

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. 211/2018

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 Marini
Italiani**

editor: Alberto Mattei, IT9MRM

e-mail: it9mrm@gmail.com

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

La responsabilità di quanto pubblicato è esclusivamente degli Autori.

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



Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	IIOPN - Spedizione al Polo Nord - DELETE
9	High North 2018
14	Con la pelle appesa ad un chiodo - C.T. Corazziere - I^ parte
30	Radiocomunicazioni alternative di emergenza. Guida pratica all'utilizzo dei sistemi di radiocomunicazione per i volontari di Protezione Civile - Prima Parte
37	QSL Navali
40	Foto storiche
41	La stazione radio di... - La QSL dei soci
42	Calendario eventi
44	Commander Plaque
47	Diploma di attestazione ARMI
52	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2018 - Regolamento
56	Il diploma dedicato al 90° anniversario della spedizione Nobile
61	Diploma di inaugurazione IQ0XH - Sezione ARMI Anzio-Ostia
65	Gadgets
66	Abbonamento Notiziario della Marina
67	International Lighthouse/Lightship Weekend - IIOFA
74	I diplomi assegnati della Regia Marina nella Grande Guerra
76	Il diploma della Regia Marina nella Grande Guerra
80	Award Enigma



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Eccoci nuovamente a voi dopo la pausa estiva! Siamo in anticipo su quanto era prevista l'uscita. Ad ogni modo spero che sia di vostro gradimento. Come avete saputo la missione di Simone è stata cancellata, sicuramente per quest'anno non sarà attivata. Purtroppo tragici eventi hanno fatto sì che tutto andasse in fumo, scherzando a parte il fumo c'è stato e per davvero! Non è mancato assolutamente nulla, mare in burrasca, acqua in sala macchine, incendio a bordo e per finire avaria agli organi di governo! Tutto questo ha decretato l'abbandono della nave con relativo lancio di SOS ed intervento della guardia costiera norvegese. Tutto per fortuna si è risolto con un grande spavento e tutti i membri dell'equipaggio compreso Simone sono stati tratti in salvo. La Mea Lux invece ha vagato nei mari artici per più di 24 ore in balie delle onde, ed è stata recuperata da un pattugliatore norvegese di stanza alle Svalbard che l'ha presa a rimorchio e riportata a Longbyeryen. Adesso, passata la paura tutto sembra ritornato alla vita quotidiana, Simone ci farà sapere che sta già pensando al prossimo anno e alla nuova spedizione in Artico con una nuova nave che

presto conosceremo! Quindi nei prossimi numeri del bollettino conosceremo più dettagli in merito. Tra qualche giorno inizierà la quinta edizione del contest delle stazioni radio navali della Marina Militare. Quest'anno le stazioni speciali sono in tutto nove di cui due sono "new". E' un'occasione per coloro che collezionano QSL navali, e per chi è un amante delle navi militari. Colgo l'occasione a tutti coloro che parteciperanno attivamente al contest, di augurargli tantissimi QSO e soprattutto tantissimi punti per scalare la vetta delle classifiche naval. Questo contest ci proietta alle attività autunnali e a quelle invernali. Subito dopo ci vede protagonisti nell'evento (questa volta internazionale) dell'Award Enigma, dove si annoverano stazioni americane, britanniche e tedesche. Una delle più celebri accademie navali americane la U.S. Naval Academy Radio Club W3ADO sarà in competizione per questo diploma. Oltre a tante altre blasonate e nulla da invidiare, vedasi RSGB National Radio Centre, Blatchley Park (GB3RS) famosissima in quanto lì era il quartier generale di Alan Turing. Quindi sarà veramente emozionante collegare le tante stazioni attivatrici (tra cui anche IQ9MQ) che saranno in aria!



Puro divertimento "ham radio". Siamo al termine, più approfondimenti per le prossime attività saranno inserite sul prossimo bollettino. Intanto vi lascio alla lettura di questo numero dandovi appuntamento al prossimo bollettino che sarà on-line la terza settimana di Ottobre. Un cordiale ed affettuoso saluto, ed a presto con i prossimi appuntamenti navali.

73's

IT9MRM

NEWS

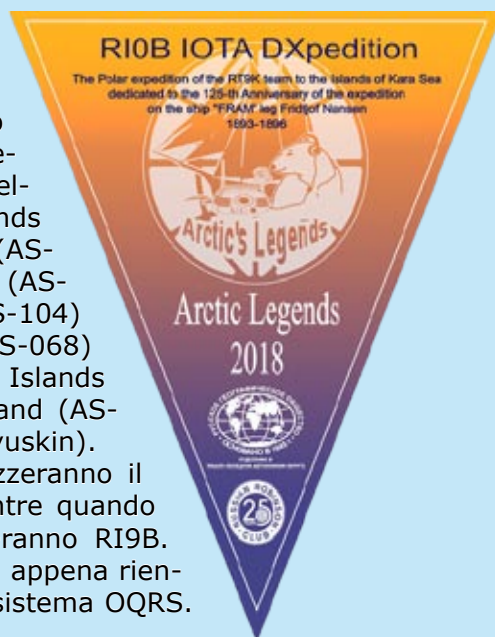
Molte sono le attività radioamatoriali a bordo di navi (da crociera, porta containers, research ships e tanti altri) in tutto il globo, e molti sono i cacciatori di "maritime mobile" che vogliono collegare la stazione nautica, per diversi diplomi o per il solo piacere di aver collegato il "barrato nautico". Di seguito una carrellata di news, sulle /mm che potete avere l'occasione di ascoltare o collegare nelle nostre bande.

I mesi di **Agosto** e la prima settimana di **Settembre** ci hanno offerto un'ottima 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.



RT9K/mm: E' il nominativo assegnato al Club Station & Expedition Center Yang-Inform Ltd. Space communication station "Orbita". Il team capeggiato da UA9KDF è partito a bordo dello yacht "Apostol Andrey" da Arkhangelsk giorno 26 agosto, e termineranno

giorno 1 ottobre 2018, l'itinerario è il seguente: Arkhangelsk - Dickson - Firnley Islands (AS-054) - Tyrtova Island (AS-121) - Rozmyslov Island (AS-104) - Nansen Island (AS-104) - Skott-Gansena Island (AS-068) - Arkticheskogo Instituta Islands (AS-087) - Sibiryakova Island (AS-005) - Dudinka (Cape Chelyuskin). Durante l'attraversata utilizzeranno il nominativo RT9K/mm, mentre quando saranno dalle isole utilizzeranno RI9B. Per la QSL sarà approntato, appena rientrati in sede, QSL solo via sistema OQRS. (No eQSL).



VK6XN/mm: J. (Hans) FAIRHURST si trova a bordo della nave portacontainers CMA CGM ZHENG HE. Sarà operativo dal 19 agosto al 4 ottobre. E' molto attivo nei modi digitali (FT8), lo si ascolta in 40 metri. Attualmente la nave che batte bandiera inglese, si trova a nord di Algeri (Mediterraneo). Sambia QSL via diretta o via eQSL



DL6MLA/mm: Karl Schmidt è di nuovo imbarcato per una crociera a bordo della nave portacontainers M/v HENNEKE RAMBOW battente bandiera tedesca. Partito dal porto di Amburgo il 22 agosto, toccherà i seguenti porti: Rotterdam-Tilbury-Santa Cruz Tenerife-Las Palmas-Agadir-Casablanca-Huelva-Setubal-Ferrol-Tilbury-Rotterdam e rientrerà ad Amburgo l'11 settembre. E' molto attivo in radio, e lo trovate spesso in 40 metri in CW, ma spazia anche nei 30 metri e 20 metri. Per la QSL va inviata via bureau oppure diretta, all'indirizzo che trovate su QRZ.com



LZ2MAT/mm: Mariyan Stoev è il comandante del traghetto M/F Tanger Express, della compagnia FRS Iberia di base a Gibilterra. Fa spola tra Algeiras (Spain) e Tangeri (Marocco). E' attivo in 20 metri in fonia. La QSL va inviata via diretta Mariyan STOEV P.O. BOX 33 - 5000 Veliko Tarnovo - Bulgaria



MM5AHO/mm: Geoff Crowley è lo skipper della barca a vela "CONTENDER", è molto attivo da fari nel periodo dell'International Lighthouse/Lightship Weekend e da varie isole scozzesi per lo IOTA. QSL via diretta: GEOFF CROWLEY - Park View - Westfield EH48 3PP - Scotland



EA5DY/mm: Salvador Domenech è stato operativo a bordo della sua imbarcazione a vela S/y Zascandil Milenario. Ha veleggiato durante il periodo di Agosto tra le isole Baleari e la costa sud della Penisola Iberica. E' molto operativo in fonia è lo si ascolta in 40 metri. La QSL va inviata via bureau oppure diretta al seguente indirizzo: Salvador Domenech - Valle de Mena 13 - Boadilla del Monte 28660 - Spain.



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 01 agosto 2018 al 06 settembre 2018), ecco di seguito i nominativi: UA6GO - EW1ZR - GM0HCQ - DL1DRV - **EA5DY** - KC7JEF - UR5FA - UR3IDD - YO4RYU - YU2AX - OZ2KAK - RK0S - OZ2JKJ - OE3OCF - MW0EUG - DL8TG - **MM5AHO** - DB2ZJ - NX1P - RA1M - **LZ2MAT** - RM0L - IZ1GCL - IZ3DVV - UA0ZDY - IK1AIR - **DL6MLA** - M0MVB - SP1ST - **RT9K** - OK2WA - OK3BJJ - UW5EJX - RV1CJ - SP2MGR - DC1JT - **VK6XN** - DF0MF - G3SED - RW1AI - DJ9QE -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

IIOPN - SPEDIZIONE AL POLO NORD 2018 - DELETE

di Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale ARMI



La spedizione di Orlandini alla ricerca del Dirigibile Italia, era predestinata. Come novant'anni fa, con la spedizione Nobile, anche questa è stata funestata da eventi conclusasi il giorno 12 agosto con il tragico abbandono della nave. Ecco che tutto quello che si era preparato in tanti mesi è andato rovinosamente in fumo. Già dalla partenza da Rostok e durante l'attraversamento del canale di Copenaghen, il forte vento aveva rotto la vela di trinchetto. Pochi giorni dopo, la rottura della pompa con conseguente avaria al motore. Fermi per 48 ore davanti alle coste svedesi di Goteborg. Dopo la sosta forzata per la riparazione del motore, allorché tutto era sistemato, l'attraversamento di Capo Skagekat nel nord della Danimarca, è stato funesto per la forza contraria della corrente. Altra perdita di tempo e giorni!

Infine dopo la lunga attraversata che ha portato il Mea Lux dalla Danimarca sino al nord della Norvegia (Tromsø) senza nessun intoppo!

Nell'attraversata e all'ultimo step a poche miglia dallo Spitzbergen ecco che il diavolo ci mette lo zampino! Una forte ed intensa perturbazione, con onde alte 5-6 metri e vento forte oltre i 50 km orari, fa sì che il Mea Lux inizi ad imbarcare acqua e di conseguenza lo scoppio delle batterie in corto causano l'incendio della sala macchine! E a sua volta gli organi di governo vanno in avaria! Quindi non resta altro che lanciare l'SOS e abbandonare la nave nelle zattere di salvataggio. Gli otto membri d'equipaggio con Simone, saranno salvati dall'elicottero della guardia costiera norvegese di stanza alle Svalbard. L'unico punto positivo a favore di Simone è il ritrovamento della Mea Lux

(oltre 50 miglia più a nord del punto di abbandono nave) dopo 2 giorni alla deriva. La guardia costiera norvegese recupera la goletta e a rimorchio la riporta a Logbyeryen alle Svalbard.

Termina così l'avventura di Simone al Polo Nord e di conseguenza la spedizione radiantistica IIOPN.

Questa almeno è andata bene per tutti i membri dell'equipaggio. Nessuno ha riportato conseguenze o ferite, tutto si è risolto con un po' di spavento!! Tutto questo potranno almeno raccontarlo nei vari social già presi d'assalto dai curiosi!!

Simone è già alle prese per iniziare una nuova avventura sempre al Polo Nord e sin dai primi istanti ha iniziato la ricerca della sostituita della Mea Lux. Prepariamoci e speriamo bene nella prossima expedition!



[In alto] Cartina con la posizione della Mea Lux al momento dell'SOS e dell'abbandono della nave.
[In basso] Parte dell'equipaggio presso la guardia costiera norvegese, dopo il salvataggio con l'elicottero.





RONPRINS HAAKON

Terminata la spedizione polare di nave Alliance

“High North 2018”

Ben 16 sono stati i giorni di missione per i protagonisti di quest'avventura che hanno navigato a bordo dell'Alliance in zone di mare mai “esplorate”



Il 24 luglio con l'arrivo a Tromsø (Norvegia), è terminata la missione oltre il Circolo Polare Artico, della nave polivalente di ricerca Alliance a favore dell'Istituto Idrografico della Marina Militare e il coinvolgimento anche del NATO Centre for Maritime Research and Experimentation (STO-CMRE), e dei principali enti di ricerca nazionali (CNR, ENEA, OGS, INGV, ERI), internazionali (Università della Sorbona di Parigi e Norwegian FFI) e rappresentanti dell'industria nazionale (e-GEOS e IDS).

Ben 16 sono stati i giorni di missione per i protagonisti di quest'avventura che hanno navigato a bordo dell'Alliance in zone di mare mai “esplorate”, giungendo sino allo Yermak Plateau (Nord Ovest delle Isole Svalbard).

Mai come in questi ultimi anni l'area polare artica è di fondamentale importanza dal punto di vista ambientale, socio economico e geopolitico. Pertanto la Marina Militare nel 2018, per

la seconda volta in un anno, ha garantito la sua presenza in tale area, conducendo due importanti campagne scientifiche (NSF 2018 e High North 2018).

D'altronde la storia dell'Italia nell'Artico è centenaria. Infatti già il comandante Nobile con il dirigibile Italia, nel lontano 1918, ha esplorato l'estremo Nord. Risale invece al 1928 la prima spedizione

in Artico della nave Idrografica “Città di Milano”, comandata dal capitano di fregata Romagna Mannoia, che ha permesso la produzione di carte per la navigazione dell'area (documenti mantenuti in vigore fino al 1968 dall'Istituto Idrografico della Marina, ove sono ancora consultabili), e risale al 1931 (periodo Agosto – Settembre) la spedizione polare del sommergibile Nautilus.





La spedizione polare "High North 18", condotta da nve Alliance al comando del capitano di fregata Daniele Cantù, con il coordinamento del capo missione (capitano di vascello Massimiliano Nannini) e 46 membri dell'equipaggio è stata svolta con il supporto di un gruppo di lavoro costituito da 23 ricercatori, coordinati dall'Istituto Idrografico della Marina e, in particolare, dalla Prof.ssa Roberta Ivaldi (Scientist in Charge). La missione si è svolta nel periodo dall'08 al 24 Luglio ed è entrata nel vivo dal 16 Luglio 2018: infatti, dopo aver condotto più di 120 ore di attività scientifica nell'area a Nord - Ovest delle

Isole Svalbard, in tale data dalla plancia della nave si sono avviati i primi ghiacciai alla deriva, alla latitudine di 81°20'N. Attraverso un'attenta pianificazione ed una scrupolosa navigazione tra i ghiacci, l'unità si è diretta ulteriormente verso Nord - Est per cercare di distinguere la calotta polare artica, fino a spingersi alla latitudine massima di 81°50'N, ad una distanza di poco superiore ai 900 km dal Polo Nord geografico. In questo frangente l'unità ha condotto un'attività di ricerca mirata, attraverso l'impiego di sensori autonomi e non, al fine di effettuare rilievi acustici di rumore ambientale, raramente

misurati in quest'area.

L'attività High North 18 si inserisce in un contesto più ampio che vede la Marina Militare, da ormai due anni, partecipare attivamente, con il Direttore dell'Istituto Idrografico, al tavolo artico, fornendo il supporto specialistico richiesto ed assicurando la rappresentanza del Paese, su delega del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (MAECI), al gruppo di lavoro EPPR (Emergency Prevention, Preparedness and Response) dell'Artic Council.



La Campagna "High North 2018" si inquadra nell'ambito delle attività complementari della Marina Militare, che con i propri assetti, risorse scientifiche, capacità tecnico/organizzative e condivisione di progetti, ha assunto un ruolo importante nel contesto delle attività svolte, oltre ad essere una peculiarità volta ad ampliarne il know how e l'orizzonte operativo

della Forza Armata, attraverso la mappatura di fondali (fino ad oggi inesplorati) ai fini della sicurezza della navigazione in quelle acque. I dati batimetrici raccolti, infatti, serviranno all'aggiornamento dei dati batimetrici in possesso dell'IIM e alla costruzione di nuove carte dell'area.

Durante la lunga permanenza tra

i ghiacci sono state veramente poche le occasioni per incontrare qualche essere vivente, ma con grande sorpresa prima di lasciare i ghiacci nave Alliance ha 'incontrato ravvicinato' con un ospite particolarmente simpatico: una foca barbuto a riposo su una lastra di ghiaccio alla deriva.





Marina Militare

Collezione orologi



Memphis Belle

MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS



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

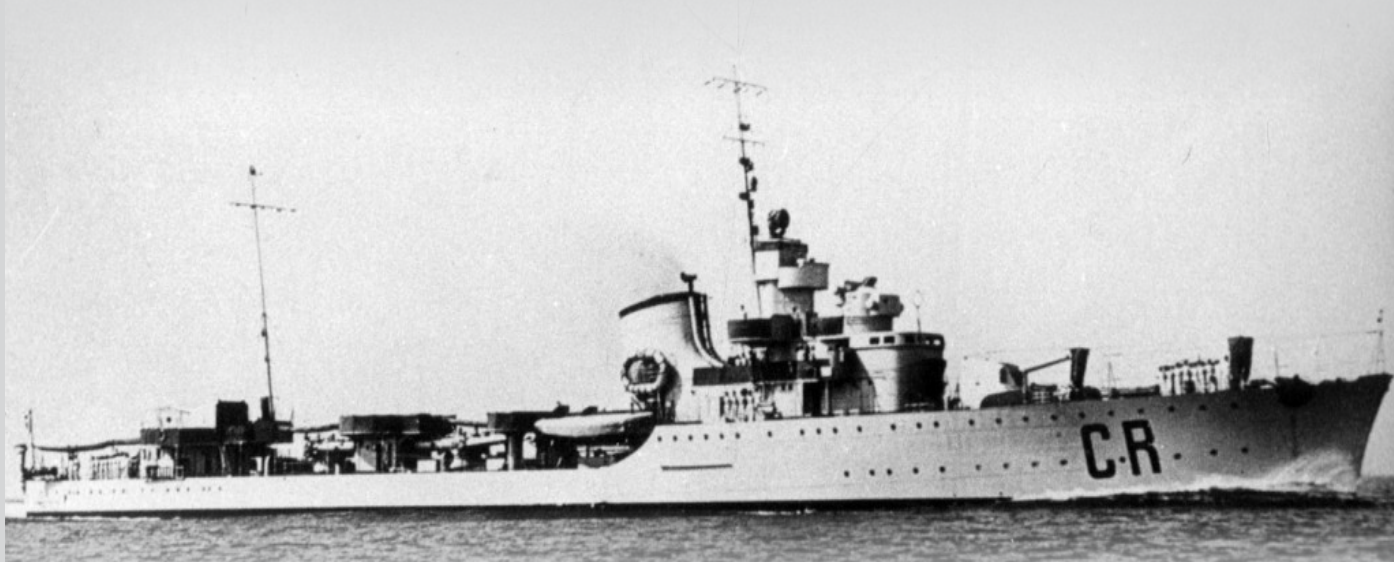


QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it



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

Cacciatorpediniere CORAZZIERE



Cacciatorpediniere, appartenente alla classe Soldati I serie. Impostata il 7 ottobre 1937, è stato varato il 22 maggio 1938 ed è entrato in servizio il 4 marzo 1939. Dislocamento a pieno carico 2460 t, dimensioni lunghezza 106,7 m - larghezza 10,2 m - Pescaggio 4,35 m - apparato motore: 3 caldaie, 2 gruppi di turbine a vapore su 2 assi; potenza 50.000 hp; Velocità: 39 nodi - Autonomia: 2200 nm a 20 nodi - Armamento: 4 pezzi da 120/50 mm Ansaldo Mod. 1926, 1 pezzo illuminante da 120/15 mm, 8 mitragliere da 20/65 mm, 6 tubi lanciasiluri da 533 mm; 2 lanciabombe di profondità, 2 tramogge per bombe di profondità - Equipaggio: 13 ufficiali, 202 sottufficiali e marinai.

Cacciatorpediniere della prima serie della classe Soldati (dislocamento standard 1850 tonnellate, in carico normale 2140 tonnellate, a pieno carico 2460 tonnellate). Durante il conflitto svolse complessivamente 135 missioni di guerra (tra cui 24 di scorta convogli), percorrendo in tutto 45.782 miglia nautiche (per altra fonte, 53.000).

Breve e parziale cronologia.

7 ottobre 1937

Impostazione nei cantieri Odero Terni Orlando di Livorno.

22 maggio 1938

Varo nei cantieri Odero Terni Orlando di Livorno.

4 marzo 1939

Entrata in servizio.

11 maggio 1939

Partecipa alla rivista navale "I", tenuta in onore del reggente Paolo di Jugoslavia.

Giugno 1939

Il Corazziere e gli undici gemelli ricevono, a Livorno, le rispettive bandiere di combattimento, offerte dalle Associazioni d'Arma delle

diverse Armi di cui i vari caccia-torpediniere portano il nome.

1939

Il Corazziere forma la XII Squadriglia Cacciatorpediniere insieme ai gemelli Lanciere, Ascari e Carabiniere. Tale Squadriglia viene assegnata alla scorta dell'incrociatore pesante Pola, nave ammiraglia della 1a Squadra Navale (per altra fonte la XII Squadriglia sarebbe stata assegnata alla scorta della III Divisione Navale - incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano -, ma in realtà questo risulterebbe essere il ruolo assegnato alla XI Squadriglia Cacciatorpediniere).

Durante il breve periodo prebellico, il Corazziere svolge principalmente attività addestrativa.

Luglio 1939

Compie una crociera da Gaeta a Malaga e Barcellona.

23 maggio 1940

In mattinata il Corazziere ed il gemello Lanciere salpano da La Spezia per scortare a Taranto la nuovissima corazzata Littorio, appena completata. Corazziere e Lanciere scortano la Littorio fino a Messina, poi vengono sostituiti dai cacciatorpediniere Freccia e Saetta per il tratto finale del viaggio.

8 giugno 1940

Il Corazziere (capitano di fregata Carlo Avegno), il Lanciere (capitano di vascello Carmine D'Arienzo), gli incrociatori leggeri Alberico Da Barbiano (capitano di vascello Mario Azzi, nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Alberto Marenco di Moriondo) e Luigi Cadorna (capitano di vascello Romolo Polacchini) e le torpediniere Polluce (tenente di vascello Ener Bettica) e Calipso (tenente di vascello Giuseppe Zambardi), dopo aver imbarcato (in rada gli incrociatori, a Punta Cugno le altre unità) in tutto 428 mine tipo Wickers Elia (146 sul Da Barbiano, 118 sul Cadorna, 54 su ciascun cacciatorpediniere e 28 su ogni torpediniere), lasciano Augusta per effettuare nella notte successiva la posa dello sbarramento offensivo «L K» (Lampedusa-Kerkennah) nel Canale di Sicilia (tale sbarramento è inteso soprattutto ad evitare azioni offensive, nelle acque della Tripolitania, da parte di navi francesi provenienti dalla Tunisia), composto da quattro segmenti paralleli orientati per 233° («A» di 146 mine, «B» di 118 mine, «C» di 108 mine e «D» di 56 mine) ma all'ultimo momento si decide di rimandare la missione di ventiquattr'ore, dunque le navi vengono fatte tornare in porto.

9 giugno 1940

Corazziere, Lanciere, Da Barbiano, Cadorna, Polluce e Calipso partono di nuovo da Augusta alle 16. Alle 16.45 i due incrociatori, preceduti di 3000 metri da Corazziere e Lanciere, superano le ostruzioni a 26 nodi, poi seguono le rotte costiere di sicurezza, scortati da due idrovolanti antisommersibile CANT Z decollati da Augusta. Alle 17.50 si uniscono al gruppo anche le due torpediniere. Alle 19.30 le navi lasciano le rotte di sicurezza, ed i cacciatorpediniere si accodano agli incrociatori mentre cessa la scorta aerea antisommersibile. Alle 20.30 le navi accostano per 222° facendo rotta su Lampedusa.

10 giugno 1940

Alle 00.03 viene data libertà di manovra per la posa delle mine, compiuta con rotta 223° e velocità 16 nodi. Corazziere e Lancie-

re posano le 108 mine del tratto assegnato, il «D» (lunghezza 10.700 metri, iniziando nel punto 35°03' N e 11°57'40" E e terminando nel punto 34°59' N e 11°51'40" E, il tratto più meridionale dello sbarramento «L K»), tra l'1.49 e le 2.12.

Nel frattempo, le torpediniere posano il tratto «A» (56 mine) tra l'1.25 e l'1.37, il Da Barbiano posa il tratto «B» (146 mine) tra l'1.03 e l'1.39, ed il Cadorna posa il tratto «C» (118 mine) tra l'1.25 e l'1.49. La profondità a cui sono posate le mine è di quattro metri, la distanza tra ogni ordigno di cento metri.

Alle 4.20 le navi del gruppo si avvistano a vicenda ed iniziano la riunione, conclusa la quale, alle 4.42, comincia la navigazione di rientro verso Augusta, a 25 nodi, con le siluranti in scorta ravvicinata. Alle 10.15 viene avvistato un idrovolante quadrimotore francese, proveniente da Malta e diretto verso ovest. Alle 12.25 la formazione (con le torpediniere a proravia degli incrociatori ed i cacciatorpediniere a poppavia di questi ultimi) imbocca le rotte costiere di sicurezza della Sicilia, nuovamente sotto la scorta di due idrovolanti CANT Z antisommersibile inviati da Augusta. Alle 15.45 le navi superano le ostruzioni ed entrano nel porto di Augusta. Proprio su una mina della spezzata «D» dello sbarramento «L K», quella posata da Corazziere e Lanciere, affonderà senza superstiti, tra il 13 ed il 16 dicembre 1940, il sommergibile della Francia Libera Narval (capitano di vascello François Drogou). Il ritrovamento, nel novembre 1957, del suo relitto, a 9 miglia per 68° dalla boa numero 3 delle secche di Kerkennah (cioè proprio nella posizione in cui sono state posate le mine della spezzata «D»; coordinate 35°03' N e 11°53' E), con la prua distrutta da un'esplosione, confermerà tali circostanze.

10 giugno 1940

Poche ore dopo l'ultimazione della posa dello sbarramento «L K», l'Italia entra nella seconda guerra mondiale.

Il Corazziere (capitano di fregata Carlo Avegno), insieme ai gemelli Ascari, Lanciere (caposquadriglia, capitano di vascello Carmine

D'Arienzo) e Carabiniere, forma la XII Squadriglia Cacciatorpediniere.

Lo stesso 10 giugno, alle 19.10, il Corazziere ed il resto della XII Squadriglia (Ascari, Carabiniere, Lanciere) salpano da Napoli insieme alla VII Divisione Navale (incrociatori leggeri Muzio Attendolo ed Emanuele Filiberto Duca d'Aosta) per fornire copertura alla X Squadriglia Cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco), inviata ad effettuare una ricognizione notturna tra Mareth e Capo Bon.

11 giugno 1940

In mattinata, la VII Divisione e la XII Squadriglia si uniscono ad un altro gruppo partito da Messina e composto dagli incrociatori pesanti Pola (nave ammiraglia), Trento e Bolzano (III Divisione Navale) e dai quattro cacciatorpediniere della XI Squadriglia (Aviere, Artigliere, Geniere, Camicia Nera).

Le navi procedono poi nel Canale di Sicilia fino a nord di Favignana, a protezione sia della X Squadriglia che di un gruppo di unità che rientrano alla base dopo aver posato un campo minato.

Tutte le navi rientrano alle basi entro la sera dell'11 giugno.

12 giugno 1940

Alle 00.20 il Corazziere, insieme al resto della XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Lanciere, caposquadriglia, Ascari e Carabiniere), alla XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Aviere, Artigliere, Geniere, Camicia Nera), all'incrociatore pesante Pola ed alla III Divisione Navale (incrociatori pesanti Trento e Bolzano), salpa da Messina per intercettare due incrociatori britannici (il Caledon ed il Calypso) avvistati da dei ricognitori a sud di Creta, diretti verso ovest (gran parte della Mediterranean Fleet, al pari di una squadra navale francese, è infatti uscita in mare a caccia, infruttuosa, di naviglio italiano). (Per altra fonte le navi sarebbero uscite in mare per dare la caccia ad un convoglio britannico, segnalato da un ricognitore al largo di Creta ed avente rotta ovest; segnalazione che si rivela poi errata, con conseguente ordine di rientrare alle basi).

Al contempo salpano da Taranto, per fornire loro appoggio, la I (incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia) e VIII Divisione Navale (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi) e la IX (Vittorio Alfieri, Alfredo Oriani, Vincenzo Gioberti, Giosuè Carducci) e XVI Squadriglia Cacciatorpediniere (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare).

Alle 9, dato che nuovi voli di ricognizione non sono più riusciti a trovare le navi nemiche, tutte le unità italiane ricevono ordine di tornare in porto.

A mezzogiorno il sommergibile britannico Orpheus (capitano di corvetta James Anthony Surtees Wise), in agguato 70 miglia a nordest di Malta, avvista il Pola, la III Divisione e le Squadriglie Cacciatorpediniere XI e XII (meno il Geniere, che è dovuto rientrare in porto da qualche ora), in navigazione con rotta nord/nordovest. Forse perché troppo lontano, il sommergibile non attacca.

22-24 giugno 1940

La XII Squadriglia Cacciatorpediniere prende il mare insieme alle Squadriglie Cacciatorpediniere IX e X ed alle Divisioni incrociatori I (Zara, Fiume, Gorizia), II (Giovanni delle Bande Nere e Bartolomeo Colleoni) e III (Trento e Bolzano) nonché all'incrociatore pesante Pola (nave ammiraglia del comandante superiore in mare; è in mare tutta la 2a Squadra Navale, più la I Divisione), per fornire copertura alla VII Divisione ed alla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere, inviate a compiere un'incursione contro il traffico mercantile francese nel Mediterraneo occidentale.

Le forze della 2a Squadra, partite da Messina (Pola e III Divisione), Augusta (I Divisione, lì giunta da Taranto la notte tra il 21 ed il 22) e Palermo (II Divisione) il 22 giugno, si riuniscono al tramonto dello stesso giorno a nord di Palermo.

L'operazione non porta comunque ad incontrare alcuna nave nemica.

7 luglio 1940

Il Corazziere, insieme al resto della XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Lanciere, caposquadriglia,

Ascari e Carabiniere), salpa da Augusta unitamente all'incrociatore pesante Pola (nave di bandiera dell'ammiraglio di squadra Riccardo Paladini, comandante la 2a Squadra), alla I Divisione Incrociatori (incrociatori pesanti Zara, Fiume, Gorizia) ed alla IX Squadriglia Cacciatorpediniere (Vittorio Alfieri, Alfredo Oriani, Vincenzo Gioberti, Giosuè Carducci), mentre da Messina e Palermo prendono il mare le Divisioni Incrociatori III (Trento, Bolzano) e VII (Eugenio di Savoia, Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, Muzio Attendolo, Raimondo Montecuccoli) e le Squadriglie Cacciatorpediniere XI (Aviere, Artigliere, Geniere, Camicia Nera) e XIII (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino), che – insieme alle unità salpate da Augusta – compongono la 2a Squadra Navale.

Loro compito è scortare a distanza un convoglio salpato da Napoli alle 19.45 del 6 e diretto a Bengasi con un carico di 232 veicoli, 10.445 tonnellate di materiali vari e 5720 tonnellate di carburante, oltre a 2190 uomini; lo formano le motonavi da carico Marco Foscarini, Francesco Barbaro (salpata da Catania alle 12 del 7) e Vettor Pisani e le navi passeggeri Esperia e Calitea, con la scorta diretta dei due incrociatori leggeri della II Divisione (Giovanni delle Bande Nere e Bartolomeo Colleoni), dei quattro cacciatorpediniere della X Squadriglia (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco), delle quattro torpediniere della IV Squadriglia (Procione, Orsa, Orione, Pegaso) e delle vecchie torpediniere Rosolino Pilo e Giuseppe Missori.

La XII Squadriglia Cacciatorpediniere è assegnata alla scorta del Pola, nave ammiraglia della 2a Squadra.

La 1a Squadra Navale (V Divisione con le corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour, IV e VIII Divisione con sei incrociatori leggeri, VII, VIII, XV e XVI Squadriglia Cacciatorpediniere con 13 unità) esce anch'essa in mare a sostegno dell'operazione. Comandante superiore in mare è l'ammiraglio di squadra Inigo Campioni, con bandiera sulla Cesare.

Le unità della 1a e della 2a Squadra salpano tra le 12.30 e le 18 del 7 luglio da Augusta (Pola, I

e II Divisione), Messina (III Divisione), Palermo (VII Divisione) e Taranto (IV, V e VIII Divisione).

La 2a Squadra si pone 35 miglia ad est del convoglio, tranne la VII Divisione con la XIII Squadriglia, che viene invece posizionata 45 miglia ad ovest.

8 luglio 1940

L'operazione va a buon fine (il convoglio raggiunge Bengasi tra le 18 e le 22 dell'8), ed alle 14.30 le navi delle due squadre navali iniziano la navigazione di rientro. Ma alle 15.20, a seguito dell'avvistamento di una formazione britannica – anche la Mediterranean Fleet, infatti, è in mare a protezione di convogli – la 1a e la 2a Squadra Navale dirigono per intercettare le navi nemiche (che si teme dirette a bombardare Bengasi), con l'intento di impegnarle in combattimento almeno un'ora prima del tramonto.

La flotta britannica in mare, al comando dell'ammiraglio Andrew Browne Cunningham, consiste in tre corazzate (Warspite, Malaya e Royal Sovereign), una portaerei (la Eagle), cinque incrociatori leggeri (Orion, Neptune, Sydney, Liverpool, Gloucester) e 16 cacciatorpediniere (Nubian, Mohawk, Decoy, Hasty, Hero, Hereward, Stuart, Decoy, Hostile, Hyperion, Ilex, Dainty, Defender, Janus, Juno, Vampire e Voyager).

Alle 19.20, però, in seguito ad ordini di Supermarina (il comando della Regia Marina, che, a differenza dell'ammiraglio Campioni ha avuto modo di apprendere, tramite la crittografia, la reale consistenza e finalità dei movimenti britannici) la flotta italiana accosta per 330° per rientrare alle basi, con l'ordine di non impegnare il nemico.

Durante l'accostata le navi vengono attaccate da alcuni velivoli con una dozzina di bombe, rispondendo con intenso tiro contraereo. Le bombe cadono vicine agli incrociatori, ma non causano danni.

9 luglio 1940

Per ordine dell'ammiraglio Paladini, la III Divisione prosegue verso nord dalle 00.45 del 9 sulla dritta di Pola e I Divisione (ammiraglio di divisione Pellegri Mattiucci, sullo Zara),

sia per evitare d'incrociarsi con la VII Divisione che è in arrivo da sinistra (perché è in rotta verso lo stretto di Messina), sia per non passare in una zona nella quale Supermarina, alle 22.10, ha indicato trovarsi due sommergibili nemici.

La navigazione notturna di rientro si svolge senza grossi inconvenienti, salvo due fallimentari attacchi siluranti contro la III Divisione; la 2a Squadra (eccetto la VII Divisione, che è ancora separata da essa) accosta verso nord all'1.23.

Già dalle 22 dell'8, però, sono arrivati nuovi ordini: Supermarina teme che la Mediterranean Fleet intenda lanciare un attacco aeronavale contro le coste italiane, perciò ordina alle forze in mare di riunirsi nel punto 37°40' N e 17°20' E, 65 miglia a sudest di Punta Stilo, entro le 14 del 9 luglio.

Verso le quattro del mattino del 9 luglio la III Divisione passa ad est del gruppo «Cesare»; l'ammiraglio Campioni, che Paladini – assumendo che questi avesse intercettato l'ordine, inviato a mezzo radiosegnalatore – non ha informato dell'ordine alla III Divisione di proseguire verso nord (il che differisce da quanto ordinato in precedenza da Campioni), quando alle 4.30 la XV Squadriglia Cacciatorpediniere segnala grosse ombre su tale lato (che è quello da cui si prevede che possa provenire il nemico), ritiene che si tratti di unità nemiche. Vengono così inviate ad attaccarle, in rapida successione, la XV e la VIII Squadriglia Cacciatorpediniere. In realtà si tratta appunto del Bolzano e del Trento, che si trovano dove – secondo le originarie disposizioni di Campioni – non dovrebbero essere: per fortuna, i due siluri lanciati dalla XV Squadriglia mancano il bersaglio, mentre l'VIII Squadriglia riconosce la sagoma delle navi “nemiche” per quella di due incrociatori tipo “Trento”, permettendo di interrompere l'attacco e chiarire l'equivoco.

Alle 6.40 la III Divisione si riunisce con Pola e I Divisione, ed alle 8 viene avvistato un idroricognitore Short Sunderland che

pedina la flotta italiana, tenendosi al di fuori della portata delle artiglierie contraeree (la caccia italiana, chiamata ad intervenire, non verrà però inviata ad attaccarlo).

Verso le 13, dopo una mattinata di infruttuosi voli di ricognizione, un velivolo italiano avvista la Mediterranean Fleet 80 miglia a nordest della V Divisione, ossia molto più a nord di quanto previsto, ed in posizione adatta ad interpersi tra la flotta italiana e la base di Taranto: l'ammiraglio Campioni inverte allora la rotta, ed ordina a Paladini, che si trova più a sud e sta dirigendo per ovest-sud-ovest, di fare altrettanto, accostando ad un tempo per riunire più rapidamente le due Squadre.

Verso le 13 la 1a e 2a Squadra, ormai riunite, si dispongono su quattro colonne, distanziate di cinque miglia l'una dall'altra: la XII Squadriglia, insieme alla XI Squadriglia, al Pola ed alla I e III Divisione, va a formare la seconda colonna da ovest (la prima è costituita dalla VII Divisione, la terza dalla V Divisione – rispetto alla quale la colonna con la III Divisione si trova tre miglia ad ovest, cioè sulla dritta – e la quarta dalle Divisioni IV e VIII). A causa della manovra d'inversione di rotta, il Bolzano si viene a trovare in testa al gruppo degli incrociatori pesanti, mentre il Pola, nave ammiraglia di Paladini, finisce in coda.

Tra le 13.15 e le 13.26, 45 miglia ad est-sud-est di Capo Spartivento, il gruppo «Pola» (di cui la XII Squadriglia fa parte), mentre si trova a poppa dritta della Cesare e con rotta 183° – è in corso la manovra per assumere la propria posizione nella formazione ordinata da Campioni –, viene attaccato da nove aerosiluranti Fairey Swordfish.

Gli aerei britannici, decollati dalla Eagle alle 11.45 con l'obiettivo di attaccare le corazzate italiane, che però non hanno trovato, provengono da ovest (cioè da sinistra); si avvicinano con decisione da poppavia agli incrociatori (approfittando del fatto che i cacciatorpediniere sono invece a proravia degli stessi), scendo-

no in picchiata fino a 20-30 metri e sganciano i loro siluri da circa mille metri di distanza. Gli incrociatori si diradano, compiono rapide manovre evasive ed aprono subito un violento fuoco contraereo, evitando tutti i siluri (due diretti contro il Bolzano, altrettanti contro il Trento ed uno contro lo Zara). Gli aerei si allontanano, tre di essi danneggiati dal tiro delle navi italiane.

Alle 14.05 ha inizio l'avvicinamento alla flotta britannica: alle 15.15 gli incrociatori aprono il fuoco, seguiti alle 15.23 anche dalle corazzate, che al contempo, insieme al gruppo «Pola», accostano a un tempo di 60° a dritta e così si spostano ad est/nordest insieme agli incrociatori pesanti per supportare gli incrociatori leggeri, i primi ad essere impegnati in combattimento. Entro le 15.40 i sei incrociatori pesanti della 2a Squadra si sono portati 6860 metri a proravia della corazzata Cesare, nave ammiraglia di Campioni.

Incrociatori e corazzate cessano poi il fuoco rispettivamente alle 15.31 ed alle 15.35, per poi riprenderlo dalle 15.48 alle 16.04 (corazzate) e dalle 15.56 alle 16.15 (incrociatori). Alle 15.53 l'ammiraglio Campioni ordina al gruppo «Pola» di serrare le distanze e dispiegarsi sulla linea di rilevamento 040°, per avvicinare gli incrociatori alle corazzate nemiche abbastanza da poter usare i cannoni da 203: l'idea è di cercare di “bilanciare” la disparità di calibro tra i cannoni delle corazzate italiane (320 mm) e quelle britanniche (381 mm) facendo sparare anche gli incrociatori pesanti sulle corazzate nemiche. Tuttavia queste ultime rimangono sempre al limite della gittata dei cannoni degli incrociatori pesanti italiani, dei quali solo il Trento spara tre salve contro di esse.

Nella seconda fase, la 2a Squadra manovra per avvicinarsi alle unità avversarie, e tra le 15.50 e le 16 i suoi incrociatori pesanti, su ordine dell'ammiraglio Paladini, aprono il fuoco da 20.000-25.000 metri contro gli incrociatori leggeri britannici del viceammiraglio John Tovey (Orion, Neptune, Sydney, Liverpool e Gloucester),

che rispondono al fuoco con grana perforante e tiro raccolto ma poco efficace.

Alle 15.59, però, la Cesare, la nave ammiraglia, viene danneggiata da un proiettile da 381 mm, dovendo ridurre la velocità. A seguito di questo evento l'ammiraglio Inigo Campioni, comandante superiore in mare delle forze italiane, decide di rompere il contatto per rientrare alle basi, ed alle 16.05 dirama l'ordine generale per le squadriglie di cacciatorpediniere di attaccare con il siluro le navi della Mediterranean Fleet, in modo da facilitare lo sganciamento delle navi maggiori.

La XII Squadriglia va all'attacco alle 16.07, partendo da una posizione un poco più arretrata rispetto alla XI Squadriglia e passando a poppavia del Pola. I quattro cacciatorpediniere dirigono immediatamente in modo da ridurre le distanze con la testa della flotta britannica e stringere il beta del nemico, ma si ritrovano immersi nelle cortine nebbiogene emesse dalle unità della XI Squadriglia, che li precedono; l'atmosfera nebbiosa e fumosa che li circonda complica notevolmente l'attacco dei caccia della XII Squadriglia, che riescono a vedere i bersagli soltanto a tratti, in modo saltuario (tale atmosfera fosca, insieme alle forti rollate, rende anche molto difficile la rilevazione dei dati cinematici).

Alle 16.12 il caposquadriglia D'Arienzo, sul Lanciere, stima che il grosso della flotta britannica (probabilmente le navi da lui viste sono gli incrociatori della 7th Cruiser Division) stia accostando verso i cacciatorpediniere da una distanza di circa 19.000 metri (con Rb. 300°), pertanto accosta verso sinistra in modo da riaprire il beta e mantenerlo favorevole, manovrando per farsi scendere sul beta mentre le distanze calano fino a 15.000 metri; un aereo solitario, un idrovolante Short Sunderland, attacca le unità della XII Squadriglia, che sono al contempo fatte oggetto del tiro di due gruppi di incrociatori nemici.

Alle 16.22, giunto a 14.000 metri dalle corazzate nemiche e con un beta 30° da esse, il caposquadriglia Lanciere – che sta per ordinare di lanciare – stima che le

navi nemiche abbiano invertito la rotta, pertanto decide di rinunciare momentaneamente al lancio ed ordina di accostare a sinistra. Alcuni secondi prima, tuttavia, il Corazziere ha già lanciato tre siluri contro quello che stima essere il gruppo delle corazzate britanniche, che stanno in quel momento irrompendo nella zona della "mischia" tra i cacciatorpediniere; al contempo anche l'Ascari ha lanciato un siluro contro un incrociatore, tutti senza risultato (due di essi, probabilmente, sono i siluri che mancano a poppa il cacciatorpediniere britannico Nubian). Subito dopo, la XII Squadriglia inverte la rotta sulla sinistra, assumendo rotta sudovest; su tale rotta i cacciatorpediniere si trovano per circa mezz'ora ad essere violentemente cannoneggiati da pezzi di medio calibro (120 e 152 mm) delle corazzate e degli incrociatori nemici, rispondendo a loro volta vivacemente con i pezzi da 120 mm (in tutto le unità della XII Squadriglia sparano 347 colpi di tale calibro, entrando ed uscendo dalla cortina fumogena per una dozzina di volte mentre navigano, sostanzialmente, di conserva con la flotta britannica). Alle 16.45 il Lanciere lancia a sua volta tre siluri, in ritirata, contro due incrociatori, senza colpire. Si tratta in assoluto dell'ultimo lancio di siluri nella battaglia di Punta Stilo; dopo di esso, le squadre italiana e britannica si perderanno definitivamente di vista.

Tra le 16.19 e le 16.30 tre squadriglie di cacciatorpediniere britannici (2th, 10th e 14th Flotilla) aprono il fuoco contro quelli italiani da 11.250-12.500 metri, appoggiati tra le 16.39 e le 16.41 dal tiro dei pezzi secondari da 152 mm delle corazzate Warspite e Malaya. Alle 16.49 la "mischia" tra cacciatorpediniere, svoltasi a grande distanza, ha termine senza che nessuna unità sia stata colpita. Terminata la battaglia, la flotta italiana si avvia alle proprie basi con direttrice di marcia 230°, passando a sud della Calabria; ma durante il rientro, tra le 16.20 e le 19.30, diviene oggetto anche dell'attacco da parte degli stessi bombardieri della Regia Aeronautica (una cinquantina, su circa 126 inviati in totale ad attac-

care le forze britanniche), che le attaccano e bombardano pesantemente per errore di identificazione e malintesi (tra il comando delle due Squadre Navali e quello della II Squadra Aerea, cui appartengono i bombardieri) circa la posizione della flotta italiana e di quella britannica. Le insensate disposizioni vigenti in materia di comunicazioni tra Marina ed Aeronautica, che non contemplano la possibilità di comunicazioni dirette tra navi e aerei, impediranno alle prime di segnalare ai secondi l'errore; le stesse navi, non potendo distinguere la nazionalità degli aerei attaccanti, apriranno un intenso fuoco con proprie armi contraeree, rafforzando nei piloti l'impressione di stare attaccando navi nemiche. Alcune delle navi ed alcuni degli aerei, rispettivamente, cesseranno il fuoco e rinunceranno all'attacco riconoscendo all'ultimo momento la vera nazionalità del "nemico", ma alla fine gli attacchi ai danni delle navi italiane eguaglieranno, in intensità, quelli condotti contemporaneamente contro la vera Mediterranean Fleet. Nessuna nave italiana sarà, fortunatamente, colpita, mentre un bombardiere Savoia Marchetti S. 79 della 257a Squadriglia (XXXVI Stormo da Bombardamento Terrestre) finirà abbattuto dal "fuoco amico" delle navi. L'ammiraglio Campioni, per tentare di chiarire equivoco, ordina di stendere bandiere italiane sul cielo delle torri e di emettere fumo rosso dai fumaioli poppieri, pratica convenzionale, nelle esercitazioni in tempo di pace, per segnalare il gruppo "amico". L'incidente sarà poi fonte di aspre polemiche tra Marina e Aeronautica, ma per lo meno servirà a dare l'impulso ad un migliore sviluppo della collaborazione aeronavale, che però raggiungerà risultati soddisfacenti solo nel 1942. Il grosso della flotta italiana dirige su Augusta, eccetto la III Divisione e la danneggiata Cesare, che fanno rotta per Messina, dove giungono alle 21 del 9 luglio. (Apparentemente la XII Squadriglia non risulterebbe tra le squadriglie inviate ad Augusta, pertanto è probabile che abbia accompagnato la III Divisione a Messina).

30 luglio-1° agosto 1940

Il Corazziere prende il mare, insieme al resto della XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Carabiniere, Ascari, Lanciere, quest'ultimo caposquadriglia), alla IX Squadriglia (Vittorio Alfieri, Alfredo Oriani, Vincenzo Gioberti e Giosuè Carducci) ed alla I Divisione (incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia), nonché alla IV Divisione (incrociatori leggeri Alberico Da Barbiano ed Alberto Di Giussano con i cacciatorpediniere Antonio Pigafetta, Lanzerotto Malocello e Nicolò Zeno della XV Squadriglia), alla VII Divisione (incrociatori leggeri Eugenio di Savoia, Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, Muzio Attendolo e Raimondo Montecuccoli con i cacciatorpediniere Granatiere, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino della XIII Squadriglia) ed agli incrociatori pesanti Pola (nave di bandiera dell'ammiraglio Paladini, comandante superiore in mare) e Trento, per fornire protezione a distanza ai convogli diretti in Libia nell'ambito dell'operazione «Trasporto Veloce Lento».

Tali convogli sono tre: il n. 1 (lento, partito da Napoli alle 8.30 del 27 a 7,5 nodi di velocità) è formato dalle navi da carico Maria Eugenia, Gloria Stella, Mauly, Bainsizza, Barbaro e Col di Lana e dall'incrociatore ausiliario Città di Bari (qui usato come trasporto) scortati dalle torpediniere Procione, Orsa, Orione e Pegaso (poi

rinforzate dai cacciatorpediniere Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco); il n. 2 (veloce, partito da Napoli alle 00.30 del 29 alla velocità di 16 nodi) è composto dai trasporti truppe Marco Polo, Città di Napoli e Città di Palermo, scortati fino alla Sicilia dalle torpediniere Circe, Calipso, Calliope e Clio e poi dalle torpediniere Alcione, Aretusa, Airone ed Ariel; il n. 3 (partito da Trapani) è composto dai piroscafi Bosforo e Cafaro, scortati dalle torpediniere Vega, Perseo, Generale Antonino Cascino e Generale Achille Papa. Sempre a protezione dei convogli, viene potenziato lo schieramento di sommergibili nel Mediterraneo orientale ed occidentale, portandolo in tutto a 23 battelli, e vengono disposte numerose ricognizioni aeree speciali con mezzi della ricognizione marittima e dell'Armata Aerea (Armera).

A seguito della notizia dell'uscita in mare sia del grosso della Mediterranean Fleet da Alessandria, che da gran parte della Forza H da Gibilterra (incrociatore da battaglia Hood, corazzate Valiant e Resolution, portaerei Argus ed Ark Royal), che si presume essere dirette verso il Mediterraneo centrale, i convogli n. 1 e 2 vengono dirottati l'uno a Catania e l'altro a Messina, dove giungono rispettivamente la sera del 28 ed alle 13.30 del 29.

Il 30 luglio i due convogli, più il n. 3 che salpa solo ora, prendono

nuovamente il mare per la Libia, e salpa anche la forza navale di copertura che comprende il Corazziere. Quest'ultimo, insieme al resto della XII Squadriglia, viene inviato a rinforzare la scorta del convoglio n. 2 nel primo tratto della navigazione tra Sicilia e Libia.

La I e VII Divisione, insieme a Pola e Trento ed alla XII Squadriglia Cacciatorpediniere che ad essi si è unita, si portano in posizione idonea a proteggere il convoglio n. 2, diretto a Bengasi (gli altri sono diretti a Tripoli) dalle provenienze da levante. La sera del 31 luglio, quando ormai non vi sono più pericoli, la formazione degli incrociatori inverte la rotta e rientra alle basi.

Tutti i convogli raggiungono senza danni le loro destinazioni tra il 31 luglio ed il 1° agosto.

4 agosto 1940

Corazziere ed Ascari, insieme alle torpediniere Curtatone e Castelfidardo (che lasciano la scorta nel pomeriggio), salpano da La Spezia in mattinata per scortare a Messina l'incrociatore pesante Bolzano, che ha completato le riparazioni dei danni subiti a Punta Stilo. Durante il giorno le navi sono protette anche da aerei antisommergibili.

5 agosto 1940

Corazziere, Ascari e Bolzano giungono a Messina in tarda mattinata.



Il Corazziere nel 1940 (Coll. Aldo Fraccaroli via Luigi Accorsi e www.associazione-venus.it)

31 agosto 1940

Alle 6 del mattino la XII Squadriglia (Corazziere, Ascari, Lanciere e Carabiniere) salpa da Taranto scortando l'incrociatore pesante Pola per partecipare, insieme al grosso della flotta da battaglia, al contrasto all'operazione britannica «Hats» (consistente in varie sotto-operazioni: trasferimento da Gibilterra ad Alessandria, per rinforzare la Mediterranean Fleet, della corazzata Valiant, della portaerei Illustrious e degli incrociatori Calcutta e Coventry; invio di un convoglio da Alessandria a Malta e di uno da Nauplia a Porto Said; bombardamenti su basi italiane in Sardegna e nell'Egeo). Supermarina ha infatti saputo che sia la Mediterranean Fleet (da Alessandria) che la Forza H (da Gibilterra) sono uscite in mare, e si è accordata con la Regia Aeronautica per attaccare la prima con le forze navali di superficie ed attacchi aerei e la seconda con aerei e sommergibili. (Secondo un'altra versione, invece, la XII Squadriglia sarebbe salpata da Messina lo stesso giorno insieme alla III Divisione ed alla XI Squadriglia Cacciatorpediniere, unendosi con esse al grosso della flotta in un secondo momento). Complessivamente, all'alba del 31, prendono il mare da Taranto, Brindisi e Messina 4 corazzate delle Divisioni V (Cesare, Duilio e Cavour) e IX (Littorio e Vittorio Veneto), 12 incrociatori delle Divisioni I (Zara, Fiume, Gorizia), III (Trento, Trieste, Bolzano), VII (Eugenio di Savoia, Duca d'Aosta, Montecuccoli ed Attendolo) e VIII (Duca degli Abruzzi e Garibaldi) più l'incrociatore pesante Pola (nave ammiraglia della 2a Squadra, ammiraglio Angelo Iachino) e 39 cacciatorpediniere (Freccia, Dardo, Saetta e Strale della VII Squadriglia; Folgore, Fulmine, Lampo e Baleno dell'VIII Squadriglia; Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco della X Squadriglia; Aviere, Artigliere, Geniere e Camicia Nera della XI Squadriglia; Lanciere, Carabiniere, Ascari e Corazziere della XII Squadriglia; Granatiere, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino della XIII Squadriglia; Alvise Da Mosto, Giovanni Da Verrazzano, Antonio Pigafetta e Nicolò Zeno della XV

Squadriglia; Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno ed Antoniotto Usodimare della XVI Squadriglia). La III Divisione si riunisce al grosso della squadra italiana, partita da Brindisi e da Taranto, verso le 13 del 1° settembre. I e III Divisione Divisione formano la 2a Squadra (che precede il grosso delle forze italiane). Le due Squadre Navali italiane (la 1a Squadra è composta dalle Divisioni V, VII, VIII e IX e dalle Squadriglie Cacciatorpediniere VII, VIII, X, XIII, XV e XVI; la 2a Squadra dal Pola, dalle Divisioni I e III e dalle Squadriglie Cacciatorpediniere IX, XI e XII), riunite sotto il comando dell'ammiraglio di squadra Inigo Campioni, dirigono per lo Ionio orientale con rotta 150°. Le forze navali sono però uscite in mare troppo tardi, hanno l'ordine di evitare uno scontro notturno ed hanno una velocità troppo bassa (20 nodi), ed hanno l'ordine di cambiare rotta e raggiungere il centro del Golfo di Taranto se non riusciranno ad entrare in contatto con il grosso nemico entro il tramonto. Tutto ciò impedisce alle forze italiane di intercettare quelle britanniche; alle 16 Supermarina ordina un cambiamento di rotta, che impedisce alla 2a Squadra, che si trova in posizione più avanzata della 1a, di proseguire verso le forze nemiche. L'ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante la 2a Squadra, ha chiesto alle 16.20 libertà di manovra per dirigere contro le forze britanniche, segnalate da ricognitori alle 15.35 a 120 miglia di distanza dalla 2a Squadra. Campioni gli ha dato l'autorizzazione alle 16.31, ma revoca l'autorizzazione alle 16.50 (comunque la 2a Squadra non sarebbe egualmente riuscita a raggiungere le unità avversarie), ed alle 17.27 ordina alla 2a Squadra di invertire la rotta ed assumere rotta 335° e velocità 20 nodi, come la 1a Squadra. Alle 22.30 del 31 la formazione italiana, che procede a 20 nodi, riceve l'ordine di portarsi per le sei dell'indomani, con rotta 150° e velocità 20 nodi, in un punto 36 miglia ad ovest di Santa Maria di Leuca, onde impegnare le forze nemiche lungo la rotta 155°, a nord della congiungente Malta-

Zante; dunque deve cambiare la propria rotta per raggiungerle (o non potrebbe prendere contatto con esse), dirigendo più verso sudovest (verso Malta) e superando la congiungente Malta-Zante.

1° settembre 1940

Durante il mattino il vento, già in aumento dalla sera precedente, dà origine ad una violenta burrasca da nordovest forza 9; le forze italiane si allontanano nuovamente dal Golfo di Taranto per cercare di nuovo quelle avversarie lungo la rotta 155° ma con l'ordine di non oltrepassare la congiungente Malta-Zante, il che tuttavia le tiene lontane dalle rotte possibili da Alessandria a Malta. Verso le 13 la burrasca costringe la flotta italiana a tornare alle basi, perché i cacciatorpediniere non sono in grado di tenere il mare compatibilmente con le necessità operative (non potendo restare in formazione né usare l'armamento). Poco dopo la mezzanotte del 1° settembre le unità italiane entrano nelle rispettive basi; tutti i cacciatorpediniere sono stati danneggiati (specie alle sovrastrutture) dal mare mosso, alcuni hanno perso degli uomini in mare. Le navi verranno tenute pronte a muovere sino al pomeriggio del 3 settembre, ma non si concretizzerà alcuna nuova occasione.

7 settembre 1940

Corazziere, Ascari e Carabiniere, che formano la XII Squadriglia Cacciatorpediniere, lasciano Taranto alle 16, insieme al cacciatorpediniere Vittorio Alfieri della IX Squadriglia, al Geniere della XI Squadriglia, all'incrociatore pesante Pola ed alla I (incrociatori pesanti Zara e Gorizia) e III Divisione Navale (incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano), cioè alla 2a Squadra Navale, nonché alla 1a Squadra con la IX Divisione Navale (corazzate Littorio e Vittorio Veneto) e le Squadriglie Cacciatorpediniere VII (Freccia, Dardo, Saetta), VIII (Folgore, Fulmine, Baleno), X (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco) e XIII (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino). La flotta italiana, che procede a 24 nodi, è diretta a sud della Sardegna (in modo da trovarsi 50 miglia a sud di Cagliari entro le 16 del giorno seguente),

per intercettare la Forza H britannica che si presume diretta verso Malta; in realtà tale formazione, salpata da Gibilterra alle 6, ha soltanto simulato un'incursione in Mediterraneo, per coprire il vero obiettivo per della propria uscita in mare: dirigersi in Atlantico e raggiungere Freetown, per poi attaccare le forze francesi a Dakar. Qualora non sia possibile ottenere il contatto con il nemico, gli ordini prevedono di dirigere per il Basso Tirreno a levante della congiungente Capo Carbonara-Marettimo, poi raggiungere il meridiano 8° Est per le ore 7 del 9 settembre.

8 settembre 1940

Le due squadre navali attraversano lo stretto di Messina nella notte tra il 7 e l'8 e raggiungono il punto prestabilito a sud della Sardegna alle 16 dell'8 settembre; però, dato che la ricognizione non ha avvistato alcuna nave nemica (visto che la Forza H, dopo la "finta", si è diretta in Atlantico), la formazione italiana inverte la rotta e, per ordine di Supermarina, raggiunge le basi del Tirreno meridionale (Napoli per la 1a Squadra, Palermo e Messina per la I e III Divisione rispettivamente).

9 settembre 1940

Le navi rientrano alle rispettive basi, si riforniscono di carburante e rimangono pronte a muovere, ma non ci sono novità sul nemico.

5 ottobre 1940

Il Corazziere ed il resto della XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Ascari, Lanciere – caposquadriglia – e Carabiniere) partono da Taranto in serata scortando le due veloci e moderne motonavi Calitea e Sebastiano Venier, dirette a Lero e cariche di rifornimenti destinati alle isole del Dodecaneso. L'invio di questo convoglio è denominato Operazione «C.V.».

6 ottobre 1940

In mattinata prendono il mare due gruppi di incrociatori pesanti incaricati di fornire protezione al convoglio: da Messina parte la III Divisione (incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano) con la XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Aviere, Artigliere, Geniere e Camicia Nera), mentre da Taranto

salpano la I Divisione (incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia), l'incrociatore pesante Pola (nave ammiraglia della 2a Squadra Navale) e la IX Squadriglia Cacciatorpediniere (Alfieri, Oriani, Gioberti e Carducci).

L'operazione viene però interrotta il mattino stesso del 6 ottobre, dopo che la ricognizione aerea dell'Egeo ha segnalato due corazzate, due incrociatori e sette cacciatorpediniere britannici sulla rotta Alessandria-Caso, ossia dove dovrebbero passare le navi dirette nel Dodecaneso. Tutte le unità italiane vengono fatte rientrare alle basi; «C.V.» non si farà più.

11-12 novembre 1940

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

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

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

Tra le 14.30 e le 16.45 del 12 novembre la XII Squadriglia Cacciatorpediniere (di cui è sempre caposquadriglia il Lanciere), insieme alla III Divisione, lascia Taranto, valutata ormai insicura, per trasferirsi a Messina. Il Co-

razziere esce dal Mar Piccolo alle 11.30, ed il suo equipaggio può così vedere gli effetti dell'attacco della notte precedente: la Cavour affondata, la Duilio incagliata per evitare la stessa fine, la Littorio con il ponte di prua semisommerso.

16 novembre 1940

La XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Corazziere, Lanciere, Ascari, Carabiniere) salpa da Messina alle 10.30, insieme alla III Divisione (Trento, Trieste, Bolzano), per partecipare all'intercettazione di un gruppo navale britannico diretto verso est. Una formazione britannica (la Forza H dell'ammiraglio James Somerville, con le portaerei Argus e Ark Royal, l'incrociatore da battaglia Renown, gli incrociatori leggeri Sheffield, Despatch e Newcastle ed otto cacciatorpediniere), salpata da Gibilterra e con rotta verso levante, è stata infatti avvistata nel Mediterraneo occidentale: è in corso l'operazione britannica «White», consistente nel lancio, da parte della portaerei Argus della Forza H, di 14 aerei destinati a rinforzare le modeste forze aeree di base a Malta, nonché un'azione di bombardamento di Alghero (velivoli dell'Ark Royal) ed il trasporto a Malta di uomini e materiali della RAF sul Newcastle.

Contemporaneamente alla partenza da Messina di III Divisione e XII Squadriglia, da Taranto prendono il mare le corazzate Vittorio Veneto (nave di bandiera del comandante della 1a Squadra, ammiraglio Inigo Campioni, comandante superiore in mare) e Cesare, il Pola (nave di bandiera dell'ammiraglio Angelo Iachino, comandante la 2a Squadra) e la I Divisione con Fiume e Gorizia (da Napoli) nonché le Squadriglie Cacciatorpediniere IX (Gioberti, Alfieri, Oriani, Carducci), XIII (Bersagliere, Granatiere, Fuciliere, Alpino); da Palermo salpa la XIV Squadriglia Cacciatorpediniere (Vivaldi, Da Noli, Tarigo, Malocello).

La III Divisione e la XII e XIV Squadriglia Cacciatorpediniere si uniscono al grosso della squadra, partito da Napoli, nel pomeriggio del 16.

La forza così riunita sotto il comando dell'ammiraglio Campioni assume quindi rotta verso est verso l'8° meridiano, a sudovest della Sardegna, procedendo a 18 nodi, ridotti a 14 nella notte del 17 per agevolare la navigazione dei cacciatorpediniere, resa difficile da un vento da sudovest. Per tutta la giornata del 16 non si ricevono informazioni sulle forze nemiche.

17 novembre 1940

Alle 10.15 la squadra britannica viene avvistata da ricognitori, che però non ne precisano né la rotta né la velocità. Campioni dirige verso sud, in direzione di Bona, sperando di riuscire ad intercettare le unità britanniche nel pomeriggio, se esse proseguono verso est.

Raggiunto alle 16.30 un punto prestabilito 45 miglia a nord-nord-est di Ustica, la formazione italiana dirige poi verso ovest ed alle 17.30 arriva 35 miglia a sudovest di Sant'Antioco. Dopo aver navigato per un po' in direzione dell'Algeria, nella totale mancanza su dove sia il nemico e dove esso sia diretto, la squadra italiana riceve l'ordine rientrare. Campioni rileverà che le condizioni del mare – onde molto lunghe da sudovest – hanno causato forte rollio e beccheggio in tutte le sue navi, corazzate comprese, tanto da impedire l'uso dei cannoni se dirette verso sud. Durante il ritorno le navi italiane eseguono esercitazioni di tiro contro la scogliera La Botte, a sud di Ponza.

Sebbene non vi sia stato contatto tra le opposte formazioni navali, l'uscita in mare delle forze italiane ha indirettamente causato il fallimento dell'operazione «White»: l'avvistamento della squadra italiana da parte dei ricognitori di Malta, infatti, ha indotto Somerville a far decollare gli aerei dall'Argus in anticipo, tenendo la portaerei quanto più ad ovest possibile, cioè più lontana da Malta di quanto inizialmente pianificato, prolungando di molto la distanza sulla quale gli aerei dovranno volare. Il risultato sarà che su quattordici aerei decollati dall'Argus (dodici Hawker Hurricane e due Blackburn Skua) solo cinque (quattro Hurricane ed uno Skua) giungeranno a Malta: gli

altri nove esauriranno il carburante e precipiteranno in mare a seguito di errori di navigazione e stime sbagliate sugli effetti del vento, tranne uno che dovrà effettuare un atterraggio d'emergenza presso Siracusa, venendo catturato.

26 novembre 1940

Alle 12.30 il Corazziere lascia Messina insieme al resto della XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Lanciere – caposquadriglia –, Ascari e Carabiniere, quest'ultimo temporaneamente sostituito dal Libeccio) ed alla III Divisione (Bolzano, Trento e Trieste, nave ammiraglia dell'ammiraglio Luigi Sansonetti, comandante la III Divisione), mentre da Napoli escono le corazzate Vittorio Veneto e Giulio Cesare, l'incrociatore pesante Pola, la I Divisione Navale (Fiume e Gorizia) e le Squadriglie Cacciatorpediniere VII (Frecia, Saetta e Dardo), IX (Alfieri, Oriani, Gioberti, Carducci) e XIII (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino).

La formazione italiana si riunisce nel punto 39°20' N e 14°20' E, 70 miglia a sud di Capri, alle 18.00, assumendo poi rotta 260° e velocità 16 nodi, per intercettare un convoglio britannico diretto a Malta nell'ambito dell'operazione "Collar". Tale convoglio, entrato in Mediterraneo il 24 novembre, è composto dai mercantili New Zealand Star, Clan Forbes e Clan Fraser, con la scorta diretta dell'incrociatore leggero Despatch, l'incrociatore antiaerei Coventry, i cacciatorpediniere Duncan, Wishart ed Hotspur e le corvette Hyacinth, Peony, Salvia e Gloxinia. La Forza F di protezione ravvicinata (ammiraglio Lancelot Holland) comprende l'incrociatore pesante Berwick e gli incrociatori leggeri Manchester, Newcastle, Sheffield e Southampton, mentre come forza di copertura a distanza è uscita da Gibilterra la Forza H (ammiraglio James Somerville) con la corazzata Ramillies, l'incrociatore da battaglia Renown, la portaerei Ark Royal e undici cacciatorpediniere (Kelvin, Jaguar, Encounter, Faulknor, Firedrake, Fury, Forester, Gallant, Greyhound, Griffin e Hereward).

27 novembre 1940

Alle otto del mattino la III Divisione e la XII Squadriglia si trovano a cinque miglia per 180° dal Pola, nave ammiraglia della 2a Squadra (che è formata dalla I e dalla III Divisione; il tutto sotto il comando dell'ammiraglio Iachino), con rotta 250° e velocità 16 nodi, mentre la I Divisione è insieme al Pola e la 1a Squadra (le due corazzate ed i cacciatorpediniere della VII e della XIII Squadriglia; ammiraglio Campioni) è più a poppavia.

La formazione italiana ha rotta 260°, verso la Sardegna, ed il mattino del 27 incrocia nove miglia a sud di Capo Spartivento Sardo, per intercettare uno dei due gruppi britannici in mare (uno partito da Alessandria ed uno da Gibilterra) prima che possano riunirsi: quello proveniente da Alessandria viene avvistato alle 9.45 da un idroricognitore lanciato dal Bolzano alle 7.55, che comunica che una corazzata, due incrociatori e quattro cacciatorpediniere si trovano a 26 miglia per 20° da Cap de Fer, con rotta 90° e velocità 16 nodi. Il messaggio del ricognitore viene ricevuto alle 10.05 dall'ammiraglio Iachino e dieci minuti dopo dall'ammiraglio Campioni. Poco dopo il velivolo aggiunge che si mantiene in contatto visivo con le navi nemiche; continuerà a tenere il contatto fino alle 10.40.

Sebbene la posizione indicata sia piuttosto lontana dal vero (troppo ad ovest), questo avvistamento è il primo concreto segnale, per il comandante superiore in mare, della presenza delle forze nemiche. A questo punto, la formazione italiana dirige per sudest, in modo da intercettare il gruppo nemico e tagliargli la rotta. Alle 11.01 la III Divisione riceve ordine da Iachino di portarsi a poppavia (a tre miglia per 270°) del resto della 2a Squadra, ed alle 11.28 l'intera formazione assume rotta 135°, per intercettare la formazione britannica che (dalle segnalazioni dei ricognitori) risulta avere posizione differente da quella prevista.

Durante l'inversione di rotta conseguente all'ordine delle 11.01, tuttavia, si verifica una certa confusione

causata dall'errata interpretazione di un segnale da parte del Trento (che per invertire la rotta vira di contromarcia, mentre gli altri due incrociatori virano ad un tempo), così che il Trieste, nave ammiraglia, finisce al centro della formazione, invece che in testa, e la III Divisione si ritrova arretrata rispetto al resto della 2a Squadra: ultima della formazione, 8 km a poppavia della I Divisione. Alle 11.35 la 2a Squadra riceve dall'ammiraglio Campioni di portarsi su rilevamento 195° rispetto alla sua nave ammiraglia (la Vittorio Veneto), in modo che la formazione divenga perpendicolare alla probabile direzione d'avvicinamento della squadra britannica. A mezzogiorno il Lanciere viene colto da un'avaria di macchina, restando fermo per un breve lasso di tempo; in conseguenza di ciò, la XII Squadriglia rimane un po' arretrata. Alle 12.07, in seguito alla constatazione che la formazione britannica appare superiore a quella italiana (i cui ordini sono di impegnarsi solo se in condizioni di sicura superiorità), essendosi i due gruppi riuniti, l'ammiraglio Campioni ordina di assumere rotta 90° per rientrare alle basi senza ingaggiare il combattimento, e tre minuti dopo ordina alla 2a Squadra di aumentare la velocità per riunirsi alle corazzate, pertanto la 2a Squadra accelera a 25 nodi, poi a 28. Alle 12.15, tuttavia, le unità della 2a Squadra avvistano improvvisamente quattro cacciatorpediniere britannici, diretti verso gli incrociatori italiani: le siluranti nemiche spariscono subito, avendo apparentemente invertito la rotta, ma poco dopo vengono avvistati altri cacciatorpediniere, incrociatori, corazzate: è la squadra britannica, che comprende le corazzate Renown e Ramillies, la portaerei Ark Royal e gli incrociatori Berwick (pesante), Sheffield, Southampton, Newcastle e Manchester (leggeri), oltre a numerosi cacciatorpediniere. In questo momento la III Divisione si trova in linea di fila 8 km a poppa della I Divisione, con rotta 90° e velocità 25 nodi, in aumento (le corazzate sono invece a proravia della I Divisione). A seguito dell'avvista-

mento delle forze nemiche, l'ammiraglio Campioni ordina di incrementare ancora la velocità. Inizia così la battaglia di Capo Teulada. Alle 12.20, prima che l'ammiraglio Campioni possa ordinare di non impegnarsi, gli incrociatori della I Divisione aprono il fuoco, seguiti in successione dal Pola e da quelli della III Divisione: questi ultimi sono i più vicini alle navi britanniche, ad una distanza di 21.500 metri (Pola e I Divisione sono invece a 22.000 metri di distanza). Subito gli incrociatori britannici (uno, il Manchester, viene mancato dalla prima salva italiana, sparata dal Trieste o dal Trento, scartata lateralmente di circa 90 metri) rispondono al fuoco; Berwick, Manchester, Sheffield e Newcastle concentrano il loro tiro contro le unità della III Divisione. Gli incrociatori italiani della 2a Squadra, in linea di fila, sono in posizione favorevole (da "taglio del T") per sparare con tutte le artiglierie su quelli britannici, che si trovano invece in linea di fronte e possono usare solo le torri prodriere, ma per via dell'ordine di Campioni di disimpegnarsi devono accostare verso nordest. Durante lo scontro, le navi italiane continuano a ritirarsi verso nordest, sparando quasi esclusivamente con le torri poppiere, mentre quelle britanniche le inseguono tirando quasi solamente con le torri prodriere (la distanza media del combattimento è 22.500 metri, che per la III Divisione – segnatamente il Trento – scende ad un minimo di 18.000 metri). All'inizio dello scontro l'ammiraglio Iachino ordina alla III Divisione (che è rimasta indietro ed aveva aumentato la propria velocità in ritardo rispetto al resto della Squadra, ed i cui apparati motori non hanno ancora raggiunto la massima andatura) di portare la velocità a 30 nodi e di allontanarsi dal nemico prima possibile, vedendo che essa sembra avere qualche difficoltà ad allontanarsi dalle unità britanniche, mentre salve da 152 degli incrociatori leggeri e qualche rara salva da 381 delle corazzate cade nella loro direzione. Il tiro degli incrociatori italiani è intenso dall'apertura del fuoco fino alle 12.42, poi diventa inter-

mittente tra le 12.42 e le 12.49 a causa di ripetute accostate necessarie a disturbare l'attacco di aerosiluranti britannici frattanto apparsi, poi nuovamente intenso dalle 12.49 alle 12.53 e poi, a causa dell'aumento delle distanze e del fumo (causato soprattutto dalla combustione forzata delle caldaie, in particolare sulle navi della III Divisione), il ritmo di tiro deve di nuovo calare, fino a cessare alle 13.15, quando la distanza è diventata di 26.000 metri. Due salve da 203 mm degli incrociatori italiani colpiscono, alle 12.22 ed alle 12.35, l'incrociatore pesante britannico Berwick: la prima uccide sette uomini, ne ferisce nove e mette fuori uso la terza torre da 203 dell'unità britannica, la seconda danneggia il quadrato ufficiali e locali adiacenti, ma il Berwick continua a fare fuoco. Proprio mentre il Berwick viene colpito, tuttavia, anche da parte italiana si registrano gli unici colpi a segno della giornata. Durante lo scontro tra gli incrociatori, la XII Squadriglia – scendendo sulla dritta a causa delle avarie che avevano in precedenza afflitto il Lanciere – si viene a trovare ad est della III Divisione, e dunque in posizione più prossima al nemico rispetto a quest'ultima; diverse salve britanniche da 152 mm cadono nei suoi pressi, ed intorno alle 12.33 una granata da 152 (forse sparata dall'incrociatore leggero Southampton) colpisce il Lanciere, fermandone la motrice poppiera. La nave riesce a proseguire a 23 nodi, ordinando ad Ascari e Carabiniere di coprirlo con cortine fumogene; ma alle 12.40, mentre si sta spostando verso ovest passando a poppavia della III Divisione, il Lanciere viene colpito altre due volte. Sebbene gravemente danneggiato, esso mantiene buone condizioni di galleggiabilità e riesce a sottrarsi al tiro nemico grazie alle cortine nebbiogene; grazie ad esse, infatti, l'incrociatore Southampton, che l'aveva tenuto sotto il suo fuoco per undici minuti, lo perde di vista e cambia bersaglio. A causa dell'esaurimento dell'acqua per alimentare le caldaie (causato dalla rottura delle tubolature dell'acqua, provocata dal secondo colpo a segno),

tuttavia, il Lanciere è costretto a spegnerle ed a fermare le macchine, restando immobilizzato intorno alle ore 13. Fino alle 12.40 le navi britanniche (soprattutto gli incrociatori) sparano intensamente contro la III Divisione, poi spostano il tiro sulla I Divisione, che è divenuta più vicina (ma il loro tiro è disturbato dal fumo prodotto dalle navi italiane); in questa fase la III Divisione, mentre la velocità aumenta progressivamente fino a 34 nodi, aumentando le distanze con le navi nemiche, di quando in quando accosta in modo da sparare con tutte le artiglierie invece che con le sole torri poppiere. Le corazzate britanniche intervengono solo sporadicamente, trovandosi più indietro rispetto agli incrociatori, senza comunque colpire nulla. Nel frattempo anche la 1a Squadra si è riavvicinata alla 2a Squadra, ed alle 13.00 la Vittorio Veneto apre il fuoco da poco meno di 29.000 metri, ma le unità britanniche subito accostano a dritta e la distanza aumenta a 31.000

metri, costringendo la corazzata a cessare il fuoco già alle 13.10. Alle 13.15, dopo la rottura del contatto balistico tra le due flotte, il Lanciere comunica di essere rimasto immobilizzato per mancanza d'acqua; alle 13.16, pertanto, l'ammiraglio Iachino ordina alla III Divisione di dare assistenza al cacciatorpediniere colpito. Dopo alcune discussioni tra Iachino e Sansonetti (che non nutre dubbi sull'utilità di tornare indietro con tutta la divisione per assistere un solo cacciatorpediniere), la III Divisione ritorna nel punto in cui si trova l'immobilizzato Lanciere, che alle 14.40 – per ordine di Sansonetti – viene preso a rimorchio dal gemello Ascari. Alle 15.35, mentre i due cacciatorpediniere iniziano a mettersi in moto, la III Divisione viene violentemente attaccata da sette bombardieri britannici Blackburn Skua (appartenenti all'800th Squadron della Fleet Air Arm, e guidati dal tenente di vascello R. M. Smeeton), decollati alle 15 dalla portaerei Ark Royal. Gli Skua, senza attaccare i due cac-

ciatorpediniere intenti nella delicata manovra di rimorchio (che non sembrano avere avvistato), bombardano in picchiata (con bombe da 227 kg) gli incrociatori di Sansonetti, che reagiscono con pronte manovre e con intenso tiro contraereo (pur senza colpire alcun velivolo). L'Ascari molla il rimorchio per avere maggior libertà di manovra sotto l'attacco, ma per fortuna i bombardieri si concentrano sugli incrociatori della III Divisione anziché sul Lanciere, bersaglio lentissimo e molto più facile. Nessuna nave viene colpita, sebbene cinque delle bombe da 500 libbre cadano molto vicine al Bolzano ed al Trento. Concluso l'attacco, l'Ascari torna a prendere a rimorchio il Lanciere e dirige verso Cagliari a lento moto (velocità di 6-7 nodi), scortato a distanza dalla III Divisione sino al tramonto. Anche il Corazziere scorta il gemello danneggiato; Lanciere ed Ascari, protetti fino alle 18 da una scorta aerea di caccia FIAT CR. 42, raggiungono Cagliari senza ulteriori inconvenienti.



Il Corazziere nel 1940 (Coll. Aldo Fraccaroli via Luigi Accorsi e www.associazione-venus.it)

9 gennaio 1941

Durante il pomeriggio il Corazziere, insieme ad Ascari, Carabinieri ed Alpino, bombarda con le sue artiglierie le posizioni greche nella zona di Grieseraci e Pikerasi (Piqeras), sulla costa albanese, in appoggio alle truppe di terra italiane, impegnate in duri combattimenti contro le forze greche le quali, invaso l'Epiro con la propria controffensiva, minacciano Valona. Siffatte azioni di bombardamento avvengono in seguito a richiesta da parte del Comando Superiore delle Forze Armate in Albania.

Mentre sono impegnati nel bombardamento, il Corazziere e gli altri cacciatorpediniere godono della protezione a distanza delle Divisioni Navali VII (incrociatori leggeri Eugenio di Savoia e Raimondo Montecuccoli) e VIII (incrociatori leggeri Giuseppe Garibaldi e Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi) nonché di un quinto incrociatore leggero, l'Armando Diaz.

Da parte greca si reagisce col fuoco di artiglierie di medio calibro, ma nessuno dei cacciatorpediniere viene colpito. Quella compiuta da Corazziere e gemelli è l'ultima di una serie di azioni di bombardamento costiero eseguite da siluranti italiane per contribuire a fermare l'offensiva greca che ha per obiettivo Valona; il giorno seguente, 10 gennaio, l'offensiva ellenica si esaurisce, senza aver conquistato Valona.

25 gennaio 1941

Nel pomeriggio il Corazziere (caposquadriglia, capitano di vascello Carmine D'Arienzo) esegue, insieme ai gemelli Ascari e Carabinieri, un'altra azione di bombardamento navale contro le posizioni greche sulla costa albanese, nella zona di Pikerasi (Piqeras), Kieparò (Qeparo), Porto Palermo e San Demetrio, per appoggiare le truppe di terra italiane nei combattimenti in corso nell'Albania meridionale.

Il 14 gennaio, pochi giorni dopo il fallimento della loro offensiva contro Valona, le truppe greche hanno lanciato un nuovo attacco sul fronte a mare, lungo la strada costiera Himara-Vunoj-Ducati-Valona; dopo dieci giorni di attacchi e contrattacchi da ambo

le parti, il 25 gennaio le forze greche hanno costretto quelle italiane ad arretrare, e proprio in seguito a ciò è stato disposto il bombardamento del settore costiero da parte di Corazziere, Ascari e Carabinieri. L'azione di cannoneggiamento eseguita dalla XII Squadriglia, e diretta dal comandante D'Arienzo del Corazziere, risulta piuttosto efficace: grazie anche all'intervento delle artiglierie navali, infatti, la sera stessa del 25 gennaio la 6a Divisione Fanteria "Cuneo" può compiere un'azione di alleggerimento a sudest di Vunoj, ed il giorno seguente si sviluppa un contrattacco italiano che porterà, entro inizio febbraio, a riconquistare tutto il terreno perso nei giorni precedenti.

8 febbraio 1941

Alle 7 del mattino Corazziere e Carabinieri, insieme alla III Divisione (Trento, Trieste, Bolzano) dell'ammiraglio Luigi Sansonetti (imbarcato sul Trieste), salpano da Messina alla volta di La Spezia, a seguito di un ordine di Supermarina impartito alle 19.30 del 7 febbraio. L'ordine è stato dato a seguito della segnalazione di una nutrita formazione navale nemica al largo delle Baleari (per altra versione la partenza della III Divisione sarebbe stata disposta da Supermarina quale misura precauzionale, in vista dell'incontro tra Benito Mussolini e Francisco Franco fissato per l'11 febbraio, per l'eventualità che la Royal Navy volesse compiere un'azione spettacolare, con finalità principalmente psicologiche, contro le coste italiane).

Al contempo, da La Spezia escono in mare le corazzate Vittorio Veneto (nave di bandiera dell'ammiraglio Angelo Iachino), Giulio Cesare ed Andrea Doria e la X (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco) e la XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Gratiere, Fuciliere, Alpino). L'invio a La Spezia della III Divisione con relativa scorta è motivato dal proposito, da parte di Supermarina, di costituirci una forza navale razionalmente composta insieme alle altre unità salpate dalla base ligure: scopo dell'uscita è l'intercettazione dell'aliquota della Forza H britannica (incrociatore

da battaglia Renown, corazzata Malaya, portaerei Ark Royal, incrociatore leggero Sheffield, cacciatorpediniere Fury, Foxhound, Foresight, Fearless, Encounter, Jersey, Jupiter, Isis, Duncan e Firedrake), che si sa essere uscita da Gibilterra. La Forza H sta facendo rotta su Genova con l'intento di bombardare il capoluogo ligure (operazione «Grog»); ma l'obiettivo della Forza H non è noto ai comandi italiani, che pensano potrebbe invece trattarsi di un nuovo convoglio verso Malta o di un'azione diretta contro obiettivi della Sardegna occidentale (come già accaduto il 2 febbraio, quando aerei dell'Ark Royal hanno infruttuosamente attaccato la diga del Tirso).

Alle 11.45, al largo di Napoli, anche un terzo cacciatorpediniere, il Camicia Nera, si unisce, come da ordini, alla scorta della III Divisione.

9 febbraio 1941

Poco dopo le otto del mattino, come da disposizioni, la III Divisione si riunisce, 40 miglia ad ovest di Capo Testa sardo (a nord dell'Asinara), alle forze navali uscite da La Spezia, ed alle 8.25 l'intera formazione (sotto il comando dell'ammiraglio Iachino) assume rotta 230°, dirigendo per quella che è ritenuta la probabile zona ove si trovano le navi nemiche, nell'ipotesi, errata, che la loro azione sia diretta contro la Sardegna. Tale rotta, controvento, permette anche di catapultare gli idroricognitori: per ordine dell'ammiraglio Iachino, il Bolzano catapulta il suo IMAM Ro. 43 alle 8.55, seguito dal Trento alle 9.35; i due aerei hanno il compito di cercare il nemico verso sud e sud-ovest, ma in realtà la Forza H si trova 170 miglia più a nord dell'aerea oggetto della ricerca. La squadra italiana non riesce a raggiungere la Forza H prima che il bombardamento di Genova si compia (questo avviene dalle 8.14 alle 8.54, mentre la squadra italiana, del tutto ignara di quanto sta accadendo, si sta radunando al largo dell'Asinara, e la ricognizione aerea sta cercando inutilmente il nemico ad ovest della Sardegna: le navi britanniche sparano 273 colpi da 381 mm,

1782 da 152 mm e 405 da 114 mm, distruggendo o danneggiando gravemente 254 edifici, uccidendo 144 civili e ferendone 272 ed affondando due mercantili), e viene inviata alla sua ricerca mentre questa rientra a Gibilterra: alle 9.35 le navi italiane assumono rotta 270° (verso ovest), ed alle dieci, in seguito alle informazioni pervenute con nuovi messaggi, fanno rotta verso nord, con la III Divisione in posizione avanzata 10 km a proravia delle corazzate. Procedendo verso nord la visibilità (20.000 metri) e le condizioni meteomarine vanno migliorando, sebbene il cielo rimanga coperto da nuvole alte. Alle 12.35 il Trieste catapultava il suo idrovolante con l'ordine che questi segua la rotta 330° fino a 20 miglia dalla costa francese, per poi dirigere verso Genova ed infine ammarare a La Spezia. Alle 12.44, dopo vari messaggi contraddittori su rotta e posizione delle forze britanniche ed in mancanza di notizie fresche, la formazione italiana assume rotta 330° in modo da poterle intercettare nel caso stiano navigando verso ovest seguendo rotte costiere, ma alle 13.07, dopo aver ricevuto nuovi messaggi (che fanno pensare a Iachino che le forze britanniche si siano riuniti poco dopo mezzogiorno a sud di Capo Corso e stiano ripiegando verso sud intenzionati a passare vicino alle coste occidentali della Corsica), Iachino ordina che la III Divisione accosti per 50° (le corazzate assumono inve-

ce rotta 30° alle 13.16), dopo di che, quando le navi di Sansonetti si vengono a trovare 15 km a proravia delle corazzate a seguito di tale manovra, Iachino dispone che la III Divisione assuma rotta 30° e porti la velocità a 24 nodi. Alle 13.21 viene diramato l'ordine a tutte le unità di prepararsi al combattimento, ritenendo possi-

seguito le rotte costiere, bensì fuggendo verso sud costeggiando la Corsica occidentale: in realtà, si saprà solo in seguito che era passato prima a 40 e poi a 20 miglia dalla Forza H, senza vederla a causa della scarsa visibilità), ed alle 15.24 il Trieste (la III Divisione si trova 15 km a proravia delle corazzate) avvista delle alberature e segnala di aver avvistato il nemico su rilevamento 50°: viene ordinato il posto di combattimento su tutte le unità, ma alle 15.32 il Trieste annulla il segnale di avvistamento, spiegando che la nave avvistata è in realtà una petroliera. Alle 15.38 Trieste annuncia di nuove navi sospette su rilevamento 50°, ed alle 15.40 anche dalle corazzate vengono avvistate le loro alberature: certe di aver finalmente trovato la formazione britannica, le navi italiane si preparano al fuoco, ma alle 15.48 un'osservazione più attenta rivela che le alberature sono quelle di sette mercantili francesi che navigano in convoglio verso sudest (un convoglio di cui le autorità italiane, come da clausole di armistizio con la Francia, erano state preavvertite).

Iachino comprende che la sua supposizione era errata, ed alle 15.50 la squadra italiana accosta verso ovest (la III Divisione, su ordine di Iachino, accelera a 30 nodi per portarsi prima possibile nella nuova direzione di probabile avvistamento del nemico) per intercettare la Forza H nel caso stia navigando verso ovest lungo la costa francese, ma alle 17.20 la velocità viene ridotta a 20 nodi, mentre vengono meno le speranze di trovare le navi britanniche.



Il Corazziere in bacino di carenaggio nel 1941 (Coll. Luigi Accorsi via www.associazione-venus.it)

seguendo le rotte costiere, ma alle 13.07, dopo aver ricevuto nuovi messaggi (che fanno pensare a Iachino che le forze britanniche si siano riuniti poco dopo mezzogiorno a sud di Capo Corso e stiano ripiegando verso sud intenzionati a passare vicino alle coste occidentali della Corsica), Iachino ordina che la III Divisione accosti per 50° (le corazzate assumono inve-

ce l'incontro con il nemico (anche perché alle 13.27 l'aereo del Trieste ha comunicato di essere 20 miglia a sudest di Capo Camarat e di non aver incontrato navi nemiche, apparentemente confermando che queste non stiano

per intercettare la Forza H nel caso stia navigando verso ovest lungo la costa francese, ma alle 17.20 la velocità viene ridotta a 20 nodi, mentre vengono meno le speranze di trovare le navi britanniche.

Alle 18 le navi accostano verso nord, ed alle 19 verso est, riducendo la velocità a 18 nodi e cessando il posto di combattimento.

10 febbraio 1941

Durante la notte, in seguito ad un ordine ricevuto alle 22.50, la squadra italiana incrocia nel golfo di Genova a 15 nodi (accelerando poi a 20 nodi alle otto del mattino del 10), venendosi così a trovare, alle nove del mattino del 10, al centro del quadratino 19-61, come ordinato (la III Divisione è in quel momento 10 km a proravia delle corazzate). Alle 9.07 viene ricevuto l'ordine di rientrare alle basi, e la III Divisione fa pertanto rotta su Messina, dove giunge in giornata.

24 febbraio 1941

Alle 5.45 Corazziere ed Ascari lasciano Palermo insieme agli incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere (nave di bandiera del comandante della IV Divisione Navale, ammiraglio di divisione Alberto Marenco di Moriondo) ed Armando Diaz (capitano di vascello Francesco Mazzola), per una missione di scorta a distanza ai convogli che trasportano in Libia truppe e materiali dell'Afrika Korps. Sono infatti in mare tre convogli diretti in Libia: uno (partito da Napoli alle 19 del 23 facendo tappa a Palermo il 24, e diretto a Tripoli a 14 nodi) formato dalle motonavi tedesche Marburg, Reichenfels, Ankara e Kybfels, scortate dai cacciatorpediniere Aviere, Geniere e Da Noli e dalla torpediniera Castore; un secondo (salpato da Napoli a mezzogiorno del 25) composto dai trasporti tedeschi Leverkusen, Arcturus, Wachtfels ed Alikante e dall'italiano Giulia, scortati dal cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi e dalle torpediniere Procione, Orsa e Calliope; ed un convoglio veloce (partito da Napoli alle 20 del 24 febbraio) formato dai trasporti truppe Conte Rosso, Esperia, Marco Polo e Victoria, scortati dai cacciatorpediniere Baleno e Camicia Nera e dalle torpediniere Orione ed Aldebaran. Sono inoltre in mare anche i piroscafi Arta, Nirvo e Giovinezza di ritorno da Tripoli (che avevano lasciato alle 5.30 del 24) con la scorta della torpediniera Generale Achille

Papa, ed i piroscafi Santa Paola e Honor partiti da Palermo il 25.

La IV Divisione ha avuto ordine di portarsi nel Canale di Sicilia per proteggere, tra il 25 ed il 27 febbraio, i convogli «Esperia», «Marburg» e «Alikante» in navigazione da Napoli a Tripoli, tenendosi pronta a qualsiasi evenienza.

Alle 11.30 la IV Divisione prende contatto con il convoglio «Marburg» (avente una velocità di 14 nodi), del quale, secondo gli ordini, dovrebbe mantenersi a proravia per fornirgli, durante la notte, scorta ravvicinata.

Sino al tramonto la IV Divisione si tiene tra gli 8.000 ed i 12.000 metri a proravia del convoglio «Marburg», procedendo a zig zag, con Corazziere ed Ascari in posizione di scorta ravvicinata (il Corazziere di prora al Bande Nere, l'Ascari 45° sulla sinistra dello stesso incrociatore). Tramontato il sole, i due incrociatori mantengono la velocità a 14,5 nodi sino alla boa n. 4 di Kerkennah.

25 febbraio 1941

La notte è senza luna, l'oscurità profonda; ciò induce l'ammiraglio Marenco di Moriondo, intorno alle due di notte, dopo aver scapolato la zona obbligata della boa n. 4 di Kerkennah, ad interrompere lo zigzagamento ed a procedere con Bande Nere e Diaz in linea di fila, preceduti dal Corazziere e seguiti dall'Ascari, per eventuale reazione antisommergibili e per fornire scorta agli incrociatori se la IV Divisione dovesse eseguire marcate ed improvvise accostate. Alle 2.10 la formazione, un miglio ad ovest della boa n. 4 di Kerkennah, assume rotta 180°, ed intorno alle tre, per non allontanarsi dal convoglio, viene ridotta la velocità a 13,5 nodi, sempre mantenendo la linea di fila Corazziere-Bande Nere-Diaz-Ascari. Via via che le navi procedono verso sud, in direzione di Zuara, la già scarsa visibilità va progressivamente calando. Il mare è calmo, senza vento.

Alle 3.22 il sommergibile britannico Upright (tenente di vascello Edward Dudley Norman) avvista le navi da guerra italiane su rilevamento 315°, a circa due miglia e mezzo. L'Upright, restando in emersione, accelera e descrive parzialmente un semicerchio,

manovrando per avvicinarsi ed attaccare.

Il Corazziere e l'Ascari procedono rispettivamente a proravia ed a poppavia dei due incrociatori, in linea di fila; il Diaz naviga nella scia del Bande Nere, ed al comandante dell'Upright sembra la nave più grossa: perciò è contro di esso che, alle 3.40, l'Upright lancia quattro siluri, immergendosi subito dopo.

Alle 3.43, quando il Diaz si trova a poche miglia dalla boa numero 4 delle secche di Kerkennah, due dei siluri lo colpiscono sul lato dritto, nei pressi del deposito munizioni prodiero, provocandone la devastante esplosione. Alle detonazioni dei due siluri segue una fiammata sulla dritta e poi un'esplosione molto più rovinosa, con una colossale fiammata generata dalla combustione delle polveri: gli uomini del Corazziere e dell'Ascari notano un ampio squarcio sul lato di dritta del Diaz, all'altezza del fumaio prodiero, dal quale escono le fiamme, e vedono anche che le sovrastrutture prodiero dell'incrociatore sono completamente avvolte dalle fiamme.

Nel giro di soli sei minuti il Diaz affonda di prua, fortemente sbandato sulla sinistra, in posizione 34°33' N e 11°45' E (al largo di Sfax, a 20 miglia e mezzo per 190° dalla boa n. 4 di Kerkennah), trascinando con sé i tre quarti dell'equipaggio. L'Ascari (che è stato mancato da uno dei due siluri non andati a segno) contrattacca per primo, ed anche il Corazziere, subito dopo aver visto le esplosioni sul Diaz, riceve ordine d'invertire la rotta per partecipare alla caccia contro il sommergibile attaccante; portatosi nella zona in cui si presume essere il battello nemico, il Corazziere esegue una ricerca per nord-sud circa 2 km ad ovest del punto in cui è affondato il Diaz. La caccia da parte dei due cacciatorpediniere, che vede l'infruttuoso lancio di dieci o dodici bombe di profondità, si protrae dalle 3.45 alle 4.25, mentre il Bande Nere, dopo l'attacco, prosegue a maggiore velocità e con rotta a zig zag, scortando il convoglio a destinazione.

Alle 4.25 l'Ascari conclude la caccia e si dirige sul punto in cui si è inabissato il Diaz per iniziare a soccorrere i superstiti, dispersi in un'area abbastanza vasta, mentre il Corazziere, prosegue nella vigilanza antisommergibili. Solo alle 7.30 anche il Corazziere si unisce ai soccorsi. All'alba, intanto, sopraggiungono anche aerei inviati da Marina Libia e da Trapani. Molti uomini scompaiono in mare prima di poter essere soccorsi, per ipotermia nella fredda acqua di febbraio, o per soffocamento causato dalla nafta che galleggia copiosa sulla superficie del mare. L'Upright, che ha passato il contrattacco a 6 o 7 metri dal fondale, non subisce danni e ritorna a quota periscopica alle 7.15, osservando l'orizzonte tutt'intorno e vedendo che l'incrociatore attaccato non c'è più: solo due cacciatorpediniere intenti al recupero dei naufraghi laddove si era trovata la nave attaccata, su rilevamento 270°. Il sommergibile si avvia poi sulla rotta di rientro a Malta. Il Corazziere, pur setacciando il mare per quattro ore, raccoglie solo tre sopravvissuti, mentre l'Ascari recupera 150 uomini ancora vivi, tra cui 31 feriti, e nove cadaveri. Due dei

naufraghi muoiono poco dopo. Alle 8.44 i due cacciatorpediniere, una volta appurato che non vi siano più naufraghi in mare, rimettono in moto dirigendo verso nordovest, per ricongiungersi col Bande Nere.

26 febbraio 1941

Corazziere, Ascari e Bande Nere giungono a Palermo, dove vengono sbarcati i naufraghi. Dell'equipaggio del Diaz sono morti 464 uomini, su un totale di 605 imbarcati.

12-13 marzo 1941

Il Corazziere esce in mare quale parte della forza di scorta a distanza (incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano della III Divisione, cacciatorpediniere Aviere e Carabiniere, torpediniere Giuseppe Dezza, tre MAS) di un convoglio composto dai trasporti truppe Victoria, Conte Rosso e Marco Polo, aventi la scorta diretta dei cacciatorpediniere Folgore, Geniere e Camicia Nera. Il convoglio, partito da Napoli all'1.30 del 12 marzo, giunge a Tripoli alle 15.30 del 13; la forza di cui fa parte il Corazziere procede a qualche miglio di distanza per fornire protezione strategica.

27 marzo 1941

Il Corazziere (caposquadriglia,

capitano di vascello Carmine D'Arienzo) salpa da Messina alle 5.30 ad Ascari (capitano di fregata Marco Calami) e Carabiniere (capitano di fregata Giacomo Sicco), che con esso formano la XII Squadriglia Cacciatorpediniere, ed alla III Divisione (Trento, Trieste e Bolzano, al comando dell'ammiraglio Luigi Sansonetti con bandiera sul Trieste), per partecipare, insieme alla corazzata Vittorio Veneto, alla I Divisione (Zara, Pola, Fiume), alla VIII Divisione (incrociatori leggeri Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi) ed alle Squadriglie Cacciatorpediniere IX (Vittorio Alfieri, Alfredo Oriani, Vincenzo Gioberti, Giosuè Carducci), XIII (Granatiere, Fuciliere, Bersagliere, Alpino) e XVI (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno), all'operazione «Gaudio», un'incursione contro il naviglio britannico nel Mediterraneo orientale, a nord di Creta. Verso le 6.15, nello stretto di Messina, la III Divisione con la XII Squadriglia si pone 7 miglia a proravia della Vittorio Veneto, scortata dalla XIII Squadriglia: queste unità formano il gruppo «Vittorio Veneto» al comando dell'ammiraglio Iachino.



Il Corazziere nel 1941 (Coll. Luigi Accorsi via www.associazione-venus.it)

La navigazione prosegue senza incidenti sino alle 12.25, quando il Trieste comunica a Iachino la presenza di un ricognitore britannico Short Sunderland a sud della III Divisione (e che continuerà a tenerla d'occhio per mezz'ora); in seguito a questo – alle 12.20 il Sunderland ha comunicato l'avvistamento di tre incrociatori ed un cacciatorpediniere a cinque miglia per 270°, al largo di Capo Passero, per poi precisare alle 12.35 che le navi avvistate hanno rotta 120° e velocità 15 nodi: entrambi i messaggi vengono intercettati dalla Vittorio Veneto –, la squadra italiana, poco dopo le 14, accosta per 150° (prima la rotta era 134°) per trarre in inganno il velivolo (il cui messaggio rischia di rivelare la destinazione, e dunque le intenzioni, della squadra italiana), e segue questa rotta sino alle 16, per poi riaccostare per 130°, e poi – alle 19.30 – per 98° portando la velocità a 23 nodi, in modo da arrivare nel punto prestabilito a sud di Gaudo all'alba del 28. Alle 22 Supermarina annulla l'attacco a nord di Creta, dato che dalla ricognizione risulta che non vi sono convogli da attaccare.

28 marzo 1941

Alle 6.35 del mattino un idro-ricognitore catapultato dalla Vittorio Veneto avvista la Forza B britannica (composta dagli incrociatori leggeri Orion, Ajax, Perth e Gloucester e dai cacciatorpediniere Vendetta, Hasty, Hereward ed Ilex, il tutto sotto il comando del viceammiraglio Henry Daniel Pridham-Wippell), in navigazione con rotta stimata 135° e velocità 18 nodi una quarantina di miglia ad est-sud-est dall'ammiraglia italiana. Alle 6.57, pertanto, mentre la Vittorio Veneto (nonché il sopraggiungente gruppo «Zara», composto da I e VIII Divisione, che si riunisce al resto della squadra nelle prime ore del 28, 55 miglia a sudest di Capo Spartivento Calabro) aumenta la velocità a 28 nodi, la III Divisione riceve l'ordine di assumere rotta 135° e velocità 30 nodi: Iachino intende far raggiungere alla divisione di Sansonetti gli incrociatori britannici, poi farla dirigere verso la Vittorio Veneto ed attirarli così verso la corazzata, e di conse-

guenza alle 7.34 ordina alla III Divisione di ripiegare verso la Vittorio Veneto dopo aver avvistato le forze britanniche. A quell'ora le navi di Sansonetti aumentano la velocità cercando il nemico, non ancora visibile, che secondo le informazioni del ricognitore dovrebbe trovarsi a sudest, cioè all'incirca di prora a dritta. Pochi minuti dopo, alle 7.39, la III Divisione viene avvistata da un ricognitore decollato dalla portaerei britannica Formidable. Alle 7.55 la III Divisione inizia a scorgere su rilevamento 205° i primi segni della sopraggiungente Forza B, comunicandolo a Iachino, e nel giro di qualche minuto tutta la formazione di Pridham-Wippell è in vista. Anche la Forza B, tuttavia, ha l'ordine di attirare le navi italiane verso il grosso della Mediterranean Fleet, uscita in mare con le corazzate Barham, Valiant e Warspite e la portaerei Formidable, della cui presenza in mare i comandi italiani sono totalmente all'oscuro: di conseguenza, le navi di Pridham-Wippell ripiegano verso Alessandria, costringendo la III Divisione ad inseguirle e facendo fallire la trappola pianificata dall'ammiraglio Iachino. Ha così inizio lo scontro di Gaudo. Alle 8.12 le navi di Sansonetti aprono il fuoco sulla Forza B da 22.000 (fonti italiane)-23.000 (fonti britanniche) metri, mentre le unità britanniche, i cui cannoni da 152 mm (essendo tutti incrociatori leggeri) hanno gittata minore dei 203 dei "Trento", non aprono il fuoco per un quarto d'ora, tranne il Gloucester, il quale, essendo la nave in coda e dunque più vicina a quelle italiane, spara tre salve, che cadono corte, a partire dalle 8.27-8.29, da 21.000 metri di distanza. È proprio il Gloucester, per via della sua posizione, a costituire il bersaglio principale dei cannoni della III Divisione, dovendo iniziare a zigzagare per evitare di essere colpito dall'accurato tiro delle navi di Sansonetti, che poco dopo accostano in fuori di 25°, passando da rotta 160° a rotta 135° (così portandosi fuori portata dei cannoni della Forza B), per poi riassumere, verso le 8.36, rotta nuovamente parallela

a quella della Forza B. Alle 8.36 Iachino ordina alla III Divisione di dirigere verso ovest ed interrompere il combattimento qualora non riesca a raggiungere le navi nemiche, ritenendo, a ragione, pericoloso spingersi troppo verso est, in zona dove il controllo dei cieli è in mano britannica. La III Divisione continua il tiro fino alle 8.55, ma non riesce a colpire nessuna nave: tutte le salve cadono corte tranne un proiettile del Bolzano che colpisce il Gloucester senza esplodere, mentre Orion e Perth subiscono solo lievi danni da schegge. A quell'ora gli incrociatori di Sansonetti (al pari della Vittorio Veneto) accostano per 270° ed assumono rotta 300° e velocità di 28 nodi, venendo seguiti a distanza dalla Forza B, che si mantiene fuori tiro e tiene informato il resto della Mediterranean Fleet dei movimenti delle unità italiane. Essendosene reso conto, alle 10.17 l'ammiraglio Iachino ordina alla III Divisione di proseguire sulla sua rotta fino a nuovo ordine e tenersi pronta al combattimento (spiegando anche le sue intenzioni), mentre la Vittorio Veneto e le altre navi invertono la rotta (assumendo rotta 90°) per sorprendere alle spalle la Forza B (portandosi ad est delle navi britanniche e poi accostando verso sud), porla tra due fuochi (la III Divisione ed il resto della formazione italiana) ed impedirne la ritirata. Le unità della Forza B sono però più a nord di quanto ritenuto (e segnalato) e pertanto l'incontro avviene alle 10.50: sulle prime la Forza B, incerta se le navi avvistate siano amiche o nemiche, effettua il segnale di riconoscimento, ma alle 10.56, mentre la Vittorio Veneto apre il fuoco da 23.000 metri, Iachino ordina alla III Divisione di invertire la rotta e riprendere il combattimento. La Forza B subito accosta verso sud e si ritira inseguita dalle navi italiane (la III Divisione cerca di serrare le distanze ma non fa in tempo ad intervenire), coprendosi con cortine fumogene, ma le distanze vanno aumentando ed il tiro della Vittorio Veneto risulta inefficace.

../..

TESINA PER MASTER EMERGENCY E DISASTER MANAGEMENT

PREMESSA

Scopo di questa tesi, che verte sull'argomento delle radiocomunicazioni alternative in emergenza, è quello di fornire a gli operatori volontari dei gruppi civici di protezione civile, tutti quegli spunti atti a permettere di avere una conoscenza basilare nel campo delle radiocomunicazioni. A questo scopo si eviterà di trattare argomentazioni ove si faccia ricorso a complessi ragionamenti di natura matematica che non sono lo scopo di questo scritto. L'intento è quello di fornire elementi base per comprendere perché esistono e come sono nate le radiocomunicazioni di emergenza. Sin dagli inizi dell'invenzione della radio si intuì subito il potenziale delle onde radio fino a quel momento non utilizzate in ambito comunicativo. Infatti, i vecchi sistemi di trasmissione si basavano esclusivamente sull'utilizzo di linee di trasmissione filare. Le stazioni riceventi e trasmettenti, che a quei tempi erano esclusivamente telegrafiche, venivano interconnesse tra di loro a mezzo di filo. Si comprenderà che le limitazioni di un tale sistema comportava l'impossibilità di collegare grandi distanze e un numero limitato di utenti. Questo nonostante lo sforzo operato dalle società di allora che riuscirono a connettere, a mezzo di cavi anche sottomarini, interi continenti. Successivamente l'utilizzo del mezzo aereo a seguito degli esperimenti radio di Marconi cambiò radicalmente la situazione. I primi esperimenti effettuati a bordo del panfilo Elettra, condotti dallo scienziato italiano, ebbero come primo sviluppo la creazione di una capillare diffusione di stazioni radiotelegrafiche costiere. Il vantaggio immediato fu quello di far uscire dall'isolamento le navi che solcavano i mari in quel periodo. Fu proprio in situazioni di emergenza, piuttosto che in quelle puramente commerciali, che si sfruttarono appieno i nuovi mezzi di comunicazioni senza filo. La storia ci riporta numerosissimi casi di cronaca che utilizzarono la radio come mezzo di salvataggio, basta citarne due per tutti: l'affondamento del Titanic e le famose operazioni radiotelegrafiche svolte dalla Tenda Rossa ad opera del radiotelegrafista della Marina Militare Italiana Giuseppe Biagi dopo lo schianto del dirigibile Italia durante la spedizione polare del Generale Umberto Nobile. In entrambi le circostanze l'utilizzo della radio, pur con tutte le limitazioni di allora, permise di limitare le perdite di vite umane. Se nel primo caso i soccorsi si avvalsero di altri operatori addetti ai lavori, nel secondo caso fu determinante l'ausilio di un radioamatore russo che riuscì a stabilire i contatti con la spedizione scientifica. Le tragedie citate permisero di iniziare a creare un enorme interesse nell'utilizzo della radio, interessando anche il legislatore che iniziò a normare l'utilizzo della radio in situazioni di emergenza. Per citare come esempio l'ambito marittimo, ma anche quello aeronautico, in ogni stazione radio era presente un orologio con alimentazione autonoma che aveva i settori da 0 a 3 e da 30 a 33 minuti dipinti di rosso; questi erano i minuti in cui le trasmissioni telegrafiche dovevano cessare e l'operatore si doveva porre in ascolto sulla frequenza di soccorso a 500 KHZ al fine di intercettare eventuali chiamate di SOS. Con il successivo sviluppo dei sistemi di radiotelefonìa i minuti da 15 a 18 e da 45 a 48, evidenziati con un settore colorato di verde, indicavano i periodi di silenzio radio e di ascolto sulla frequenza 2182 KHZ impiegata per gli scopi di emergenza e soccorso. Nell'esperienza ventennale di volontariato operante nell'Associazione Ari (Associazione Radioamatori Italiani) si è potuto conoscere le diverse specializzazioni in ambito delle comunicazioni di emergenza e avuto l'occasione di tenere corsi presso i COM (Centro Operativo Misto) comprendendo che la forma più efficace per trasmettere la propria passione in questo campo è quella di relazionarsi nella maniera più chiara e semplice possibile. In situazioni particolari, come ad esempio un evento calamitoso, saltano tutti gli schemi pianificati e, molto spesso, sono l'esperienza e la forza lavoro impiegata che in questo campo aiuta a risolvere molte situazioni di emergenza. Una gestione delle comunicazioni in emergenza è quello di assicurare continuità e stabilità nella comunicazione soprattutto nei primi momenti dell'evento traumatico quando non sono più disponibili le reti fino ad allora funzionanti. Iniziamo quindi un breve percorso che illustrerà le modalità di impiego delle radiocomunicazioni in ambito di emergenza.

LE ONDE ELETTROMAGNETICHE: cosa sono, dove sono e come si propagano.

E' vero, non le vediamo ma sono sempre intorno a noi: la radiosveglia sul comodino, il cellulare nella tasca, la radio a casa o quella in auto, la televisione, ecc. Tutto funziona mediante la ricezione di onde elettromagnetiche. Alcune magari sono vicine a noi, altre arrivano da molto lontano, persino dallo spazio.

Cosa sono: le onde elettromagnetiche sono l'insieme delle onde prodotte dalla oscillazione o dalla accelerazione di cariche elettriche. Tali onde sono costituite da due componenti - una elettrica e una magnetica - e costituiscono il cosiddetto spettro elettromagnetico, di cui solo una porzione di onde è visibile all'occhio umano, quella della luce. La maggior parte delle onde radio, hanno un andamento sinusoidale (fig. 1). Le onde elettromagnetiche non necessitano di un mezzo materiale per potersi propagare. Nel vuoto, la velocità di fase di un'onda elettromagnetica coincide con c : la velocità della luce nel vuoto, pari a 299.792 km/s.



Fig. 1

In questo studio ci si riferirà a quell'area dello spazio dove questi fenomeni interagiscono; questo ci permetterà di comprendere come mai un operatore radio che sta operando presso un campo base o presso la sala radio di un COC (Centro Operativo Comunale), effettuando una chiamata in gamma CB ad un'altra squadra a una decina di chilometri, potrà capitare, anziché la squadra chiamata, delle trasmissioni provenienti da centinaia di km di distanza.

Dove sono: come tutti sappiamo la terra è circondata da una massa di sostanze gassose chiamata atmosfera. La stessa viene divisa in più zone a seconda dell'altitudine di riferimento e vengono chiamate:

- Troposfera: è la zona che va dalla superficie terrestre fino a circa 13 Km;
- Stratosfera: è la zona che arriva fino a circa 50 Km;
- Mesosfera: con quota fino a circa 80 Km;
- Termosfera: con quota di 400-500 Km.
- Esosfera: che si estende fino ai limiti dell'atmosfera.

All'interno di queste zone sopra descritte, troviamo la ionosfera che è una regione particolare dello spazio dove avvengono tutti i fenomeni, detti di ionizzazione degli elettroni, che riguardano la propagazione delle onde elettromagnetiche. Questa zona si trova tra i 50 e i 2000 Km dalla superficie terrestre. A sua volta anche questa zona è stata suddivisa in strati che si distinguono comunemente con delle lettere:

- Strato D: è il primo, quello più basso e si innalza fino a circa 80 Km;
- Strato E: il secondo, con altezza che va da 80 a 110 Km;
- Strato F: che di giorno arriva fino a 200 Km e di notte si innalza fino ai 300 Km, tanto da suddividerlo ulteriormente in F1 ed F2.

La zona della Ionosfera riveste particolare importanza nelle comunicazioni radio, soprattutto in banda HF (l'argomento verrà trattato in seguito), in quanto la fusione nelle ore notturne, (quelle con scarsa ionizzazione degli elettroni presenti nella ionosfera dovuta all'assenza del sole), dello strato F comporta una maggiore rifrazione delle onde radio verso zone più alte dell'atmosfera, permettendo così collegamenti con zone più lontane. Ciò è possibile constatarlo anche con una semplicissima radio portatile, spostando il modo di ricezione in AM, (Ampiezza Modulata).

Durante le ore diurne si possono ascoltare solo trasmissioni radio a livello nazionale, o le trasmissioni da stati confinanti (questo per chi abita vicino ai confini con altri Paesi). Al tramontare del sole e durante le ore notturne si iniziano ad ascoltarsi tutte le emittenti del bacino del Mediterraneo: Africa, Balcani ecc.

Come si propagano: conoscere questi fenomeni, permette ai radioamatori di scegliere la frequenza idonea da utilizzare in base alle ore della giornata. Per citare un esempio concreto, se si intende trasmettere in ambito solamente nazionale, si utilizzerà di giorno la frequenza dei 7 Mhz. Tale frequenza permette la copertura di tutte le zone italiane durante le ore mattutine. Al tramonto, per poter effettuare le stesse comunicazioni, si dovrà utilizzare la gamma dei 3.5 Mhz. La gamma dei 7 Mhz, mi permetterà, invece, di collegare tutta l'Europa e via via anche tutto il resto mondo durante l'avanzare della notte. La stessa cosa accade con le gamme radiofoniche che ricadono nello spettro delle onde corte. Altro aspetto che lega le onde elettromagnetiche e la loro propagazione al fine di poter meglio capire i principi di funzionamento di una radio, è quello della suddivisione delle gamme e dei modi di spostamento nell'atmosfera delle onde stesse. Iniziamo con lo spiegare che cosa si intende con il concetto di frequenza.

Frequenza: termine usato in fisica per indicare il numero di volte in cui un fenomeno che si ripete con regolarità si verifica in un secondo.

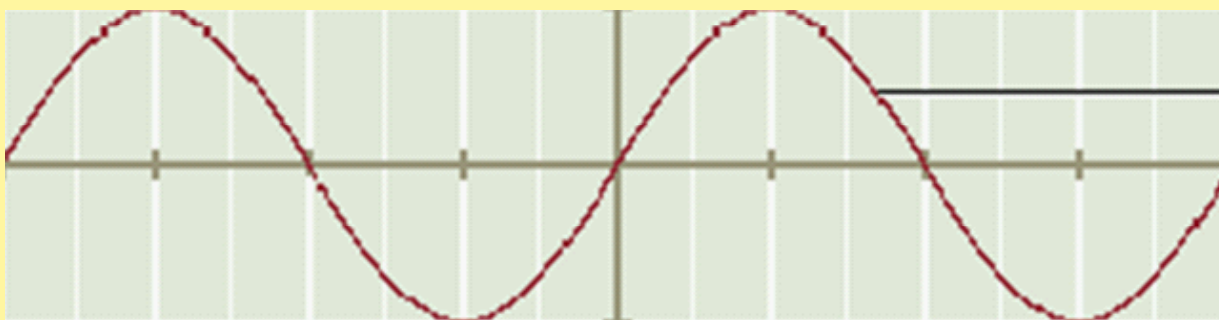


Fig. 2

L'unità di misura della frequenza, è il ciclo per secondo (hertz, Hz), e prende nome dal fisico tedesco Heinrich Hertz. Le radioonde possono avere frequenze che vanno da pochi kilohertz a diversi gigahertz; quelle di lunghezza d'onda più corta hanno frequenza più alta, quelle di lunghezza d'onda più lunga hanno frequenza più bassa. Ogni onda radio vibra con una propria frequenza che può essere naturale, come ad esempio alcuni quarzi presenti in natura che sottoposti ad una tensione di natura elettromagnetica, vibrano con una propria frequenza; oppure segnali che vibrano ad una certa frequenza possono anche essere generati da apparecchiature create dall'essere umano come ad esempio gli oscillatori presenti all'interno delle radio. A seconda del periodo con cui le onde radio vibrano, vengono classificate in tabelle e denominate in diversi modi al fine di riconoscere le stesse. L'esempio è quello dell'elastico che, portato a vibrare tra le dita, crea delle oscillazioni prima velocissime poi via via più ravvicinate fino ad annullarsi. Se, invece, lo stesso elastico avesse la possibilità di vibrare in modo costante, il numero delle oscillazioni prodotte in un secondo determinerebbe la frequenza di oscillazione dello stesso. Ad esempio come avviene per la nostra radio di casa o in auto, la cui gamma di sintonia per le radio commerciali è quella che va da 88 a 108 Mhz in modalità FM (modulazione di frequenza). In futuro, grazie al sistema in via di sperimentazione DAB (Digital Audio Broadcasting), si spingerà fino ai 200 Mhz con modulazione non più analogica ma digitale (si ritornerà sull'argomento nel capitolo). Questo vale per le radio commerciali ma vi sono numerose altre frequenze in natura, frequenze su cui ricadono altre tipologie di servizi: ad esempio trasferimenti dati, radar, radiofari, per considerare solo l'aspetto delle gamme radio, anche la tensione di casa vibra a 50 hertz. I valori di queste frequenze sono divisi secondo i criteri adottati dalla comunità scientifica. In base alla frequenza di risonanza delle onde radio le stesse si suddividono secondo queste denominazioni

- VLF da 3 a 30 Kkz. Frequenze con lunghezza d'onda miriametrica
- LF da 30 a 300 khz. Frequenze con lunghezza d'onda chilometrica
- MF da 300 a 3000 Khz. Frequenze con lunghezza d'onda ettometrica
- HF da 3 a 30 Mhz. Frequenze con lunghezza d'onda decametrica
- VHF da 30 a 300 Mhz. Frequenze con lunghezza d'onda metriche
- UHF da 300 a 3000 Mhz. Frequenze con lunghezza d'onda decimetrica
- SHF da 3 a 30 Ghz. Frequenze con lunghezza d'onda millimetrica
- EHF da 30 a 300 Ghz. Frequenze con lunghezza d'onda decimillimetrica.

A questo punto è necessario aggiungere un altro concetto, quello della lunghezza d'onda, Tale parametro, definito anche con il nome di Lambda, dalla lettera dell'alfabeto greco, non è altro che il rapporto tra la velocità della luce e la frequenza radio considerata in quel momento. Per citare qualche esempio, se si volesse conoscere la lunghezza d'onda della frequenza dei 7 Mhz. non si dovrà fare altro che la semplice operazione di $300.000 \times 10^3 / 7 \times 10^6$ trattandosi di MHZ Il risultato finale è di 40 metri che rappresenta il valore della nostra lunghezza d'onda che ricade in seno alle HF. Allo stesso modo, la frequenza dei 3.5 Mhz avrebbe lunghezza d'onda pari a 80 mt e, la frequenza di 145 Mhz, (altra frequenza utilizzata dai radioamatori che ricade però dentro la gamma delle VHF) avrà lunghezza d'onda pari a 2 metri. Da tutto ciò si evince che al diminuire della frequenza aumenta la lunghezza d'onda, mentre all'aumentare della frequenza la lunghezza d'onda diminuisce. Qualche esempio: le antenne di Radio Maria che trasmette in onde medie o in Hf sono molto alte; le antenne che trasmettono le onde dei nostri telefonini, gamma UHF, al contrario, hanno una lunghezza d'onda dell'ordine dei centimetri, per cui risultano miniaturizzate dentro gli stessi. Qualcuno potrà fare questa osservazione: come mai allora i ripetitori dei cellulari sono così grandi? Ogni antenna a forma di parallelepipedo, quelle comunemente installate sui ripetitori della telefonia mobile, in realtà nasconde al suo interno tutta una serie di piccoli "dipolini" che, connessi tutti insieme formano la cellula del ripetitore stesso. Prima dell'avvento del sistema GSM, ogni cellula poteva far transitare fino a 30 conversazioni; oggi, con il più moderno gsm digitale, si arriva fino a 60.

Riflessioni di frequenze limite della ionosfera



Ogni strato si caratterizza in relazione a questi parametri in modo diverso, la tabella riporta il valore tipico (vi sono delle eccezioni) degli elementi che servono maggiormente a quantificare il comportamento delle diverse regioni ionosferiche:

Strato	Valore massimo della frequenza critica	Frequenze usabili per la riflessione
D	presente solo di giorno, responsabile solamente dell'assorbimento dei segnali di bassa frequenza	
E	4	5 - 20
Es	30	20 - 200
F1	6	10 - 20
F2	15	1 - 60

Frequenze in MHz

PROPAGAZIONE DELLE ONDE ELETTROMAGNETICHE

Dopo aver descritto il concetto di onda elettromagnetica e lunghezza d'onda, si affronta la loro propagazione nello spazio. Le onde elettromagnetiche si comportano in maniera differente a seconda della loro frequenza, il tipo di modulazione e a seconda delle stagioni o delle ore del giorno. Questo è ancor più evidente se si prendono in considerazione le frequenze più basse. In generale si può affermare che per quel che riguarda le radiocomunicazioni di emergenza, le frequenze utilizzate sono le HF, VHF e UHF dello spettro radio. Per quel che concerne le frequenze HF, come già descritto, hanno dei valori che ricadono nell'intervallo da 3 a 30 Mhz. Queste sono impiegate in caso di emergenze, principalmente per i collegamenti in ambito nazionale, ossia con copertura che va dai 500 ai 1500 Km. Tali frequenze, ma anche per quelle più basse, si propagano essenzialmente in tre modalità:

- Onda diretta di superficie
- Onda riflessa dal suolo
- Onda riflessa dalla Ionosfera

Le frequenze in HF sono frequenze che non si propagano mai al di fuori dell'atmosfera terrestre. Le stesse invece, per la loro conformazione elettromagnetica, vengono riflesse dalla Ionosfera. Particolari studi sulla propagazione delle onde, hanno dimostrato che è possibile calcolare in base alle stagioni e alle ore della giornata, la cosiddetta Muf, ossia la massima frequenza utilizzabile in termini di valore in Mhz, prima che questa venga riflessa dalla Ionosfera. In questo modo si potrà calcolare quale sarà il massimo angolo di irradiazione verso la terra, e, di conseguenza, la massima copertura radio ottenibile. Le frequenze in HF vengono influenzate anche dalle macchie solari, le quali vengono calcolate in base a dei cicli undecennali. Queste ultime determinano il valore di ionizzazione della Ionosfera e di conseguenza la variazione della propagazione dei segnali radio attorno al nostro pianeta. Questa gamma si utilizza quando le antenne riceventi e trasmettenti non sono visivamente a portata ottica.

Per onda diretta di superficie si propagano invece le frequenze più elevate, oltre i 30 Mhz, in questo caso la copertura rientra entro la linea dell'orizzonte ottico. Le frequenze che ricadono in gamma VHF/UHF, hanno anche la peculiarità di non essere riflesse dalla Ionosfera, (tranne in caso di effetto condotto) e si propagano in parte verso lo spazio. Per questo motivo le comunicazioni con gli astronauti della stazione spaziale internazionale, vengono effettuate su queste gamme di frequenza. Ultimamente, anche con l'ausilio tecnico dei radioamatori, si sono potute organizzare delle radio conferenze tra gli istituti scolastici e gli astronauti della ISS (International Space Station), tanto che il segnale di telemetria della stessa è possibile riceverlo da terra anche con una semplice radio portatile sintonizzata sulla frequenza di 145.800 Mhz in modalità FM. Condizione affinché ciò avvenga è che la stazione orbitante passi in quel momento sopra la località in cui ci si trova.

Allo stesso modo lo scambio dei dati verso i satelliti sia in up link che in down link (ingresso e uscita), avviene sempre su queste gamme. Lo stesso principio è valido per la telefonia satellitare e per la ricezione del segnale GPS. Su queste gamme avvengono anche le trasmissioni via EME (Earth-Moon-Earth Communication), utilizzate dai radioamatori e che consistono nel far rimbalzare il segnale radio verso la Luna per poi riceverlo nuovamente a terra, sfruttando in questo modo il satellite come un ripetitore radio. La particolarità delle frequenze che si propagano a mezzo di onda diretta, viene sfruttato per esempio nel mare il quale, essendo privo di ostacoli, permette all'orizzonte ottico di allargarsi. In questo caso l'altezza delle antenne gioca sotto questo aspetto un ruolo determinante, ecco perché ad esempio in una imbarcazione l'antenna VHF è quasi sempre posta in cima all'albero o comunque nel punto più alto della nave. Esempi in fig. 3

Per queste particolari gamme di frequenze esistono anche altre forme di propagazione che comunque non si verificano con regolarità. Ci si riferisce al cosiddetto effetto condotto o E- sporadico. In questa particolare condizione, si creano nella ionosfera due zone a temperature uguali a distanza diversa ma parallele tra di loro. In seno a questo canale le onde radio si riflettono tra queste due zone, determinando una serie di rimbalzi che portano il segnale radio a propagarsi ben oltre l'orizzonte ottico e la sua reale portata. Si sono sperimentati contatti radio sulla frequenza di 50 Mhz (6 metri) con zone del Medio Oriente e Nord Africa, collegamenti realizzati dalla Liguria e dal Piemonte pur non avendo delle antenne particolarmente performanti per quella gamma.

Altro effetto di ricezione sulle lunghe distanze dovuto ad effetto condotto si è potuto constatare intorno agli anni '90, quando in una missione navale sul canale di Sicilia si è avuto modo di ricevere delle chiamate in gamma VHF sui 156 Mhz da Trieste radio.

Recenti esperimenti svolti in ambito radioamatoriale hanno permesso contatti radio via mare anche a distanze notevoli, su gamme intorno ai GHz entro le quali, per intenderci, lavorano anche le frequenze dei radar. Avere quindi una pur semplice conoscenza di come si propagano le onde elettromagnetiche, sarà di aiuto ad es. a squadre di operatori radio che a supporto presso un territorio incidentato, avranno la possibilità di scegliere una località idonea in caso di installazione di una postazione radio e relative antenne.

Dopo aver dato una breve sintesi sui tipi di propagazione, o almeno quelli che più vanno ad incidere sulle comunicazioni radio, iniziamo adesso ad occuparci delle onde radio e quali sono i modi di trasmissione per propagarle.

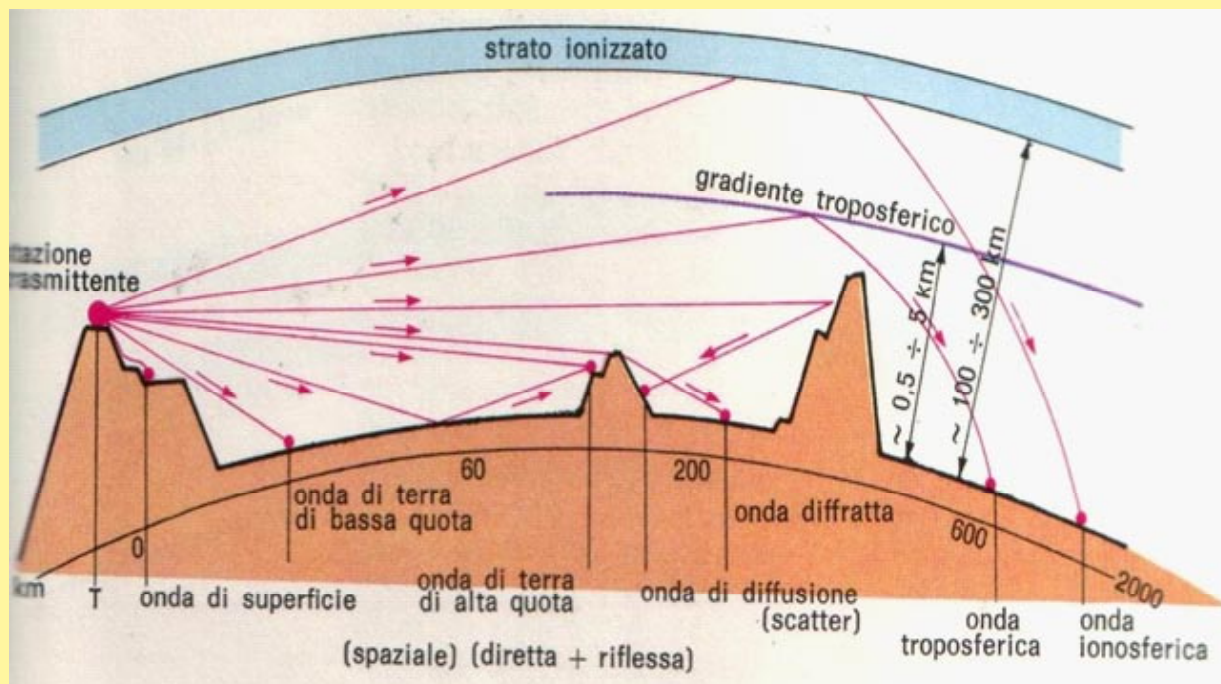


Fig. 3 Effetti della rifrazione ionosferica sulle onde radio.

CAPITOLO 3

TIPI DI MODULAZIONE

Dopo avere fatto riferimento a come le onde radio si propagano nello spazio, si illustrano di seguito i sistemi per veicolare le stesse al fine di poter essere ricevute.

Per semplificare il discorso, si prenderà in considerazione la classica antenna verticale. Da questo ipotetico ed ideale stilo (antenna) le nostre onde radio usciranno con cerchi concentrici che si propagheranno via via nello spazio attenuandosi all'aumentare della distanza dall'antenna, similmente a quelle che si formano in uno specchio d'acqua quando viene lanciata una pietra dentro di essa. Per poter trasmettere la nostra voce, rappresentata in Fig. 4 è necessario dotarsi di un mezzo affinché quest'ultima possa propagarsi nello spazio. Ad esempio, volendo intraprendere un viaggio con la nostra automobile e recarci da una città a un'altra, è necessario poter effettuare il percorso su di una strada. Ipotizzando che l'auto sia il segnale da trasmettere, la strada è rappresentata dalla cosiddetta portante, raffigurata in Fig. 5, ossia un segnale continuo a radio frequenza, generato nello stadio finale del trasmettitore presente nella radio a mezzo di un oscillatore locale. Il segnale portante è quel segnale ricevibile in assenza della voce che viene selezionato all'ingresso del ricevitore separandolo dal segnale di bassa frequenza che a sua volta contiene l'informazione e serve a veicolare il segnale dalla fonte iniziale (stazione trasmittente), verso la sua meta (stazione ricevente).

Al fine di poter ottenere quanto espresso precedentemente, si analizzano quali sono i principali metodi di trasmissione utilizzati nella maggior parte degli apparecchi radio. Il più comune, e sicuramente il più antico, è senza dubbio l'AM ossia la modulazione di ampiezza. Questa tipologia di modulazione la si trova ancora oggi presente nei segnali radiofonici presenti sulle onde corte e sulle onde medie delle nostre comuni radio.

La combinazione della portante con il segnale della voce applicata al classico microfono, fa in modo che, miscelate insieme, contribuiranno alla variazione dell'ampiezza della portante o segnale veicolante, trasformandola in una onda sinusoidale le cui ampiezze saranno determinate dalla voce o per esempio della musica (se si sta trasmettendo quella) vedi Fig. 6.

La modulazione di ampiezza ha una sua particolare caratteristica, ossia quella di subire scarse riflessioni da parte degli ostacoli mentre, se applicata con basse frequenze di trasmissione (onde lunghe e corte), subirà una particolare influenza chiamata effetto Fading. Tale effetto fa sì che il segnale in ricezione aumenta e diminuisce con un andamento di tipo sinusoidale. Questo particolare fenomeno lo si può notare ascoltando lontane stazioni tropicali con la radio. L'evanescenza del segnale è dovuta agli effetti della propagazione dello stesso nell'atmosfera in presenza di più riflessioni del segnale all'interno dei suoi strati. La Modulazione di Ampiezza, viene anche impiegata in ambito aeronautico per le comunicazioni tra gli aeromobili e le stazioni di controllo a terra presso gli aeroporti in virtù del suo limitato assorbimento in presenza di ostacoli. In questo caso viene utilizzata una porzione di banda VHF che va da 118 a 136 Mhz. Per i voli intercontinentali, che si muovono su distanze molto elevate, si utilizzano frequenze differenti e differenti modalità di trasmissione e ricezione trattati più avanti. Anche i radiofari in gamma aeronautica utilizzano questo sistema di modulazione, mediante l'emissione di segnali continui a bassa frequenza.

Altra modalità di trasmissione, sicuramente più diffusa e più moderna è quella definita a Modulazione di Frequenza, conosciuta come FM. La modulazione di frequenza è largamente impiegata in quanto presente su tutte le radio di casa e veicolari, anche in virtù del fatto che nella porzione di gamma che va da 87,5 a 108 Mhz. viene largamente impiegata. Come è noto questa è la gamma utilizzata dalle stazioni commerciali private e pubbliche. La modulazione di frequenza si caratterizza, rispetto a quella di ampiezza, poiché il segnale in bassa frequenza, (ossia la nostra voce o la musica), va a modulare, la portante variandone la frequenza, come visualizzato in Fig. 7. Questo tipo di modulazione è quella che maggiormente verrà utilizzata nei collegamenti radio in situazioni di emergenza. Questo perché tutti i terminali radio in commercio che vengono adibiti a questi scopi utilizzano la modulazione in FM. I vantaggi di questo tipo di trasmissione, rispetto a quella in modulazione di ampiezza, consistono nel fatto di avere un rapporto di qualità/ rumore del segnale molto più chiaro e intellegibile ed inoltre non è affetto del classico effetto evanescenza presente invece in modalità AM. Al contrario però, questo tipo di trasmissione si presta per collegamenti punto-punto di tipo ottico, essendo questa modalità trasmissiva soggetta ad assorbimento del segnale in presenza di ostacoli. Di questo effetto ci si accorge ad esempio quando si ascolta una radio sintonizzata in macchina la cui qualità del segnale degrada in presenza di zone urbane circondate da palazzi, montagne o altro genere di ostacoli. Per questo motivo si fa solitamente ricorso all'utilizzo di ponti ripetitori che, posti quasi sempre su alture, permettono una copertura capillare del segnale sul territorio. Altra modalità per inviare il nostro segnale radio è quello definito SSB (Single Side Band) acronimo inglese per indicare la modalità di trasmissione a portante soppressa. Questo tipo di trasmissione è utilizzato soprattutto nelle HF e consiste nel trasmettere il segnale sopprimendo la portante. Infatti, un segnale nella sua fondamentale espressione fisica ha la sua frequenza di taglio centrale rappresentata nei due assi cartesiani, e due segnali multipli della stessa, una in banda laterale superiore chiamata convenzionalmente USB e una inferiore chiamata LSB. Questi multipli o sotto multipli di frequenza, contengono in realtà l'informazione da trasmettere e, mediante l'utilizzo di ricetrasmittitori più complessi, permettono la trasmissione dell'informazione utilizzando una potenza minore rispetto a quella impiegata con portante continua. Per frequenze pari o inferiori a 7 Mhz convenzionalmente viene utilizzata la banda laterale inferiore la LSB per le frequenze superiori a quelle e fino ai 30 Mhz, si utilizza la USB. Stesso discorso vale per le VHF e superiori dove, per la modalità in SSB, verrà sempre impiegata la banda laterale superiore USB. Inoltre, le apparecchiature radio in HF vengono utilizzate in caso di grandi eventi calamitosi e comunque ove c'è bisogno di collegamenti tra una vasta zona colpita da un evento, come ad esempio un centro di comando e controllo posto in essere presso il Dipartimento di Protezione Civile a Roma. In Italia esistono tre nodi capo maglia creati per questo scopo e gestiti dall'Associazione Radioamatori Italiani, questi sono ubicati presso le città di Varese, Siena e Roma, e sono collegati in modalità HF sulle frequenze dei 40 metri (7 MHz), diurna e su quella degli 80 metri (3.6 MHz) durante le ore notturne in modalità LSB. Periodicamente vengono svolte a tale scopo delle prove di sintonia tra tutte le stazioni presenti nelle Prefetture dei capoluoghi di provincia. Con l'evolversi delle tecnologie in campo delle telecomunicazioni, i sistemi cosiddetti analogici, sono stati affiancati anche dai nuovi sistemi digitali, al pari di quanto realizzato in ambito televisivo. Per cui, oltre alla tradizionale FM analogica stanno facendo capolino anche i nuovi sistemi DMR, Digital Mobile Radio, i quali hanno un sistema di modulazione del tipo a compressione digitale ed in cui è possibile, oltre che la fonia, anche la trasmissione di dati, come ad esempio il nominativo dell'operatore o l'identificativo della radio, il tutto in simultanea con il segnale vocale. Con lo stesso sistema, da parte dei radioamatori, sono state implementate delle maglie radio che permettono la trasmissione di messaggi di testo, chiamate Packet Radio, ove si ha la possibilità di trasmettere pacchetti di informazioni via computer contenenti messaggistica o anche posizioni geografiche con l'ausilio del GPS. In quest'ultimo caso, basta premere il pulsante di trasmissione del microfono per inviare su apposite mappe visualizzate su un monitor la posizione in Latitudine e Longitudine per esempio di una squadra di soccorso, di un mezzo operativo o di uno di soccorso.

[...continua...]

QSL NAVALI

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



8SØHRA

VE3CGJ

H.M.C.S. Haida



HMCS HAIDA - 50th ANNIVERSARY

SPECIAL CALL
CF3CGJ

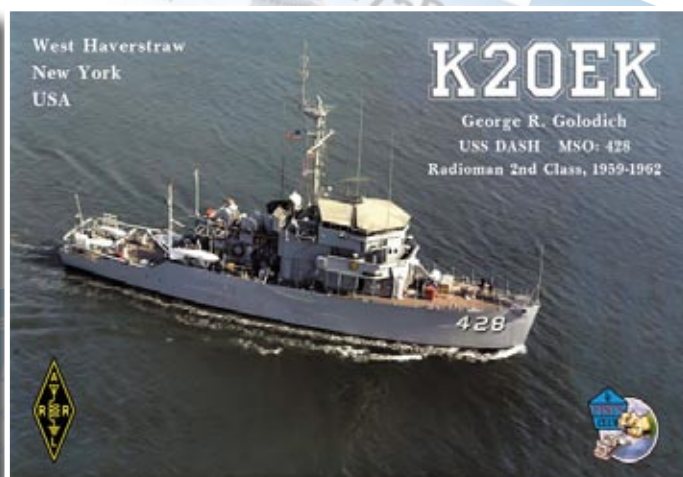
**Ontario Place
TORONTO**

GB175PO
&
TM175

West Haverstraw
New York
USA

K20EK

George R. Golodich
USS DASH MSO-428
Radioman 2nd Class, 1959-1962



PH2CV/mm
all via Page 100



North Sea wreckoliving is fun!

The Netherlands
cq zone: 14 ITU zone 13

F5NEV

Roger



Islande / FNJQ



DURAS / 47



WAZ zone 14 - ITU zone 27 - Loc: JN048M

ITALIAN RADIO

IT9

<http://www.it9.it>

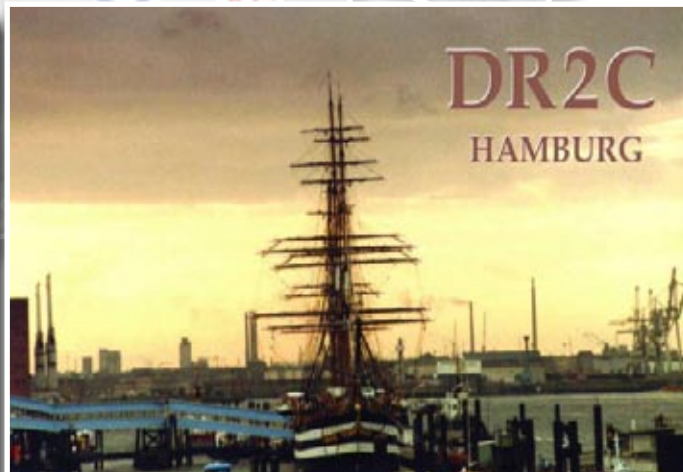
CENTURY OF UNDERWATER
100 NEW RADIOGRAPHY QTH

UE101



DR2C

HAMBURG



DF4B

Holnz Müller - Nordende 34 - D-21752 Bükow

DOK 234



WW2LST / MM

LST - 325
Normandy June 1944

LST - 325
Cruising into 21st Century

1945 WW2 Memorial Cruise 2005
Eastern Seaboard USA
WW2LST/MM - NNN0CCG - NWVC

www.k4ert.com

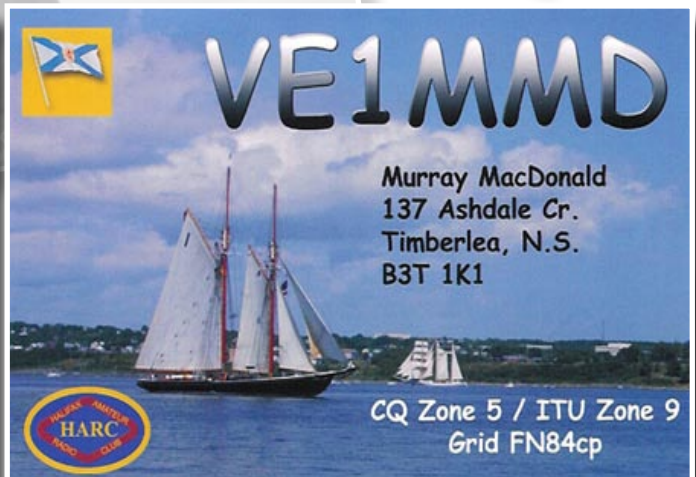
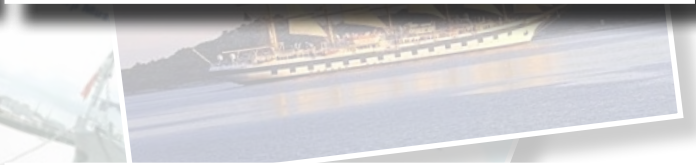


FOTO STORICHE



Cacciatorpediniere AVIERE (ex USA: Nicholson) (1939 - 1975)



Cacciatorpediniere SAN GIORGIO (1939 - 1980)

LA STAZIONE RADIO DI....



LA QSL DEI SOCI....



CALENDARIO EVENTI 2018



1 Gennaio - 11 Novembre	Award Regia Marina " La R.M. nella Prima Guerra Mondiale" 1918-2018
20 Marzo - 20 Ottobre	90° anniversario spedizione Nobile al Polo Nord con Dirigibile ITALIA
" "	IIØIDO - Stazione radiotelegrafica Regia Marina Roma San Paolo
" "	II1IGJ - Nave supporto telegrafico Citta di Milano
8 - 23 Settembre	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2018 by ARMI
28 settembre - 6 Ottobre	Enigma Award
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)



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)"

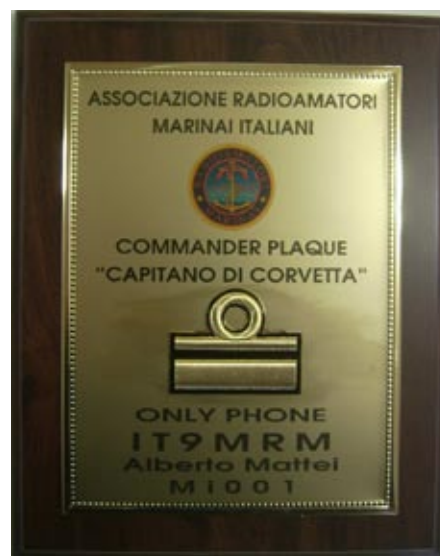
SOTTOCATEGORIE

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:

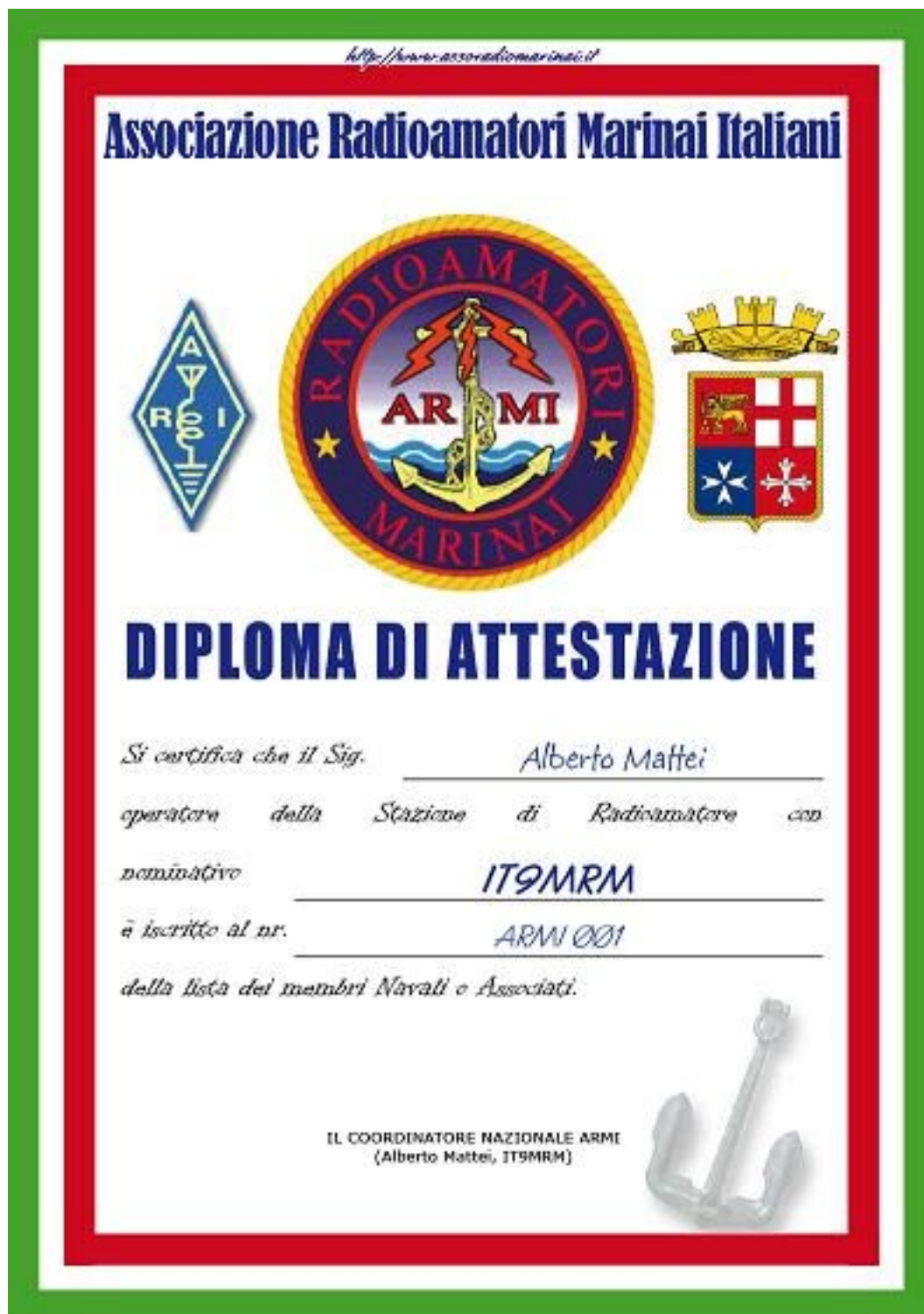
Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.)

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!





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 - REGOLAMENTO

di Alberto Mattei, Coordinatore Nazionale ARMI



Il Diploma A.R.M.I. denominato **"ITALIAN NAVY SHIP RADIO STATIONS"** è stato ideato per ricordare le Stazioni Radio Navali della Marina Militare Italiana dal 1960 ad oggi ed incentivare le radiocomunicazioni in tutti i modi con tutte le stazioni radioamatoriali. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. La stazione Jolly per questo evento sarà **II2IARD - NAVE ARDITO**.

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 08 settembre 2018 (00:00 UTC) e si concluderà il 23 settembre 2018 (24.00 UTC).

STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni:

- Stazioni con nominativo speciale in rappresentanza delle Stazioni Radio Navali della Marina Militare (vedasi elenco riportato sul sito <http://www.asoradiomarinai.it>);
- Stazioni iscritte all'A.R.M.I.;
- Stazioni iscritte ad altri Naval Clubs;
- Stazioni indipendenti.

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW - SSB - DIGITALE*

*DIGITALE: PSK - RTTY - FT8

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO

QSOs (HRD) con la IT Navy Ship Radio Station "JOLLY" valgono 25 punti (tutti i modi);
QSOs (HRD) con IT Navy Ship Radio Stations valgono 15 punti (tutti i modi);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs members valgono 5 punti (CW);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs members valgono 3 punti (DIGI);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs members valgono 2 punti (SSB);
QSOs (HRD) con INDIPENDENT stations valgono 1 punto (SSB-CW-DIGI);

N.B. : Tutte le stazioni (ARMI, stazioni navali, la stazione JOLLY e le stazioni INDIPENDENT), possono essere collegate tutti i giorni, solo per ogni tipo di modalità d'emissione (SSB - CW - DIGIMODE) al giorno.

Non saranno presi in considerazione tutti i collegamenti doppi.

MOLTIPLICATORE

per ogni "Ship Radio Stations" collegata.

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

PUNTI DIPLOMA

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

Stazioni Italiane : 30 punti;

Stazione Europee: 20 punti;

Stazioni extra-Europee: 10 punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW / PSK31-RTTY : CQ CQ DE II2IARD II2IARD
AWARD IT NAVY SHIP RADIO STATIONS K

SSB : CQ CQ da II2IARD - CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI RADIO NAVALI DELLA MARINA MILITARE ITALIANA - .

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni Radio Navali passeranno i rapporti RST.

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

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

CATEGORIE

Sono previste tre categorie :

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

"INDEPENDENT" per tutti gli altri OM

"SWL"

SOTTOCATEGORIE

Sono previste tre sottocategorie:

"MIXED" (SSB/CW/DIGITALE)

"PHONE" (SSB)

"MORSE" (CW)

E' ammessa la partecipazione solo ad una sottocategoria,

PREMI

La stazione che avrà ottenuto il punteggio più elevato in assoluto, indipendentemente che sia un NAVAL o un INDEPENDENT, riceverà un premio donato dalla ditta "PRINTED.IT" dei Fratelli Bonanno (<http://www.printed.it>) (consiste in una stampa gratuita di 1000 QSL fronte retro a colori - il fronte sarà plastificato lucido);

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

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

Per le stazioni "Ship Radio Station", saranno premiati il I°, II° e III° posto con una coppa.

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

A tutti i partecipanti (se richiesto e previo l'invio dell'estratto log) sarà inviato un "attestato di partecipazione" in formato JPG (o PDF).

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all'Award manager :

IT9MRM Alberto Mattei - Via E. Millo, 20 - 96011

Augusta (SR) - Italy -

email: it9mrm@gmail.com

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

LOGS

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

E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.

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

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

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

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

- via "POSTEPAY" 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto;

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

- BONIFICO BANCARIO:

IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

E' OBBLIGATORIO INFORMARE VIA EMAIL INVIANDO I DATI DI PAGAMENTO

SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il 30. 11. 2018.

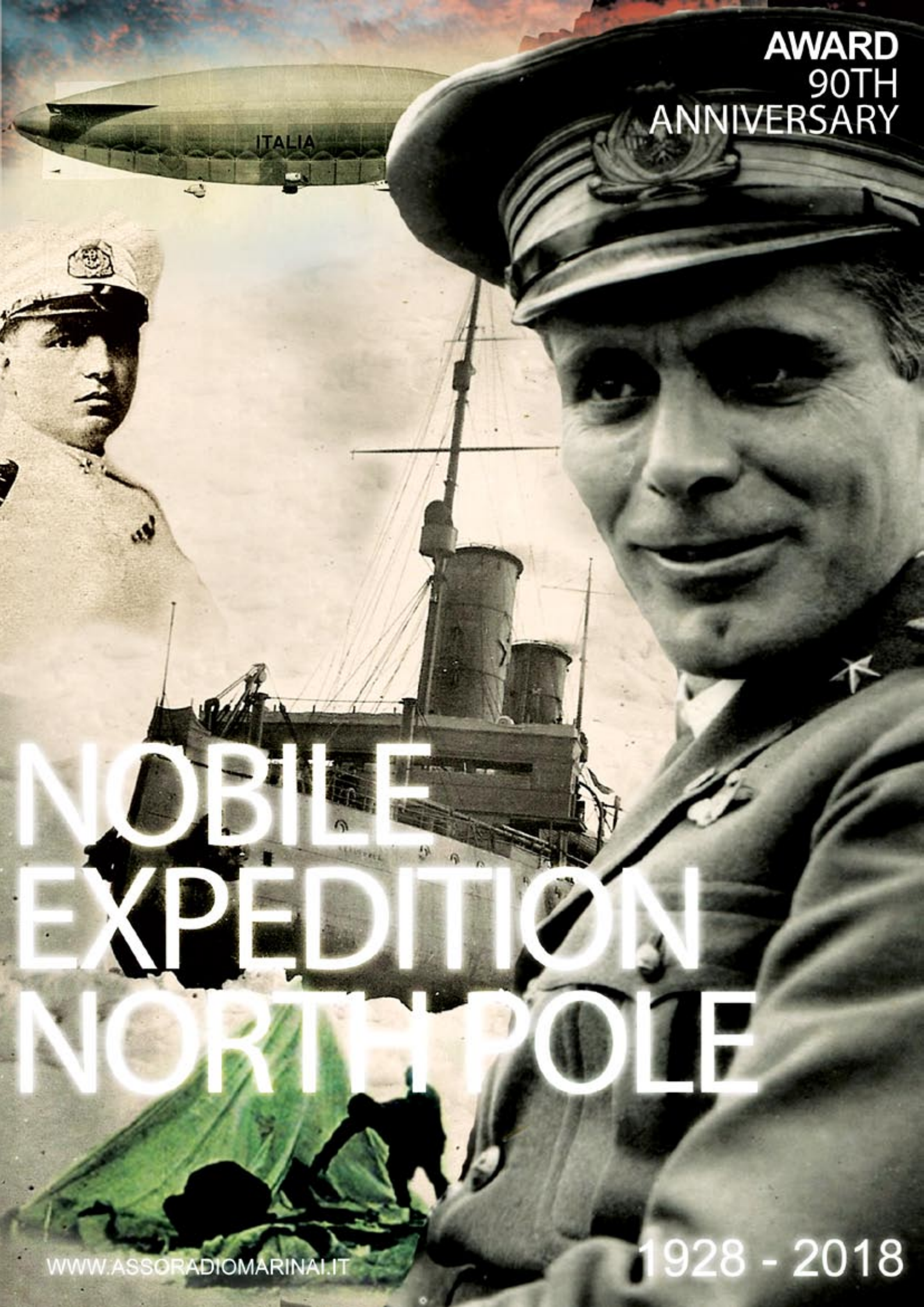
INFORMAZIONI

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





AWARD
90TH
ANNIVERSARY



NOBILE EXPEDITION NORTH POLE

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

1928 - 2018



*"La nota che facevo trasmettere in italiano e francese, talvolta anche in inglese, diceva così: **SOS Italia. Nobile. Sui ghiacci presso l'isola di Foyen, 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;

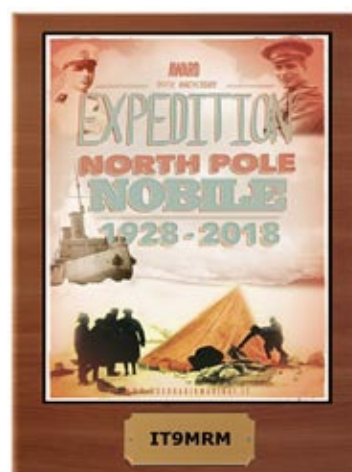
- al fine di ottenere il diploma - Oro, dovranno essere collegate almeno SEI stazioni speciali;

- 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





REGIA MARINA RADIO S. PAOLO

STAZIONE RADIO-TELEGRAFICA

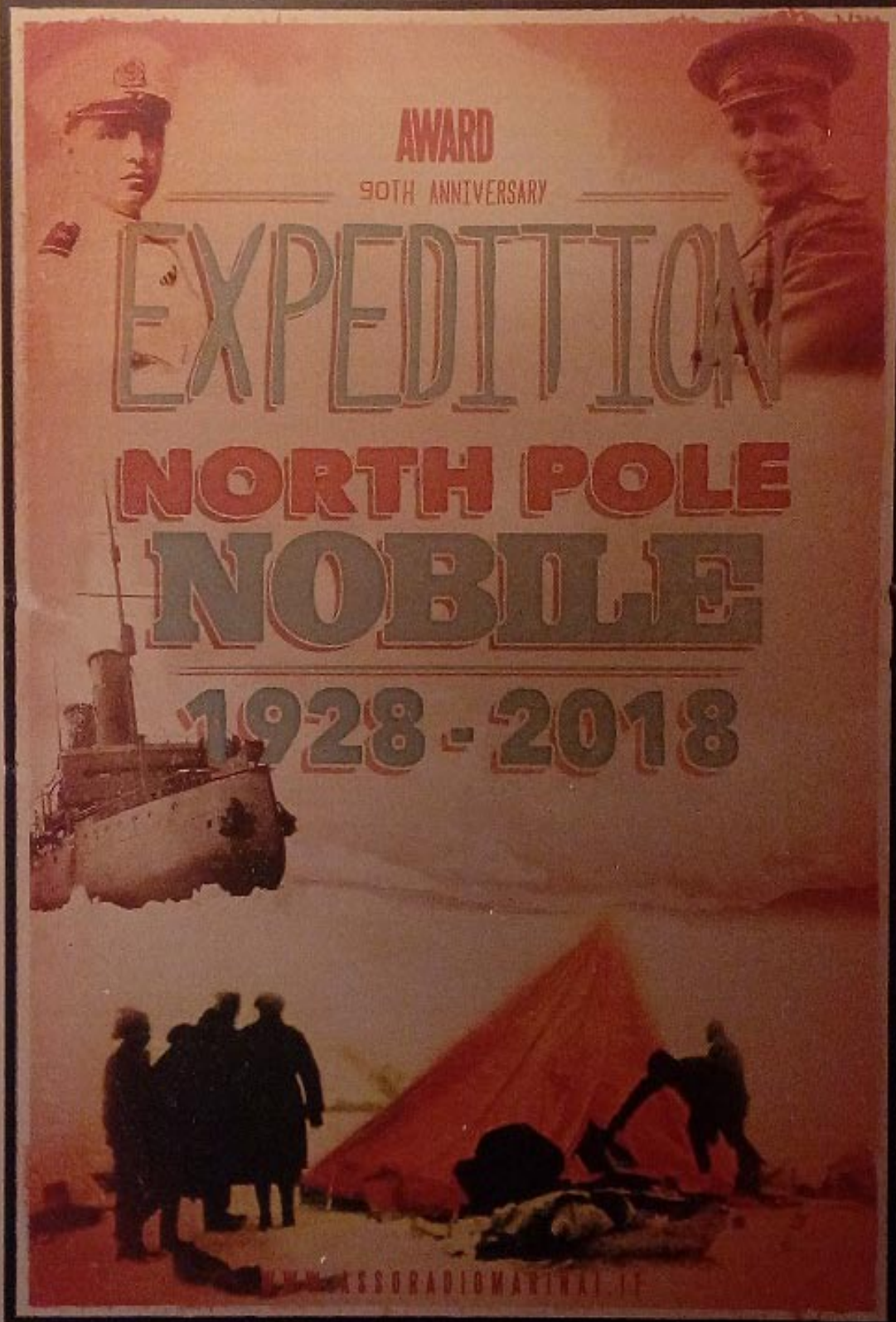


20 MAR - 20 OCT 2018

IIQIDÖ

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

FOR MORE INFO VISIT WWW.ASSORADIOMARINA.IT



IT9MRM



Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



Segui
QSL CARD BY IT9EJW
SU



DIPLOMA DI INAUGURAZIONE IQØXH - SEZIONE ARMI ANZIO-OSTIA

di Paolo Coppotelli - IUØAZQ - Coordinatore Sezione ARMI Anzio-Ostia

L'Associazione Radioamatori Marinai d'Italia Sezione Anzio - Ostia promuove il diploma di "Inaugurazione".

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

PERIODO DI VALIDITA'

Il diploma avrà inizio il 01 Ottobre 2018 (06:00 UTC) e si concluderà il 14 Ottobre 2018 (21:59 UTC).

PARTECIPAZIONE

Parteciperà al diploma la stazione IQØXH attraverso gli attivatori

IUØAZQ MI 1264

IUØJIW MI 1481

IZØDRB MI 1492

IZØPAW MI814

IZØJGE MI 826

IZØMPO MI 1493

IUØLGK MI1497

REGOLE PER I QSO

I collegamenti/ascolti possono avvenire nelle bande HF 10-20-30-40-80 metri VHF 145,500 e UHF 433,500 nei modi di emissione SSB, CW, DIGITALE (FT8 PSK, ecc.), FM (anche digitale).

la chiamata sarà:

- TUTTE LE MODALITA' "CQ chiamata dalla stazione IQØXH sezione ARMI Anzio- Ostia diploma inaugurazione"

La Stazione IQØXH potrà essere collegata più volte al giorno, ma solo in modi di emissione e bande differenti (esempio di collegamento lo stesso giorno in: 20ssb, 20digi, 20cw, 40ssb, 40digi, 40cw, 80ssb, 80digi, 80cw), per tutto il periodo del Diploma. Resta a discrezione della stazione di procedere o meno al cambio banda/modo se richiesto.

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

PUNTI PER QSO/HRD

Nessun punto verrà rilasciato dalla Stazione IQØXH

RILASCIO DIPLOMA

Ad ogni stazione che contatterà durante il diploma la Stazione IQØXH verrà rilasciato un diploma di partecipazione. Le stazioni che contatteranno la Stazione IQØXH

NON dovranno inviare nessun LOG, sarà cura degli iscritti alla Sezione A.R.M.I. di Anzio - Ostia inviare in formato PDF alla mail indicata sul sito QRZ.COM il diploma di partecipazione. Per chi volesse potrà richiedere una speciale QSL in formato elettronico attraverso il sito EQSL che verrà utilizzata solo per il giorno di inaugurazione.

DEROGHE

Resta facoltà della sezione AR.M.I. di Anzio - Ostia - IQØXH - DEROGARE al regolamento qualora vi siano eventi di forza maggiore che impediscano il corretto svolgimento della manifestazione, tale deroga sarà insindacabile, e in nessun modo altererà la classifica finale.

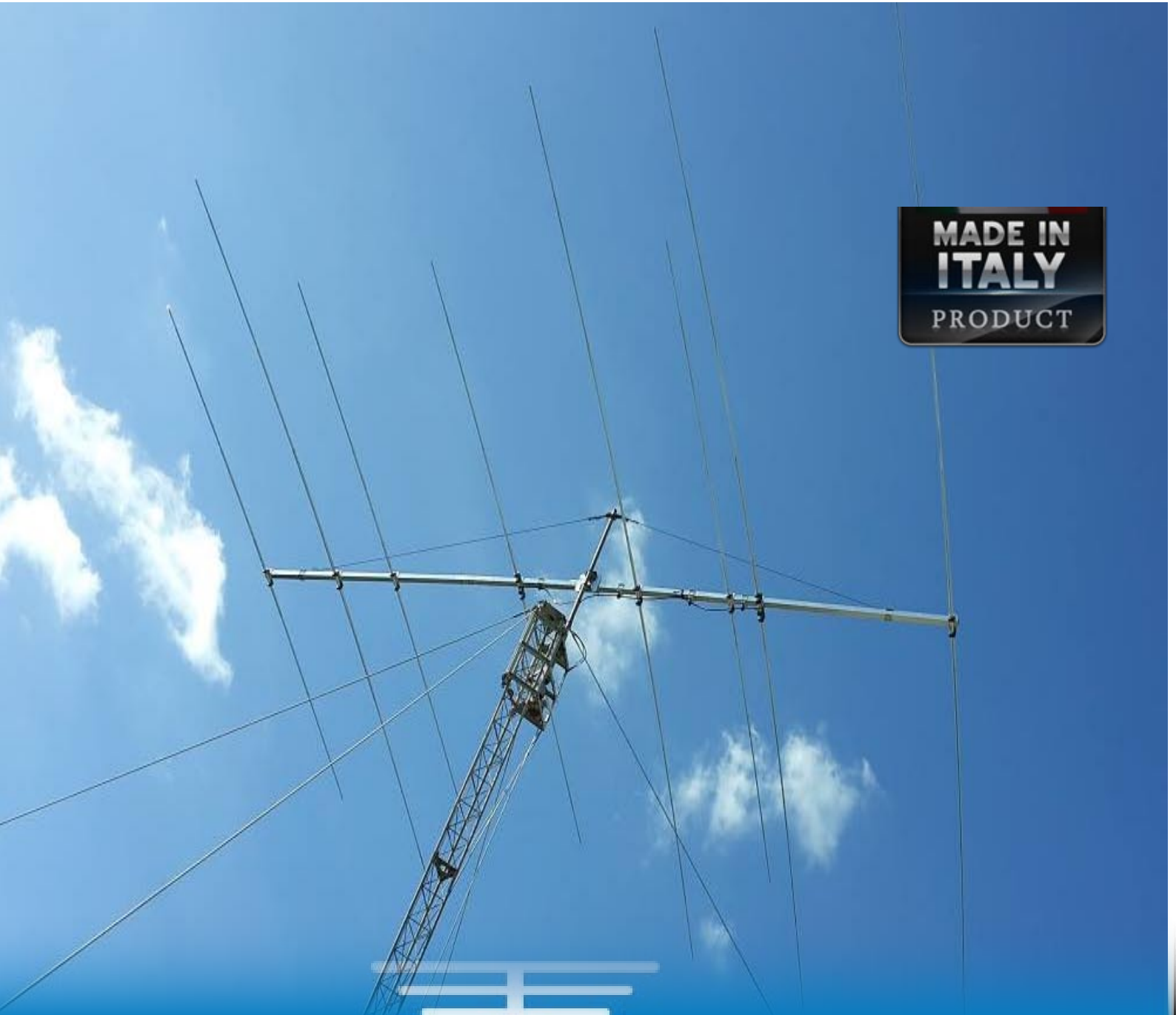
La Stazione Attivatrice si impegna a rispettare scrupolosamente il regolamento, in caso di segnalazioni di infrazioni o uso di deroghe non preventivamente autorizzate, il Presidente di Sezione, previa verifica e accertamento, valuterà l'esclusione dell'Attivatore alle prossime attività di Sezione.

NOTE CONCLUSIVE

Tutto quanto non espressamente indicato nel presente regolamento, le integrazioni e informazioni supplementari che dovessero rendersi necessarie, per lo svolgimento dell'attività, potete servirvi della e-mail di sezione armi-anzio-ostia@libero.it. Faranno fede inoltre la prassi comune e le consuetudini abitualmente adottate nell'ambito delle competizioni radioamatoriali.



**MADE IN
ITALY**
PRODUCT

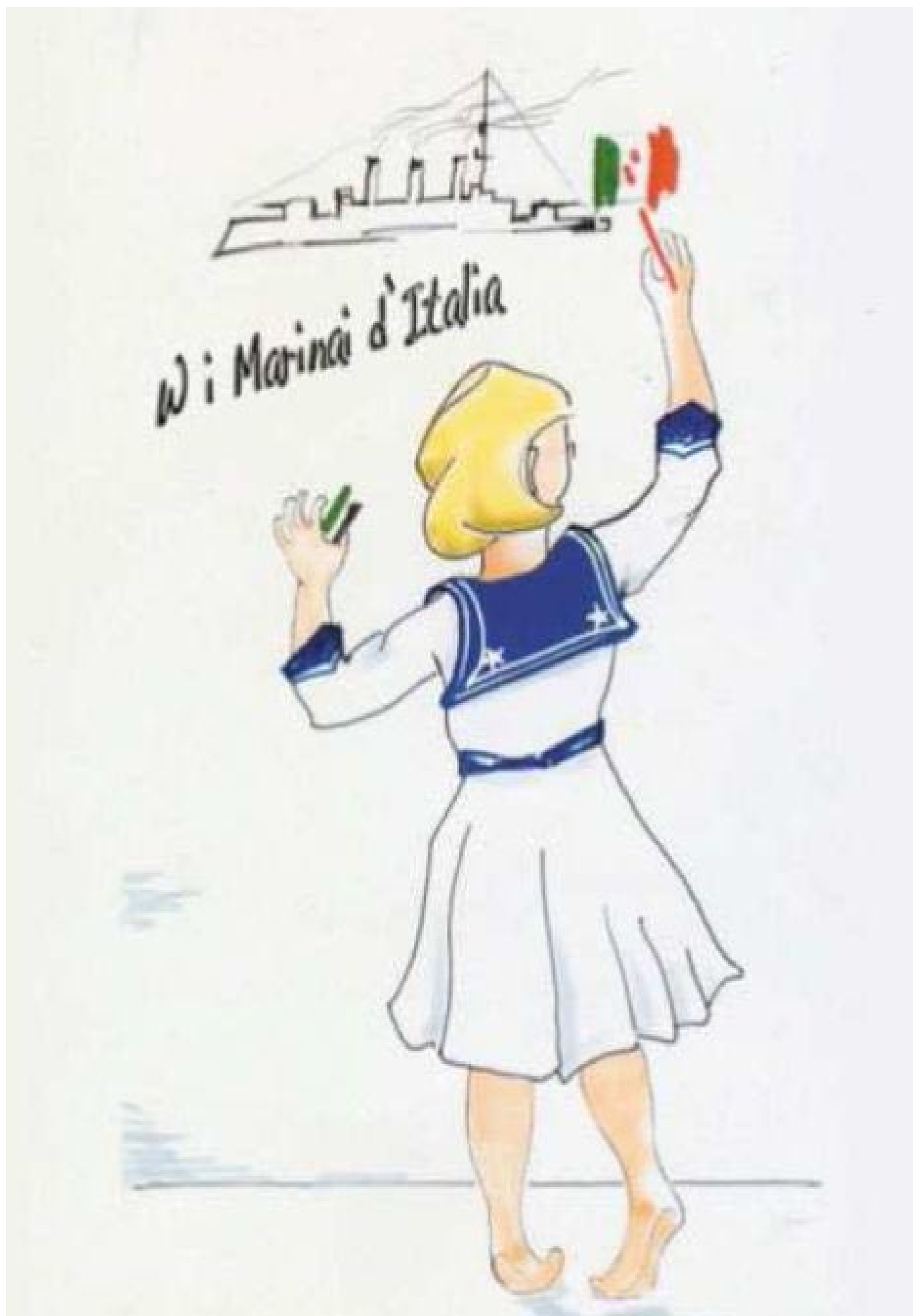


momobeam
BEAM



DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com





*Una volta marinaio ...
marinaio per sempre*



www.marinaiditalia.com

Associazione Nazionale
Marinai d'Italia

Piazza Randaccio, 2 - 40195

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
ARMIGADGET
STORE**





IT 9MRM
Alberto

ARM 001

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**



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





La sezione Anzio Ostia dell'A.R.M.I. ha attivato nei giorni 18 e 19 Agosto, per l'International Lighthouse and Lightship Weekend, il faro di Anzio, con nominativo speciale IIOFA. Un po' di storia: Il faro di Anzio fu fatto costruire da Pio IX nel 1860, per migliorare i servizi di segnalazione costiera: il luogo prescelto fu lo sperone roccioso sulla riviera di ponente, sul quale alcuni secoli prima, la famiglia dei Frangipane aveva fatto costruire la torre del capo menzionata nelle memorie del Fontana (datate 1710) e smantellata dagli Inglesi nel 1813. I lavori furono terminati nel 1866, ma il faro divenne operativo solo nel 1870. Da allora il fascio luminoso, guida notturna per i naviganti, illumina le rovine dell'antica villa di Nerone situata ai suoi piedi. Della sezione hanno partecipato e collaborato i colleghi: IU0AZQ - Paolo Coppotelli, IU0JIW - Daniele Sorio, IZ0RDB - Vincenzo Moreschini, IZ0JGE - Lorenzo De Vanna - IZ0MPO Raffaele Cap-

pello, e Mario Del Gatto - SWL I0-6578. Ognuno dei partecipanti ha portato con se diverse attrezzature tra radio, antenne e strumentazioni e alla fine si è scelto di utilizzare il materiale sotto elencato e descritto.

Le antenne utilizzate sono state una Longwire 16,20 mt con unun 1:9 e con filo di contrappeso collegato con presa di terra, montata dalla cima del Faro con pendenza di circa 45° e orientamento E - W. L'antenna così montata ha avuto un R.O.S. di 1:2 sugli 80 mt e 40 mt, R.O.S. 1:5 sui 20 mt, angolo di radiazione medio - basso con copertura italiana buona e continentale ottima. Per i 10mt è stata utilizzata un'antenna dedicata Sirio ex CB, tarata centro banda 29 Mhz montata su un palo di circa 4 metri dal suolo.

Purtroppo si sono eseguiti pochi collegamenti in questa banda per mancanza di propagazione, soltanto un e-sporadico di circa 10 minuti con collegamenti continentali buoni.

Per i 6mt è stato utilizzato un dipolo rigido, una direttiva logaritmica con 16 elementi per le UHF e una direttiva tonna 9 elementi per le VHF.

Queste antenne sono state installate su un palo e ruotate a mano a seconda della necessità ad una altezza di circa 6 mt dal suolo sul terrazzo del faro.

Anche qui sono stati eseguiti pochi collegamenti, in 6mt nulla di fatto per mancanza di propagazione e in 70 cm nessun collegamento per mancanza di corrispondenti. Un discorso diverso lo possiamo fare per la banda dei 2mt dove sono stati eseguiti diversi collegamenti in banda laterale con la zona 9, la 0 e la 1.

Purtroppo un altro contest in atto non ci ha permesso di fare molti collegamenti.

Una antenna Jpole bibanda è stata utilizzata come monitor per le VHF/UHF.

Le radio utilizzate sono state: Yesu FT 920, Yaesu 857D, Yaesu 8900, ICOM ic760 MKG II e Kenwood 570D.

La Longwire è stata costruita da Vincenzo IZØJGE, la tonna VHF è stata realizzata da Raffaele IZØMPO, il quale ha modificato anche la Sirio, infine la Jpole bibanda, la logaritmica UHF e il

Spagna, Francia, Croazia e molti altri paesi europei. Siamo riusciti ad effettuare un collegamento in 40mt, con rapporto di RS 5-9, sull'isola Market Reef in Finlandia e il corrispondente era OJØC.

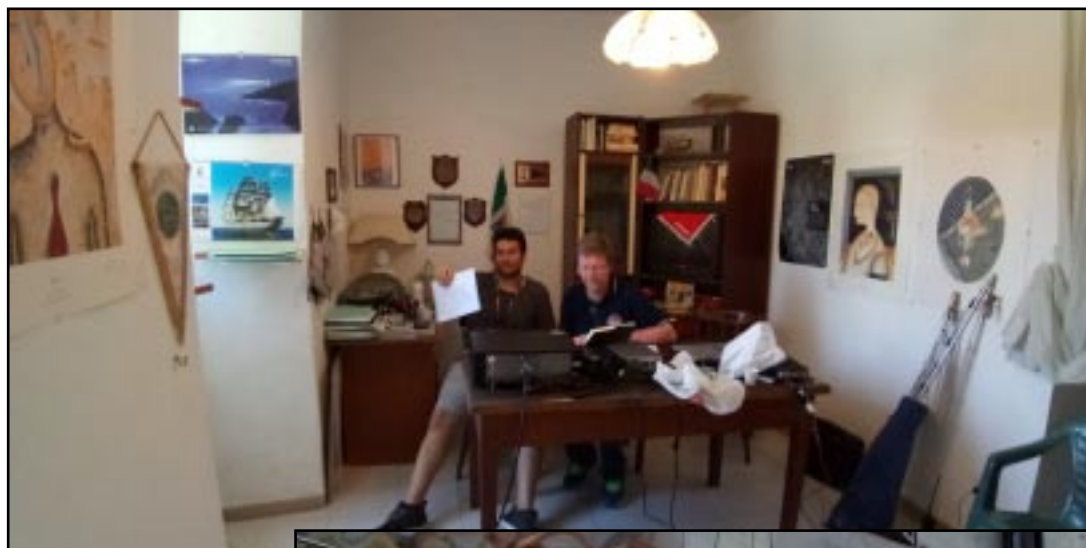
La giornata è stata proficua, certo non priva di errori, ma tutto sommato era, per la nostra sezione, la prima esperienza di una tale portata.

Ci siamo divertiti, abbiamo cementificato il nostro rapporto di amicizia e fratellanza, questo per noi è sufficiente tanto da farci già pensare alla nostra prossima attività di sezione.

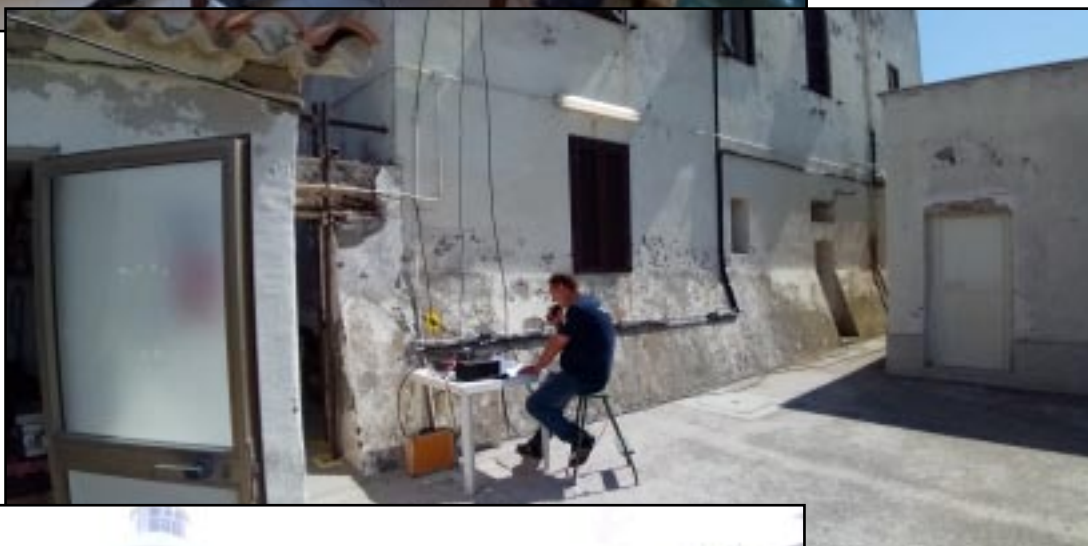
Siete curiosi?

Continuate a leggere il Bollettino dei Marinai e vi verranno date tutte le spiegazioni!! Stay tuned!!!

Per concludere vor-



dipolo rigido per i 6mt sono state create da Daniele IUØJIW, che ha anche ricontrollato tutte le antenne con il suo analizzatore Feature Tech AWØ7A. Nelle due giornate sono stati messi a Log circa 110 contatti tra Italia,



rei ringraziare di cuore il reggente del Faro, ATN Sig. Piero Congedo, per la disponibilità e la sua gentilezza, mettendo sé stesso e il Faro di Anzio a nostra disposizione.

E vorrei ringraziare i ragazzi della Sezione ARMI Anzio - Ostia per la giornata trascorsa, tra il serio e l'ironico!!

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

R E G I A M A R I N A



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 05/09/2018)



Nr.	Nominativo	Nome e Cognome	Data
001	I1PJK	Maurizio Coroli	20.01.2018
002	9A1AA	Ivo Novak	20.01.2018
003	IK5TBI	Emilio Fedeli	22.01.2018
004	IZ8ITT	Antonello Libertucci	29.01.2018
005	IK2SOE	Andrea Roncagli	23.02.2018
006	I3VAD	Giancarlo Scarpa	26.02.2018
007	DH5WB	Wilfried Besig	26.02.2018
008	R7RL	Vladislav Lutsyuk	01.03.2018
009	IZ1CLA	Sauro Tonelli	06.03.2018
010	I2QIL	Antonio Di Pietro	06.03.2018
011	IW2JJS	Giorgio Zanoni	24.03.2018
012	IS0H XK	Giuseppe Abis	24.03.2018
013	IU8CEU	Michele Politanò	31.03.2018
014	HA8TG	Lajos Tagai	13.04.2018
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
022	IZ2CDR	Angelo De Franco	20.07.2018
023	IF9ZWA	Michele Rotolo	05.09.2018
024	I3SY	Sergio Segato	05.09.2018



Nr.	Nominativo	Nome e Cognome	Data
001	I1PJK	Maurizio Coroli	20.01.2018
002	9A1AA	Ivo Novak	20.01.2018
003	IK5TBI	Emilio Fedeli	22.01.2018
004	IZ8ITT	Antonello Libertucci	29.01.2018
005	R7RL	Vladislav Lutsyuk	01.03.2018
006	IZ1CLA	Sauro Tonelli	06.03.2018
007	IK2SOE	Andrea Roncagli	06.03.2018
008	I2QIL	Antonio Di Pietro	06.03.2018
009	IW2JJS	Giorgio Zanoni	24.03.2018
010	IU8CEU	Michele Politanò	31.03.2018
011	HB9BQR	Roland Burkhard	20.05.2018
012	IF9ZWA	Michele Rotolo	05.09.2018
013	I3SY	Sergio Segato	05.09.2018



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
002	IK5TBI	Emilio Fedeli	16.07.2018



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 Regia Marina nella Grande Guerra".

REGOLAMENTO

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

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

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

STAZIONI PARTECIPANTI E PUNTI

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

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

SSB: **2 punti**

DIGI: **3 punti**

CW: **5 punti**

Stazioni ARMI accreditate:

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

Il nominativo della stazione sarà accreditato e comparirà nella lista ufficiale sul sito ARMI contraddistinto da un suffisso in bilettera che corrisponderà ad una nave della Regia Marina.

p.e.

IT9MRM - RM - Nave da battaglia Regina Margherita

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

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

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

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

Stazioni ARMI jolly:

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

p.e.

IQ9MQ - AAA - Ammiraglio Augusto Aubry

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

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

Stazione Super Jolly:

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

II7WWI
(World War I)

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

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

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

[NOTA]

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

p.e.

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

MODI

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

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI DIPLOMA

Ci sono quattro classi:

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

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

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

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

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

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

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

RAPPORTI E NUMERI

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

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

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

La stazione SUPER JOLLY passerà solo il rapporto RST.

PREMI

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

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

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

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

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale :

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

LOGS

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

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

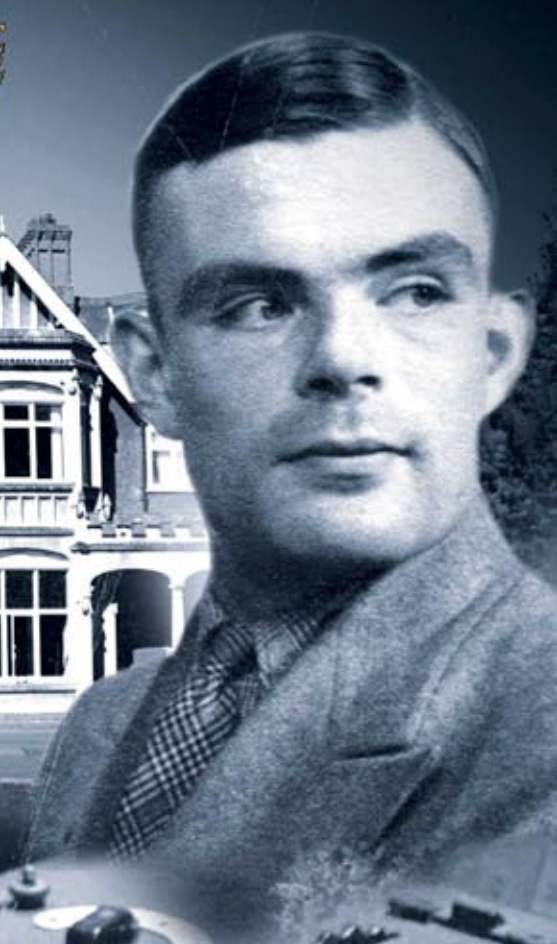
SCADENZA

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





QUINTA EDIZIONE



ENIGMA RELOADED

AWARD 2018

DAL 28 SETTEMBRE AL 06 OTTOBRE

NOTTE EUROPEA DEI RICERCATORI

RIEVOCAZIONE STORICA DELLE COMUNICAZIONI RADIO
CRITTOGRAFATE TRAMITE MACCHINA ENIGMA

AWARD ENIGMA - REGOLAMENTO

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale

PERIODO DI SVOLGIMENTO

Il Diploma avrà inizio il 28 Settembre alle 07 UTC in concomitanza con la NOTTE EUROPEA DEI RICERCATORI e terminerà il 5 Ottobre alle 23.59 UTC.

Il programma completo dell'evento è consultabile sul sito www.enigma-reloaded.it

PARTECIPAZIONE

Al conseguimento del Diploma possono partecipare tutte le stazioni di radioamatore del mondo, le quali devono effettuare il maggior numero possibile di QSO con le Stazioni Attivatrici, secondo le regole di seguito riportate.

L'elenco ufficiale delle Stazioni Attivatrici (elenco) sarà pubblicato sul sito www.enigma-reloaded.it entro il 25 Settembre. Le categorie di partecipazione al Diploma sono unicamente la categoria OM e la categoria SWL, ognuna delle quali avrà una propria classifica indipendente.

Le Stazioni Attivatrici non competono né per il Diploma né per le classifiche, ma riceveranno uno speciale attestato di partecipazione.

Come precedentemente definito, il requisito di "Stazione Attivatrice" prevede l'abbinamento ad una macchina Enigma originale (non necessariamente funzionante). All'atto della richiesta di iscrizione tra le Stazioni Attivatrici (elenco) dovrà essere specificato il nome del museo o entità culturale in cui è custodita la macchina alla quale è abbinata la stazione. Nel caso di collezionisti privati sarà sufficiente indicare la provincia di appartenenza; ulteriori dettagli saranno graditi ma non indispensabili.

REGOLE PER I QSO

I collegamenti/ascolti possono avvenire in tutte le bande HF 10-12-15-17-20-30-40-80-160 metri esclusivamente nei modi di emissione Fonia (SSB), CW e tutti i modi digitali consentiti.

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

Il QSO sarà valido una volta scambiati i rapporti RST convenzionali.

Ogni Stazione Attivatrice potrà essere collegata una volta sola al giorno per ogni modo di emissione e per ogni banda, per tutto il periodo della gara.

E' consentito l'uso di segnalazioni (spots) mediante Packet Cluster, con la sola limitazione del divieto di "self spotting" da parte delle stazioni attivatrici.

PUNTI PER QSO/HRD E MOLTIPLICATORI

Ogni QSO con le stazioni attivatrici vale 1 punto.

Sono considerati moltiplicatori i singoli nominativi delle Stazioni Attivatrici.

Esempio di calcolo del punteggio: 10 QSO con "attivatrice 1", 25 QSO con "attivatrice 2", 7 QSO con "attivatrice 3": totale punti/QSO 42, moltiplicatori 3, punti complessivi 126.

PUNTI DIPLOMA

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

- Stazioni italiane ed europee : $P = 16 * N$

- Stazioni extra europee : $P = 8 * N$

in cui N è il numero totale di stazioni attivatrici iscritte come partecipanti al diploma.

Tale numero sarà quello corrispondente all'elenco che verrà ufficialmente pubblicato entro il 25/09/2018 sul sito <http://www.enigma-reloaded.it/>

CLASSIFICHE E PREMI

A partire dal 5 novembre 2018, accedendo al sito <http://arifidenza.hamlogs.net/> ciascun partecipante al diploma, inserendo il proprio callsign, potrà verificare i propri QSO e il punteggio totale raggiunto.

Se avrà raggiunto il punteggio minimo per il conseguimento del diploma, potrà scaricare dal sito il proprio attestato di partecipazione in formato PDF.

Le decisioni del Comitato preposto al controllo dei log ai fini delle classifiche e del rilascio dei diplomi sono insindacabili.

Tutti i partecipanti che non si atterranno alle norme del presente regolamento saranno squalificati.

NOTE CONCLUSIVE

Tutto quanto non espressamente indicato nel presente regolamento, le integrazioni e informazioni supplementari che dovessero rendersi necessarie, saranno pubblicate sul sito web ufficiale www.enigma-reloaded.it tramite il quale potranno anche essere richiesti chiarimenti sull'attività.

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



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.