. Non si escludono contatti anche in fonia (è stato segnalato sul cluster sui 17 metri in fonia).

Jeremy è anche operatore di VQ9ZZ e VQ9ZZ/mm quando si trova a Diego Garcia. La QSL va inviata via diretta al seguente indirizzo: Jeremy C. Allen, 42 Broad St, Pringle, PA 18704, USA

OE5YCL/mm: Claudia Kirchberger assieme con il suo compagno Jürgen vivono a bordo del loro Ketch s/v LA BELLA EPOQUE. Si trovano attualmente nel nord dell'Oceano Atlantico vicino alla Groenlandia. Claudia è molto attiva in radio in fonia e lo si ascolta a 14313 MHz. Visitate la loro pagina web <http://www.fortgeblasen.at> molto belle le loro foto.



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



MM0VIK/mm: Euan Crawford opera saltuariamente a bordo della sua imbarcazione a vela presso le Isole Shetland. Euan è un residente e vive con la sua famiglia a Sandwick. E' molto attivo in radio soprattutto in fonia. QSL via QRZ.com



CS2NTMC/mm: è il nominativo utilizzato dall'YL's Amateur Radio Ladies Portugal" a bordo della nave scuola "NTM CREOULA" della Marina Militare Portoghese, ubicata nel porto di Lisbona. L'attività è stata organizzata giorno 12 maggio ed hanno operato in fonia ed in cw, nei 17 e 20 metri. La nave scuola CREOULA è la gemella della NAVIO SANTA MARIA MANUELA (CS2SMM/MM - operata lo scorso 27 gennaio 2018), vecchia nave per la pesca oceanica a quattro alberi e bompresso con vele auriche, fiocchi e randa. Nel 1976 fu destinata a diventare nave museo, ma, considerate le ottime condizioni di conservazione, fu deciso di adibirla all'addestramento velico e nautico d'altura. La Marina Portoghese la incorporò nel 1987; sottoposta a lavori di ammodernamento e rimotorizzazione nel 1992. La QSL va inviata via bureau.



G3SED/mm: Mike Devereux è attivo a bordo del suo yacht "MARIANNA" un Jeanneau Prestige 42. Lo si ascolta quasi sempre ei weekend ed è operativo in CW sui 17 MHz. La QSL va inviata via bureau oppure diretta al seguente indirizzo: Mike Devereux - 191 Botley Road - Burridge, SOUTHAMPTON SO31 1BJ - England



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 19 aprile 2018 al 18 maggio 2018), ecco di seguito i nominativi: **YL3IZ** - GM0HCQ - F5MYK - KC7JEF - UR7FM - **MM0VIK** - UW5EJX - HF0SEA - KH6JF - UA6GO - R0LER - VE2FK - **OE5YCL** - **N1Z-ZZ** - UT1FG - IQ9MQ - HA3FOK - 4S7JL - SQ5BIH - RV1CC - DS5MXM - R4AF - UR9MC - YO9DFR - **G3SED** - DM1AR - KP4AAN - DG7LAN - **CS2NTMC** - W6CWM - GD8EXI -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

A LA SPEZIA L'ULTIMO AMMAINA BANDIERA DI NAVE BERSAGLIERE

di Giuseppina Greco (tratto da www.marina.difesa.it)



Martedì 17 aprile, presso l'Arsenale Militare Marittimo di La Spezia, si è svolta la cerimonia dell'ultimo ammaina bandiera di Nave Bersagliere che, dopo 23 anni di attività al servizio delle istituzioni e della collettività, termina la propria vita operativa. L'emozionante cerimonia si è svolta alla presenza dal Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio di squadra Valter Girardelli, del Comandante in Capo della Squadra Navale, ammiraglio di squadra Donato Marzano, e la partecipazione del Prefetto di la Spezia, dottor Antonio Lucio Garufi, il sindaco di La Spezia dottor Pierluigi Peracchini, e altre autorità civili e religiose.

"Dopo 23 anni si conclude la vita operativa di nave Bersagliere - ha sottolineato l'ammiraglio Girardelli - durante la quale ha prestato servizio in tutti i mari del mondo. I pattugliatori classe Soldati hanno colmato una soluzione di continuità capacitiva svolgendo attività di presenza e sorveglianza allo stesso livello delle unità classe Lupo, garantendo supporto alla linea fregate" e poi rivolto all'equipaggio di nave Bersagliere ha aggiunto "al Comandante

Vigilante, ai Comandanti e agli Equipaggi che hanno animato e amato per 23 anni la nave rivolgo un convinto e sincero "ben fatto" per aver tenuto alto il nome del Bersagliere nella certezza di aver contribuito a scrivere una pagina di storia della nostra Marina. Il merito è tutto loro."

Nave Bersagliere è un pattugliatore di squadra classe Soldati costruito nei Cantieri Navali Riuniti di Ancona e varato il 20 giugno 1985; è la terza unità navale a rendere omaggio con il proprio nome al Corpo dei Bersaglieri, fondato dal Generale La Marmora. Il rapporto storico e di amicizia tra la Marina Militare ed il Corpo dei Bersaglieri ha origini lontane, a partire dalla Grande Guerra quando, il 3 novembre 1918, la Regia Torpediniera Audace sbarcò a Trieste i primi Bersaglieri italiani in luoghi a lungo rimasti sotto controllo austriaco.

Dal giorno della sua consegna alla Marina Militare, Nave Bersagliere ha percorso circa 322.000 miglia nautiche. Nei suoi lunghi anni al servizio del Paese, sotto la guida del motto "Pro Patria", Nave Bersagliere ha preso parte a numerose missioni nazionali e internazionali, garantendo la

sua presenza nel Mediterraneo all'interno di vari dispositivi aeronavali nazionali e NATO, tra cui il periplo del Mondo nel 1996, toccando 35 porti di 23 Paesi; l'International Defence Exhibition di Abu Dhabi nel 2000 e le Operazioni della Nato Active Endeavour nel 2003, 2008 e 2010.

Con la cancellazione dai ruoli del naviglio militare del pattugliatore di squadra Bersagliere, continua il processo di adeguamento della flotta della Marina Militare. Infatti, è in atto da tempo un piano che ha visto le dismissioni, per usura e vetustà, di importanti Unità Navali quali la fregata Maestrale ed Aliseo, le corvette Minerva, Sibilla, Danaide, Urania, i pattugliatori d'altura Granatiere e Artigliere e i cacciamine Lerici e Sapri.

L'equipaggio di Nave Bersagliere ha recitato commosso per l'ultima volta la preghiera del Marinaio mentre la bandiera Bandiera di combattimento, il più nobile vessillo consacrato al servizio del Paese, ha lasciato per sempre l'unità navale per essere custodita nel Sacario delle bandiere all'interno dell'Altare della Patria a Roma.

II1IAEO - NAVE BERSAGLIERE

di Antonio Di Benedetto IK8XVA/I1 [MI117]

L'ultima ammaina bandiera è il passaggio definitivo di una nave da RTD ad effettivo disarmo e cancellazione dal naviglio militare. È sempre triste quando una nave va in disarmo, il marinaio conosce ogni angolo della propria nave, riconosce ogni rumore e perfino gli odori, tutto questo ti entra dentro senza rendersi conto.

La nave è come una seconda casa e l'equipaggio come una seconda famiglia e quando apprendi la notizia che la nave in cui sei stato imbarcato verrà radiata, è come perdere una persona cara, come se una parte di te scomparirà insieme a lei.

Quando ho saputo della notizia che Nave Bersagliere andava in disarmo e che il 17 aprile 2018 sarebbe stato l'ultimo giorno in cui la bandiera turrita tricolore con le quattro repubbliche marinare sarebbe rimasta issata sino al tramonto e definitivamente collocata nella sua teca per essere portata definitivamente al museo delle bandiere al

Pantheon. Ho iniziato subito ad avere i primi contatti, sia con Alberto IT9MRM (Coordinatore Nazionale ARMI) che con il collega e amico Lucio IZ8QNX per iniziare ad intraprendere le pratiche burocratiche previste per effettuare le operazioni a bordo, come effettuato con altre unità navali negli anni passati. Alberto ci ha fornito la documentazione da presentare, subito ho inviato i documenti al Comando Marittimo Nord dove Lucio ha potuto seguire l'iter di autorizzazione. In contemporanea abbiamo richiesto il nominativo speciale al MISE (II1IAEO).

Inoltre io con Lucio, abbiamo preso contatto con il Comandante di Nave Bersagliere - C.C. Vigilante, informandolo della nostra iniziativa che ha apprezzato con molto piacere dando parere favorevole previo nulla osta da parte degli alti Comandi. Ricevuta l'autorizzazione del nulla osta da parte di Marina Nord, dal Comando della 1ª Divisione

Navale e anche dall'ufficio visite e cerimonie del Comando in Capo della Squadra Navale. Abbiamo iniziato ad approntare l'apparato e l'antenna, a bordo della nave. L'ubicazione che ci era stata assegnata era la plancia.

Negli ultimi mesi l'equipaggio di Nave Bersagliere è stato trasferito e alloggiato nella Caserma Piomarta e per problemi di sicurezza la nave è stata disalimentata, per cui l'attività radio è stata fatta utilizzando una batteria d'auto.

L'apparato utilizzato era un Yeasu FT-991A e come antenna una Enf Fed di 20 metri.

Gli operatori che hanno operato sono stati: IK8XVA Antonio Di Benedetto e IZ1MHQ Andrea Conti in SSB, Sauro IZ1CLA in CW. Il nominativo sarà utilizzato anche per l'Italian Navy Ships Radio Stations Award del prossimo settembre. QSL via bureau o diretta via IK8XVA.



ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2018 - CLASSIFICA

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

CLASSIFICA FINALE

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	IZ8ITT - Antonello Libertucci - MI1401	28127	35	IU7GXL - Filippo Favia	1680
2	I3SY - Sergio Segato - MI1336	26653	36	DL2AMM - Manfred König - MI1276	1620
3	IK2ECC - Carlo Cipolla - MI1393	13390	37	IK8TMF - Paolo Cioffi - MI1469	1575
4	IK2SOE - Andy Roncagli - MI008	11913		IU1GQD - Sabino Sinesi - MI1453	1575
5	IV3FNR - Giannino Curelli - MI1224	8160	38	IS0HXX - Giuseppe Abis - MI1397	1560
6	IV3XPP - Giuliano Gasparutti - MI230	7461	39	IU0KDF - Roberto Ceccarelli	1540
7	IZ2BZT - Francesco Arbin	6260	40	HB9ASZ - Bernhard Pfander - MI939	1435
8	I6FCR - Francesco Mascitelli	6210	41	HB9BQB - Guido Giannini	1408
9	F4HMT - François Chlosta	6075	42	DL7NDS - Denis Schoet	1325
10	IK8MFA - Pier Luigi Zaccari - MI145	5746	43	IZ0RTT - Giovanni Broccoli - MI1411	1320
11	IZ2CDR - Angelo De Franco - MI1128	5504	44	IU6EVN - Marco Marasca	1260
12	IZ0EUX - Mercurio Salvatore - MI865	4928	45	IU1FQB - Mauro Calosso	1200
13	I0OSI - Giorgio Spinelli	4833	46	IW6PWC - Giacomo Nino DI MENNA	1188
14	IS0FEZ - Mario Cuccu - MI1166	4528	47	IZ1WTM - Piero Bortolotti - MI1017	1050
15	IU6IBX - Gianni Arcieri	4440	48	IU2IDU - Giulio Boselli	810
16	IZ6MQL - Mario Imperatori	4432	49	IZ1VNT - Roberto Canessa - MI859	765
17	IU7EDX - Giovanni Martino	3978	50	IK1PMO - Roberto Carletti	725
18	IZ6BUV - Leo Carnesale - MI320	3780	51	I1GYC - Claudio Sergio Giovale	720
19	IU2IWQ - Max Manzetti	3728		IZ6VZU - Domenico Pacazocchi	720
20	IT9NSL - Paolo Rizza - MI1051	3696	52	IK0PRD - Claudio Zoina - MI1182	695
21	HA8TG - Lajos Tagai	3690	53	IZ4IPJ - Rossano Baiguera - MI1045	675
22	IK7TVE - Pasquale De Ceglie - MI184	3480	54	IW1QIH - Gian paolo Pontetilla - MI932	600
23	IZ8USQ - Raffaele Rocco	3269		SN100ZHP - (SP5UAR) Marek Ruszczak	600
24	EA3ERD - Ernesto Ysun Clua - MI1090	2960	55	DL1HBL - Claus Lorenzen - MI1246	588
	EB3WH - Juanio Barrios - MI757	2960	56	IW3IE - Giacomo Perfetto - MI096	575
25	IW2JJS - Giorgio Zanoni - MI1229	2936	57	IK1MTV - Valerio Roccione - MI1412	480
26	I3JYL - Lino Tavagna - MI1127	2856	58	IK8MFJ - Michele Viggiano - MI1207	363
27	IZ1JLC - Danilo Giorgerini	2625	59	IU2GDY - Mario Marcucci	276
28	I1PJK - Maurizio Coroli - MI1206	2430	60	DL1ONI - Oliver Nerb	260
29	IU2HEY - Lorenzo Gilardoni	2400	61	M6IWD - Allan Sirrel	240
30	IZ6FHZ - Rosvelto D'Annibale - MI160	2394	62	IZ0JSD - Alessandro Golfi - MI114	234
31	LX1CC - Mill REIFF	2340	63	OM7AT - Vincent Suchánek	180
32	IZ0KNA - Enzo Vesparoli - MI309	2120	64	IZ8HNC - Domenico Principe - MI206	165
33	I5SOD - Giancarlo Soldatini - MI1151	1975		DC1MAS - Alexandra Nerb	165
34	IT9UNY - Ippolito Anello	1764	65	IK4MHC - Paolo Raccagni	140

N.B. Tutte le stazioni che non hanno inviato il contributo per la partecipazione alla gara, ma hanno inviato il solo Log, sono considerati "Control Log" e non vengono contemplati nella classifica, come prevede il regolamento.



NAVAL PHONE

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	IV3FNR - Giannino Curelli - MI1224	8160	11	IZ0RTT - Giovanni Broccoli - MI1411	1320
2	IZ2CDR - Angelo De Franco - MI1128	5504	12	IZ1WTM - Piero Bortolotti - MI1017	1050
3	IS0FEZ - Mario Cuccu - MI1166	4528	13	IK0PRD - Claudio Zoina - MI1182	695
4	IT9NSL - Paolo Rizza - MI1051	3696	14	IZ4IPJ - Rossano Baiguera - MI1045	675
5	I3JYL - Lino Tavagna - MI1127	2856	15	IW1QIH - Gian paolo Pontetilla - MI932	600
6	IZ0KNA - Enzo Vesparoli - MI309	2120	16	IW3IE - Giacomo Perfetto - MI096	575
7	I5SOD - Giancarlo Soldatini - MI1151	1975	17	IK1MTV - Valerio Roccione - MI1412	480
8	DL2AMM - Manfred König - MI1276	1620	18	IK8MFJ - Michele Viggiano - MI1207	363
9	IK8TMF - Paolo Cioffi - MI1469	1575	19	IZ8HNC - Domenico Principe - MI206	165
10	IS0HXX - Giuseppe Abis - MI1397	1560	20		

NAVAL MIXED

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	IZ8ITT - Antonello Libertucci - MI1401	28127	6	EB3WH - Juanio Barrios - MI757	2960
2	IK2ECC - Carlo Cipolla - MI1393	13390	7	IZ6FHZ - Rosvelo D'Annibale - MI160	2394
3	IV3XPP - Giuliano Gasparutti - MI230	7461	8	IU1GQD - Sabino Sinesi - MI1453	1575
4	IK8MFA - Pier Luigi Zaccari - MI145	5746	9	DL1HBL - Claus Lorenzen - MI1246	588
5	IZ6BUV - Leo Carnesale - MI320	3780		IZ0JSD - Alessandro Golfi - MI114	234

NAVAL CW

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	I3SY - Sergio Segato - MI1336	26653	6	IW2JJS - Giorgio Zanoni - MI1229	2936
2	IK2SOE - Andy Roncagli - MI008	11913	7	I1PJK - Maurizio Coroli - MI1206	2430
3	IZ0EUX - Mercurio Salvatore - MI865	4928	8	HB9ASZ - Bernhard Pfander - MI939	1435
4	IK7TVE - Pasquale De Ceglie - MI184	3480	9	IZ1VNT - Roberto Canessa - MI859	765
5	EA3ERD - Ernesto Ysun Clua - MI1090	2960			

INDIPENDENT PHONE

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	F4HMT - François Chlosta	6075	12	IU0KDF - Roberto Ceccarelli	1540
2	I0OSI - Giorgio Spinelli	4833	13	DL7NDS - Denis Schoet	1325
3	IU6IBX - Gianni Arcieri	4440	14	IU2IDU - Giulio Boselli	810
4	IZ6MQL - Mario Imperatori	4432	15	IK1PMO - Roberto Carletti	725
5	IU7EDX - Giovanni Martino	3978	16	I1GYC - Claudio Sergio Giovale	720
6	IZ8USQ - Raffaele Rocco	3269		IZ6VZU - Domenico Pacazocchi	720
7	IZ1JLC - Danilo Giorgerini	2625	17	IU2GDY - Mario Marcucci	276
8	IU2HEY - Lorenzo Gilardoni	2400	18	M6IWD - Allan Sirrel	240
9	LX1CC - Mill REIFF	2340	19	DC1MAS - Alexandra Nerb	165
10	IT9UNY - Ippolito Anello	1764	20	IK4MHC - Paolo Raccagni	140
11	IU7GXL - Filippo Favia	1680			

INDIPENDENT MIXED

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	IZ2BZT - Francesco Arbinì	6260	5	IU6EVN - Marco Marasca	1260
2	I6FCR - Francesco Mascitelli	6210	6	IU1FQB - Mauro Calosso	1200
3	IU2IWQ - Max Manzetti	3728	7	IW6PWC - Giacomo Nino DI MENNA	1188
4	HB9BQB - Guido Giannini	1408	8	SN100ZHP - (SP5UAR) Marek Ruszczak	600

INDIPENDENT CW

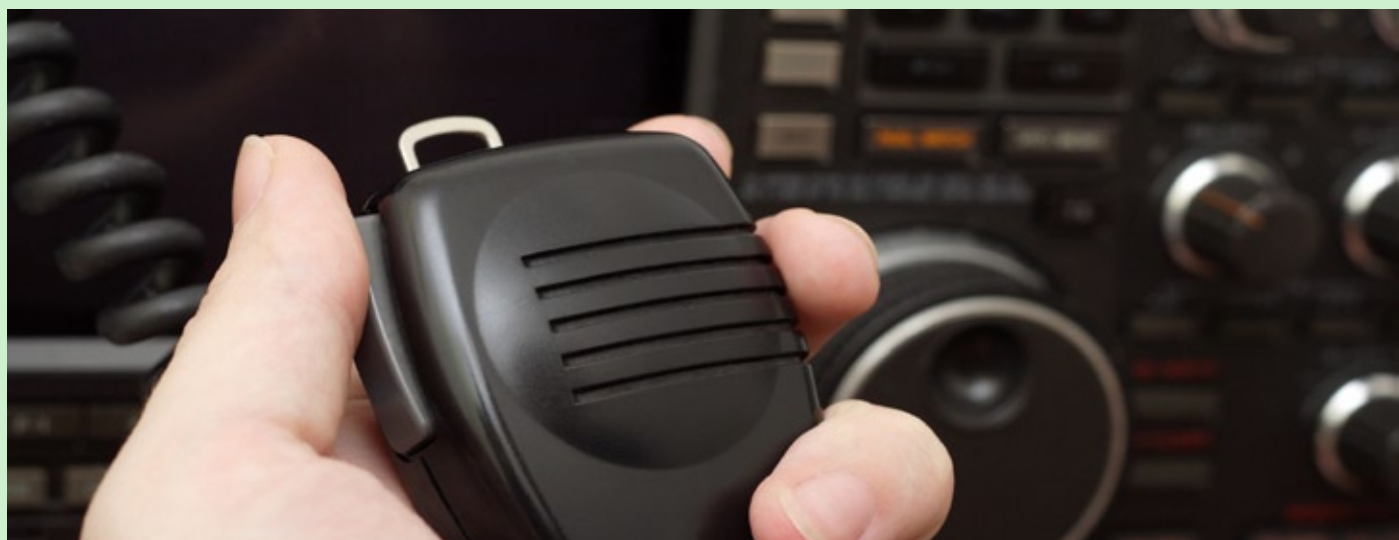
N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	HA8TG - Lajos Tagai	3690	3	OM7AT - Vincent Suchánek	180
2	DL1ONI - Oliver Nerb	260	4		

SWL

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	OE 1-1001007 - HelmutH Abel - CA65	22904	3	I4-4438/BO - Sandro Montorsi - MI476	675
2	IS0343-CA - Luigi Sulas - MI 858	726			

CLASSIFICA STAZIONI RADIO COSTIERE

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



CLASSIFICA SSB

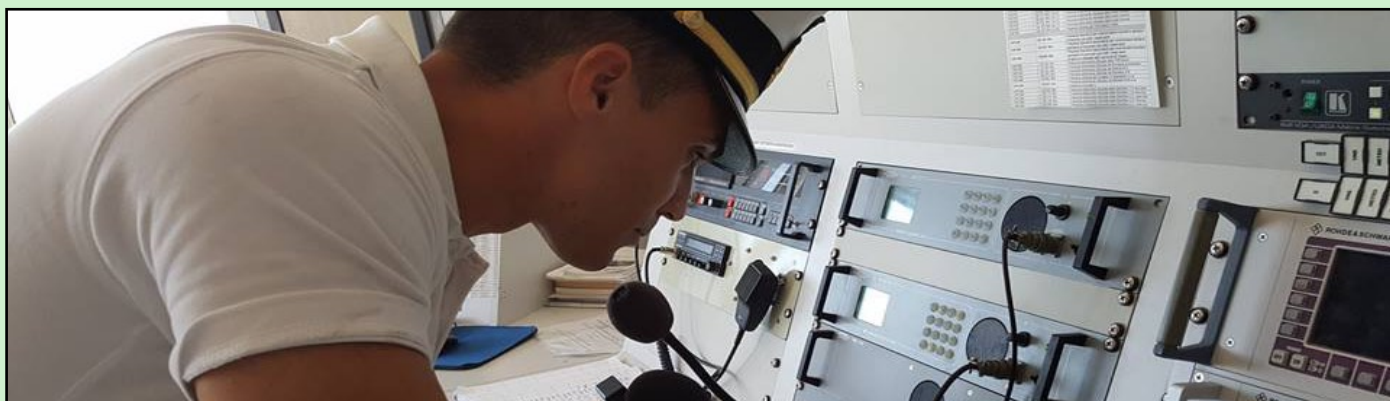
N°	CALL - NAME	SSB
1	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	2663
2	II1IGG - MARITELE GENOVA	1225
3	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	400
4	II8ICN - MARITELE NAPOLI	323
5	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA	240
6	II5IDK - MARITELE LIVORNO	233
7	II0ICH - MARITELE LA MADDALENA	165
8	II9IGB - MARITELE PANTELLERIA	126
9	II0IDR - MARITELE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



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

Cacciatorpediniere SAETTA



Cacciatorpediniere, appartenente alla classe Dardo. Impostata il 27 maggio 1927, è stato varato il 17 gennaio 1932 ed è entrato in servizio il 10 maggio 1932. Dislocamento a pieno carico 2200 t, dimensioni lunghezza 95,95 m - larghezza 9,75 m - Pescaggio 4,3 m - apparato motore: 3 caldaie, 2 gruppi di turbine a vapore su 2 assi; potenza 44.000 hp; Velocità: 38,8 nodi - Autonomia: 4600 nm a 12 nodi - Armamento: 4 pezzi da 120/50 mm Ansaldo Mod. 1926, 2 pezzi illuminanti da 120/15 mm, 2 mitragliere da 40/39 mm, 4 mitragliere Breda da 13,2 mm, 6 tubi lanciasiluri da 533 mm; 2 tramogge per bombe di profondità - Equipaggio: 6 ufficiali, 159 sottufficiali e marinai.

Cacciatorpediniere della classe Dardo (dislocamento standard di 1520 tonnellate, 2200 a pieno carico). Effettuò in guerra un totale di 163 missioni (92 di scorta convogli, 4 con le forze da battaglia, 5 di caccia antisommergibili, 10 per addestramento e 52 di trasferimento o di altro tipo), percorrendo complessivamente 64.458 miglia e trascorrendo 252 giorni ai lavori.

Breve e parziale cronologia.

27 maggio 1929

Impostazione nei Cantieri del Tirreno di Riva Trigoso (numero di costruzione 108).

17 gennaio 1932

Varo nei Cantieri del Tirreno di Riva Trigoso.

10 maggio 1932

Entrata in servizio.

1934

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

nella 1a Squadra Navale

26 novembre 1936

Il Saetta partecipa alla Rivista navale organizzata nel Golfo di Napoli per la visita in Italia del reggente d'Ungheria, ammiraglio Miklos Horthy.

Agosto-Settembre 1937

Durante la guerra civile spagnola, il Saetta partecipa, con altre unità (incrociatori leggeri Luigi Cadorna ed Armando Diaz, cacciatorpediniere Freccia, Dardo, Strale, Borea, Ostro, Espero e Zeffiro, torpediniere Cigno, Climene, Centauro, Castore, Altair, Aldebaran, Andromeda, Antares) al blocco del Canale di Sicilia, per

impedire l'invio di rifornimenti dall'Unione Sovietica (Mar Nero) alle forze repubblicane spagnole. Mussolini ha preso tale decisione a seguito di richieste da parte dei comandi spagnoli nazionalisti, i quali sostengono, esagerando di molto, che l'Unione Sovietica stia per rifornire le forze repubblicane spagnole con oltre 2500 carri armati, 3000 "mitragliatrici motorizzate" e 300 aerei.

Il blocco navale viene ordinato da Roma il 7 agosto ed ha inizio due giorni più tardi; oltre ai sommergibili, inviati sia al largo dei Dardanelli che lungo le coste della Spagna, prendono in mare otto

cacciatorpediniere ed altrettante torpediniere che si posizionano nel Canale di Sicilia e lungo le coste del Nordafrica francese. Cacciatorpediniere e torpediniere operano in cooperazione con quattro sommergibili ed un sistema di esplorazione aerea a maglie strette (idrovolanti dell'83° Gruppo Ricognizione Marittima, di base ad Augusta) e sono alle dipendenze dell'ammiraglio di divisione Riccardo Paladini, comandante militare marittimo della Sicilia; successivamente verranno avvicinati da altre siluranti e dalla IV Divisione Navale (incrociatori leggeri Armando Diaz, Alberto Di Giussano, Luigi Cadorna, Bartolomeo Colleoni). Sono complessivamente ben 40 le navi mobilitate per il blocco: i quattro incrociatori della IV Divisione, l'esploratore Aquila, dieci cacciatorpediniere tra cui il Saetta (gli altri sono Freccia, Dardo, Strale, Fulmine, Lampo, Espero, Ostro, Zeffiro e Borea), 24 torpediniere (Cigno, Canopo, Castore, Climene, Centauro, Cassiopea, Andromeda, Antares, Altair, Aldebaran, Vega, Sagittario, Astore, Sirio, Spica, Perseo, Giuseppe La Masa, Generale Carlo Montanari, Ippolito Nievo, Giuseppe Cesare

Abba, Generale Achille Papa, Nicola Fabrizi, Giuseppe Missori e Monfalcone) e la nave coloniale Eritrea. Altre due navi, gli incrociatori ausiliari Adriatico e Barletta, camuffati da spagnoli Lago e Rio, hanno l'incarico di visitare i mercantili sospetti avvistati dalle navi da guerra in crociera.

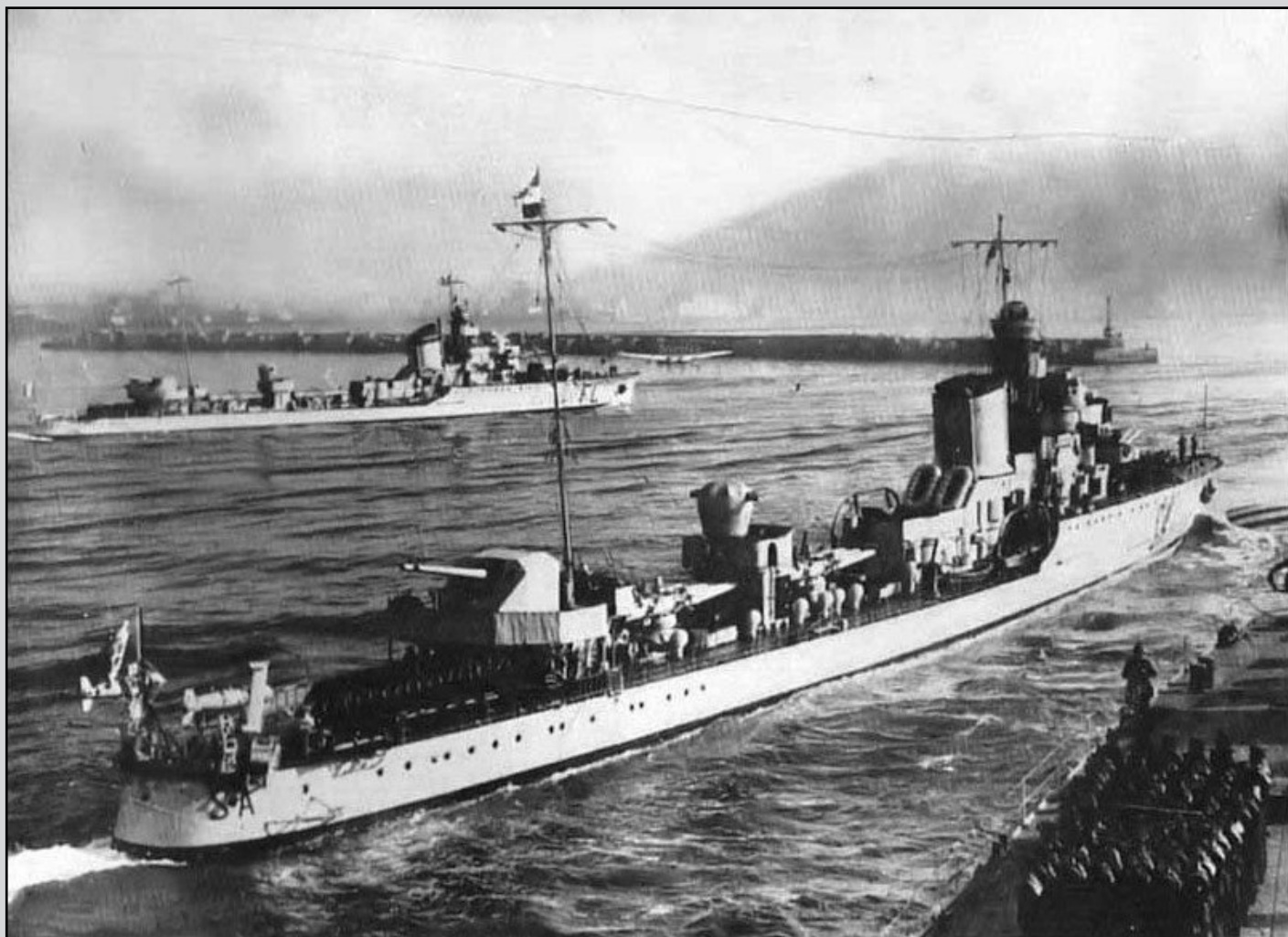
Il dispositivo di blocco è articolato in più fasi: informatori ad Istanbul segnalano all'Alto Comando Navale le navi sovietiche, o di altre nazionalità ma sospettate di operare al servizio dei repubblicani, che passano per il Bosforo; ad attenderle in agguato per primi vi sono i sommergibili appostati all'uscita dei Dardanelli. Se le navi superano indenni questo primo ostacolo, vengono segnalate alle navi di superficie ed ai sommergibili in crociera nel Canale di Sicilia e nello Stretto di Messina; qualora dovessero riuscire ad evitare anche questo nuovo pericolo (possibile soltanto appoggiandosi a porti neutrali) troverebbero ad aspettarle altre navi da guerra in crociera nelle acque della Tunisia e dell'Algeria. Infine, come ultima barriera per i bastimenti che riuscissero ad eludere anche tale minaccia, altri sommergibili sono in agguato

lungo le coste della Spagna. Nei primi giorni del blocco sono molto attivi proprio i cacciatorpediniere di base ad Augusta.

Il blocco navale così organizzato (del tutto illegale, dato che l'Italia non è formalmente in guerra con la Repubblica spagnola) si rivela un pieno successo, portando in breve tempo alla totale interruzione del flusso di rifornimenti dall'Unione Sovietica alla Spagna repubblicana. Soltanto qualche mercantile battente bandiera britannica o francese riesce a raggiungere i porti repubblicani, oltre a poche navi che salpano dalla costa francese del Mediterraneo e raggiungono Barcellona col favore della notte. Il blocco italiano impartisce un durissimo colpo ai repubblicani, ma scatenerà anche gravi tensioni internazionali (specie col Regno Unito) e feroci proteste sulla stampa spagnola repubblicana ed internazionale, con accuse di pirateria – essendo, come detto, un'operazione in totale violazione di ogni legge internazionale – nei confronti della Marina italiana, ripetute anche dal primo ministro britannico Churchill.



La nave nel 1934 (da www.navyworld.narod.ru)



Il Saetta, in primo piano, ed il similare Fulmine durante la rivista del 1936 in onore dell'ammiraglio Horthy
(da www.navyworld.narod.ru)

11 agosto 1937

Alle 12.45 il Saetta (capitano di corvetta Giulio Cerrina Feroni) avvista a sudovest di Lampedusa la moderna motonave cisterna spagnola Campeador di 7932 tsl, una delle più grandi petroliere della Repubblica spagnola, partita da Costanza (Romania, Mar Nero) e diretta a Valencia con un carico di 9600 tonnellate di benzina, provenienti dall'Unione Sovietica e destinate alle forze spagnole repubblicane. I Comandi italiani non sono all'oscuro del viaggio della Campeador: già il 5 agosto il servizio di informazione italiano ha dato notizia del suo passaggio nel Bosforo, ed il 9 agosto lo Stato Maggiore della Marina ha ordinato a Marina Messina che in nessun caso la petroliera dovrà sfuggire alla cattura da parte delle navi spagnole nazionaliste che incrociano a nord della Tunisia oppure, qualora dovesse cercare rifugio in un porto del Nordafrica francese, all'azione offensiva delle siluranti italiane. Pertanto, quando il Sa-

etta comunica a Marina Messina l'avvistamento della nave spagnola, riceve in risposta l'ordine: «CAMPEADOR deve essere affondata con siluro et se necessario con cannone dopo tramonto et prima delle ore 21.00». Contemporaneamente, viene ordinato al cacciatorpediniere Strale di raggiungere il Saetta per prendere parte all'intercettazione.

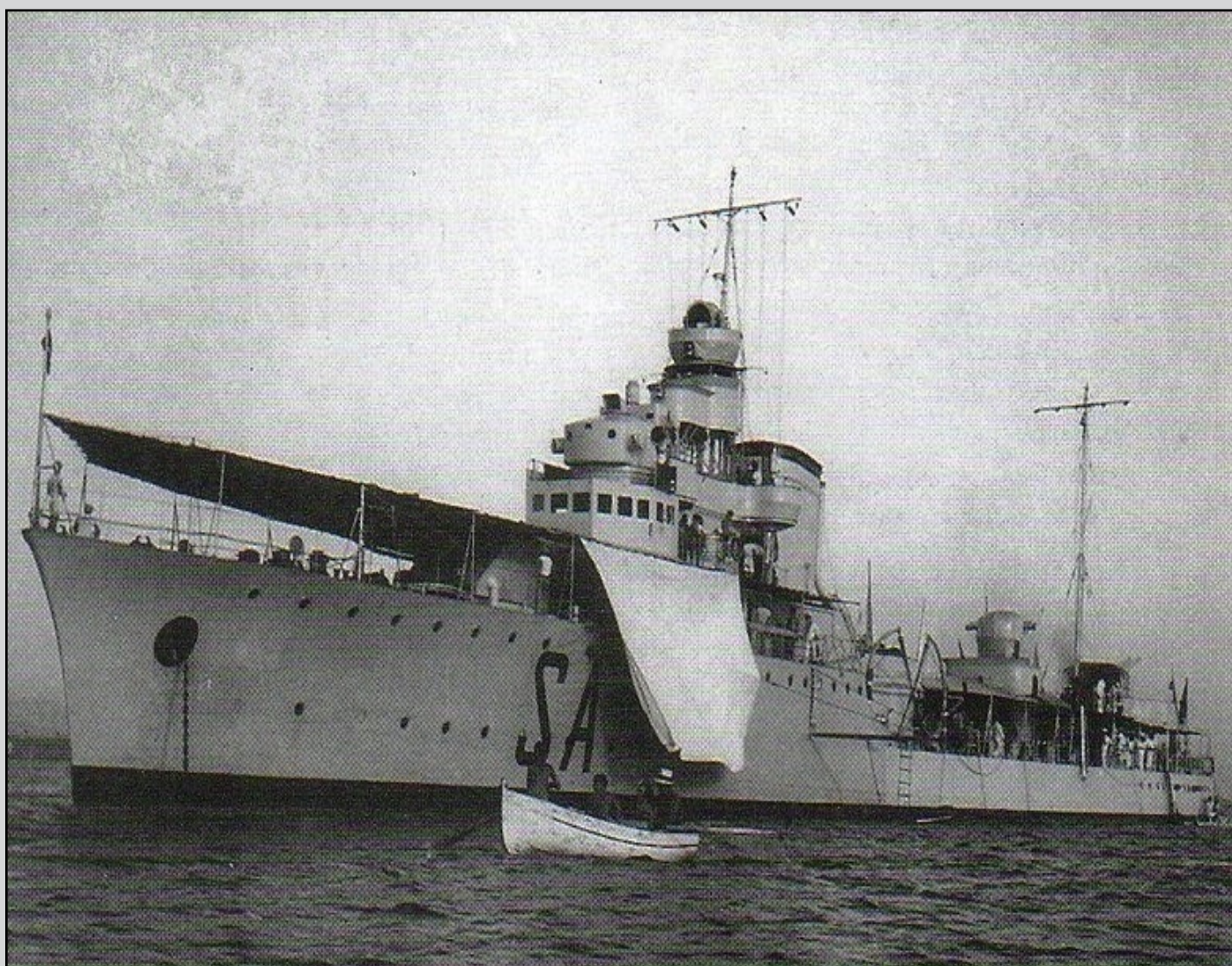
Inizialmente il Saetta si limita a tallonare la Campeador: dato che non vi è formale stato di guerra tra l'Italia e la Spagna repubblicana, si preferisce che le navi repubblicane spagnole vengano attaccate da navi nazionaliste spagnole, guidate sul posto dalle unità italiane, le quali dovrebbero – se possibile – evitare di partecipare direttamente agli attacchi. In questo specifico caso, il Saetta segue la petroliera aspettando che arrivi l'incrociatore pesante Baleares della Marina franchista, che Cerrina Feroni sa essere in crociera al largo di Capo Bon. Alle 20.30, tuttavia, dato che del Baleares ancora non

c'è traccia, e che la Campeador si sta dirigendo verso la Tunisia (il suo comandante, vistosi seguito dalle navi italiane, ha deciso di rifugiarsi nelle acque territoriali francesi della Tunisia) così minacciando di sfuggire alla cattura, il comandante Cerrina Feroni dà inizio all'attacco. Alle 21.20 il Saetta lancia quattro siluri; tre di essi colpiscono la Campeador, incendiandola ed affondandola al largo di Capo Mustafà. Perdono la vita 12 dei 44 uomini dell'equipaggio spagnolo (cinque dei quali uccisi dall'esplosione del primo siluro in sala macchine, gli altri nel successivo incendio della nave); la maggior parte dei 32 sopravvissuti raggiunge la costa tunisina sulle scialuppe, mentre altri tre e due naufraghi, finiti in mare, verranno soccorsi dai mercantili britannici Dido e Clintonia. Quest'ultimo assiste direttamente all'affondamento della Campeador da parte di una nave da guerra oscurata che poi si allontana senza prestare soccorso ai naufraghi (il Saetta).

L'affondamento della *Campeador* genererà un'ondata di articoli infuriati sulla stampa spagnola repubblicana ed internazionale, anche perché nonostante l'oscuramento della nave allo scopo di mascherarne la nazionalità (per via dei motivi legali sopra menzionati) ed i tentativi di depistaggio operati dalla stampa italiana (il quotidiano "Il Messaggero" sostiene che la petroliera sia stata affondata dal cacciatorpediniere Velasco della Marina nazionalista) e dagli stessi nazionalisti spagnoli (che in un comunicato ufficiale rivendicano l'affondamento della *Campeador*, attribuendolo ad un proprio incrociatore), l'identità dell'attaccante è divenuta subito nota: la luce dell'incendio della petroliera, infatti, ha permesso ai naufraghi della *Campeador* di distinguere le lettere di riconoscimento "SA" dipinte sulla murata del *Saetta*, che è stato così subito identificato come autore dell'affondamento. Il Governo

spagnolo repubblicano protesta con veemenza presso la Società delle Nazioni, denunciando l'aggressione illegale da parte di un Paese con cui non vi è una formale dichiarazione di guerra, mentre la stampa repubblicana pubblica articoli al vetriolo sui "pirati" italiani. Il comandante della *Campeador*, capitano Felix Garay Gorordo, dichiara alle autorità consolari e navali spagnole (dichiarazione poi trasmessa alla Società delle Nazioni) di aver per la prima volta avvistato una nave da guerra battente bandiera italiana (più tardi si parlerà di "bandiera di guerra" italiana) alle nove del mattino dell'11 agosto, quando la petroliera era a una decina di miglia a sud di Lampedusa ed a 50-60 miglia da Kelibia (Tunisia), diretta verso Capo Bon. La nave da guerra, proveniente da nordovest, si è avvicinata alla *Campeador* ed ha scambiato con essa gli usuali saluti, avvicinandosi così tanto che da bordo della

petroliera è stato possibile leggere distintamente il nome "SAETTA" scritto sulla poppa, oltre alle grandi lettere di riconoscimento "SA" dipinte in colore rosso sulla prua (secondo successivi resoconti, il *Saetta* avrebbe anche girato intorno alla *Campeador*). Il *Saetta* si è tenuto nelle vicinanze dell'*Campeador* per tutto il giorno, ed alle 16.30 è apparsa anche una seconda nave dello stesso tipo, anche se non è stato possibile distinguerne la bandiera ed il nome, dato che non si è avvicinata tanto quanto la precedente (doveva evidentemente trattarsi dello *Strale*). Le due navi da guerra si sono riunite ed hanno manovrato insieme, continuando a seguire la *Campeador* tenendosi 4-5 miglia a poppavia di essa (secondo un successivo racconto pubblicato sui giornali spagnoli repubblicani, le due navi italiane avrebbero manovrato in modo da bloccare la navigazione verso la Tunisia).



Il *Saetta* nel 1935 (Profile Morskije)

Al calare del buio, la Campeador ha acceso le luci di navigazione, e le due navi da guerra, che continuavano a seguirla, hanno fatto lo stesso; poco più tardi, tuttavia, queste ultime hanno spento le luci, si sono portate più avanti ed hanno assunto una posizione sulla dritta della petroliera, poco lontana (pur essendo notte, le loro sagome erano chiaramente visibili). Alle 19.50 il comandante della Campeador, che si trovava nella sua cabina, ha sentito un violentissimo scossone causato da una cannonata giunta in sala macchine; le luci della petroliera si sono spente, e la radio è risultata fuori uso. Salito in plancia e constatato che la nave stava affondando di poppa, Garay Gorordo ha ordinato di calare le scialuppe. Quando una prima scialuppa era già stata calata, ed una seconda stava venendo calata in mare, la Campeador è stata colpita da un secondo proiettile (circa 5-7 minuti dopo il primo), anch'esso in sala macchine; una terza cannonata ha colpito la petroliera dopo altri 5-7 minuti, quando anche la seconda scialuppa (con a bordo il comandante Garay Gorordo ed altri cinque membri dell'equipaggio) era ormai in acqua. Quando la lancia con a bordo il comandante della Campeador si era allontanata di circa un centinaio di metri dalla petroliera, quest'ultima ha preso fuoco, ed è stata scossa da un'esplosione. Le imbarcazioni hanno iniziato a remare verso la costa della Tunisia, e la lancia del comandante ha incontrato un peschereccio che l'ha rimorchiata fino a Kelibia. Alcune ore più tardi Garay Gorordo è tornato sul luogo dell'attacco (circa 14 miglia a sudest di Capo Bon) con un'altra imbarcazione, trovandovi la Campeador ancora in fiamme. Successivamente la nave è affondata; Garay Gorordo si dichiara certo che la sua nave sia stata affondata dalle due navi italiane che l'avevano seguita per tutto il giorno e che si trovavano nei suoi pressi al momento dell'attacco, denunciando il mancato aiuto ai naufraghi come ulteriore prova della loro colpevolezza. Raimondo Basarrate Iturriaga, macchinista della Campeador,

rilascia dichiarazioni analoghe: ha visto e riconosciuto il Saetta, che è rimasto vicino alla petroliera per tutta la giornata dell'11 agosto, raggiunto alle 16 circa da un'altra nave da guerra dalle identiche caratteristiche, evidentemente italiana anch'essa, con la quale ha poi navigato di conserva scambiando segnali. Al momento dell'attacco, Basarrate Iturriaga si trovava a poppa e stava guardando proprio le due navi da guerra; ha visto una luce rossa e brillante apparire su una di esse per poi diventare, gradualmente, più fioca, e pochi secondi dopo ha sentito lo scossone della cannonata che ha colpito la Campeador in sala macchine. Per il resto Basarrate Iturriaga conferma quanto dichiarato da Garay Gorordo, stimando che siano passati 6-7 minuti tra ciascuna cannonata, e 4-5 minuti tra la terza cannonata ed il momento in cui la Campeador ha iniziato a bruciare. Altri due superstiti della petroliera, il marinaio Pascual Madariaga Salazar ed il cameriere José Vives Ramos, dichiarano quanto segue: la Campeador è partita da Costanza alle 20 del 4 agosto, procedendo a 11 nodi, poi portati a 12 (massima velocità possibile a pieno carico, dopo essere entrati nelle acque territoriali italiane); alle 9 dell'11 è apparsa a proravia della nave cisterna una nave da guerra che le è passata a poca distanza, attraversandole la rotta. Sulla prua erano chiaramente visibili le lettere "SA" scritte a grandi caratteri. Dopo aver attraversato la rotta della Campeador, la nave ha assunto una rotta parallela a quest'ultima, tenendosi piuttosto vicina, al punto che all'equipaggio spagnolo è stato possibile leggere chiaramente il nome "SAETTA" presente sulla poppa in lettere di metallo. La Campeador ha salutato con la sua bandiera spagnola repubblicana, ed il Saetta ha risposto; i due sopravvissuti descrivono il Saetta come "avente le stesse caratteristiche dei nostri cacciatorpediniere classe Churruca, ma un po' più corto e con un solo fumaiolo". Il comandante spagnolo ha stimato che la velocità della nave italiana fosse sui 30-35 nodi; il Saetta ha continuato ad incrociare

a poppavia della petroliera fino alle 17.30, quando è apparso un secondo cacciatorpediniere dalle medesime caratteristiche, il quale si è però tenuto a tale distanza da impedire di scoprirne l'identità. Il secondo cacciatorpediniere si è messo in contatto col Saetta ed i due hanno navigato insieme per un'ora, poi si sono allontanati verso l'Italia sparendo alla vista per un quarto d'ora, salvo riapparire alle 20 con tutte le luci spente (ma ancora riconoscibili dalle loro sagome); si sono allora posizionate a circa un miglio di distanza, in linea di fila su rotta parallela a quella della Campeador (sulla sua dritta, uno all'altezza della prua della petroliera, l'altro all'altezza della poppa). Hanno fatto segnalazioni luminose, e subito dopo la Campeador è stata colpita da un siluro nella sala macchine. Madariaga Salazar e Vives Ramos si sono tuffati subito in acqua e poi hanno sentito un'altra esplosione, attribuita ad un siluro, seguita più avanti da una serie di scoppi causati da cannonate o dall'esplosione delle cisterne della Campeador (più probabilmente la seconda causa, dato che subito dopo è apparso del carburante in fiamme sulla superficie del mare, costringendo i due marinai a nuotare per allontanarsi). Mentre diversi loro compagni restavano intrappolati nell'incendio della petroliera, Madariaga Salazar e Vives Ramos, evitando di stretta misura di essere raggiunti dalle fiamme od asfissati dal fumo che ricopriva il mare, sono riusciti a raggiungere a nuoto il piroscafo britannico Clintonia, che li ha tratti in salvo. José Palaeio Carrasco, altro naufrago della Campeador, dichiara al console spagnolo a Gibilterra di aver visto alle 8.30 dell'11 agosto un cacciatorpediniere che si avvicinava alla Campeador da proravia; inizialmente non era possibile accertare la sua identità, ma poi si è avvicinato, permettendo di distinguere la bandiera italiana che sventolava a poppa. La petroliera ha allora issato la bandiera spagnola e salutato la nave da guerra, per poi ammainarla; la nave italiana si è tenuta in vista della Campeador per tutto il giorno.



A Taranto nel 1938 (Coll. Erminio Bagnasco, via www.associazione-venus.it)

Tra le 18 e le 19 è apparsa un'altra nave da guerra, dalla nazionalità non identificabile perché troppo lontana, ma presumibilmente italiana, dato che si è riunita alla prima ed hanno proseguito insieme, emettendo cortine fumogene. Calato il buio, le due navi da guerra hanno acceso le luci di navigazione e si sono allontanate dalla Campeador, poi hanno spento le luci; tale sospettoso atteggiamento ha indotto l'ufficiale di guardia sulla petroliera a far preparare le lance per ogni evenienza, e tale operazione era in corso quando due masse scure – certamente i cacciatorpediniere italiani – sono apparse a poppavia. L'equipaggio della Campeador ha subito iniziato a calare le scialuppe, ed in quel momento si è vista una luce rossa, seguita da un'esplosione in sala macchine, attribuita da Carrasco ad un siluro. Tuffatosi in mare ed allontanandosi a nuoto, Carrasco ha sentito altre due esplosioni di natura non accertabile; successivamente è stato soccorso dal piroscafo britannico Dido insieme

ad altri due sopravvissuti. Uno di essi, l'aiuto cuoco Juan Risueno, conferma quanto detto da altri: alle 8.30 circa dell'11 agosto una nave da guerra si è avvicinata alla Campeador, inizialmente rivolgendole la prua, tanto da non permettere di distinguerne la nazionalità; si è però avvicinata ed è stata così riconosciuta come una nave da guerra italiana, dalla bandiera italiana che issava, ed è stato possibile anche riconoscerne il nome, Saetta. Per tutto il giorno ha manovrato restando in vista della nave cisterna, e verso le 17 o le 19 è apparsa un'altra nave da guerra (nazionalità non riconoscibile ma presumibilmente italiana, poiché si è unita alla prima ed ha seguito la stessa rotta) ed entrambe hanno emesso cortine fumogene, gesto interpretato sulla Campeador come segno di intenzioni ostili. Giunto il buio, le due unità hanno acceso le luci di navigazione e si sono allontanate dalla Campeador; poco più tardi le luci si sono però spente. L'ufficiale di guardia ha allora ordinato di preparare le lance, e

mentre ciò veniva fatto sono apparse a proravia due masse scure, senza luci; impossibile capire se fossero le due navi di prima od invece due sommergibili. Si è iniziato a calare le scialuppe, ma all'improvviso è stato visto un razzo rosso, e subito dopo si è verificata un'esplosione in sala macchine. La violenza dell'esplosione, e la mancanza di un Lampo che indicasse lo sparo di un cannone, hanno indotto Risueno a ritenere che fosse causata da un siluro. Caduto in mare, Risueno si è allontanato a nuoto ed ha sentito alte due esplosioni – senza sapere se fossero causate da cannonate o siluri – ed è stato più tardi raccolto da una lancia del Dido.

Manuel Martin Iglesias, ingegnere della Campeador, dichiara di aver visto alle 8.30 dell'11 agosto una nave da guerra che navigava verso la Campeador; inizialmente l'aveva scambiata per un cacciatorpediniere francese, ma quando si era avvicinata era stato possibile distinguere la bandiera italiana.

Al contempo, il cacciatorpediniere aveva ridotto la velocità in modo da restare all'altezza della poppa della petroliera. La *Campeador* ha salutato issando la sua bandiera, poi ammainata; per il resto del giorno il cacciatorpediniere ha seguito la stessa rotta della cisterna, talvolta tenendosi sul lato di dritta, e così permettendo ai marittimi spagnoli di distinguere il nome, *Saetta*. Successivamente si è portato a poppavia della nave, e vi è rimasto per il resto del giorno; alle 18 è apparso un secondo cacciatorpediniere che si è avvicinato al primo, navigando fianco a fianco con esso ed emettendo un'enorme quantità di fumo, che ha fatto presagire all'equipaggio della *Campeador* che si stesse preparando un'azione ostile. Calata la notte, i due cacciatorpediniere hanno acceso le luci di navigazione, tenendosi a poppavia della petroliera e sulla sua stessa rotta, ma cinque minuti dopo hanno spento le luci e sono scomparse. Su suggerimento dei marinai, l'ufficiale di guardia ha dato ordine di preparare le scialuppe, ma mentre lo si faceva è comparsa una massa scura che si avvicinava a tutta forza alla *Campeador*. La nave oscurata ha lanciato un razzo e subito dopo si è sentita una terribile esplosione in sala macchine. Poco più tardi la nave, scossa da ripetute esplosioni, è stata avvolta da fiamme altissime. Nella luce dell'incendio, Iglesias, gettatosi in mare, ha potuto distinguere sulla dritta della nave in fiamme un cacciatorpediniere identico a quelli visti durante il giorno, ora immobile accanto al relitto della petroliera, in totale indifferenza.

In un successivo racconto pubblicato da giornali repubblicani, il comandante della *Campeador* racconterà alcuni dettagli che differiscono da quanto dichiarato in precedenza: il *Saetta*, appena comparso, avrebbe issato una bandiera di combattimento ed il comandante spagnolo avrebbe allora ordinato di mettere le macchine avanti tutta, dirigendosi a tutta forza verso la costa tunisina nel tentativo di scappare; il *Saetta* avrebbe allora iniziato a girare in cerchio attorno alla petroliera, e poco dopo sarebbe arrivato un

secondo cacciatorpediniere italiano, unitosi poi al *Saetta* nella manovra per intralciare la navigazione della *Campeador*. Qualunque rotta la nave assumesse, i due cacciatorpediniere si posizionavano sempre a proravia di essa; questa situazione si sarebbe protratta fino alla sera, quando, calato il buio e con la terra già in vista, la *Campeador* sarebbe poi stata colpita da un primo siluro a centro nave e poi da altri due che ne hanno scatenato l'incendio del carburante.

Anche Pascual Madariaga Olastre e José Vives Ramón aggiungono altri particolari nel loro racconto alla stampa: dopo la partenza da Costanza, la *Campeador* avrebbe inizialmente navigato a velocità molto bassa con lo specifico proposito di ingannare le spie circa i tempi della sua traversata, per poi accelerare alla massima velocità (12 nodi) una volta giunta al largo delle coste italiane. Apparso il *Saetta* alle nove del mattino dell'11 agosto, quest'ultimo sarebbe passato due volte nei pressi della petroliera, e la seconda volta, vedendo tale insistenza, il comandante avrebbe ordinato di salutarlo issando la bandiera spagnola, al che il *Saetta* avrebbe risposto al saluto con la bandiera italiana, per poi proseguire tallonando la *Campeador*. Alle 18 sarebbe poi arrivato il secondo cacciatorpediniere, che con il *Saetta* avrebbe continuato a seguire la petroliera; di tanto in tanto, le due unità hanno emesso cortine fumogene, ed al crepuscolo hanno cambiato rotta, come se stessero dirigendosi verso l'Italia, sparendo alla vista. Intorno alle 20, però, i due cacciatorpediniere sono riapparsi sul lato di dritta, uno verso prua ed uno verso poppa, con tutte le luci spente; due minuti dopo la loro ricomparsa, hanno effettuato alcuni segnali luminosi, e subito dopo la nave cisterna è stata colpita da un siluro in sala macchine. Nei giorni successivi, la stampa spagnola repubblicana lancerà accuse ancora più gravi contro le navi italiane: secondo i naufraghi Pascual Madariaga Olastre e José Vives Ramón, che avrebbero osservato la scena da distanza, stando in acqua, dopo l'affon-

damento il *Saetta* ed il secondo cacciatorpediniere avrebbero acceso i proiettori, puntandoli verso il punto in cui la *Campeador* è affondata, avrebbero avvistato dei naufraghi in mare e li avrebbero mitragliati, sparando diverse raffiche di mitragliera prima di andarsene.

Madariaga Olastre e Vives Ramón, raccolti dal *Clintonia*, affermano anche che il piroscafo britannico, in cerca di altri superstiti, avrebbe illuminato, col suo proiettore, i corpi di quattro marinai che indossavano giubbotti salvagente, trovandoli già morti, uccisi "indubbiamente" dal tiro delle mitragliere delle navi italiane (ma, come nota lo stesso giornale che pubblica la notizia, non vi è nessuna affermazione del genere da parte dell'equipaggio del *Clintonia*).

L'accusa di aver mitragliato i naufraghi è probabilmente soltanto un'invenzione propagandistica dei repubblicani, specie se si considera che in tutte le precedenti dichiarazioni ufficiali dei superstiti della *Campeador* non si fa alcuna menzione di mitragliamento dei sopravvissuti, i quali affermano invece che dopo l'affondamento le navi italiane non hanno semplicemente fatto alcun tentativo per soccorrerli.

1938

Il *Saetta* trasporta una delegazione dello stato fantoccio giapponese del Manchukuo, col quale l'Italia ha appena stretto un trattato di amicizia, da Napoli a Pompei, dove i delegati mancesi vengono portati a visitare le rovine romane.

Nella prima metà del 1938 il *Saetta* è comandato dal capitano di corvetta Vittorio Moccagatta.

1938-1939

Forma la VII Squadriglia Cacciatorpediniere, assieme a *Freccia*, *Dardo* e *Strale*.

In seguito a nuovi lavori viene installata un'"unghia" sopra al fumaiolo, per impedire al fumo di recare disturbo all'equipaggio.

7 aprile 1939

Prende parte allo sbarco e occupazione italiana dell'Albania inquadrato nel 3° Gruppo Navale, che il *Saetta* forma insieme ai più moderni cacciatorpediniere



Grecale, Libeccio e Scirocco, alle corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour, alle torpediniere Castore, Climene, Centauro e Cigno, al posamine Azio, alla cisterna militare Isonzo ed al grosso piroscalo Sannio. Il 3° Gruppo, al comando dell'ammiraglio di squadra Arturo Riccardi (che ha il comando generale delle operazioni navali) ed incaricato dell'occupazione di Valona, giunge dinanzi al proprio obiettivo nelle prime ore del 7 aprile.

I reparti da sbarcare, che compongono nello schieramento italiano la "colonna di Valona" del colonnello Bernardi, sono il I Battaglione del 1° Reggimen-

to Bersaglieri, il XVI Battaglione del 10° Reggimento Bersaglieri (riuniti sotto il comando del 1° Reggimento Bersaglieri) ed il Gruppo Battaglioni Camicie Nere "Nannini" (XL Battaglione Camicie Nere d'Assalto "Verona" e LXXVI Battaglione Camicie Nere d'Assalto "Ferrara"). La difesa albanese nel settore di Valona, al comando del tenente colonnello Kuku, è affidata ai battaglioni di fanteria "Tomori" e "Kaptina", al 1° Battaglione della Gendarmeria Reale Albanese, al battaglione artiglieria da montagna "Semanini", ad una sezione di artiglieria da montagna e ad un plotone del Genio zappatori/minatori.

Lo sbarco avviene con un ritardo di circa un'ora, e le truppe italiane – sbarcano per prime le compagnie da sbarco di marinai, seguite poi dalla fanteria – sono accolte da quelle albanesi, asseragliate negli edifici della gendarmeria, della dogana e del museo archeologico, con tiro di fucili e mitragliere che viene però ridotto al silenzio dopo un cannoneggiamento di circa dieci minuti da parte delle torpediniere. Così spezzate le resistenze nell'area portuale, il resto della città viene agevolmente occupato dai reparti italiani.



[Sopra] A Venezia nel 1938 (Coll. Giorgio Ramperti via Giuseppe Celeste e www.associazione-venus.it)

[Sotto] Il Saetta a Taranto nel 1939 (Foto Priore, Taranto via Coll. Luigi Accorsi e www.associazione-venus.it; e Gruppo di Cultura Navale)

1939-1940 (o 1940-1941)

Lavori di modifica dell'armamento: vengono eliminate le due mitragliere singole da 40/39 mm, le due binate Breda Mod. 31 da 13,2/76 mm presenti sulla plancia e gli obici illuminanti da 120 mm, mentre vengono installate 6 mitragliere singole da 20/65 mm Breda Mod. 1939-1940 (per altra fonte Breda 1935 da 20/65 mm, due in impianti singoli – quelle installate al posto delle Breda da 13,2 mm – e quattro in impianti binati – quelle imbarcate al posto degli obici illuminanti –) e da due scaricabombe per bombe di profondità.

23-24 maggio 1940

Saetta e Freccia rilevano a Messina i cacciatorpediniere Lanciere e Corazziere nella scorta alla nuovissima corazzata Littorio, appena completata ed ora in trasferimento da La Spezia a Taranto. La corazzata entra a Taranto il mattino del 24 maggio.

10 giugno 1940

All'entrata dell'Italia nella seconda guerra mondiale, il Saetta forma la VII Squadriglia Cacciatorpediniere con i gemelli Freccia, Dardo e Strale. Assieme alla VIII Squadriglia, la VII è assegnata alla V Divisione Navale (corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour) della 1a Squadra.

13 giugno 1940

In serata il Saetta ed il resto della VII Squadriglia Cacciatorpediniere (Freccia, Dardo, Strale) salpano per effettuare un rastrello antisommergibili lungo la costa occidentale del Golfo di Taranto, dopo che la I Divisione Navale, uscita nel Golfo di Taranto il giorno precedente, ha segnalato ben cinque presunti avvistamenti di sommergibili al largo della costa calabrese (dovuti verosimilmente alla presenza in zona del sommergibile britannico Odin, poi affondato, anche se è probabile che uno o più di essi fossero falsi allarmi, dovuti alle vedette sovraccitate dopo la recentissima entrata in guerra). Alle 23.21 lo Strale avvista un grosso sommergibile emerso (in posizione 39°42' N e 17°33' E) e lo attacca col cannone e col siluro e poi anche con bombe di profondità, mentre il sommergibile reagisce

lanciando a sua volta un siluro. È possibile che il sommergibile britannico Odin (capitano di corvetta Kenneth Maciver Woods) sia stato danneggiato in questo attacco ed affondato alcune ore più tardi dal Baleno (che a sua volta avvista un sommergibile e lo attacca con bombe di profondità), ma è anche possibile che questi sia in realtà sopravvissuto e sia andato perduto sui campi minati della zona qualche giorno più tardi.

14 giugno 1940

Il Saetta ed il resto della VII Squadriglia rientrano a Taranto nelle prime ore del mattino.

16 giugno 1940

In serata la VII Squadriglia (Saetta compreso), insieme alla VIII Squadriglia, prende nuovamente il mare per un altro rastrello antisommergibili nel Golfo di Taranto. Alle 23.38 il Dardo avvista le scie di due siluri e reagisce con bombe di profondità, mentre alle 23.45 è il Folgore ad avvistare scie di siluri e gettare a sua volta cariche di profondità, seguito dal Fulmine che segnala anch'esso scie di siluri e risponde lanciando bombe di profondità. Alle 23.57 il Folgore avvista altre scie di siluri e getta altre bombe.

17 giugno 1940

Alle 00.43 è il Saetta ad avvistare una scia di siluro e reagire con bombe di profondità, mentre all'1.18 il Folgore avvista la torretta di un sommergibile e lo attacca con cannone, siluro e poi bombe di profondità. All'1.27, infine, il Saetta è l'ultimo tra i cacciatorpediniere ad osservare la scia di un siluro e quella che sembra una "bolla di lancio", reagendo col lancio di una singola bomba di profondità.

Tutti i cacciatorpediniere rientrano in porto di prima mattina. Il sommergibile avvistato da tutti potrebbe essere stato l'Odin, se sopravvissuto all'attacco di tre giorni prima, ma potrebbe anche non esservi stato alcun sommergibile (gli avvistamenti, tutti avvenuti di notte, potrebbero essere stati il risultato di illusione ottica).

7 luglio 1940

Il Saetta salpa da Taranto alle 14.10 insieme a Freccia (capi-

tano di vascello Amleto Baldo, caposquadriglia della VII Squadriglia Cacciatorpediniere), Dardo e Strale, alla VIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Folgore, Fulmine, Lampo, Baleno) ed alle corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour, nonché alle Divisioni Navali IV (incrociatori leggeri Alberico Da Barbiano, Alberto Di Giussano, Luigi Cadorna, Armando Diaz) e VIII (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi), ed alle Squadriglie Cacciatorpediniere XV (Antonio Pigafetta, Nicolò Zeno) e XVI (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare), per fornire sostegno a distanza ad un convoglio di quattro mercantili salpati da Napoli alle 19.45 del 6 e diretti a Bengasi.

Il convoglio, formato dai trasporti truppe Esperia e Calitea e dalle moderne motonavi da carico Marco Foscarini, Vettor Pisani e Francesco Barbaro, trasporta complessivamente 232 veicoli, 10.445 tonnellate di materiali vari, 5720 tonnellate di carburante e 2190 uomini, ed ha la scorta diretta della II Divisione Navale (incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere e Bartolomeo Colleoni), della X Squadriglia Cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco) e di sei torpediniere (le moderne Orsa, Procione, Orione e Pegaso della IV Squadriglia e le vetuste Rosolino Pilo e Giuseppe Cesare Abba) e la scorta a distanza dell'incrociatore pesante Pola, delle Divisioni Navali I, III e VII e delle Squadriglie Cacciatorpediniere IX, XI, XII e XIII (la 2a Squadra Navale, al comando dell'ammiraglio di squadra Riccardo Paladini, imbarcato sul Pola), partite da Augusta, Palermo e Messina.

Comandante superiore in mare è l'ammiraglio di squadra Inigo Campioni, con bandiera sulla Cesare.

8 luglio 1940

Il mattino dell'8 luglio il sommergibile britannico Phoenix (capitano di corvetta Gilbert Hugh Nowell) lancia alcuni siluri contro Cesare e Cavour scortate dalle quattro unità della VII Squadriglia,

in posizione 35°36' N e 18°28' E (circa duecento miglia ad est di Malta). Le armi mancano i loro bersagli e non vengono nemmeno avvistate.

L'operazione va a buon fine (il convoglio raggiunge Bengasi tra le 18 e le 22 dell'8), ed alle 14.30 le navi delle due squadre navali iniziano la navigazione di rientro. Ma alle 15.20, a seguito dell'avvistamento di una formazione britannica – anche la Mediterranean Fleet, infatti, è in mare a protezione di convogli – la 1a e la 2a Squadra Navale dirigono per intercettare le navi nemiche (che si teme dirette a bombardare Bengasi), con l'intento di impegnarle in combattimento almeno un'ora prima del tramonto. La flotta britannica in mare, al comando dell'ammiraglio Andrew Browne Cunningham, consiste in tre corazzate (Warspite, Malaya e Royal Sovereign), una portaerei (la Eagle), cinque incrociatori leggeri (Orion, Neptune, Sydney, Liverpool, Gloucester) e 16 cacciatorpediniere (Nubian, Mohawk, Decoy, Hasty, Hero, Hereward, Stuart, Decoy, Hostile, Hyperion, Ilex, Dainty, Defender, Janus, Juno, Vampire e Voyager).

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

9 luglio 1940

La navigazione notturna di rientro si svolge senza grossi inconvenienti, salvo due fallimentari attacchi siluranti contro la III Divisione.

Già dalle 22 dell'8, però, sono arrivati nuovi ordini: Supermarina teme che la Mediterranean Fleet intenda lanciare un attacco aeronavale contro le coste italiane, perciò ordina alle forze in mare di riunirsi nel punto 37°40' N e

17°20' E, 65 miglia a sudest di Punta Stilo, entro le 14 del 9 luglio.

Verso le 4.30, la XV Squadriglia Cacciatorpediniere avvista delle grosse ombre verso est, il lato da cui si prevede che possa essere il nemico, e lo comunica all'ammiraglio Campioni. Si tratta degli incrociatori pesanti della III Divisione (Trento, Trieste e Bolzano) che stanno passando ad est del gruppo «Cesare» a seguito di un ordine dell'ammiraglio Paladini, ma Campioni, che Paladini – ritenendo che questi avesse intercettato l'ordine, inviato a mezzo radiosegnalatore – non ha informato dell'ordine alla III Divisione di proseguire verso nord (che contrasta con quanto ordinato in precedenza da Campioni), ritiene che siano navi nemiche e manda la XV Squadriglia ad attaccarle (questa lancia due siluri, per fortuna senza colpire), e poco dopo impartisce analogo ordine anche alla VIII Squadriglia. Quest'ultima riconosce però il profilo delle navi "nemiche" come quello di incrociatori classe Trento, e permette così di chiarire l'equivoco senza danni. Nel corso della mattinata, il numero dei cacciatorpediniere nella flotta italiana subisce una drastica riduzione: tra le 10.30 e le 12.30, infatti, sia il Dardo che lo Strale vengono colti da avarie di macchina e sono costretti a rientrare a Taranto, dimezzando la consistenza numerica della VII Squadriglia; sempre durante il mattino, l'ammiraglio Campioni autorizza le Squadriglie Cacciatorpediniere VIII, XIII, XV e XVI (in totale tredici unità), a corto di carburante, a raggiungere le basi della Sicilia orientale per rifornirsi rapidamente di nafta e poi ricongiungersi con la flotta alle 14 o, al più tardi, alle 16. In realtà, nessuna di queste squadriglie riuscirà a riunirsi alla flotta prima che la battaglia abbia luogo: nelle ore successive, Saetta e Freccia si ritrovano così ad essere gli unici cacciatorpediniere di scorta alle due corazzate della V Divisione. Verso le 13, dopo una mattinata di infruttuosi voli di ricognizione, un velivolo italiano avvista la Mediterranean Fleet 80 miglia a nordest della V Divisione, ossia molto più a nord di quanto pre-

visto, ed in posizione adatta ad interpersi tra la flotta italiana e la base di Taranto: l'ammiraglio Campioni inverte allora la rotta, ed ordina a Paladini, che si trova più a sud e sta dirigendo per ovest-sud-ovest, di fare altrettanto, accostando ad un tempo per riunire più rapidamente le due Squadre. Verso le 13 la 1a e 2a Squadra, ormai riunite, si dispongono su quattro colonne, distanziate di cinque miglia l'una dall'altra: la dimezzata VII Squadriglia Cacciatorpediniere, con Saetta e Freccia, forma la terza colonna della formazione insieme alle corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour, mentre tre miglia più ad ovest si trova la seconda colonna (quella di dritta) formata dal Pola, dalla I e III Divisione incrociatori e dalla XI e XII Squadriglia Cacciatorpediniere; la prima colonna, ancora più ad ovest, è costituita dalla VII Divisione con la XIII Squadriglia Cacciatorpediniere, mentre la quarta colonna (quella di sinistra), ad est della V Divisione, è formata dalle Divisioni IV e VIII e dai cacciatorpediniere della IX e XIV Squadriglia (quest'ultima mandata da Taranto in sostituzione dei cacciatorpediniere inviati a rifornirsi e non ancora tornati). La V Divisione e la VII Squadriglia dirigono per 168° a 18 nodi, verso il punto di riunione delle 14. Poco prima delle 13.30 vengono avvistate per rilevamento 210° tre navi che vengono inizialmente ritenute tre corazzate nemiche: in realtà sono gli incrociatori della VII Divisione. La flotta italiana assume rotta 270° con le tre colonne schierate per 292°, ma alle 13.30 un ricognitore indica l'avvistamento di due corazzate e otto cacciatorpediniere con rotta 330° e velocità 22 nodi, un'ottantina di miglia a nordest della flotta italiana, così aiutando a chiarire l'equivoco; l'ammiraglio Campioni inverte immediatamente la rotta, dirigendo per 30°. Alle 14.05 ha inizio l'avvicinamento alla flotta britannica; la flotta italiana, su tre colonne con la V Divisione al centro, IV e VIII Divisione cinque miglia più ad est e gruppo «Pola» tre miglia ad ovest delle corazzate, assume rotta 010°.

Alle 14.45 uno degli idroricognitori catapultati dalle navi italiane segnala che il nemico dista una trentina di miglia, e tra le 14.50 e le 15.10 le due flotte si avvistano reciprocamente. Alle 15.15 gli incrociatori aprirono il fuoco, seguiti alle 15.23 anche dalle corazzate, che al contempo, insieme al gruppo «Pola», accostano a un tempo di 60° a dritta (verso il nemico) e così si spostano ad est/nordest insieme agli incrociatori pesanti per supportare gli incrociatori leggeri, i primi ad essere impegnati in combattimento. Incrociatori e corazzate cessano poi il fuoco rispettivamente alle 15.31 ed alle 15.35, per poi riprenderlo dalle 15.48 alle 16.04 (corazzate) e dalle 15.56 alle 16.15 (incrociatori). Nel frattempo, Campioni ordina di assumere orientamento 10° per l'asse del dispositivo di combattimento, ed alle 15.40 dispone lo spiegamento sulla sinistra. Fino alle 15.52, Saetta e Freccia evoluiscono a poppavia della V Divisione, ma quando ha inizio lo scontro tra i grossi calibri delle opposte corazzate, le due navi della VII Squadriglia si spostano sulla sinistra, per portarsi fuori tiro rispetto alla portata dei cannoni delle corazzate britanniche, i cui colpi, se dovessero colpire i piccoli cacciatorpediniere, provocherebbero danni catastrofici. Nella seconda fase, la 2a Squadra manovra per avvicinarsi alle unità avversarie, e tra le 15.50 e le 16 i suoi incrociatori pesanti, su ordine dell'ammiraglio Paladini, aprono il fuoco da 20.000-25.000 metri contro gli incrociatori leggeri britannici del viceammiraglio John Tovey (Orion, Neptune, Sydney, Liverpool e Gloucester), che rispondono al fuoco con granata perforante e tiro raccolto ma poco efficace. Durante questa fase, in cui gli opposti schieramenti si scambiano cannonate da grande distanza senza costrutto, la VII Squadriglia non ha parte rilevante. Alle 15.59, però, la Cesare, la nave ammiraglia, viene danneggiata da un proiettile da 381 mm sparato dalla Warspite, che la costringe ridurre la velocità prima a 20 e poi a 18 nodi. A seguito di questo evento l'ammiraglio

Inigo Campioni, comandante superiore in mare delle forze italiane, decide di rompere il contatto (accostando per 270°) per rientrare alle basi, ed alle 16.05 dirama l'ordine generale per le squadriglie di cacciatorpediniere di attaccare con il siluro le navi della Mediterranean Fleet, in modo da facilitare lo sganciamento delle navi maggiori. La posizione precedentemente assunta da Saetta e Freccia si rivela ideale per iniziare subito a stendere una cortina fumogena allo scopo di occultare la danneggiata Cesare: e non appena le due corazzate della V Divisione accostano per rompere il contatto, infatti, i due cacciatorpediniere cominciano subito ad emettere una cortina fumogena, dirigendo per nordest. Tale rotta è perfetta anche per portarsi in posizione idonea a lanciare i siluri, per cui, una volta ricevuto l'ordine di attacco silurante, la VII Squadriglia prosegue verso nordest fino alle 16.18, quando Saetta e Freccia lanciano dieci siluri da 8500 metri di distanza, contro gli incrociatori dell'ammiraglio Tovey. Nell'andare all'attacco, non appena giunti a distanza utile dal nemico per poter aprire il fuoco con i pezzi da 120 mm, i due cacciatorpediniere iniziarono a sparare contro le navi britanniche, proseguendo il tiro fino al momento del lancio dei siluri; da parte britannica non vi è reazione, perché le unità britanniche sono già impegnate con gli incrociatori e con i cacciatorpediniere della IX Squadriglia. Il comandante del Saetta vede una colonna d'acqua levarsi sul fianco del secondo incrociatore nella fila britannica (il Sydney) e ritiene pertanto di averlo colpito con un siluro, ma si sbaglia; probabilmente la colonna d'acqua è stata sollevata da un proiettile caduto vicino alla nave. Sarà, con ogni probabilità, questo errato apprezzamento a far sì che nel bollettino straordinario n. 37 dell'EIAR, trasmesso dopo la battaglia, si dica che: «...Nonostante la contromanovra delle unità nemiche, rivolta a frustrare l'attacco e a evitare i siluri, uno di questi, lanciato dalla squadriglia Freccia, raggiungeva un incrociatore nemico» (il bollettino affermerà anche

che «Durante la manovra di avvicinamento, questa squadriglia di nostri cacciatorpediniere abbattéva inoltre tre velivoli inglesi»). Eseguito il lancio, i due cacciatorpediniere della VII Squadriglia si rifugiano nella densa cortina fumogena stesa in precedenza dalla IX Squadriglia. Successivamente, nella fase di allontanamento, Saetta e Freccia vengono bersagliati da intenso tiro proveniente da quattro cacciatorpediniere britannici, avvistati a sudovest. Tra le 16.19 e le 16.30 tre squadriglie di cacciatorpediniere britannici (2th, 10th e 14th Flotilla) aprono il fuoco contro quelli italiani da 11.250-12.500 metri, appoggiati tra le 16.39 e le 16.41 dal tiro dei pezzi secondari da 152 mm delle corazzate Warspite e Malaya. Alle 16.49 la "mischia" tra cacciatorpediniere, svoltasi a grande distanza, ha termine senza che nessuna unità sia stata colpita. Alle 17.02 il Saetta viene mitragliato da aerei, subendo una decina di feriti tra l'equipaggio. Terminata la battaglia, la flotta italiana si avvia alle proprie basi con direttrice di marcia 230°, passando a sud della Calabria; ma durante il rientro, tra le 16.20 e le 19.30, diviene oggetto anche dell'attacco da parte degli stessi bombardieri della Regia Aeronautica (una cinquantina, su circa 126 inviati in totale ad attaccare le forze britanniche), che le attaccano e bombardano pesantemente per errore di identificazione e malintesi (tra il comando delle due Squadre Navali e quello della II Squadra Aerea, cui appartengono i bombardieri) circa la posizione della flotta italiana e di quella britannica. Le insensate disposizioni vigenti in materia di comunicazioni tra Marina ed Aeronautica, che non contemplano la possibilità di comunicazioni dirette tra navi e aerei, impediranno alle prime di segnalare ai secondi l'errore; le stesse navi, non potendo distinguere la nazionalità degli aerei attaccanti, apriranno un intenso fuoco con proprie armi contraeree, rafforzando nei piloti l'impressione di stare attaccando navi nemiche. Alcune delle navi ed alcuni degli aerei, rispettivamente,

cesseranno il fuoco e rinunceranno all'attacco riconoscendo all'ultimo momento la vera nazionalità del "nemico", ma alla fine gli attacchi ai danni delle navi italiane eguaglieranno, in intensità, quelli condotti contemporaneamente contro la vera Mediterranean Fleet. Nessuna nave italiana sarà, fortunatamente, colpita, mentre un bombardiere Savoia Marchetti S. 79 della 257a Squadriglia (XXXVI Stormo da Bombardamento Terrestre) finirà abbattuto dal "fuoco amico" delle navi. L'ammiraglio Campioni, per ten-

tere di chiarire equivoco, ordina di stendere bandiere italiane sul cielo delle torri e di emettere fumo rosso dai fumaioli poppieri, pratica convenzionale, nelle esercitazioni in tempo di pace, per segnalare il gruppo "amico". L'incidente sarà poi fonte di aspre polemiche tra Marina e Aeronautica, ma per lo meno servirà a dare l'impulso ad un migliore sviluppo della collaborazione aeronavale, che però raggiungerà risultati soddisfacenti solo nel 1942. grosso della flotta italiana fa rotta su Augusta, Saetta e Freccia rice-

vono ordine di scortare a Messina l'incrociatore leggero Luigi Cadorna, afflitto da un'avaria all'apparato motore che ha costretto a distaccarlo dalla formazione prima della battaglia. Secondo una fonte risulterebbe che alle 18.40 gli incrociatori leggeri Da Barbiano e Di Giussano avrebbero invertito la rotta per soccorrere il Saetta, colto da avaria, riassumendo la rotta originaria alle 18.50, tenendosi ai lati del Saetta. Anche la Cesare e la III Divisione dirigono per Messina, dove entrano verso le 21.



Il Saetta (unità più lontana, sulla sinistra) insieme ai gemelli Dardo e Freccia durante un'esercitazione tenutasi a Gaeta nel luglio 1933 (g.c. Carlo Di Nitto via www.naviearmatori.net)

1-2 settembre 1940

Partecipa all'uscita in mare della flotta a contrasto dell'operazione britannica «Hats» (consistente in varie sotto-operazioni: trasferimento da Gibilterra ad Alessandria, per rinforzare la Mediterranean Fleet, della corazzata Valiant, della portaerei Illustrious e degli incrociatori Calcutta e Coventry; invio di un convoglio da Alessandria a Malta e di uno da Nauplia a Porto Said; bombarda-

menti su basi italiane in Sardegna e nell'Egeo): Supermarina ha infatti saputo che sia la Mediterranean Fleet (da Alessandria) che la Forza H (da Gibilterra) sono uscite in mare, e si è accordata con la Regia Aeronautica per attaccare la prima con le forze navali di superficie ed attacchi aerei e la seconda con aerei e sommergibili. La VII Squadriglia cui appartiene (con Freccia, Dardo e Strale) parte da Taranto alle sei del mattino

del 31 agosto insieme alla IX Divisione (corazzate Littorio, nave di bandiera dell'ammiraglio di squadra Inigo Campioni, e Vittorio Veneto), alla V Divisione (corazzate Duilio, Conte di Cavour e Giulio Cesare, quest'ultima aggregatasi solo il 1° settembre a causa di avarie), alla I Divisione (incrociatori pesanti Zara, Pola, Fiume e Gorizia), all'VIII Divisione (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e

Giuseppe Garibaldi) ed ad alle Squadriglie Cacciatorpediniere VIII (Folgore, Fulmine, Lampo, Baleno), X (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco), XIII (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino), XV (Antonio Pigafetta, Alvisè Da Mosto, Giovanni Da Verrazzano, Nicolò Zeno) e XVI (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare). Complessivamente all'alba del 31 prendono il mare da Taranto, Brindisi e Messina 4 corazzate, 13 incrociatori della I, III, VII e VIII Divisione e 39 cacciatorpediniere.

Le due Squadre Navali italiane (la I Squadra è composta dalle Divisioni V, VII, VIII e IX e dalle Squadriglie Cacciatorpediniere VII, VIII, X, XIII, XV e XVI; la II Squadra dal Pola, dalle Divisioni I e III e dalle Squadriglie Cacciatorpediniere IX, XI e XII), riunite, dirigono per lo Ionio orientale con rotta 150°. Le forze navali sono però uscite in mare troppo tardi, hanno l'ordine di evitare uno scontro notturno ed hanno una velocità troppo bassa (20 nodi), ed hanno l'ordine di cambiare rotta e raggiungere il centro del Golfo di Taranto se non riusciranno ad entrare in contatto con il grosso nemico entro il tramonto. Tutto ciò impedisce alle forze italiane di intercettare quelle britanniche; alle 16 Supermarina ordina un cambiamento di rotta, che impedisce alla II Squadra, che si trova in posizione più avanzata della I, di proseguire verso le forze nemiche (l'ammiraglio Iachino, comandante la II Squadra, ha chiesto ed ottenuto alle 16.30 libertà di manovra per dirigere contro le forze britanniche, segnalate alle 15.35 a 120 miglia di distanza, ma alle 16.50 tale autorizzazione viene annullata; comunque la II Squadra non sarebbe egualmente riuscita a raggiungere le unità avversarie). Alle 17.27 la II Squadra riceve l'ordine d'invertire la rotta ed assumere rotta 335° e velocità 20 nodi, come la I Squadra.

Alle 22.30 la formazione italiana, che procede a 20 nodi, riceve l'ordine di impegnare le forze nemiche lungo la rotta 155°, a nord della congiungente Malta-Zante, dunque deve cambiare la propria rotta per raggiungerle (o non

potrebbe prendere contatto con esse), dirigendo più verso sud-ovest (verso Malta) e superando la congiungente Malta-Zante. Il mattino del 1° settembre, tuttavia, il vento, già in aumento dalla sera precedente, dà origine ad una violenta burrasca da nord-ovest forza 9, che verso le 13 costringe la flotta italiana a tornare alle basi, perché i cacciatorpediniere non sono in grado di tenere il mare compatibilmente con le necessità operative (non potendo restare in formazione né usare l'armamento). Poco dopo la mezzanotte del 1° settembre le unità italiane entrano nelle rispettive basi; tutti i cacciatorpediniere sono stati danneggiati (specie alle sovrastrutture) dal mare mosso, alcuni hanno perso degli uomini in mare. Le navi verranno tenute pronte a muovere sino al pomeriggio del 3 settembre, ma non si concretizzerà alcuna nuova occasione.

29 settembre-1° ottobre 1940

Lascia Taranto alle 19.30 del 29 settembre, insieme ai gemelli Dardo e Strale nonché all'incrociatore pesante Pola, alle Divisioni I (incrociatori pesanti Zara, Fiume, Gorizia), V (corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour), VII (incrociatori leggeri Muzio Attendolo e Raimondo Montecuccoli, da Brindisi), VIII (incrociatori leggeri Giuseppe Garibaldi e Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi) e IX (corazzate Littorio e Vittorio Veneto) e le Squadriglie Cacciatorpediniere X (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco), XIII (Granatiere, Bersagliere, Alpino), XV (Alvisè Da Mosto, Giovanni Da Verrazzano) e XVI (Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare) (il Pola con la I Divisione e 4 cacciatorpediniere partono alle 18.05 e le altre unità alle 19.30) e da Messina la III Divisione con 4 cacciatorpediniere per contrastare un'operazione britannica in corso, la «MB. 5». Quest'ultima consiste nell'invio a Malta degli incrociatori Liverpool e Gloucester con 1200 uomini e rifornimenti e nell'invio da Porto Said al Pireo del convoglio «AN. 4», il tutto con l'uscita in mare delle corazzate Valiant e Warspite, della portaerei

Illustrious, degli incrociatori York, Orion e Sydney e di undici cacciatorpediniere a copertura dell'operazione. La formazione uscita da Taranto assume rotta 160° e velocità 18 nodi, riunendosi con le navi provenienti da Messina alle 7.30 del 30 settembre. In mancanza di elementi sufficienti ad apprezzare la composizione ed i movimenti della Mediterranean Fleet ed in considerazione dello svilupparsi di una burrasca da Scirocco (che avrebbe reso impossibile una navigazione ad alta velocità verso sud da parte dei cacciatorpediniere) Supermarina decide di rinunciare a contrastare l'operazione ed ordina alle unità in mare di invertire la rotta alle 6.25 del 30 ed incrociare dapprima tra i paralleli 37° e 38°, poi (dalle 10.30) 38° e 39° ed alle 14 fare rotta verso sudovest sino a raggiungere il 37° parallelo, poi, alle 17.20, di rientrare alle basi. Navigando nella burrasca, la flotta italiana raggiunge le basi tra l'una e le quattro del mattino del 1° ottobre, vi si rifornisce in fretta e rimane in attesa di un'eventuale nuova uscita per riprendere il contrasto, ma in base alle nuove informazioni ottenute ciò risulterà impossibile, pertanto, alle 14.00 del 2 ottobre, le navi riceveranno l'ordine di spegnere le caldaie.

11-12 ottobre 1940

Dato che alle 8.45 dell'11 ottobre un velivolo di linea italiano ha avvistato 20 navi britanniche (15 navi da guerra e 5 di tipo imprecisato) in posizione 35°20' N e 15°40' O, a 65 miglia per 115° da (ad est-sudest di) Malta – si tratta dell'intera Mediterranean Fleet, uscita in mare l'8 ottobre per fornire scorta a distanza ad un convoglio diretto a Malta ed ora, dopo l'arrivo in porto dei mercantili (avvenuto l'11 ottobre), in attesa di assumere la scorta di tre piroscafi scarichi di ritorno ad Alessandria d'Egitto – Supermarina, tra le diverse contromisure ordinate (ricognizioni con aerei, invio di MAS in agguato notturno al largo della Valletta, approntamento delle due squadre navali, messa in allarme delle difese di Taranto, della Sicilia e della Libia, interruzione del traffico tra Italia

e Libia), decide di inviare numerose siluranti a controllare e, in caso di avvistamento di unità avversarie, attaccare (ricerca offensiva, da svolgersi nottetempo). La VII Squadriglia esegue, nella notte tra l'11 ed il 12, una ricerca a rastrello sulla congiungente Marettimo-Zembra al largo di Capo Bon (nell'ipotesi di transito di navi provenienti o dirette a Malta), ma non trova nulla. A trovare il nemico saranno la I Squadriglia Torpediniere e la XI Squadriglia Cacciatorpediniere, inviate più ad est, scatenando un combattimento nel quale affonderanno il cacciatorpediniere Artigliere e le torpediniere Airone ed Ariel.

22 ottobre 1940

Saetta, Freccia (caposquadriglia e caposcorta), Dardo e Strale salpano da Palermo sostituendo le torpediniere Clio e Calliope nella scorta dei trasporti truppe Esperia e Marco Polo, provenienti da Napoli e diretti a Tripoli. Alle 17 lo Strale, per avarie di macchina, deve raggiungere Trapani; riparata l'avaria, ne riparte l'indomani alle 13.

23 ottobre 1940

Il convoglio arriva a Tripoli alle 14.40.

24 ottobre 1940

Saetta, Freccia (caposcorta), Dardo e Strale ripartono da Tripoli alle 9.15, sempre scortando Esperia e Marco Polo, ora diretti a Bengasi.

25 ottobre 1940

Il convoglio arriva a Bengasi alle 9.30, e poi riparte per tornare a Tripoli alle 17, dopo che i piroscafi hanno sbarcato le truppe.

26 ottobre 1940

Il convoglio giunge a Tripoli alle 16.

27 ottobre 1940

Esperia e Marco Polo, sempre scortati dalla VII Squadriglia, ripartono da Tripoli alle 21 per tornare in Italia.

28 ottobre 1940

La VII Squadriglia lascia la scorta alle 18.15, in prossimità di Trapani, venendo sostituita dalla torpediniera Alcione, che accompagna i due piroscafi nell'ultimo tratto di navigazione (fino a Napoli).

11-12 novembre 1940

Il Saetta si trova ormeggiato in Mar Piccolo a Taranto (in banca, insieme agli incrociatori pesanti Pola e Trento, agli incrociatori leggeri Duca degli Abruzzi e Garibaldi, ai cacciatorpediniere Freccia, Dardo, Strale, Maestrale, Libeccio, Grecale, Scirocco, Camicia Nera, Carabiniere, Corazziere, Ascari, Lanciere, Geniere, Da Recco, Pessagno ed Usodimare, alle torpediniere Pallade, Polluce, Partenope e Pleiadi, alla portaidrovolanti Giuseppe Miraglia, al posamine Vieste ed al rimorchiatore di salvataggio Teseo), quando la base viene attaccata da aerosiluranti britannici che affondano la corazzata Conte di Cavour e pongono fuori uso la Littorio e la Duilio.

Mentre gli aerosiluranti attaccano le corazzate, cinque bombardieri attaccano a più riprese le unità presenti in Mar Piccolo, a scopo diversivo, sganciando complessivamente una sessantina di bombe.

Alle 23.15 dell'11 le navi in Mar Piccolo aprono il fuoco contro alcuni aerei che sganciano bombe da una quota valutata in 500 metri; gli ordigni inquadrano i posti d'ormeggio dei cacciatorpediniere, ma solo uno va a segno, senza esplodere (sul Libeccio, che riporta solo lievi danni).

26-28 novembre 1940

Tra le 11.50 e le 12.30 del 26 (per una fonte, a mezzogiorno) il Saetta lascia Napoli unitamente al Dardo ed al Freccia (la VII Squadriglia è al comando del capitano di fregata Amleto Baldo), alla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino) ed alle corazzate Vittorio Veneto e Giulio Cesare (prendono il mare al contempo anche l'incrociatore pesante Pola, la I Divisione con due unità e la IX Squadriglia Cacciatorpediniere con quattro unità). La formazione italiana (vi sono anche la III Divisione e la XII Squadriglia Cacciatorpediniere partite da Messina) si riunisce 70 miglia a sud di Capri alle 18.00 del 26 novembre, assumendo poi rotta 260° e velocità 16 nodi, per intercettare un convoglio britannico diretto a Malta. VII e XIII Squadriglia scortano le due corazzate (così formando la I Squadra). Tra le 8.30

e le 9.10 la I Squadra, rimanendo indietro rispetto agli incrociatori (che formano la II Squadra), a poppavia dei quali sta procedendo, accelera a 17 e poi a 18 nodi per ridurre la distanza. Alle 9.50 le corazzate avvistano un ricognitore britannico Bristol Blenheim, contro cui aprono il fuoco alle 10.05 (il velivolo si allontana). Alle 11 la formazione inverte la rotta ed aumenta la velocità da 16 a 18 nodi, ed alle 11.28 assume rotta 135°, per intercettare la formazione britannica che (dalle segnalazioni dei ricognitori) risulta avere posizione differente da quella prevista. Alle 12.07, in seguito alla constatazione che la formazione britannica appare superiore a quella italiana (i cui ordini sono di impegnarsi solo se in condizioni di sicura superiorità) l'ammiraglio Inigo Campioni, al comando della flotta italiana, ordina di assumere rotta 90° per rientrare alle basi senza ingaggiare il combattimento, e di aumentare la velocità. Alle 12.15, tuttavia, vengono avvistate le sopraggiungenti navi britanniche, pertanto viene ordinato di incrementare ancora la velocità (che è di 25 nodi per la I Squadra e di 28 per la II Squadra, che deve riunirsi alla I essendo più indietro). Alle 12.20 gli incrociatori della II Squadra aprono il fuoco da 21.500-22.000 metri. Per avvicinarsi rapidamente alla II Squadra, alle 12.27 la I Squadra inverte la rotta ad un tempo sulla dritta, ed alle 12.35 inverte nuovamente la rotta, sempre a dritta; poco dopo un gruppo di aerosiluranti britannici, decollati dalla portaerei Ark Royal, si porta a 650 metri dalle corazzate (tra queste ed i cacciatorpediniere della scorta) e lancia infruttuosamente i propri siluri, undici, tutti evitati con la manovra. I cacciatorpediniere rispondono con un intenso tiro delle mitragliere contraeree, così come le corazzate (con i loro pezzi da 90 ed anche da 152 mm oltre alle mitragliere). Alle 13.00 la Vittorio Veneto apre il fuoco da poco meno di 29.000 metri, ma le unità britanniche subito accostano a dritta e la distanza aumenta a 31.000 metri, costringendo la corazzata a cessare il fuoco già alle 13.10.

Alle 13.15, essendo la distanza (della II Squadra dalle forze britanniche) salita a 26.000 metri, il tiro viene cessato anche dagli incrociatori, viene rotto il contatto. Ha così fine l'inconclusiva battaglia di Capo Teulada. Alle 21 del 27 novembre le navi italiane assumono rotta nord a 15 nodi e procedono sino alle 00.30, poi dirigono verso est fino alle 7.30 del 28, dopo di che seguono le rotte costiere, arrivando a Napoli tra le 13.25 e le 14.40 del 28.

5 dicembre 1940



Inverno 1940-1941

Partecipa, con altre unità (incrociatori leggeri Eugenio di Savoia, Duca d'Aosta, Attendolo e Montecuccoli della VII Divisione, incrociatori leggeri Duca degli Abruzzi e Garibaldi dell'VIII Divisione, cacciatorpediniere Folgore, Fulmine, Lampo e Baleno della VIII Squadriglia nonché i suoi compagni di squadriglia Freccia, Dardo e Strale), a crociere notturne (tra i paralleli 39°45' N e 40°18' N, con l'impiego di due incrociatori ed una squadriglia di cacciatorpediniere ogni volta) a protezione dei convogli che trasportano in Albania i rifornimenti per le truppe italiane impegnate sul fronte greco-albanese, nonché ad azioni di bombardamento navale a supporto delle stesse operazioni.

11-12 gennaio 1941

Il Saetta, insieme al Freccia, alla X Squadriglia Cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco) e ad una sezione della XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Granatiere ed Alpino),

Durante un'esercitazione congiunta della VII e della VIII Squadriglia Cacciatorpediniere nel Golfo di Taranto, il Saetta ed il Dardo, per errori di manovra, rischiano di entrare in collisione con lo Strale, che riesce ad evitarli di stretta misura.

15 dicembre 1940

Intorno alle 17 la VII Squadriglia, insieme alle Squadriglie Cacciatorpediniere IX e XIII, alle corazzate Giulio Cesare e Vittorio Veneto ed agli incrociatori pesanti Zara e Gorizia, lascia Napoli

diretto a La Maddalena, dove le navi sono state temporaneamente trasferite per sottrarle ad altri attacchi aerei britannici dopo che, nelle settimane precedenti, vari bombardamenti hanno causato vari danni. Le unità rimangono a La Maddalena, porto non molto più al sicuro di Napoli dagli attacchi aerei, solo per i pochi giorni necessari all'approntamento a Napoli di adeguate contromisure contro i bombardamenti (tra cui impianti per l'annebbiamento del porto).

parte da La Spezia alle 4 dell'11 gennaio, scortando le corazzate Andrea Doria e Vittorio Veneto (nave di bandiera dell'ammiraglio di squadra Angelo Iachino) inviate ad intercettare e finire la portaerei britannica Illustrious, che è stata gravemente danneggiata dalla Luftwaffe, nel canale di Sicilia (cioè a più di un giorno di navigazione da La Spezia). Le navi dirigono verso sud a 20 nodi, ma alle 14.30 Supermarina, informata che l'Illustrious ha già raggiunto Malta nella notte precedente, ordina a Iachino, che si trova in quel momento nelle acque delle Isole Pontine, di tornare indietro. Durante il rientro alla base le navi effettuano una serie di esercitazioni di tiro e di manovra, per poi giungere a La Spezia alle 9 del 12 gennaio.

22 gennaio 1941

Saetta e Freccia (caposcorta) partono da Napoli alle 19 scortando i trasporti truppe Esperia, Conte Rosso, Marco Polo e Victoria, diretti a Tripoli. A Trapani

le due unità vengono sostituite nella scorta dai cacciatorpediniere Tarigo, Vivaldi (caposcorta), Malocello e Da Noli.

25 gennaio 1941

Saetta, Freccia (caposcorta) e Tarigo partono da Tripoli scortando Esperia, Victoria, Conte Rosso e Marco Polo.

26 gennaio 1941

All'1.25 il sommergibile britannico Upholder (tenente di vascello Malcolm David Wanklyn), in agguato presso la boa n. 4 delle Kerkenah, sente i rumori del convoglio in avvicinamento, del quale avvista alcune navi all'1.30. All'1.35 l'Upholder lancia due siluri ad un mercantile che dista 2300 metri, dopo un minuto vira per evitare un cacciatorpediniere ed avvista così altri due mercantili, contro uno dei quali lancia altri due siluri, da 2750 metri, all'1.47, per poi immergersi ed allontanarsi all'1.49. Nessuna nave viene colpita.

[continua]



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



**MADE IN
ITALY**
PRODUCT



DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

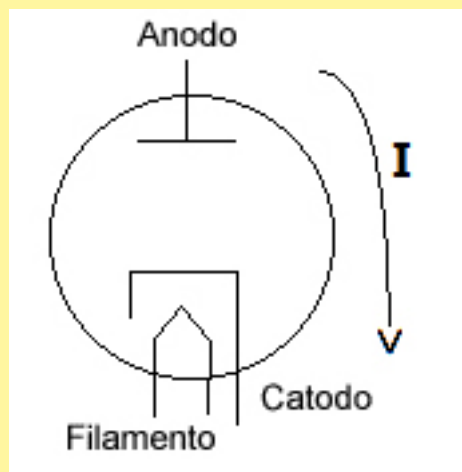
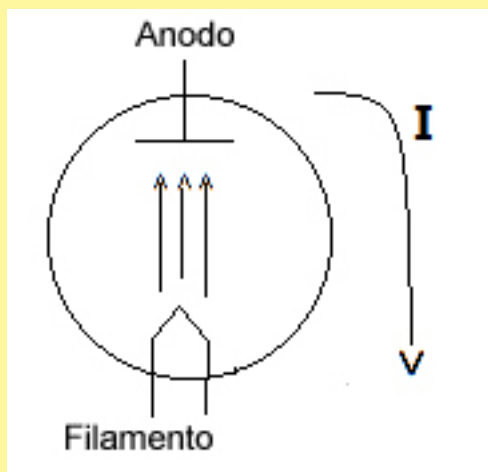
www.momobeam.com - info@momobeam.com

(Valvole-Diodi-Transistor-Decibel-Porte logiche)

VALVOLE

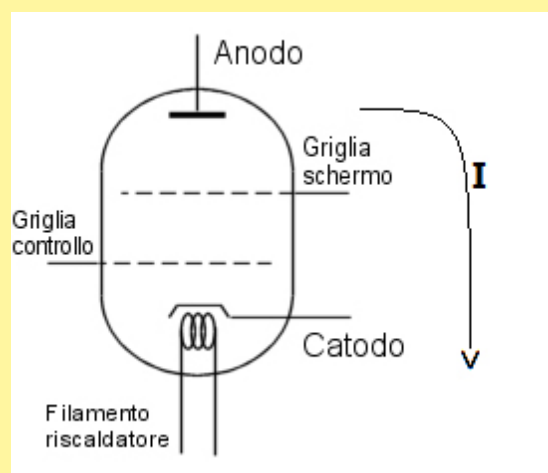
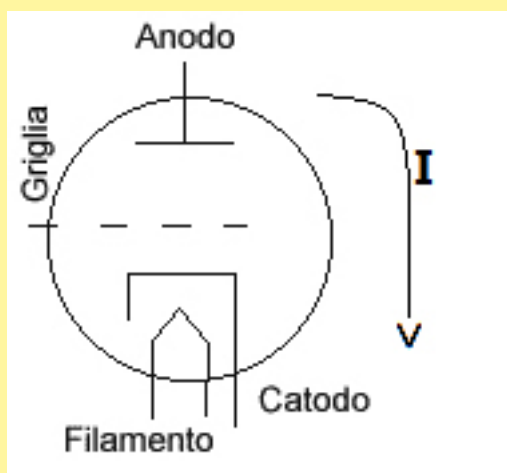
-**DIODO**: in versione più semplice consiste in un filamento e in una placca (Anodo)

A Catodo: filamento+catodo+anodo

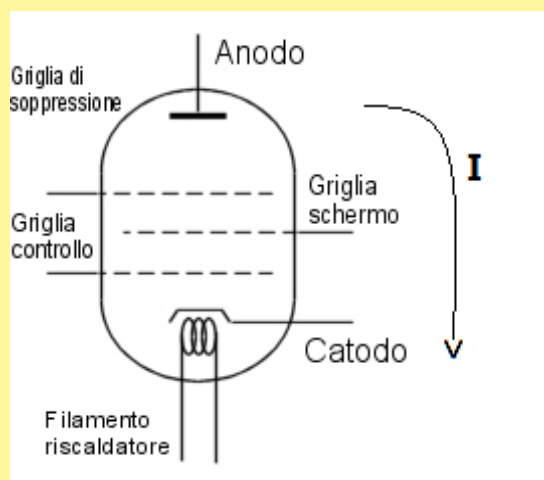


-**TRIODO**: composto da filamento + catodo + griglia + anodo

-**TETRODO**: composto da filamento+catodo +griglia+schermo+anodo



-**PENTODO**: composto da filamento+catodo+griglia+schermo+soppressore+anodo



-CLASSI DI LAVORO:

-**CLASSE A**: quando la corrente di placca si alza e abbassa in corrispondenza delle opposte semionde del ciclo più o meno nella stessa misura e quindi il valore medio rimane costante che vi sia o no il segnale applicato in ingresso. Il rendimento è di circa il 30% .

-**CLASSE B**: quando la polarizzazione è assestata in corrispondenza del valore di interdizione o poco più. Il rendimento è di circa il 50% .

-**CLASSE AB**: di valore intermedio tra le classi A e B , anche come rendimento.

-**CLASSE C**: quando la polarizzazione è posta ad un valore ben oltre il negativo d'interdizione (pure sino a tensione doppia), con angolo di conduzione nettamente inferiore a 90° . Qui è possibile e necessario usare segnali d'ingresso particolarmente elevati che riescano a pilotare il tubo sino alla saturazione. Il rendimento è circa del 70-75% .

-CIRCUITI BASE:

-**A CATODO COMUNE**: consente il massimo rapporto di amplificazione, ha impedenza d'ingresso alta, impedenza d'uscita medio-alta, amplificazione altissima, frequenza massima d'impiego limitata.

-**CON GRIGLIA A MASSA**: caratterizzato da impedenza d'ingresso bassa, impedenza d'uscita medio-alta, amplificazione alta, frequenza massima d'impiego elevata.

-**A INSEGUITORE CATODICO** (o placca a massa): usato per lo più come trasformatore d'impedenza in discesa senza rilevante perdita di segnale. Ha impedenza d'entrata altissima, impedenza d'uscita molto bassa, amplificazione di tensione inferiore a 1 ma notevole invece quella di corrente , frequenza d'impiego elevata.

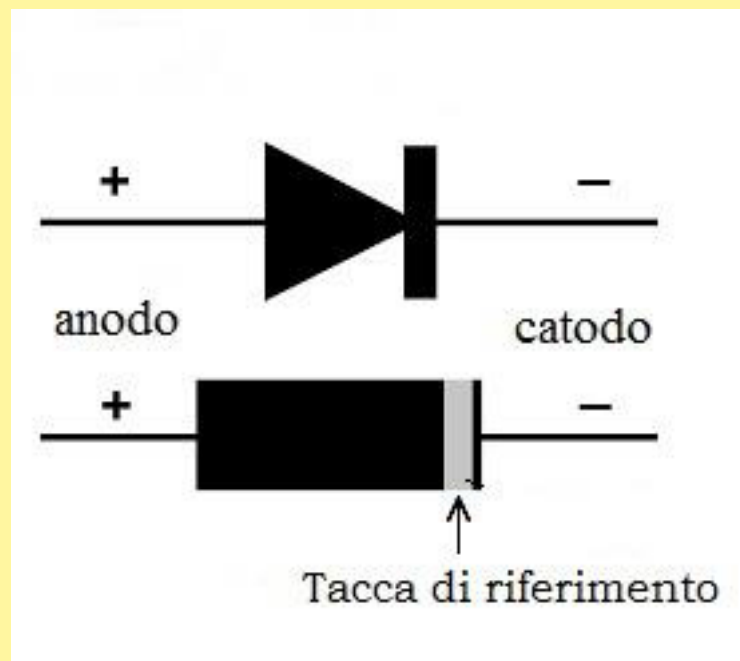
-ANALOGIA ELETTRODI VALVOLA-TRANSISTOR-FET:

GRIGLIA $\Rightarrow$ BASE $\Rightarrow$ GATE

CATODO $\Rightarrow$ EMTTITORE $\Rightarrow$ SOURCE

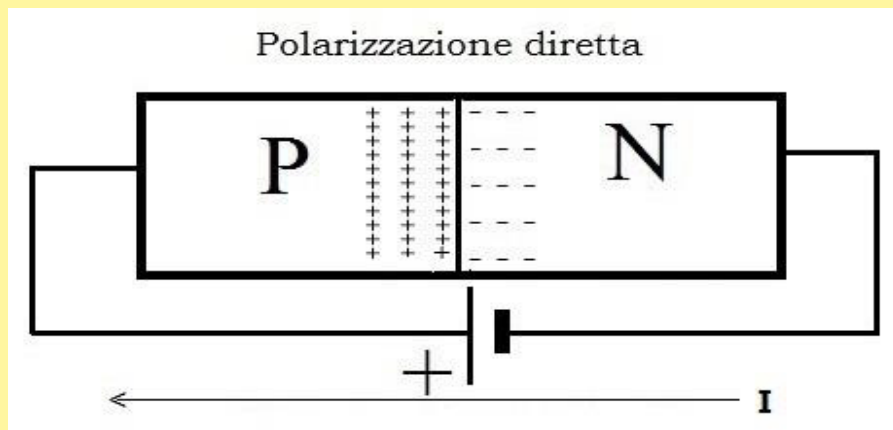
ANODO $\Rightarrow$ COLLETTORE $\Rightarrow$ DRAIN

DIODO (a semiconduttore)

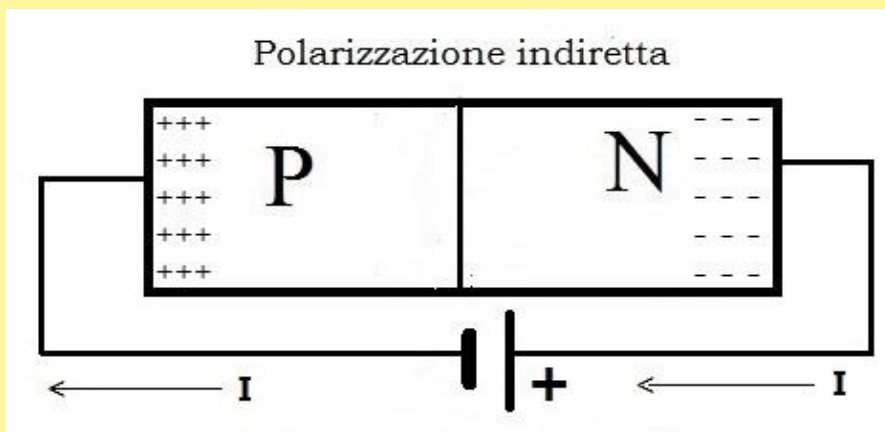


POLARIZZAZIONE DEL DIODO:

-**GIUNZIONE P-N POLARIZZATA DIRETTA**: come si vede dalla dislocazione delle cariche si ha passaggio di corrente attraverso la giunzione



-**GIUNZIONE P-N POLARIZZATA INVERSAMENTE**: come si vede dalla dislocazione delle cariche non si ha passaggio di corrente tra i due blocchi P e N e quindi quella zona diventa isolante



In conclusione un diodo a semiconduttore è un dispositivo a due elettrodi che blocca qualsiasi passaggio di corrente quando viene polarizzato in un certo senso e che invece si lascia attraversare da corrente quando è polarizzato in senso opposto(ed è l'equivalente della valvola o tubo a vuoto come si voglia chiamare).La sua tensione di soglia è circa 0,6 V .

-**DIODI AL GERMANIO**: sono quasi esclusivamente impiegati in circuiti rivelatori o raddrizzatori a bassi segnali e per basse correnti.

-**DIODI AL SILICIO**: utilizzati per gli stessi circuiti di cui sopra ma a frequenze alte e per raddrizzatori di correnti alternate e per valori di tensione e corrente molto alti.

-**DIODO ZENER**: Grazie a particolari drogaggi della giunzione si ottengono diodi che polarizzati inversamente e fino a un preciso valore di questa polarizzazione non si ha passaggio di corrente, ma a un certo valore di poco superiore a questo limite in esso si verifica un brusco passaggio di corrente(ovvero il diodo va in valanga) che poi aumenta anche fortemente con il crescere, anche modesto, della tensione. Sono disponibili con valori di tensione da pochi V a centinaia di V e con dissipazione di potenza di qualche decina di Watt. La tensione di soglia è di 6 V .



-**VARICAP**: non sono altro che condensatori variabili elettronicamente. I normali varicap permettono di ottenere variazioni di qualche decina di pF spostando la polarizzazione di pochi volt.



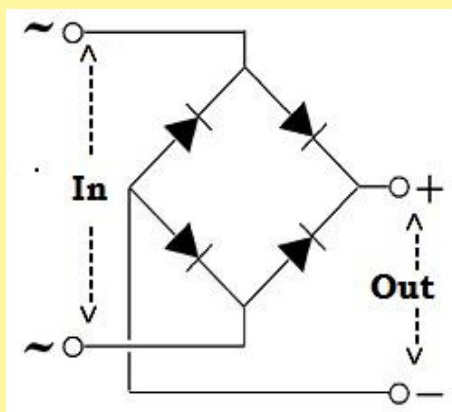
-**VARACTOR**: permette la moltiplicazione in frequenza di un segnale sino ad una delle sue prime armoniche senza eccessiva perdita di potenza, con tollerabile deterioramento della qualità di modulazione e senza necessità di alcuna fonte di alimentazione. Permette rendimenti di moltiplicazione molto elevati genericamente nel campo delle V/UHF .

DIODI HOT-CARRIER(SCHOTTKY): invece di avere la giunzione P-N classica ce l'ha del tipo metallo-semiconduttore. Ha la caratteristica di lavorare a una frequenza più alta(il diodo è più veloce), più bassa e più netta. Ha minor rumore. La sua tensione di soglia è di 0,35 V .



-DIODI FOTO-EMITTENTI(LED): fatti con particolari materiali semiconduttori, tipo l'arseniuro di gallio, ha la caratteristica di produrre luminescenza attorno alla giunzione quando essa è polarizzata diretta.

-DIODI COME RADDRIZZATORI: il diodo attraversato da corrente alternata



Ponte di Graetz

permette il passaggio solo della semionda positiva (se polarizzato direttamente) e blocca quella negativa. Con quattro diodi configurati a Ponte di Graetz viene generata un'onda raddrizzata costituita solo da semionde positive, tale ponte prende quindi il nome di "raddrizzatore di onde sinusoidali" ed è una soluzione molto usata negli alimentatori per ottenere un filtraggio e livellamento della tensione fino a ottenere una corrente continua, non richiedendo per questo un trasformatore con doppio avvolgimento e presa centrale.

Negli alimentatori i diodi utilizzati tipicamente come stabilizzatori di tensione sono quelli Zener (un transistor all'occorrenza può essere inserito in uno stabilizzatore). Il diodo non si utilizza come amplificatore di segnali.



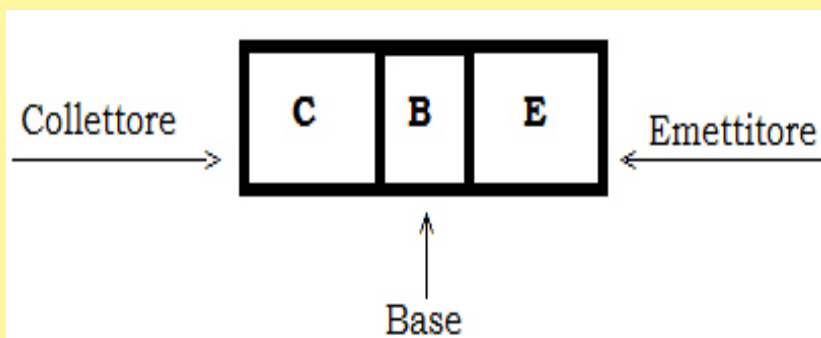
TRANSISTOR

-COMPOSIZIONE DEL TRANSISTOR:

Il transistor è un componente attivo perché in grado di amplificare i segnali ad esso applicati sia in tensione che in corrente e quindi in potenza. È realizzato con materiali semiconduttori (Gallio, Germanio, Silicio,

in pratica degli isolanti) che vengono opportunamente additivati (drogati) con quantità ben calibrate di altri materiali (a volte anche conduttori) al fine di ottenere la presenza di cariche libere nella sua struttura cristallina.

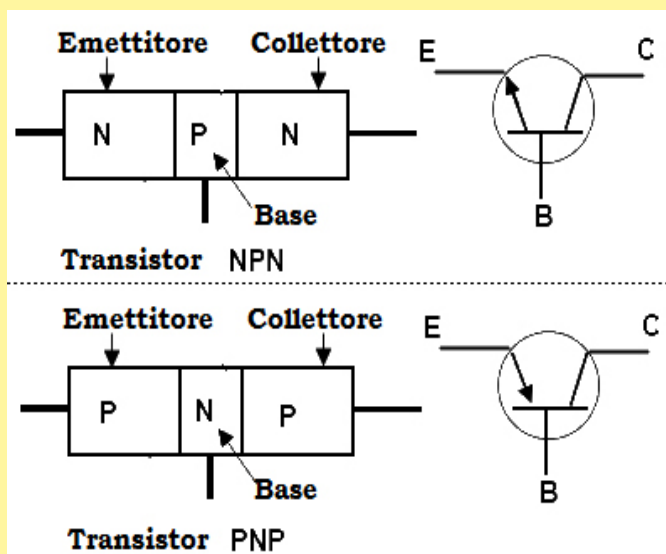
È suddiviso in tre zone differenziate (Base, Emittitore, Collettore) drogate in modo da avere alternativamente in eccesso cariche libere positive e cariche libere negative, la base in genere è più sottile e drogata meno delle altre per far sì che le cariche che l'attraversano vi permangano per breve tempo e abbiano poche occasioni di ricombinarsi con le cariche di segno opposto ivi presenti.



-FUNZIONAMENTO DEL TRANSISTOR: si basa sul fatto che la corrente che lo attraversa vi passa conservando pressoché la stessa ampiezza entro due giunzioni successivamente una delle quali ha polarizzazione diretta (ovvero bassa resistenza e quindi bassa tensione ai suoi capi) e l'altra a polarizzazione inversa (ovvero con alta resistenza e tensione più alta ai suoi capi) e la corrente immessa nel circuito di pilotaggio base-emittitore è inferiore a quella del circuito di uscita emettitore-collettore. Il transistor a giunzione è un dispositivo comandato in corrente a differenza della valvola che è comandata in tensione.

-I DUE TIPI FONDAMENTALI DI TRANSISTOR:

sono a giunzione NPN o PNP



-POLARIZZAZIONE(NPN): le varie giunzioni vanno polarizzate in modo che la base sia leggermente positiva rispetto all'emettitore e che il collettore sia nettamente positivo sempre rispetto all'emettitore. Per avere passaggio di corrente dentro al transistor la tensione tra base ed emettitore deve essere superiore a circa 0,2 V per i dispositivi al germanio e a 0,6 V circa per i dispositivi al silicio : solo così la polarizzazione supera la soglia di conduzione tipica di ogni semiconduttore.

-RELAZIONE TRA LE CORRENTI CHE CIRCOLANO ALL'INTERNO DEL TRANSITOR:

$$I_e = I_c + I_b$$

-COEFICIENTE DI AMPLIFICAZIONE β o HFE:

$$\beta = I_c / I_b$$

-FET(TRANSISTOR AD EFFETTO DI CAMPO):

In questo caso l'elemento di controllo è il Gate che agisce sfruttando il campo elettrostatico che allarga o restringe il canale entro cui passa la corrente che attraversa il transistor dal Source al Drain. Il Gate altresì non assorbe corrente ed ha

una resistenza d'ingresso altissima. Nei tipi a canale N la polarizzazione prevede che il gate sia leggermente negativo rispetto al Source mentre il Drain deve essere nettamente positivo rispetto al Source. Il FET quando opera con il Gate polarizzato inversamente ha l'impedenza d'ingresso alta per poi crollare invece nel caso di polarizzazione diretta, quando cioè comincia a passare una pur debole corrente anche attraverso tale giunzione. Quando le giunzioni del Gate (dove sdoppiato e disposto simmetricamente) sono polarizzate in

senso inverso alla conduzione, si forma nelle immediate vicinanze una regione di svuotamento di cariche, in quanto il segno negativo applicato al gate allontana gli elettroni dalla giunzione; in questo modo la variazione della tensione di polarizzazione, provocando aggiunta o sottrazione di cariche, altera le dimensioni di quella zona di svuotamento. La conseguenza diretta è l'alterazione della superficie trasversale del canale, tanto che la sua conducibilità elettrica ne risulta inevitabilmente alterata.

-MOSFET: costituito da metallo-ossido (un dielettrico ad es. ossido di silicio) - semiconduttore. Il Gate nel Mosfet è perfettamente isolato in quanto non sarà mai percorso da corrente e la resistenza d'ingresso è elevatissima.

Mosfet a doppio Gate: Nel Mosfet a doppio gate G1 è il gate di segnale e G2 il gate di controllo o polarizzato diretto.

-MESFET(Metal semiconductor Fet): sono JFET dove la giunzione che costituisce il Gate e la relativa zona di canale è costituita con una

giunzione metallo-semiconduttore (un diodo Schottky) fatta in genere con arseniuro di gallio ed ha il vantaggio di avere una mobilità maggiore delle cariche e una più elevata velocità di diffusione, da cui conseguono tempi di transito più brevi, una cifra di rumore più modesta e dimensioni del canale minore. Sono usati specialmente nelle microonde.

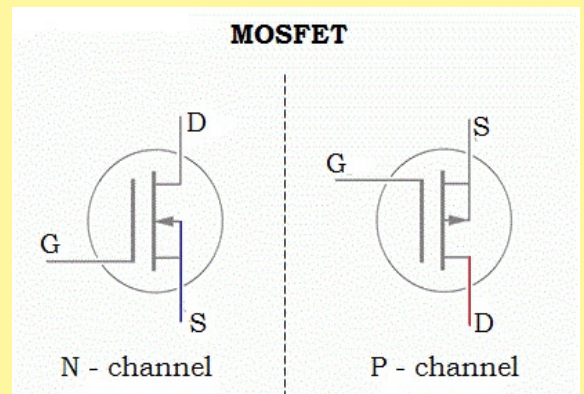
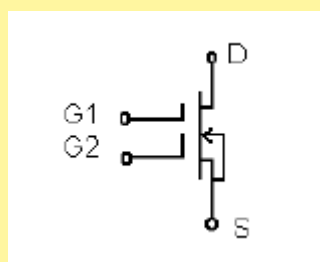
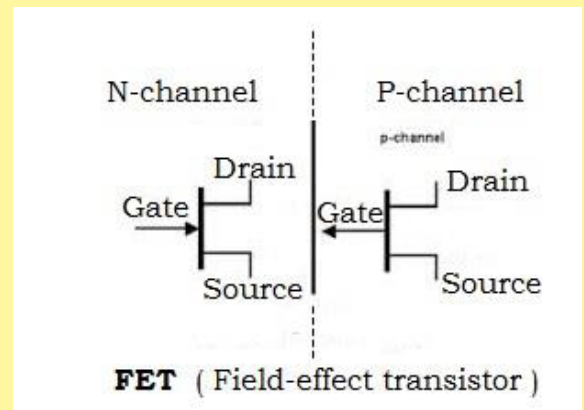
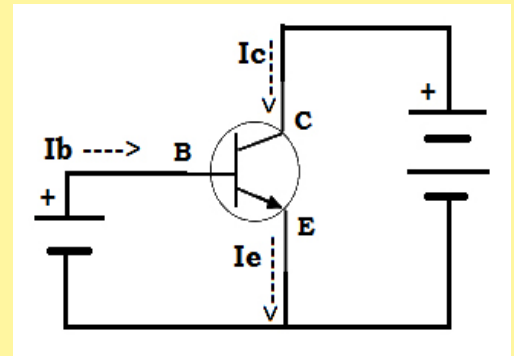
-CLASSI DI FUNZIONAMENTO:

CLASSE A: la corrente circola per tutto il periodo del segnale d'ingresso ed il segnale di uscita riproduce più o meno la forma del segnale d'ingresso.

CLASSE AB: la corrente circola per meno di un periodo intero ma più di un mezzo periodo.

CLASSE B: la corrente circola per mezzo periodo e permette una riproduzione lineare soltanto con particolari configurazioni circuitali dette a "controfase".

CLASSE C: la corrente circola per molto meno di un mezzo periodo e viene usata in certi amplificatori a radiofrequenza dove si utilizzano carichi a circuiti risonanti che permettono di ottenere nuovamente un'uscita sufficientemente sinusoidale.



-ANALOGIA FUNZIONALE TRA GLI ELETTRODI DI UNA VALVOLA E UN TRANSISTOR (a giunzione): GRIGLIA⇒BASE ; CATODO⇒EMETTITORE ; ANODO⇒COLLETTORE

La valvola è comandata in tensione,il transistor a giunzione è comandato in corrente. La corrente immessa nella base di un transistor regola,attraverso lo stesso, la corrente tra emettitore e collettore. Quindi l'emettitore(cioè il catodo) è l'elettrodo da cui vengono immesse le cariche, mentre il collettore(come l'anodo) è l'elettrodo che tali cariche attrae e avvia al circuito esterno.

-ANALOGIA FUNZIONALE TRA GLI ELETTRODI DI UNA VALVOLA E DI UN FET:

GRIGLIA⇒GATE ; CATODO⇒SOURCE ; ANODO⇒DRAIN

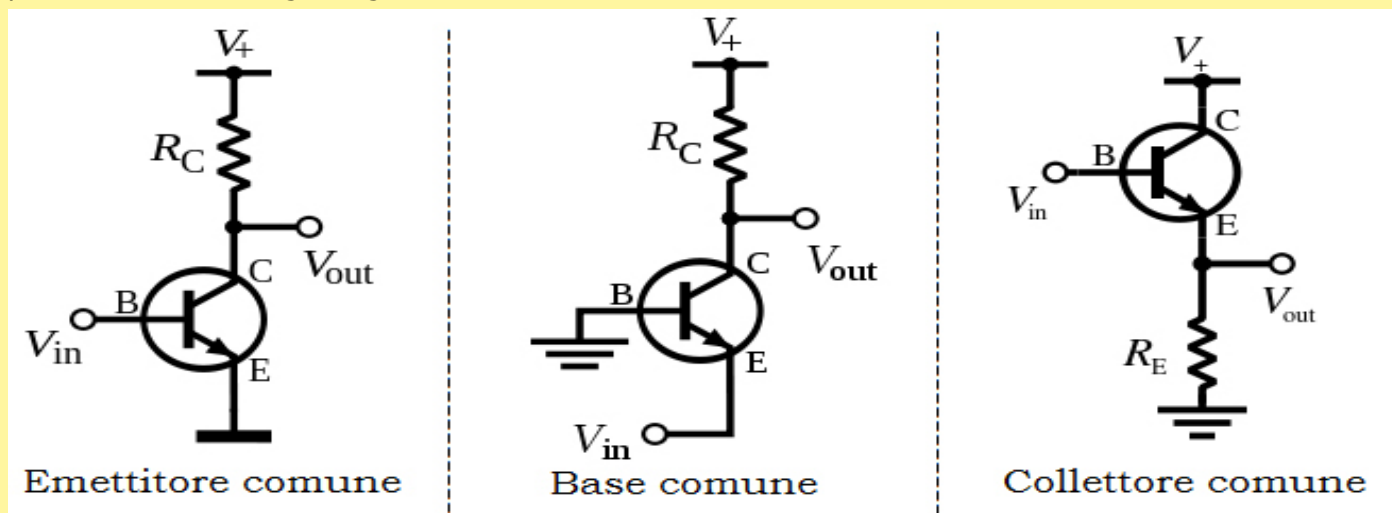
Il tubo a vuoto è comandato in tensione,il FET anch'esso è comandato in tensione.

-CONFIGURAZIONE DEI TRANSISTOR:

A EMETTITORE COMUNE: è adottata nella maggioranza dei casi e presenta il massimo guadagno in tensione.

A BASE COMUNE: è particolarmente stabile,presenta un guadagno ancora abbastanza elevato e l'impedenza d'ingresso è bassa. Adatto alle frequenze più alte.

A COLLETTORE COMUNE O A INSEGUIMENTO DI EMETTITORE: usato soprattutto come trasformatore d'impedenza perché è caratterizzato da impedenza d'ingresso alta e impedenza di uscita bassa,quindi presenta un elevato guadagno in corrente.



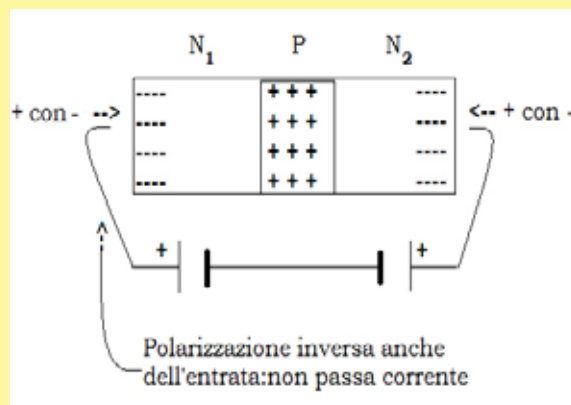
Caratteristica	Emettitore comune	Base comune	Collettore comune
Amplif. di Tensione	Molto alta	Alta	<1
Amplif. di corrente	Alta	<1	Molto alta
Amplif. di potenza	Alta	Media	Bassa
Freq. limite di lavoro	Bassa	Alta	Bassa
Impedenza d'entrata	Medio-Bassa	Molto bassa	Alta
Impedenza di uscita	Media	Medio-Alta	Molto bassa

-POLARIZZAZIONE DIRETTA: una giunzione si dice polarizzata diretta quando vi viene applicato il solito segno di polarità (+ con + oppure - con -) ed ha bassa resistenza interna.

-POLARIZZAZIONE INVERSA: una giunzione si dice polarizzata inversa quando vi viene applicato un segno di polarità diverso (+ con - oppure - con +) ed ha alta resistenza interna.

L'elevata corrente che attraversa l'elevata resistenza della zona d'uscita provoca anche una caduta di tensione (rispetto alla giunzione d'entrata),ciò significa anche alta amplificazione di tensione.

-POLARIZZAZIONE INVERSA IN AMBEDUE LE PARTI: di norma la giunzione di entrata è polarizzata diretta e quella di uscita inversa, se invece polarizziamo inversamente anche quella di entrata non si ha più passaggio di corrente.



DECIBEL

Il decibel(decima parte del BEL) è pari a 10 volte il logaritmo del rapporto fra due valori di potenza raffrontati e comunque rappresenta la minima differenza fra due livelli di suono che mediante l'orecchio si può percepire. E' il rapporto logaritmico tra due grandezze definite.

La differenza di livello tra due potenze in dB è: $N = 10 \log(P_2/P_1)$

Per le grandezze elettriche ad esse legate, tensione e corrente, la formula è: $N = 20 \log(V_2/V_1)$ oppure $20 \log(I_2/I_1)$, sempre che i livelli siano riferiti allo stesso valore di impedenza di carico.

Più amplificazioni o attenuazioni successive, se espresse in dB, semplicemente si sommano o sottraggono, ad esempio: $+10\text{dB} \Rightarrow -5\text{dB} \Rightarrow +2\text{dB} = +7\text{dB}$.

-CALCOLO PRATICO:

-POTENZA: ogni aumento di 3dB raddoppia la potenza (es. $10\text{W} + 3\text{dB} = 20\text{W}$; $10\text{W} + 6\text{dB} = 40\text{W}$; $10\text{W} + 12\text{dB} = 160\text{W}$).

Ogni aumento di 10dB moltiplica la potenza x 10 (Es. $40\text{W} + 20\text{dB} = 4000\text{W}$; $40\text{W} + 16\text{dB} = 1600\text{W}$ ovvero sarebbe sviluppato $40\text{W} \times 10 \times 2 \times 2$).

-TENSIONE: ogni aumento di 6dB raddoppia la tensione, ogni aumento di 20dB decuplica la tensione (Es. $3\text{V} + 26\text{dB} = 60\text{V}$ che sviluppato sarebbe $3\text{V} \times 10 \times 2$).

-ATTENUAZIONI: per le attenuazioni è invece l'inverso: per la potenza -3dB la dimezza e -10dB la divide per 10. Per la tensione -6dB la dimezza e -20dB la divide per 10.

PORTE LOGICHE

Per le porte logiche basta tenere a mente questo semplice riassunto:

PORTA AND: da in uscita il prodotto degli ingressi con la stessa regola della moltiplicazione. Ad es. $1 \times 0 = 0$; $1 \times 1 = 1$; $0 \times 0 = 0$.

PORTA NAND: da in uscita l'inverso del prodotto degli ingressi. Ad es. $1 \times 0 = 0$ e quindi darà il suo inverso 1; $1 \times 1 = 1$ e quindi darà il suo inverso 0.

-PORTA OR: da in uscita la somma degli ingressi. Ad es. $1 + 0 = 1$; $0 + 0 = 0$; solo nel caso gli ingressi fossero $1 + 1$ l'uscita naturalmente sarà 1 e non 2.

-PORTA NOR: da l'inverso della somma degli ingressi. Ad es. $1 + 0 = 1$ e quindi darà il suo inverso 0; sempre nel caso gli ingressi fossero $1 + 1$ dato che il risultato come sopra non sarà 2 ma 1, in uscita si avrà il suo inverso 0.

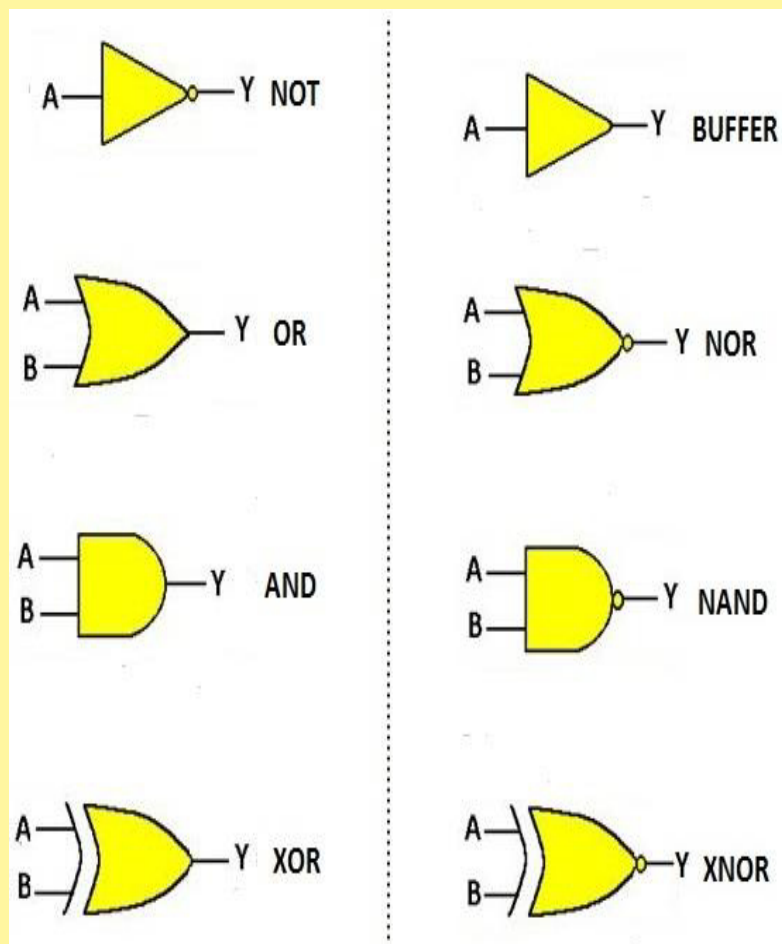
PORTA XOR: da in uscita 1 solo se tale valore negli ingressi è dispari, altrimenti da 0.

PORTA XNOR: da in uscita 1 solo se il valore degli ingressi sono uguali, altrimenti se sono differenti da 0.

PORTA NOT: Ha un solo ingresso e da in uscita l'inverso dell'ingresso. Ad es. se l'ingresso è 1 in uscita darà 0 e viceversa.

PORTA BUFFER: ha un solo ingresso e da in uscita lo stesso valore. Ad es. se l'ingresso è 1 darà 1 in uscita e se è 0 darà 0 in uscita.

PORTE UNIVERSALI: Con le porte AND, Or e NOT è possibile realizzare qualsiasi funzione booleana, ovvero sono degli insiemi funzionalmente completi.



QSL NAVALI

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







FOTO STORICHE



Corvetta DE CRISTOFARO (1965 - 1992)



Fregata CANOPO (1958 - 1982)

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
Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest - SSB/CW
Maggio	MARAC 80/40 meter SSB Contest
20 - 27 Maggio	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 VASCHELLO

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)"

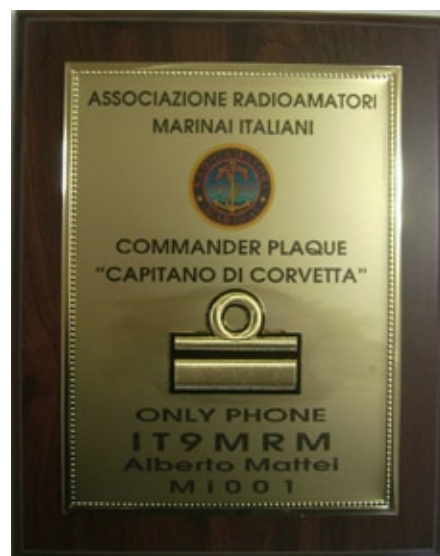
SOTTOCATEGORIE

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!**





Ardito e Audace, pezzi di storia della Marina Militare, hanno preso il largo per la loro ultima navigazione

(di Marina Militare) 05/05/18

Oggi ha preso il largo per il suo ultimo viaggio Nave Audace (D 551, 1973-2006) diretta verso il sito di Aliaga in Turchia dove raggiungerà il cacciatorpediniere Ardito (D 550, 1973-2006).

Le due unità navali, vere icone di storia non solo della Marina Militare, per più di 35 anni di servizio hanno rappresentato un fiore all'occhiello del Paese, in Italia e all'estero partecipando a numerose missioni operative in diversi bacini del mondo assicurando, al contempo, grande consenso e lustro alla Forza armata e alla Nazione. Dopo aver lasciato il servizio attivo nel 2006, dopo oltre dieci anni di ormeggio alle banchine della base di La Spezia, a dicembre 2017 le due navi sono state cedute, a cura dell'Agenzia Industrie Difesa (AID), a mezzo di asta pubblica internazionale in ambito Organizzazione per la Cooperazione e lo

Sviluppo Economico (OCSE), al cantiere turco Istanbul Shipyard. Il fisiologico "avvio al riciclaggio" delle due ex navi della Marina Militare rappresenta certamente una perdita di un pezzo della nostra storia marinara, tuttavia la cessione al cantiere demolitore ha assicurato un afflusso di risorse per le manutenzioni sulle Unità Navali in linea della Marina Militare che saranno eseguite dagli stabilimenti industriali nazionali. Ad oggi, nei vari sorgitori della Forza Armata sono in attesa di avvio al riciclaggio e/o di concrete proposte di "recupero" per altri scopi - quali le "musealizzazioni" - un numero sempre crescente di mezzi che vengono dismessi a causa della oggettiva vetustà. A giugno ulteriori decisioni dovranno essere prese, quindi, per l'eventuale "avvio al riciclaggio" di altre unità navali dal passato glorioso, simboli di storia della marineria e dell'industria navale

italiana da molti anni in disarmo, che sono state spesso associate a progetti di musealizzazione. La Marina Militare si è sempre espressa favorevolmente per questa soluzione ma al contempo è sempre stato chiaro che, non disponendo di risorse dedicabili a tale scopo, i relativi oneri di bonifica, messa in sicurezza, trasferimento ed allestimento museale debbano essere necessariamente a carico delle Amministrazioni/Istituzioni proponenti. Purtroppo, ad oggi, la Forza Armata non ha ricevuto, per queste unità dismesse, alcuna iniziativa finanziariamente e tecnicamente concreta e si è ormai giunti alla condizione per cui la Marina non può continuare a sostenere il loro mantenimento in condizioni di sicurezza, sottraendo risorse finanziarie destinate alle esigenze delle unità operative.



A.R.I.
Associazione Radioamatori Italiani
Sezione di Milano 20.01
www.arimi.it

BANDPLAN HF

MY 2009 V2.1

Suppl. Ord. n° 146 alla G.U. n° 169 del 20-07-2002 – Piano Nazionale Frequenze 2008
Raccomandazioni Conferenze IARU Regione 1 San Marino 2002 Davos 2005 e Cavtat 2008

La potenza QRP è un livello non superiore a 5 W output

Modi digitali = MGM: FAX, SSTV, RTTY, PSK31, PACKET, FSK441, JT44, etc.

★ **FREQUENZE EMERGENZA RADIO QRG**

Per convenzione in SSB si adopera la LSB
fino a 10.000 KHz e la USB oltre tale limite.
In questo Band Plan HF tutte le frequenze
sono espresse in kHz

Potenza massima ammessa in Italia 500 Watt

CW	200 Hz
FONIA	2700 Hz
FONIA	6000 Hz
DIGITALE	500 Hz
DIGITALE	2700 Hz
DIGITALE	6000 Hz
IMMAGINI	2700 Hz
DOWNLINK SAT	6000 Hz
BEACON	200 Hz
CONTEST PREFERRED	
NO CONTEST	

160 metri

Statuto primario

80 metri

Statuto secondario

40 metri

Statuto primario

30 metri

Statuto secondario

20 metri

Statuto primario

17 metri

Statuto primario

15 metri

Statuto primario

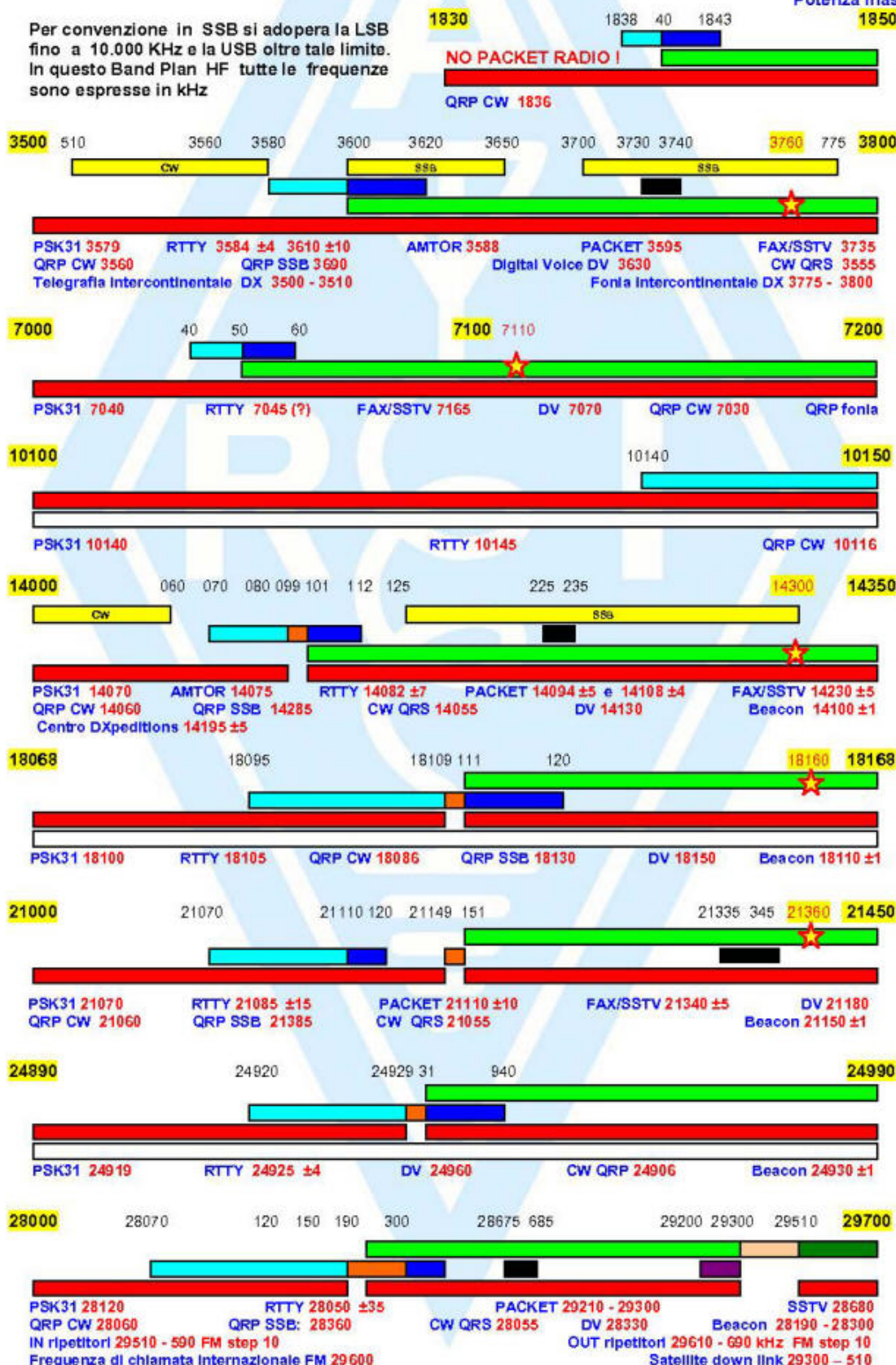
12 metri

Statuto primario

10 metri

Statuto primario

Le misure dei diagrammi non sono proporzionali alle frequenze indicate
Gli autori, l'A.R.I., l'A.R.I. Sezione di Milano non sono responsabili di eventuali errori e/o refusi





A.R.I.
Associazione Radioamatori Italiani
Sezione di Milano 20.01
www.arimi.it

BANDPLAN VHF / UHF

MY 2009 v2.1

Suppl. Ord. n° 146 alla G.U. n° 169 del 20-07-2002 – Piano Nazionale Frequenze 2009
Raccomandazioni Conferenze IARU Regione 1 San Marino 2002 Davos 2005 e Cavtat 2008

La potenza QRP è un livello non superiore a 5 W output

Modi digitali = MGM: FAX, SSTV, RTTY, PSK31, PACKET, FSK441, JT44, etc.

Frequenze espresse in kHz

CW	200 Hz
FONIA	2700 Hz
FONIA	6000 Hz
DIGITALE	500 Hz
DIGITALE	2700 Hz
DIGITALE	6000 Hz
IMMAGINI	2700 Hz
SATELLITE	6000 Hz
BEACON	200 Hz
RIPETITORI	
NON ASSEGNATO	

50000 .080 .100 .110 .250 .500 .750 51000



Beacon 50000 - 50080 CW esclusivo 50050 - 50100 CW DX intercontinentale 50090
Chiamata DX (SSB) 50110 Evitare QSO tra stazioni Europee su queste frequenze!
Centro attività in fonia (SSB) 50150 meteorscatter 50200
PSK31 50285 JT6M 50230 JT44 50255 FSK441 50270 SSTV 50510 Fax 50550 RTTY 50600
Tutti i modi sono concessi tra 50500 e 51000

6 metri

Statuto secondario

144000 .135 .150 .165 .200 .360 .400 .490 .500 145000 .187,5 .600 .800 146000



CW EME 144000 - 144035 CW QRP 144060 CW chiamata 144050 CW FAI - EME 144145
BEACON 144400 - 144490 SSB chiamata 144300 SSB FAI - EME 144155 SSB QRP 144285
PSK31 144138 FSK441 144370 SSTV 144500 RTTY 144600 FAX 144700 ATV talk back 144750
RTTY locale 145300 OUT transponder lineare 144645 ±15 IN transponder lineare 144675 ±15 APRS 144800
IN ripetitori step 12,5 NBFM shift -600 145000 - 145187,5 OUT ripetitori step 12,5 NBFM 145600 - 145787,5
Canali simplex NBFM step 12,5 145200 - 145587,5 Frequenza di chiamata stazione mobile 145500
Satellite (FM e Packet) downlink con stazioni spaziali 145800 uplink fonia (FM) 145200 uplink in packet 145990
Fonia (SSB) e telegrafia via satellite 145900 ±100 JT65 144135 MS SSB 144200 ±5 MGM alt. 144160-144180

2 metri

Statuto primario

430000 .400 431025 432000 .088 .100 .370 .400 .800 433000 .600 434000 435000 438000



LA GAMMA COMPRESA TRA 434000 e 434999 NON E' ASSEGNATA, IN ITALIA, AL SERVIZIO DI RADIOAMATORE

CW 432000 - 432399 Beacon 432400 - 432490 CW EME 432012,5 SSB call 432200
FSK441 432370 SSTV stretta 432500 RTTY (FSK/PSK) 432600 FAX (FSK) 432700
PSK31 432088 SSTV (FM/AFSK) 433400 RTTY (FM/AFSK) 433600 FAX (FM/AFSK) 433700
OUT ripetitori (step 12,5 NBFM shift +1600) 430025 - 430587,5 IN ripetitori 431625 - 431987,5
Comunicazioni digitali 430400 - 430575 Comunicazioni digitali via ripetitori 430600 - 430925
Sperimentazione nuovi modi di trasmissione 430925 - 431025 canali Simplex step 25 FM 433000 - 433600
Chiamata FM Mobile 433500
IN ripetitori (step 12,5 NBFM shift -1600) 433000 - 433375 OUT ripetitori 431400 - 431775
Talkback microonde 432350 IN Transponder lineare 432500 - 432600 OUT Transponder lineare 432600 - 432700
Comunicazioni digitali e sperimentazione 433600 - 433990 Satellite 435000 - 438000

70 centimetri

430000-434000

Statuto secondario

434000-435000

NON ASSEGNATO

435000-436000

Statuto primario

436000-438000

Statuto secondario

1240 1241 1242,725 1243,250 1245 1267 70 72 1291,5 1296 1297 1298



LA GAMMA COMPRESA TRA 1245 e 1267 NON E' ASSEGNATA, IN ITALIA, AL SERVIZIO DI RADIOAMATORE

Frequenze espresse in MHz

OUT Ripetitori RS01- RS28 1242,025 - 1242,700 Packet Radio duplex canali RS 29 - RS 50 1242,725 - 1243,250
Traffico via satellite 1267 - 1270 Packet Radio duplex canali RS 29 - RS 50 1270,725 - 1271,250
IN Ripetitori RS01 - RS28 1270,025 - 1270,700 Modi digitali 1240 - 1241
Tutti i modi sono concessi tra 1240 - 1243,50 / 1270 - 1272 / 1291,5 - 1296 ATV 1272 - 1290,994
IN Ripetitori step 25 kHz NBFM shift -6 MHz canali RM0 1291 - RM19 1291,475
OUT Ripetitori step 25 kHz NBFM RM0 1297 - RM19 1297,475
IN Ripetitori RS20 - RS68 1293,150 - 1294,350 Telegrafia in esclusiva 1296,075 ±75 Moonbounce 1296,000 - .025
PSK31 1296,138 Telegrafia/SSB 1296,150 - 1296,800 Beacon 1296,700 - 1296,884
IN transponder lineare 1296,500 ±100 OUT transponder lineare 1297,500 ±100
SSTV 1296,500 RTTY 1296,600 FAX 1296,700 Canali NBFM Simplex 1297,500 - 1297,975
FSK441 MS 1296,370

23 centimetri

1240-1245

Statuto secondario

1245-1267

NON ASSEGNATA

1267-1298

Statuto secondario



Tratto da Facebook - CZECH RADIO CLUB

*OK1HH with diplomas ARMI and a polar bear in the National Museum in Praha
Also me OK1ZKR with the diploma ARMI (of OK1KLV).*



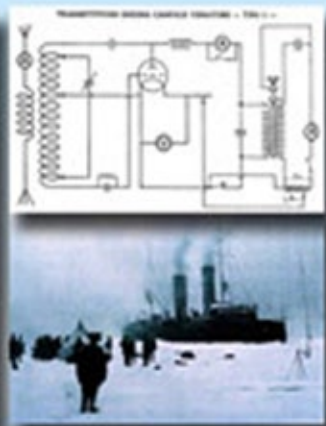
**Český
Radioklub**



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;

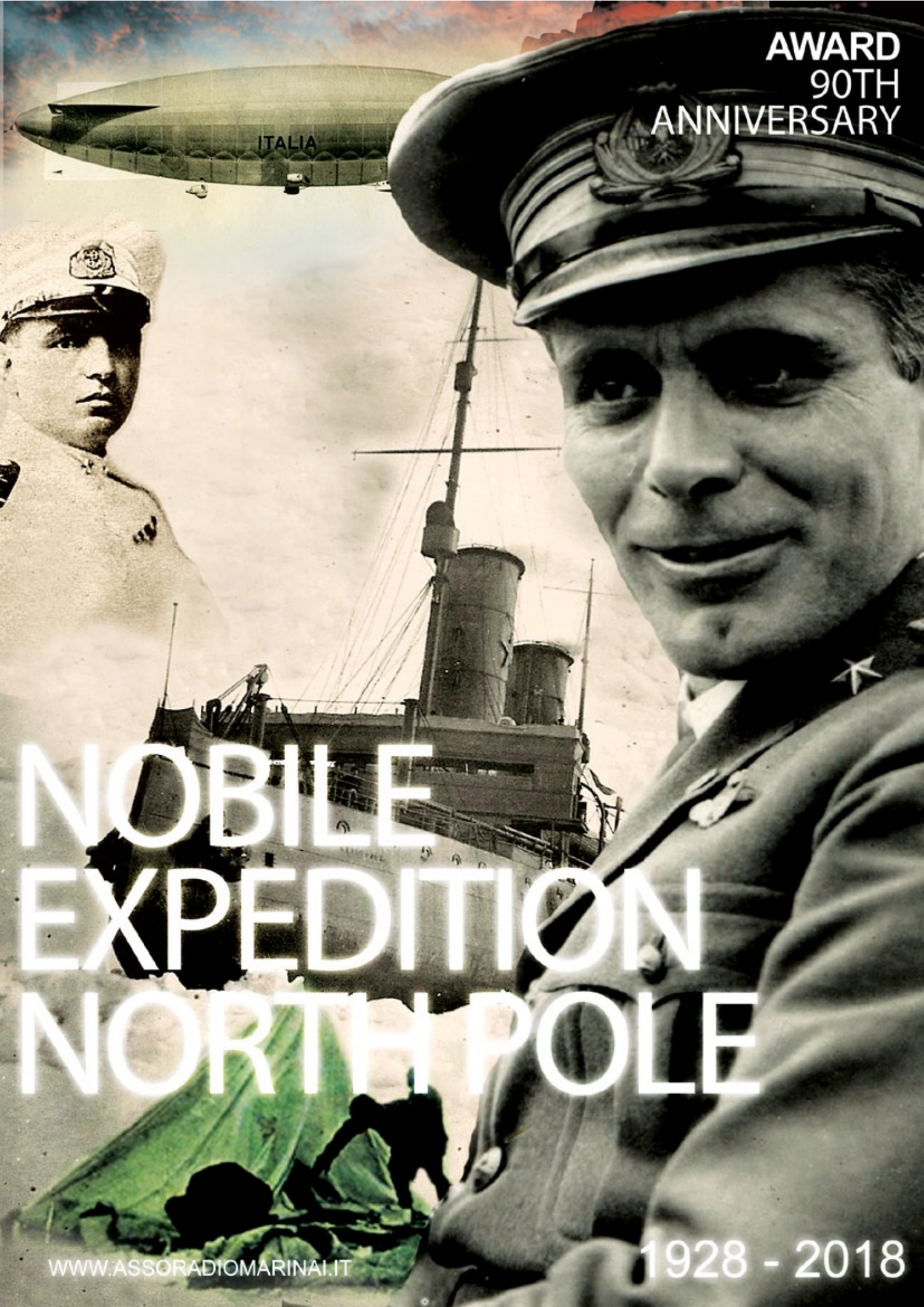
- il diploma sarà inviato gratuitamente nella sola forma elettronica (JPG);
- per la richiesta della **PLAQUE** è prevista una somma forfettaria di **Euro 35** (comprensivo di spese di spedizioni).
- Award Manager dell'evento, è:
IT9MRM - Alberto Mattei email: it9mrm@hotmail.com
- tutte le comunicazioni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

IIQIDO

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 Gonfaloni 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
ARM
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 referenza ARMI che trascriverai sulla tua QSL, che sicuramente riporterà l'efige 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

Mattei

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

ARMI

SEI PRONTO!



RICHIEDI IL NOMINATIVO SPECIALE!



Marina Militare

Collezione orologi



Memphis Belle

MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS

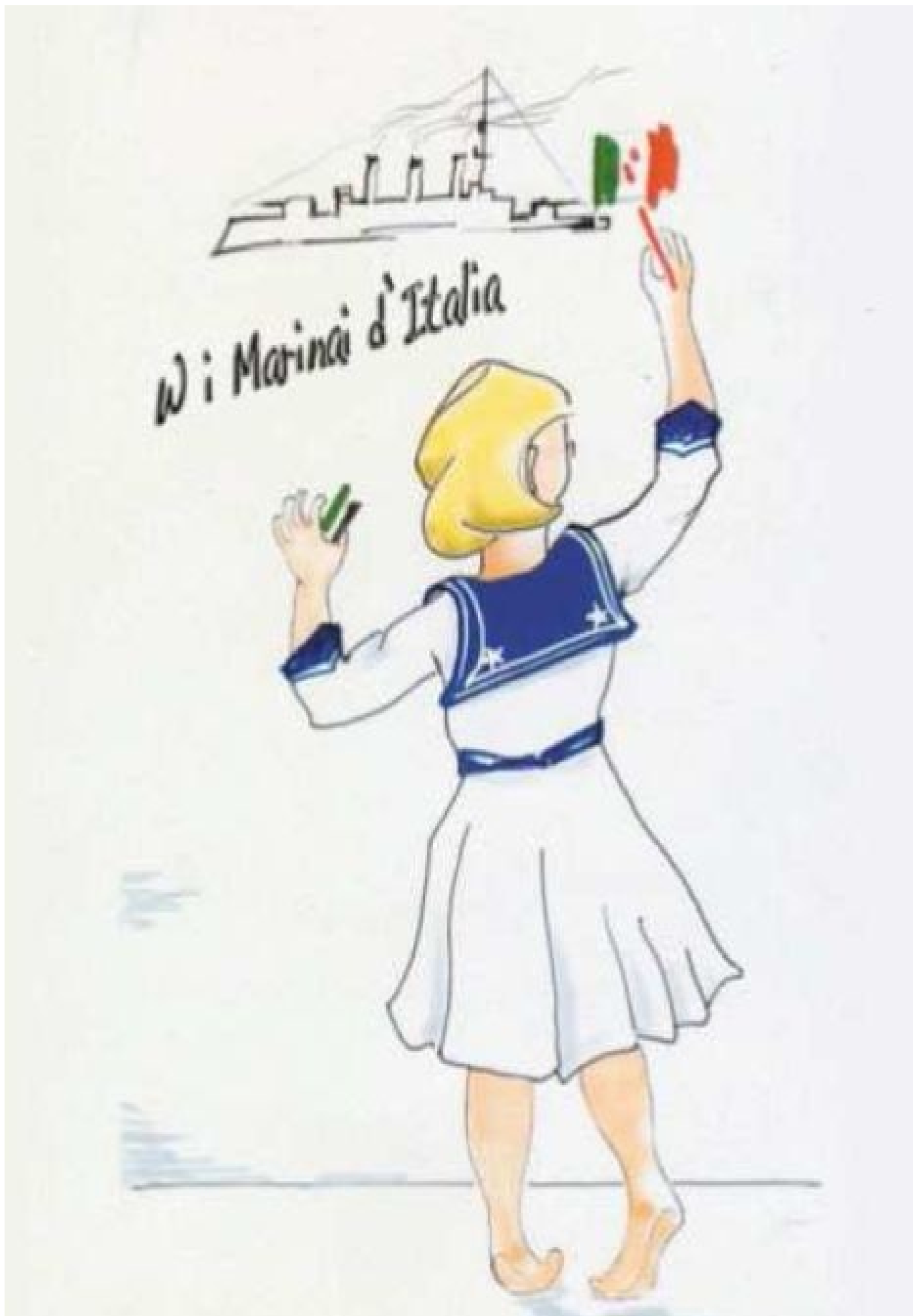


Istituto **ANDREA DORIA**



**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	IS0HXX	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 trilettre ed il nominativo di un Ammiraglio della Regia Marina nel periodo della Grande Guerra (il suffisso a tre lettere inizia sempre con la lettera A - Ammiraglio).

p.e.

IQ9MQ - AAA - Ammiraglio Augusto Aubry

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

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

Stazione Super Jolly:

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

II7WWI
(World War I)

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

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

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

[NOTA]

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

p.e.

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

MODI

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

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI DIPLOMA

Ci sono quattro classi:

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

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

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

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

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

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

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

RAPPORTI E NUMERI

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

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

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

La stazione SUPER JOLLY passerà solo il rapporto RST.

PREMI

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

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

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

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

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale :

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

LOGS

Devono essere in formato ADIF/CBR/TXT/DOC/XLS. E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.

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

SCADENZA

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

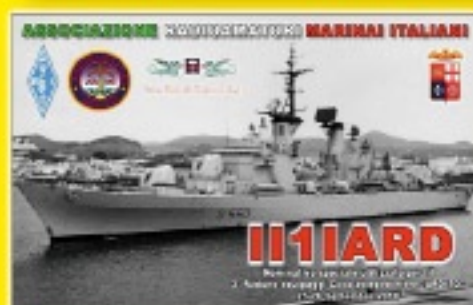


Colora
i tuoi QSO
con **QSL**
di successo!



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it





Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su



“ La cosa più affascinante al mondo non è tanto dove ci troviamo, ma in che direzione ci stiamo muovendo: per raggiungere il porto del paradiso dobbiamo navigare a volte con il vento e a volte contro il vento, ma dobbiamo navigare e non restare fermi ancorati.

(Oliver Wendell Holmes Jr)

”



Quando ho avuto modo di conoscere Simone (virtualmente), e aver scambiato vari messaggi e telefonate di natura tecnica, per il setup radio della Meloria, la nave si trovava ancora ai lavori in Spagna. Nulla ancora presagiva all'uso del nominativo radio. Simone era appena pantetato ed era ancora in attesa del rilascio del nominativo da parte del Ministero (conosciamo i tempi tecnici che il MISE ha per il rilascio dei nominativi), e quindi necessitava di un nominativo per poter utilizzare la radio per effettuare delle prove tecniche di trasmissioni durante il trasferimento dalla Spagna verso la Germania. Simone da premettere è un nostro socio ARMI (MI1477), quindi ho dato la disponibilità di utilizzare il nominativo dell'ARMI - IQ9MQ - era la prima volta che usciva come barrato "maritime mobile". Quindi dal giorno dell'inizio dell'at-

traversata dall'Illa de Arhousa (Spagna) con prima sosta a Brest (Francia), Simone ha iniziato i primi collegamenti radio, utilizzando la frequenza 14300 MHz (USB) nelle ore diurne sino alle ore 1600 e dopo passava a 7183 MHz (LSB) nelle ore pomeridiane e notturne. Il setup utilizzato a bordo: un ICOM IC7300, un accordatore automatico esterno ICOM AH-4 ed un'antenna verticale nautica della TAGRA HF-600. Simone essendo alle prime armi in comunicazioni DX, non era in grado inizialmente di sostenere lunghi QSO, ma pian piano è stato in grado di recepire il modo di effettuare chiamate e collegamenti, utilizzando un perfetto "slang" del codice Q. Da parte mia monitoravo i suoi collegamenti nei vari siti WEB SDR (principalmente in un server svizzero, però mi spostavo in vari server in Portogallo, Italia, Germania, in Inghilterra), abbiamo

fatto varie prove in qualsiasi orario (sempre quando lui era disponibile ed in assenza di manovre particolari).

Nella pagina web dedicata alla Meloria è stato approntato un log on-line dove vengono riportate automaticamente i contatti avuti con le stazioni collegate.

Abbiamo continuato ancora a monitorare i suoi contatti e gli ascolti anche dopo esser partito da Brest per Torquay (Inghilterra), e nella lunga traversata sino ad arrivare alle chiuse del canale di Kiel (Germania).

Ho avuto il piacere di vederlo tramite la webcam posta sul porto, e da lì tramite WhatsApp, ha avuto modo di salutarci in diretta salendo sopra la plancia della Meloria. L'arrivo a Rostok (Germania) non ha precluso i collegamenti radio, ed ha continuato ad effettuare chiamate DX facendo degli ottimi contatti.



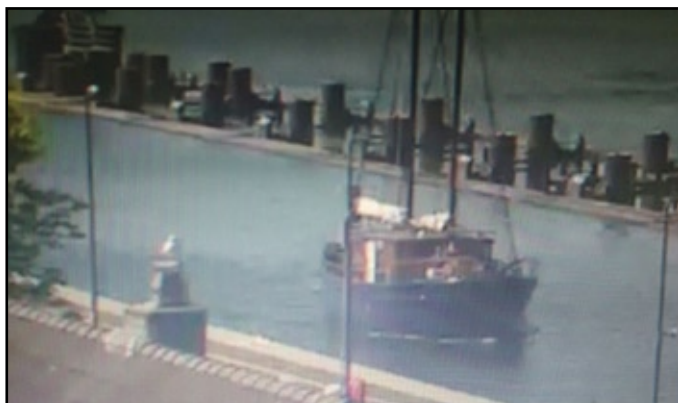
La Meloria nel porto di Torquay
(Inghilterra)



Simone in collegamento radio



Meloria in navigazione



WEBCAM - La Meloria presso le chiuse di
Nord-Ostese-Kanal (TNX IZ8ITT)



WEBCAM - Si vede la sagoma di Simone
che saluta sulla controplancia della Meloria



La Meloria in navigazione nel canale di Kiel



Altra immagine della Meloria in
navigazione nel canale di Kiel



Meloria in sosta alle chiuse di Kiel



A.R.M.I.

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

www.assoradiomarinai.it



Perché diventare un Radioamatore di Marina?

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