

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. 209/2018

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 Marinali Italiani

editor: Alberto Mattei, IT9MRM

e-mail: it9mrm@gmail.com

Il presente "Bollettino dei Marinali" 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 Marinali
6	World Arctic Fund - conferenza stampa
7	Anche l'ARMI partecipa al WAF Conference press
8	IIOITAL - Terzo raduno ITALCON
12	Con la pelle appesa ad un chiodo - C.T. Saetta - II^ parte
29	Appunti per sostenere l'esame da Radioamatore - parte V^
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	Expedition North Pole - IIO PN/mm
55	Czech Radio Club
56	Il diploma dedicato al 90° anniversario della spedizione Nobile
61	La cuffia di Biagi
65	Gadgets
66	Abbonamento Notiziario della Marina
68	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2018
74	I diplomi assegnati della Regia Marina nella Grande Guerra
76	Il diploma della Regia Marina nella Grande Guerra
80	High Speed Telegraphy - Corso didattico alle scuole

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Cari "armigeri" eccoci al consueto appuntamento mensile con il nostro bollettino dei marinai! Vi porto a conoscenza, che un'altra sezione ARMI è stata creata, la sezione di "Anzio-Ostia" di cui il Coordinatore di sezione è IU0AZQ Paolo Coppotelli - MI1264. Volevo augurargli a nome mio e del Consiglio Direttivo i migliori auspici di un buon e proficuo lavoro. Speriamo che al più presto anche questa sezione abbia il suo nominativo (IQ) così da poter operare in tutti i nostri awards ed appuntamenti in radio. Continua anche se a rilento l'invio dei diplomi relativi al contest delle stazioni radio costiere. Questo dovuto alla mole di impegni che ci tiene occupati. Uno di questi è la preparazione alla spedizione del Capitano Simone Orlandini al Polo Nord del prossimo Agosto. Tutti voi siete invitati a collegare e/o monitorare le comunicazioni ed i collegamenti che Simone farà dall'82° parallelo in poi. Li come sapete i sistemi satellitari non funzionano bene e l'unico supporto è la radio e soprattutto la propagazione. Nel prossimo bollettino, ci sarà ampio spazio dedicato all'attività di Simone

e oltre alla tabella oraria degli appuntamenti anche le frequenze (già riportate in questo bollettino) ed un ampio approfondimento sulla propagazione di agosto soprattutto in quelle latitudini. Saranno sicuramente le basse frequenze (40 e 80 metri) quelle con più aperture e sicuramente chi ha un buon aereo (antenne direttive) avrà più possibilità di poterlo contattare e ascoltare. Per seguire la sua spedizione, abbiamo bisogno di alcuni volontari ARMIGeri, liberi da ogni impegno, possibilmente in pensione, con una buona stazione, soprattutto con antenna direzionale con più elementi, da poter monitorare ed ascoltare giornalmente Simone. Sarà approntato una sorta di sala operativa virtuale dove si potranno riportare tutte le comunicazioni che Simone farà con gli interlocutori (una specie di diario virtuale). Inoltre appronteremo una cartina dove sarà riportata la posizione attuale della goletta, e non mancherà il log on-line dei collegamenti. Speriamo che la spedizione abbia il risultato che ci auguriamo, ovvero il ritrovamento dei resti del dirigibile Italia, questo, se lo fosse vero, sarà un grande



successo di Simone e di tutti noi. Vi lascio alla lettura del bollettino dandovi appuntamento al prossimo numero che sarà online la terza settimana di Luglio. Un cordiale ed affettuoso saluto,

73's
IT9MRM



NEWS

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 **Maggio** e **Giugno** 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.



LA1SLB/mm: E' il nominativo assegnato alla nave scuola S/s STATSRAAD LEHMKUHL (nominativo internazionale LDRG). La nave appartiene ad una fondazione la "Statsraad Lehmkuhl Foundation" e viene prestata alla Marina Norvegese per addestrare i propri cadetti. La nave è stata impegnata in una crociera addestrativa con i cadetti dal 18 maggio al 23 maggio nel tragitto da Bergen alle isole Shetland e viceversa. Ha operato LA7CFA Øystein Ask, dove è di casa in quanto è suo solito effettuare mini crociere con la nave scuola. Øystein è un tecnico specializzato in apparati sanitari. Durante il tragitto ha operato in 80 metri in fonia. QSL via LA7CFA



DG7LAN/mm: Andy Schinkel è solito navigare nelle rive dell'Elba, nel Mar del Nord e nel Mar Baltico a bordo della sua barca a vela. Opera principalmente in digitale, ma lo si ascolta in CW ed in fonia. Scambia QSL solo via eQSL.



UR3IDD/mm: Eugen Gnilitza è il comandante a bordo della nave portacointeners M/V AURORA. La nave battente bandiera delle Antigua e Barbuda il nominativo internazionale è V2GS9. Attualmente (in data 03.06.2018) la nave si trova nel porto di Rotterdam. Eugen è molto attivo in radio soprattutto in 20 metri in CW. Per la QSL va inviata via bureau oppure diretta, all'indirizzo che trovate su QRZ.com



LX1FX/mm: Andre Dostert opera saltuariamente, soprattutto nei weekend a bordo della sua barca a vela S/V SIMORG. Lo si ascolta in 40 metri in fonia. QSL via bureau oppure diretta Andre Dostert, 7 impasse des Romarins - LA CIOTAT 13600 France



ROLS/mm: Sergey Solyanik è il capitano dello yacht Pepelats, è molto attivo in questo periodo nel mar del Giappone nella baia di Pietro il Grande. E' stato attivo il 2 e 3 giugno operando dall'isola di Skrebtsov insieme a RM0L (ex RW3GW), RW0LZ ed il nominativo del radio club RL5G. La QSL va inviata via bureau oppure via diretta (SASE) al seguente indirizzo: Sergey Solyanik - ul. Kirova, 11-64 Vladivostok, 690039 Russia



SM0HCI/mm: Olle Rylander è attivo a bordo della sua barca a vela S/V ATINELLO (nominativo internazionale SBHV), al largo delle coste svedesi a nord di Goteborg. Lo si ascolta in 80 metri preferibilmente in fonia! La QSL va richiesta via bureau.



AL40/mm: Lawrence Hodges è stato segnalato sul cluster in 20 metri (SSB). Lawrence è attivo a bordo della sua motobarca un 42' Nordic Tug al largo di Vadez nell'omonimo golfo, in Alaska settentrionale. E' suo solito uscire per battute di pesca. La QSL va richiesta via QRZ.com.



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 19 maggio 2018 al 18 giugno 2018), ecco di seguito i nominativi: **DG7LAN** - UW5EJX - **LA1-SLB** - OY1R - GM8EXI - DV1YAI - DJ5YL - DF1XC - G3SED - DD6AJ - G1TPA - **UR3IDD** - YL3IZ - UA0ZDY - HA3FOK - DS5MXM - **LX1FX** - **ROLS** - MW0EUG - US5FET - RA0LQ - DL7UXX - PH7Y - **RL5G** - 5K2DE - UX7LA - KZ4RR - **AL40** - SM6-DQR - **SM0HCI** - F6BVA - XE1C - IQ9MQ -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

WORLD ARCTIC FUND - CONFERENZA STAMPA

di Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale ARMI



Giorno 25 Maggio 2018 presso l'Ambasciata Norvegese a Berlino si è tenuta la presentazione della spedizione al Polo Nord a cura del Capitano Simone Orlandini, alla presenza di numerose autorità diplomatiche (ambasciata d'Italia, ambasciata di Russia, ambasciata Norvegese) e di molti giornalisti e persone interessate all'evento. Simone ha esposto con delle slide e video, la spedizione, soffermandosi sui punti salienti del viaggio scientifico ed esplorativo. Inoltre ha evidenziato come questa spedizione riuscirà ad entrare nel Guinness World Records. Nella parte inerente le comunicazioni in HF ha fatto visionare un breve filmato inviato dal Presidente

dell'ARMI, Alberto Mattei dove ha spiegato cosa sono i radioamatori e le varie comunicazioni in HF. Al termine della presentazione si è tenuta in seguito anche una tavola rotonda sulla sostenibilità e l'ambiente con personalità di spicco del mondo della politica e dei media.

La moderatrice della tavola rotonda è stata la Vicepresidente del World Arctic Fund - Teresina Moscatiello. Sulla scaletta in ordine di apparizione dopo il Capitano Simone Orlandini, hanno preso la parola Dominik Ewald, della Bundesverband Deutsche Startups (una associazione federale delle startup tedesche con sede a Berlino impegnata a promuovere

l'imprenditorialità innovativa e vuole portare la mentalità della startup nella società tedesca). Karishma Daswani, Fondatrice di Mindfuel (un sito web dove si parla di convinzione nutrizionale come fondamento del benessere generale e della felicità, e soprattutto vivere una vita sana e più felice offrendoti delle soluzioni di salute squisite e semplici); Matt Tabaccos, di Ruptly (una webTV tedesca che informa a livello internazionale); Benjamin Ruth, VICE Media DACH (una agenzia creativa sul sociale e digitale, a Berlino dove si occupa di centro creativo e centro di produzione). Al termine un sobrio rinfresco ha concluso la conference press.

ANCHE L'ARMI PARTECIPA ALLA WAF CONFERENCE PRESS

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI



Questo è il discorso tradotto in italiano: Salve, io sono Alberto Mattei, il presidente dell'A.R.M.I. – Associazione Radioamatori Marinai Italiani, una associazione che ingloba moltissimi radioamatori che amano in ogni genere il mare e la vita sul mare!

Sono un "radioamatore" ed il mio nominativo è IT9MRM.

Chi sono i Radioamatori?

I Radioamatori sono persone che, dotate di patente e licenza ministeriale a seguito di un esame, sono autorizzate a svolgere comunicazioni radio, su bande di frequenza loro assegnate, a scopo di sperimentazione o pubblica utilità senza scopo di lucro. Oggi vi sono oltre due milioni di radioamatori autorizzati nel mondo, con la maggioranza in Giappone e negli Stati Uniti. In Europa il gruppo più numeroso è quello tedesco, con oltre 70.000 radioamatori, seguito dal Regno Unito; in Italia le stazioni autorizzate superano i 40.000.

Cosa fanno i Radioamatori?

Le comunicazioni tra radioamatori, possono avvenire secondo

modalità diverse quali il codice Morse (telegrafia), a voce diretta (fonia modulata in AM FM SSB), tramite telescrivente (RTTY), in modi digitali (packet radio, PSK ecc.), tramite segnale televisivo a scansione lenta (SSTV) o a scansione normale (ATV) e anche via satellite.

I radioamatori hanno l'obbligo di trasmettere solo informazioni private, tecniche e metereologiche o che comunque non possano venire considerate in concorrenza con i servizi commerciali o pubblici di Telecomunicazioni.

Le trasmissioni vengono effettuate su bande di frequenza denominate appunto "bande radioamatoriali" a loro rigorosamente riservate, nel campo che va dalle onde lunghe alle microonde. Soprattutto nelle gamme delle onde corte, sfruttando la propagazione ionosferica, i radioamatori possono realizzare collegamenti anche fra stazioni fra loro agli antipodi pur utilizzando potenze molto basse ed irradiate da antenne di limitata estensione.

L'ARMI ha aderito al programma

del World Artic Found divenendo partner ufficiale e assistendo per quanto riguarda le comunicazioni via radio all'AISE (Airship Italia Search Expedition) al Polo Nord. Come nel 1928 quando il Generale Umberto Nobile con il suo Dirigibile ITALIA dal polo nord comunicava via radio con la nave di supporto Citta di Milano e con la stazione radio della regia Marina Roma San Paolo – IDO32. E sempre per mezzo della radio con il suo marconista Biagi riuscì a lanciare l'SOS dalla famosa tenda rossa nel pack artico, riuscendo a farsi ascoltare da un radioamatore russo.

Le comunicazioni oggi come allora, sono fondamentali e per questo, noi dell'ARMI daremo supporto al Capitano Orlandini per la sua spedizione al Polo Nord con i nostri membri radioamatori. Saremo in contatto in onde corte ed avremo il supporto di una rete capillare di radioamatori in tutto il mondo!

Buona fortuna e spero di ascoltarvi presto!



Partiamo da Roma andando a prendere l'amico Paolo Pellegrini (SWL IØ-498RM - MI1175) carico di bagagli al terminale della Metro A ad Anagnina, come già facemmo quindici giorni fa quando abbiamo effettuato il sopralluogo al Porto della Marina di Nettuno in compagnia di Giulio Paris IZ0FVD (MI327). Mi accompagna in questa avventura radiantistica anche la consorte mentre mio fratello ci raggiungerà nel tardo pomeriggio utilizzando il collegamento ferroviario fra Roma e Nettuno.

Il viaggio è piacevole, lento in quanto il traffico sulla Nettunense pur in giorno feriale è cospicuo soprattutto incontriamo molti autocarri e TIR; comunque verso le 11 entriamo finalmente a Nettuno; ad uno stop semaforico chiamo Mario Rosati (presidente dell'associazione ITALCON) e l'avviso che siamo arrivati, precisandogli che andiamo a depositare i bagagli a mano negli alberghi e poi lo raggiungeremo al porto; Lui precisa che lavorano a sistemare i gazebo e l'area circostante già da mercoledì scorso (cioè

l'altro ieri - 23 maggio). Sostiamo qualche minuto davanti all'albergo Astura ove con la consorte andiamo alla reception: lasciamo una borsa, la 24h e la valigetta della corrispondenza in consegna e seguiamo fino all'albergo Scacciapensieri, ove alloggerà Paolo Pellegrini e poi più tardi anche mio fratello Dario, accreditato in convention Italcon da Mario Rosati: deposito bagagli a mano e poi andiamo celermente in porto ove esibisco permesso ITALCON per l'accesso in darsena. Scarichiamo i bagagli: 2 antenne verticali, un tavolinetto, una seggiola pieghevole, il pc portatile, 2 tracolle contenenti 2 ricetrasmittitori, 2 alimentatori, tutto il materiale pubblicitario datoci nei giorni precedenti della sezione di Roma dell'ANMI, gli adesivi e le mappe nautiche forniteci dalla Libreria Clypper, le riviste dell'ANMI e della MMI prelevate dalla mia raccolta personale, numerosi esemplari di Radiorivista e di Radio Kit Elettronica, anche queste ultime prelevate dalla raccolta personale. In precedenza erano

state stampate 35 copie a colori del Calendario ARMI 2018, andato esaurito entro la mattinata del sabato 26/5. Un ringraziamento speciale va al nostro Presidente del gruppo ANMI di Roma: Amm. Mario D'Errico, che gentilmente ha messo a disposizione il vessillo tricolore con lo stemma della Marina Militare, ricamato al centro della banda bianca che è sventolato nel nostro gazebo dal momento del nostro insediamento dalle ore 12 al momento della nostra partenza la sera del sabato 26/5 dopo le ore 18. Alle ore 13 finiamo di installare l'antenna canna da pesca alta circa 11 m sul retro del gazebo con l'aiuto di Zampaglione (presidente associazione Amici di Nave Ardito) e l'antennina di 4 m sul frontale del gazebo da utilizzare con lo Yaesu FT 817 ND come stazione QRP, sistemiamo tutto il materiale di propaganda dell'ARMI, dell'ANMI di Roma e della Marina Militare Italiana ivi compresi alcuni cataloghi di mostre che avevamo già portato due anni fa al Museo di Piana delle Orme

poi sopraggiunge un po' prima delle 14 Mario Rosati per invitarci ad un pasto veloce con alcuni marinai ed operai ad una pizzeria sulla darsena del porto e ci accendiamo subitaneamente insieme alla consorte che aveva compiuto un sopralluogo nel centro storico di Nettuno.

Alle ore 15 del venerdì mentre apro la stazione QRP: Yaesu FT817ND collegato al PC portatile mediante la centralina della MicroHAM mod. USB Interface III, antenna verticale di circa 3 m alla max estensione multibanda per i 10, 20 e 30 m costruita artigianalmente da Claudio Sarti, IK0I-SD di Terni, che me la cedette ad un prezzo simbolico alla fiera di Amelia nel 2013; ottima nelle situazioni in esterno da campo soprattutto in montagna potendosi ridurre in 3 parti con lunghezza max pari ad un ombrello, che ho

portato a lungo innestata sullo zaino finché ho camminato da rifugio a rifugio. Mentre armeggio con la pennetta TIM per ottenere il collegamento via etere si avvicinano i primi <visitors>, attirati dalla locandina della spedizione della Meloria al Polo Nord: a Roma né avevamo ristampato una trentina nel formato 20x30 e 5 nel formato 30x50 (3^ ristampa), che avevo già portato nei negozi di nautica e nelle librerie specifiche del settore marino convenzionate con la rivista Bolina, spingendomi fino a Fiumicino, sperando di intercettare quei radioamatori, che non risultano iscritti a nessuna associazione.

Invece questi due ragazzi interessati alle nostre radio-attività vengono da Gaeta (uno è CB, l'altro ha visto una persona armeggiare su un molo di Formia con una radio e dei fili stesi a ter-

ra: ma non sarà che ha incontrato Giuseppe Morlè ? Ma non ci ha parlato); prendono la brochure dell'Italcon, che Mario Rosati ci ha dato in misura cospicua, poi il calendarietto ARMI e la locandina della Spedizione al Polo Nord.

In quel momento mi accorgo che non abbiamo predisposto la stampa di una presentazione dell'ARMi, la scarico dal sito, perché siamo gli unici che hanno portato un PC portatile in gazebo, infatti poi ci verranno fatte richieste di accesso alla rete, perché tutti hanno i telefoni WA ma la rete Wi-fi, predisposta dal Comune di Nettuno funziona all'interno del Borgo Marinaro e nel centro storico; in Darsena siamo troppo lontani dalla Palazzina Comunale: ci vorrebbe un'antennina direttiva per intercettare il segnale.



Postazione radio II0ITAL: (da sx verso dx) IZ0JSD Alessandro Golfi [MI114] - IZ0FVD Giulio Paris [MI327] - Dott. Dario Golfi - Sig.ra Paola Piacentini (XYL di IZ0JSD) [foto a cura di Paolo Pellegrini]



Postazione radio II0ITAL - IZ0FVD Giulio Paris [MI327] alle prese con il pile-up in grafia [foto a cura di Paolo Pellegrini]

Poi però penso che non ho portato la stampantina; quando si diventa un numero troppo esiguo di operatori accadono questi intoppi. Trascorrono pochi minuti con la cuffia in testa perché capto rumore a 9; allora estraggo dalla valigetta anche il Kenwood TS 50s, che collego all'antenna canna da pesca, che avevo installato sul retro del gazebo con l'aiuto di Paolo Pellegrini e di Alfonso Zampaglione prima del mezzodì; la situazione migliora un po' ed alle ore 16 (ora locale) dopo aver fatto una prova di collegamento in 40 m con Giulio che non ci sente, poi sembra che dal fondo del QSO una vocina dica di chiamare dall'Alto Adige IN3FS... ma le due ultime lettere si perdono: siamo sulla frequenza di Khz 7.100 ove in altri giorni ed orari si svolge il QSO <nazionale>, così che ci sempre stazioni potenti in ascolto e difatti qualcuno interviene in sorvolo precisandoci che le ultime lettere sono SN e che l'operatore dal Sud_Tyrol ha detto di chiamarsi Enzo (stop orario 13,45 UTC) ma noi sentiamo poco anche in cuffia; solo tanti rumori e

fruscii. Si alza un bel venticello ed il telo posteriore del gazebo e le bandiere che abbiamo issato cominciano a tirare verso terra; arriva di corsa Alfonso Zampaglione e serra una cima alla base dell'antenna canna da pesca che ha preso ad oscillare assai, mentre collego un altro tirante con la scala ad un ramo di un albero a fianco del gazebo che funge da sala proiezioni; il sole picchia, la temperatura sfiora i 29° a quest'ora; mi tolgo il giubbotto e resto con la polo blu dell'ARMi. Arrivano i primi visitatori locali: prima una famiglia con un ragazzino <sveglia> a cui regalo alcuni numeri di Notiziario della Marina e Bollettino dell'ANMI; gli piacciono le navi ed i velieri, mi dimentico della stazione radio e divento un fiume in piena; il ragazzo raccoglie tutto il nostro materiale poi il padre si presenta dicendo di essere un marittimo che lavora al porto di Anzio; c'è soddisfazione da ambo le parti quando ci salutano; segue un'altra famiglia più cospicua di Nettuno ed uno dei ragazzi mi dice che vorrebbe entrare in Marina,

fortuna che mi sono portato pure la stampa del notiziario della MM che ricevo x @, così che almeno posso dargli un foglietto volante coll'indicazione del sito e poi dal PC, che giro verso di lui gli indico dove cercare altre informazioni: quei tre fratelli, in realtà terminati gli studi liceali vorrebbero tutti andare in marina. Ho guardato quella famiglia Nettunense con un principio di commozione per tutte le domande, che mi hanno rivolto ed a cui ho potuto rispondere sulle attività radiantistiche legate al mondo della vela e della navigazione; forse l'entusiasmo per Thor Heyerdahl e per l'Ammiraglio Straulino, per il quale da tre anni facciamo attività, ricordando la Nave-scuola a vela CORSARO II, è trapelato dalla mia voce e si è formata una platea di persone di mare che alla fine della mia tirata mi ha applaudito. Poi mi sono rimesso in radio a fare chiamate come Nave Sardegna per il Diploma del Centenario della Grande Guerra - stazione QRP - e finalmente alle ore 16,00 UTC il primo QSO con una stazione di Pesaro, finalmente è rotto il "ghiaccio".



Postazione radio IIOITAL: (da sx verso dx) Sig.ra Paola Piacentini (XYL di IZ0JSD) - Dott. Dario Golfi - SWL IØ-498RM - MI1175
Paolo Pellegrini [foto a cura di Alessandro Golfi]

Arrivano altri locali in visita e le domande finiscono invariabilmente sulla locandina della spedizione al Polo Nord: a tutti bisogna rammentare la storia di Nobile e del dirigibile ITALIA, mi sembra quasi impossibile che se ne sia perso il ricordo perché non parliamo a giovani ma ad adulti che hanno all'incirca la nostra età; ma com'è queste imprese aeree non si studiano più eppure l'aeroporto militare di Pratica di Mare non è tanto lontano da qui; tutti conoscono le Frecce tricolori; a sera sarò esausto, non ero preparato per tante ore di spiegazioni a persone di ogni ceto sociale ed ogni provenienza, sabato mattina porteremo un po' di bottigliette d'acqua. Alle 19,00 (ora

locale) compare Mario Rosati per informarci che la Cena sociale del Gruppo Italcon, a cui siamo stati aggregati all'ora di pranzo del venerdì piacevolmente: abbiamo speso poco ed abbiamo mangiato bene, si terrà presso un locale caratteristico all'interno del Borgo Marinaro, accessibile alle ore 20,30 solo a piedi e fornendomi le indicazioni ove lasciare la vettura; gli preciso che dobbiamo andare a prendere mio fratello che arriva col treno da Roma quasi in pari orario e Mario precisa che i posti sono prenotati perciò ci prega di non tardare troppo e casomai di telefonare per raggiungere il locale, cosa che puntualmente avverrà non essendo pratici dei vicololetti, ma saremo aiutati da

una turista inglese che abita nel centro storico di Nettuno. Cena ottima, menù di solo pesce, siamo capitati a tavola con due giovani che hanno viaggiato tutto il giorno per arrivare dal Piemonte a Nettuno: mio fratello subito a suo agio parla con questo Ufficiale, che ha fatto parte dell'organico inviato in Libano nel 1982. Al termine della cena canti nostalgici pure del tempo risorgimentale e qualche canzone d'altri tempi, persino una strofa di <Vecchio scarpone> giunge alle nostre orecchie e si finisce con il Canto degli Italiani, poi tutti a letto perché domani sabato 26 maggio la giornata è lunga ed impegnativa.



Sabato mattina, 26 maggio 2018
– sveglia ore 7 (ora locale)

Mi vesto aspettando mio fratello e Paolo che vengono a piedi percorrendo il Lungomare dall'Albergo Scacciapensieri all'Albergo Astura. Ci parliamo per telefono: sono in cammino perciò saliamo a colazione al piano attico e né approfitto per scattare alcune foto di Nettuno dalla terrazza panoramica con un angolo di 180° verso il mare, peccato un po' di foschia verso Sud dovuta al gran caldo già di prima mattina. Ridiscendiamo in stanza; anticipo la mia uscita recandomi alla reception per saldare il conto e chiedere di tenerci i bagagli a mano fino al pomeriggio in deposito; non ci sono problemi. Nella Hall incontro Paolo con indosso la divisa dei lagunari e mio fratello Dario in giacca e cravatta, a tracolla il tesserino ANMI ed in testa il berretto dell'ANA di Roma. Andiamo alla vettura a caricare gli zaini, poi dirigiamo verso il parcheggio riservato agli operatori dell'Italcon; superata la barriera all'ingresso della Darsena accosto dal retro alla colonna che si va formando delle Associazioni D'Arma che sono intervenute alla rassegna: faccio scendere l'amico ed il fratello e proseguo verso il parcheggio.

Ore 9,00 (ora locale) arrivano sul piazzale i Veterani di Libano 1 e Libano 2, coi quali ieri sera eravamo a cena nel Borgo antico; le Associazioni dei Combattenti e reduci si allineano appresso al reparto dei Bersaglieri di Trevio in provincia di Bergamo; poi si approssima la Fanfara dei Bersaglieri chiamata la <Garibaldina>; nel frattempo scende dalla rampa di Corso Amerigo Vespucci il gonfalone della città di Nettuno alla volta del Piazzale seguito da una rappresentanza della Municipale; a seguire una compagnia dell'ANC, poi sopraggiunge una compagnia di paracadutisti, un gruppo dell'ANMI a cui mi accodo, precedendo così i soci dell'Asso. Amici di Nave Ardito, la Sanità ed un gruppetto di Crocerossine.

Cerimonia dell'alzabandiera; fanno seguito alcune brevi comunicazioni delle Autorità intervenute dopo di che tutte le Associazioni e le rappresentanze piegano a

dx per salire verso Corso Amerigo Vespucci per dirigersi verso Piazza Cesare Battisti dove andare a deporre una corona d'alloro ai piedi del Monumento ai Caduti. Mentre la colonna si mette in marcia preceduta dalla Fanfara dei Bersaglieri mi sgancio dal corteo entrando dal retro nel nostro gazebo ove Giulio Paris è al lavoro col tasto telegrafico dopo aver installato di prima mattina una seconda antenna canna da pesca dietro quella nostra già in posizione da ieri mattina; la sua munita di base è tenuta ferma da una fioriera e controventata da cime volanti aumentando così la raggiera dei fili intorno al gazebo.

Vado a prendere le valigette dei ricetrasmittitori e del PC portatile ed in un battibaleno riapro la stazione radio a latere di quella di Giulio; nuove prove con le antenne ma anche oggi il rumore di fondo oscilla fra 7 e 9 e nonostante lo scorrimento delle bande troviamo ben pochi corrispondenti in aria: alle ore 9,30 UTC a fatica il primo QSO in 20 m con Cagliari, poi un QSO con OM di Alessandria in attività /portatile in un castello, torno nuovamente in 20 m con una stazione Veneta mentre Giulio trasmette a fatica in telergrafia, torno in 40 m e cerco di collegare una stazione in Sicilia per il Diploma Fiori e fauna ma non c'è la certezza del riscontro neanche dopo aver ripetuto il nostro nominativo speciale II0ITAL per ben tre volte, poi torno in 20 m dopo aver visto dal cluster che è in trasmissione il Team della Tenda Rossa dalla cittadina di Castelletto sopra il Ticino, l'operatore tra un rumore ed un fruscio mi dà anche il suo nominativo personale ma non sono certo che il nostro nominativo sia stato messo a log correttamente; comincio a dubitare che l'antenna canna da pesca sia la scelta giusta per trasmettere; Giulio alle ore 11 UTC è perplesso dalla modesta consistenza numerica dei risultati raggiunti. Ho portato effettivamente con noi un dipolo, già utilizzato in precedenza al Terminillo presso il Rifugio Angelo Sebastiani l'anno precedente con discreti risultati e poi installato durante le ferie in Alto Adige

dietro l'Albergo Riposo al bosco in San Vigilio di Marebbe, ma in entrambe le collocazioni lo spazio a disposizione era immenso per dispiegare i due bracci, qui invece bisognerebbe optare per una configurazione ad angolo retto non so con quali risultanze; intanto si è approssimata l'ora del desinare per una colazione collettiva e Giulio si offre di restare in stazione mentre noi seguiamo Mario Rosati presso la medesima postazione di ieri ove il pesce viene cucinato a dovere nei pressi della Darsena della Marina. Alle ore 12,00 UTC facciamo rientro in postazione dando il cambio a Giulio che si allontana per uno spuntino; mentre Paolo si allontana per fare due passi verso il porto, mia moglie va in perlustrazione nel centro storico in compagnia di mio fratello a dare un'occhiata ai negozi ed al Castello Borgia; resto in gazebo e riaccendo la stazione radio in banda 20 m utilizzando nuovamente lo Yaesu 817 collegato al PC e sfruttando alternativamente le antenne canne da pesca: la nostra e quella di Giulio, ma i risultati variano di poco, comunque altri 2 QSO vanno a log.

Sono le ore 13,00 UTC quando Giulio ritorna e dichiara che entro un'ora comincerà a smontare il suo allestimento, ma lo conforto che noi resteremo in sito fino al lancio dei paracadutisti che avverrà fra le ore 16,30 e le 17,00 (ora locale) al centro della Darsena del Porto Marina di Nettuno da un aeroplano, che effettivamente sorvolerà bassissimo il nostro gazebo. Mentre i familiari e gli amici verso le ore 16,00 si incamminano alla spicciolata verso il centro del Porto, rimasto solo a guardia del nostro gazebo comincio a tirare le somme dell'attività che abbiamo prodotto in sinergia: come stato dei QSO non è andata tanto bene: solo 9 QSO fino a questo momento fra QRP col mio nominativo (venerdì, 25 maggio) ed attivazione del nominativo speck questo sabato mattina (II0ITAL), però abbiamo ancora un giorno intero (domani, domenica 27) e questa sera se arriveremo a casa prima di notte; certo abbiamo un bel po' di bagagli da riportare indietro e nella vettura con noi

c'è anche mio fratello Dario, che iersera è arrivato in treno. Se invece riflettiamo sui rapporti che abbiamo instaurato con queste due associazioni locali il risultato è estremamente positivo, addirittura l'amico Paolo Pellegrini si è entusiasmato dell'invito a partecipare alla rassegna in rappresentanza dell'Associazione Lagunari di cui a Roma è il Segretario; ha sfoggiato la divisa per le cerimonie, che indossa sempre alla rassegna del 2 giugno quando va a marciare nelle fila di Asso.

Arma ed alla partecipazione della S. Messa per i Caduti di Nassirya (i 13 Carabinieri, i Lagunari fra cui il Cap. Ficuciello, gli Alpini ed i civili), che viene officiata dall'Ordinario Militare in data differente - da quella effettiva della ricorrenza - su richiesta di alcuni familiari dei Caduti presso la Basilica di S. Maria in Trastevere. Ogni anno cresce

il numero delle persone e delle Associazioni che partecipano al momento del ricordo particolarmente commovente quando il Cappellano Militare cede la parola ai familiari che desiderano ricordare i loro congiunti. Alle ore 17 (ora locale) dopo aver visto l'aeroplano transitare con un'evoluzione curvilinea da sopra il Borgo Marinaro verso il Porto di Nettuno, inizio, fra una visita e l'altra di passanti davanti ai gazebo, a smontare la nostra postazione iniziando dai due rice-trasmittitori: lo Yaesu FT817ND con l'interfaccia della MicroHAM mod. USB Interface III, la penna 4G della TIM collegato al PC portatile HP Pavilion g6 sul quale Ti sto riscrivendo la relazione di questi tre giorni avventurosi; il tutto viene suddiviso fra una tracolla dell'ANMI di Roma x lo Yaesu, mentre il PC portatile lo inserisco in una 24h morbida <rossonera> con tutti gli accessori; invece il Kenwood TS50s

con il suo alimentatore Nissei va entro uno zaino di Overland, che ahimè i quindici anni e più di uso dal momento dell'assegnazione si vedono tutti perché la pelle del fondo si va staccando pezzo a pezzo e l'usura è inarrestabile. Porto questi bagagli in vettura che piano piano ho avvicinato alla piazzetta, ad ogni viaggio mi avvicino al gazebo sempre di più. Dopo le ore 17,30 (ora locale) tornati Paolo e Dario cominciamo a staccare dal gazebo l'antenna canna da pesca, che corichiamo

fra i Bersaglieri, i Paracadutisti, il personale della Sanità; di quanti ricordi ci hanno fatto partecipi durante lo svolgersi dei due pranzi di venerdì e sabato per non parlare della splendida cena sociale nel locale caratteristico all'interno del centro storico di Nettuno. Partiamo dopo i saluti verso Roma mentre parte dei reduci dell'Italcon si recano al Cimitero Americano dei caduti per deporre una corona. Il viaggio verso Roma è lento per il traffico dei vacanzieri lungo la Nettunense diretti alle

località balneari: Anzio, Lavinio, Tor San Lorenzo, Marina di Ardea, ma finalmente verso le 19,30 arriviamo alle porte di Roma al capolinea della metro A: Anagnina dove scende Paolo carico di bagagli e col simbolo dei Lagunari, incorniciato in un quadro 50x70, che abbiamo esposto in tante occasioni.

Ci salutiamo e ci riportiamo sul GRA che percorreremo fino all'imbocco della Statale n.

1 Aurelia per accom-

pagnare a casa anche Dario. Alle 20,30 finalmente arriviamo a casa anche noi ed occorrerà una mezz'oretta per scaricare i bagagli. Domenica mattina alle ore 6,55 UTC sono nuovamente in radio e collego l'Antica Cales = Calvi Risorta, stiamo qualche minuto a ragionare delle difficoltà di collegamento in questo fine settimana. Nel pomeriggio riprendo alle ore 15,00 UTC e collego una nave in uscita da Malaga in 20 m, poi in 40 m Paolo in attività per il Diploma dell'Arma; il COTA si prodiga per farmi collegare da altri operatori che mi cercano in 40 m poi mi chiedono il QSO anche in 80 ove realizzo altri 6 QSO. Dopo cena torno in 40 m e finisco in 80 con la Norvegia. Qualcosa si è raggranellato per Italcon con un'antenna diversa: la G5RV.

Varrà come esperienza per l'anno a venire se ci sarà un seguito!

VIVA L'ITALIA !!



a terra, poi Paolo avvolge il cavo in una matassa circolare fino al balun della Proxel mod. ITA19; dopo Marco un giovane collaboratore di Zampaglione si arrampica con la scala sopra al gazebo delle proiezioni per staccare il braccio che funzionava da contrappeso. Poi sistemiamo ordinatamente sui tavoli tutto il materiale pubblicitario dell'ARMi, dell'ANMI Roma, della libreria Clypper che ci ha dato il giovedì precedente l'Ing. Massimo De Minico (socio dell'ARMi di Roma), che ancora ci è restato e che lasciamo per la giornata di domani e le riviste della MMI e le copie di Bolina, poche per la verità perché tra venerdì e sabato sono andate a <rubare>. Siamo arrivati alle ore 18 (ora locale) e cominciamo a salutare Mario Rosati, Alfonso Zampaglione, Domenico, Pasquale, le signore che si sono alternate in questi giorni alla reception dello stand dell'Italcon e tutti i ragazzi ed i volontari che abbiamo conosciuto

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

Cacciatorpediniere SAETTA

parte seconda



../..

27 gennaio 1941

Il convoglio giunge a Napoli alle 10.

5 febbraio 1941

Saetta, Freccia (caposcorta) e Tarigo partono da Napoli alle 18.30 (o 19), scortando Esperia, Conte Rosso, Marco Polo e Calitea. I quattro mercantili trasportano truppe e materiali della 132a Divisione corazzata "Ariete", in corso di trasferimento in Libia.

6 febbraio 1941

A causa del maltempo, i tre cacciatorpediniere della scorta sono costretti a rifugiarsi a Palermo, dove giungono alle 15; deve allora sostituirli nella scorta ai trasporti truppe l'incrociatore Bande Nere (ammiraglio di divisione Alberto Marengo di Moriondo, inviato da Palermo).

Passato il maltempo e giunto il convoglio a destinazione, i cacciatorpediniere vengono inviati a Tripoli per scortare i trasporti nel viaggio di ritorno.

9 febbraio 1941

Saetta, Freccia (caposcorta, capitano di vascello Amleto Baldo), Tarigo, Malocello e la torpediniera Aldebaran partono da Tripoli alle 18.30 scortando Esperia, Conte Rosso, Marco Polo e Calitea, che hanno imbarcato 5000 profughi civili (2000 per altra versione) in fuga dall'avanzata delle forze britanniche (sta terminando l'operazione «Compass»: le forze britanniche hanno conquistato l'intera Cirenaica ed annientato la X Armata italiana, e si teme una loro avanzata anche in Tripolitania).

Durante la navigazione, Calitea ed Aldebaran si separano dal resto del convoglio, per raggiungere Palermo.

Alle 19.36 il sommergibile britannico Usk (capitano di corvetta Peter Ronald Ward) avvista due unità del convoglio a 3200-3660 metri di distanza, al largo di Tripoli, e cinque minuti dopo lancia due siluri contro la nave di testa. I siluri hanno corsa irregolare e mancano il bersaglio; l'Usk s'immerge poco dopo.

Poche ore dopo, alle 22.20, è un altro sommergibile britannico, il Truant (capitano di corvetta Hugh Alfred Vernon Haggard), ad avvistare il convoglio italiano, in posizione 33°41' N e 13°51' E (una sessantina di miglia a nordest di Tripoli), mentre procede su rotta 350°, a 7-8 miglia di distanza. Alle 23 il battello britannico lancia sei siluri, ma nessuno di essi raggiunge il bersaglio, e le navi del convoglio non si accorgono neanche dell'attacco.

11 febbraio 1941

Esperia, Conte Rosso, Marco Polo ed i cacciatorpediniere arrivano a Napoli alle cinque. Calitea ed Aldebaran vi giungeranno un giorno più tardi.

17 febbraio 1941

Saetta e Freccia (caposcorta) salpano da Napoli per Tripoli all'una di notte, scortando i piroscafi tedeschi Maritza, Menes, Arta ed Heraklea. A Palermo la scorta viene rinforzata dal cacciatorpediniere Turbine.

19 febbraio 1941

Alle 23.10, in posizione 32°52' N e 12°48' E, il sommergibile britannico Upholder (capitano di corvetta Malcolm David Wanklyn) avvista il convoglio di cui fa parte il Saetta, con rotta 095°, ed alle 23.26 lancia due siluri da 1370 metri contro l'Heraklea, per poi scendere a 55 metri di profondità. L'Heraklea avvista le scie dei siluri e riesce ad evitarli con una brusca accostata a dritta.

20 febbraio 1941

Il convoglio giunge a Tripoli alle 6.

21 febbraio 1941

Saetta (capitano di corvetta Carlo Unger di Löwenberg), Freccia (caposcora, capitano di vascello Amleto Baldo) e Turbine (capitano di corvetta Marano) ripartono da Tripoli alle 8 scortando Maritza, Menes ed Heraklea che rientrano scarichi.

Alle 13.55 il sommergibile britannico Regent (capitano di corvetta Hugh Christopher Browne) avvista in posizione 33°39' N e 12°51' E il convoglio di cui fa parte il Saetta. Alle 14.26 il Regent lancia due siluri contro il piroscampo di testa, il più grande, da una distanza di 2300 metri.

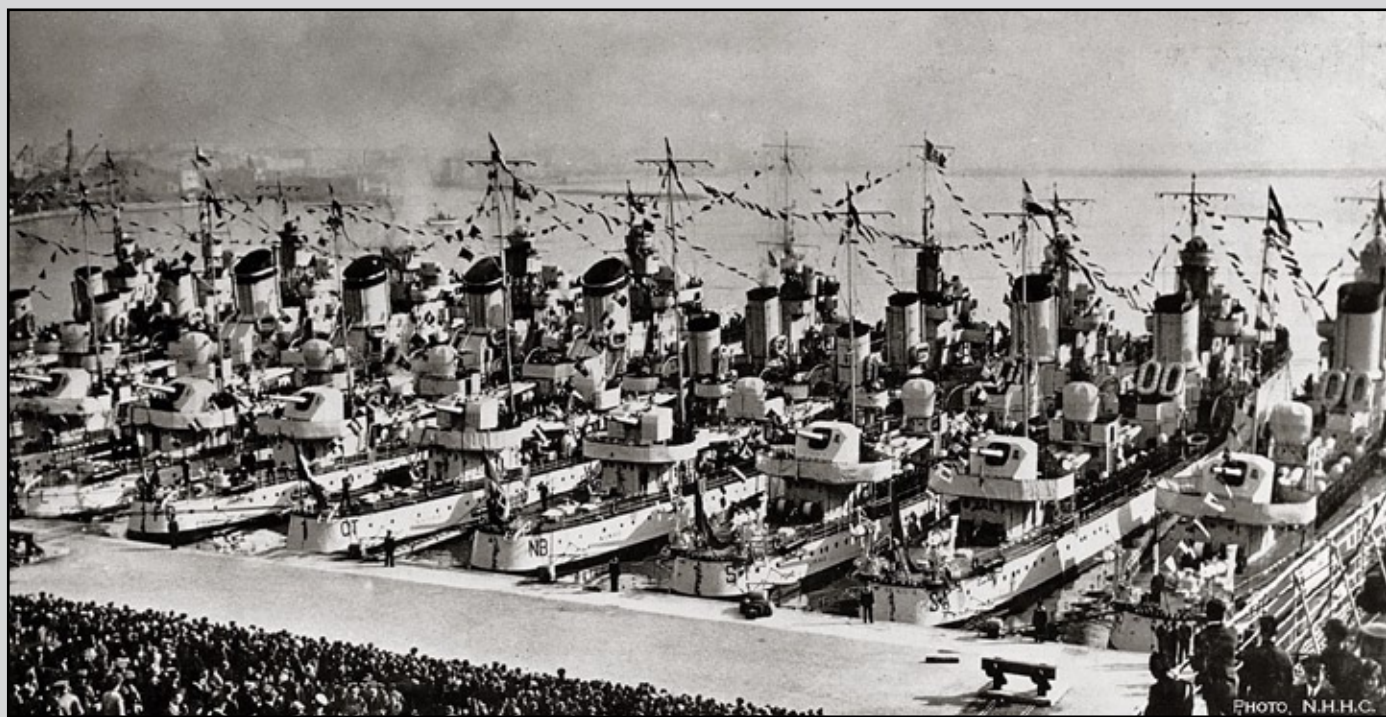
Alle 14.30 il Menes colpito a centro nave da un siluro lanciato da

un sommergibile. Il Turbine (che ha avvistato la scia del siluro, ma troppo tardi per poter evitare che andasse a segno) e poi anche il Freccia si portano sul punto di lancio del siluro ed attacca ripetutamente il sommergibile con bombe di profondità, fino a ritenere – a torto – di averlo affondato. Intanto, mentre Heraklea e Maritza accostano rispettivamente in fuori a sinistra ed a dritta, per poi riunirsi ed allontanarsi dalla zona pericolosa, il Saetta si dirige verso il Menes, che sta calando le proprie scialuppe; il piroscampo è immobilizzato, ma galleggia ancora. Al contempo, il comandante Unger di Löwenberg segnala al Freccia, col radiosegnalatore, la rotta vera di provenienza dei siluri, che ha rilevato alla bussola. Alle 14.38 dal Saetta viene visto uno scafo capovolto tondeggiante affiorare in superficie per pochi secondi a poppavia del Freccia, per poi sparire subito tra la schiuma che ribolle sul mare; il Turbine spara due colpi da 120 mm, e vengono sentiti altri scoppi di bombe di profondità. È questo l'avvenimento che induce la scorta, erroneamente, a credere che il sommergibile sia stato affondato: infatti alle 14.39, mentre il Saetta è fermo vicino al Menes, il Freccia comunica per radiose-

gnalatore che «Il sommergibile è stato affondato». In realtà, il Regent è stato soltanto danneggiato. Alle 14.50 giunge sul Saetta la prima scialuppa del Menes, con quattro feriti; cinque minuti dopo, vedendo in mare altre lance di salvataggio, il comandante Unger di Löwenberg fa armare una scialuppa vuota con marinai del Saetta e la manda a prendere a rimorchio le altre imbarcazioni. Vengono così recuperati tutti i naufraghi del Menes, in numero di 69, quattro dei quali feriti (uno in modo grave, tre meno gravemente); due uomini del piroscampo risultano dispersi.

Unger di Löwenberg si consulta poi col comandante del Menes, capitano Ines Iepsen, e con l'ufficiale di collegamento della Regia Marina su quel piroscampo, tenente di vascello Di Persico, e giunge alla conclusione che il bastimento possa continuare a galleggiare e sia rimorchiabile, opinione che comunica al Freccia alle 15.17. Tre minuti dopo, il Freccia ordina pertanto al Saetta di prendere a rimorchio il Menes e di portarlo a Tripoli, che dista solo tre miglia e mezzo.

Nel frattempo, Maritza ed Heraklea sono tornati sulla rotta e si stanno allontanando, scortati dal Turbine; alle 15.40



Cacciatorpediniere all'ormeggio in tempo di pace: il Saetta è il secondo da destra; primo a destra il gemello Dardo, mentre andando verso sinistra si distinguono Strale, Nembo, Ostro, Folgore, Fulmine e due unità non meglio identificabili della classe Turbine (foto NHHC via Giorgio Parodi e www.naviearmatori.net).



un'altra foto scattata nella stessa occasione (Coll. Luigi Accorsi via www.associazione-venus.it)

anche il Freccia lascia il luogo del siluramento per ricongiungersi col convoglio, lasciando il Saetta a provvedere al rimorchio del Menes. Alle 16 il comandante Unger di Löwenberg manda sul Menes otto membri dell'equipaggio del piroscalo, guidati dal capitano Iepsen, dal tenente di vascello Di Persico e dal secondo capo segnalatore Antonio Guidi, con i seguenti ordini: cercare i due dispersi; appurare le condizioni di galleggiabilità della nave; approntare i cavi di rimorchio. Il gruppetto non riesce a trovare traccia dei due dispersi, ma riferisce che il siluro ha colpito lo scafo a centro nave sulla dritta, in corrispondenza del fumaiolo, circa due metri sotto la linea di galleggiamento; l'allagamento interessa la sala macchine, le caldaie ed alcune stive. Dato che il Menes si presenta totalmente dritto e con soltanto un lieve appoppamento, Unger di Löwenberg decide per il rimorchio. Alle 16.40 si riesce a fabbricare

un cavo di rimorchio lungo circa 400 metri mettendo a doppino uno spezzone di cavo d'acciaio lungo 200 metri e circa 200 metri di cavi di canapa (non è possibile usare le catene delle ancore del Menes, mancando il vapore ai verricelli); preparato il rimorchio, alle 18.35 il Saetta mette in moto una macchina a 30 giri e, non appena il rimorchio è steso ed il Menes ha acquisito un minimo di abbrivio, mette in moto anche l'altra macchina, sempre a 30 giri. Si procede poi ad aumentare gradatamente i giri, fino a raggiungere una velocità di tre nodi e mezzo, e si punta su Tripoli.

22 febbraio 1941

Saetta e Menes entrano a Tripoli alle 7 del mattino, dopo quasi tredici ore di difficile rimorchio, in condizioni meteorologiche non buone e col rischio di essere attaccati dagli altri sommergibili presenti in zona. Una volta in porto, il Saetta si ormeggia al Molo Sottoflutto e manda tutti i naufraghi del Menes sulla nave

soccorso Giuseppe Orlando.

27 febbraio 1941

Il Saetta ed i cacciatorpediniere Ascari, Baleno ed Antonio Da Noli (caposorta) salpano da Tripoli alle 19 diretti a Napoli, scortando Esperia, Victoria, Conte Rosso e Marco Polo che hanno a bordo altri 3750 profughi civili e 1860 militari (1200 dell'Aeronautica, 400 dell'Esercito e 260 della Marina, compresi alcuni naufraghi dell'incrociatore Diaz) rimpatriati dalla Cirenaica invasa dai britannici.

1° marzo 1941

Il convoglio giunge a Napoli a mezzogiorno.

19 marzo 1941

Saetta (caposorta), Fulmine e Baleno partono da Napoli per Tripoli alle 2.30 scortando i piroscali tedeschi Arcturus, Santa Fe, Procida e Wachtfels.

21 marzo 1941

Il convoglio arriva a Tripoli alle 15.

23 marzo 1941

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

25 marzo 1941

Il convoglio arriva a Napoli alle 13.

2 aprile 1941

Il Saetta (caposcorta, capitano di corvetta Sandrelli), il Turbine e la torpediniera Orsa partono da Napoli per Tripoli alle 11.30, scortando i piroscafi tedeschi Alicante, Maritza, Procida e Santa Fe e l'italiano Tembien. Il convoglio, che mantiene una velocità di 8-10 nodi, viene mandato sulla rotta di ponente (Canale di Sicilia e Kerkennah) mentre sulla rotta di levante (che passa ad est di Malta) viene inviato un convoglio veloce di trasporti truppe: scopo dell'invio contemporaneo dei due convogli è di confondere le idee ai ricognitori nemici.

5 aprile 1941

Il convoglio giunge a Tripoli alle 00.45, dopo aver respinto l'attacco di un sommergibile.

7 (o 8) aprile 1941

Il Saetta parte da Tripoli alle 4.30 per scortare in Italia, insieme a Turbine ed Orsa, il convoglio «Maritza» composto dai piroscafi tedeschi Maritza, Procida, Alicante e Santa Fe che ritornano scarichi.

A mezzogiorno il convoglio è costretto a tornare in porto a causa del maltempo. (Per altra versione sarebbe tornata indietro la sola scorta, rimpiazzata dapprima dalla torpediniera Calliope, mandata da Trapani, e poi dal cacciatorpediniere Scirocco, salpato da Pozzuoli).

9 aprile 1941

In mattinata le navi lasciano nuovamente Tripoli.

11 aprile 1941

Il convoglio giunge a Napoli alle 10.

(Vi è però, nel volume U.S.M.M. sulla difesa del traffico con l'A.S. dal 10.6.1940 al 30.9.1941, una incongruenza: secondo la stessa cronologia, infatti, Saetta – caposcorta –, Turbine e Pegaso sarebbero anche partiti da Tripoli per Napoli alle 22 del 10, scortando

i piroscafi Tembien e Capo Orso. Il convoglio giunge a Napoli alle 14.30 del 13).

21 aprile 1941

Saetta, Folgore (caposcorta), Turbine e Strale salpano da Napoli alle 2.30 (per altra fonte, alle 17) scortando i piroscafi tedeschi Arcturus, Castellon e Leverkusen e la motonave italiana Giulia (convoglio «Arcturus»). Al convoglio si aggrega poi anche il piroscapo tedesco Wachtfels, partito da Palermo; le navi sono poi avviate a Tripoli lungo la rotta delle Kerkennah.

Nel pomeriggio – a seguito dell'avvistamento, da parte della ricognizione aerea, di unità leggere di superficie a Malta – il convoglio viene momentaneamente dirottato a Palermo, poi viene fatto proseguire ma, per fornire scorta a distanza nel Canale di Sicilia, vengono fatti uscire in mare anche gli incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere (nave di bandiera dell'ammiraglio Porzio Giovanola) e Luigi Cadorna, ed i cacciatorpediniere Maestrale e Scirocco.

22 aprile 1941

Alle 22.50 il Turbine avvista un sommergibile emerso sulla dritta del convoglio, al largo di Maretimo, tenta vanamente di speronarlo e, dopo che questi si è immerso, lo bombarda, ancora infruttuosamente, con bombe di profondità.

23 aprile 1941

Alle 15.41, a 2,9 miglia per 320° dalla boa n. 1 delle secche di Kerkennah, il Turbine avvista il periscopio di un sommergibile e lo attacca con bombe di profondità, senza risultato.

Sempre nei pressi delle boe delle Kerkennah vengono incontrate delle barche, che il caposcorta sospetterà appartenere al «servizio informazioni del nemico» per il loro atteggiamento (pressoché ferme sulla rotta Pantelleria-boea n. 1), per quanto un'ispezione non porti a trovare radio od altre prove.

Nel tardo pomeriggio, presso le boe 3 e 4 delle secche di Kerkennah (cioè ad est delle Kerkennah), il convoglio viene raggiunto dal gruppo di scorta in diretta, che manda lo Scirocco per pren-

dere accordi circa le rotte da percorrere nella notte, e si posiziona a poppavia del convoglio.

24 aprile 1941

Alle 00.44 si vedono chiaramente, su rilevamento 80°, proiettili illuminanti e poi violento tiro battente, ad una distanza di almeno 30 miglia. Convoglio e scorta diretta ed indiretta deviano dalla rotta dirigendo verso ponente, in modo da allontanarsi dal potenziale pericolo. Entrambi i gruppi incrociano poi al largo di Ras Turgoeness, del quale non si vede il faro, in attesa del giorno, per poter atterrare; tutti si tengono pronti a reagire ad eventuali attacchi.

Durante la notte, salpa da Malta per intercettare il convoglio la 14th Destroyer Flotilla britannica, con i cacciatorpediniere Jervis, Janus, Jaguar e Juno; i cacciatorpediniere britannici non riescono a trovare il convoglio ed incontrano invece l'incrociatore ausiliario Egeo, che verrà affondato dopo un impari combattimento. I bagliori visti durante la notte sono quelli del combattimento nel quale viene affondato l'Egeo, che ha infatti avuto inizio alle 00.40.

Il convoglio arriva a Tripoli alle 17, poco dopo la conclusione di un pesante bombardamento aereo. Durante tutto il viaggio, aerei della Regia Aeronautica e del X Corpo Aereo Tedesco provvedono continuamente a sorvegliare i cieli del convoglio.

30 aprile 1941

Saetta, Turbine, Folgore (caposcorta, capitano di fregata Giuriati) e Strale partono da Tripoli alle 18 per scortare a Napoli un convoglio di cinque mercantili, quattro tedeschi (Arcturus, Leverkusen, Castellon e Wachtfels) ed uno italiano (Giulia). Il convoglio fruisce anche della scorta indiretta della III e VIII Divisione Navale.

1° maggio 1941

Alle 11.08 il convoglio viene avvistato, in posizione 34°38' N e 11°39' E, dal sommergibile britannico Upholder (capitano di corvetta Malcolm David Wanklyn) che si avvicina a tutta forza in immersione, per attaccare.

Alle 11.32, due miglia a sud di Kerkennah, l'Upholder lancia quattro siluri da 2560 metri: tre vanno a segno (l'orario indicato dalle fonti italiane sono le 11.50, discordante dunque da quello indicato dal sommergibile), colpendo l'Arcurus ed il Leverkusen (capofila delle due colonne su cui il convoglio è disposto, che sono precedute dal Folgore e dallo Strale impegnati nel dragaggio), mentre il convoglio si trova presso la boa n. 5 delle Kerkennah. L'Arcurus affonda quasi subito, mentre il Leverkusen si apprua, ma riesce poi a tornare in assetto, procedendo a bassa velocità; sembra galleggiare bene ed il Saetta lo prende a rimorchio, tentando di riportarlo a Tripoli. La scorta attribuisce erroneamente le esplosioni a mine magnetiche, anziché a siluri lanciati da sommergibile. Dopo essere emerso alle 17.30 ed aver lanciato un segnale di scoperta, l'Upholder torna ad immergersi alle 17.55, si avvicina nuovamente al convoglio ed alle 19.01 lancia altri due siluri, da 1100 metri. Il Leverkusen viene colpito ancora, ed entro le 19.45 affonda di prua quattro miglia a sud di Kerkennah. Il Saetta recupera i naufraghi di entrambe le navi e li porta a Tripoli, mentre Strale, Folgore e Turbine proseguono con il resto del convoglio (arriveranno a Napoli il 5 maggio). A differenza che nel viaggio di andata, durante questo viaggio la vigilanza aerea italiana e tedesca è mancata per diverse ore sia nel Canale di Sicilia che nel Tirreno, quando gli aerei (ricognitori e bombardieri), trattenutisi per poco sul cielo del convoglio, se ne sono andati senza essere sostituiti.

12 maggio 1941

Il Saetta ed i cacciatorpediniere Vivaldi (caposcorta), Da Noli e Malocello lasciano Tripoli alle 19.30 scortando le motonavi Victoria, Andrea Gritti, Sebastiano Venier, Barbarigo ed Ankara diretti a Napoli.

Durante la navigazione nel Canale di Sicilia, lungo la rotta che passa ad ovest di Malta (nelle vicinanze delle Kerkennah), il convoglio fruisce della protezione a distanza della IV Divisione (incrociatori leggeri Bande Nere e Cadorna, cacciatorpediniere Scirocco, Ma-

estrale ed Alpino) e dell'VIII Divisione (incrociatori leggeri Duca degli Abruzzi e Garibaldi, cacciatorpediniere Granatiere e Bersagliere), oltre che – nelle ore diurne – di una buona scorta aerea. Durante la navigazione non si verniciano eventi di rilievo, eccezion fatta per problemi di comunicazione all'interno del convoglio e tra le unità della scorta diretta e le Divisioni di incrociatori.

14 maggio 1941

Il convoglio giunge a Napoli alle 16.30.

26 maggio 1941

Saetta, Vivaldi (caposcorta, capitano di vascello Giovanni Galati), Da Noli e le torpediniere Pallade, Procione, Pegaso, Castore e Cigno partono da Napoli alle 2.30 (altra versione indica l'orario di partenza nelle 23 del 25 maggio) per scortare a Tripoli un convoglio formato dalle motonavi Marco Foscari, Andrea Gritti, Sebastiano Venier, Barbarigo, Rialto ed Ankara (tedesca).

Il convoglio, che ha scorta aerea per alcuni tratti, è scortato a distanza dalla III Divisione Navale, dallo stretto di Messina in poi; segue le rotte che passano ad est di Malta.

27 maggio 1941

Verso le 13 (poco dopo che gli aerei dell'Aeronautica di Sicilia della scorta aerea hanno lasciato il convoglio, mentre i velivoli che avrebbero dovuto sostituirli, provenienti dalla Libia, non sono potuti decollare a causa del forte ghibli) vengono avvistati sei aerei a 6-7 km di distanza, che volano a 10-20 metri di quota su rotta opposta al convoglio. Il caposcorta li scambia inizialmente per aerei da trasporto tedeschi tipo Junkers Ju 52, ma in realtà sono bombardieri britannici Bristol Blenheim decollati da Malta, i quali si portano al traverso del convoglio e poi accostano per attaccare a volo radente il gruppo formato da Foscari, Barbarigo e Venier.

Da Noli e Cigno, unitamente alle motonavi, aprono subito il fuoco (non appena identificano gli aerei come nemici); due degli attaccanti (il V6460 del sergente E. B. Inman e lo Z6247 del capitano G. M. Fairburn) vengono abbat-

tuti (secondo fonti italiane, dal fuoco contraereo; per i britannici, ambedue gli aerei sarebbero stati travolti e distrutti dallo scoppio delle bombe sganciate dallo stesso Inman su una delle motonavi), ma Foscari e Venier sono colpite. In tutto, l'attacco dura tre minuti.

La Venier subisce solo danni lievi, perché l'unica bomba che la colpisce non esplode; ma la Foscari viene incendiata ed immobilizzata.

L'unico sopravvissuto dei sei uomini componenti gli equipaggi dei due aerei, il sergente K. P. Collins della 82a Squadriglia della R.A.F., gravemente ferito, viene recuperato dalla Cigno, che recupera anche tredici uomini della Foscari che hanno abbandonato la nave.

Cigno e Da Noli si trattengono con la Foscari, sulla quale l'incendio divampa violento; alle 16.21 il caposcorta ordina alla torpediniere di riunirsi alla formazione, ed al Da Noli di restare con la Foscari per prestarle assistenza. Il resto del convoglio prosegue per Tripoli.

Si tratta del primo attacco aereo verificatosi sulla rotta di levante per la Libia, nonché del primo bombardamento a bassa quota contro navi nella guerra del Mediterraneo.

Alle 19.10 sopraggiungono, dopo ripetute richieste del caposcorta, quattro aerei da caccia ed un aerosilurante Savoia Marchetti S.M.79 per la scorta aerea.

28 maggio 1941

Il convoglio giunge a Tripoli in mattinata.

7 giugno 1941

Il Saetta, insieme ai cacciatorpediniere Freccia (caposcorta), Strale e Vincenzo Gioberti, salpa da Napoli alle 2.50 per scortare a Tripoli i trasporti truppe Esperia, Victoria e Marco Polo.

Tra l'8 ed il 9 giugno il convoglio (che procede sulla rotta di levante di Malta) fruisce anche della scorta a distanza degli incrociatori pesanti Trieste e Bolzano (III Divisione Navale) e dei cacciatorpediniere Ascari, Lanciere e Corazziere.

9 giugno 1941

Il convoglio arriva a Tripoli alle 15.

12 giugno 1941

Saetta, Freccia (caposcorta), Strale e Gioberti ripartono da Tripoli per Napoli alle 15, scortando Esperia, Marco Polo e Victoria che tornano scarichi.

14 giugno 1941

Il convoglio giunge a Napoli alle 2.30.

19 giugno 1941

Saetta, Folgore (caposcorta), Fulmine ed il cacciatorpediniere Euro partono da Napoli alle 23.30 per Tripoli, scortando i piroscafi Preussen (tedesco), Motia, Bainsizza, Maddalena Odero e Nicolò Odero.

Successivamente si aggregano al convoglio anche la torpediniera Antonio Mosto e la nave cisterna Ardor, usciti da Palermo.

22 giugno 1941

Il convoglio giunge a Tripoli alle 19.30, dopo aver superato indenne diversi attacchi aerei britannici.

1° luglio 1941

Saetta, Folgore (caposcorta), Fulmine ed Euro lasciano Tripoli per Napoli alle 20, scortando i piroscafi italiani Bainsizza, Giuseppe Leva, Nicolò Odero e Maddalena Odero, il piroscapo tedesco Preussen e la nave cisterna Ardor.

5 luglio 1941

Il convoglio arriva a Tripoli alle 00.10.

21 luglio 1941

Alle 5.15 Saetta, Folgore (caposcorta, capitano di fregata Giurati), Fulmine, Euro ed Alpino partono da Napoli per scortare a Tripoli il convoglio lento «Nicolò Odero», formato dai piroscafi Maddalena Odero, Nicolò Odero, Caffaro e Preussen (quest'ultimo tedesco).

Il piano prevede che dall'alba del 23, a sud di Pantelleria, si accodi al convoglio anche la nave cisterna Brarena, partita da Palermo e scortata dal Fuciliere (capitano di fregata Cerrina Feroni): la Brarena non entrerebbe a far parte del convoglio vero e proprio, essendo più lenta di un nodo (8 nodi, contro i 9 nodi raggiunti dal convoglio), ma si terrebbe a breve distanza soprattutto nella notte

del 22-23, in modo che ciascun gruppo possa recare aiuto all'altro se necessario, dopo di che il convoglio «Odero» "scavalcherebbe" la Brarena senza comunque allontanarsene eccessivamente.

Alle 13.27 il sommergibile britannico Olympus (capitano di corvetta Herbert George Dymott) avvista il convoglio in posizione 39°53' N e 11°49' E, ed alle 13.58 lancia infruttuosamente un siluro da 5490 metri; alle 14.23 lancia un secondo siluro da 5030 metri, di nuovo senza colpire. L'attacco non viene notato.

Poche ore dopo la partenza, alcuni cacciatorpediniere della scorta iniziano a lamentare una serie di avarie, causate dal logorio che colpisce le navi impiegate senza sosta sulle rotte per la Libia, costrette a saltare le normali revisioni degli apparati motori e dei macchinari: dopo che già il Fulmine è dovuto tornare momentaneamente a Napoli per una riparazione urgente in sala macchine (si riunirà al convoglio nel pomeriggio), il Saetta si ritrova con una caldaia inutilizzabile a causa di una grave perdita al fascio tubiero. Può comunque proseguire la navigazione.

I velivoli della scorta aerea si avvicendano sul cielo del convoglio con regolarità, soprattutto a sud di Lampedusa.

22 luglio 1941

Alle 9.45 Supermarina mette in allarme sia il convoglio «Odero» che il gruppo Brarena-Fuciliere, in seguito alla segnalazione di importanti movimenti di forze navali nemiche nel Mediterraneo occidentale; più tardi, Supermarina – avendo intercettato e decifrato, intorno alle 10, la comunicazione di un aereo britannico da ricognizione – informa entrambi i capiscorta che i convogli sono stati localizzati da ricognitori britannici, i quali ne hanno informato il Comando di Malta.

Dopo le 19, poco prima del tramonto, il convoglio «Odero» viene attaccato trenta miglia a sudest (oppure ad ovest) di Pantelleria da due bombardieri Bristol Blenheim (altra fonte parla di Fairey Swordfish dell'830th Squadron della Fleet Air Arm) che si

avvicinano volando bassissimi, a soli 15 metri dalla superficie del mare.

Mentre la reazione dell'armamento contraereo dei mercantili è debolissima, quasi inconsistente, Folgore ed Alpino aprono subito un violento fuoco contraereo, ma i due aerei superano questo "sbarramento", passano tra le due colonne di navi ed attaccano uno il Preussen e l'altro il Nicolò Odero. Quest'ultimo esce quasi indenne dall'attacco, perché l'intenso tiro del Folgore impedisce al Blenheim di completare la manovra d'attacco: il velivolo, che forse viene anche colpito e danneggiato, sgancia le sue bombe che però cadono tutte in mare accanto al piroscapo, eccetto una che colpisce di striscio l'Odero senza scoppiare, rimbalzando in mare. Non ha altrettanta fortuna il Preussen: in questo caso, il Blenheim riesce a completare la manovra d'attacco e colpisce la nave tedesca con diverse bombe, scatenando un incendio che diviene rapidamente incontrollabile. Equipaggio e truppe imbarcate si gettano in mare e si allontanano a nuoto, e dopo un quarto d'ora il Preussen esplode. Muoiono 180 uomini dei 440 che si trovavano sul Preussen, mentre i naufraghi vengono salvati da Fulmine ed Euro, che li sbarcano a Porto Empedocle. La scorta aerea – due Savoia Marchetti S.M. 79 "Sparvieri", che incrociavano a proravia del convoglio a circa 200 metri di quota per vigilanza antisommergibili, e due aerei da caccia – non sembra essere intervenuta contro i due velivoli nemici, il che porta il caposcorta a supporre che non li abbia visti a causa della quota da essa tenuta, inadeguata ad un tempestivo intervento. Poco dopo l'attacco che affonda il Preussen, anche il gruppo formato da Brarena e Fuciliere, che non ha ancora raggiunto il convoglio «Odero», viene ripetutamente attaccato da aerei: la Brarena viene colpita ed immobilizzata; dopo un inutile tentativo, da parte del Fuciliere, dapprima di rimorchiarla verso Lampedusa e poi di finirla a cannonate, viene abbandonata alla deriva (affonderà definitivamente dopo alcuni giorni).

23 luglio 1941

Il resto del convoglio, raggiunto dalla torpediniera Pallade (inviata da Tripoli), raggiunge Tripoli alle 17.

27 luglio 1941

Il Saetta parte da Tripoli alle sette del mattino insieme a cacciatorpediniere Folgore (caposcorta), Fuciliere ed Alpino, scortando un convoglio lento (denominato «Ernesto») formato dai piroscafi Ernesto, Nita, Nirvo, Aquitania e Castilverde e dalla cannoniera Palmaiola, di ritorno a Napoli lungo la rotta del Canale di Sicilia. Il convoglio procede a 8 nodi.

Gli incrociatori leggeri Giuseppe Garibaldi e Raimondo Montecucoli (VIII Divisione Navale) ed i cacciatorpediniere Granatiere e Bersagliere (XIII Squadriglia Cacciatorpediniere) forniscono copertura a distanza.

28 luglio 1941

Alle 18.15 si unisce alla scorta del convoglio il cacciatorpediniere Fulmine, ma alle 19.55 il Garibaldi viene silurato dal sommergibile Upholder (capitano di corvetta Malcolm David Wanklyn) in posizione 38°04' N e 11°57' E (20 miglia a nordovest di Marettimo ed al largo di Capo San Vito), riportando gravi danni; Fuciliere ed Alpino vengono distaccati alle 20.20 per prestargli assistenza, lasciando la scorta del convoglio.

29 luglio 1941

La torpediniera Giuseppe Sirtori viene inviata a rinforzare la scorta del convoglio, aggregandosi alle 17.

Alle 3.20 il convoglio (in navigazione a 9 nodi con rotta 030°) viene avvistato a nordest di Capo San Vito dall'Upholder, che si prepara a lanciare ma che deve poi interrompere all'attacco in seguito all'arrivo di un cacciatorpediniere in avvicinamento subito prima del lancio, alle 3.35. Alle 3.46 l'Upholder emerge, ed alle 3.52 lancia l'ultimo siluro rimasto contro due mercantili ed un cacciatorpediniere, in posizione 38°28' N e 12°14' E, ma l'arma li manca, passando a proravia. L'attacco non viene nemmeno notato.

Alle 14.51 il convoglio viene avvistato in posizione 39°51' N e 13°46' E (una sessantina di mi-

glia a sudovest di Napoli) dal sommergibile olandese O 21 (capitano di corvetta Johannes Frans Van Dulm), che alle 15.53 lancia quattro siluri contro due dei mercantili, dalla distanza di 4150 metri, per poi immergersi a 35 metri ed allontanarsi verso sudovest. Nessuna nave viene colpita; il Folgore bombarda l'O 21 con 24 bombe di profondità dalle 16.09 alle 17.01, ma il battello olandese elude senza danni il contrattacco scendendo ad una quota di 87 metri.

30 luglio 1941

Il convoglio raggiunge Napoli alle 3.10.

22 novembre 1941

Il Saetta (capitano di corvetta Antonio Biondo) ed il cacciatorpediniere Antoniotto Usodimare (caposcorta, capitano di fregata Galleani), dopo aver già scortato la motonave Fabio Filzi da Napoli a Trapani, ripartono da Trapani per Tripoli alle 18.40, scortando la medesima motonave, nel periodo più difficile della "battaglia dei convogli", nell'ambito di un'operazione complessa di rifornimento della Libia.

Dopo la momentanea stasi seguita alla distruzione, il 9 novembre, del convoglio «Duisburg» (sette navi mercantili e due cacciatorpediniere affondati), il maresciallo Ugo Cavallero ha ordinato che le navi già cariche presenti nei porti del Sud Italia (tra di esse la Filzi, a Napoli) vengano fatte proseguire per la Libia; allo scopo, è stata organizzata un'operazione complessa.

Due convogli, l'«Alfa» (motonavi Ankara e Venier) ed il «C» (motonavi Napoli, Monginevro, Vettore Pisani e nave cisterna Iridio Mantovani), dirigeranno per Tripoli lungo la rotta di levante, con una forte scorta diretta (cacciatorpediniere Maestrale, Oriani e Gioberti per il convoglio «Alfa», cacciatorpediniere Turbine e Da Recco e torpediniere Perseo e Cosenz per il convoglio «C»), indiretta (III Divisione Navale con gli incrociatori pesanti Trento, Trieste e Gorizia, VIII Divisione con gli incrociatori leggeri Duca degli Abruzzi e Garibaldi, Squadriglie Cacciatorpediniere XI, XII e XIII con i cacciatorpediniere Aviere,

Geniere, Camicia Nera, Corazzierre, Granatiere, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino) ed aerea; al contempo, una motonave veloce – la Filzi, in grado di raggiungere i 16 nodi – sarà inviata sempre a Tripoli ma sulla rotta di ponente (per il Canale di Sicilia), con la scorta di un paio di cacciatorpediniere, Saetta ed Usodimare (oltre che di aerei: sia sui due convogli che sulla Filzi la scorta aerea dovrà essere continua, nelle ore diurne, dal 20 al 23 novembre), per non dare nell'occhio. Contestualmente saranno inviati a Bengasi l'incrociatore leggero Luigi Cadorna in missione di trasporto di carburante (da Brindisi) e le motonavi Città di Palermo e Città di Tunisi cariche di truppe (da Taranto), e verranno fatte rientrare in Italia le navi rimaste bloccate a Tripoli dall'inizio di novembre. L'idea è che un tale numero di navi in movimento contemporaneamente, divise in più convogli sparsi su una vasta area, confonda e disorienti la ricognizione maltese; che i convogli finiscano col coprirsi a vicenda; che la presenza in mare della III e VIII Divisione scoraggi interventi da parte della Forza K britannica (autrice della distruzione del convoglio «Duisburg»), notevolmente inferiore per numero e potenza (incrociatori leggeri Aurora e Penelope e cacciatorpediniere Lance e Lively). L'Aeronautica, oltre alla scorta antiaerea ed antisommergibile dei convogli, effettuerà anche azioni di ricognizione e di bombardamento degli aeroporti di Malta. Alcuni sommergibili vengono disposti in agguato nelle acque circostanti l'isola.

Si ritiene – a ragione – che la presenza, sulla rotta di levante, dei convogli «Alfa» e «C» catalizzerà l'attenzione dei ricognitori di Malta, che non si accorgeranno così della presenza della solitaria Filzi in navigazione verso Tripoli lungo la rotta di ponente. La navigazione dei convogli «Alfa» e «C», partiti tra il 19 ed il 21 novembre, ha esito fallimentare: la sera del 21 il Trieste viene silurato e gravemente danneggiato dal sommergibile HMS Utmot, e poche ore dopo anche il Duca degli Abruzzi subisce analoga sorte, per opera di aerosiluranti;



con la scorta indiretta così ridotta, e di fronte al crescendo degli attacchi aerei ed al rischio di un intervento di forze di superficie, i mercantili dei due convogli vengono fatti tornare in porto.

Ben diversa è la navigazione della Filzi, partita da Trapani con un carico di 3073 tonnellate di materiali, 675 tonnellate di carburante, 123 tra automezzi e rimorchi, dieci carri armati medi M13/40 ed una maona, oltre a 115 militari del Regio Esercito e 110 civili, sotto la scorta di Saetta ed Usodimare.

23 novembre 1941

In mattinata si unisce alla scorta il cacciatorpediniere Sebenico (capitano di corvetta Brancatelli), inviato da Tripoli. Dopo una navigazione indisturbata lungo una rotta solitamente pericolosa, Filzi e scorta (raggiunte dalla torpediniera Centauro, inviata da Tripoli) giungono a Tripoli alle 14.

24 novembre 1941

Il Saetta lascia Tripoli alle 20 scortando il piroscafo Paolina, diretto a Napoli.

28 novembre 1941

Saetta e Paolina arrivano a Napoli alle 4.30.

Ca. 10 dicembre 1941

Il Saetta, insieme ai cacciatorpediniere Antoniotto Usodimare e Lanzerotto Malocello, scorta la motonave Carlo Del Greco in navigazione di trasferimento da Trapani a Messina.

13 dicembre 1941

Alle 17 il Saetta (caposcora), il cacciatorpediniere Lanzerotto Malocello e la torpediniera Procione partono da Taranto scortando la motonave tedesca Ankara, diretta a Bengasi nell'ambito dell'operazione di traffico «M. 41».

Dopo le gravi perdite subite dai convogli diretti in Libia nelle settimane precedenti, le forze italo-tedesche in Nordafrica si trovano in situazione di grave carenza di rifornimenti proprio mentre è in corso una nuova offensiva britannica, l'operazione «Crusader», ed urge rifornirle. Con la «M. 41», Supermarina intende inviare a Tripoli e Bengasi tutti i mercantili già carichi presenti nei porti dell'Italia meridionale, mobilitando per la loro protezione, diretta e indiretta, pressoché tutta la flotta in condizioni di efficienza. Sono previsti tre convogli: l'«A», da Messina a Tripoli, formato dalle moderne motonavi Fabio Filzi e Carlo Del Greco scortate dai cacciatorpediniere Nicoloso Da Rec-

co ed Antoniotto Usodimare (poi dirottato su Taranto per unirsi da subito all'«L» ma distrutto durante tale percorso dal sommergibile britannico Upright); l'«L», da Taranto per Tripoli, formato dalle motonavi Monginevro, Napoli e Vettor Pisani scortate dai cacciatorpediniere Freccia ed Emanuele Pessagno (con a bordo il contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone) e dalla torpediniera Pegaso; e l'«N», da Taranto ed Argostoli per Bengasi, costituito da Saetta, Malocello, Procione ed Ankara cui si devono aggiungere i piroscafi Iseo e Capo Orso ed i cacciatorpediniere Turbine e Strale, provenienti da Argostoli. Ogni convoglio deve fruire della protezione di una forza navale di sostegno, che di giorno si terrà in vista dei trasporti e di notte a stretto contatto con essi. Il gruppo assegnato al convoglio «N» è composto dalla corazzata Andrea Doria e dalla VII Divisione (ammiraglio di divisione Raffaele De Courten) con gli incrociatori leggeri Muzio Attendolo ed Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, mentre gli altri due convogli saranno protetti dalla corazzata Duilio (nave ammiraglia dell'ammiraglio di squadra Carlo Bergamini)

e da un'eterogenea VIII Divisione composta per l'occasione dagli incrociatori leggeri Giuseppe Garibaldi (nave di bandiera dell'ammiraglio Giuseppe Lombardi, comandante della VIII Divisione) e Raimondo Montecuccoli e dall'incrociatore pesante Gorizia (con a bordo l'ammiraglio di divisione Angelo Parona). Infine, a tutela dell'intera operazione contro un'eventuale uscita in mare delle corazzate della Mediterranean Fleet, prende il mare la IX Divisione Navale (ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante superiore in mare) con le moderne corazzate Littorio e Vittorio Veneto, scortate dalla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino). Queste navi si dovranno posizionare nel Mediterraneo centrale. A completamento dello schieramento, un gruppo di sommergibili viene dislocato nel Mediterraneo centro-orientale con compiti esplorativi ed offensivi; è inoltre previsto un imponente intervento della Regia Aeronautica. Per via della carenza di navi scorta e del tempo necessario a reperirne, l'operazione, inizialmente prevista per il 12 dicembre, viene posticipata di un giorno. Nel tardo pomeriggio del 13, quando i convogli sono già in mare, la ricognizione aerea comunica a supermarina che una consistente forza britannica, comprensiva di corazzate ed incrociatori (in realtà sono solo quattro incrociatori leggeri: i ricognitori hanno grossolanamente sovrastimato la composizione e potenza della forza avvistata), si trova tra Tobruk e Marsa Matruh, diretta verso ovest. La somma delle forze italiane in mare è complessivamente superiore, ma si trova divisa in gruppi tra loro distanziati e vincolati a convogli lenti e poco manovrieri; per questo, alle ore 20 Supermarina decide di sospendere l'operazione, ed i convogli – compreso quello composto da Saetta, Malocello, Procione ed Ankara, che è il più avanzato sulla rotta – ricevono ordine di rientrare. Ciò non basterà ad evitare danni: durante la notte, il sommergibile britannico Urge silurerà la Vittorio Veneto,

danneggiandola gravemente.

14 dicembre 1941

Saetta, Malocello, Procione ed Ankara rientrano a Taranto nel pomeriggio-sera.

16 dicembre 1941

Dopo il fallimento della «M. 41», viene rapidamente organizzata al suo posto l'operazione «M. 42», che prevede l'invio di quattro mercantili (Monginevro, Napoli, Vettor Pisani, Ankara: le motonavi uscite indenni dalla «M. 41», non essendovene altre pronte) riunite in un unico convoglio per gran parte della navigazione, ed inoltre l'impiego delle Divisioni di incrociatori adibite alla scorta secondo la loro struttura organica, a differenza che nella «M. 41». In tutto le quattro motonavi trasportano 14.770 tonnellate di materiali e 212 uomini.

La scorta diretta è costituita, oltre che dal Saetta, dai cacciatorpediniere Vivaldi (caposcora, contrammiraglio Nomis di Pollone), Da Noli, Da Recco, Pessagno, Malocello e Zeno e dalla torpediniere Pegaso. L'ordine d'operazione prevede che le navi procedano in formazione unica, a 13 nodi di velocità, sino al largo di Misurata, per poi scindersi in due convogli: «N», formato da Saetta (caposcora), Ankara e Pegaso, per Bengasi; «L», composto da tutte le altre unità, per Tripoli.

I due convogli partono da Taranto il 16 dicembre, ad un'ora di distanza l'uno dall'altro: alle 15 l'«N», alle 16 l'«L». L'Ankara ha a bordo 2025 tonnellate di rifornimenti per le forze italiane (1397 tonnellate di materiali vari, 345 di munizioni e 283 di benzina), 2000 tonnellate di materiali vari per le forze tedesche e 120 veicoli dell'Afrika Korps.

Da Taranto esce un gruppo di sostegno composto dalla corazzata Duilio (nave di bandiera dell'ammiraglio Carlo Bergamini, comandante del gruppo), dalla VII Divisione (incrociatori leggeri Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, nave di bandiera dell'ammiraglio De Courten, Raimondo Montecuccoli e Muzio Attendolo) e dai cacciatorpediniere Ascari, Aviere e Camicia Nera; i suoi ordini sono di tenersi ad immediato contatto del convoglio fino alle 8 del 18, per poi spostarsi verso est così

da poter intervenire in caso di invio contro il convoglio di forza di superficie da Malta.

Vi è anche un gruppo di appoggio composto dalle corazzate Giulio Cesare, Andrea Doria e Littorio (nave di bandiera dell'ammiraglio Angelo Iachino, comandante superiore in mare), dagli incrociatori pesanti Trento e Gorizia (nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Angelo Parona, comandante della III Divisione) e dai cacciatorpediniere Granatiere, Bersagliere, Corazziere, Fuciliere, Carabiniere, Alpino, Oriani, Gioberti ed Usodimare, nonché ricognizione e scorta aerea assicurata dalla Regia Aeronautica e dalla Luftwaffe, l'invio dei sommergibili Topazio, Santarosa, Squalo, Ascianghi, Dagabur e Galatea in agguato nel Mediterraneo centro-orientale, e la posa di ulteriori campi minati al largo della Tripolitania.

Già prima della partenza, i comandi italiani e l'ammiraglio Iachino sono stati informati dell'avvistamento alle 14.50, da parte di un ricognitore tedesco, di una formazione britannica che comprende una corazzata. In realtà, di corazzate britanniche in mare non ce ne sono: il ricognitore ha scambiato per corazzata la nave cisterna militare Breconshire, partita da Alessandria per Malta con 5000 tonnellate di carburante destinato all'isola, con la scorta degli incrociatori leggeri Naiad, Euryalus e Carlisle e dei cacciatorpediniere Jervis, Havock, Hasty, Nizam, Kimberley, Kingston, Kipling e Decoy, il tutto sotto il comando dell'ammiraglio Philip L. Vian. Comunque, Supermarina decide di procedere egualmente con l'operazione, sia per via della disperata necessità di far arrivare rifornimenti in Libia al più presto, sia perché la formazione italiana è comunque molto più potente di quella avversaria. Convoglio e gruppo di sostegno procedono dunque lungo la rotta prestabilita. Poco prima di mezzanotte, il sommergibile britannico Unbeaten avvista parte delle unità italiane e ne informa il comando britannico (messaggio che viene peraltro intercettato e decrittato dalla Littorio); quest'ultimo ne è in realtà già al corrente

grazie alle decrittazioni di "ULTRA", che tra il 16 ed il 17 dicembre forniscono a più riprese molte informazioni su mercantili, scorte dirette ed indirette, porti ed orari di partenza e di arrivo. Il 16 dicembre "ULTRA" informa che è probabile un nuovo tentativo di rifornimento della Libia con inizio proprio quel giorno, dopo quello fallito di tre giorni prima. Il 17 dicembre "ULTRA" aggiunge informazioni più precise: Monginevro, Pisani e Napoli, scortati da sei cacciatorpediniere tra cui il Vivaldi, dovevano lasciare Taranto a mezzogiorno del 16 insieme all'Ankara, scortata invece dal Saetta e da un'altra silurante; arrivo previsto a Bengasi alle 8 del 18 per l'Ankara, a Tripoli alle 17 dello stesso giorno per le altre motonavi; presenza in mare a scopo di protezione della Duilio, della VII Divisione ("probabilmente l'Aosta e l'Attendolo") e forse anche di altre forze navali, Littorio compresa. Il 18 aggiungerà che le motonavi sono partite da Taranto alle 13 del 16 e che sono scortate da 2 corazzate, 2 incrociatori e 12 cacciatorpediniere, più una forza di supporto di 3 corazzate, 2 incrociatori e 10 cacciatorpediniere a nordest. I comandi britannici, tuttavia, non si trovano in condizione di poter organizzare un attacco contro il convoglio italiano.

17 dicembre 1941

Alle 16.25 il convoglio viene avvistato da un ricognitore britannico. Nel tardo pomeriggio del 17 dicembre il gruppo «Littorio» si scontra con la scorta della Breconshire, in un breve ed inconclusivo scambio di colpi chiamato prima battaglia della Sirte. Iniziato alle 17.23, lo scontro si conclude già alle 18.10, senza danni da ambo le parti; Iachino, ancora all'oscuro dell'invio a Malta della Breconshire e convinto che navi da battaglia britanniche siano in mare, attacca gli incrociatori di Vian per tenerli lontani dal suo convoglio (ritiene infatti che gli incrociatori britannici siano lì per attaccare i mercantili italiani, mentre in realtà non vi è alcun tentativo del genere da parte britannica) e rompe il contatto al crepuscolo, per evitare un combattimento notturno, per il quale

la flotta italiana non è preparata. Alle 17.56, per evitare un pericoloso incontro del convoglio con unità di superficie britanniche (si crede ancora che in mare ci siano una o più corazzate britanniche), il convoglio ed il gruppo di sostegno accostano ad un tempo ed assumono rotta nord (in modo da allontanarsi dalla zona dove si trova la formazione britannica), sulla quale rimangono fino alle 20 circa; poi, in base a nuovi ordini impartiti da Iachino (e per non allontanarsi troppo dalla zona di destinazione), manovrano per conversione di 20° per volta (in modo da mantenere per quanto possibile la formazione, in una zona ad elevato rischio di attacchi aerei) ed effettuano un'ampia accostata sino a rimettere la prua su Misurata. Convoglio e gruppo di sostegno sono "incorporate" in un'unica complessa formazione (i mercantili su due colonne, con Monginevro in posizione avanzata a dritta, Pisani in posizione avanzata a sinistra, seguite rispettivamente da Napoli ed Ankara, il Vivaldi in testa, Da Noli e Malocello rispettivamente 30° di prora a dritta e sinistra di Pisani e Monginevro, Zeno e Da Recco 70° di prora a dritta e sinistra di Pisani e Monginevro, Saetta a sinistra della Pisani e Pessagno a dritta della Napoli; seguite dal gruppo di sostegno su due colonne, con Duca d'Aosta seguito da Attendolo e Camicia Nera a sinistra, Duilio seguita da Montecuccoli ed Aviere a dritta, più Pigafetta a sinistra di Duca d'Aosta ed Attendolo e Carabiniere a dritta di Duilio e Montecuccoli), il che fa sì che occorra più del previsto perché la formazione venga riordinata sulla rotta 210°: ciò accade alle 22 del 17. Durante la notte il convoglio, che avanza a 13 nodi, viene avvistato da ricognitori nemici, ma non subisce attacchi.

18 dicembre 1941

Poco prima dell'alba del 18, i cacciatorpediniere Granatiere e Corazziere entrano in collisione, distruggendosi a vicenda la prua; gli incrociatori della VII Divisione prestano loro soccorso. Alle 13 la Duilio si riunisce al gruppo «Littorio», lasciando la VII Divisione a protezione immediata dei mercantili.

Frattanto, alle 12.30 (in posizione 33°18' N e 15°33' E), l'ammiraglio Bergamini ordina a Saetta, Ankara e Pegaso di dirigere per Bengasi; il convoglio «N» si separa dunque dalle altre navi, mentre il convoglio «L» prosegue per Tripoli con la scorta e diretta e, fino al tramonto, anche quella della VII Divisione.

19 dicembre 1941

Alle 9.30 Pegaso, Ankara e Saetta entrano a Bengasi. Anche il convoglio di Tripoli giunge a destinazione. L'operazione «M. 42» si conclude finalmente in un successo, con l'arrivo a destinazione di tutti i rifornimenti inviati.

Alle 18 Saetta (capo sezione) e Pegaso ripartono da Bengasi trasportando 300 prigionieri di guerra (e relativa scorta), evacuati dalla città libica, che ormai sta per cadere in mano alle forze britanniche in avanzata durante l'operazione «Crusader».

20 dicembre 1941

Saetta e Pegaso raggiungono Suda alle 14.

19 gennaio 1942

Saetta, Da Noli (caposcora) e la torpediniera Clio partono da Tripoli per Trapani alle 19.30, scorrendo le motonavi Lerici e Gino Allegri.

20 gennaio 1942

Il convoglio giunge a Trapani alle 20.20.

14 febbraio 1942

Il Saetta, insieme a Freccia e Folgore (che formano la VIII Squadriglia), alla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Carabiniere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino), alla VII Divisione (Montecuccoli e Duca d'Aosta) ed alla corazzata Duilio, lascia Taranto per partecipare all'operazione «M.F. 5» a contrasto dell'invio di un convoglio britannico (convoglio «M.W. 9») da Alessandria a Malta.

La VIII Squadriglia, in particolare, parte per prima da Taranto alle 18.40 del 14, scortando la Duilio; già alle 19.55, tuttavia, la Duilio e la VIII Squadriglia ricevono ordine di rientrare in porto. Supermarina, infatti, ha appurato che non ci sono corazzate britanniche in mare (difatti la Mediterranean Fleet non ha più una sola corazzata efficiente da dicembre, quando le ultime due sono state

poste fuori uso ad Alessandria dagli incursori della X MAS), pertanto l'impiego della Duilio è ritenuto superfluo.

16 febbraio 1942

Il Saetta parte da Trapani per Tripoli alle 20, scortando il piroscafo Tembien.

18 febbraio 1942

Saetta e Tembien arrivano a Tripoli alle 22.

2 marzo 1942

Il Saetta salpa da Taranto per Bengasi alle 18.30, di scorta al piroscafo Petrarca.

6 (?) marzo 1942

Saetta e Petrarca arrivano a Bengasi alle 9. (Il giorno indicato sul volume U.S.M.M. è il 9 marzo, ma ciò risulterebbe contrastante con la data del viaggio successivo, oltre a sembrare inverosimilmente lungo per un viaggio da Taranto a Bengasi).

6 marzo 1942

Il Saetta lascia Bengasi alle 19.50 per scortare a Tripoli (?) il piroscafo Bolsena.

9 marzo 1942

Saetta e Bolsena arrivano a Brindisi alle 9.

15 marzo 1942

Al largo di Santa Maria di Leuca il Saetta sostituisce la vecchia torpediniera Giuseppe Missori nella scorta al piroscafo Bosforo, partito da Brindisi e diretto a Bengasi con un carico di 2121 tonnellate di provviste e materiali vari, 481 tonnellate di carburanti e lubrificanti, 103 tonnellate di munizioni e materiale d'artiglieria, un automezzo con rimorchio, una bettona ed una pirobarca.

17 marzo 1942

Il Saetta viene colto da problemi alle macchine e deve pertanto riparare a Navarino insieme al Bosforo, giungendovi alle 19 e sostandovi per due giorni.

19 marzo 1942

Il convoglio lascia Navarino alle 19.

21 marzo 1942

Saetta e Bosforo arrivano a Bengasi alle 9.50, dopo aver passato la notte alla fonda, fuori dal porto.

Aprile 1942

Assume il comando del Saetta il capitano di corvetta Enea Pic-

chio.

30 aprile 1942

Il Saetta (caposcorta) salpa da Brindisi alle 8.30 insieme al gemello Strale ed alla torpediniera Orsa, scortando le moderne motonavi Ankara (tedesca) e Monviso.

2 maggio 1942

Tra le 10 e le 15.15 il convoglio entra a Bengasi; alle 19.30 Saetta (caposcorta) ed Orsa ripartono scortando il piroscafo Petrarca.

5 maggio 1942

Saetta, Orsa e Petrarca entrano a Brindisi alle 00.45.

9 maggio 1942

Lascia Taranto alle 22 per Bengasi, scortando il piroscafo Bolsena.

Il servizio di decrittazione britannico "ULTRA" intercetta e decifra alcune comunicazioni della Luftwaffe relative a questo convoglio, ragion per cui i comandi britannici decidono di organizzarne l'intercettazione: alle 20 salpano da Alessandria, a questo scopo, i cacciatorpediniere britannici Jervis, Lively, Kipling e Jackal.

10 maggio 1942

Alle 8.55 i decrittatori della Regia Marina intercettano un segnale di scoperta lanciato pochi minuti prima da un ricognitore britannico, dal quale si apprende che il convoglio è stato avvistato. Alle 11 la Regia Aeronautica informa Supermarina che il posamine veloce britannico Welshman è salpato da Malta, mentre un idrovolante della ricognizione marittima segnala l'avvistamento di quattro cacciatorpediniere britannici – sono quelli salpati da Alessandria – in navigazione verso ovest ad elevata velocità, a sud di Creta (l'aereo rimane poi in contatto con la formazione nemica, volando a bassa quota senza essere visto, ed invia aggiornamenti sulla situazione a mezzogiorno ed alle 13). Interpretando queste notizie, Supermarina ipotizza che l'incrociatore partito da Malta ed i cacciatorpediniere avvistati dall'idrovolante siano tutti diretti ad intercettare il convoglio, e che si riuniranno strada facendo per formare un'unica forza; architetta quindi una trappola, ordinando a Saetta e Bolsena di proseguire per la loro rotta fino alle 13,

e facendo al contempo partire da Messina l'incrociatore leggero Montecuccoli ed i cacciatorpediniere Aviere e Camicia Nera, con l'obiettivo di intercettare l'incrociatore oppure i cacciatorpediniere prima della loro supposta riunione e prima che cali il buio.

Tuttavia, il Welshman è in mare per tutt'altro motivo; nel primo pomeriggio, l'Aeronautica informa che l'incrociatore britannico ha già superato Capo Bon (dunque non è diretto ad intercettare il convoglio), mentre i cacciatorpediniere stanno ancora navigando verso sud, ormai al di fuori del raggio d'azione del gruppo Montecuccoli. Quest'ultimo viene pertanto richiamato in porto, ed il convoglio Saetta-Bolsena viene momentaneamente dirottato ad Augusta.

I quattro cacciatorpediniere di Alessandria verranno invece attaccati il giorno seguente da bombardieri Junkers Ju 88 tedeschi, decollati da Creta, e da CANT Z. 1007 italiani, decollati dalla Libia, guidati sul posto dagli idroricognitori italiani che hanno continuato a seguirli. Gli Ju 88 affonderanno in successione il Lively, il Kipling e lo Jackal; soltanto il Jervis riuscirà a sottrarsi ai ripetuti attacchi aerei ed a raggiungere Alessandria (qualche fonte accredita l'affondamento del Lively a CANT Z. 1007 italiani, anziché a Ju 88 tedeschi).

12 maggio 1942

Alle 6.30, all'uscita dello stretto di Messina, Saetta e Bolsena si uniscono ai piroscafi Orsa e Mene, provenienti rispettivamente da Brindisi e Napoli il primo senza scorta ed il secondo scortato dal cacciatorpediniere Folgore, e vanno a formare il convoglio «L». Tale convoglio viene avvistato da ricognitori nemici ed attaccato da aerei alcune volte durante la notte, ma non si registrano danni. Tutte le navi giungeranno a Bengasi alle 11.30 del giorno seguente.

13 maggio 1942

Saetta (caposcorta) ed Orsa lasciano Bengasi alle 19.30 scorrendo i piroscafi Capo Arma ed Anna Maria Gualdi.

15 maggio 1942

All'alba il convoglio, al largo di

Leuca, si divide: Saetta e Capo Arma fanno rotta su Taranto, dove arriveranno alle 21.15, mentre Orsa e Gualdi puntano su Brindisi, dove giungeranno alle 21.30.

23 maggio 1942

Il Saetta ed il cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco (caposcorta) partono da Brindisi alle 10.30, per scortare a Bengasi le motonavi Monviso ed Ankara.

24 maggio 1942

Avvistato da ricognitori, il convoglio subisce pesanti attacchi aerei dalle 00.30 alle due di notte, ma

non subisce danni. Saetta e Da Recco avvolgono le due motonavi nelle cortine fumogene ed abbattano un aerosilurante (colpito e danneggiato dal Da Recco e poi incendiato e distrutto dal Saetta).

Alle 18 un sommergibile lancia due siluri, che il convoglio evita con la manovra; il Saetta esegue poi caccia antisommergibili per mezz'ora, senza risultato.

25 maggio 1942

Il convoglio arriva a Bengasi alle 14. Saetta e Da Recco ne ripartono alle 19.30 di scorta alle mo-

tonavi Nino Bixio e Mario Roselli, dirette a Brindisi.

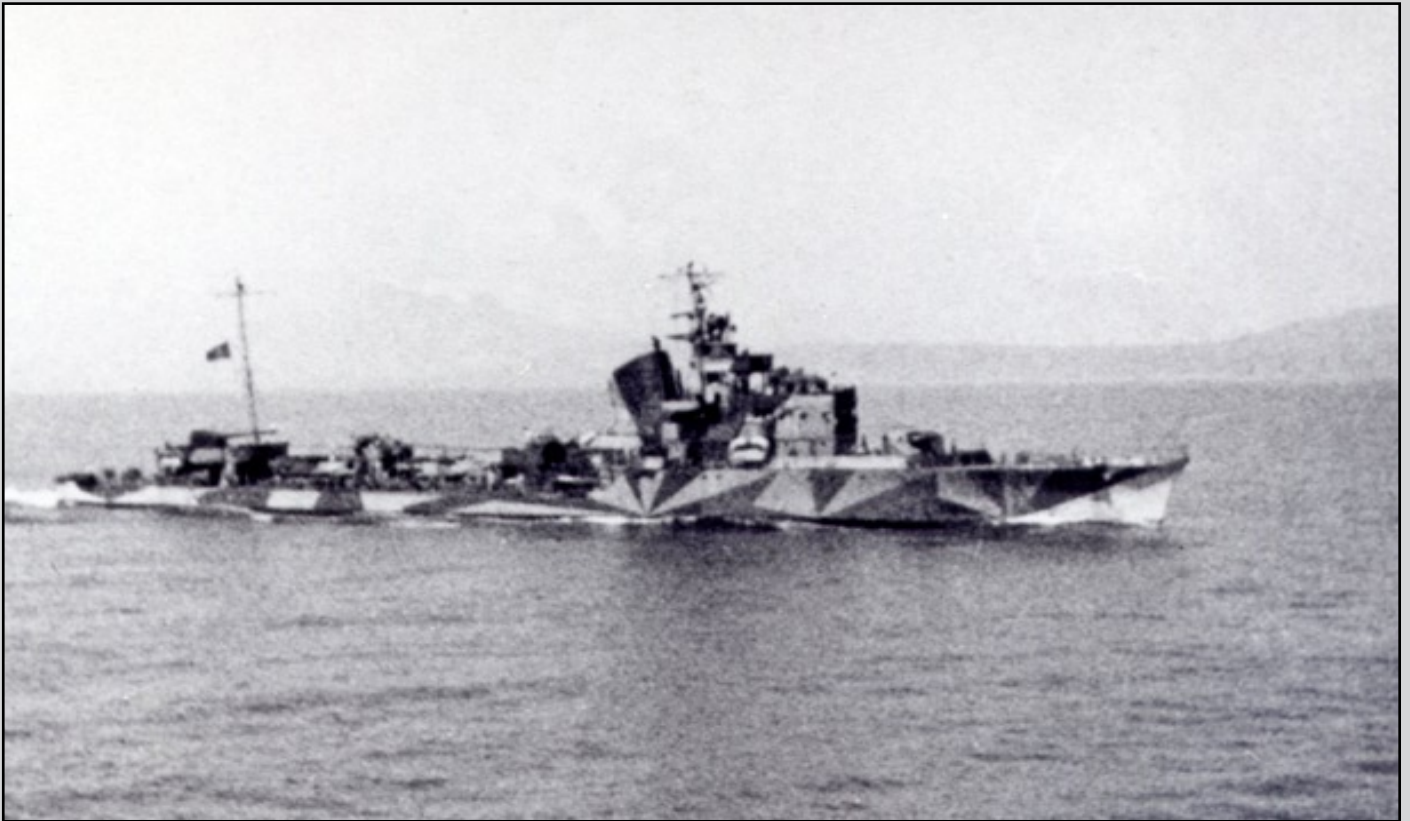
26 maggio 1942

All'1.30 il convoglio, avvistato da ricognitori, inizia a subire attacchi aerei; i due cacciatorpediniere occultano i mercantili con cortine nebbiogene, vanificando l'attacco nemico.

Alle 7.30 un attacco da parte di un sommergibile viene sventato dalla reazione della scorta.

27 maggio 1942

Il convoglio giunge a Brindisi alle 10.30.



Il Saetta a metà 1942, con colorazione mimetica (Coll. E. Bagnasco via M. Brescia e www.associazione-venus.it;

14 giugno 1942

Dietro ordine del sottocapo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Luigi Sansonetti, il Saetta ed un altro cacciatorpediniere, l'Antonio Pigafetta, che si trovano a Brindisi, accendono le caldaie e si pongono agli ordini dell'ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante della flotta italiana con base a Taranto. Saetta e Pigafetta dovranno andare a rinforzare la scorta di cacciatorpediniere delle navi maggiori che, nelle ore successive, prenderanno il mare per contrastare l'operazione britannica «Vigorous» (invio di un convoglio di rifornimenti da Ales-

sandria a Malta, con undici mercantili scortati da otto incrociatori e 26 cacciatorpediniere oltre a naviglio minore ed ausiliario) nel corso della battaglia aeronavale di Mezzo Giugno.

Lasciata Brindisi, Saetta e Pigafetta si uniscono alla formazione dell'ammiraglio Iachino, salpata da Taranto alcune ore prima, al largo di Vela di Santa Maria di Leuca, come ordinato loro da Iachino stesso intorno a mezzogiorno.

Tale formazione è composta dalle Divisioni Navali III (incrociatori pesanti Trento e Gorizia), VIII (incrociatori leggeri Garibaldi e

Duca d'Aosta) e IX (corazzate Littorio e Vittorio Veneto) e dalle Squadriglie Cacciatorpediniere VII (Freccia, Folgore e Legionario), XI (Aviere, Geniere, Corazziere, Camicia Nera) e XIII (Mitragliere, Bersagliere ed Alpino). Il Saetta viene aggregato alla VII Squadriglia, la quale, insieme alla XIII, è assegnata alla scorta delle due corazzate.

Dopo l'arrivo di Saetta e Pigafetta, alle 18.06 la squadra italiana assume rotta 180° e dirige per il punto prestabilito «Alfa» (34°00' N e 18°20' E) per intercettare il convoglio britannico.

Calata la notte, gli otto cacciatorpediniere della VII e XIII Squadriglia si dispongono attorno a Littorio e Vittorio Veneto: Alpino e Legionario – i capisquadriglia – procedono a proravia della formazione, il primo a sinistra ed il secondo a dritta, mentre gli altri sei procedono su due colonne (VII Squadriglia a dritta e XIII a sinistra) ai lati delle due corazzate. Essendo stata avvistata alle 17.45 da ricognitori, la squadra italiana prosegue verso sud fino alle 22, poi, alle 22.03, accosta per 140°, riassumendo rotta 180° solo a mezzanotte, allo scopo di disorientare le forze nemiche.

15 giugno 1942

Intorno alle 2.30, essendo stati rilevati aerei britannici ed essendo prossimo il loro attacco (diretto contro il gruppo «Littorio»), la squadra italiana inizia ad emettere cortine nebbiogene ed accosta ad un tempo di 40° a sinistra, ritenendo l'ammiraglio Iachino che l'attacco aereo sia in arrivo da tale lato (ed in tal caso sarebbe vantaggioso puntare la prua sugli aerei per ridurre le probabilità di essere colpiti, ed al contempo per allontanarsi dai bengala, che usualmente vengono sganciati dal lato opposto a quello dove si verifica l'attacco), ma poi, dato che si sentono rumori di aerei in arrivo anche da altre direzioni, viene ripresa la navigazione verso sud in linea di fila. Alle 2.40, appena è stata riassunta rotta 180°, iniziano ad accendersi bengala a sinistra, quindi la squadra italiana accosta di 40° a dritta per allontanarsi, e procede con tale rotta sino alle 3.31, poi accosta di 30° a dritta e dopo altri cinque minuti di 30° a sinistra (per confondere i piloti degli aerei), fino a che alle 3.56, non vedendosi più bengala, viene ripresa la rotta 180° e cessa l'emissione di cortine fumogene. I quattro aerosiluranti Vickers Wellington, infatti, si sono ritirati non essendo riusciti ad individuare le navi italiane nelle cortine nebbiogene, eccetto uno che ha lanciato un siluro contro una corazzata ma senza risultati.

Alle 4.15 la formazione italiana, essendo andata più ad ovest della rotta prevista, accosta per 160° dirigendo per il punto «Alfa» per

non ritardare l'incontro con il convoglio britannico (che tuttavia, all'insaputa dei comandi italiani, ha già invertito la rotta alle 00.45 rinunciando a raggiungere Malta, in seguito sia a danni e perdite causati dagli attacchi aerei che all'impossibilità di sostenere uno scontro con la forza navale italiana, di molto superiore; il convoglio dirigerà di nuovo su Malta dalle 5.30 alle 8.40, per poi invertire definitivamente la rotta e tornare ad Alessandria).

Poco dopo le cinque del mattino del 15 giugno i quattro incrociatori, che con la XI Squadriglia procedono 15 miglia a poppavia del gruppo «Littorio», vengono attaccati da nove aerosiluranti britannici Bristol Beaufort del 217th Squadron R.A.F. di Malta, uno dei quali colpisce il Trento sulla dritta, nel locale caldaie prodiero, immobilizzandolo ed incendiandolo. Poi, tre degli aerosiluranti attaccano anche il gruppo «Littorio»: le due corazzate aprono il fuoco con i cannoni da 90 mm ed i cacciatorpediniere sparano alcune salve con i pezzi principali da 120 mm quando gli aerei sono lontani, poi aprono il fuoco anche con le mitragliere non appena la distanza si è sufficientemente ridotta, continuando inoltre ad eseguire accostate per impedire il lancio simultaneo dei siluri. Il primo aereo lancia, infruttuosamente, alle 5.26 da 4500 metri, un altro lancia da 1500 ma l'arma viene evitata con le manovre, il terzo si allontana per poi ritornare all'attacco e, nonostante l'intenso tiro contraereo (tutte le armi sono dirette contro di lui), alle 5.51 riesce a sganciare da 2000 metri e poi si allontana indenne dopo essere passato tra le due corazzate. Il siluro, diretto contro la Vittorio Veneto, non va a segno.

Molto grave la situazione del Trento, che è immobilizzato con un violento incendio a bordo, avvolto in una cortina nebbiogene che il Camicia Nera emette girandogli intorno. Dopo una comunicazione col comandante dell'incrociatore (che riferisce che la nave è stata colpita da un solo siluro, e che sta tentando di rimettere in moto le due macchine interne), l'ammiraglio Iachino ordina a Sa-

etta e Pigafetta di avvicinarsi al Trento per fornirgli assistenza e, qualora fosse in grado di rimettere in moto, scortarlo. Il resto della squadra italiana, invece, prosegue per la sua rotta; con la prospettiva di un incontro con il convoglio britannico nelle ore a venire, non è possibile distaccare altri cacciatorpediniere, oltre a Saetta e Pigafetta.

Per ore l'equipaggio del Trento lotta contro gli incendi per salvare la propria nave; il capitano di vascello Stanislao Esposito, comandante del Trento, preoccupato – a ragione – dall'eventualità di nuovi attacchi aerei da Malta, od anche dell'arrivo di qualche sommergibile in agguato nella zona, ordina a Saetta e Pigafetta di circondare l'incrociatore con una fitta cortina di nebbia artificiale, per impedirne l'avvistamento ad aerei e sommergibili avversari. Intanto gli sforzi per domare l'incendio sembrano avere successo; occorrendo però molto tempo per riaccendere le caldaie, poco dopo le otto il comandante Esposito ordina al Pigafetta di smettere di emettere nebbia artificiale e di prepararsi invece a prendere a rimorchio il Trento. Il Pigafetta esegue, portandosi a proravia dell'incrociatore e preparandosi a distendere i cavi di rimorchio, mentre il Saetta continua a girare intorno al Trento avvolgendolo nella sua cortina nebbiogene. Alle nove gli incendi sull'incrociatore sono stati quasi completamente soffocati, e le tre navi si trovano nelle posizioni appena menzionate. Purtroppo, però, la cortina nebbiogene stesa intorno al Trento non è bastata ad impedire che l'incrociatore venisse avvistato da ben tre sommergibili britannici, il P 31, il P 34 ed il P 35, richiamati sul posto dall'altissima colonna di fumo levatasi nelle ore precedenti dalla nave in fiamme. Dei tre, che manovrano tutti per avvicinarsi ed attaccare, il P 35 (tenente di vascello Stephen Lynch Conway Maydon), che stava osservando la formazione italiana da prima dell'attacco degli aerosiluranti (ed ha già tentato, senza successo, di attaccare le corazzate), riesce per primo a portarsi a distanza di lancio.

La manovra di attacco del sommergibile ha inizio alle 6.19, quando esso dista circa 5 km dal Trento; alle 7.16 l'avvicinamento dei cacciatorpediniere lo costringe a scendere in profondità e dirigere verso nord, ritardando il ricaricamento dei siluri nei tubi, ma alle 8.15 il P 35 può tornare a quota periscopica ed avvista il Trento ancora in fiamme, su rilevamento 159°, con Saetta e Pigafetta intenti a stendere una cortina fumogena. Alle 9.06, nel punto 35°55' N e 18°59' E, il P 35 lancia due siluri.

Alle 9.10 viene avvistata dal Trento, di prora a sinistra, una scia di siluro che si avvicina rapidamente: la nave, immobile, non può fare niente per evitarlo, e viene colpita in prossimità del deposito munizioni della torre numero 2, che dopo pochi secondi esplode. Dilaniato dalla terribile esplosione, che solleva il ponte di coperta a prua ed abbatte il tetrapode e la sovrastruttura prodiera, l'incrociatore sbanda fortemente sulla dritta ed affonda rapidissimamente nel punto 36°10' N e 18°40' E, portando con sé il comandante Esposito e quasi metà dell'equipaggio.

A Saetta e Pigafetta non rimane che recuperare i naufraghi, che sbarcheranno poi a Messina. (Secondo alcune fonti avrebbero anche contrattaccato con bombe di profondità; il rapporto del P 35 parla di sette bombe di profondità, esplose vicine ma senza causare danni, e di caccia terminata alle 10.40). Successivamente verranno inviate sul posto, per partecipare alle operazioni di soccorso, anche le navi ospedale Aquileia e Città di Trapani e due torpediniere.

Su 1151 uomini che componevano l'equipaggio del Trento, ne vengono tratti in salvo in tutto 602, 172 dei quali feriti; ventuno di questi moriranno nei giorni successivi per le ferite riportate.

10 luglio 1942

Alle 18 il Saetta, partito da Navarino, raggiunge il convoglio «S» (motonavi Unione, Apuania, Lerici e Ravello, cacciatorpediniere Freccia – caposcorta – e torpediniere Orsa, Pallade, Polluce, Partenope e Calliope), in navigazione verso la Libia. Dopo un'ora

e mezza il Saetta lascia il convoglio, seguito da Lerici e Polluce, facendo rotta per Suda.

13 luglio 1942

Il Saetta, scortato dalla torpediniera Polluce, rimorchia da Navarino a Suda l'ex sommergibile Millelire, trasformato in bettolina per trasporto carburanti.

Ca. 18 luglio 1942

Il Saetta trasporta da Suda a Tobruk un carico urgente di cannoni contraerei, dietro richiesta del generale comandante le forze armate tedesche sul fronte sud.

20 luglio 1942

Il Saetta parte da Tobruk alle 19.15 scortando la nave cisterna Alberto Fassio, diretta a Suda.

22 luglio 1942

Saetta e Fassio arrivano a Suda alle otto; successivamente proseguono per Taranto.

29 luglio 1942

Il Saetta, il cacciatorpediniere Bersagliere (caposcorta) e le torpediniere Lince e Sagittario partono da Suda alle 23.30 per scortare a Bengasi i piroscafi Aventino e Milano, aventi a bordo 1871 militari, 15 tra automezzi e rimorchi e 213 tonnellate di materiali vari, munizioni e materiale d'artiglieria.

31 luglio 1942

Il Milano giunge a Bengasi alle 9.45, mentre l'Aventino, rallentato da danni alle macchine subito nel corso di precedenti attacchi aerei, vi arriva tre ore più tardi.

2 agosto 1942

Il Saetta salpa da Suda alle 21.30 scortando il piroscafo Tagliamento, diretto a Bengasi. Successivamente la scorta viene rinforzata dalla torpediniera Orsa, inviata da Bengasi.

4 agosto 1942

Il convoglietto arriva a Bengasi alle 20. Subito dopo Saetta, Orsa e la torpediniera Pegaso assumono la scorta della motonave Tergestea, partita da Bengasi alle 19 e diretta a Brindisi (convoglio «T»). Il Saetta è caposcorta.

6 agosto 1942

Alle cinque del mattino il Saetta lascia il convoglio.

14 agosto 1942

Alle tre di notte il Saetta (caposcorta) salpa dal Pireo scortando, insieme alle torpediniere Sirio e

Orione, la motonave Foscolo (carica di 1009 tonnellate di munizioni e materiali e 94 automezzi, oltre a 137 uomini).

Alle 8.30 il Saetta lascia la scorta (la Foscolo raggiungerà Tripoli alle 9.30 del giorno seguente).

16 agosto 1942

Alle 15 il Saetta (capitano di corvetta Enea Picchio) salpa da Bengasi per scortare, insieme al cacciatorpediniere Da Recco (caposcorta, capitano di vascello Aldo Cocchia) ed alle torpediniere Castore e Orione, le motonavi Nino Bixio e Sestriere, che rientrano in Italia con 2800 prigionieri di guerra ciascuna (per altra fonte, sulla Bixio se ne trovano 3200).

17 agosto 1942

Alle 16 il sommergibile britannico Turbulent (capitano di fregata John Wallace Linton) avvista a 12.800 metri per 160° il convoglio, scortato anche da diversi aerei, ed alle 16.33 lancia quattro siluri da 3300 metri. Una delle armi, con giroscopio difettoso, torna indietro e compie due giri passando sopra il Turbulent, ma altre due centrano la Nino Bixio nel punto 36°36' N e 21°30' E o 36°35' N e 21°34' E (al largo di Sapienza e dodici miglia a sudovest di Navarino; le fonti italiane, indietro di un'ora rispetto all'orario del Turbulent, indicano il siluramento come avvenuto alle 15.30).

Mentre Castore e Da Recco (caposcorta) proseguono con l'indenne Sestriere (mancata dai siluri), il Saetta – per decisione presa d'iniziativa dal comandante Picchio, senza attendere ordini dal caposcorta Cocchia, che poi l'approverà in pieno –, prende subito a rimorchio la Bixio. Assistito dall'Orione e poi anche dalla torpediniera Polluce, uscita da Navarino, il Saetta riesce a rimorchiare a Navarino la grossa motonave danneggiata. Scriverà il caposcorta Cocchia, in proposito, nelle sue memorie: «...il Saetta, comandato dal capitano di corvetta Picchio, senza nemmeno attendere i miei ordini, già si predispose al rimorchio della motonave colpita. Ordino all'Orione di restare col Saetta e, assieme al Castore ed al Sestriere, proseguo per Brindisi.

Il Saetta, con magiStrale operazione, riesce a rimorchiare fino a Navarino la motonave ferita, nonostante l'enorme sproporzione fra il proprio tonnellaggio e il dislocamento dell'unità da rimorchiare resa ancor più pesante dall'acqua imbarcata in ben due stive. Bisogna convenire che il capitano di corvetta Enea Picchio diede, in quell'occasione, prova di capacità marinaresche fuori dal comune».

18 agosto 1942

Il Saetta con la Bixio a rimorchio, Polluce ed Orione entrano a Navarino alle sette.

La motonave viene così salvata, ma si lamentano comunque 434 vittime, tra cui 336 prigionieri.

Per il salvataggio della Bixio, il comandante Picchio del Saetta riceverà la Medaglia di Bronzo al Valor Militare, con motivazione: «Comandante di cacciatorpediniere, di scorta a convoglio, colpito con due siluri un piroscafo da sommergibile nemico, provvedeva, con prontezza ed elevata perizia marinaresca alle operazioni di salvataggio dell'unità sinistrata e, nonostante la perdurante insidia avversaria e le difficili condizioni atmosferiche, ne effettuava audacemente il rimorchio fino ad una nostra base».

27 agosto 1942

Alle sei del mattino il Saetta va a rinforzare il Folgore (caposcorta) e le torpediniere Aretusa e Caliope nella scorta alla motonave Unione, partita dal Pireo cinque ore prima e diretta a Bengasi.

Alle 14.10 il sommergibile britannico P 35 (tenente di vascello Stephen Lynch Conway Maydon) avvista il convoglio che procede a 12-14 nodi su rotta 270° (225° dopo un'accostata effettuata alle 14.20), ed alle 14.29 lancia tre siluri in posizione 35°35' N e 23°03' E. Proprio mentre i siluri vengono lanciati, però, l'Unione compie un'altra accostata per 170°, così nessuna delle armi va a segno. Le navi italiane avvertono due esplosioni subacquee, ma non vedono scie di siluri.

Alle 22.30 il convoglio viene avvistato da ricognitori avversari, ed alle 23.45 hanno inizio gli attacchi aerei.

28 agosto 1942

Senza aver subito altri danni, il convoglio giunge a Bengasi alle 14.15.

Alle 19 il Saetta ne riparte insieme a Da Recco (caposcorta), Folgore ed alla torpediniera Climene, scortando le motonavi Foscato e Ravello.

30 agosto 1942

Alle 6.30 il convoglio giunge al Pireo. Il Saetta e la torpediniera Lince scortano poi la Ravello da Patrasso a Taranto.

13 settembre 1942

Il Saetta (capitano di corvetta Enea Picchio), munito di attrezzatura per rimorchi veloci, salpa da Taranto alle 8.45 rimorchiando il vecchio sommergibile Millelire, completamente svuotato degli apparati interni, trasformato in bettolina col nome di G.R. 248 e carico di carburante (247 tonnellate di benzina e 443 di gasolio), che deve portare a Tobruk. Saetta e Millelire sono scortati dalla torpediniera Castelfidardo; la navigazione con l'inusuale rimorchio può avvenire ad una buona velocità, 14 nodi.

14 settembre 1942

Saetta, Millelire e Castelfidardo giungono alle 11 a Navarino, dove sosterranno fino all'indomani.

15 settembre 1942

Il piccolo convoglio lascia Navarino alle 7.15, procedendo a 14 nodi lungo le rotte costiere della Grecia occidentale.

Durante la navigazione le unità sono sorvolate da ricognitori e bengalieri, ma non subiscono danni.

17 settembre 1942

Le unità giungono a Tobruk alle 10.

Il Saetta lascia Tobruk per Bengasi alle 16, scortando il piroscafo Siculo.

19 settembre 1942

Saetta e Siculo arrivano a Bengasi alle 14.30.

24 settembre 1942

Il Saetta scorta da Patrasso a Taranto, via Prevesa, la piccola nave cisterna Alfredo.

3 ottobre 1942

Alle 15.15 (o 14.30) il Saetta (capitano di corvetta Enea Picchio), insieme ai cacciatorpediniere Antonio Pigafetta (capitano di vascello Enrico Mirti della

Valle, caposcorta; con a bordo il contrammiraglio Lorenzo Gasparri, comandante il Gruppo Cacciatorpediniere di Squadra) e Camicia Nera (capitano di fregata Adriano Foscari), parte da Taranto per scortare a Bengasi la motonave Valfiorita (comandante civile capitano Giovanni Salata, comandante militare capitano di corvetta Giuseppe Folli), avente a bordo 4171 tonnellate di materiali (tra cui bombe e centinaia di veicoli) e 210 militari tra italiani e tedeschi. Fino alla sera la navigazione procede senza problemi, alla velocità di 14 nodi, ma alle 23.06 ha inizio un attacco aereo: mentre diversi bengala iniziano ad accendersi attorno al convoglio a gruppi, in successione, viene dato l'allarme aereo.

Gli attaccanti sono quattro Vickers Wellington del 69th Squadron della Royal Air Force, due dei quali carichi di bombe e due armati con siluri. A segnalar loro la posizione del convoglio è stato un Supermarine Spitfire da ricognizione a lunga autonomia, che a sua volta ha trovato le navi italiane in base alle informazioni fornite da "ULTRA", che dalle sue decrittazioni ha avvisato della partenza per Bengasi della Valfiorita.

Sulla Valfiorita – munita anche di un pallone frenato a 450 metri per ostacolare gli aerei attaccanti – viene attivato l'impianto nebbiogeno, ed anche le navi della scorta la avvolgono nella nebbia artificiale, ma l'attacco, Fulmineo e preciso, coglie tutti di sorpresa, e la reazione contraerea delle unità del convoglio – sia il mercantile che la scorta – non riesce ad essere efficace. I Wellington attaccano planando a motore spento da 1370 metri di quota, ed una bomba da 1000 libbre cadde meno di 140 metri a poppavia della Valfiorita.

4 ottobre 1942

Uno degli aerosiluranti, essendo la motonave troppo poco illuminata (grazie probabilmente all'impianto nebbiogeno), non riesce ad attaccare, ma poco dopo il secondo Wellington silurante (l'HX605/L del sottotenente W. H. Matthews),

../..

(Amplificatori-Oscillatori-Modulazione AM-FM-PM-SSB-Alimentatori-Circuiti integrati-RX generico-TX generico-Stadio finale lineare)**AMPLIFICATORI**

-AMPLIFICATORE CON EMETTITORE, SOURCE O CATODO COMUNE: viene usato per amplificazioni elevate su valori di impedenza abbastanza alti, il suo è esteso sia agli amplificatori di tensione che di potenza.

-AMPLIFICATORE CON BASE, GRIGLIA O GATE COMUNE: molto stabile, viene usato per frequenze molto alte per le quali l'effetto della capacità ingresso/uscita sarebbe intollerabile. Oltre che come amplificatore di tensione viene usato anche come amplificatore di potenza a RF.

-AMPLIFICATORE A COLLETTORE COMUNE (o inseguitore di emettitore), CATODO O SOURCE: è usato come adattatore d'impedenza p separatore, esso permette di adattare un carico di valore molto basso (collegato all'uscita) ad un generatore di impedenza molto alta (applicato all'ingresso) senza che quest'ultimo ne venga inadeguatamente caricato e senza che ne derivi una sostanziale attenuazione di tensione, come invece succedrebbe adottando un normale trasformatore.

-IMPEDENZA DI INGRESSO: l'impedenza d'ingresso di un amplificatore è l'impedenza vista dalla sorgente di segnale quando viene collegata ai suoi terminali d'ingresso. Se è un amplificatore a valvole la sua impedenza (per la classe A) è data dalla reattanza della sua capacità d'ingresso; se invece la valvola è pilotata fino alla regione della corrente di griglia, in parallelo a quella reattanza c'è anche una componente resistiva il cui valore è dato da V^2/P , dove V è la tensione di pilotaggio e P la potenza assorbita dalla griglia. Idem per i FET trattandosi di un altro tipo di dispositivo comandato in tensione. Con amplificatori a transistori a giunzione la componente resistiva è sempre presente con bassi valori d'impedenza all'ingresso.

-IMPEDENZA DI USCITA: l'impedenza di uscita di un amplificatore consiste nel valore della resistenza di carico shuntata dalla capacità d'uscita (per le valvole) e dalla resistenza equivalente di conduzione per i transistori e i Fet.

-IMPEDENZA CIRCUITI RISONANTI A RF: nei circuiti risonanti a RF le impedenze di ingresso e uscita sono resistenze pressoché pure, in quanto le componenti reattive si compensano entrando a far parte dei parametri di risonanza.

-TIPI DI AMPLIFICATORI: a R/C, L/C, RF, A PIU' STADI. In quelli a più stadi il guadagno per un singolo stadio è di massimo un centinaio per un FET o un Triodo, massimo un paio di centinaia per un Pentodo e poco più di un paio di centinaia al massimo per un transistor bipolare a giunzione. Ciascun stadio è accoppiato al precedente e al seguente tramite un condensatore la cui capacità deve essere dimensionata come un cortocircuito per i segnali in gioco e per isolare gli stadi in tensioni e polarizzazioni; le varie impedenze non devono disturbarsi tra di loro, ovvero la R d'ingresso di ogni stadio deve caricare il meno possibile quella d'uscita dello stadio precedente per non modificarne amplificazione e risposta.

-AMPLIFICATORE TIPO DARLINGTON (Tipica dei transistor bipolari a giunzione): si dice che due transistor sono in connessione Darlington quando la corrente di emettitore del primo è anche la corrente di base del secondo essendo i due collettori collegati fra di loro. E' un amplificatore a emettitore comune il cui guadagno complessivo β (o HFE) è dato da $\beta_1 \times \beta_2$; è a elevato valore di amplificazione di corrente; ha una resistenza d'ingresso elevata; viene tipicamente usato negli stadi di potenza di amplificatori audio e stabilizzatori di tensione.

-AMPLIFICATORE DIFFERENZIALE: si ha quando è dotato di due ingressi ed un'uscita, il guadagno di ciascun ingresso è uguale all'altro ma di fase opposta, per questo uno degli ingressi viene chiamato invertente e l'altro non invertente; è un circuito molto importante nel campo della strumentazione e della maggior parte dei circuiti integrati. In un amplificatore operativo invertente il segnale in uscita viene sfasato di 180° rispetto a quello di entrata, non invertente invece rimane in fase.

-AMPLIFICATORE CASCODE: è un circuito costituito da due amplificatori (a triodo) collegati in cascata. Il primo è un emettitore a massa e il secondo una base a massa. Risulta molto stabile e adatto in VHF con guadagno complessivo pari o superiore a quello di un catodo a massa.

-AMPLIFICATORE PUSH-PULL(o in controfase/opposizione di fase): visto che nelle varie classi di funzionamento mano a mano che ci si sposta dalla A alla C il segnale d'ingresso viene ritrovato in uscita di volta in volta dimezzato o di più, per ovviare ed avere in uscita fedelmente riprodotti gli ampi segnali d'ingresso si usano due dispositivi collegati in modo che ,allo stesso carico,uno dei due fornisca una semi-onda del segnale applicato e l'altro fornisca l'altra semionda.

-NOTE: raddoppiando la tensione del segnale all'ingresso di un amplificatore in classe B ,la potenza di uscita si quadruplica perché varia col quadrato del potenziale di griglia.Gli amplificatori in classe C sono tipicamente usati per amplificare segnali in cw .

OSCILLATORI

-A REAZIONE(o retroazione): sono circuiti che generano i segnali e che determinano la frequenza su cui funziona un ricevitore o trasmettitore,uno strumento di misura.Sono una particolare versione di amplificatori dove un'opportuna percentuale del segnale d'uscita dal dispositivo di amplificazione viene riportata indietro,quindi in retroazione,all'ingresso dello stesso dispositivo in modo tale che una volta riamplicata vada a sommarsi al segnale presente,ovvero ne sia in fase.

Si può anche dire che un oscillatore è un amplificatore che si autopilota,cioè è autoeccitato.

-OSCILLATORI LC: ci sono diversi tipi circuitali tra cui: oscillatore Meissner,Hartley,Colpitts.

-OSCILLATORI A CRISTALLO(Quarzo): hanno frequenza di oscillazione stabile, equivalenti a un circuito LC ma con un Q elevatissimo tra le 10.000 e 100.000 volte e oltre. In un circuito a cristallo la frequenza alla quale sono uguali le reattanze X_c e X_l è la cosiddetta risonanza serie e corrisponde alla sua frequenza naturale di oscillazione.Invece a frequenza appena più alta la reattanza del ramo serie diventa leggermente induttiva ed eguaglia quella di C_p , in questo modo si dice che il quarzo funziona in risonanza parallelo.Sopra i 20 MHz (che è la frequenza massima di risonanza del cristallo) si utilizzano oscillatori in armonica,ovvero moltiplicatori di frequenza.L'armonica più usata è la terza ma si usa anche la quinta e settima (sono detti anche oscillatori overtone).

-OSCILLATORI RC: usati nei casi in cui la frequenza di oscillazione sia bassa,in genere sotto i 100kHz. Fra i vari tipi quello a doppio T e Multivibratore(col quale si ottengono segnali a dente di sega).

-OSCILLATORI MOLTIPLICATORI DI FREQUENZA(ad armonica): operano in classe C e generano armoniche.Sono duplicatori di frequenza a livelli di potenza anche elevati di circa il 50% e triplicatori di circa il 30%. Gli stadi in controfase attenuano fortemente le armoniche pari mentre hanno una discreta uscita sulle dispari,specie sulla terza. Un elevato rendimento sulla seconda armonica si ottiene con un particolare circuito detto push-pull .

Pure un semplice diodo, data la sua caratteristica di condurre su mezzo ciclo e interdizione sull'altro mezzo ciclo, costituisce un discreto moltiplicatore di frequenza in quanto la sua caratteristica di conduzione,specie per segnali di una certa ampiezza,è fortemente non lineare.

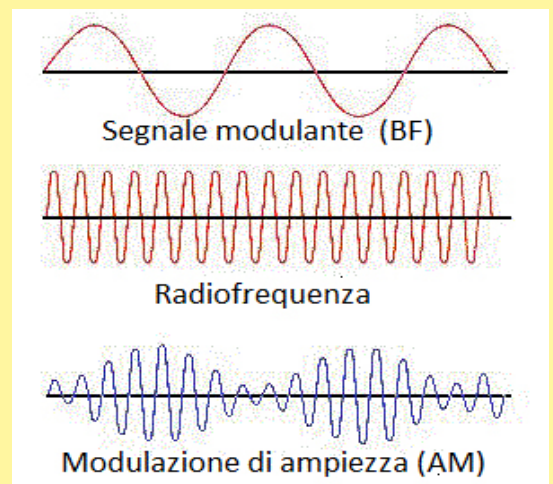
MODULAZIONE DI AMPIEZZA(AM o DSB)

In AM un segnale ad audiofrequenza (BF) ottenuto tipicamente da un microfono va a modulare(cioè ad imprimere il suo stesso ritmo di variazione) l'ampiezza di un'onda sinusoidale a radiofrequenza, tale segnale mantiene inalterata la frequenza e la fase La frequenza più alta varia i suoi parametri al ritmo di quella più bassa.L'ampiezza della portante (RF) varia al ritmo della modulante a (BF).

L'AM è caratterizzata dalla presenza della portante e di due bande laterali simmetriche. Dato che l'informazione del segnale è tutta contenuta in ognuna delle bande laterali si può sopprimere sia l'altra banda laterale che la portante volendo, ottenendo così la SSB .

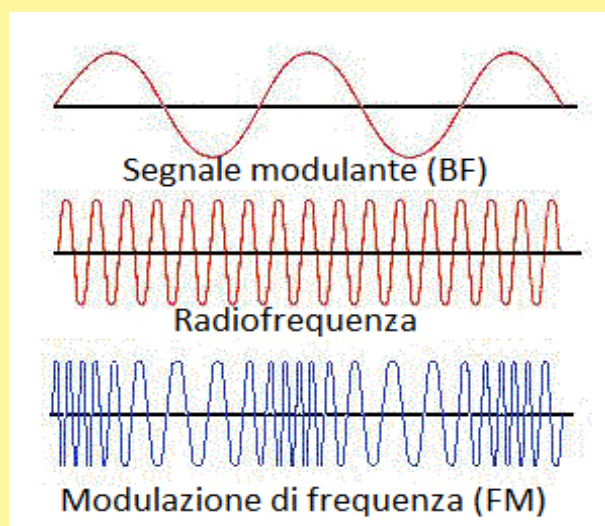
-PROFONDITA' DI MODULAZIONE: la profondità di modulazione è data dal rapporto $m\% = V_m/V_p$ ed è la percentuale di modulazione, può variare tra 0(0%) e 1(100%),sopra il 100%(1) si ha il fenomeno della sovr modulazione. Se la profondità di modulazione,ad esempio,viene ridotta dal 100% al 50% la potenza irradiata si riduce del 25% .

-DEMODULAZIONE O RIVELAZIONE: consiste nell'estrazione da un'onda a RF modulata dell'informazione audio (o di altra natura) a questa sovrapposta.Il rivelatore più classico ed elementare è quello a diodo,composto da un diodo più un circuito RC con costante di tempo opportunamente scelta.



MODULAZIONE DI FREQUENZA(FM) E DI FASE (PM)

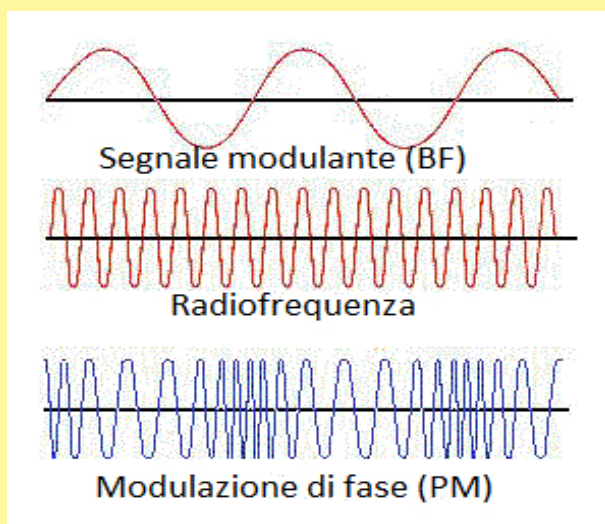
Nella FM l'ampiezza del segnale resta costante mentre è la frequenza a variare al ritmo del segnale audio modulante(BF) e con essa pure la fase. La sua banda passante è superiore a quella AM(a causa di elevato numero di frequenze laterali)però è molto meno sensibile ai rumori e ai disturbi di tipo impulsivo. La sua variazione di frequenza è modesta e corrisponde all'ampiezza delle sue bande laterali. Se ad esempio un circuito che genera una portante a 8 MHz ha la sua frequenza spostata(a causa della modulazione) fra 7995 e 8005 kHz vuol dire che la sua deviazione è di $+ o - 5\text{kHz}$ quindi l'indice di modulazione = deviazione portante/frequenza modulante, pertanto nell'esempio di sopra se la deviazione di 5kHz corrisponde a una frequenza audio(BF) di 1kHz l'indice di modulazione sarà: $m = 5000/1000 = 5$. Sulle bande radiantistiche è normalmente autorizzata(data l'ampiezza di banda occupata) solo il tipo di FM (o PM) a banda stretta (NBFM). Più l'indice di modulazione è basso e più la banda laterale più importante(la seconda) risulta attenuata, nel contempo indici di modulazione bassi comportano efficienze di modulazione scarse. La preenfasi viene usata in FM.



-CIRCUITI DI MODULAZIONE: può essere quello a rettanza con circuito LC, ma quello che interessa per le nostre apparecchiature è quello nella versione di oscillatore Colpitts a cristallo di quarzo.

-CIRCUITI DI RIVELAZIONE: discriminatore Foster-Seeley che alla portante o frequenza centrale produce un'uscita zero, mentre ai lati di essa fornisce una tensione di polarità e ampiezza dipendente dalla direzione e dall'entità dello spostamento di frequenza(e non quindi dell'ampiezza) del segnale.

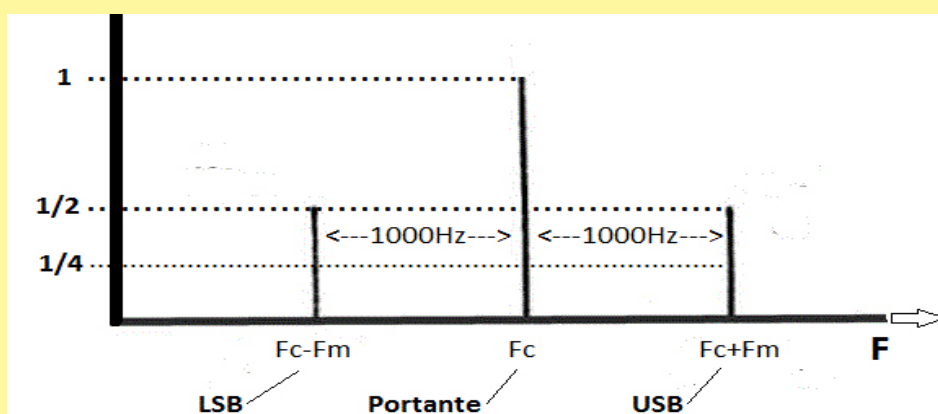
-MODULAZIONE DI FASE(PM): l'unica differenza tra FM e PM è che nella FM la deviazione di frequenza è proporzionale solo all'ampiezza del segnale modulante, per la PM invece la deviazione di frequenza è proporzionale sia all'ampiezza che alla frequenza del segnale audio.



MODULAZIONE A BANDA LATERALE UNICA (SSB)

Si utilizza una sola banda laterale, per convenzione in ambito radioamatoriale generalmente dai 7MHz compresi in giù si utilizza la LSB e sopra i 7MHz la USB.

-RAPPORTI DI POTENZA TRA PORTANTE E BANDE LATERALI: La tensione in ciascuna banda laterale è la metà di quella a RF e la potenza in ognuna delle bande laterali è $\frac{1}{4}$ di quella della portante.



Esempio di modulazione al 100% di una portante da parte di una singola nota a 1000Hz con percentuale di modulazione $m=1$ (cioè tensione modulante uguale a quella della portante e quindi suddivisa metà in una banda e metà nell'altra). La potenza complessiva presente sulle due bande laterali è il 50% della potenza della portante.

-MODULATORE BILANCIATO: serve a manipolare la portante a RF e l'informazione audio(BF) in modo da rendere disponibile all'uscita ambedue le bande laterali ma non la portante a RF. Un esempio di modulatore bilanciato è quello ad anello di diodi simmetrico e bilanciato in maniera tale che in presenza della sola portante a RF non si abbia in uscita nessun segnale in quanto i diodi risultano come interruttori N.A. che vengono azionati(chiusi) solo dal segnale modulante e al suo ritmo in uscita si hanno le due bande laterali (in questo circuito il segnale audio è applicato in push-pull,ovvero controfase,il segnale RF in parallelo e l'uscita di nuovo in push-pull).E' di tipo passivo ,si presta bene per applicazioni su larghe bande di frequenza ma presenta una certa perdita di segnale ,sui 6-10 dB circa.

-MODULATORE BILANCIATO A FET: è sempre bilanciato in quanto sia l'audio che la portante sono applicati separatamente e simmetricamente.

-FILTRI ELIMINA BANDA(a cristallo): dopo l'uscita dal modulatore per eliminare/attenuare una delle due bande laterali servono appunto circuiti accordati

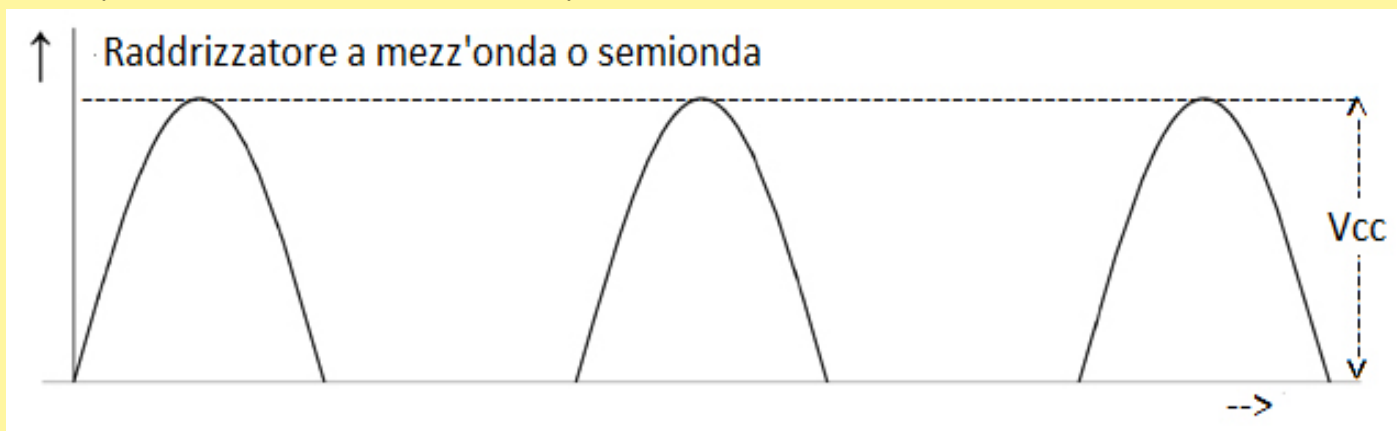
sulla banda laterale che vogliamo conservare con caratteristiche elevate non facilmente ottenibili da circuiti accordati convenzionali bensì solo da filtri a cristallo.

-RIVELATORI A PRODOTTO: in questo circuito la sua uscita corrisponde in qualche modo al prodotto dei due segnali entranti, il segnale SSB di una banda laterale più una portante sostitutiva di quella originaria che viene fornita dal BFO(Beat-Frequency-Oscillator: oscillatore a frequenza di battimento) e la mancanza di uno dei due segnali provoca l'assenza di qualsiasi segnale audio all'uscita. Questi rivelatori a prodotto possono essere costituiti da diodi(ovvero passivi) o da mosfet(ovvero attivi).

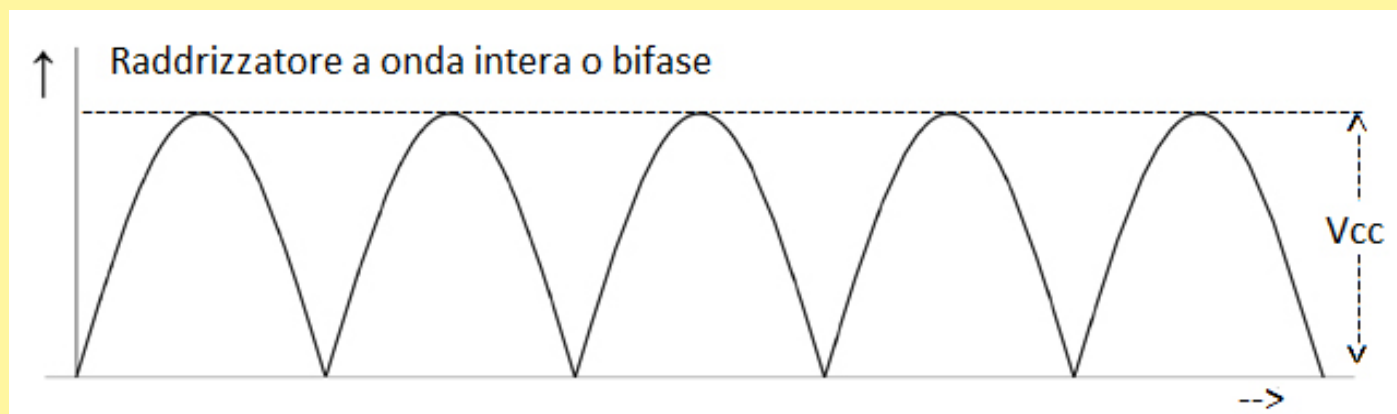
ALIMENTATORI

Tutti i dispositivi bisognosi di alimentazione (valvole o transistor che siano)devono operare in CC, sia se sono necessari pochi o migliaia di volt di tensione. Se questa tensione viene prelevata dalla rete di luce bisogna prima trasformarla al valore di tensione richiesto(sia più alto che più basso)e poi convertita in tensione continua.

-RADDRIZZATORE A MEZZ'ONDA O SEMIONDA: basta un diodo, è la più semplice versione di rettificatore e rende disponibile in uscita una sola delle semionde(quella positiva) del segnale sinusoidale di partenza. Misurando con un voltmetro la tensione in uscita ,lo strumento sentendo solo la metà del segnale(visto che misura il valore medio) ovvero per metà del ciclo, darà un'indicazione pari a metà del valore previsto, cioè 0,318 la tensione di picco anziché 0,636 .



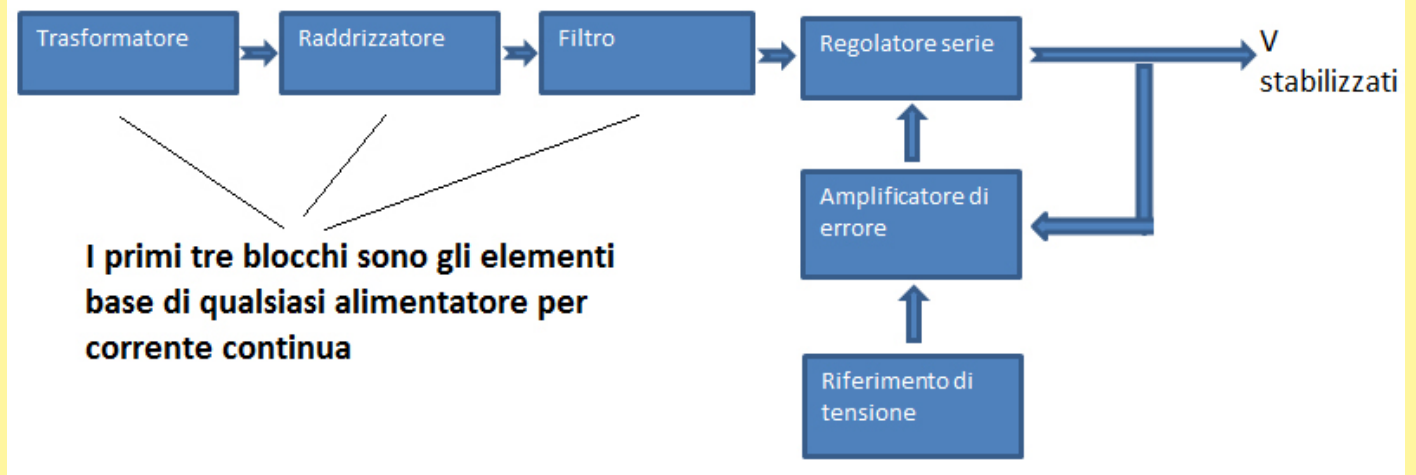
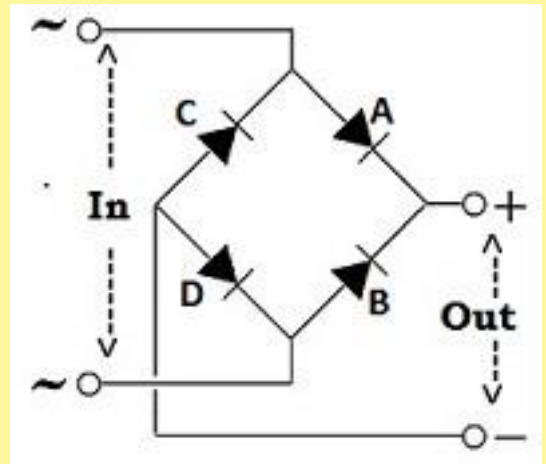
-RADDRIZZATORE A ONDA INTERA O BIFASE: formato da due diodi da in uscita la disponibilità di tutte e due le semionde in quanto una delle due semionde viene raddrizzata e allineata con l'altra.Durante metà del ciclo conduce un diodo e durante l'altra metà del ciclo conduce l'altro diodo e misurando avremo in uscita un valore pari all'intero valore medio.



-RADDRIZZATORE A PONTE(di Graetz): formato da un ponte di quattro diodi, funzionante anche questo a onda intera, quando arriva il ciclo positivo conducono i diodi A e D, quando arriva il ciclo negativo conducono i diodi B e C.

-DUPLICATORI DI TENSIONE: sono circuiti raddrizzatori che sfruttando le caratteristiche dei condensatori eseguono al contempo un rialzo nella tensione di uscita con fattore di moltiplicazione pari ai multipli interi della tensione disponibile al trasformatore.

-STABILIZZATORI DI TENSIONE(stabilizzatori serie): nel caso degli Rtx per evitare slittamenti di frequenza, distorsioni, diminuzioni di potenza, serve che la tensione sia stabile e questo si può ottenere inserendo negli alimentatori circuiti stabilizzatore appositiche per modeste potenze possono essere costituiti con diodi Zener più apposita resistenza limitatrice in



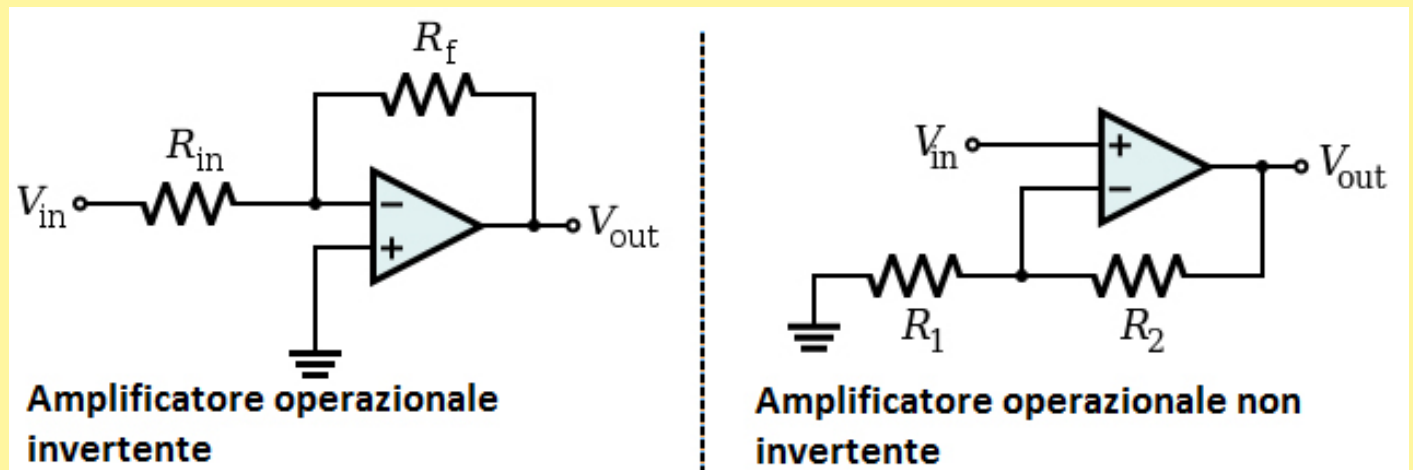
serie alla corrente erogata, per questi diodi i valori della tensione stabilizzata variano da 3 a oltre 100 V e la loro potenza da 400 mW ad alcune decine di Watt al massimo. Se si vogliono prestazioni migliori per potenza e stabilità si aggiunge un transistor collegato a emitter-follower.

CIRCUITI INTEGRATI

Sono microcircuiti composti da transistori/diodi messi assieme su un piccolissimo cristallo(substrato) di silicio con varie tecniche di metallizzazione e drogaggio.

-INTEGRATI LINEARI: la loro uscita è lineare, ovvero sempre proporzionale al segnale presente in ingresso.

-L'AMPLIFICATORE OPERAZIONALE: è un amplificatore differenziale ad accoppiamento diretto e alto guadagno e ha: elevata impedenza d'ingresso, impedenza d'uscita molto bassa, guadagno in tensione molto alto, risposta di frequenza piatta entro tutta la banda di lavoro, assoluta stabilità di funzionamento. Esso è costituito da: stadio d'ingresso ad amplificatore differenziale, accoppiato direttamente in CC, amplificatore d'uscita in controfase estremamente bilanciato, alcuni stadi intermedi che oltre ad amplificare il segnale mantengono gli adattamenti ottimali d'impedenza.



-INTEGRATI DIGITALI: contengono circuiti di tipo logico che eseguono operazioni algebriche particolari e la cui uscita dipende dalla presenza e combinazione di particolari segnali d'ingresso senza proporzionalità con la loro ampiezza

SISTEMA BINARIO: due soli stati logici

0 = Niente⇒Basso⇒Aperto

1 = Tutto⇒Alto⇒Chiuso

Bit 0 = quando la tensione è zero

Bit 1 = quando la tensione è +5V

-OSCILLATORI RF A SINTESI DI FREQUENZA: sono fatti con circuiti integrati sia lineari che digitali combinati insieme e danno segnali RF molto stabili. Quello più usato è il cosiddetto a sintesi indiretta, nel senso che la frequenza di uscita è generata non da un oscillatore vero e proprio di opportune caratteristiche (a sintesi diretta) ma utilizzando un oscillatore variabile sintonizzato in tensione.

-IL P.L.L. (Phase-Locked Loop): ovvero anello ad aggancio di fase, è formato da

⇒VCO (oscillatore a frequenza variabile controllato in tensione)

⇒Divisore programmabile

⇒Rivelatore di fase

⇒Filtro sul controllo in retroazione

⇒generatore di frequenza di riferimento

-MODEM: è un'interfaccia in grado di trasformare l'uscita analogica del Rtx in un segnale digitale da applicare all'ingresso del computer, oppure trasformare l'uscita digitale del computer in un segnale analogico per l'ingresso nel Rtx.

RICEVITORE GENERICO

I suoi parametri fondamentali sono sensibilità, stabilità, selettività.

-SELETTIVITA': separa i segnali vicino alla frequenza in esame, la misura va da -6dB a un massimo di -60dB. La protezione da canale adiacente è la capacità del ricevitore di funzionare con regolarità anche se ci sono segnali molto forti vicino alla frequenza

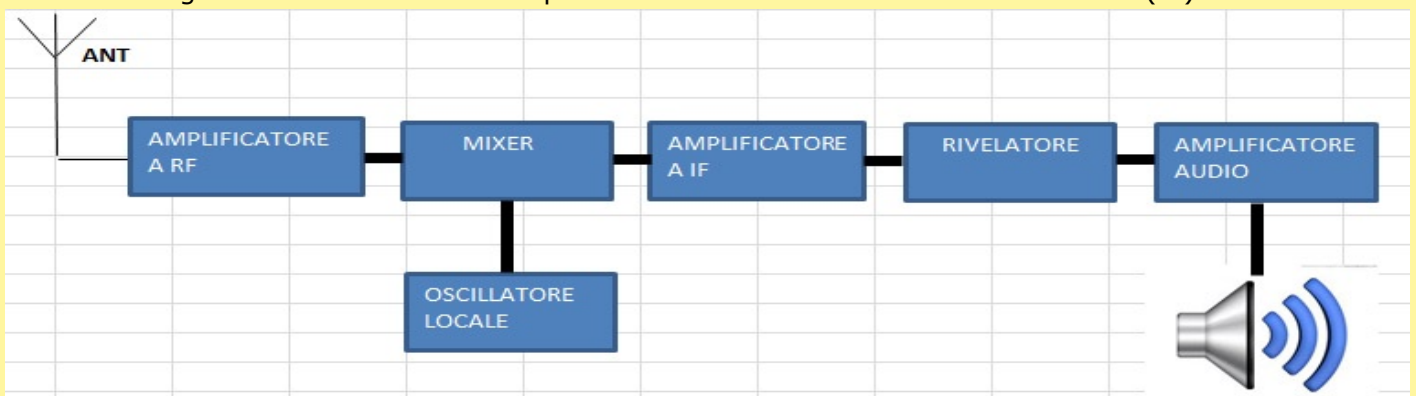
che si sta ascoltando, ovvero semplicemente è l'abilità di distinguere tra due segnali estremamente vicini l'un l'altro in termini di frequenza.

-SENSIBILITA': è la capacità di captare segnali molto deboli. Indica il livello minimo di potenza del segnale ricevuto che può essere rivelato ed è espresso o comunque dipende strettamente dal rapporto segnale/rumore.

-STABILITA': è l'attitudine a rimanere sintonizzato su un segnale fisso senza che sia necessario ritoccare periodicamente certi controlli legati alla frequenza degli oscillatori di sintonia, ovvero indica la capacità di mantenere costante nel tempo la frequenza voluta anche al variare della temperatura e dell'alimentazione.

-INTERMODULAZIONE: poiché i componenti utilizzati hanno caratteristiche di non linearità, all'uscita del ricevitore, oltre alla frequenza voluta si avranno anche altre frequenze: in questo caso si parla di intermodulazione o distorsione di intermodulazione.

-RICEVITORE CON CIRCUITO A SUPERETERODINA: A una o più frequenze intermedie MF (o IF). Converte i segnali RF ricevuti in una frequenza di valore fisso e ben definito detta MF(IF) .



-FILTRI DI MF(IF) PER RX: per FM = 10-20kHz di banda passante; per SSB = 2-3kHz di banda passante; per CW = 500Hz; per AM = 5-6kHz

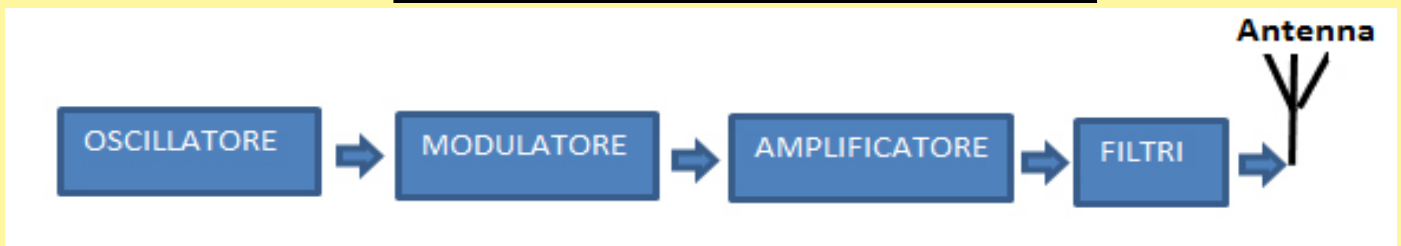
-S-METER: Misura l'intensità del segnale RF all'ingresso del ricevitore, l'entità di questo segnale può variare da frazioni di μV fino a qualche mV e misura 6dB per ogni punto di lettura, ma la linearità non è reale ed è solo per praticità che si adotta questo tipo di scala. Dopo lo S9 lo S-Meter procede di 20dB alla volta sino a 60dB. In genere si classifica i segnali sino a S5 come deboli, sino a S9 come forti, oltre S9 come fortissimi.

-SQUELCH: in assenza di segnale fa sì che la radio rimanga in silenzio senza fruscio.

-CLARIFIER: usato negli RX per correggere un tipo di voce troppo acuta o grave.

-RIT: nei ricevitori consente di spostare la frequenza di 5-10kHz .

TRASMETTITORE GENERICO



-OSCILLATORE: genera l'onda portante sulla quale viaggerà il segnale informativo vero e proprio.

-MODULATORE: modula l'onda portante in base al segnale informativo da trasmettere sia analogico che digitale.

-AMPLIFICATORE: necessario per ovviare all'attenuazione del segnale utile introdotta dal canale di trasmissione.

-FILTRI: per eliminare le componenti indesiderate di rumore e disturbi vari.

-PARAMETRI:

-STABILITA': per far rimanere invariata nel tempo la frequenza di lavoro.

-LARGHEZZA DI BANDA: l'ampiezza dello spettro occupata dal segnale .

NON LINEARITA': se i segnali non sono elaborati uniformemente al variare della loro ampiezza si verifica una non linearità.

-POTENZA DI USCITA: è la grandezza in watt della potenza di uscita a RF dell'amplificatore, si misura correttamente con un carico fittizio adeguato.

-INDICE DI MODULAZIONE: indica quanto un segnale è modulato per lo più in percentuale. Nelle telecomunicazioni può variare tra 0(0%) e 1(100%) ,oltre avviene il fenomeno di distorsione denominato sovramodulazione.

-XIT: nei TX consente di spostare la frequenza di 5-10kHz .

-DEVIAZIONE DI FREQUENZA: è la massima differenza tra la frequenza della portante modulata e la frequenza della portante non modulata.

-IRRADIAZIONI PARASSITE: sono emissioni su frequenze diverse da quella del segnale utile e sono prodotte dai generatori presenti o da schermature insufficienti.

-CLICK DI MANIPOLAZIONE: sono disturbi tipici della telegrafia.

-IRRADIAZIONI DELLA STRUTTURA: a causa di errori di costruzione o progettuali del TX possono manifestarsi problemi in trasmissione causati da "cabinet radiation" e cioè la struttura irradia similmente a un'antenna.

STADIO FINALE LINEARE

Stadio finale lineare

$$\text{Rendimento "N"} = \frac{\text{Potenza resa(in uscita)}}{\text{Potenza assorbita}}$$

$$\text{Potenza assorbita} = \text{Potenza perduta(dissipata)} + \text{Potenza resa(di uscita)}$$

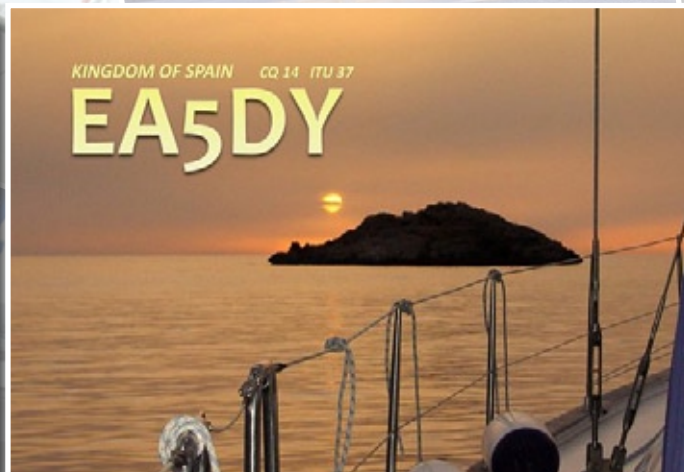
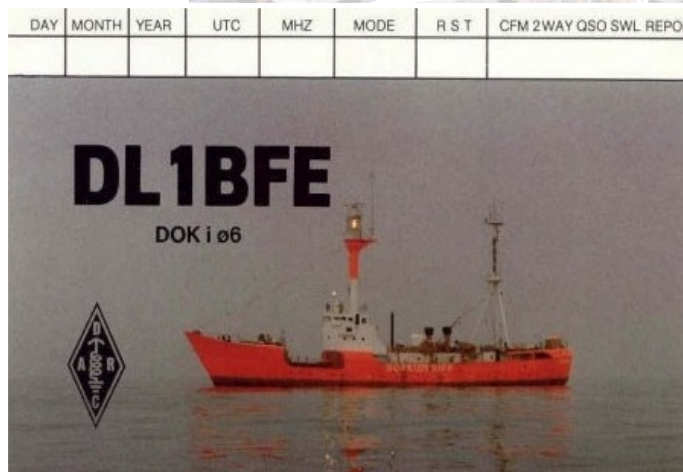
Ovvero:

$$\text{" N " } = \frac{\text{Potenza resa(in uscita)}}{\text{Potenza resa(in uscita) + Potenza perduta(dissipata)}}$$

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.





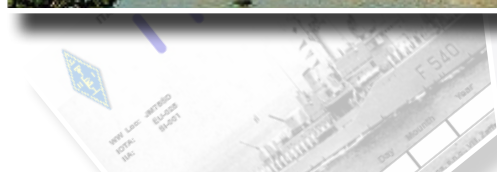
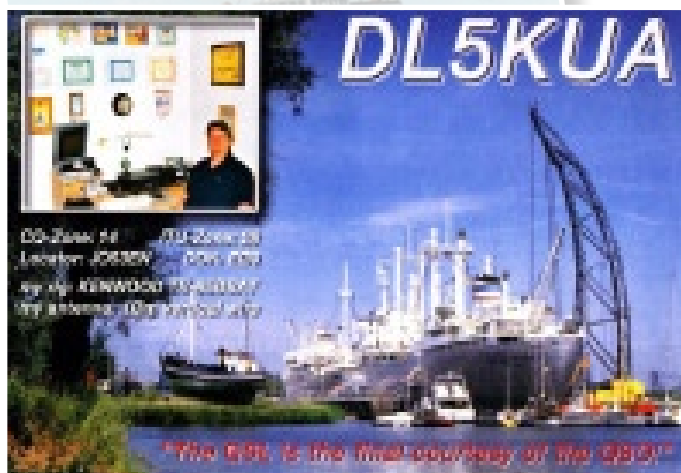


FOTO STORICHE



Foto Stefano Cioglia - Cagliari

Fregata CASTORE (1955 - 1983)



Fregata CIGNO (1954 - 1983)

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	IIOPN/mm - Spedizione al Polo Nord (Expedition to North Pole)
Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
8 - 23 Settembre	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2017 by ARMI
4 Novembre	Giornata delle FF.AA. Italiane
Novembre	MF Champion CW short party contest - 2nd step
Novembre	MARAC 2m. Contest
Novembre	RNARS CW Activity Contest
4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
1 - 2 Dicembre	INORC CW Activity Contest
8 - 9 Dicembre	International Naval Contest - Sponsored by
Dicembre	MF Xmas-greetings on the air (HF)





IT 9MRM
Alberto

ARM I 001

COMMANDER PLAQUE



CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCELLO

COMMANDER PLAQUE

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO

La Commander Plaque è un trofeo rilasciato ai **migliori Radioamatori** che con la loro abilità e bravura siano riusciti a contattare un determinato numero di stazioni NAVAL come da elenco (riportato sul sito web <http://www.assoradiomarinai.it>). La Commander Plaque è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. Esistono tre categorie, la prima categoria "**CC Plaque - Bronze**" la seconda categoria "**CF Plaque - Silver**" e la terza categoria "**CV Plaque - Gold**".

PERIODO di validità

I contatti sono validi dal 1.1.2000 ad oggi.

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW - SSB - PSK31 - RTTY

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

CATEGORIE

Sono previste TRE categorie :

"CC (Capitano di Corvetta)"

"CF (Capitano di Fregata)"

"CV (Capitano di Vascello)"

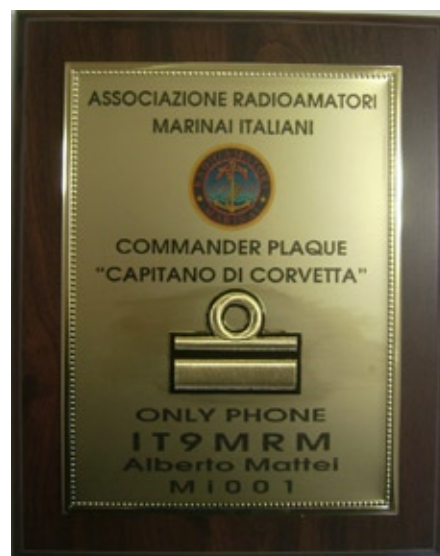
SOTTOCATEGORIE

Sono previste TRE sottocategorie:

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

"ONLY PHONE" (SSB)

"ONLY MORSE" (CW)



RICHIESTE

Va richiesto all' Award manager :

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

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

I contributi possono essere versati nei seguenti modi:

POSTEPAY: 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);

PAYPAL: alberto.mattei@libero.it

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

CARATTERISTICHE DELLA PLAQUE

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

INFORMAZIONI

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



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

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



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

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



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

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





DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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

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

Ulteriori informazioni li trovate sul nostro sito web.

La richiesta va inviata al seguente indirizzo:

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

Alberto Mattei (IT9MRM)

Via Enrico Millo, 20

I-96011 Augusta (SR)

ITALY





www.assoradiomarinai.it

THE BEST ARMI AWARD



INTERNATIONAL SUBMARINES AWARD



I.S.A. BRONZE

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



I.S.A. SILVER

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



I.S.A. GOLD

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

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

INTERNATIONAL WARSHIPS

AWARD

EIGHT CLASSES
FREE AWARDS



WWW.ASSORADIOMARINAL.IT

VIA E. MILLO, 20

96011 AUGUSTA

ITALY

PDF FORMAT

PROFESSIONAL HAM RADIO GAME'S

BEAUTIFUL WARSHIPS AROUND
OF THE WORLD



INTERNATIONAL MARITIME MOBILE AWARD



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

**THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT**

**COME PLAY
WITH US!**





I greci del IV secolo a.C. erano consapevoli dell'esistenza delle regioni artiche, che a quell'epoca erano popolate da inuit e da indiani d'America. Al principio del IX secolo d.C. alcuni monaci irlandesi fondarono una piccola colonia in Islanda. I vichinghi, provenienti dalla Scandinavia, vi giunsero poco dopo nello stesso secolo. Intorno al 982 il condottiero vichingo Erik il Rosso avvistò e diede il nome alla Groenlandia, scoprendola verde e accogliente, infatti Grønland in danese significa "Terra verde". Nel corso dei quattro secoli successivi i vichinghi raggiunsero l'Artide canadese. Le esplorazioni artiche successive a quelle vichinghe furono sollecitate dalla necessità, da parte degli europei, di cercare delle rotte marittime alternative verso l'Oriente: il passaggio di Nord-Est, lungo le coste dell'Asia settentrionale, e il passaggio di Nord-Ovest, attraverso le isole artiche dell'America settentrionale. Molti sono stati gli esploratori, ma di italiani se ne annoverano solo pochi: Giovanni Caboto, navigatore italiano (al servizio degli inglesi), alla fine del XVI nella ricerca del passaggio di Nord-Ovest, che non ebbe fortuna, così come molti altri che ne seguirono le orme. Nel maggio del 1926 Amundsen, Lincoln

Ellsworth e il nostro Umberto Nobile portarono a termine un volo di oltre settanta ore sul dirigibile Norge, dall'isola Spitzbergen attraverso il Polo Nord fino all'Alaska, percorrendo circa 5460 km. Nel 1928 ancora Umberto Nobile sorvolò ancora una volta il polo con il dirigibile Italia, che sulla via del ritorno precipitò; la ricerca e il salvataggio dei naufraghi risultarono drammatici e difficili e portarono tra l'altro alla scomparsa di Amundsen, che generosamente si era impegnato nell'opera di soccorso. Arriviamo alla fine degli anni Settanta dove l'esplorazione tradizionale dei territori artici è stata sostituita dalle attività di ricerca scientifica. La regione è oggi facilmente accessibile, grazie a mezzi tecnici più efficaci di un tempo (aerei, sottomarini, rompighiaccio) e a nuovi metodi di trasporto via terra, mentre i rilevamenti vengono perlopiù effettuati dai satelliti. Nel 1997 il CNR presso Ny-Ålesund, nelle isole Svalbard inaugura la base scientifica "Dirigibile Italia". L'inquinamento del mondo industrializzato sta progressivamente raggiungendo e danneggiando anche i lontani territori dell'Artide, oltre che dell'Antartide. Lo testimonia la scoperta, nel 1987, del 'buco' nello strato di ozono sovrastante l'Artide. Il Consiglio



Nazionale delle Ricerche, l'Enea, l'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale, il Centre for Maritime Research and Experimentation della NATO hanno supportato la campagna High North 17 della Marina Militare e dell'Istituto Idrografico, inoltrandosi nei mari dell'artico per la prima volta dopo le storiche spedizioni di Umberto Nobile del 1928. Le attività di ricerca della nave Alliance sono iniziate a Reykjavik il 9 luglio e sono terminate a Tromsø il 29 luglio 2017, coprendo 650 Km² di aree inesplorate per la raccolta di dati relativi all'atmosfera, alle masse d'acqua e ai fondali marini dell'artico. Uno degli ultimi esploratori italiani il Prof. Simone Orlandini è stato protagonista dal 25 agosto ai primi di settembre, in una missione scientifica e di ricerca in artide denominata "POLAR4".

COS'È POLAR 4

La spedizione Polar 4 è un progetto del World Arctic Fund.

Lo scopo di Polar 4 è esplorare l'Artico con barche a vela, guidato dal capitano Simone Orlandini, e un gruppo di esploratori artici e ricercatori professionisti più una squadra di media speciali. Ogni squadra ha una sua missione da soddisfare: Polar North 4 Discovery, Polar South 4 Science, Polar East per i Media e Polar West per la mappatura.

La spedizione durerà 4 settimane.

L'idea di questo progetto è nata quando, nel maggio 2014, Orlandini e una squadra di registi si sono recati nell'Artico per girare un documentario sul cambiamento climatico, diretto da Teresina Moscatiello. Il film documenta le vite dei ricercatori che vivono nell'insediamento permanente più a nord del mondo: il villaggio di Ny-Ålesund a Svalbard, 78° 56'N - 011° 55'E. Questo ex sito minerario è stato trasformato nel più grande laboratorio dell'Artico ed è diventato un paradiso per i ricercatori polari di tutto il mondo.

Kim Holmén, direttore internazionale del Norwegian Polar Institute (NPI), ha dichiarato in un'intervista che la cosa più importante che dobbiamo fare "diffondere la parola al mondo" riguardo al cambiamento climatico nell'Artico e ai problemi che ne derivano.

Kim Holmén ha ispirato Orlandini e il team di registi a creare questo progetto per supportare inizialmente i ricercatori ed espandere la loro conoscenza dell'Artico esplorando le sue aree sconosciute e dall'altra parte per diffondere tale conoscenza al pubblico.

POLAR NORTH 4 DISCOVERY

Nel team di scoperta, un gruppo di storici e ricercatori è in missione per trovare un pezzo di storia. Nel 1928, il dirigibile Italia, comandato da Umberto Nobile, uno dei padri fondatori dell'esplorazione artica, si schiantò sulla via del ritorno dal Polo Nord, uccidendo una parte dell'equipaggio e lasciando i sopravvissuti bloccati sul ghiaccio della banchisa artica. Nella più grande missione

di salvataggio in mare e aria nella storia, otto di loro sono stati salvati sette settimane più tardi. Dopo quasi nove decenni, il nostro team su questa barca sarà pioniere nella ricerca del relitto di questo storico velivolo.

POLAR SOUTH 4 SCIENCE

Il team scientifico è composto da ricercatori artici che si concentrano sulla raccolta di dati scientifici sulla vita e le condizioni della parte inesplorata dell'Artico. Verranno condotti anche campionamenti per lo studio delle proprietà geofisiche della calotta polare e l'osservazione della bioacustica in quest'area. Coprirà gli effetti dell'inquinamento provocato dall'uomo al Nord e come avrà un impatto sulle nostre vite. Il beneficiario di questa missione siamo noi, abitanti del pianeta Terra, in quanto si cerca di scoprire informazioni critiche che dobbiamo conoscere in relazione al riscaldamento globale e ai cambiamenti climatici.

POLAR EAST 4 MEDIA

Il team dei media è responsabile della registrazione e della trasmissione delle attività quotidiane degli esploratori. Questo team realizzerà un documentario sulla spedizione, un progetto di realtà virtuale a 360 ° e trasmetterà brevi filmati quotidiani degli eventi importanti che si verificano. Sarà anche frequentato dai VIP, che supportano questa spedizione e sostengono i cambiamenti climatici.

POLAR WEAST 4 MAPPING

I membri della spedizione nel team di mappatura saranno cartografi, che mirano ad aggiornare la mappa dell'Artico per dare al mondo un'immagine vivida e accurata di esso. Il futuro della navigazione artica è nelle loro mani mentre portano la mappa di questa affascinante regione al livello successivo.

AISE 2018

AISE 2018 è un prosieguo della Polar 4 e consiste nella Spedizione di ricerca del Dirigibile Italia che inizierà nell'agosto 2018 e durerà per 4-5 settimane. Circa 30 membri (ricercatori, storici e media) dell'equipaggio si recheranno a nord delle isole Svalbard

su due imbarcazioni per cercare i resti del dirigibile Italia. La missione avverrà esattamente 90 anni dopo il crollo dell'aeronave nel 1928, dove 8 membri dell'equipaggio del dirigibile Italia persero la vita sulla via del ritorno dal Polo Nord, di cui la maggior parte dei resti non furono mai trovati, e i sopravvissuti vissero per 49 giorni sui ghiacciai artici prima di essere salvati. Un totale di 19 persone sono morte nello schianto e alla ricerca del relitto.

L'equipaggio sarà diviso in due navi, una delle quali sarà una rompighiaccio, farà da apri pista in modo che il ghiacciaio non impedisca all'equipaggio di svolgere la propria missione. Mentre l'altra nave (una goletta di nome Meloria) navigherà a vela. Entrambe le navi saranno equipaggiate con attrezzature nautiche e tecniche oltre allo scanner sonar EdgeTech, che verrà utilizzato per rilevare l'alluminio anche sul fondo del mare, per localizzare il dirigibile.

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

L'AISE cercherà la struttura del dirigibile che è volato via. Dal momento che gli sforzi per trovare i sopravvissuti furono abbandonati nel 1928, nessuno ha mai più ricercato i resti del dirigibile almeno fino ad ora.

COMUNICAZIONI HF

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

Stabiliremo dei contatti radio in onde corte e avremo la possibilità di farci ascoltare in tutto il globo supportati dai Radioamatori di Marina dell'ARMI, un'associazione che conta un migliaio di radioamatori in Italia e nel mondo.

Questo a similitudine, di quanto fu fatto nel 1928 tra la nave della Regia Marina "Citta di Milano" IGJ (nave utilizzata per il supporto radiotelegrafico al Dirigibile ITALIA) che teneva i contatti via radio in onde corte, con la stazione radiotelegrafica della Regia Marina Roma-San Paolo (IDO) e l'aeronave ITALIA.

Adesso i mezzi moderni sono all'avanguardia e ci permettono comunicazioni in tempo reale con modalità di emissioni totalmente diversi da allora. Gli apparati sono molto contenuti, noi per esempio utilizzeremo un ricetrasmittitore della ICOM un IC-7300 con una potenza irradiante di 100 watt, ed una miriade di funzionalità, dalle comunicazioni digitali a quelle in fonia o in morse.

Il nostro ricetrasmittitore è molto compatto e poco ingombrante, largo circa 25 cm, alto poco meno di 10 e profondo 23 cm, immaginate che l'ONDINA il ricetrasmittitore utilizzato da Biagi per inviare in morse la chiamata di soccorso (SOS) dalla Tenda Rossa era dalle dimensioni simili ad un baule in legno.

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

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

WORLD RECORDS

Il World Arctic Fund è incentrato su attività volte a preservare e attirare l'attenzione sull'Artico e sulla sua natura e abitanti. Lungo la strada, l'organizzazione senza scopo di lucro ha già stabilito un record mondiale e si sta attualmente preparando ad ambientare di più durante le sue prossime avventure artiche.

Mappatura a nord di 80 gradi di latitudine

(Record mondiale stabilito a settembre 2017)
Il World Arctic Fund ha stabilito il suo primo record mondiale nel 2017 quando l'equipaggio Polar4 ha mappato fino a 80 gradi di latitudine per la prima volta nella storia del mondo. Lo abbiamo fatto con l'aiuto di Google Trekker per mappare la regione delle Svalbard e lungo la strada percorsa in barca, in aereo, in auto e persino a piedi!

Ricerca sistematica di Airship Italia

(Record mondiale da stabilire nell'agosto 2018)
Il World Arctic Fund si sta preparando ad iniziare la prima ricerca sistematica per il dirigibile Italia dal 1928, anno del suo incidente originale, con l'aiuto di uno scanner laterale e di un drone sottomarino. Forniamo strumenti eccellenti per aiutarci a eseguire la ricerca, incluso uno scanner laterale del nostro partner EdgeTech che è abbastanza potente da vedere in fondo all'oceano, così come un drone sottomarino, che useremo per visualizzare i resti come oltre a documentare la ricerca per loro.

Barca a vela guidata con la mente

(Record mondiale da stabilire nell'agosto 2018)
Il World Arctic Fund sfrutterà la tecnologia dell'interfaccia macchina cerebrale di EMOTIV per guidare una barca a vela con la mente in una spedizione di ricerca nelle acque artiche per trovare l'Airship Italia. Questa sarà la prima volta nella storia mondiale che una barca a vela sarà guidata mentalmente, grazie a EPOC+, l'EEG wireless a 14 canali di EMOTIV. EMOTIV è la principale società di neuroinformatica mobile che promuove la comprensione del cervello umano. Il Capitano Orlandini farà letteralmente strada con la mente mentre usa la tecnologia per guidare la barca con il potere della mente.

Barca a vela Navigazione fino a 82 gradi di latitudine

(Record mondiale da stabilire nell'agosto 2018)
Durante la missione AISE, il World Arctic Fund navigherà su

una barca a vela fino a 82 gradi di latitudine, stabilendo il record del mondo lungo il percorso. L'equipaggio approfitterà del clima più caldo dell'Artico in agosto per viaggiare in un'area che di solito è piena di ghiaccio.

Mappatura oltre 80 gradi

(Record mondiale da stabilire nell'agosto 2018)
Il World Arctic Fund stabilirà il record mondiale quando eseguirà una mappatura a 360 gradi della regione di Svalbard oltre gli 80 gradi. Il team di marinai, ricercatori e scienziati affronterà il tempo gelido per esplorare solo l'area oltre gli 80 gradi, ma anche per registrarlo a 260 gradi e mappare per il resto del mondo.

IIOPN - POLO NORD

E' il nominativo speciale rilasciato dal Ministero dello Sviluppo Economico dipartimento Telecomunicazioni per la spedizione al "Polo Nord".

Durante il tragitto dalla Germania sino alle Svalbard e viceversa, e durante le soste sarà utilizzato il nominativo come segue:

- in mare: IIOPN/mm
- Germania: DL/IIOPN/mm
- Norvegia: LA/IIOPN/mm
- Svalbard: JW/IIOPN/mm

Saranno utilizzate le seguenti modalità di trasmissione:

A1A - J3E - F3E - PSK-31

Le frequenze dove si opererà in base alle tabelle propagative (agosto 2018) sono:

20 metri: 14333 MHz (J3E)
20 metri: 14033 MHz (A1A)
20 metri: 14133 MHz (PSK)
30 metri: 10133 MHz (CW)
30 metri: 10143 MHz (PSK)
40 metri: 7133 MHz (J3E)
40 metri: 7033 Mhz (CW)
40 metri: 7043 MHz (PSK)
80 metri: 3773 Mhz (J3E)
80 metri: 3503 MHz (CW)
80 metri: 3603 MHz (PSK)

Le ore di comunicazioni: saranno operativi nell'arco delle 24 ore al di fuori dei lavori di routine e delle ricerche programmate.

WORLDARCTICFUND



IIØPN NORTH POLE EXPEDITION

AUGUST 2018



AISE 2018

AIRSHIP ITALIA SEARCH EXPEDITION

WWW.ASSORADIOMARINA.IT



Tratto da Facebook - CZECH RADIO CLUB

OL90ITALIA on 7.155 MHz CQ CQ...



**Český
Radioklub**





*"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:

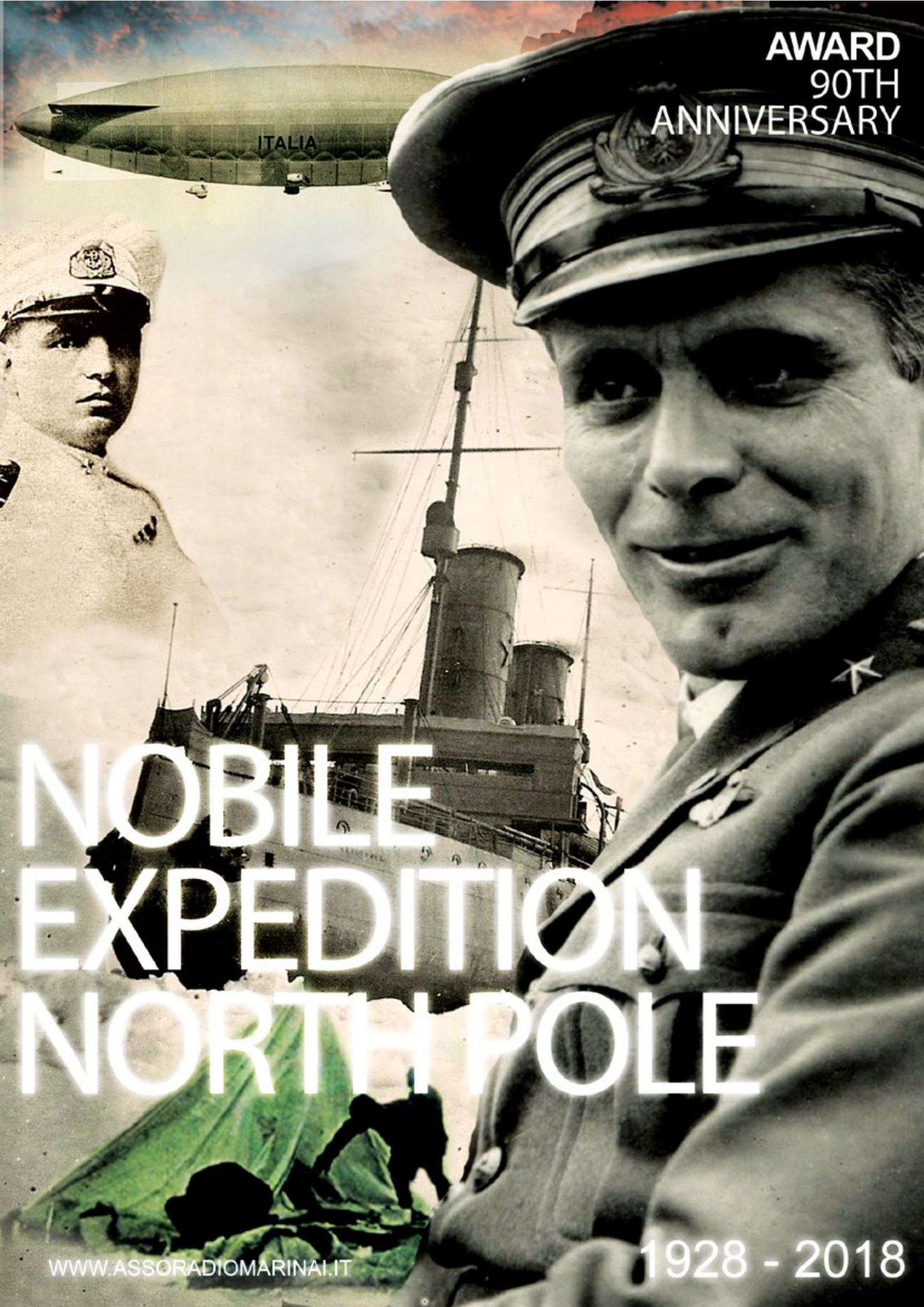
IT9MRM - Alberto Mattei email: it9mrm@hotmail.com
 tutte le comunicazioni e le richieste andranno a lui indirizzate.
 - modalità di pagamento:
 - via "POSTEPAY" 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto;
 - via "PAYPAL" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com
 - Bonifico Bancario:
 IBAN IT46V0200884625000103416422
 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
IIØPN/mm	1500	IT9MRM
II1IGJ	1193	IK1VHX
II1AIT		I1SAF
II1ITR		IZ1ETD
IB2RT		I2MYF
RJ1O		RZ1O
R1LK		RV1AQ
OL9ØITALIA		OK1ZKR
OK1KLV		OK1DOM
SI90FM		SK5DB



AWARD
90TH
ANNIVERSARY



NOBILE EXPEDITION NORTH POLE

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

1928 - 2018



REGIA MARINA RADIO S. PAOLO

STAZIONE RADIO-TELEGRAFICA

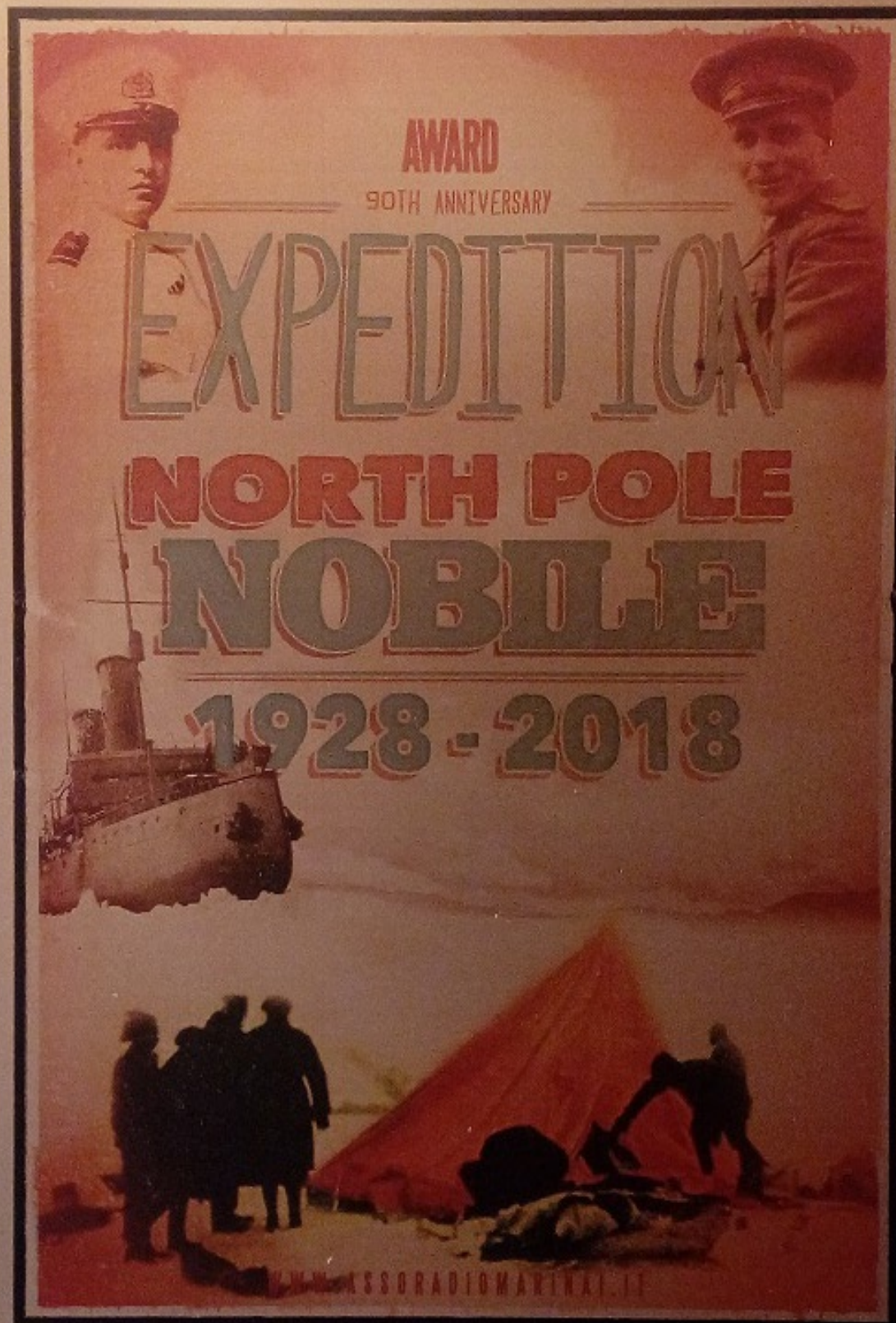


20 MAR - 20 OCT 2018

IIQIDÖ

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

FOR MORE INFO VISIT WWW.ASSORADIOMARINA.IT



IT9MRM

LA CUFFIA DI BIAGI

di Francesco Filippone - IK8TEO - Coordinatore ARMI Regione Campania

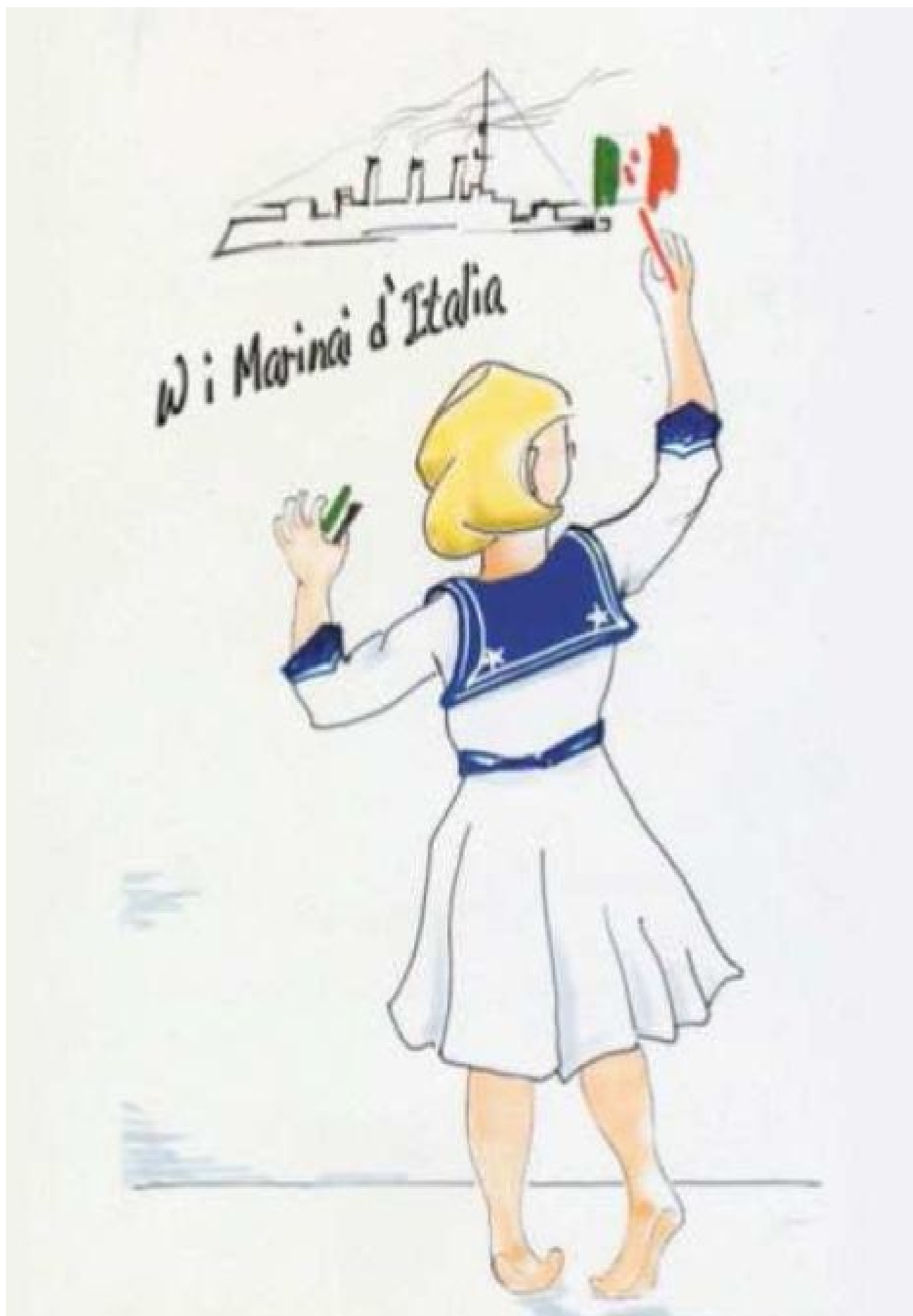
Presso l'antico Santuario della Madonna del Divino Amore di Roma viene custodita la cuffia di Giuseppe Biagi, usata nel pack artico, durante la permanenza nella tenda rossa, subito dopo il tragico evento del dirigibile Italia. La cuffia servita a Biagi per ascoltare i soccorsi, è stata donata alla chiesa in una teca, dopo il suo voto alla Madonna del Divino Amore prima della sua salvezza insieme al Generale Umberto Nobile e a quel che è rimasto dell'equipaggio del dirigibile Italia.





Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it







*Una volta marinaio ...
marinaio per sempre*



www.marinaiditalia.com

Associazione Nazionale
Marinai d'Italia

Piazza Randaccio, 2 - 00195

tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

e-mail segreteria@marinaiditalia.com

GADGET'S



capi di abbigliamento originali
MADE IN ITALY

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

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

www.assoradiomarinai.it
info@assoradiomarinai.it

ARMIGADGET & CLOTHING



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

by **NICO'S**

**OFFICIAL
ARMIG
STORE**



Non perdere l'occasione, segui la scia!



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

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

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

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

Le modalità di sottoscrizione consentite sono:

- versamento con bollettino postale **CCP 001028881603**
- bonifico bancario - codice IBAN **IT26G0760103200001028881603**

intestati a Difesa Servizi s.p.a. con la causale:

abbonamento al Notiziario della Marina.

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

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

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

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

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

Non perdere l'occasione, segui la scia!

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

Vento in poppa e mare calmo!

**IL DIRETTORE RESPONSABILE
DEL NOTIZIARIO DELLA MARINA**



dal 8 al 23 settembre

2018

CONTEST DELLE STAZIONI RADIO NAVALI"



ITALIAN NAVY

SHIP RADIO STATION

Award



MARINA MILITARE

ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2018

di Alberto Mattei, Coordinatore Nazionale ARMI

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

DIVENTA PROTAGONISTA!!

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

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

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

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 13/06/2018)



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 Zaroni	24.03.2018
012	IS0HXX	Giuseppe Abis	24.03.2018
013	IU8CEU	Michele Politanò	31.03.2018
014	HA8TG	Lajos Tagai	13.04.2018
015	IV3FNR	Giannino Curelli	17.04.2018
016	IZ0JSD	Alessandro Golfi	20.04.2018
017	LZ1BY	Dimitar Buhov	28.04.2018
018	UY0CA	Pavel Omelchuk	20.05.2018
019	HB9BQR	Roland Burkhard	20.05.2018
020	IU6IBX	Gianni Arcieri	22.05.2018
021	IU1CYA	Giuseppe A. Chiodin	30.05.2018



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 Zaroni	24.03.2018
010	IU8CEU	Michele Politanò	31.03.2018
011	HB9BQR	Roland Burkhard	20.05.2018



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
009	HB9BQR	Roland Burkhard	20.05.2018



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 invergata la bandiera della Regia Marina. I diplomi nelle tre versioni sono differenti e rappresentano tre grandi ammiragli del periodo con raffigurate tre simbologie navali. Il diploma "Bronzo 100" raffigura l'Ammiraglio Luigi Rizzo, ed un MAS, imbarcazione utilizzata dall'eroe per affondare la Corazzata Wien nella presa di Buccari. Il diploma "Argento 200" raffigura l'Ammiraglio Diego Simonetti ed una unità navale di quel tempo. Il diploma "Oro 300" raffigura l'Ammiraglio Paolo Emilio Thaon di Revel (Capo di Stato Maggiore della Marina e Comandante in Capo delle Forze Navali) con un cannone navale.

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

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

STAZIONI PARTECIPANTI E PUNTI

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

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

SSB: **2 punti**

DIGI: **3 punti**

CW: **5 punti**

Stazioni ARMI accreditate:

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

Il nominativo della stazione sarà accreditato e comparirà nella lista ufficiale sul sito ARMI contraddistinto da un suffisso in 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!



HST, High Speed Telegraphy (cw da competizione), è una delle specialità a cui si dedicano gli estimatori della Telegrafia!



Il 1 giugno 2018 si è concluso l'anno scolastico 2017/2018, almeno da parte mia, inteso, come insegnante in "tecnica di telecomunicazioni", per dare spazio alle vacanze estive. Quest'anno sono stati presentati i vari progetti extra curriculari e curriculari che i nostri ragazzi hanno elaborato presso l'istituto Comprensivo Statale Marco Emilio Scauro - P. Fedele - di Scauri. Un progetto, tecnica di telecomunicazioni, già da quattro anni suscita notevole attenzione risultando di grande attualità e calzante ai nostri giorni come espressione di altissima tecnologia, riesce ancora a stupire tutti. La brevissima presentazione del docente, titolare del progetto, già coinvolge fin dai primi mo-

menti per poi lasciare ai ragazzi dell'Istituto "Fedele" la realizzazione di quello che avevano imparato con tanto interesse durante l'intero anno scolastico. Cioè da un sistema di trasmissione senza fili ovvero dalla telegrafia fino ai più moderni sistemi di trasmissione in wireless cellulare compreso. La semplicità nelle spiegazioni, si parla di matematica e fisica applicata, le costruzioni e le prove di dimostrazione/funzionamento e replicabilità, si passa dalla teoria alla pratica, nonché il gioco di squadra ad incastro, ha lasciato tutti i presenti curiosi di capire tutti i vari passaggi e meccanismi. Si tratta in parole semplici di come si sia evoluto il sistema di telecomunicazioni da Faraday -Maxwell

- Tesla - Popov - Moretti - Marconi, Murgas -ed altri grandi fisici.. Questo progetto extra curriculare si collega in modo naturale a quasi tutte le discipline. Cioè abbiamo parlato di

- storia, i vari pionieri di questa multi - disciplina;
- matematica e fisica applicata sia nei calcoli teorici che pratici per la realizzazione o antenne.
- Tecnica di costruzione cioè dalla teoria alla pratica nella costruzione di antenne e tasti verticali;
- tecnica di trasmissione in onda continua o CW o morse;
- Codice morse e codice fonetico internazionale;
- Esercizi e tanto, tanto allenamento...

Sotto l'attenta direzione del nostro Antonino Grimaldi e della carissima D'Adamo Emma i ragazzi sono stati proiettati, da protagonisti, dentro il progetto coinvolgendo la platea attenta e incredula della maestria di espressione e di quanto stava accadendo. Inoltre abbiamo messo le basi per un tipo di lavoro/progetto ancora piu' goloso per quanto riguarda sia l'apprendimento che la visibilità a livello mondiale di una particolare trasmissione "trasmissione morse ad altissima velocità" - High Speed Telegraphy"

Spiego meglio negli altri stati, a livello mondiale, si fa quest' attività come progetto scolastico ministeriale e si partecipa alle olimpiadi, come il gioco del calcio o qualsiasi altra attività agonistica. La fine del progetto ha svegliato tutti i presenti con un caloroso e fragoroso battito di mani. Concludo, dicendo che l'antenna costruita in laboratorio, altissima performance, sarà installata su uno stabile del Dipartimento della Protezione Civile e verrà utilizzata permanentemente in campo radiantistico su frequenze di emergenza mondiale.

Un ringraziamento va a chi crede fermamente in questo gioco sia per il feedback culturale che l'alta inclusività. Quindi il mio piu' sincero ringraziamento è rivolto a tutto il personale dai collaboratori scolastici che hanno allestito il laboratorio di volta in volta, al personale ATA per le mie richieste logistiche, ai docenti, tutti, che mi hanno permesso di far uscire i ragazzi dalle aule, alla dirigente scolastica Diana, Pannone, Cardillo e Matano.



Il discorso al termine dell'anno scolastico.

Buon giorno mamme e papà e a tutti i presenti, mi chiamo Antonino conosciuto nel mondo delle radio comunicazioni in ambito mondiale con il nominativo o numero di targa IZ0XZD.

Desidero formulare i miei più vivi ringraziamenti:

ai ragazzi che mi hanno seguito in questo mondo affascinante e meraviglioso della scienza e di tutti i fenomeni fisici che ci circondano.

Il progetto è chiamato "trasmissione senza fili" dalla telegrafia fino ai nostri tempi ovvero al cellulare e alla trasmissione senza fili".

alla prof Emma D'adamo, adamantina e collaboratrice a tutto tondo, docente di lettere.

Al prof Pietro Pannone e alla Prof.ssa Cristina Cardillo va un sincero ringraziamento per il supporto fattivo.

Perché ognuno di "questi ragazzi particolarmente sensibili e non" sono alunni speciali e unici e

quindi hanno tempi e modi non prevedibili.

Per tale motivo abbiamo studiato un percorso di formazione/ studio/applicazione idoneo senza nessuna differenziazione per la realizzazione del progetto globale.

La dirigente, Margherita Diana, per le necessarie autorizzazioni del caso, tutto lo staff scolastico. Strategia del lavoro e feed back Quest'anno sono stati inseriti "tutti i ragazzi" nessuno escluso in questo lavoro e in via sperimentale anche qualche alunno delle classi prime e seconde classi.

Mi piace sottolineare che il corso "tecnica di telecomunicazione" quest'anno è stato improntato in maniera pregnante per "ragazzi normodotati e diversamente abili" insomma "aperto a tutti senza limitazioni".

Progetto

Il progetto è stato realizzato con un metodo di apprendimento ancora più innovativo nella forma e nella sostanza, esperienza ma-

turata lo scorso anno scolastico, definendolo "Montessori - spin-to".

Si tratta in parole semplici di come si sia evoluto il sistema di telecomunicazioni da faraday - maxwell - tesla - popov - morretti - marconi . murgas - ed altri grandi fisici.

Questo progetto extra curriculare si collega in modo naturale a quasi tutte le discipline.

Cioè abbiamo parlato di

- storia, i vari pionieri di questa multi - disciplina;

- matematica e fisica applicata sia nei calcoli teorici che pratici per la realizzazione o antenne.

- Tecnica di costruzione cioè dalla teoria alla pratica nella costruzione di antenne e tasti verticali;

- tecnica di trasmissione in onda continua o CW o morse.

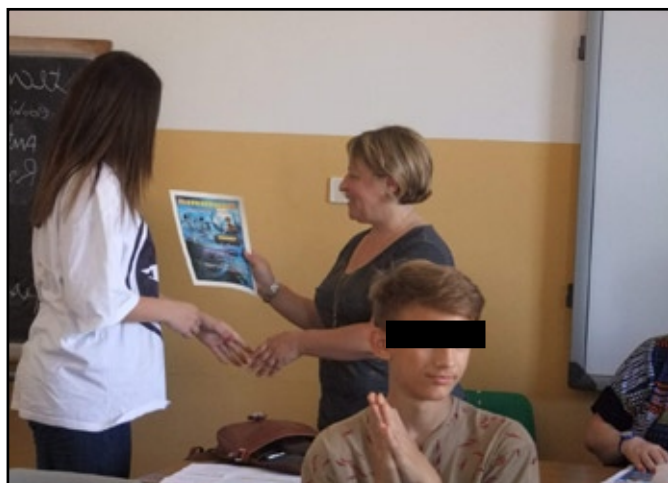
- Codice morse e codice fonetico internazionale

- Esercizi e tanto, tanto allenamento

Concludendo

Buon divertimento

Saluti Antonino cav. Grimaldi





Campagna **2018** per
AUTOFINANZIAMENTO
SOSTIENICI

CON **SOLO EURO**



PayPal

<http://www.assoradiomarinai.it>



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.