

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. 212/2018

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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

BOLLETTINO DEI MARINAI

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

**Associazione Radioamatori Marinai
Italiani**

editor: Alberto Mattei, IT9MRM

e-mail: it9mrm@gmail.com

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

La responsabilità di quanto pubblicato è esclusivamente degli Autori.

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



Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	IT Navy Ships Radio Stations Award 2018 - classifica stazioni speciali
9	Elezioni Area Isole - 16-17-18 novembre 2018
14	Con la pelle appesa ad un chiodo - C.T. Corazziere - II^ parte
30	Radiocomunicazioni alternative di emergenza. Guida pratica all'utilizzo dei sistemi di radiocomunicazione per i volontari di Protezione Civile - Seconda 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	Il Maresciallo
53	Nuova ID Card ARMI
55	Chiavari 19 ottobre 2018 - Conferenza/Convegno
58	Friendships 2018 - Genova nel cuore
65	Gadgets
66	Abbonamento Notiziario della Marina
69	International Naval Contest 2018
74	I diplomi assegnati della Regia Marina nella Grande Guerra
76	Il diploma della Regia Marina nella Grande Guerra
80	SOIGV Gianni Manca (Silent Key)

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Eccoci a noi con il consueto appuntamento mensile! Volevo soffermarmi in due punti chiavi del nostro sodalizio, la "sincerità" e la "serietà" due principi che sono fondamentali nella cultura ARMigera. Perché faccio queste affermazioni... ho ricevuto da parte di un nostro socio alcune lamentele sulla non veridicità della classificazione a NAVAL di alcuni soggetti. Da quello che afferma, questi non hanno nessun titolo per classificarsi NAVALI e quindi dovrebbero essere ASSOCIATI. Ora premetto che il nostro statuto e soprattutto la nostra SERIETA' ci porta ad accettare tutto quello che, all'atto dell'iscrizione il singolo radioamatore ci evidenzia senza cercare in nessun modo di controllare se è veritiero ciò che scrive oppure no. Praticamente ci fidiamo della SINCERITA' dell'individuo. Questo ci comporta l'assunzione in parola della qualifica di appartenenza. Visti questi presupposti che sono venuti a mancare, in considerazione che attualmente sono in corso le elezioni per il candidato al Coordinamento dell'area Isole. Al termine delle elezioni sarà mia cura inviare a tutti i NAVALI richiesta di ottemperare a giustificazione di quanto sopra detto, una copia del libretto

di navigazione, o certificato o qualsiasi altro documento che attesti la sua inconfutabile appartenenza alla Marina Militare o alla Marina Mercantile. Questo a giustificazione della sua iscrizione a NAVEALE. Chi non ottempererà, sarà transitato automaticamente nella qualifica di ASSOCIATO. Mi dispiace tantissimo di questa presa di posizione, ma era dovuta in quanto ne va della nostra credibilità. Ritornando a noi, è stato pubblicato la classifica delle stazioni speciali che hanno operato per il contest radio navale 2018, ebbene il trono per il terzo anno consecutivo è di Nave Vesuvio e del team di Calvi Risorta capeggiato da IU8CEU. Complimenti a loro e soprattutto complimenti ed un BRAVO ZULU a tutti gli altri team e singoli operatori che hanno veramente dato tutto in un periodo di scarsa propagazione. Da elogiare IZ0EUX operatore di II0IANI che ha operato da solo raggiungendo un ottimo punteggio e classificandosi al secondo posto. Il terzo posto va al team di II2IARD che con varie difficoltà hanno contribuito (in quanto stazione Jolly) ad un eccellente risultato collegando molte stazioni e raggiungendo un punteggio soddisfacente. A tutti indistintamente dal primo all'ultimo operatore i miei



riconoscimenti per l'opera svolta con dedizione e senso di amor proprio verso l'ARMI e verso la competizione stessa. BRAVO ZULU a tutti. Infine volevo ricordare il mio caro amico e consigliere Gianni ISOIGV che ci ha lasciato! Questo contest sarà dedicato a te, vincitore della prima edizione!!!

73's
IT9MRM



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

I mesi di **Settembre** e le prime due settimane di **Ottobre** 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.



UA1ZNG/mm: Sergey V. Omarov è uno dei cento membri dell'equipaggio del Rompighiaccio VAYGACH che attualmente si trova a Murmansk. Sergey è stato attivo in radio in 20 metri fonìa. La QSL va inviata via diretta al seguente indirizzo: Sergey V. Omarov - ul. Orlikovoy 18-25 - Murmansk 183074 Russia. Il rompighiaccio è entrato in servizio il 1 agosto 1990, costruito nei cantieri navali di Helsinki e i lavori di finitura sono stati eseguiti presso il cantiere navale del Baltico. Il VAYGACH fa parte di due unità a propulsione nucleare (la gemella è il TAIMYR). Nonostante il pescaggio ridotto, i rompighiaccio sono più lunghi del tipo Arktika. I loro scafi sono lunghi 151,8 m, il pescaggio è di 7,5-9 m, e la spinta di galleggiamento è di circa 21.000 tonnellate. L'unità ha un reattore atomico KLT-40M con una potenza di 171 MW, che alimenta turbine a vapore con una capacità di 25.000 HP, fornendo una velocità di 18,5 nodi. L'autonomia delle unità è la stessa del tipo Arktika. I rompighiaccio di tipo Tajmyr si differenziano per l'aspetto della sovrastruttura, ma hanno anche una piattaforma di atterraggio e un hangar per elicotteri, adattati per far funzionare le macchine Ka-32. L'equipaggio è composto da 100 persone. Lo spessore massimo del ghiaccio che può rompere il rompighiaccio del tipo Tajmyr è di 2 metri. A causa del loro scopo, i rompighiaccio di questo tipo hanno un servizio piuttosto monotono. A causa della loro età, probabilmente verranno ritirati dopo l'introduzione dei successori, che probabilmente avverrà dopo il 2020. Attualmente il VAYGACH appartiene alla compagnia ROSATOMFLOT (www.rosatom.ru).

PE1OAD/mm: Michel Haver si trova a bordo della nave da carico SNOEKGRACHT. E' molto attivo in radio e lo ascoltate in 20 metri in fonia. Michael è stato attivo in passato anche da m/v Diamantgracht e anche da m/v Sampogracht. Scambia QSL via diretta o via bureau.



G0FFB/mm: Stephen Maughan (GM0FFB) si trova attualmente a Cartagena (Spain) a bordo del suo catamarano THINGA, in compagnia di sua moglie Suella e della figlioletta di 8 anni. Stephen è molto attivo in radio soprattutto in CW ed in digitale. Nell'area del Mediterraneo rimarranno sino a primi del nuovo anno. La QSL va inviata via diretta al suo indirizzo: Stephen Maughan - 17 Upper Dane - Debsborough Northants NN14 2LB - England



DD6AJ/mm: Lutz-Michael Heipe è a bordo della sua barca a vela NAUGHTY GIRL. Attualmente si trova nell'Isola d'Elba e sta preparando il viaggio per una meta alle isole Caraibiche. Partirà alla fine del 2018. Opera soprattutto in FT8 e nei modi digitali. QSL via Bureau o via diretta QRZ.com



DH2MS/mm: Manfred H. Schmidt (MF954 e nostro socio MI348) a bordo della sua barca a vela s/v LEGUANO, si trova attualmente in un porto olandese nel IJsselmeer (PA). E' molto attivo in radio esclusivamente in CW. La QSL va inviata al suo indirizzo su QRZ.com



LA7DHA/mm: Per Ragnar Pilkvam si trova a bordo della sua barca a vela s/v NEMO. E' operativo nei fine settimana ed opera principalmente in digitale (FT8). La QSL scambia via diretta al suo indirizzo: Per Ragnar Pilkvam - Karusveien 12C - Hagan, EU 1481 - Norway



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 07 settembre 2018 al 09 ottobre 2018), ecco di seguito i nominativi: RW1AI - UA6GO - KC7JEF - YU2AX - OY1R - HA5CKI - DL6MLA - UW5EJX - IK1AIR - SP1ST - UR3IDD - RT9K - VK6XN - OK2HME - UR5FA - SV1OMQ - HF0SEA - RM0L - PA3DHR - **LA7DHA** - ZB2JK - ZB2GI - YO4RYU - IU1DUB - DL0CUX - **PE1OAD** - DL1DRV - OH6UBC - SV1QFF - DL4RSH - MW0EUG - G0HUZ - DL1SAX - IS0FQK - DJ8JO - KB3VCF - ON4KCY - DB2ZJ - W8NJS - DL1SDX - **UA1ZNG** - LA2FAA - M0MVB - **DD6AJ** - **DH2MS** - HB9AIU - LZ2MAT - **G0FFB** -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2018 - CLASSIFICA STAZIONI SPECIALI

di Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale ARMI



Eccoci al primo round della classifica del contest delle stazioni radio navali. La classifica definitiva delle stazioni speciali che hanno partecipato all'evento che è stato in aria dal 8 al 23 settembre. Tre settimane piene di attività che ha visto le stazioni speciali operarsi in tutti i modi di emissione e in gran parte delle frequenze assegnate.

Molte sono state le stazioni che hanno partecipato, almeno per poter collegare le stazioni speciali. Ancora oggi e sino al 31 ottobre saranno attesi i log dei partecipanti alla gara. Ho ricevuto molte email di complimenti e ringraziamenti ed alcune considerazioni sulla gara, di cui due in rappresentanza una delle stazioni speciali e l'altra da parte di un OM partecipante, che mi piace riportare perchè secondo me sono utili per le prossime attività: **[IZOEUX/IIOIANI]** ... *Propagazione pessima l'ancora di salvezza è stato il CW senza quello sarebbe stato un log da vergogna, siamo oltre il 40% in meno rispetto agli altri anni.*

Quest'anno spicca la presenza di diversi americani, giapponesi ed israeliani.

Fondamentale anche quest'anno

per i cacciatori la presenza in chat, chi non l'ha utilizzata si è penalizzato da solo !!!!

[I3SY] .. *concluso il difficile Navy Ship 2018 Ti invio in allegati il log e la ricevuta della ricarica poste pay. Per quanto riguarda le classifiche dell'Award troverei più equo non vedermi collocato nella classifica generale, tra coloro che con tre modi e 8 STN, hanno ben 24 STN da 15 punti a disposizione. Impossibile la comparazione di un solo modo CW e sole 7 stazioni. Bisognerebbe trovare una clausola di salvaguardia per armonizzare lo squilibrio che questo metodo di calcolo relega il modo CW. Propongo che SOLO per la classifica CW, il valore di un QSO INDIPENDENTE, sia valutato come nella norma di altri award CW, 5 punti, non un solo punto come ora.*

Non so se sia sufficiente a compensare il 66% di STN in più (fonia e dig), di cui beneficia ora il modo MIXED, lascio a Te la risposta.

Fintanto vige questa valutazione, preferirei che la classifica CW fosse solo CW, non inserita nella classifica generale, perché questa generata da tre modi quindi non

paritaria.

Questo è il LA, a Te ora la partitura...

Come ho sempre detto è indispensabile l'uso della chat, questo lo ribadisco sempre, specialmente in queste pessime condizioni propagative, è fondamentale per la buona riuscita della propria gara. Il secondo punto espresso da Sergio (I3SY) è effettivamente da prendere in esame per le prossime attività.

Sto studiando il modo di eliminare la categoria MIXED, rimanendo solo le categorie Fonia e CW. Così da rendere più equa la classifica generale. Opterei inoltre l'inserimento anche della categoria DIGITALE in quanto alcune stazioni operano con questo modo. Non sono tanti i NAVAL che utilizzano questo sistema di operazione quindi non inciderà tanto nella classifica. Quindi più che sicuro dal prossimo contest delle stazioni radio costiere la categoria MIXED scomparirà. Vediamo come si stravolgerà il modo di collegare, e le attività future di coloro che hanno sempre utilizzato il sistema misto.

Eccoci alla pubblicazione ufficiale dei risultati del 6° contest delle stazioni radio navali 2018, la classifica delle soli stazioni speciali (la classifica definitiva con tutti i partecipanti sarà redatta col bollettino del mese di Novembre).

Il criterio di calcolo del punteggio dei vari log ricevuti è stato con lo stesso principio delle stazioni partecipanti, ovvero il calcolo è stato fatto automaticamente tramite il foglio elettronico dato in gestione a tutti.

Quindi la regola per il punteggio era come previsto dal regolamento:

QSOs con stazione "JOLLY" 25 punti (tutti i modi);

QSOs con stazioni speciali navali 15 punti (tutti i modi);

QSOs con stazioni appartenenti all'A.R.M.I. o a Naval Clubs 5 punti (CW);

QSOs con stazioni appartenenti all'A.R.M.I. o a Naval Clubs 3 punti (DIGI);

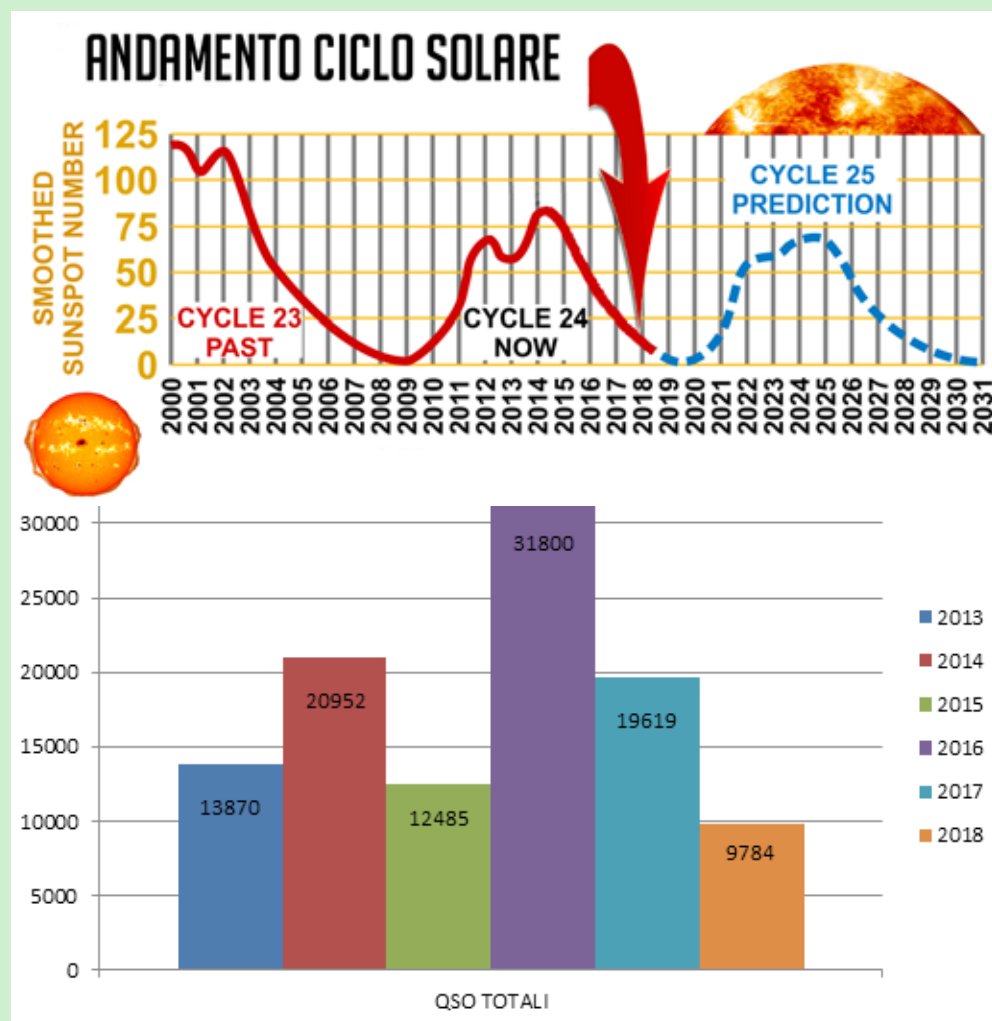
QSOs con stazioni appartenenti all'A.R.M.I. o a Naval Clubs 2 punti (SSB);

QSOs con stazioni INDIPENDENT 1 punto (SSB-CW-DIGI);

La classifica è data dal punteggio totale per il moltiplicatore, inoltre sono stati inseriti i QSO dichiarati e i QSO per ogni tipo di modalità.

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

N°	CALL - NAME	QSO SSB	QSO CW	QSO DIGI	QSO DICHIARATI	PUNTI TOTALI
1	II8IHBC - Nave VESUVIO	1242	1207	782	3231	26825
2	II0IANI - Nave NIBBIO	328	934	160	1422	16282
3	II2IARD - Nave ARDITO	901	2120	51	3072	12592
4	II9IHPM - Nave ALBATROS	281	528	104	913	6096
5	II1IAEO - Nave BERSAGLIERE	0	561	0	561	5155
6	II0IADC - Nave CORSARO II	92	286	0	378	1050
7	II9IASG - Nave SAN GIUSTO	0	83	0	83	221
8	II5IACF - Nave ALPINO	124	0	0	124	163
	TOTALE	2968	5719	1097	9784	68384



Alcune considerazioni sull'andamento del contest radio navale in questi anni, dal grafico notiamo un andamento altalenante di QSO. Se analizziamo l'andamento della propagazione dal 2013 al 2018, sul grafico si nota benissimo l'andamento dei QSO negli ultimi tre anni, con un calo sorprendente da 30000 a meno di 10000 QSO. Questo sta a notare il picco minimo di propagazione che ci vede proprio quest'anno e nei prossimi due anni, dopo di che inizieremo la fase di crescita propagativa. Certo questo non giustifica sicuramente l'andamento discendente che potrebbe essere stato influenzato da un calo di presenze dovute sia alla propagazione che all'interesse generale. Speriamo che nei prossimi anni ci sia ancora interesse a fare radio e soprattutto nei futuri OM!

**MADE IN
ITALY**
PRODUCT




momo
BEAM 

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

Elezioni candidatura Coordinatore Dipartimentale

“AREA ISOLE”

ELENCO DEI RADIOAMATORI NAVALI **ELEGGIBILI** PER LA CANDIDATURA A COORDINATORE DIPARTIMENTALE AREA ISOLE;

[SICILIA]

002	IT9QQL	215	IT9BQK	740	IT9OER
003	IT9PIY	217	IT9CFS	763	IT9NJE
010	IT9WKX	218	IT9YHT	767	IT9UQW
026	IT9YMX	228	IW9HPH	771	IT9CKA
027	IT9WDY	235	IW9HRL	783	IW9GDC
062	IT9RUT	236	IW9FRA	840	IT9ING
077	IT9EJW	258	IW9HQZ	876	IT9CLM
081	IT9MNW	307	IT9YEM	924	IT9CGR
101	IW9GXT	353	IT9QPZ	984	IT9CAR
108	IT9OTF	390	IW9ESK	1014	IT9BRY
110	IW9HCI	451	IT9HUV	1028	IT9OZS
121	IT9PPX	458	IT9VIH	1107	IT9IFI
126	IW9EFS	462	IT9ENJ	1132	IT9FBT
127	IT9YDY	470	IT9PBR	1148	IT9YBL
129	IW9BMQ	508	IT9RRU	1152	IT9ELT
130	IT9PLM	513	IT9AWC	1243	IT9GCJ
137	IT9HTL	519	IT9NVA	1244	IF9ZWA
162	IT9STX	523	IT9APJ	1266	IT9FDB
163	IT9WMB	529	IW9GUQ	1293	IT9AVP
167	IT9XCV	574	IT9GDS	1388	IT9CSF
173	IT9IJI	575	IT9JUP	1395	IT9UDQ
177	IT9JDB	598	IW9GTD	1428	IT9MZN
209	IT9RYK	606	IW9CTJ	1471	IT9HHL
		633	IT9DSA	1510	IT9MEW

[SARDEGNA]

095	IM0SDX	560	IS0JMA	1227	IS0FWY
141	IS0RYD	563	IS0BGL	1253	IM0DTF
172	IS0MKX	611	IS0UTA	1285	IS0GGA
250	IS0KEB	623	IM0QMA	1289	IS0BYY
299	IS0QCV	689	IM0ZKX	1367	IS0HSL
442	IS0MMM	931	IS0DZC	1370	IS0CJV
443	IS0RVH	1087	IS0DZM	1377	IS0AIT
461	IS0FQK	1166	IS0FEZ	1455	IS0ACU
555	IS0BMU	1174	IS0AGY	1485	IS0HLJ
557	IS0SZU	1180	IS0CVH	1494	IS0HMQ
		1219	IS0FXJ		

Tutti i radioamatori NAVALI iscritti all'ARMI appartenenti all'AREA ISOLE possono avanzare candidatura per COORDINATORE AREA ISOLE. Le candidature devono pervenire al seguente indirizzo email **info@assoradiomarinai.it** entro e non oltre giorno 31 ottobre 2018.

A far data dal 1 novembre sino al 15 novembre saranno resi noti le candidature dei coordinatori; dal 16 novembre al 18 novembre si svolgeranno le elezioni on-line del candidato.

Tutti i radioamatori iscritti all'ARMI appartenenti all'AREA ISOLE (**navali ed associati**) sono invitati a votare esprimendo il loro voto per un solo candidato.

Dal 19 novembre saranno resi visibili i voti dei candidati e sarà eletto il candidato che avrà ottenuto più voti. Se i candidati avranno ottenuto pari voti, si richiederà il voto al Consiglio Direttivo che avrà valore legale ed insindacabile.

ELENCO DEI RADIOAMATORI NAVALI ED ASSOCIATI **ELETTORI** PER LE VOTAZIONI A COORDINATORE DIPARTIMENTALE AREA ISOLE;

[SICILIA]		513	IT9AWC	A/1103	IT9CFP
001	IT9MRM	519	IT9NVA	1107	IT9IFI
002	IT9QQL	A/520	IT9NCO	A/1116	IT9CEL
003	IT9PIY	523	IT9APJ	A/1119	IT9ZZO
010	IT9WKX	529	IW9GUQ	A/1125	IT9DQT
026	IT9YMX	A/568	IT9ECQ	1132	IT9FBT
027	IT9WDY	A/571	IT9KKE	A/1139	IT9DGZ
62	IT9RUT	A/572	IT9JZK	1148	IT9YBL
A/063	IW9FQJ	574	IT9GDS	A/1150	IT9CVX
077	IT9EJW	575	IT9JUP	1152	IT9ELT
081	IT9MNV	598	IW9GTD	A/1157	IT9EYV
101	IW9GXT	A/605	IT9SKH	A/1209	IT9JQL
108	IT9OTF	606	IW9CTJ	A/1211	IT9QEI
110	IW9HCI	A/612	IT9BUW	1243	IT9GCJ
121	IT9PPX	A/618	IT9LWP	1244	IF9ZWA
126	IW9EFS	A/619	IT9GQO	A/1255	IT9FTU
127	IT9YDY	633	IT9DSA	1266	IT9FDB
129	IW9BMQ	A/634	IT9QQO	A/1292	IT9GDY
130	IT9PLM	A/652	IT9DVZ	1293	IT9AVP
137	IT9HTL	A/653	IT9JPL	A/1295	IT9ZMV
A/152	IT9JCF	A/654	IT9RDZ	A/1356	IT9CLX
A/159	IT9DFA	740	IT9OER	A/1371	IT9GHW
162	IT9STX	A/762	IT9BNX	A/1387	IT9BMO
163	IT9WMB	763	IT9NJE	1388	IT9CSF
167	IT9XCV	767	IT9UQW	1395	IT9UDQ
173	IT9IJI	771	IT9CKA	A/1398	IT9FIT
177	IT9JDB	783	IW9GDC	A/1416	IT9GSW
A/189	IW9HMA	784	IT9AQO	1428	IT9MZN
A/190	IW9HMB	A/808	IT9AZP	A/1458	IW9CRG
A/191	IT9KPE	A/839	IT9ULN	A/1459	IT9QAU
A/192	IW9CBN	840	IT9ING	A/1465	IT9UOY
A/195	IW9GSP	A/841	IT9CNO	1471	IT9HHL
A/196	IW9GZI	A/844	IT9CLY	1510	IT9MEW
209	IT9RYK	876	IT9CLM		
215	IT9BQK	A/877	IW9HPW		
A/216	IW9HLX	A/879	IT9JSL		
217	IT9CFS	A/880	IT9APL		
218	IT9YHT	A/884	IT9CLU		
228	IW9HPH	A/885	IT9TAP		
A/229	IT9SPA	A/889	IT9JPW		
235	IW9HRL	A/897	IT9GCG		
236	IW9FRA	A/905	IT9CNK		
258	IW9HQZ	A/923	IW9FI		
307	IT9YEM	924	IT9CGR		
A/311	IT9RJQ	A/974	IT9YVO		
A/345	IT9COG	A/979	IT9BLI		
353	IT9QPZ	984	IT9CAR		
A/358	IW9DBE	A/1002	IT9ASD		
A/359	IW9HDM	A/1005	IT9CLN		
390	IW9ESK	A/1009	IT9LOL		
A/409	IT9DQM	1014	IT9BRY		
A/449	IT9CPV	1028	IT9OZS		
451	IT9HUV	A/1029	IT9ARZ		
458	IT9VIH	A/1030	IW9FNV		
462	IT9ENJ	A/1033	IT9CBR		
470	IT9PBR	A/1047	IW9FRB		
A/492	IW9HMQ	A/1048	IT9DBF		
A/494	IT9LYF	A/1051	IT9NSL		
508	IT9RRU	A/1094	IT9DWF		

[SARDEGNA]

095	IM0SDX	563	IS0BGL	1174	IS0AGY
141	IS0RYD	A/569	IS0TOU	1180	IS0CVH
172	IS0MKX	A/570	IS0UOI	1219	IS0FXJ
250	IS0KEB	A/601	IS0FDW	1227	IS0FWY
299	IS0QCV	611	IS0UTA	A/1240	IS0FFQ
A/338	IS0RDY	623	IM0QMA	A/1241	IS0FKA
A/379	IS0YHV	689	IM0ZKX	A/1245	IS0BZR
A/438	IS0UWS	A/724	IS0ANU	A/1250	IS0XBS
442	IS0MMM	A/749	IS0AFM	1253	IM0DTF
443	IS0RVH	931	IS0DZC	1285	IS0GGA
A/460	IS0MLS	A/942	IS0ANZ	A/1286	IS0GFR
461	IS0FQK	1087	IS0DZM	1289	IS0BYY
A/464	IS0PEV	A/1117	IS0MNR	A/1303	IS0DSW
A/527	IS0ISJ	A/1118	IS0HFE	A/1332	IS0UMP
A/528	IS0EUJ	A/1124	IS0DZU	1367	IS0HSL
A/548	IW0URG	A/1133	IS0PAH	1370	IS0CJV
A/553	IS0UNG	A/1145	IS0CDS	1377	IS0AIT
A/554	IS0VSU	A/1146	IS0DRF	A/1378	IS0GOK
555	IS0BMU	A/1161	IS0BWM	A/1397	IS0HKK
557	IS0SZU	A/1162	IS0FFR	1455	IS0ACU
A/559	IS0AEL	1166	IS0FEZ	1485	IS0HLJ
560	IS0JMA	A/1167	IS0QQA	1494	IS0HMQ
A/561	IS0ILP	A/1170	IS0FFV		
A/562	IW0UWL	A/1171	IS0DJA		
		A/1172	IS0EIR		





Marina Militare

Collezione orologi



Memphis Belle

MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS



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



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

Cacciatorpediniere CORAZZIERE

Parte Seconda



Alle 11.18, a causa delle distanze in aumento e dell'arrivo di aerosiluranti britannici che attaccano la Vittorio Veneto, la III Divisione riceve l'ordine di riassumere rotta 300°. Successivi messaggi e segnalazioni, che confermano l'assenza di traffico convogliato britannico da attaccare, fanno decidere all'ammiraglio Iachino di proseguire nella navigazione di ritorno verso le basi italiane, ed alle 11.30 la formazione di Iachino si avvia sulla rotta di rientro. Alle 12.07 anche la III Divisione viene attaccata da tre aerosiluranti britannici, che lanciano contro il Bolzano, ma riesce a sventare l'attacco contromanovrando ed aprendo un intenso tiro contraereo. Alle 13.23 la III Divisione si trova a 57 miglia per 214° da Gaudio; alle 15.20 ed alle 16.58 tale divisione viene attaccata da bombardieri in quota britannici: nessuna nave viene colpita, ma alcune bombe cadono molto vicine a Trento e Bolzano. Alle 15.19 tre aerosiluranti attaccano la Vittorio Veneto, mentre dei caccia attaccano le unità della XIII Squadriglia che la scortano,

in cooperazione con bombardieri in quota partecipano: l'aereo del capitano di corvetta John Dalyell-Stead, prima di essere abbattuto, riesce a ridurre le distanze con la Vittorio Veneto a meno di 1000 metri ed a lanciare un siluro, che colpisce la nave da battaglia a poppa, in posizione 35°00' N e 22°01' E. Alle 15.30 la Vittorio Veneto, che ha imbarcato 4000 tonnellate d'acqua, si immobilizza, ma dopo sei minuti rimette in moto, sebbene a fatica: solo alle 17.13 riesce a sviluppare una velocità di 19 nodi. La flotta italiana dirige su Taranto, ed alle 16.38 l'ammiraglio Iachino, in previsione di altri attacchi aerei in arrivo al tramonto, lascia libera l'VIII Divisione per il rientro a Brindisi ed ordina che le altre unità si dispongano intorno alla danneggiata Vittorio Veneto per proteggerla da altri attacchi. La formazione risulterà assunta alle 18.40, con cinque colonne di unità disposte in linea di fila: da sinistra a destra, la XII Squadriglia Cacciatorpediniere (nell'ordine, Corazziere, Carabiniere, Ascari), la III Divisione (Trieste,

Trento, Bolzano), la Vittorio Veneto preceduta da Granatiere (in testa) e Fuciliere (tra il Granatiere e la corazzata) e seguita da Bersagliere (tra la nave da battaglia e l'Alpino) ed Alpino (in coda), la I Divisione (Zara, Pola, Fiume) e la IX Squadriglia (Vittorio Alfieri, Vincenzo Gioberti, Giosuè Carducci, Alfredo Oriani). Alle 18.23 (nel frattempo la velocità della Vittorio Veneto è scesa a 15 nodi) vengono avvistati nove aerosiluranti britannici, che si tengono a distanza, alle 18.51 tramonta il sole, ed alle 19.15 la formazione italiana accosta per conversione ed assume rotta 270° (in modo da essere meno illuminate possibile dal sole che tramonta) ed alle 19.24 i cacciatorpediniere in coda iniziano a stendere cortine fumogene. Alle 19.28 gli aerosiluranti si avvicinano – le navi più esterne accendono i proiettori –, alle 19.30 vi è una nuova accostata per conversione (rotta assunta 300°) e sei minuti dopo tutti i cacciatorpediniere emettono cortine fumogene ed aprono il fuoco, mentre gli aerei passano all'attacco:

intorno alle 19.50 il Pola viene colpito ed immobilizzato da un siluro. Cessato l'attacco, e calato il buio, alle 19.50 si spengono i proiettori ed alle 20.11 cessa l'emissione di cortine fumogene. Alle 20.05 l'ammiraglio Iachino ordina alla III Divisione di portarsi 5 km a proravia della Vittorio Veneto, alla XIII Squadriglia di assumere posizione di scorta ravvicinata ed alla I Divisione di posizionarsi 5 km a poppavia della nave ammiraglia. Proprio in quei minuti si scopre che il Pola è stato immobilizzato (dapprima si era ritenuto che l'attacco fosse stato respinto senza danni), ed alle 21.06 la I Divisione invertirà la rotta per andare al soccorso dell'incrociatore colpito. Questa decisione, molto discussa in seguito, porterà al disastro: la I Divisione verrà infatti sorpresa mentre raggiunge il Pola dalle corazzate britanniche Barham, Valiant e Warspite e sarà annientata, con la perdita di Zara, Pola, Fiume, Alfieri e Carducci oltre che dello stesso Pola (e di oltre 2300 uomini), in quella che rimarrà la peggior sconfitta mai subita dall'Italia sul mare. Dopo la separazione dalla I Divisione, il resto della squadra italiana prosegue con rotta 323° e velocità 19 nodi alla volta di Taranto: la navigazione prosegue senza incidenti (alle 21.35 Iachino fa trasmettere al Trieste una richiesta d'intervento della caccia aerea per l'alba dell'indomani, a 60 miglia per 140° da Capo Colonne, per non congestionare la stazione radiotelegrafica della Vittorio Veneto) sino alle 22.30 quando, in lontananza, vengono avvistate le vampate di artiglierie: le navi italiane assistono alla fine della I Divisione. Il tiro che si osserva a distanza si svolge in più fasi, alle 22.30, 22.40 e 23.06, i bagliori delle ultime esplosioni vengono visti alle 23.55.

29 marzo 1941

Il resto della formazione italiana, inutilmente cercato fin dopo mezzanotte dalla Forza B (che invece trova il Pola immobilizzato, scambiandolo per la Vittorio Veneto) e da una flottiglia di otto cacciatorpediniere britannici al comando del capitano di vascello Philip Mack, viene raggiunto dall'VIII

Divisione (frattanto richiamata) alle otto del 29 marzo, a 60 miglia per 139° da Capo Colonne; la III Divisione si pone quindi a dritta della Vittorio Veneto, con la VIII Divisione a sinistra della corazzata (e la X Squadriglia Cacciatorpediniere, anch'essa inviata di rinforzo, a sinistra della VIII Divisione). A partire dalle 6.23 giungono sul cielo della formazione, per scortarla nella navigazione di rientro, aerei tedeschi ed italiani: la scorta aerea, mancata – elemento cruciale – durante tutta l'operazione, arriva solo ora, nel golfo di Taranto.

Alle 9.08 la formazione italiana assume rotta 343°, mettendo la prua su Taranto, ed arriva a Taranto poco dopo le 15.30. La III Divisione non viene fatta rientrare subito a Messina, ma viene bensì trattenuta per qualche tempo a Taranto.

24 maggio 1941

Alle 16 del 24 maggio Corazziere (caposquadriglia della XII Squadriglia), Ascari e Lanciere salpano da Messina insieme alla III Divisione (Bolzano e Trieste), di cui ha da poco assunto il comando l'ammiraglio di divisione Bruno Brivonesi (imbarcato sul Trieste), per fornire scorta a distanza ad un convoglio per la Libia composto dai trasporti truppe Conte Rosso (capoconvoglio, contrammiraglio Francesco Canzoneri), Esperia, Victoria e Marco Polo scortati dal cacciatorpediniere Freccia (caposcorta, capitano di fregata Giorgio Ghè) e dalle torpediniere Procione, Orsa, Orione e Pegaso, salpati da Napoli alle 4.40 e che ha appena superato lo stretto di Messina. III Divisione e XII Squadriglia prendono posizione circa 3 km a poppavia del convoglio.

Subito dopo l'attraversamento dello stretto, la scorta diretta viene temporaneamente rinforzata dalle torpediniere Calliope, Perseo e Calatafimi, che lasciano il convoglio alle 19.10; c'è anche una scorta aerea con velivoli da caccia, bombardieri ed idrovolanti (83° Gruppo della Regia Aeronautica) costituiscono invece la scorta aerea, presente dalle 13.56 fino al tramonto (gli ultimi aerei, due idrovolanti CANT Z. 501, se ne vanno alle 20.15 per

tornare alle basi di Augusta e Taranto).

Nel frattempo – subito dopo aver attraversato lo stretto (il che avviene tra le 15.15 e le 17.30) – il convoglio assume la formazione in colonna doppia; Esperia e Conte Rosso sono i capi colonna, rispettivamente a dritta ed a sinistra (l'Esperia è seguito dalla Victoria, il Conte Rosso dal Marco Polo). L'Orsa precede il convoglio e lancia bombe di profondità a scopo intimidatorio dopo aver superato Reggio Calabria; alle 16.34 e 16.53 anche il Freccia lancia due bombe. Poi Procione ed Orsa si dispongono in colonna sul lato di dritta del convoglio (Orsa più avanti, all'altezza dell'Esperia; Procione più indietro, a poppavia della Victoria), Freccia e Pegaso sul lato sinistro (il Freccia in posizione più avanzata, all'altezza del Conte Rosso, e la Pegaso più indietro, appena a poppavia del Marco Polo).

Trieste e Bolzano seguono in colonna a tre chilometri, preceduti da Ascari (a dritta), Corazziere (al centro) e Lanciere (a sinistra) che procedono in linea di fronte. Il convoglio procede quindi a zig zag su quattro colonne (due di trasporti e due di siluranti, con due navi in ogni colonna), con rotta 171° e velocità 18 nodi. Il mare è calmo, forza 1-2 senza cresta d'onda, non un alito di vento; il tramonto, particolarmente luminoso, rende le sagome delle navi molto visibili da ovest.

Alle 20.30 il convoglio viene avvistato nel punto 36°48' N e 15°42' E (una decina di miglia ad est di Siracusa e a 10 miglia per 83° da Capo Murro di Porco) dal sommergibile britannico Upholder (tenente di vascello Malcolm David Wanklyn).

Wanklyn stima che il convoglio abbia una rotta di 215°, e si avvicina per attaccare. Proprio alle 20.40, le navi smettono di zigzagare, per fare il punto.

Alle 20.43, prima di scendere a 45 metri e ripiegare verso est, l'Upholder lancia due siluri contro il Conte Rosso, la nave più grande del convoglio.

Dopo una breve corsa, i siluri mancano il Freccia e colpiscono il bersaglio prescelto.

Subito dopo il siluramento, il Freccia lancia un razzo Very verde, segnale convenzionale d'allarme; i tre trasporti illesi eseguono la prescritta manovra di disimpegno, Esperia e Victoria accostando di 90° a dritta, Marco Polo a sinistra. Il Conte Rosso s'inabissa in poco più di dieci minuti, una decina di miglia ad est di Capo Murro di Porco. Al momento dell'attacco, la III Divisione si trova 3000 metri a poppa del convoglio (Trieste e Bolzano in linea di fila, con l'ammiraglia in testa), mentre la XII Squadriglia Cacciatorpediniere, che sta assumendo in quel mentre

la posizione di scorta avanzata notturna, si trova in posizione avanzata a proravia dei due incrociatori, in linea di fronte, a circa 1500 metri di distanza. Avvenuto il siluramento, Corazziere e Lanciere accostano subito a sinistra e si dirigono verso il punto dal quale sono stati lanciati i siluri, gettandovi bombe di profondità. Alle 20.55 l'ammiraglio Brivonesi ordina a Corazziere e Lanciere di dare subito la caccia al sommergibile e poi di soccorrere i naufraghi. Intanto, il Freccia ha iniziato per primo il contrattacco con bombe di profondità, distaccando Procione e Pegaso per il recupero dei superstiti del Conte Rosso. Gli altri tre trasporti truppe proseguono per Tripoli con la scorta dell'Orsa e la protezione a distanza di Trieste, Bolzano ed Ascari; alle 21 anche il Freccia si ricongiunge al convoglio, lasciando sul posto Corazziere, Lanciere, Procione e Pegaso. Quale ufficiale più alto in grado rimasto sul posto, assume la direzione dei soccorsi il comandante del Corazziere, caposquadriglia della XII Squadriglia Cacciatorpediniere. Più tardi giungeranno sul posto anche le torpediniere Cigno, Pallade e Clio, inviate da Messina, e le navi ospedale Arno e Sicilia. L'Upholder, sceso a 45 metri, vie-

ne bombardato con 37 cariche di profondità dalle 20.47 alle 21.07 da Freccia, Corazziere e Lanciere, ma non subisce danni, sebbene le ultime quattro bombe, lanciate alle 21.07, esplodano molto vicine. Il buio della notte rende particolarmente difficile il recupero dei naufraghi; le navi si aiutano



Un'altra foto dell'unità nel 1941 (Museo Storico Navale di Venezia, via www.associazione-venus.it)

nelle ricerche con i proiettori, ma dei 2729 uomini imbarcati sul Conte Rosso, 1297 affondano con la nave o muoiono in mare dopo l'affondamento. Corazziere e Lanciere recuperano complessivamente circa 540 naufraghi, mentre Procione e Pegaso ne salvano rispettivamente 270 e 445. L'operato delle siluranti impegnate nei soccorsi viene giudicato encomiabile dal capoconvoglio, contrammiraglio Francesco Canzonieri, naufrago anch'egli del Conte Rosso (e salvato dalla Procione).

25 maggio 1941

Corazziere e Lanciere, con i 540 naufraghi recuperati, entrano ad Augusta alle 5.30. Il resto del convoglio entra a Tripoli alle 17.30; le navi di Brivonesi rientrano a Messina alle 20 (ma ciò sembra poco compatibile con la scorta del 27-28 maggio, vedi sotto).

27 maggio 1941

Sbarcate le truppe, Esperia, Victoria e Marco Polo ripartono da Tripoli per Napoli a mezzogiorno, scortati da Freccia, Orsa, Procione e Pegaso, seguendo ancora la rotta di levante che passa per lo stretto di Messina. Nella parte centrale della navigazione, il convoglio fruisce nuovamente della

scorta a distanza di III Divisione e XII Squadriglia.

29 maggio 1941

Il convoglio giunge a Napoli all'1.30.

8 giugno 1941

Corazziere, Ascari e Lanciere, insieme a Trieste e Bolzano (III Divisione), salpano da Messina alle 15 per fornire scorta a distanza al convoglio «Esperia» (trasporti truppe Esperia, Marco Polo e Victoria, con la scorta diretta dei cacciatorpediniere Freccia (caposcora), Saetta, Strale e Gioberti), salpato da Napoli alle 2.50 e diretto a Tripo-

li.

9 giugno 1941

La III Divisione torna a Messina alle sei del mattino. Il convoglio «Esperia» giunge a Tripoli alle 15.

25 giugno 1941

Il Corazziere, insieme al resto della XII Squadriglia (Ascari, Lanciere e Carabinieri), va a rinforzare la scorta di un convoglio veloce composto dai trasporti truppe Esperia (capoconvoglio, contrammiraglio Luigi Aiello), Marco Polo, Neptunia ed Oceania, scortati dai cacciatorpediniere Aviere (caposcora, capitano di vascello Luciano Bigi), Geniere, Antonio Da Noli e Vincenzo Gioberti e dalla torpediniere Calliope. Il convoglio, partito da Napoli e diretto a Tripoli, segue la rotta di levante, passando nello stretto di Messina e poi ad est di Malta; la XII Squadriglia lo raggiunge appunto dopo l'attraversamento dello stretto di Messina. Al tramonto sopraggiunge anche la III Divisione (incrociatori pesanti Trieste e Gorizia), partita da Messina alle 19, quale scorta indiretta. Alle 18.25, mentre le navi sono ancora a nord del parallelo di Murro di Porco (precisamente, a 32 miglia per 90° da Murro di Porco, non lontano da Siracusa), il convoglio viene avvistato da un

ricognitore; alle 20.20, poco dopo che la scorta aerea (due bombardieri Savoia Marchetti S.M. 79 "Sparviero" e quattro caccia Macchi MC. 200) se ne è andata, ad eccezione di un singolo caccia che è ancora sul cielo del convoglio, vengono avvistati tre velivoli tipo Martin Maryland che volano a 2500 metri di quota, proprio sopra il convoglio. Viene dato l'allarme; sia i mercantili che i cacciatorpediniere aprono subito il fuoco con le mitragliere. Gli aerei sganciano cinque bombe, ma nessuna va a segno; si ritiene che uno degli attaccanti, colpito, sia caduto in mare in fiamme.

Alle 20.30, terminato il lancio, i bombardieri si allontanano, ma poco dopo un altro aereo avversario si avvicina da sinistra, volando a 1500 metri; fatto oggetto del violento tiro di tutte le navi del convoglio, rinuncia all'attacco e si allontana prima di poter giungere sulla verticale del convoglio. Da poppa sopraggiunge un altro bombardiere, ma è seguito dall'unico caccia rimasto della scorta aerea, e lascia dietro di sé una scia di fumo; due membri del suo equipaggio si lanciano col paracadute, poi il bombardiere precipita in mare. Alle 20.40 vengono avvistati altri due bombardieri, provenienti da dritta, anch'essi accolti dal tiro delle navi della scorta: uno dei due spara raffiche di mitragliera, poi accosta a sinistra e si allontana senza sganciare bombe; l'altro giunge sul cielo del convoglio e sgancia una bomba, che cade in mare senza fare danni. Alle 21, Supermarina "informa" il convoglio che alle 18.35 questo è stato avvistato da un ricognitore avversario.

Alle 21.10 un bengala si accende a proravia del convoglio, a circa 3000 metri di quota (resta acceso 8-9 minuti); dato che l'esperienza precedente insegna che questo è il preludio ad un attacco di aerosiluranti, le navi della scorta iniziano ad emettere cortine fumogene, per occultare le navi del convoglio. Le cortine stese dalle varie siluranti si distendono e prendono consistenza, occultando sui due lati i bastimenti del convoglio; unica eccezione sono

quelle cortine stese da Ascari e Lanciere, che si trovano circa 1500 metri a proravia del convoglio, le quali risultano troppo deboli. Di conseguenza, il capo scorta ordina ai due cacciatorpediniere di lasciarsi scadere, in modo da avvicinarsi al convoglio.

Alle 21.29 gli aerosiluranti – velivoli dell'830th Squadron della Fleet Air Arm – attaccano: provenienti da dritta e restando in formazione, si portano a proravia del convoglio, poi sul suo lato sinistro, indi si separano ed attaccano dai quartieri prodieri. Le navi aprono il fuoco con le mitragliere; vengono lanciati almeno quattro siluri, nessuno dei quali va a segno. Uno degli aerei entra nella formazione passando tra Ascari e Lanciere, attraversando la cortina nel punto in cui è meno densa per le circostanze sopra citate; ma nemmeno questo riesce a colpire qualcosa.

Mentre ancora non si è concluso l'attacco degli aerosiluranti, alle 21.37, vengono lanciati in mezzo al convoglio tre bengala che galleggiano sul mare (si tratta di fuochi al cloruro di calcio, una nuova invenzione al suo primo impiego nella battaglia dei convogli): due si spengono quasi subito, ma il terzo resta acceso per un paio di minuti, illuminando a giorno il convoglio con la sua fortissima luce gialla; le navi si diradano ed intanto avvistano sul loro cielo i fanalini di navigazione di altri aerei, contro i quali sparano con tutte le mitragliere. Gli aerei sganciano delle bombe di grosso calibro; nessuna va a segno, ma una esplode a pochi metri dall'Esperia, che subisce lievi danni ed alcune perdite tra il personale imbarcato. Alle 21.45 gli aerei se ne vanno, inseguiti dal fuoco delle mitragliere; uno di essi, un Fairey Swordfish dell'830th Squadron F. A. A. (sottotenente D. A. R. Holmes, aviare J. R. Smith), viene abbattuto.

Tanto accanimento non è casuale. Il convoglio «Esperia» detiene infatti il dubbio onore di essere stato il primo convoglio ad essere attaccato sulla base delle informazioni fornite da "ULTRA", l'organizzazione segreta britan-

nica dedicata alla decrittazione dei messaggi in codice dell'Asse. Già il 23 giugno, due giorni prima della partenza, i britannici sanno così che un convoglio formato da Neptunia, Oceania, Marco Polo ed Esperia (in realtà, inizialmente, i britannici commettono un errore ed identificano la quarta nave come Victoria, ma questo viene prontamente corretto il 24 giugno), scortato da cinque cacciatorpediniere, deve partire da Napoli alle 3.30 diretto a Tripoli, con arrivo previsto per le 16.30 del 27, navigando ad una velocità di 17,5 nodi. Ulteriori intercettazioni, sempre compiute il 23 giugno, permettono ai britannici di apprendere anche che il convoglio deve attraversare il parallelo 34°30' N alle sette del mattino del 26, che sarà scortato anche da aerei, e che dopo aver scaricato i materiali dovrà tornare a Napoli seguendo la rotta ad ovest della Sicilia.

26 giugno 1941

Vista la violenza degli attacchi aerei, nel fondato timore che essi debbano proseguire per il resto della notte ed anche la mattina successiva – mentre il convoglio è al di fuori del raggio operativo della caccia italiana –, oltre che in seguito alla notizia dell'avvistamento di un sommergibile in agguato lungo la rotta del convoglio (avvistato ed attaccato da un velivolo della ricognizione marittima), Supermarina ordina sia al convoglio che alla III Divisione di dirottare su Taranto. Qui le navi giungono alle 17.

27 giugno 1941

Il convoglio riparte da Taranto per Tripoli alle 17, con scorta diretta ed indiretta invariate, seguendo una rotta che lo tenga quanto più possibile lontano da Malta. Anche questa volta "ULTRA" intercetta e decifra i relativi messaggi, ma stavolta la reazione britannica sarà assai meno violenta e tempestiva. I sommergibili Urge, Unbeaten ed Upholder ricevono l'ordine di intercettare il convoglio, ma soltanto il primo riuscirà a rintracciarlo.

28 giugno 1941

In mattinata il convoglio viene avvistato da un ricognitore britannico;

il segnale di scoperta da esso lanciato viene però intercettato e decifrato da Supermarina, che ne informa il convoglio. Questi modifica allora notevolmente la rotta, ma nel pomeriggio viene avvistato di nuovo; non si verificano però attacchi aerei durante il giorno, né nella notte successiva.

29 giugno 1941

Intorno alle 9 il convoglio, giunto in prossimità di Tripoli ed ormai lasciato dalla III Divisione (che rientra a Messina, dove giunge alle 11) ma raggiunto dalla scorta aerea (due caccia Macchi MC. 200, due S.M. 79 e due idrovolanti CANT Z. 501) viene attaccato da bombardieri britannici, i quali sganciano poche bombe che non causano nessun danno. Il convoglio giunge a Tripoli alle 10.30 (o 11.15). Alle 8.56 il sommergibile britannico Urge (tenente di vascello Edward Philip Tomkinson), in agguato a levante della Sicilia nel punto 37°55' N e 15°35' E, avvista Trieste e Gorizia, scortati da Corazziere, Ascari e Carabiniere, a 6 miglia di distanza per 195°. Tomkinson stima la rotta e velocità degli incrociatori come 360° e 24 nodi, ed alle 9.14 lancia quattro siluri contro l'incrociatore di testa, da una distanza di 1520 metri. A bordo dell'Urge vengono sentiti due scoppi e si ritiene di aver colpito ed affondato l'incrociatore, ma in realtà nessuno dei siluri è andato a segno: il Trieste viene mancato da tre delle armi, e segnala l'accaduto, scatenando la reazione della scorta. I cacciatorpediniere lanciano 64 bombe di profondità tra le 9.21 e le 11.30, ma nessuna di esse esplode particolarmente vicina all'Urge, che così non subisce danni.

16 luglio 1941

Corazziere, Ascari e Carabiniere, insieme alla III Divisione (incrociatori pesanti Trieste e Bolzano), prendono il mare per fornire scorta a distanza al convoglio «Marco Polo», salpato da Taranto alle 16 e composto dai trasporti truppe Marco Polo (capoconvoglio, contrammiraglio Luigi Ajello), Neptunia ed Oceania, con la scorta diretta dei cacciatorpediniere Lanciere, Geniere (caposcorta),

Oriani e Gioberti e della torpediniera Centauro. Il convoglio segue la rotta di levante. Secondo alcune fonti il convoglio sarebbe infruttuosamente attaccato, alle 13.35 (23 miglia a sud-sud-ovest di Messina), dal sommergibile britannico Unbeaten, ma si tratta probabilmente di un errore.

18 luglio 1941

Il convoglio giunge a Tripoli alle 14.30.

23 agosto 1941

Alle 9.50 Corazziere, Lanciere, Ascari e Carabiniere, che formano la XII Squadriglia, partono da Messina insieme alla III Divisione (incrociatori pesanti Trento, Trieste, Bolzano e Gorizia), per partecipare al contrasto all'operazione britannica «Mincemeat», consistente nell'uscita da Gibilterra di parte della Forza H (la portaerei Ark Royal, la corazzata Nelson, l'incrociatore leggero Hermione e cinque cacciatorpediniere) con lo scopo di bombardare gli stabilimenti industriali ed i boschi di sughero nella Sardegna settentrionale (con gli aerei dell'Ark Royal), posare mine al largo di Livorno (con il posamine veloce Manxman) e dissuadere, con tale dimostrazione di forza, la Spagna dall'entrare in guerra a fianco dell'Asse. I veri obiettivi dell'azione britannica non sono comunque noti a Supermarina, che pensa soprattutto ad un nuovo tentativo britannico di inviare a Malta un convoglio di rifornimenti. Alle 18 si uniscono alla formazione anche i cacciatorpediniere Maestrale e Scirocco, inviati da Palermo.

24 agosto 1941

Alle cinque del mattino la III Divisione si unisce al largo di Capo Carbonara al gruppo «Littorio» (corazzate Littorio e Vittorio Veneto della IX Divisione e cacciatorpediniere Aviere e Camicia Nera della XI Squadriglia e Granatiere, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino della XIII Squadriglia), salpata da Taranto alle 16; poco dopo la formazione viene rinforzata dai cacciatorpediniere Ugo lino Vivaldi, Nicoloso Da Recco e Lanzerotto Malocello, provenienti da Napoli, ed Antonio Pigafetta e Giovanni Da Verrazzano, inviati da Trapani. Le navi italiane assu-

mono una rotta che le conduca al centro del Tirreno. Tra le 6.30 e le 6.40 Littorio, Vittorio Veneto e Trieste catapultano i loro idrovolanti da ricognizione, che tuttavia non riescono a trovare nulla; alle 11.15 è il Bolzano a catapultare il suo ricognitore, ma con risultati non migliori. La formazione italiana, al comando dell'ammiraglio di squadra Angelo Iachino, ha l'ordine di trovarsi per le otto del 24 trenta miglia a sud di Capo Carbonara, dato che la Forza H è stata avvistata da un ricognitore alle 9.10 del 23, circa 90 miglia a sud di Maiorca (il ricognitore ne ha stimato la composizione in una corazzata, una portaerei, un incrociatore e quattro caccia-torpediniere, con rotta 270° e velocità 14 nodi), ed alle 19.18 di quel giorno dei rilevamenti radiogoniometrici hanno collocato la Forza H 145 miglia ad ovest di Capo Teulada. Intorno alle cinque del mattino del 24, gli aerei dell'Ark Royal attaccano la zona di Coghinas e Tempio Pausania con bombe e spezzoni incendiari, causando però pochissimi danni (una casa distrutta ed un soldato ucciso) nonostante la zona sia ricca di boschi di sughero, mentre alle 7.45 la squadra italiana viene avvistata a sud della Sardegna da un ricognitore britannico, proprio mentre anche la Forza H viene a sua volta localizzata 30 miglia ad est di Minorca, con rotta 105° e velocità 20 nodi. Sulla base di tale avvistamento, Supermarina (che ha intercettato il segnale di scoperta del ricognitore nemico, informando subito l'ammiraglio Iachino), ritenendo improbabile che le forze italiane possano incontrare quelle britanniche entro il 24, a meno di non uscire dal raggio di copertura della caccia aerea, ordina a Iachino di tenersi ad est del meridiano 8° (salvo, per l'appunto, riuscire ad incontrare la Forza H di giorno ed entro la zona protetta dalla caccia italiana) e di rientrare nel Tirreno dopo aver appoggiato la ricognizione che l'VIII Divisione è stata mandata a svolgere nelle acque di Capo Serrat e dell'isola di La Galite; ordina poi alla III ed alla IX Divisione di trovarsi alle dieci del mattino del 25 agosto

a 28 miglia per 150° da Capo Carbonara, per ripetere la manovra del 24. Alle 17.20 le forze britanniche vengono avvistate da un altro ricognitore trenta miglia a sudest di Maiorca, il che conferma che un incontro per il 24 non sarebbe possibile, mentre sarebbe probabile il giorno seguente.

25 agosto 1941

In mattinata, dato che la ricognizione aerea (che si spinge fino al 3° meridiano) non trova traccia della Forza H, ed il traffico radio britannico sta tornando ai ritmi usuali, Supermarina decide di far rientrare alle basi le proprie forze navali; alle 13.35, di conseguenza, l'ammiraglio Iachino riceve ordine di rientrare a Napoli. La sera del 25 si viene a sapere che all'alba la Forza H è stata avvistata ormai già in acque spagnole, tra Sagunto e Valencia, prima con rotta nord e poi diretta verso sud, accompagnata da numerosi velivoli. Più tardi è stata vista a sud di Capo Sant'Antonio e si sono sentite molte cannonate, probabilmente dovute ad esercitazioni di tiro.

Nel corso dell'operazione, per due volte la III Divisione ha avvistato sommergibili nemici.

26 agosto 1941

Alle 5.54 il sommergibile britannico Triumph (capitano di fregata Wilfrid John Wentworth Woods), in agguato a nord di Messina, avverte rumori piuttosto forti di scoppi di bombe di profondità,

che sembrano avvicinarsi; sei minuti dopo, in posizione 38°22' N e 15°38' E, il Triumph avvista verso nordovest un folto gruppo di navi italiane: essendo la luce ancora insufficiente, ed il periscopio d'osservazione fuori uso, Woods ci mette qualche minuto prima di riuscire a discernere la tipologia di navi nel periscopio, "tre corazzate od incrociatori, scortati da circa dieci cacciatorpediniere". Si tratta della III Divisione e dei relativi cacciatorpediniere, che si apprestano ad imboccare lo stretto di Messina, di rientro dalla missione.

Il Triumph inizia la manovra di attacco alle 6.11, ed alle 6.38, poco a nord dello stretto, lancia due siluri da 4850 metri di distanza, contro il Bolzano, per poi scendere a 24 metri di profondità ed assumere rotta nord, per allontanarsi dalla posizione del lancio. Uno dei siluri, circa tre minuti dopo il lancio, raggiunge il bersaglio, colpendo il Bolzano a poppa dritta; 8 uomini rimangono uccisi e 22 sono feriti, e l'incrociatore imbarca 2000 tonnellate d'acqua, restando fortemente appoppato. Assistito da due rimorchiatori, il Bolzano riuscirà faticosamente a raggiungere Messina alle 10.55, mentre il cacciasommergibili Albatros e la vecchia torpediniera Giuseppe Missori vengono inviati a dare la caccia al sommergibile, senza risultato.

Il resto della III Divisione giunge

anch'esso a Messina il 26 mattina.

22 settembre 1941

Alle 18 il Corazziere (capitano di vascello Paolo Melodia, caposquadriglia della XII Squadriglia) lascia Augusta insieme ai gemelli Aviere (capitano di vascello Bigi), Ascari (capitano di fregata Calamai), Carabiniere (capitano di fregata Sicco), Lanciere (capitano di fregata Giovanni Di Gropello) e Camicia Nera (capitano di fregata Garino). Le quattro unità della XII Squadriglia (Corazziere, Ascari, Carabiniere, Lanciere) devono posare le mine dei campi minati offensivi «M 6» e «M 6 bis» (per i quali è previsto in tutto l'impiego di 100 mine P 200 con dispositivo acustico ed altrettante P 200 ad antenna) a sudest di Malta, mentre Aviere e Camicia Nera devono scortarli nell'operazione di posa. Ciascuno dei cacciatorpediniere della XII Squadriglia ha imbarcato, prima di partire, 25 mine tipo P 200 con dispositivo acustico (da regolare per una profondità di 20 metri) e 25 mine tipo P 200 con antenna (da regolare per una profondità di tre metri). Sul Corazziere, come sulle altre navi, vige l'ordine di silenzio assoluto e coprifuoco completo: anche fiammiferi e sigarette devono essere lasciati nei dormitori, per evitare che qualcuno possa inavvertitamente accendere una pur piccola luce che potrebbe rivelare la posizione della nave.



(g.c. Antonio Angelo Caria via Wikipedia)

23 settembre 1941

All'1.20 il sommergibile britannico Thrasher (capitano di corvetta Patrick James Cowell) avvista delle navi oscurate su rilevamento 335° in posizione 32°01' N e 19°21' E (al largo di Bengasi); le unità procedono in linea di fila, a 9 nodi, su rotta 105°, con un intervallo di 0,6 miglia tra una nave e l'altra. Dopo aver accostato per avvicinarsi ad elevata velocità, all'1.32 il Thrasher nota che la seconda e la terza nave della fila hanno accostato, l'una verso di esso e l'altra per allontanarsi, avendolo probabilmente avvistato. All'1.34 il Thrasher lancia tre siluri contro la nave di testa, che è la più grande, ma nel farlo Cowell si rende conto che non si tratta di una nave mercantile, bensì di "qualcos'altro". Tutti e tre i siluri mancano il bersaglio; il primo gli passa a proravia, il secondo gli passa sotto senza esplodere, ed il terzo affiora in superficie e si perde verso sinistra. A questo punto il Thrasher accosta a sinistra per lanciare contro un'altra delle navi, ma a questo punto Cowell scopre di essere molto più vicino di quanto pensava: e il bersaglio viene identificato come un cacciatorpediniere, che vira verso di lui. All'1.35, pertanto, il Thrasher s'immerge; l'equipaggio del sommergibile sente all'1.36 un cacciatorpediniere che accelera, all'1.37 un'esplosione attribuita (erroneamente) ad un possibile siluro a segno sulla terza nave della fila, all'1.39 due bombe di profondità esplodono piuttosto vicine, all'1.40 un cacciatorpediniere che passa sopra il sommergibile, all'1.41 altre esplosioni di bombe di profondità, il cacciatorpediniere che esegue dei cerchi e poi, alle 2, il cacciatorpediniere che si allontana. Alle 2.29 il Thrasher emerge e vede che il convoglio è composto da una torpediniera "classe Partenope" e due piccoli mercantili di circa 500 tsl. Una fonte ipotizza che le navi attaccate dal Thrasher possano essere in realtà il gruppo di cacciatorpediniere di cui fa parte il Corazziere, ma ciò appare improbabile, data anche la discrepanza degli orari ed il fatto che "La guerra di mine" dell'U.S.M.M., che descrive in dettaglio la mis-

sione, non fa menzione di alcun attacco di sommergibili. Tra l'una di notte e l'1.30 Corazziere, Carabiniere, Ascari, Aviere, Lanciere e Camicia Nera giungono nel punto convenzionale «M» designato per l'inizio della posa, dopo aver ridotto la velocità a 10 nodi; a questo punto la formazione si divide, con Corazziere e Carabiniere che si dirigono verso la zona dello sbarramento M 6, mentre Ascari e Lanciere fanno rotta verso la zona dello sbarramento M 6 bis. All'1.24 il Lanciere è il primo ad iniziare la posa delle sue 50 mine, che termina all'1.52. L'Ascari, che lo segue, inizia all'1.55 e conclude alle 2.23; contestualmente, nell'altra zona, il Carabiniere inizia all'1.35 e finisce alle 2.02, dopo di che il Corazziere, ultimo a posare le mine, comincia alle 2.07 e termina alle 2.34. La posa avviene con rotte serpeggianti, a grappoli, a cominciare dal cacciatorpediniere poppiere; le mine vengono lanciate con intervalli di 18 secondi tra l'una e l'altra (corrispondenti ad uno spazio di 90 metri), tra un grappolo e l'altro viene lasciato un intervallo di 5 minuti e 15 secondi (corrispondenti a 1600 metri). Il primo ed il terzo grappolo posato da ogni nave sono composti da 12 mine, il secondo ed il quarto da 13. Durante la posa si verificano in tutto sette esplosioni accidentali di mine: tre all'1.55, due alle 2.17, due alle 2.27. Terminata la posa, i due gruppi si disimpegnano dal lato esterno rispetto a Malta, e fanno rotta verso il punto di riunione, situato 20 miglia a sud-sud-est di Capo Passero, avvistandosi vicendevolmente alle 6.59 al largo di Capo Murro di Porco. Una volta riuniti in un'unica formazione, i cacciatorpediniere proseguono verso nord; durante la navigazione di rientro ricevono ordine di dirigere verso Taranto, dove arrivano alle 17.25.

26 settembre 1941

Corazziere, Carabiniere, Ascari e Lanciere (la XII Squadriglia), insieme a Trento (nave ammiraglia dell'ammiraglio Bruno Brivonesi), Trieste e Gorizia (la III Divisione), partono alle 22 da Messina per raggiungere ed attaccare un con-

voglio britannico diretto a Malta (cisterna militare Breconshire e mercantili Ajax, City of Calcutta, City of Lincoln, Clan Ferguson, Clan MacDonald, Imperial Star, Dunedin Star e Rowallan Castle, con 81.000 tonnellate di rifornimenti) e scortato dalla Forza H britannica con tre corazzate (Nelson, Rodney e Prince of Wales) ed una portaerei (Ark Royal), oltre a cinque incrociatori (Kenya, Edinburgh, Sheffield, Hermione ed Euryalus) e 18 cacciatorpediniere (i britannici Cossack, Duncan, Farndale, Fury, Forester, Foresight, Gurkha, Heythrop, Laforey, Lance, Legion, Lively, Lightning, Oribi e Zulu, i polacchi Garland e Piorun e l'olandese Isaac Sweers) nell'ambito dell'operazione britannica «Halberd». Da parte italiana, però, si ignora del vero obiettivo dei britannici: i comandi italiani, dato che la ricognizione ha avvistato solo parte delle navi nemiche, pensano che i britannici intendano lanciare un bombardamento aeronavale contro le coste italiane, e al contempo rifornire Malta di aerei. III Divisione e XII Squadriglia, dopo la partenza, fanno rotta dapprima verso nord e poi verso ovest. L'ordine per le forze italiane è di riunirsi a nord della Sardegna in una posizione difensiva, e di non ingaggiare il nemico a meno di non essere in condizioni di netta superiorità (precisamente: radunarsi alle 12 del 27 cinquanta miglia a sud di Capo Carbonara per intercettare il convoglio intorno alle 15, ad est di La Galite, e di attaccare solo se l'Aeronautica riuscirà a danneggiare almeno una delle corazzate che saranno presumibilmente presenti). Partono anche la VIII (Attendolo, Duca degli Abruzzi) e la IX Divisione (Littorio, Vittorio Veneto) rispettivamente da Palermo e Napoli, accompagnate rispettivamente dalla X (Maestrale, Grecale, Scirocco) e dalla XIII (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere e Gioberti) e XVI Squadriglia Cacciatorpediniere (Folgore, Da Recco, Pessagno). Alle 14.35 il sommergibile britannico Utmost (capitano di corvetta Richard Douglas Cayley), inviato a "coprire" l'accesso settentrionale dello stretto di Messina

durante l'operazione «Halberd», avvista a 6 miglia di distanza, in posizione 38°18' N e 15°41' E, una forza di tre incrociatori ed otto cacciatorpediniere, diretti verso nord. L'Utmost si avvicina fino ad una distanza di 2300 metri e sta per lanciare quattro siluri contro l'incrociatore di coda, quando – verso le 15 – si ritrova quasi in collisione con uno dei cacciatorpediniere, il che lo costringe ad interrompere ed abbandonare l'attacco. Le navi che l'Utmost ha cercato di attaccare sono la III Divisione e la XII Squadriglia, appena salpate da Messina.

27 settembre 1941

A mezzogiorno la III, la VIII e la IX Divisione, con le rispettive squadriglie di cacciatorpediniere, si riuniscono una cinquantina di miglia ad est di Capo Carbonara, per intercettare il convoglio, poi dirigono verso sud (o sudest) a 24 nodi (altra fonte: rotta 244°, velocità 22 nodi; poi 210° per dirigere incontro al nemico, alle 12.30 e 180° alle 13, per tagliare la rotta alle forze britanniche, aumentando la velocità a 24 nodi) per l'intercettazione, con gli incrociatori che precedono di 10.000 metri le corazzate. La III Divisione viene posizionata a 10.000 metri per 210° dalla IX Divisione (dalla quale, a causa della scarsa visibilità verso sud-ovest, risulta appena visibile, mentre la III Divisione vede bene le corazzate di Iachino, riferendo però che la visibilità verso sud è cattiva, dunque in caso d'incontro la Forza H vedrà la squadra

italiana prima che quest'ultima la possa vedere a sua volta), mentre l'VIII prende posto a 10.000 metri per 240 da quest'ultima. A mezzogiorno, dato che la ricognizione ha avvistato una sola corazzata britannica ed una portaerei, e che la Regia Aeronautica sta per attaccare in massa (gli aerosiluranti italiani, al prezzo di sette velivoli abbattuti, riusciranno a silurare e danneggiare la Nelson), la flotta italiana viene autorizzata ad ingaggiare battaglia (Iachino riceve libertà d'azione); alle 14 viene ordinato il posto di combattimento, e le corazzate sono schierate nella direzione di probabile avvicinamento del nemico. Quando però il contatto appare imminente, in seguito a nuove segnalazioni dei ricognitori viene appreso che le forze britanniche ammontano in realtà a due corazzate (in realtà tre), una portaerei e sei incrociatori, il che pone la squadra italiana in condizioni di inferiorità rispetto alla forza britannica, e per giunta la prima è sprovvista di copertura aerea (soltanto sei caccia, con autonomia dalle basi non superiore a 100 km), mentre le navi italiane sono tallonate da ricognitori maltesi dalle 13.07 (e più tardi, dalle 15.15 alle 17.50, da aerei dell'Ark Royal) ed esposte ad attacchi di aerosiluranti lanciati dalla portaerei. Alle 14.30, considerata la propria inferiorità numerica, la scarsa visibilità e la mancanza di copertura, la squadra italiana inverte la rotta per portarsi fuori dal raggio degli aerosiluranti nemici.

Alle 15.30 sopraggiungono tre caccia italiani FIAT CR. 42 assegnati alla scorta aerea, ma, per via della loro somiglianza agli aerosiluranti britannici (sono anch'essi biplani), vengono inizialmente scambiati per aerei inglesi ed il Fuciliere ne abbatte il capo pattuglia (il pilota sarà tratto in salvo dal Granatiere), mentre gli altri due si allontanano. Alle 17.18, avendo ricevuto comunicazioni secondo cui la squadra britannica avrebbe subito pesanti danni (una corazzata e due incrociatori silurati e danneggiati, un incrociatore affondato) a causa degli attacchi aerei, la formazione italiana dirige nuovamente verso sud (prima stava procedendo verso nord), salvo invertire nuovamente la rotta (dirigendo per est-nord-est) alle 18.14, portandosi al centro del Mar Tirreno, come ordinato da Supermarina perché ormai non è più possibile intercettare il convoglio prima del tramonto.

28 settembre 1941

Alle otto del mattino le navi italiane attraversano il canale di Sardegna e, come ordinato, raggiungono un punto 80 miglia ad est di Capo Carbonara, poi fanno rotta per ovest-sud-ovest ma infine, alle 14.00, dato che i ricognitori non trovano più alcuna nave nemica a sud ed ad ovest della Sardegna (il convoglio è infatti passato) viene ordinato il rientro alle basi. La III Divisione viene fatta dirigere su La Maddalena, dove giunge il mattino del 29, per poi successivamente tornare a Messina.



21 novembre 1941

Alle 8.10 il Corazziere (capitano di vascello Paolo Melodia, caposquadriglia della XII Squadriglia Cacciatorpediniere) parte da Napoli unitamente a Carabiniere (capitano di fregata Giacomo Siccio, unica altra unità della XII Squadriglia coinvolta nell'operazione), Aviere (capitano di vascello Luciano Bigi, caposquadriglia della XI Squadriglia, che include Geniere, Aviere e Camicia Nera), Geniere (capitano di fregata Francesco Baslini) e Camicia Nera (capitano di fregata Silvio Garino) ed agli incrociatori leggeri Giuseppe Garibaldi (capitano di vascello Vittorio De Pace) e Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi (capitano di vascello Franco Zannoni; nave di bandiera del comandante superiore in mare, ammiraglio di divisione Giuseppe Lombardi) dell'VIII Divisione, per fornire scorta indiretta a due convogli partiti da Napoli e diretti a Tripoli: il «C» (partito in due gruppi poi riuniti in mare aperto; lo compongono le motonavi Monginevro, Napoli e Vettor Pisani e la motonave cisterna Iridio Mantovani, scortate dai cacciatorpediniere Vivaldi, Pessagno, Da Noli e Turbine e dalla torpediniera Perseo) e l'«Alfa» (salpato alle 19 e composto dalle motonavi Ankara e Sebastiano Venier scortate dai cacciatorpediniere Maestrale, Alfredo Oriani e Vincenzo Gioberti).

Entrambi dovranno seguire la rotta di levante, passando per lo Stretto di Messina e tenendosi poi al di fuori del raggio d'azione degli aerosiluranti di Malta (190 miglia).

Sono in mare anche due convogli diretti a Bengasi, uno (incrociatori ausiliari Città di Palermo e Città di Tunisi, scortati dal cacciatorpediniere Nicolò Zeno e Lanzerotto Malocello) partito da Taranto e l'altro (nave cisterna Berbera e torpediniera Pegaso) salpato da Brindisi. Al contempo, una motonave veloce (la Fabio Filzi) è partita anch'essa per Tripoli ma sulla rotta di ponente (per il Canale di Sicilia), con la scorta di un paio di cacciatorpediniere (oltre che di aerei: sia sui due convogli che sulla Filzi la scorta aerea dovrà essere continua, nelle ore diurne,

dal 20 al 23 novembre), per non dare nell'occhio.

Infine, l'incrociatore leggero Luigi Cadorna è partito da Brindisi per trasportare a Bengasi un carico di benzina, e da Tripoli prendono il mare le navi qui rimaste bloccate a inizio novembre, per rientrare in Italia.

Si tratta di una grande operazione complessa disposta per inviare in Libia, dopo la momentanea battuta d'arresto causata dalla distruzione del convoglio "Duisburg" (9 novembre 1941), i rifornimenti necessari a contrastare l'offensiva britannica "Crusader", con la quale le forze del Commonwealth stanno avanzando in Africa Settentrionale.

La VIII Divisione, insieme alla III Divisione (uscita da Napoli alle 19.30 con gli incrociatori pesanti Trento, Trieste e Gorizia, nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Angelo Parona), dovranno fornire protezione all'intera operazione.

Per evitare che il nuovo convoglio faccia la stessa fine del "Duisburg", distrutto dalla Forza K britannica (due incrociatori leggeri e due cacciatorpediniere) nonostante la presenza della III Divisione a pochi chilometri, si è deciso che le due Divisioni non debbano tenersi a qualche chilometro dal convoglio, bensì navigare insieme al convoglio stesso, dissuadendo la Forza K dall'attaccare.

L'idea è che un tale numero di navi in movimento contemporaneamente, divise in più convogli sparsi su una vasta area, confonda e disorienti la ricognizione maltese; che i convogli finiscano col coprirsi a vicenda; che la presenza in mare della III e VIII Divisione scoraggi interventi da parte della Forza K britannica (autrice della distruzione del convoglio «Duisburg»), notevolmente inferiore per numero e potenza (incrociatori leggeri Aurora e Penelope e cacciatorpediniere Lance e Lively). L'Aeronautica, oltre alla scorta antiaerea ed antisommergibile dei convogli, effettua anche azioni di ricognizione e di bombardamento degli aeroporti di Malta. Alcuni sommergibili vengono disposti in agguato nelle acque circostanti l'isola.

L'VIII Divisione, che parte da Napoli in leggero ritardo a causa di un attacco aereo scatenatosi su Napoli proprio mentre gli incrociatori lasciavano gli ormeggi (il che ha reso necessario procedere all'annebbiamento del porto), dirige verso il convoglio «C», che è partito in precedenza. In mattinata l'VIII Divisione viene raggiunta dagli aerei di scorta, come pianificato.

Il convoglio «Alfa» è stato però avvistato da un ricognitore britannico poco dopo la partenza; a seguito dell'intercettazione di un messaggio radio britannico dal quale risulta che una forza navale britannica non è molto lontana, il convoglio viene dirottato ad Argostoli, ponendo così fine alla sua partecipazione nell'operazione.

Il convoglio «C», invece, prosegue e viene raggiunto poco dopo le 16 dalla VIII Divisione con i relativi cacciatorpediniere, Corazziere compreso. Tale Divisione ne assume quindi la scorta diretta.

Quasi contemporaneamente, però, mentre le navi sono ancora a nord della Sicilia, anche il convoglio «C» e la sua scorta vengono avvistati da un aereo (un Sunderland della RAF, decollato da Malta) e da un sommergibile avversari, che segnalano a Malta la presenza di navi mercantili e navi da guerra italiane dirette verso lo stretto di Messina. Supermarina intercetta e decifra entrambi i segnali di scoperta; stante però la potente scorta di cui il convoglio gode, sia Supermarina che l'ammiraglio Lombardi decidono di proseguire, senza neanche modificare la rotta.

Alle 19.50 il convoglio e la VIII Divisione imboccano lo stretto di Messina, e poco dopo vengono raggiunti anche dalla III Divisione dell'ammiraglio Angelo Parona. (Secondo un'altra versione, Corazziere, Geniere, Aviere e Camicia Nera non sarebbero partiti da Napoli con l'VIII Divisione, bensì da Messina insieme alla III Divisione ed ad un altro cacciatorpediniere, il Bersagliere).

La VIII Divisione si posiziona in testa al convoglio, la III in coda; tutta la formazione assume direttrice di marcia lungo la costa siciliana, a 14 nodi, come ordinato.

Alle 20.45 l'ammiraglio Lombardi viene informato da Supermarina che forze di superficie britanniche sono in mare, e provvede ad ordinare a tutte le unità "posto di combattimento generale", avvisandole dell'eventualità di un incontro notturno con navi nemiche. Contemporaneamente il convoglio inizia ad essere sorvolato da ricognitori britannici, che volano sul suo cielo con qualche luce volutamente lasciata accesa, in modo da attirare il fuoco contraereo delle navi, che segnalano così, involontariamente, la direttrice di marcia del convoglio. L'ammiraglio Lombardi ordina tassativamente di non aprire il fuoco contro i ricognitori, essendo peraltro inutile, proprio per evitare di segnalare la propria posizione; ma durante la notte diverse navi, soprattutto tra quelle mercantili, si lasciano sfuggire sporadiche raffiche di mitragliera contro tali velivoli. I ricognitori non perdono mai di vista il convoglio, aggiornando continuamente Malta sui suoi spostamenti: innumerevoli messaggi vengono intercettati e decifrati sia da Supermarina che dal comando della VIII Divisione. Alle 21.45 la formazione assume rotta 96°, in modo da uscire prima possibile dal raggio d'azione degli aerosiluranti, e poco dopo si dispone in ordine di marcia notturna, con l'VIII Divisione a dritta e la III a sinistra. Tale cambiamento di rotta e formazione viene ordinato dall'ammiraglio Lombardi per cercare di disorientare i ricognitori; ma poco dopo ricompaiono i bengala ed i fanalini dei ricognitori, a mostrare che il convoglio non è stato perso di vista. Non passa molto, anzi, prima che inizi una serie di violenti attacchi aerei (da parte di aerosiluranti Fairey Albacore dell'828th Squadron e Fairey Swordfish dell'830th Squadron della Fleet Air Arm e da bombardieri Vickers Wellington della RAF, di base a Malta); ed anche sommergibili britannici si avvicinano al convoglio per attaccarlo. Alle 23.12 il sommergibile britannico Utmot (capitano di corvetta Richard Douglas Cayley) sente rumori di navi in posizione 37°48' N e 15°32' E e poco

dopo avvista tre incrociatori e tre cacciatorpediniere (le navi della III Divisione) a cinque miglia di distanza, su rilevamento 275°, stimandone rotta e velocità in 110° e 20 nodi. Il sommergibile va all'attacco e lancia quattro siluri contro il Trieste, il quale alle 23.12 viene colpito da una delle armi in corrispondenza della caldaia numero 3, che esplode: l'incrociatore subisce danni gravissimi, rimanendo immobilizzato, senza corrente elettrica e con diversi compartimenti allagati. L'Utmot, mentre scoppiano le prime due bombe di profondità, si allontana verso sudest; successivamente vengono gettate altre 84 bombe di profondità, ma ormai il sommergibile si è allontanato. Mentre il resto della formazione prosegue, il Corazziere si avvicina a poppa dell'immobilizzato Trieste e, alle 00.07 del 22 novembre, effettua il segnale di riconoscimento. Il comandante del Trieste, capitano di vascello Umberto Rouselle, ordina al Corazziere di girare intorno al suo incrociatore a velocità non eccessiva, per fare vigilanza antisommergibili (la torpediniera Perseo sta già girando attorno al Trieste per impedire nuovi attacchi subacquei).

22 novembre 1941

Alle 00.13 il Corazziere chiede al Trieste, a mezzo di megafono, se quest'ultimo necessita di rimorchio; dall'incrociatore viene risposto di sperare di riuscire, a breve, a rimettere in moto a bassa velocità con rotta nordovest. Intanto, alle 00.15, sopraggiunge anche il Carabiniere, parimenti rimasto ad assistere il Trieste. Alle 00.38 il Trieste riesce a rimettere in moto e dirige lentamente per Messina, scortato da Corazziere e Carabiniere. L'incrociatore giungerà a Messina alle 7.30 di quello stesso mattino, ma prima ancora di arrivare in porto Corazziere e Carabiniere vengono richiamati dall'ammiraglio Lombardi e mettono di nuovo la prua a sud: sono infatti chiamati ad assistere il Duca degli Abruzzi, che nel frattempo è stato anch'esso silurato. Il siluramento del Duca degli Abruzzi, per mano non di sommergibili ma di aerosiluranti, è avvenuto alle 00.38, proprio all'ora

in cui il Trieste rimetteva in moto. La conseguente menomazione della forza di scorta, insieme ai continui e violenti attacchi aerei ed alla notizia della presenza in mare di forze di superficie britanniche, hanno indotto l'ammiraglio Lombardi ad ordinare che il convoglio, accompagnato da Trento e Gorizia e dalla XI Squadriglia Cacciatorpediniere (oltre alla scorta diretta), rientri a Taranto; Supermarina conferma l'ordine. Garibaldi e XIII Squadriglia rimangono ad assistere il Duca degli Abruzzi: quest'ultimo rimette in moto già alle 00.40, non avendo subito danni nei locali dell'apparato motore; gli allagamenti vengono anch'essi agevolmente contenuti, ma il siluro, che ha colpito a poppa, ha causato seri danni al timone, il che impedisce all'incrociatore di governare. Per quasi tre ore il Duca degli Abruzzi gira in tondo – pur di non restare fermo, bersaglio immobile e fin troppo facile per gli attaccanti – mentre l'equipaggio ripara i danni agli apparati di governo, sotto la protezione di Garibaldi e XIII Squadriglia che lo occultano con cortine nebbiogene e sparano intensamente contro bombardieri ed aerosiluranti che seguitano ad attaccare. Alle 3.23, finalmente, il timone è riparato ed il Duca degli Abruzzi è in grado di fare rotta per le coste della Calabria, alla velocità di 6 nodi. Successivamente arrivano sul posto anche Corazziere e Carabiniere; alle 7 del mattino l'incrociatore danneggiato è circondato dai cacciatorpediniere Corazziere, Carabiniere, Vivaldi, Da Noli, Turbine, Granatiere, Fuciliere e Alpino, e dalla torpediniera Perseo. Tutte le siluranti evoluiscono intorno al Duca degli Abruzzi, emettendo cortine fumogene per occultarlo. L'incrociatore, assistito dal rimorchiatore Impero e scortato da Granatiere, Fuciliere, Alpino, Vivaldi, Da Noli e Perseo, riuscirà faticosamente a rientrare a Messina alle 11.42; Corazziere, Carabiniere e Turbine dirigono per Reggio Calabria, dove arrivano alle 12.40.

29-30 novembre 1941

Dato che tra il 28 ed il 30 novembre sono partiti, o devono partire, ben quattro convogli e cinque unità militari in missione

di trasporto verso la Libia (piroscafi Iseo e Capo Faro e torpediniera Procione, da Brindisi a Bengasi; motonave Sebastiano Venier e cacciatorpediniere Giovanni Da Verrazzano, da Taranto a Bengasi; incrociatore ausiliario Adriatico, da Argostoli a Bengasi; nave cisterna Iridio Mantovani e cacciatorpediniere Alvisio Da Mosto, da Trapani a Tripoli; cacciatorpediniere Antonio Da Noli, da Argostoli a Bengasi; cacciatorpediniere Nicolò Zeno, da Taranto a Bengasi; cacciatorpediniere Ugo Vivaldi ed Emanuele Pessagno, da Argostoli a Derna; sommergibile Pietro Micca, da Taranto a Derna) e che il rischio di attacchi navali britannici è altissimo (la Forza K, di base a Malta, ha distrutto due convogli il 9 ed il 24 novembre), viene deciso di fare uscire in mare, a protezione di tale traffico da eventuali puntate offensive di incrociatori britannici, una consistente forza di protezione con varie navi maggiori.

Alle 22.20 del 29 Corazziere e Carabiniere partono pertanto da Messina insieme all'incrociatore leggero Giuseppe Garibaldi (ammiraglio di divisione Raffaele De Courten), unica unità residua dell'VIII Divisione dopo il siluramento del Duca degli Abruzzi. Da Taranto sono invece uscite, alcune ore prima, la corazzata Duilio (comandante superiore in mare, ammiraglio di divisione Guido Porzio Giovanola) con la XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino) e la VII Divisione (incrociatori leggeri Attendolo, Montecuccoli e Duca d'Aosta) con la XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Aviere, Geniere, Camicia Nera). La VII Divisione (ammiraglio di divisione Raffaele De Courten) e la XI Squadriglia (Geniere compreso), punta avanzata della formazione italiana, salpano da Taranto a mezzogiorno del 29, e si dislocano a metà strada tra Taranto e Bengasi, mentre Duilio, Garibaldi e relativi cacciatorpediniere prendono il mare in serata, a sostegno della VII Divisione.

Nel pomeriggio dello stesso 29 novembre la VII Divisione viene avvistata dal sommergibile britannico P 31 (poi Uproar), che

l'attacca senza successo; tuttavia la formazione italiana, diretta a sud, è stata così scoperta dai britannici. Questi ultimi, d'altra parte, apprendono del cospicuo traffico navale italiano anche mediante decrittazioni di "ULTRA" relative ai convogli in partenza.

Da Malta, pertanto, il mattino del 30 novembre prendono il mare con l'obiettivo di intercettare i convogli italiani (nonostante l'avvistamento della squadra di protezione formata da Duilio, Garibaldi e VII Divisione), l'ormai famigerata Forza K (capitano di vascello William Gladstone Agnew), costituita dagli incrociatori leggeri Aurora (nave di bandiera del comandante Agnew) e Penelope e dal cacciatorpediniere Lively, e la Forza B (contrammiraglio Henry Bernard Hughes Rawlings), formata dagli incrociatori leggeri Ajax e Neptune e dai cacciatorpediniere Kingston e Kimberley. Per tutta la giornata del 30, aerei britannici tengono sott'occhio sia i mercantili diretti a Bengasi che le navi da guerra italiane, nonostante la scorta aerea con caccia della Regia Aeronautica.

Nemmeno l'uscita in mare delle navi britanniche sfugge alle forze italiane, grazie al loro avvistamento dapprima da parte del sommergibile Tricheco e poi di ricognitori dell'Aeronautica, pertanto Supermarna ordina alla VII Divisione di tenersi ad immediato contatto con la motonave Venier, la più importante tra quelle in mare ad est di Malta ed esposte al pericolo dell'incursione navale britannica. Alle 15.15 del 30 il gruppo «Garibaldi» ed il gruppo «Duilio» si riuniscono, e dirigono poi verso la posizione stimata del gruppo «Aosta», col quale devono congiungersi per fronteggiare la minaccia degli incrociatori partiti da Malta.

Ma la sfortuna si accanisce contro i piani italiani: nel pomeriggio del 30 il Garibaldi viene colto da una grave avaria alle caldaie, che lo lascia immobilizzato. Cacciatorpediniere e Duilio incrociano in zona mentre sul Garibaldi, che alle 16.22 comunica di avere tutte le caldaie spente, si cerca di comprendere quali siano le cause dell'avaria; alle 16.51 l'incrociatore comunica che l'avaria non è

ancora chiarita, che può muovere con una sola macchina e che ritiene opportuno imboccare la rotta di rientro. Alle 16.30, dato che il problema non è ancora risolto (il Garibaldi ha rimesso in moto, ma senza riuscire a superare i 15 nodi di velocità), che la VII Divisione è ancora troppo lontana per poterlesì riunire in ore diurne, che le navi si trovano vicine al punto in cui alle 13.38 è stato avvistato un sommergibile nemico, che alle 12.57 è stato avvistato un aereo sospetto, e che c'è rischio di un attacco contro l'incrociatore in difficoltà, l'ammiraglio Porzio Giovanola comunica a Supermarna che salvo contrordine dirigerà verso nord. Successivamente, pertanto, Duilio, Garibaldi e cacciatorpediniere ripiegano in formazione verso nordest per allontanarsi dalla zona in cui è stato avvistato il sommergibile, dopo di che dirigono verso nord. Gli ordini emanati prima dell'operazione prevedono che la forza di copertura dovrebbe rientrare a Taranto al tramonto del 30 solamente qualora non giungesse notizia della presenza di forze di superficie britanniche nel Mediterraneo centro-orientale; la presenza di tali forze appare ora del tutto evidente, ma per proteggere l'avariato Garibaldi nel ritorno alla base occorre la protezione della Duilio, e ciò lascerebbe in mare la sola VII Divisione, che si troverebbe in condizioni di inferiorità numerica alle Forze B e K qualora si dovessero riunire (per non parlare del caso, più che probabile, di un attacco notturno delle forze britanniche, che vedrebbe gli incrociatori italiani in netto svantaggio). Alle 17.45, pertanto, Supermarna ordina a tutta la forza di copertura di rientrare a Taranto. Qui le navi giungeranno alle 11.20 del 1° dicembre.

La Forza K intercetterà ed affonderà l'Adriatico, il Da Mosto e la Mantovani.

13 dicembre 1941

Il Corazziere salpa da Taranto alle 19.40 insieme ai gemelli Carabiniere, Aviere, Geniere, Ascari e Camicia Nera (per altra versione Corazziere, Geniere e Carabiniere sarebbero partiti più tardi, separatamente dal resto del gruppo),

agli incrociatori leggeri Attendolo e Duca d'Aosta (nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Raffaele De Courten, comandante la VII Divisione) ed alla corazzata Andrea Doria, nell'ambito dell'operazione di traffico «M. 41». Dopo le gravi perdite subite dai convogli diretti in Libia nelle settimane precedenti, le forze italo-tedesche in Nordafrica si trovano in situazione di grave carenza di rifornimenti proprio mentre è in corso una nuova offensiva britannica, l'operazione «Crusader», ed urge rifornirle. Con la «M. 41», Supermarina intende inviare a Tripoli e Bengasi tutti i mercantili già carichi presenti nei porti dell'Italia meridionale, mobilitando per la loro protezione, diretta e indiretta, pressoché tutta la flotta in condizioni di efficienza. Sono previsti tre convogli: l'«A», da Messina a Tripoli, formato dalle moderne motonavi Fabio Filzi e Carlo Del Greco scortate dai cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco ed Antoniotto Usodimare (poi dirottato su Taranto per unirsi da subito all'«L» ma distrutto durante tale percorso dal sommergibile britannico Upright); l'«L», da Taranto per Tripoli, formato dalle motonavi Monginevro, Napoli e Vettor Pisani scortate dai cacciatorpediniere Freccia ed Emanuele Pessagno (con a bordo il contrammiraglio Amedeo Nomis di Polлоне) e dalla torpediniera Pegaso; e l'«N», da Navarino ed Argostoli per Bengasi, costituito dai piroscafi Iseo e Capo Orso e dai cacciatorpediniere Turbine e Strale, cui si devono aggiungere la motonave tedesca Ankara, il cacciatorpediniere Saetta e la torpediniera Procione provenienti da Argostoli. Ogni convoglio deve fruire della protezione di una forza navale di sostegno, che di giorno si terrà in vista dei trasporti e di notte a stretto contatto con essi. Attendolo, Duca d'Aosta e Doria, più i relativi cacciatorpediniere, sono assegnati alla protezione del convoglio «N», mentre gli altri due convogli saranno protetti dalla corazzata Duilio (nave ammiraglia dell'ammiraglio di squadra Carlo Bergamini) e da un'eterogenea VIII Divisione composta per l'occasione dagli incrociatori leggeri

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

14 dicembre 1941

Alle nove del mattino, il sommergibile britannico Urge silura la Vittorio Veneto, danneggiandola gravemente. Durante la navigazione si verificano altri allarmi per sommergibili e si ha anche l'erronea impressione che un gruppo di aerosiluranti si stia dirigendo

verso la IX Divisione, ma non alla fine non succede niente.

Durante la navigazione nel Golfo di Taranto, la scorta viene ulteriormente ingrossata da altre siluranti distaccate da Supermarina via via che si liberano dalla scorta dei convogli e gruppi di sostegno: all'originaria XIII Squadriglia Cacciatorpediniere si aggiungono alle 10.50 i cacciatorpediniere Maestrale, Alfredo Oriani e Vincenzo Gioberti della X Squadriglia e Corazziere, provenienti da Taranto; alle 17 raggiungono la Vittorio Veneto il Geniere, l'Aviere, il Carabiniere, il Camicia Nera, il Vivaldi ed il Da Noli, mentre le torpediniere Centauro e Clio lasciano la scorta e raggiungono Messina.

Vittorio Veneto e scorta raggiungono Taranto alle 23.15.

16 dicembre 1941

Il 16 dicembre, alle 20, il Corazziere (caposquadriglia della XII Squadriglia Cacciatorpediniere) lascia Taranto insieme ai cacciatorpediniere Carabiniere, Usodimare (coi quali forma la XII Squadriglia), Maestrale, Oriani, Gioberti (X Squadriglia), Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino (XIII Squadriglia), agli incrociatori pesanti Trento e Gorizia (III Divisione) ed alle corazzate Giulio Cesare, Andrea Doria e Littorio (IX Divisione; comandante superiore in mare, ammiraglio di squadra Angelo Iachino) formando la forza di sostegno a distanza all'operazione «M. 42», che prevede l'invio in Libia di quattro mercantili (Vettor Pisani, Monginevro, Napoli ed Ankara, che trasportano 14.770 t di materiali e 212 uomini) scortati da sette cacciatorpediniere (Saetta, Vivaldi, Malocello, Da Recco, Da Noli, Pessagno e Zeno) ed una torpediniera (la Pegaso), divisi in due convogli (Ankara, Saetta e Pegaso dirette a Bengasi come convoglio «N», le altre unità dirette a Tripoli come convoglio «L»). L'operazione fruisce anche di scorta aerea assicurata dalla Regia Aeronautica e dalla Luftwaffe e di una forza navale di copertura ravvicinata (corazzata Duilio, con a bordo l'ammiraglio Carlo Bergamini, comandante del gruppo; incrociatori leggeri Duca d'Aosta – con a bordo l'ammiraglio

Raffaele De Courten, comandante della VII Divisione –, Attendolo e Montecuccoli; cacciatorpediniere Ascari, Aviere e Camicia Nera).

Una volta in franchia, il gruppo di appoggio di cui fa parte il Corazziere assume rotta 156° e velocità 20 nodi; III Divisione (ammiraglio di divisione Angelo Parona, imbarcato sul Gorizia) e X Squadriglia si portano 10 miglia a proravia della Littorio, mentre XII e XIII Squadriglia, Corazziere compreso, rimangono con le corazzate (gruppo «Littorio»).

Poco prima di mezzanotte il gruppo «Littorio» viene avvistato dal sommergibile britannico Unbeaten, che ne comunica la scoperta al proprio comando, il quale a sua volta ne informa l'ammiraglio Philip Vian, comandante della scorta di un convoglio in navigazione da Alessandria verso Malta. Si tratta della sola cisterna militare Breconshire, con 5000 tonnellate di carburante destinate a Malta, scortata dagli incrociatori leggeri Naiad (nave ammiraglia di Vian) ed Euryalus, dall'incrociatore antiaerei Carlisle e dai cacciatorpediniere Jervis, Havock, Hasty, Nizam, Kimberley, Kingston, Kipling e Decoy. Vian distacca il Carlisle con due cacciatorpediniere perché si allontanino verso est ed effettuino false trasmissioni radio tese ad ingannare i comandi italiani circa la direzione del convoglio, per poi rientrare ad Alessandria; la sua formazione verrà più tardi raggiunta e rinforzata (alle 8 del 17) da altri due incrociatori leggeri (Aurora e Penelope) e da sette cacciatorpediniere (Sikh, Legion, Maori, Lance, Lively, Legion ed Isaac Sweers, quest'ultimo olandese).

17 dicembre 1941

Alle 7.30 il gruppo «Littorio», come da ordini, si trova nel punto 36°54' N e 19°00' E.

Alle 9 la formazione britannica viene avvistata da un ricognitore tedesco; l'ammiraglio Iachino ne viene informato alle 10.24, anche se le notizie riferite dal ricognitore contengono vari errori (la velocità, di 16 nodi, è sovrastimata a 20, e soprattutto la Breconshire è stata scambiata per una corazzata). Iachino sapeva già della presenza in mare di una formazione britannica (già prima della

partenza ne è stato informato da un primo ricognitore tedesco, che ha anch'esso scambiato la Breconshire per una corazzata); ora ne conosce anche, sia pure sommarariamente, rotta e posizione.

Curiosamente, tutti gli aerei italiani e tedeschi avvicendatisi sul cielo del convoglio britannico persisteranno nello scambiare la Breconshire per una corazzata.

In seguito a tale comunicazione il gruppo «Littorio» aumenta la velocità (24 nodi) e modifica la rotta (prima 180°, poi 224°) per stabilire il contatto con essa quanto prima (Iachino crede che le navi britanniche siano in mare per attaccare il convoglio che è sotto la sua protezione, non essendo al corrente della presenza della Breconshire diretta a Malta; suo obiettivo primario è quindi impedire questo presunto attacco). Nel primo pomeriggio, sulla base delle comunicazioni dei ricognitori (e di un avvistamento di fumo all'orizzonte da parte dell'Oriani, poi risultato errato, alle 15.43), l'ammiraglio Iachino ritiene che l'incontro con i britannici sia imminente, e dispone le sue navi di conseguenza (la XII e XIII Squadriglia ricevono ordine di portarsi nelle posizioni stabilite per il combattimento); alle 16.40, però, viene informato dai ricognitori che le navi britanniche hanno accostato per sud. Dieci minuti dopo, ritenendo di non poter raggiungere il nemico prima della notte, Iachino decide di rinunciare all'incontro, anche per non allontanarsi troppo dal convoglio, pertanto fa ridurre la velocità a 20 nodi (alle 16.59 la XII e XIII Squadriglia Cacciatorpediniere ricevono ordine di assumere posizione di scorta ravvicinata) e cessare il posto di combattimento (17.05), disponendo nuovamente le navi in linea di fila, dirigendo verso sud. Proprio a questo punto, quando non si crede d'incontrare più i britannici, la Littorio avvista vampate di intenso fuoco contrareo al traverso a sinistra (in direzione inaspettata, rispetto alla posizione stimata sulla base delle notizie dei ricognitori): le navi di Vian. Sono le 17.23. Ritenendo di poter dare battaglia prima di notte, Iachino fa nuovamente accelerare a 24 nodi ed accostare le

navi ad un tempo di 90° a sinistra (verso ovest), dirigendo verso il nemico. Alle 17.40, mentre il sole tramonta, vengono avvistati dapprima fumi e poi sagome di navi a 30° di prora a dritta; alle 17.45 la formazione italiana accosta ad un tempo di 90° a dritta, così effettuando lo spiegamento, per aprire il fuoco su brandeggio adeguato. Alle 17.52 l'ammiraglio Vian, avendo avvistato le navi italiane, ordina alla Breconshire di allontanarsi verso sud con la scorta di Havock e Decoy, poi dirige verso la squadra italiana col resto della sua formazione: il suo obiettivo è di occultare la Breconshire con cortine fumogene ed al contempo, mandando i cacciatorpediniere all'attacco silurante, indurre le navi italiane ad allontanarsi verso nord. Più o meno a quell'ora, le corazzate e gli incrociatori di Iachino e Parona aprono il fuoco contro le navi di Vian, a ritmo alquanto lento, essendo il bersaglio poco visibile. Le navi britanniche (in netta inferiorità) simulano un contrattacco con gli incrociatori leggeri Aurora, Penelope, Naiad ed Euryalus e 10 cacciatorpediniere, avvicinandosi ed aprendo il fuoco. I cacciatorpediniere britannici vengono inviati all'attacco degli incrociatori italiani, ed in risposta (alle 18.02, secondo il rapporto di Iachino) la X e XIII Squadriglia Cacciatorpediniere sono mandate al contrattacco silurante, dirigendo incontro al nemico alla massima velocità e sparando anche con tutti i pezzi sulle navi britanniche. In questo frangente uno dei cacciatorpediniere nemici, l'australiano Nizam, subisce alcuni danni per dei colpi di cannone (forse del Maestrale) caduti molto vicini. Calato poi il buio, alle 17.57, Vian richiama i suoi cacciatorpediniere, indi accosta verso est: ha raggiunto il suo scopo, prendendo tempo per difendere la Breconshire in attesa che calasse il buio, ed ora non intende perseverare in uno scontro con una formazione italiana nettamente superiore. Tra le 17.59 e le 18.07 le navi maggiori italiane cessano il fuoco, seguite, alle 18.10, dalle unità sottili (alle 18.12 Iachino ordina ai cacciatorpediniere di riunirsi al grosso, restando di poppa).

Lo scontro ha così termine in un nulla di fatto, perché l'ammiraglio Iachino, temendo – a torto, in seguito ad errate informazioni della ricognizione aerea – la presenza in mare di almeno una corazzata britannica, decide di non portare a fondo l'attacco, data l'inferiorità della Marina italiana nel combattimento notturno, e ritenendo di aver respinto un attacco (in realtà mai verificatosi, e frutto di un reciproco equivoco) contro il convoglio da lui scortato.

Alle 18.28 la formazione italiana accosta ad un tempo di 90° a dritta; le navi maggiori si dispongono in linea di fila, mentre i cacciatorpediniere ricevono ordine di assumere la posizione di scorta ravvicinata su una linea di fila unica, ad est della formazione.

Durante la sera e la notte, il gruppo «Littorio» segue alternativamente rotte 40° e 220° a 18 nodi di velocità, tenendosi ad est del convoglio in posizione idonea a poterlo proteggere da eventuali attacchi da parte delle navi britanniche con le quali ci si è scontrati poco prima. Il gruppo viene sorvolato da aerei nemici, illuminato con un piccolo proiettore da uno di essi e probabilmente anche localizzato anche dal radar di un'unità britannica, le cui trasmissioni radio vengono intercettate; tuttavia, non si concretizza alcun attacco britannico.

18 dicembre 1941

Verso le sei del mattino (poco prima dell'alba), a sudest della Sicilia, durante una manovra intrapresa dalla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere per cambiare posizione passando da un lato all'altro della formazione, Corazziere (appartenente alla XII Squadriglia) e Granatiere (della XIII Squadriglia) entrano in collisione a causa di un errore di manovra, distruggendosi a vicenda la prua. La collisione avviene mentre i due cacciatorpediniere procedono quasi di controbordo, ad alta velocità, con effetti disastrosi; è il Corazziere a speronare il Granatiere a prora sinistra, appena a poppavia del complesso prodiero da 120/50 mm. Di conseguenza, il Granatiere riporta i danni più gravi, con l'asportazione dell'intera prua fin quasi alla sovra-

struttura della plancia; il Corazziere, da parte sua, si ritrova a sua volta seriamente danneggiato, con buona parte della prua (fino a subito prima del complesso prodiero da 120/50, che a differenza di quello del Granatiere è stato "risparmiato") schiacciata e accartocciata, anche se il danno è meno catastrofico di quello subito dal Granatiere. Nonostante la gravità dei danni, comunque, le paratie trasversali reggono su entrambi i cacciatorpediniere, che rimangono così a galla, per quanto mutilati. Tra l'equipaggio del Corazziere vi è una vittima: il sottocapo cannoniere Mario Paris, da Senigallia (Ancona), di 21 anni.

Alle 7.12 Maestrale, Oriani e Gioberti, insieme alla III Divisione, ricevono ordine di dare assistenza ai due cacciatorpediniere lesionati; alle 14.15 la III Divisione riceverà ordine di lasciare i cacciatorpediniere alle 18, dirigendo per Taranto. Maestrale, Oriani e Gioberti, cui più tardi si unisce lo Strale, rimangono ad assistere Granatiere e Corazziere. Il Corazziere viene preso a rimorchio dal Gioberti, che lo porta ad Argostoli (Cefalonia), mentre l'Oriani fa lo stesso con il Granatiere, rimorchiandolo a Navarino.

Nel frattempo, alle 15 del 18 dicembre sia il gruppo di copertura ravvicinata che quello di scorta a distanza hanno lasciato la scorta dei due convogli, che arrivano a destinazione l'indomani (pur subendo il leggero danneggiamento della Napoli), e fanno ritorno a Taranto, con rotta 45 e velocità 20 nodi.

I britannici, grazie alle intercettazioni di "ULTRA", vengono a sapere anche della collisione tra Corazziere e Granatiere.

19 dicembre 1941

Il gruppo «Littorio» arriva a Taranto alle 17 (per altra fonte, a Napoli alle 18.15).

Il Corazziere raggiunge Argostoli lo stesso giorno, mentre il Granatiere viene preso a rimorchio alle 10.30 del 20 dicembre dal rimorchiatore tedesco Max Barendt, inviato appositamente da Bengasi, che lo porta a Navarino, dove giungerà alle due di notte del 21. (Altra fonte inverte i porti di de-

stinazione: il Corazziere sarebbe stato rimorchiato a Navarino, ed il Granatiere ad Argostoli).

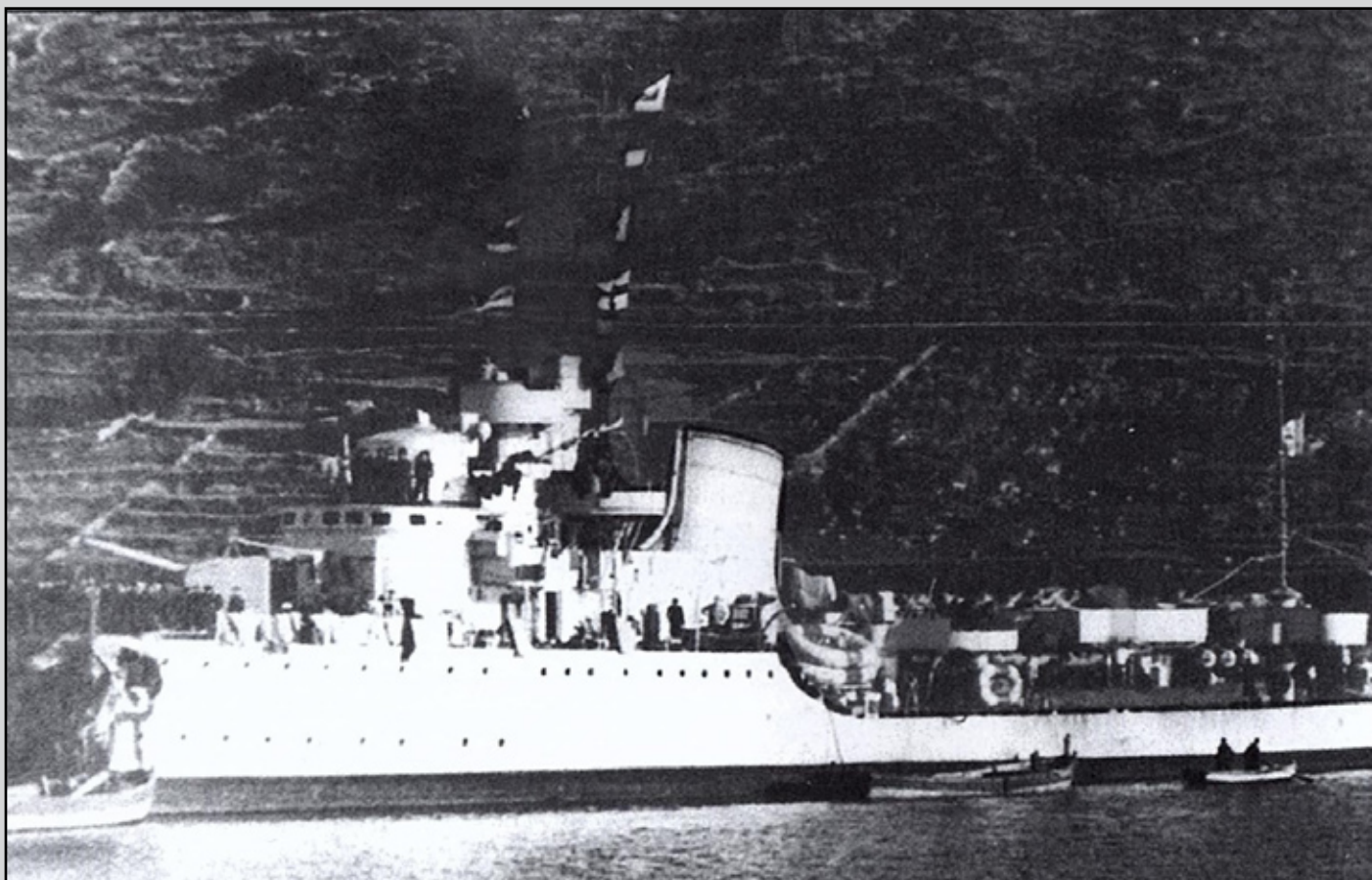
Ad Argostoli, il Corazziere si ormeggia al centro della baia, ad un centinaio di metri dal molo, con l'ancora di poppa; la maggior parte dell'equipaggio viene sbarcato, lasciando a bordo una trentina di uomini.

Dicembre 1941

Durante la sosta forzata ad Argostoli, nell'attesa dell'invio dall'Italia dei mezzi necessari a riparare la nave a sufficienza da permetterle di affrontare la navigazione fino a Taranto, gli uomini rimasti sul Corazziere si ritrovano a vivere in condizioni a dir poco spartane: il dormitorio dell'equipaggio si trovava a prua, proprio nella parte di nave distrutta dalla collisione, e di conseguenza gli uomini non hanno più un locale dove dormire ed hanno perso tutto il vestiario, le coperte, le amache, i materassini e gli effetti personali, restando soltanto con quello che indossavano al momento della collisione. La perdita di coperte e vestiti si fa particolarmente sentire, date le rigide temperature di dicembre; gli uomini devono arrangiarsi a dormire in qualsiasi angolo di nave riparato dalle intemperie, senza nulla con cui coprirsi, mentre col passare dei giorni il clima si fa sempre più freddo. Di giorno, per scaldarsi, ci si mette a correre tra la poppa ed il dormitorio sottufficiali.

Questa situazione, insieme alla totale inattività ed al ritardo nell'arrivo dei soccorsi dall'Italia, ha l'effetto di demoralizzare gli uomini rimasti sul Corazziere; un giorno, finalmente, arriva un idrovolante con viveri e posta, e le cose parvero migliorare almeno un po'. Ma la situazione rimaneva grama: non era nemmeno possibile lavarsi, o cambiare la biancheria (essendo andata perduta quella di ricambio).

Secondo il ricordo del reduce Bruno Taglieri, all'epoca sottocapo silurista sul Corazziere, dopo alcuni giorni gli uomini rimasti sul Corazziere avrebbero escogitato un singolare espediente per migliorare la loro condizione. Notando un deposito di materiali da costruzione sulla vicina spiaggia,



Due immagini del Corazziere, con la prua distrutta, alla fonda nella rada di Argostoli nel dicembre 1941 (sopra: g.c. STORIA militare; sotto: Coll. N. Siracusano via M. Brescia e www.associazione-venus.it)



Taglieri propose di costruire muro provvisorio in cemento armato, per isolare i compartimenti prodieri dal mare; l'idea venne accettata dagli ufficiali, e tutto il personale rimasto sul Corazziere si mise al lavoro. Le ferroguidate montate per la posa delle mine vennero utilizzate per formare l'“intelaiatura” metallica del muro; quest'ultima venne realizzata dallo stesso Taglieri e dall'unico altro silurista rimasto a bordo, che era uno specialista della saldatura ad ossigeno, mentre altri membri dell'equipaggio reperirono presso la popolazione locale sabbia, cemento, ghiaia ed altro materiale occorrente per realizzare il muro. Il materiale così procurato venne caricato su un barcone, anch'esso prestato dai greci, che il mattino del 24 dicembre lo portò sottobordo al Corazziere; ci si mise quindi alacremente al lavoro per innalzare il muro ed il lavoro venne ultimato proprio nella notte di Natale, poco dopo la mezzanotte. Per quanto strana, la storia raccontata da Taglieri sembra confermata dai ricordi del maggiore del Genio Navale Mario Mandina, all'epoca direttore di macchina del Corazziere, che avrebbe in seguito raccontato ai familiari, nel dopoguerra, la storia del muro costruito per rimettere la nave in condizione di prendere il mare almeno temporaneamente. Il muro permise in primo luogo agli uomini del Corazziere di “recuperare”, isolandolo dal mare, un locale che poté essere utilizzato per riunirsi e mangiare con un po' più di comodità, sempre in attesa dell'arrivo di aiuto dall'Ita-

lia. A turbare gli animi giunse la notizia della presenza in zona di un sommergibile nemico, ma gli uomini rimasti sul Corazziere decisero, nonostante tutte le avversità del momento, di festeggiare

dopo alcune riparazioni provvisorie eseguite in loco, il Corazziere viene trasferito a Taranto per i lavori di ricostruzione della prua, che si protrarranno per cinque mesi. Tali lavori sono effettuati

nell'Arsenale della base pugliese, a cura della Direzione Costruzioni Navali di Taranto (Maricost Taranto). Parte dell'equipaggio viene alloggiato a bordo della corazzata Giulio Cesare; gli uomini che erano rimasti con la nave durante la difficile sosta ad Argostoli possono, finalmente, fruire di un periodo di licenza. A seguito della collisione tra Granatiere e Corazziere, la XII Squadriglia Cacciatorpediniere viene sciolta, e le sue unità vengono suddivise tra la XI e la XIII Squadriglia: al suo rientro in servizio, il Corazziere verrà assegnato alla XI Squadriglia insieme ad Aviere, Geniere e Camicia Nera. È probabilmente durante questi lavori che il Corazziere riceve anche le modifiche all'armamento apportate su tutte le unità della classe Soldati nel 1941-1942: l'obice illuminante da 120/15 mm viene eliminato e sostituito con un quinto cannone da 120/50 mm mod. Ansaldo 1940. Vengono inoltre eliminate 12 mitragliere contraeree da 13,2/76 mm (quattro in impianti singoli ed otto in impianti binati) ed installate invece quattro mitragliere binate Breda 1935 da 20/65 mm (per altra fonte due, in impianti singoli laterali a ridosso della torretta telemetrica) e due scaricabombe per bombe di profondità.



Il Corazziere in riparazione a Taranto il 3 febbraio 1942; in secondo piano il cacciatorpediniere Grecale, anch'esso in riparazione dopo i gravi danni subiti il 9 novembre 1941 nello scontro del convoglio "Duisburg" (Coll. Alessandro Asta, via www.associazione-venus.it)

egualmente Capodanno. Con i soldi rimasti in tasca venne acquistato da un contadino greco un maialino, nonché alcune bottiglie di vino e di spumante; e la sera del 31 dicembre 1941, quei pochi uomini rimasti bloccati su una nave mutilata ferma in un porto straniero trovarono il modo di festeggiare lo stesso l'anno nuovo.

Gennaio 1942

Qualche giorno dopo l'inizio del 1942, finalmente, arrivano ad Argostoli i mezzi di soccorso;

..//..

RADIOCOMUNICAZIONI ALTERNATIVE DI EMERGENZA.

GUIDA PRATICA ALL'UTILIZZO DEI SISTEMI DI RADIOCOMUNICAZIONE PER I VOLONTARI DI PROTEZIONE CIVILE - SECONDA PARTE

di Orazio De Maria - IZ1CCH [MI113]

Questi sistemi affiancano altri modi digitali come la telescrivente (RTTY) o la più recente PSK 31, che sono sistemi di trasmissione digitali che combinano l'utilizzo di computer e radio i quali trasformano in forma digitalizzata messaggi di testo digitati con la tastiera e li inoltrano successivamente nello spazio tramite appositi software dedicati. Parlando di programmi applicati alla gestione delle comunicazioni radio, e che si possono utilizzare in caso di emergenza. Si cita ad esempio la visita di Papa Benedetto XVI a Savona nel 2007, in quella circostanza si sperimentò un software che permetteva a tutte le agenzie delle forze dell'ordine e del soccorso interessate, di conoscere con una particolare mappatura interattiva presente sullo schermo tutte le ubicazioni delle forze schierate sul campo, in modo da coordinare i mezzi navali e terrestri in tempo reale. Sperimentazione che si rivelò utile perché ogni corpo militare e civile presente operava su frequenze radio diverse tra loro, in corrispondenza delle postazioni di presidio. In pratica la stessa cosa che è possibile realizzare tramite il packet radio gestito dai radioamatori ove fosse presente presso le sale radio di un COM. Evidentemente tutto questo risulta possibile in condizioni di ordinaria amministrazione, ossia quando tutti i servizi funzionano con regolarità, più avanti si spiegherà che non è sempre così. A questo proposito, tornando per un attimo alle nostre comunicazioni di emergenza, sarebbe auspicabile l'utilizzo di un'unica frequenza radio, anche solo in ricezione, da scegliersi sul momento in caso di grandi eventi, ove inviare i principali allarmi o direttive. Durante gli eventi catastrofici dell'undici settembre del 2001, all'interno delle torri gemelle, molti soccorritori perirono poiché poliziotti, vigili del fuoco e personale sanitario utilizzavano canali radio differenti, e quindi con scarsità di coordinamento interforze. Per questo motivo gli avvisi dell'imminente crollo della struttura non arrivarono a tutti in tempo utile.

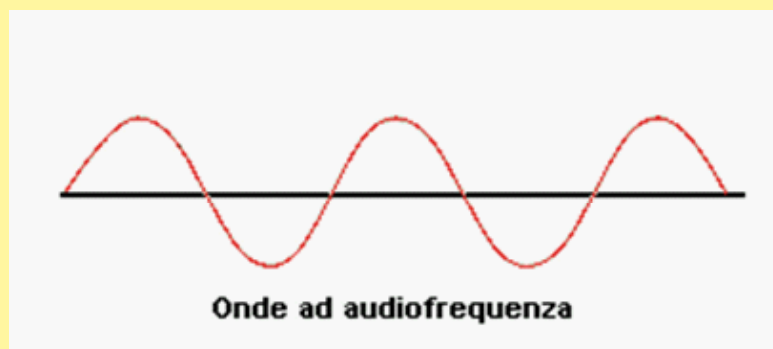


Fig. 4

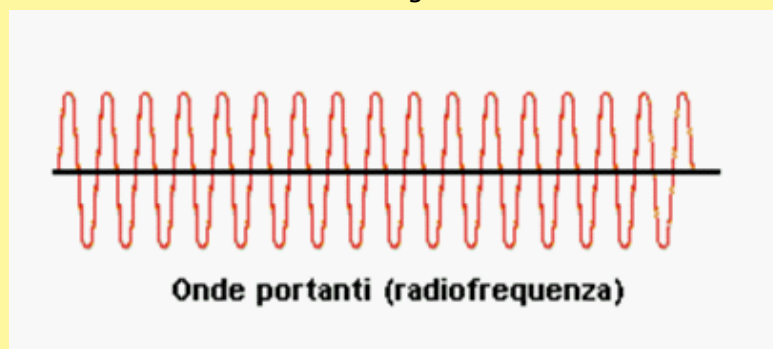


Fig. 5



Fig. 6

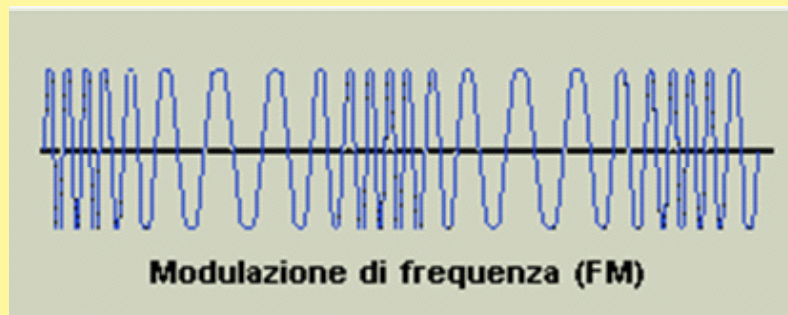


Fig. 7

CAPITOLO 4

ANTENNE E LINEE DI TRASMISSIONE

Dopo aver presentato brevemente i concetti di onda radio e quello di propagazione nel precedente capitolo, ne deriva che per far propagare la voce/segnale ad una determinata frequenza, è necessario avere un segnale portante da applicare all'impianto di antenna per poi fare in modo, successivamente, di irradiarlo nello spazio affinché possa essere captato e ricevuto dalla stazione ricevente. In questa parte si descriveranno i mezzi che servono per realizzare gli scopi sopra citati. Per fare in modo che un apparato trasmittente possa irradiare un segnale verso una stazione ricevente, ha bisogno fisicamente di essere connesso ad un'antenna o aereo come la definiva Guglielmo Marconi. L'impianto di antenna riveste un ruolo fondamentale in una stazione ricetrasmittente. Esiste un vecchio adagio, coniato dai radioamatori statunitensi che recita: "spendi 1 dollaro per la radio e 100 per l'antenna". Questo per sottolineare che l'antenna-trasduttore, poiché di questo si tratta, rappresenta un elemento indispensabile per ottenere la massima performance in una stazione radio. Oltre all'impianto antenna, è necessario accennare alle linee di trasmissione, ossia a tutto quello che serve a collegare fisicamente la nostra radio con l'impianto radiante.

Si definisce linea di trasmissione l'insieme di quegli oggetti fisici che servono a veicolare un segnale verso un' antenna. Ad esempio, anche gli impianti telefonici, i cavi dei moderni modem e anche le linee elettriche sono delle linee di trasmissione. In ambito radio o televisivo le linee di trasmissione sono rappresentate dai cavi coassiali che collegano fisicamente una radio, o una tv, con il sistema di antenna. Le linee di trasmissione, hanno una loro caratteristica fondamentale dovuta alla loro costituzione fisica. Questa caratteristica viene chiamata Impedenza. Caratteristica indicata come Z_0 il cui valore si misura in ohm. Questo valore rappresenta anche la grandezza di misura che definisce la resistenza elettrica di un materiale.

Per caratteristica costruttiva, i cavi coassiali utilizzati in ambito televisivo hanno una Impedenza caratteristica di 75 ohm, mentre i cavi che vengono utilizzati in ambito delle trasmissioni radio hanno una Impedenza pari a 50 ohm. Le linee di trasmissione sono costituite nella maggioranza dei casi da cavi coassiali. Questi cavi coassiali, sia per i 50 che per i 75 ohm di Impedenza caratteristica, sono formati da un involucro esterno che serve a proteggere gli stessi dalle intemperie e dove sono riportate le caratteristiche costruttive dello stesso. Al di sotto della guaina di protezione si trova una trecciola di rame o alluminio, volgarmente chiamata calza o schermo, vedi Fig. 8 . Questa trecciola serve non solo a chiudere fisicamente a terra la nostra antenna, ma può anche veicolare una tensione di alimentazione verso un amplificatore di segnale o contribuire a portare alimentazione verso un LNB (Low Noise Block converter) di un impianto parabolico che ha bisogno di un segnale pari a 12 volt. Può di non ricevere il segnale dalla parabola per assenza di alimentazione LNB, in questo caso o non è stata selezionata la voce "alimentazione LNB" oppure il cavo stesso si è allentato per cui il connettore non fa più contatto con la calza di massa. Aderente alla calza troviamo un materiale di tipo dielettrico, che può essere di colore bianco, nero e, negli impianti televisivi anche avvolto in una carta stagnola simile all'alluminio. Anche in questo caso il materiale isolante, dielettrico, serve ad isolare il connettore centrale che può essere rigido e unipolare o formato da più fili, stretti tra di loro su cui si applica il segnale a radio frequenza da irradiare.

In entrambi i casi - ricezione televisiva o impianto ricetrasmittente - i due elementi, centrale e calza, non devono toccarsi tra di loro. Nel caso in cui dovesse accadere, nel primo caso manderemo in corto circuito il segnale elettrico in presenza di un impianto amplificato o di alimentazione verso una parabola satellitare, nel secondo caso si chiuderà a terra la linea di trasmissione, mandando in corto anche l'antenna generando così dei problemi allo stadio finale del ricetrasmittente.

Per connettere la linea di trasmissione con l'impianto di antenna, è necessario dotarsi di dispositivi chiamati connettori. Quelli per uso standard televisivo, possono essere collegati tramite un semplice giravite ponendo attenzione a quanto sopra descritto, mentre gli impianti trasmettenti utilizzano invece connettori più complessi detti di tipo Bnc, PL 259, di tipo N o anche di Tipo a F. Tranne che per quest'ultimo caso, questi tipi di connettori vengono cablati con la linea di trasmissione a mezzo di saldatura a stagno, questo per avere un efficace collegamento elettrico che permetta la massima trasferibilità di potenza del segnale verso la nostra antenna.

Come per i cavi, anche i connettori, a seconda la loro tipologia di impiego avranno una loro Impedenza caratteristica di 50 o 75 ohm. Gli impianti televisivi o satellitari di natura domestica, hanno cavi coassiali con caratteristiche oramai standard, mentre i cavi per impianti trasmettenti hanno caratteristiche differenti in base alla tipologia di impiego. Una di queste è il diametro che comporta una attenuazione del segnale in trasmissione o ricezione, se di piccola dimensione o scarsa qualità costruttiva, anche se, le attenuazioni, calcolate in decibel (db), agiscono e vengono calcolate tenendo conto di una lunghezza dai 100 metri in su. Queste sono più flessibili e semplici da lavorare, essendo impiegate soprattutto per interconnettere parti di impianti radio, amplificatori di segnale o misuratori di segnale riflesso (ros-metri). I diametri più piccoli, come il tipo RG. 58, sopportano una potenza massima di 200 W, per cui non sarà possibile applicarvi 1 KW di potenza, pena la reale possibilità di vederli trasformare in una linea carbonizzata.

Per questo tipo di potenze in gioco, sarà più opportuno utilizzare cavi del tipo RG. 8 o Foam 50 S studiati appositamente per tali impieghi, avendo un diametro maggiore, un dielettrico molto più robusto e un conduttore interno più spesso e rigido.

Per completezza d'informazione si indicano anche le altre tipologie di linee di trasmissione ovvero le guide d'onda, utilizzate per esempio nel campo dei radar ed in quello dei ponti televisivi e telefonici. Tralasciando gli ultimi due casi, televisivi e telefonici, le guide d'onda hanno una forma rettangolare alla cui base viene applicato un cavo di tipo coassiale che deve essere a bassa perdita, soprattutto se utilizzati nella parte ricevente.

Nella parte trasmittente invece sono connessi fisicamente al trasmettitore anche mediante l'utilizzo di guide d'onda flessibili, utilizzate per brevi tratte. All'interno di questi parallelepipedi la parte interna è di tipo speculare riflettente e viene posta sotto vuoto, tanto è vero che, ciclicamente, bisogna controllarne la pressurizzazione. Il segnale applicato, o ricevuto, si propaga al loro interno mediante riflessioni successive venendo poi irradiato da una piccola trombetta conica, in caso di onda continua dei sistema guida missili, oppure, applicata ad una parabola rotante, in caso di antenna di radar del tiro o di scoperta aerea o navale. Com'è facile intuire, in queste applicazioni le potenze in gioco sono molto elevate, così come le tensioni applicate. Nel caso di ricezione del segnale, che viene ricevuto sfruttando l'effetto Doppler, quest'ultimo dovrà essere quanto più discriminato possibile al fine di poter essere ricevuto nella maniera più distinta possibile. Certamente, a meno che non si prenda in considerazione un camion con parabole integrate della Telespazio, difficilmente le guide d'onda, che comunque si utilizzano nei valori di frequenza dei GHZ, si troveranno installate sulle facciate di COC o presso un COM.

Per ciò che concerne le linee di trasmissione si può concludere attestando che veicolano il segnale applicato della sorgente formato da un'onda elettromagnetica pilotata verso l'antenna. Hanno una loro Impedenza caratteristica e, per le loro caratteristiche costruttive, in taluni casi possono anche trovare impiego per la realizzazione di antenne o di adattatori di Impedenza, calcolandone le misure opportune, in base alla lunghezza d'onda dell'antenna che si vorrà costruire.

Realizzare mediante una linea di trasmissione un ottimale accoppiamento di Impedenza, contribuisce in primis ad avere un rapporto di onda stazionaria, ossia di onda riflessa, quasi nullo o nullo. Tale rapporto definito ROS (Rapporto di Onda Stazionaria) misura la parte del segnale che, riflettendo alla base dell'antenna torna verso il ricetrasmittitore tramite la calza del cavo diminuendo anche la potenza di uscita.

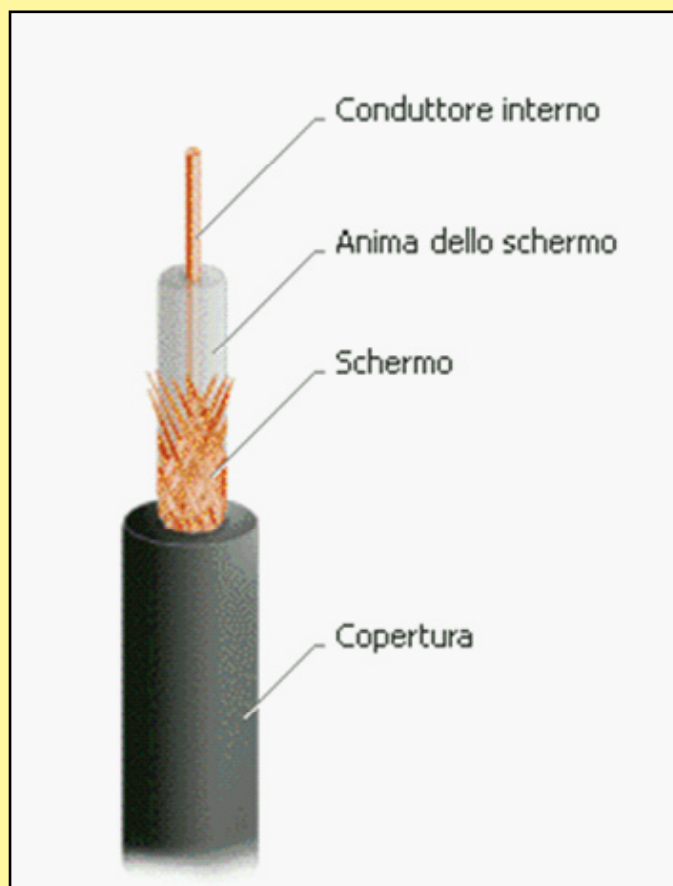


Fig. 8 schema di un cavo coassiale.

Ottenere quindi un ottimo accoppiamento di Impedenza farà quindi in modo di avere il massimo trasferimento di segnale verso lo spazio. In merito al rapporto di onde stazionarie o riflesse, il loro valore misurato fino a 3è in tolleranza, ottimale sarebbe con valore pari a 1. Se i valori sono più elevati bisogna intervenire e ricercare le cause nell'impianto di antenna: cattiva saldatura, elementi dell'antenna danneggiati, infiltrazioni d'acqua, cavo in corto, ecc. Questo valore si misura con uno strumento chiamato ros-metro di cui molte radio oggi sono dotate al loro interno.

Come già espresso precedentemente, le antenne, in generale, servono ad irradiare un segnale applicato ai propri capi da parte di un trasmettitore ed irradiarlo verso lo spazio. L'applicazione può avvenire a mezzo di cavi come visto precedentemente o, in caso di radio portatili, anche in maniera diretta.. Parimenti il discorso è valido in caso di ricezione del segnale presente e captato ai suoi capi. In quest' ultimo caso l'antenna capterà un segnale sotto forma di onda elettro magnetica facendolo arrivare al primo stadio del ricevitore. Tale segnale sarà discriminato, amplificato e successivamente diffuso dall'altoparlante, cuffia o impianto televisivo a seconda di quello che si tiene in considerazione.

L'antenna, quindi, dal punto di vista fisico si comporta come un trasduttore, ossia è in grado di ricevere un'onda elettromagnetica e rivelarne il suo contenuto verso lo stadio ricevente. Parimenti, se viene applicato all'antenna un segnale modulato, lo trasforma sotto forma di onda elettromagnetica per irradiarlo successivamente verso lo spazio.

In commercio esistono varie tipologie di antenne, di seguito si analizzano le caratteristiche principali.

L'antenna più semplice che esiste in natura, da cui si parte come esempio comparativo per lo studio delle stesse è rappresentata dal dipolo rigido o filare. A differenza della classica Long Wire o Random Wire, che sono dei "pezzi di filo" volanti, costruttivamente parlando, questa tipologia di antenna (consideriamo il dipolo di tipo filare), è formato da due braccia, alle cui estremità vengono posti due isolanti di materiale plastico, ceramico, vetro, ecc. Da questi ultimi si diramano ulteriori fili di materiale non conduttore utili per ancorare l'antenna verso un palo, albero, facciata o tetto di un edificio.

Per restare nell'ambito dei classici 50 ohm di Impedenza caratteristica degli apparati, i due bracci dell'antenna di solito vengono posti con angolo di 45° mentre il punto di alimentazione centrale, ove viene applicato il segnale, di solito viene posto verso l'alto. Chiaramente, in base a dove ci si trova e alle possibilità che offre lo spazio a disposizione lo stesso può anche essere installato in maniera orizzontale; in questo caso però la sua Impedenza varia fino a portarsi verso il valore di 300 ohm. Al fine di far rientrare l'Impedenza verso il valore ottimale di 50 ohm si utilizza un adattatore di Impedenza, solitamente costituito da avvolgimenti di filo attorno ad una ferrite da cui partono i due bracci dell'antenna. Posto in questa configurazione, il dipolo diventa direttivo nelle due zone perpendicolari ai suoi bracci, annullando il segnale parallelamente, verso i due isolatori. Ad esempio se si vuole ricevere o trasmettere dei segnali provenienti lungo l'asse Nord/Sud si posizionerà il dipolo nella direttrice Est/Ovest e viceversa. Questo tipo di antenna sta alla base dello studio matematico della stessa prendendo in considerazione il caso di dipolo ideale, che non esiste in natura ma che guadagna circa 3 decibel rispetto a quello reale detto isotropico che invece ha guadagno pari a 0.

Per guadagno di un'antenna si considera le capacità di quest'ultima ad irradiare un segnale verso una determinata direzione, calcolandone così il guadagno posta in comparazione al dipolo reale. Se installato in orizzontale, si è già scritto, che il dipolo presenta una certa direzionalità. Con i bracci invece posti a 45° si comporta invece come una antenna in configurazione verticale irradiando e ricevendo, almeno in maniera teorica, per tutti i 360°.

Quanto deve essere lunga e come progettare l'antenna.

In primis, bisognerà conoscere su che frequenza deve lavorare l'antenna, e qui è necessario riprendere il concetto di lunghezza d'onda. Se si deve progettare/costruire un dipolo per la frequenza dei 7 Mhz, e sapendo che la lunghezza d'onda λ è pari a 40 metri, in teoria il dipolo dovrà avere i due bracci lunghi 20 metri cadauno. Questo nel caso in cui si intende far funzionare l'antenna a lunghezza d'onda intera. Dato che è possibile anche irradiare il segnale con antenne di lunghezza pari a un quarto o alla metà della lunghezza d'onda, sarà possibile accorciare l'antenna anche a 20 metri o a 10 metri per braccio. In mancanza di spazio, e utilizzando delle bobine di filo, (trappole) da applicare lungo i due bracci dell'antenna, si potrà accorciare l'antenna stessa, ovviamente a scapito del rendimento.

Questo tipo di antenne con questa particolarità costruttiva prendono il nome di dipolo trappolato. Esistono appositi programmi di calcolo per realizzare e determinare il valore di queste bobine.

Tenendo in considerazione lo scenario di emergenza, si riporta un esempio di come sia possibile, per un operatore radio, costruire in piena autonomia questo tipo di antenna in condizioni di necessità.

Consideriamo lo scenario in cui il volontario riesce a raggiungere con la sua auto munita di radio, una frazione isolata facente parte di una zona colpita da sisma o altra forma di evento catastrofico.

Dopo aver sistemato il mezzo in sicurezza ha l'esigenza di realizzare un'antenna più performante rispetto al piccolo stilo installato sul veicolo e che non assicura una copertura ottimale verso il campo base allestito in un'altra zona. Il volontario si dovrà procurare, ove fosse possibile dei pezzi di filo da impianto elettrico o telefonico realizzando, per esempio due pezzi della misura di un metro se, volesse sfruttare le VHF nella gamma dei due metri. Fatto questo, il volontario dovrà collegare il primo pezzo di filo sul polo centrale del cavo coassiale, mentre il secondo lo collegherà con la calza dello stesso. Allo scopo possono anche essere utilizzati due morsetti da elettricista oppure, se si riuscisse anche a procurare un pezzo di bastone o tubo per impianti elettrici da utilizzare come appoggio, si sarà riusciti a realizzare un semplice dipolo per la gamma dei 2 metri. La parte finale del cavo coassiale dovrà essere innestata con un connettore adatto. Nel caso in cui si dovesse realizzare la stessa operazione per la gamma UHF dei 430 Mhz, la misura in questo caso sarà di 35 cm per braccio. Si è riusciti anche a realizzare, per quest'ultima gamma di frequenza, un'antenna sfruttando la gruccia di alluminio di quelle del tipo da lavanderia.

Proseguendo il discorso, dopo aver descritto il dipolo, si analizza un altro tipo di antenna molto semplice e che occupa poco spazio: l'antenna verticale.

Di questo tipo di antenna ne esistono di vari tipi: monobanda, bi-banda o multibanda, che sono le classiche installate presso un COM attrezzato.

Nel primo caso, monobanda, si possono citare ad esempio le classiche antenne CB della 27 Mhz che ancora si possono vedere sui tetti di qualche abitazione. Come si evince dalla denominazione, le stesse sono progettate per funzionare su una singola banda e la loro altezza è funzione della frequenza di trasmissione. In gamma CB solitamente sono lunghe un mezzo d'onda per cui essendo la lunghezza d'onda di 11 mt. diviso due sono lunghe 5,5 mt. Solitamente sono anche corredate da dei radiali di massa, lunghi un quarto lambda.

Altra classica antenna verticale che possiamo trovare con facilità è la Ground plane, lunga invece un quarto di onda, 2,75 mt. con 4 radiali alla base inclinati a 45° più l'elemento radiante posto sopra di questi in verticale. Come per le antenne verticali l'elemento centrale è connesso fisicamente con la parte centrale del cavo coassiale mentre i radiali sono collegati a massa tramite la calza dello stesso.

Per le frequenze in UHF sono facilmente realizzabili tramite dei connettori da pannello del tipo PL. In questo caso basta tagliare 5 pezzi di acciaio armonico da 2 mm. saldarne uno nella parte centrale del connettore e con dei morsetti capicorda collegare gli altri quattro, che costituiranno i radiali di massa, con delle viti e bulloni su misura nei 4 buchi del connettore stesso. Ogni pezzo di acciaio si taglierà con misura pari a 16 cm. e il cavo coassiale si collegherà nella parte femminile del connettore. Questa realizzazione risulta molto efficace per aumentare la portata di un ricetrasmittitore palmare; da esperimenti condotti personalmente dallo scrivente in zone poste in altura, una configurazione di questo genere ha permesso collegamenti in gamma UHF, a distanza di 25 Km. in diretta, ossia senza ausilio di ripetitore, con una potenza di soli 2 Watt.

Esistono anche delle antenne verticali senza alcun tipo di radiali, in questo caso parliamo di antenne del tipo marconiano, in cui mezza lunghezza di onda è collegata al centrale mentre la base è fisicamente collegata a terra tramite un palo piantato sul terreno o per mezzo di una serie di fili posti a raggiera di lunghezza pari a mezza lunghezza d'onda, o un quarto della stessa se non si dispone di sufficiente spazio trovandosi su un tetto e non in mezzo ad un giardino. Esempi di questo tipo di antenne sono quelle delle stazioni radiofoniche in onde medie, quelle realizzate a traliccio verniciate rosse e bianche, o quelle a bordo delle navi, (il mare rappresenta un ottimo piano di massa), e solitamente quest'ultima viene posta sotto la chiglia.

Antenne di tipo verticale si trovano ancora a bordo delle imbarcazioni da diporto per la gamma VHF nautica. I radioamatori solitamente le impiegano nella configurazione bi-banda, ossia con possibilità di funzionamento sia in V che in UHF, (145/430 Mhz), Raffigurata in Fig. 9. Le versioni multigamma, trovano invece impiego nel campo delle HF. Una tipica antenna per le situazioni di emergenza è quella conosciuta con il nome "a canna da pesca". In questo caso si utilizza una canna in vetroresina telescopica ove si applica un filo del tipo da impianti elettrici fissandolo con del nastro adesivo, solitamente si realizza con una altezza di 7/10 mt. Alla base della stessa si applica un trasformatore di Impedenza del tipo 4 a 1, realizzato sempre a mezzo di spire avvolte su ferrite; ne esistono anche del tipo commerciale dove si collega un lato al filo issato sulla canna, mentre la massa viene realizzata con un contrappeso sempre su filo elettrico e collegata all'altro morsetto di questo trasformatore.

Questo tipo antenne ricevono e trasmettono per tutti i 360° essendo omnidirezionali. Da prestare attenzione alla loro realizzazione: non utilizzare canne in fibra di carbonio, lo stesso è di materiale conduttore e si corre il rischio di farlo lavorare come parafulmine!

Dopo le antenne verticali si prosegue con il descrivere le antenne direttive.

Questo tipo di antenne hanno la loro massima diffusione in quelle di tipo Yagi, dal nome del loro inventore, e sono presenti su tutti i tetti delle case essendo largamente impiegate in ambito della ricezione dei segnali televisivi. Fig. 10 La loro configurazione vede un dipolo ripiegato su se stesso con una serie di riflettori dietro di esso e una serie di elementi direttori nella parte d'avanti via via sempre più corti.

Solitamente, nel passato erano realizzate in modalità mono banda, ultimamente con il passaggio al DTT, sono state trasformate in antenne multibanda in 4° e 5° banda UHF. Nel nostro paese venivano realizzate dall'azienda Fracarro.

Altro classico esempio di questo tipo di antenna è l'antenna detta logaritmica dalla tipica forma a spina di pesce, e che racchiude in larga banda anche la gamma VHF oltre che le altre due citate sopra. Di questo tipo di antenna ne esistono anche del tipo trasmittente con Impedenza caratteristica di 50 ohm.

In ambito amatoriale sono utilizzate nei ponti radio e per i collegamenti fissi punto-punto oltre che da tutte le radio commerciali in gamma FM. La direzionalità è ottenuta dal puntamento degli elementi direttori posti davanti al dipolo, che interagisce per accoppiamento con essi, il riflettore dietro serve ad annullare il segnale nella parte posteriore dell'antenna stessa. Chiaramente più saranno gli elementi maggiore sarà il guadagno dell'antenna, che annullerà i segnali laterali ad essa restringendo l'apertura angolare verso la direzione di puntamento.

Anche le parabole sono antenne fortemente direttive, dovendo ricevere segnali provenienti dai satelliti che sono ubicati nella fascia di Clark in modalità geostazionaria. Le classiche antenne direttive a tre elementi, sono invece quelle maggiormente utilizzate dai radioamatori per le gamme HF dei 14,21 e 28 Mhz presenti anche in alcune Prefetture. Si fa un accenno anche all'antenna a discone, raffigurata in fig. 11 formata da una serie di radiali alla base inclinati a 45°, e una sopra di questi posti in maniera orizzontale, al di sopra è presente lo stilo centrale. Questo tipo di antenne vengono utilizzate come antenne riceventi a larga banda con ricezione omnidirezionale, ma possono anche trasmettere su limitate porzioni bande. Le tipologie di antenne sopra descritte rappresentano in definitiva la maggioranza di quelle impiegate in situazioni di emergenza e si ritroveranno più avanti quando di descriverà la sala radio, teoricamente presente in un comune o presso una sede dei volontari di Protezione Civile.

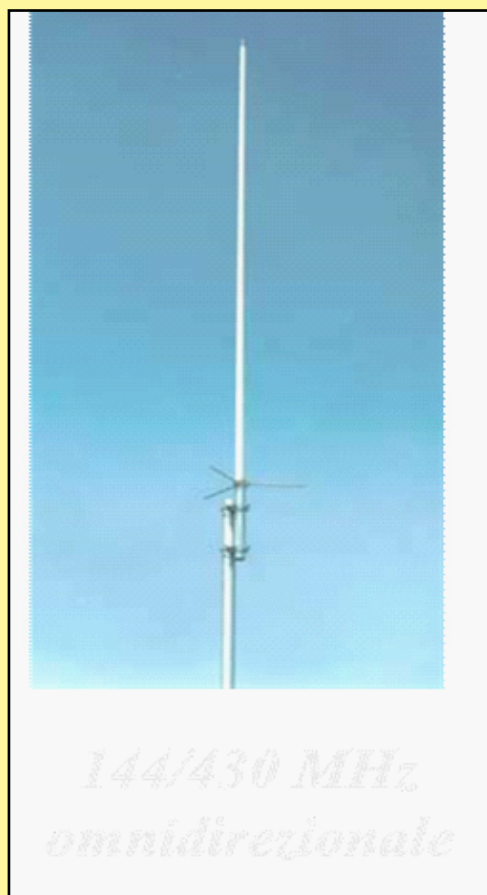


Fig. 9 Antenna collineare bi-Banda verticale VHF/UHF



Fig. 10 Antenna direttiva 145 / 50 MHz di tipo Yagi configurata a doppia polarizzazione verticale e orizzontale

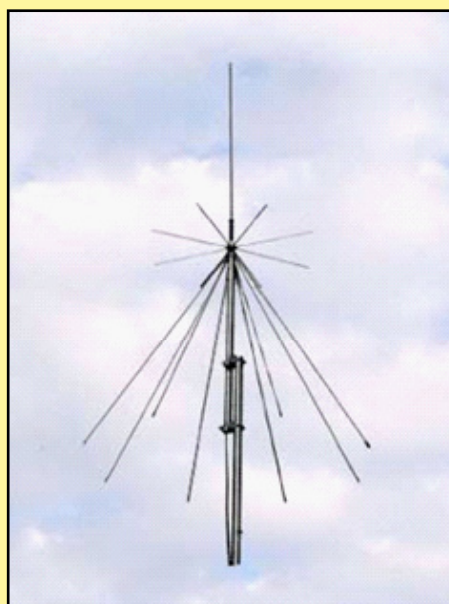


Fig. 11 Antenna del tipo a Discone

TIPOLOGIA DEI RICETRASMETTITORI

In questo capitolo verranno illustrate quali e quante sono le tipologie di quelle che rappresentano i ferri del mestiere, ossia le ricetrasmittenti. Si è potuto apprendere precedentemente che una radio è una apparecchiatura elettronica in grado di ricevere delle onde elettromagnetiche e, se dotata anche di parte trasmittente, di irradiare il segnale - voce, dati, musica ecc. - verso lo spazio. Per completare lo schema a blocchi di un ricevitore, il primo elemento è l'antenna, che serve a captare il segnale. Il segnale viene applicato ad un separatore ove avviene per l'appunto la separazione del segnale portante con il segnale in bassa frequenza, che rappresenta l'informazione. Successivamente, la suddetta informazione sarà amplificata mediante uno stadio di amplificazione in bassa frequenza e riprodotta a mezzo dell'altoparlante che è un trasduttore che trasforma un segnale elettrico in un suono per mezzo delle vibrazioni di una membrana di cui è composto.

Nel caso di un trasmettitore, avviene il percorso opposto. Si parte dal microfono che converte la voce in impulsi elettrici i quali, nel successivo stadio, saranno uniti con il segnale a radio frequenza, la portante, generando così il segnale applicato allo stadio finale di un amplificatore a radio frequenza. Lo stesso segnale, dopo essere stato amplificato, verrà applicato all'antenna, ove verrà irradiato nello spazio sotto forma di onda elettromagnetica.

In commercio, in dotazione a gruppi di volontari, a corredo delle sale radio, dei mezzi di servizio e, perché no, nella vita di tutti i giorni, si ha a che fare con varie tipologie di radio trasmittenti. In questo capitolo si presenteranno le caratteristiche principali. Le radio trasmittenti si suddividono in tre tipologie:

- Radio portatili o palmari
- Radio veicolari
- Radio per stazioni fisse

Esistono, oltre quelle citate, nuove tipologie di radio frutto delle nuove tecnologie in questo campo, le cosiddette SDR (Software Defined Radio). Se ne darà accenno a fine del capitolo dando maggiore spazio alle tipologie di maggior utilizzo sopra indicate.

Radio portatili o palmari. E' la prima tipologia di radio, quella più piccola nelle dimensioni, detta anche palmare, in virtù del fatto che sta, per l'appunto, sul palmo di una mano. Molto in uso tra le squadre appiedate in perlustrazione/presidio del territorio e in dotazione per comunicazioni di servizio presso un campo base, ha il vantaggio di avere un'alimentazione autonoma a mezzo di batterie ricaricabili. Come per tutte le radio, è dotata di antenna e può essere configurata con microfono aggiuntivo esterno in modo da poterla inserire nella cintura o in apposite custodie, lasciando in tal modo le mani libere e potendo agganciare il microfono tramite una mollettina nel colletto o sulle spalline di una camicia. Solitamente funzionano in modalità FM, ma in quelle operanti in gamma CB troviamo anche la modulazione di ampiezza. Date le dimensioni, la potenza massima di questi terminali non va oltre i 5 Watt di potenza finali, riducibili per ottimizzare il consumo delle batterie. In quelle più moderne vi è la possibilità di dotarle anche di dispositivi detti VOX che ne permettono un utilizzo senza l'intervento diretto delle mani sul microfono.

Radio Veicolari. Questa tipologia di radio è nata per una tipica installazione veicolare, date le dimensioni, più piccole della classica autoradio ma nulla vieta di installarle anche come postazione fissa. Rispetto alle radio di tipo palmare, questo tipo di radio ha la possibilità di irradiare una potenza maggiore, fino a 50 Watt in VHF e UHF e anche fino a 100Watt in configurazione HF. Rispetto le precedenti, le radio veicolari necessitano di antenne esterne, collegabili a mezzo di connettore posto sempre nella parte posteriore della radio, dove trova posto anche uno spinotto di collegamento per un'eventuale altoparlante esterno. Sono dotate di microfono esterno e staffa di montaggio per installazione presso un'auto o in una postazione fissa. Queste radio funzionano in modulazione di frequenza tranne che non si tratti di radio CB o veicolari in HF dove sono presenti anche le modalità AM ed SSB. L'alimentazione avviene a mezzo di appositi cavi dotati anche di fusibili di protezione, che possono ricevere l'alimentazione o da una batteria o da un alimentatore esterno a tensione continua. La loro alimentazione nominale è di 13,8 Volt +/- 10 % di tolleranza.



Radio di tipo portatile

[...continua...]



8SØHRA

DG5BKM

GERMAN
AMATEUR RADIO
STATION



GB175PO
&
TM175

F6DWQ/MM



M/V GRIGORY MIKHILEV POLAR SHIP

ROYAL NAVAL AMATEUR RADIO SOCIETY

GD3RFH

K. J. & V. M. RANDALL
HARMONY HOUSE
30 DERBY ROAD
PEEL
ISLE OF MAN
0624 843683



HMS ZODIAC

73 de Ken Randall

MF-RUNDE • VEREINIGUNG NOCH FUNKENDER MARINEFUNKER

SEGEL-
SCHULSCHIFF
GORCH FOCK



Member
20
MF-Runde



HB 9 DAB

Walter E. Reimers • Zwinglistrasse 13 • CH-8260 Stein a.Rh.

ITALIAN RADIO
1T9

CENTURY OF UNDERWATER
100 NEW TECHNOLOGY

UE101



I4/LW1ELF

Héctor Leonardo Faldetta

LW1ELF



BUREAU QSL via LUTEO

RC LUTEO
CC 41 - CP 1870
Avellaneda - Bs. As.
ARGENTINA

DIRECT QSL via:
Leonardo Faldetta
Casella Postale 86
47042 Cesenatico FC
ITALY

JD1BLY





FOTO STORICHE



Idrografica STAFFETTA (ex Canada: Privat) (1942 - 1971)

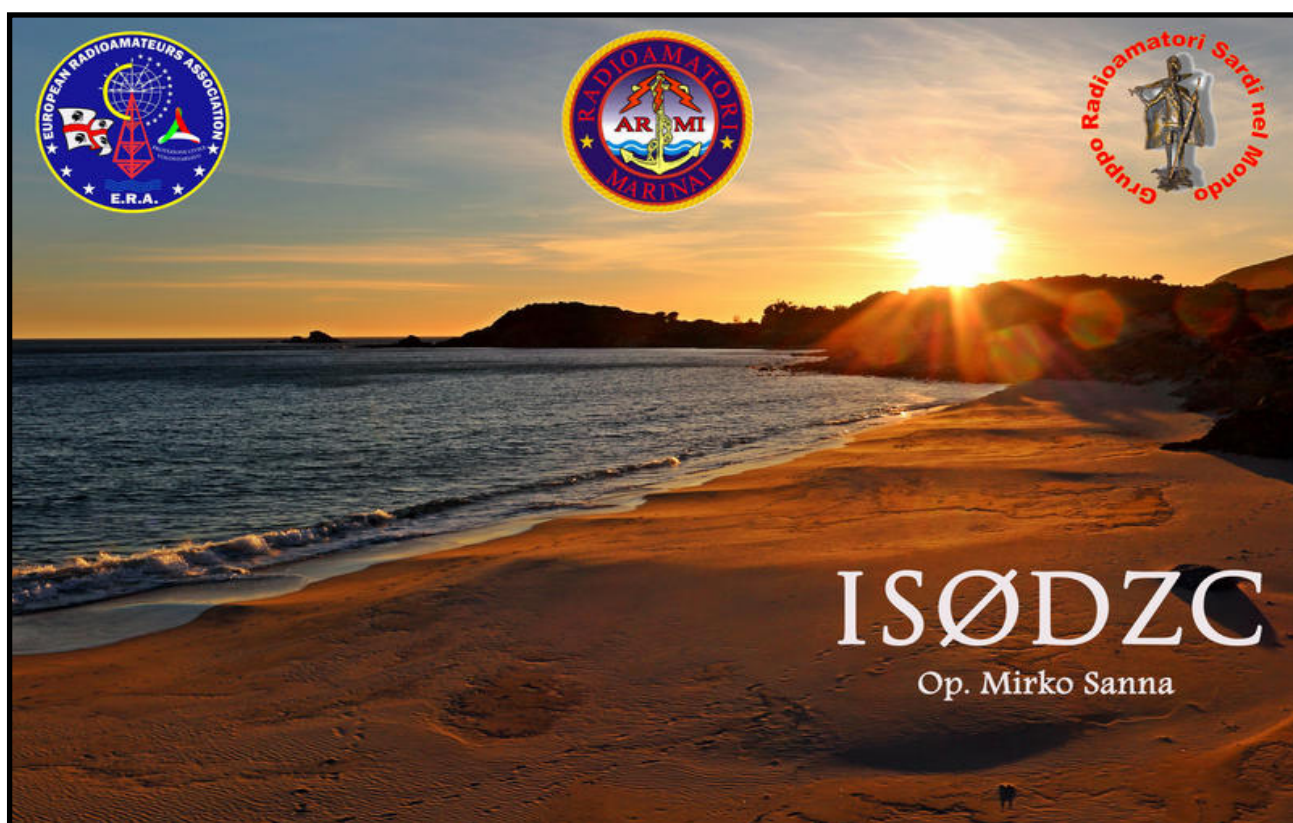


Dragamine SALMONE (1955 - 1990)

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 N.R.A.
Dicembre	MF Xmas-greetings on the air (HF)
22 Dicembre - 1 Gennaio	FRIENDSHIPS 2018 - Genova nel cuore



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)"

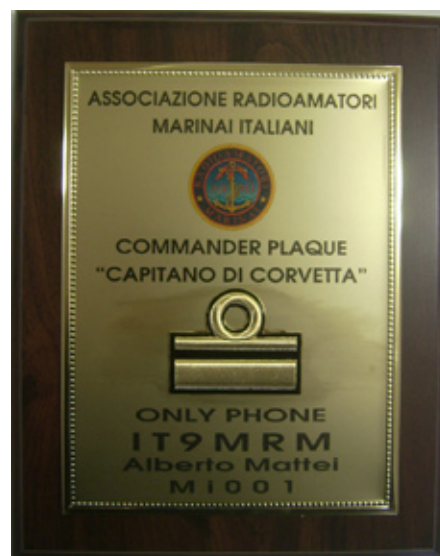
SOTTOCATEGORIE

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!**





Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su



IL MARESCIALLO

di Andrea Castronovo, tratto da Facebook

Ad ogni grado corrisponde un determinato ruolo, ad eccezione del Maresciallo.

Il Maresciallo è quella figura che lavora a prescindere se gli compete o meno. Il Maresciallo è quella figura che dell'anzianità ne fa un proprio e invidiabile titolo di studio. Il Maresciallo è quella figura chiamata sempre a spegnere focolai dove l'inesperienza e la sapienza creano disagi e dissapori. Il Maresciallo è una sorta di ancora di salvezza per ognuno che ne chiede consiglio, a lui basta una parola o una telefonata per risolvere tutto. Il Maresciallo sostituisce il superiore, ma il superiore non può sostituire il Maresciallo, il Maresciallo gestisce tutti i beni, ma tutti i beni non fanno un Maresciallo, il Maresciallo non sgrida i sottoposti, ma tutti possono sgridare il Maresciallo, sì, perché il Maresciallo è stato abituato ad essere sgridato, gli altri no. Essere Maresciallo è più complesso di quanto potrebbe intendersi, essere Maresciallo obbliga a comportarti sempre in un certo modo, non gli è concesso sbagliare, non gli è concesso fermarsi, non gli è più concessa voce in capitolo. Però i doveri ad esso sono sempre attribuiti, lui vive di doveri, dopotutto il Maresciallo per gli altri ha sempre una buona parola, mentre a lui non è concessa neanche una pacca sulla spalla.

Il Maresciallo comunque ed in ogni caso, rimane quella figura che in sua assenza, ogni luogo diventa un inferno.



NUOVA ID CARD ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM

La prima versione della nostra carta ID era oramai obsoleta ed abbiamo provveduto tramite l'aiuto di IU0FBK a modificarne il layout e ad automatizzare l'inserimento della foto e l'invio automatico via email.

Quindi per tutti coloro che vogliono la nuova tessera ARMI, basta inviare una foto personale in formato JPG al seguente indirizzo email: **it9mrm@assoradiomarinai.it**

Appena ricevuta sarà mia cura inviartela nel più breve tempo possibile. A questo punto non vi resta che stamparla e inserirla in una custodia per tesserini o se volete, portatela in una cartoleria, farla stampare e plastificare e la tessera è pronta per l'utilizzo.



The image shows a template for the ARMI ID card. It features the following elements:

- Logo:** A crest with a crown and a cross, with the letters 'ARMI' below it.
- Title:** **ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI** in blue, flanked by two yellow stars.
- Affiliation:** **Affiliata A.R.I.** in blue.
- Photo Placeholder:** A large rectangular box with a red border and a green inner border, intended for a photo.
- Fields:** Three fields for personal information: **Nominativo:**, **Cognome:**, and **Nome:**, each followed by a blue line for text entry.
- Seal:** A circular seal on the right with a yellow border, containing an anchor and the text 'RADIOAMATORI ARMI MARINAI'.
- Small Logo:** A small blue diamond-shaped logo with 'A.R.I.' inside, located in the top right corner.





DIRIGIBILE ITALIA

NOVANTANNI DALLA TENDA ROSSA

9:00-9:30

Registrazione
Arrivo invitati

9:30-13:00

Conferenza a cura:
- Cte. Ernani Andreatta
- Cap. Simone Orlandini
- Dr. Claudio Sicolo
- Dott.ssa Annalisa Coviello
- Astronauta Franco Malerba
- Lgt. (r) Alberto Mattei

13:00-14:00

Pranzo

14:00-18:00

Visita guidata al
museo interno
Saluti e congedo

PRESSO L'AULA MAGNA DELLA SCUOLA TLC DI FE.AA.

CHIAVARI 19 OTTOBRE 2018

Giorno 19 ottobre 2018 presso la sala convegno delle Scuole Telecomunicazioni Militare di FF.AA. (STELMILIT) a Chiavari alla presenza del Comandante delle Scuole Militari di F.A. Ammiraglio di Divisione Alberto Bianchi, al Comandante di STELMILIT Capitano di Vascello Nicola Chiacchietta, e a numerosi ospiti, si svolgerà un convegno/conferenza sul 90° anniversario del Dirigibile Italia e della Tenda Rossa.

Si parlerà delle comunicazioni tra il Dirigibile Italia e la Regia Nave Citta di Milano e la stazione IDO a Roma, con un salto temporale si andrà a finire nello Spazio per ritornare ai giorni odierni alla tragica spedizione al Polo Nord di Orlandini, per concludere sulle radiocomunicazioni, i radioamatori e i radioamatori di marina. I conferenzieri saranno:

**Capitano ERNANI ANDREATTA**

fondatore, conservatore e direttore del Museo Marinaro.

Nato a Chiavari nel 1935 è il fondatore e il conservatore del Museo Marinaro. Una lunga storia di mare sia professionale che attraverso la discendenza familiare. Per discendenza diretta da parte di madre è imparentato con i Gotuzzo, che sono stati, assieme ai Tappani, a loro volta parenti tra di loro, tra i più grandi costruttori italiani di velieri. Da anni, si dedica al Museo per il salvataggio delle sue raccolte e specialmente delle grandi tradizioni storico-marinare di Chiavari. Introdurrà la conferenza parlando dei reperti e radio d'epoca del museo inerenti il 1928.

**Dott. CLAUDIO SICOLO**

Storico, ricercatore indipendente e scrittore. Nel 1984 ha completato i suoi studi con una laurea in storia della scienza a Bari (Italia) discusso gli sviluppi delle teorie elettromagnetiche dell'etere fino al 1905. Nel 1984 ha conseguito un master in storia della scienza con una tesi sulle teorie eteriche del fisico inglese Joseph Larmor presso l'Istituto di Storia della Scienza di Pisa. Ha svolto per oltre 30 anni l'attività professionale di Manager, Insegnante, Consulente senior istituzionale, Project Financing, Management. Svolge attività di restauro, raccolta e valorizzazione culturale di antiche radio. Nel 2017 ha pubblicato il libro "Le onde smarrite della Tenda Rossa", una grande analisi sulle comunicazioni della spedizione "Italia" del dirigibile polare. Nel 2018, ha pubblicato il libro "Il

dirigibile Italia - La sfida della radio al Polo Nord", uno studio sul ruolo del giornalismo sulla spedizione polare di Umberto Nobile.

È un collezionista di radio e fotografi d'epoca, vedi https://www.radiomuseum.org/collection/claudio_sicolo.html e il sito web <https://radioepocaroma.jimdo.com/>

È membro della Società Geografica Italiana, dell'ARI - Associazione Italiana Radioamatoriali e dell'AIRE Associazione Italiana per le radio d'epoca. Collabora con la Marina "Rivista Marittima" e con il CESMA - Centro Studi Militari Aeronautici - "Giulio Douhet".

**Astronauta FRANCO MALERBA**

Franco Malerba è il primo astronauta italiano: ha volato nello spazio il 31 luglio 1992 con lo Shuttle Atlantis, per una missione di otto giorni che ha messo in orbita la piattaforma tecnologica europea EURECA e sperimentato il satellite scientifico italiano Tethered.

Laureato in Ingegneria Elettronica e in Fisica all'Università degli Studi di Genova. Ha lavorato in diversi ruoli e responsabilità nel settore della ricerca e dell'industria di alta tecnologia, in Europa e negli Stati Uniti (CNR, NIH, NATO, Digital, ESA, NASA, ASI).

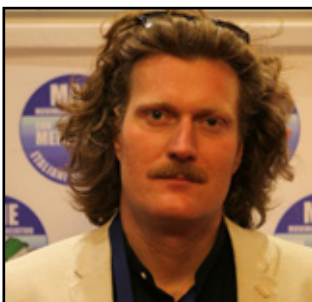
È Ufficiale di Complemento (STV) della Marina Militare Italiana.

Eletto Deputato al Parlamento Europeo nel 1994, ha ispirato i lavori del quinto programma di ricerca e del programma europeo per la navigazione satellitare. Dal 1999 ha lavorato come ingegnere per Alenia Spazio a Torino e a Parigi; dal 2005 al 2013 è stato Addetto Scientifico della Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'OCSE, l'AIE e l'ESA a Parigi. Attualmente svolge un incarico di Coach della Commissione Europea, al servizio di alcune PMI europee, vincitrici di progetti di ricerca spaziale H2020. È membro della prestigiosa Académie de l'Air et de l'Espace e partecipa attivamente alla comunicazione della spazio. Ha ricevuto la Medaglia Colombiana della Città di Genova 1992 e l'onorificenza di Commendatore dalla Repubblica.

**Dott.ssa ANNALISA COVIELLO**

è giornalista e autrice di saggi. Dopo la laurea in Filosofia all'Università degli Studi di Pisa, collabora con la redazione spezzina de La Nazione dall'88 al '90, anno in cui vince una borsa di studio presso la Scuola di giornalismo Gino Palumbo della Rcs-Corriere della Sera, ed inizia così a lavorare per le testate Rizzoli. Dal '91 al '93 è assunta come praticante presso la redazione del settimanale Visto (Rcs-Rizzoli Periodici), testata con cui continua a collaborare in qualità di giornalista professionista dal '93 al '97. Dal settembre '97 è giornalista professionista free lance ed affianca alla collaborazione col gruppo Rcs quella con altre case editrici. Ha pubblicato con Leo S. Olschki Editore, con la Edis di Bologna, la VNU - Business Publications Italia, con Edition De Vecchi

SA, Paris. Con le Edizioni Giacché ha pubblicato Farinata & baccalà - Ricette tradizionali spezzine senza glutine, per grandi e piccini (2007); 1928: dalla Spezia al Polo Nord - A bordo della nave appoggio "Città di Milano", sulla traccia di un diario inedito della spedizione Nobile (2008).

**Capitano SIMONE ORLANDINI**

Imprenditore, Produttore Cinematografico, Regista, Esploratore, Filantropo. Nasce a Livorno il 13.01.1977. Studia al DAMS di Bologna specializzandosi in teatro orientale e successivamente in diritto internazionale.

Insegna All'Università di Pisa indirizzo CMT (Cinema, Musica, Teatro) istituzioni di regia. Dopo un breve periodo nell'Arma dei Carabinieri, inizia la carriera come Produttore cinematografico e regista. Fonda le società DNA Cinematografia (IT), Triskelion (UK) Universal Production (UK), Rebis Film (DE), Rebis Entertainment Inc. (USA), Piggy Records (UK) Adyton Corporation (UK) e la società finanziaria Finstart Corporation Ltd (UK). È Presidente della fondazione

WORLD ARCTIC FUND, con la quale vengono supportate le attività di ricerca scientifica in Artide e Antartide, in collaborazione con gli scienziati e istituti di ricerca più importanti a livello internazionale, come CNR, Fondazione Cousteau, le Università di Firenze, Genova, Roma, Venezia, Pescara, Istituto Vulcanologia, Istituto Nazionale di Fisica Nucleare, Helmholtz Zentrum, Centro Fermi, Sansa Space Agency south Africa, CRS4, BAS British Antarctic Survey etc.

Nel 2015 stringe un sodalizio di collaborazione con La Fondazione Bianca Jagger, la Nuclear Age Peace Foundation, e membri d'onore come Dalai Lama, Harrison Ford Shirin Ebady, Mairead Maguire, John Polanyi etc. Nel 2013 riceve il primo premio come "cittadino emerito" della società al merito. Premio in denaro che verrà devoluto al CNR per la ricerca Artica. Con la Rebis Entertainment Inc., Detiene i diritti di moltissimi Film classici, come Pasolini, Bolognini, Godard, Rossellini, etc. etc. prodotti da Alfredo Bini e dopo essere stati restaurati, nuovamente vengono inseriti nel circuito Cinematografico a sostegno della cinematografia Italiana e diffusione della cultura italiana ne Mondo. E socio maggioritario della società per azioni Council 33 Inc. (USA) e principale azionista della Meloria LPP (UK) società specializzata in affitti e vendita Yacht di lusso. Nel 2016 assieme ai partner World Bank Group, produce Global village, un documentario sul cambiamento climatico degli ultimi decenni e presentato in anteprima al festival di Guadalajara (Messico) assieme ai Rolling Stones. Dal 2014 è presidente di Italiani a Berlino, Consigliere COMITES Berlino per gli Italiani all'estero e collaborazioni con il MAIE. Nel 2017 è comandante della prima spedizione artica "Polar4" organizzata dalla World Arctic Fund, nella quale sono stati effettuati per la prima volta livello mondiale i rilevamenti topografici e mappatura 360° con il partner statunitense Google. Nel 2018 è stato al comando della spedizione AISE, Airship Italia Search Expedition.

È stato candidato Al Senato Italiano con la Lega e nominato dal Sottosegretario Picchi, Coordinatore Nord Europa della Lega. Tiene rapporti di lavoro e di rappresentanza culturale di varia natura con Germania, Inghilterra, Polonia, Estonia, Norvegia, Svezia, Belgio, Svizzera, Canada, Messico, USA.

**Luogotenente (r) ALBERTO MATTEI**

Sottufficiale della Marina Militare in riserva

Diplomato Maestro d'Arte, ha prestato servizio in Marina dal 1980 al 2016.

Specialista in Telecomunicazioni con la categoria Segnalatore; E' stato imbarcato in diverse unità della marina militare ed ha conseguito la qualifica di Capo Posto TLC presso il Centro Addestramento della M.M. a Taranto ed a frequentato il primo corso INFOSEC (Information Security) presso il Centro Criptografico della Marina Militare a Roma. E' insignito delle seguenti onoreficenze: Medaglia Mauriziana al merito di 10 lustri di servizio; Croce d'oro con stelletta (40 anni di servizio); Medaglia d'onore di Lunga Navigazione di secondo grado (15 anni); Nastrino di merito per il servizio prestato presso lo Stato Maggiore della Marina.

Dal 2000 è fondatore e presidente dell'A.R.M.I. - Associazione Radioamatori Marinai Italiani e webmaster del sito www.assoradiomarinai.it Editor del "Bollettino dei Marinai" il giornale dei radioamatori di marina, ha scritto per varie riviste (Radio Rivista, Radio Kit, Notiziario della Marina); Radioamatore dal 1996 il suo nominativo è IT9MRM. Attualmente per hobby si dedica alla grafica pubblicitaria.



I RADIO CLUB PRESENTANO

FRIENDSHIP

PER GENOVA

DAL 22 DICEMBRE 2018 AL 1 GENNAIO 2019

IN MEMORIA DELLE 43 VITTIME DEL CROLLO DEL PONTE DI GENOVA

INFO SU WWW.ASSORADIOMARINAI.IT



22/12/2018 ~ 01/01/2019 
FRIENDSHIP 2018

Purtroppo le calamità naturali non danno tregua e dopo aver dedicato il Friendships Award a favore dei terremotati dell'Abruzzo (2009) e dei bambini di Haiti (2010), e per gli alluvionati del Veneto (2011), e ancora per per i terremotati dell'Emilia Romagna (2012), ed alluvionati della Sardegna (2013), al terremoto del del Centro Italia (2016), Il 2018 ha visto purtroppo una immane tragedia, ed è stata definita dai mass-media "il Ground Zero italiano", il ponte Morandi a Genova è crollato portando con se 43 vittime innocenti. L'ARMI insieme alle seguenti associazioni/clubs hanno voluto partecipare, promuovendo ed organizzando con noi il seguente diploma:

A.R.I. - Associazione Radioamatori Italiani
MDXC - Mediterraneo DX Club
A.O.T. - Associazione Onda Telematica
G.R.A. - Gruppo Radioamatori Alpini
G.R.P. - Gruppo Radioamatori Paracadutisti
I.R.C. - Insubria Radio Club
[iscrizioni in corso]

SPONSOR:



QSL *italy.it*



Regolamento:

Il Diploma "FRIENDSHIPS AWARD - GENOVA NEL CUORE" è stato ideato per raccogliere fondi per le vittime del crollo del ponte a Genova. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo.

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 22 dicembre 2018 (00:00 UTC) e si concluderà il 1 gennaio 2019 (24.00 UTC).

STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni:

- Stazioni JOLLY:
 - IQ9MQ A.R.M.I.
 - IQ8MD Mediterraneo DX Club
 - IQ00T Associazione Onda Telematica
 - IQ1CN A.R.I. Sez. Cuneo/Gruppo Radioamatori Alpini
 - IQ0YS Gruppo Radioamatori Paracadutisti Italiani
 - IQ2IR Insubria Radio Club
- Stazioni accreditate:
 - IQ8XS sez. ARMI Calvi Risorta
 - IQ0XH sez. ARMI Anzio-Ostia
 - IQ7QN sez. ARMI Sud Salento
 - HB2K Ticino Contest Team
 - IQ2XZ sez. MDXC di Sondrio
 - IQ0XR sez. AOT di Terni
- Stazioni accreditate QRP:
 - IZ1GJK/QRP
- Stazioni iscritte all'A.R.M.I. – AOT – MDXC – G.R.A. – A.R.I. – G.R.P.

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW - SSB - DIGITALI

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO

QSOs (HRD) con stazioni Jolly valgono 15 punti (tutti i modi);

QSOs (HRD) con stazioni accreditate valgono 10 punti (tutti i modi);

QSOs (HRD) con stazioni accreditate QRP valgono 5 punti (tutti i modi)

QSOs (HRD) con stazioni iscritte alle associazioni/club partecipanti valgono 3 punti (CW);

QSOs (HRD) con stazioni iscritte alle associazioni/club partecipanti valgono 2 punti (DIGITALE);

QSOs (HRD) con stazioni iscritte alle associazioni/club partecipanti valgono 1 punto (SSB);

N.B. : Ogni stazione iscritta all'associazione/club che partecipa, le stazioni accreditate e le stazione JOLLY, possono essere collegate una sola volta al giorno per ogni modo di emissione e le stesse per tutto il periodo della gara.

PUNTI DIPLOMA

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

Stazioni Italiane : 50 punti;

Stazione Europee: 30 punti;

Stazioni extra-Europee: 10 punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW / PSK-RTTY : CQ CQ DE IT9MRM FRIENDSHIPS K

SSB : CQ CQ da IT9MRM – CHIAMATA PER IL FRIENDSHIPS AWARD 2018 GENOVA NEL CUORE

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni JOLLY e le stazioni accreditate passeranno i rapporti RST.

Le stazioni appartenenti alle associazioni/clubs che partecipano passeranno i rapporti RST seguiti dalle seguenti sigle di appartenenza:

ARMI - Associazione Radioamatori Marinai Italiani: MI

A.O.T. - Associazione Onda Telematica: OT

M.D.X.C. - Mediterraneo DX Club: MD

G.R.A. - Gruppo Radioamatori Alpini: RA

G.R.P. - Gruppo Radioamatori Paracadutisti: RP

CATEGORIE

Sono previste sei categorie :

"MIXED" (SSB/CW/DIGITALE)

"PHONE" (SSB)

"MORSE" (CW)

"DIGITALE"

"QRP"

"SWL"

Nota: E' obbligatorio partecipare solo ad una categoria.

CLASSIFICHE

Saranno previste sette classifiche:

- Classifica Generale;

- Classifica MIXED;

- Classifica PHONE;

- Classifica MORSE;

- Classifica DIGITALE;

- Classifica QRP;

- Classifica SWL.

PREMI OFFERTI DAGLI SPONSOR:

- HAMRADIOSHOP: 2 Baofeng BF-888S;

- PRINTED.IT: buono per 1000 QSL a colori (fronte e retro);

- QSLITALY: buono per 1000 QSL a colori (fronte e retro);

- POCHER END FED antenna filare 5 bande;

- HAM RADIO WOOD FINGERS: Targhe con nominativo;

- RADIO FREQUENZA S.R.L.: Baofeng UV-5R;

- HITECHNOLOGY: Filtro passa basso 0-74MHz - 100 watt.

Nota:

Se un premio di una qualsiasi categoria non viene assegnato per la non adesione di nessun radioamatore, verrà assegnato al secondo nella classifica generale, se vincitore di altro premio, il concorrente a seguire.

E' obbligo di ogni singolo radioamatore, indicare per quale categoria sta concorrendo.

I premi sono assegnati alle sole stazioni radioamatoriali che partecipano alla gara escluse le stazioni Jolly e le stazioni accreditate.

ALTRI PREMI:

Al primo, secondo e terzo classificato di ogni categoria verrà rilasciato un Diploma stampato su cartoncino.

Per tutte le stazioni partecipanti verrà rilasciato in formato PDF o PNG il Diploma.

Per le stazioni attivatrici (JOLLY) ed accreditate, sarà rilasciato a tutti un attestato di partecipazione (in formato PDF o PNG);

(I premi saranno rilasciati previo accertamento del versamento del contributo di € 10,00).

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 dovrà essere corredata dalla lista dei QSO effettuati (LOG SHEET), un contributo di € 10,00 oppure \$ 15,00 (USD) che sarà donato interamente alla causa, ed è obbligatorio la copia del versamento. Questo darà diritto a ricevere il Diploma in formato PDF o PNG e a partecipare ai premi in concorso.

A coloro che invieranno il log ma non verseranno alcun contributo NON verrà inviato il Diploma, ma verranno considerati control log.

**SI RICORDA CHE IL FINE E' QUELLO DI RACCOGLIERE PIU' DONAZIONI
POSSIBILI PER LA CAUSA.**

L'INTERO RICAIVATO ANDRA' DEVOLUTO DIRETTAMENTE SUL TERRITORIO

LOGS

Devono essere in formato EXECEL in opzione si accettano anche Logs su carta (stampati, non scritti a mano) o in altro formato digitale (files tipo .doc, .txt).

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

- via "POSTEPAY" 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto (c.f. MTTLRT63L22I535Z);

- via "PAYPAL" al seguente indirizzo alberto.mattei@libero.it

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

SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il 31. 01. 2019.

PREMIAZIONI:

La cerimonia di premiazione dei vincitori sarà effettuata a marzo 2019 presso la Fiera di Montichiari in occasione del meeting G.R.A.



Genova nel cuore

22/12/2018 ~ 01/01/2019 
FRIENDSHIP 2018

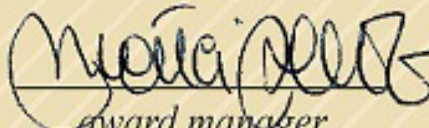
Certificate

issued to:

SAMPLE

*for participation to the Friendship 2018 - Genova nel cuore
from 22 december 2018 to 01 january 2019*

"In memory of the 43 victims of the collapse of the Genoa bridge"

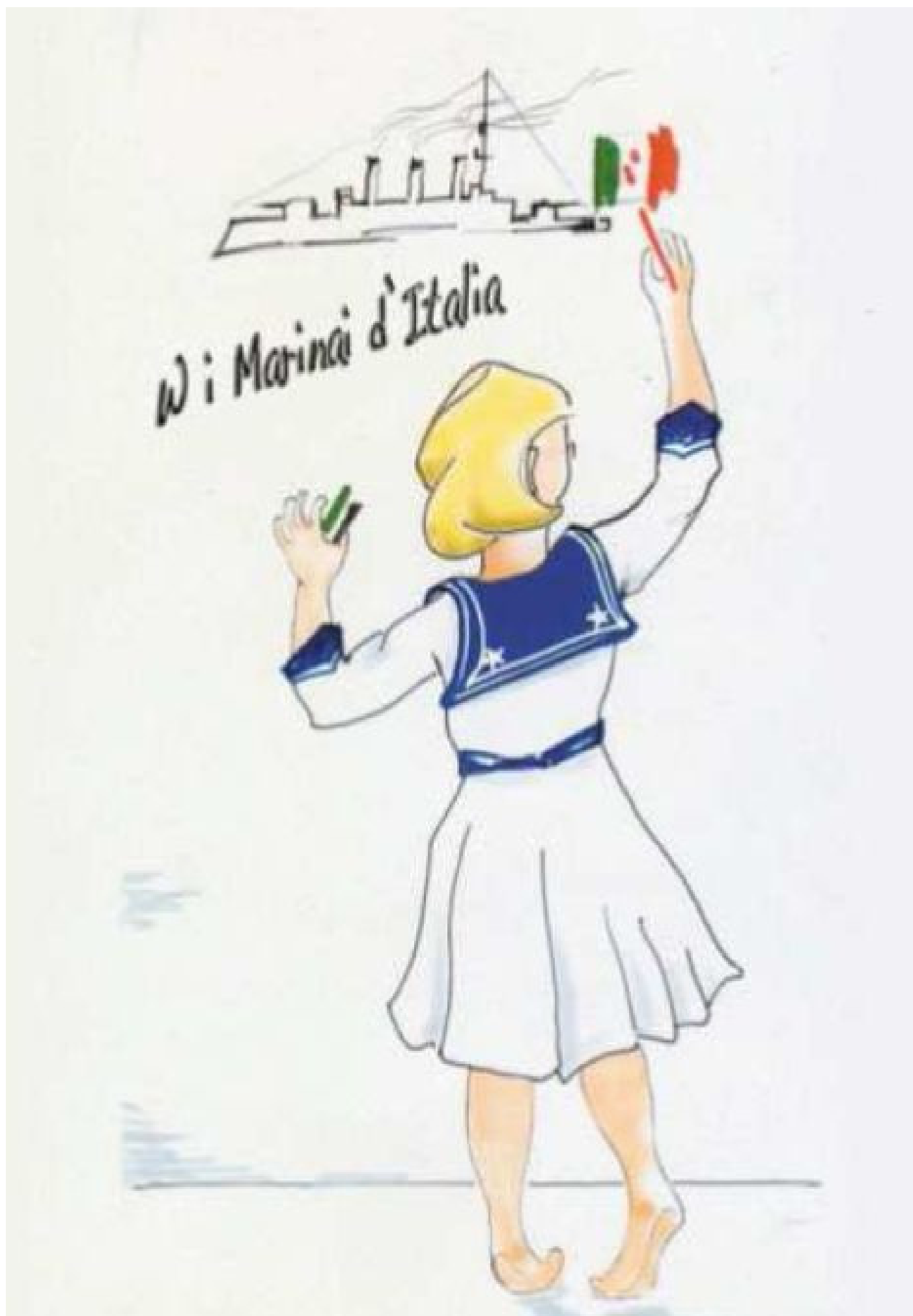

award manager



10.01.2019

date







*Una volta marinaio ...
marinaio per sempre*



www.marinaiditalia.com

Associazione Nazionale
Marinai d'Italia

Piazza Randaccio, 2 - 00195

tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

e-mail segreteria@marinaiditalia.com

GADGET'S



capi di abbigliamento originali
MADE IN ITALY

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

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

www.assoradiomarinai.it
info@assoradiomarinai.it

ARMIGADGET & CLOTHING



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

by **NICO'S**

**OFFICIAL
ARMIG
STORE**





IT 9MRM
Alberto

ARMI 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**

INTERNATIONAL NAVAL CONTEST



Italian Naval "Old Rhythmers" Club



8 - 9 DICEMBRE 2018

dalle 16.00 UTC alle 15.59 UTC

3,5 - 7 - 14 - 21 - 28 Mhz



<http://www.assoradiomarinai.it>

INTERNATIONAL NAVAL CONTEST 2018

di António Gamito - CT1CZT (Nucleo Radioamadores da Armada - www.nra.pt)

Il Portuguese Navy Hamradio Club – NRA, ha l'onore di invitare tutti i radioamatori di tutto il mondo ed in particolare tutti i membri appartenenti all'International Naval Hamradio Clubs a prendere parte all'International Naval Contest (INC) 2018 che si svolge ogni anno il secondo fine settimana di dicembre.



Quest'anno: dall'8 Dicembre 2018 dalle 16:00 UTC al 9 Dicembre 2018 alle 15:59 UTC

Bande: 3.5 - 7 - 14 - 21 - 28 MHz

Frequenze preferite: CW: 3,565 - 7,020 - 14,055 - 21,160 - 28,350 MHz
SSB: 3,625 - 7,060 - 14,303 - 21,175 - 28,993 MHz

Modalità: CW - SSB - Mixed

Scambio:

1. Naval Club Member: RST+CLUB+MEMBERSHIP NUMBER (es. "599 PN070")
2. Non-Naval Member: RST+NUMBER (es. "599 001")

Punti:

1. Naval club members: 10 Point
2. Non-Naval members: 1 Point

Regole:

1. Ogni stazione può essere lavorata una volta per banda.
2. Ogni membro registrato di un club navale viene conteggiato una sola volta come moltiplicatore, anche se ha lavorato su più Bande.

Punti: il totale dei punti QSO * Moltiplicatore = totale punteggio

Clubs navali partecipanti:

ARMİ	Associazione Radioamatori Marinai Italiani:	MI
BMARS	Belgian Maritime Amateur Radio Society:	BM
FNARS	Finnish Naval Amateur Radio Society:	FN
INORC	Italian Naval "Old Rhythmers" Club":	IN
MARAC	Marine Amateur Radio Club Netherlands:	MA
MF	Marinefunker-Runde e.V.:	MF
MFCA	Marine Funker Club Austria:	CA
NRA	Núcleo de Radio Amadores da Armada Portugal:	PN
RNARS	Royal Naval Amateur Radio Society:	RN
YO-MARC	Romanian Marine Radio Amateur Club:	YO

Classe di partecipazione:

- A = Naval Station all band mixed mode (single op)
B = Naval Station all band CW (single op)
C = Naval Station all band SSB (single op)
D = All band SWL
E = Naval Club Station (multi op)
F = Non-Naval Station
G = Check Log

Note: La partecipazione al concorso è consentita con un solo numero di iscrizione.

Trofei: Award per il 1°, 2° e 3° classificato per classe di partecipazione;

Certificati: Certificato di partecipazione a tutti i partecipanti;

Note: Gli Awards e i Certificati verranno generati automaticamente dal sistema ed inviati al titolare del log.

Regolamento:

1. I log devono essere caricati sul sito del concorso in formato Cabrillo;
2. Le informazioni sul sito del concorso saranno presto fornite;

Termine di invio: i log devono essere caricati fino al 31 dicembre;

Domande: Per qualsiasi domanda, contattare David, CT1DRB, responsabile del concorso, tramite e-mail: inc2018@nra.pt



CONCESSIONARIO UFFICIALE
GIACCOIA MASSIMO SAS
VIA F. DI PALMA 134 - TARANTO

TEL. 099.4526648 - INFO@GIACCOIA.IT - WWW.GIACCOIA.IT



Istituto **ANDREA DORIA**



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

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

THE SUPER JOLLY STATION

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

WORLD WAR FIRST

17WW1

AWARD

REGIA
MARINA



AWARD

MARINA



JOLLY STATIONS

IQ0RU IQ1YY IQ3GA IQ7UJ IQ7TA
IQ7QN IQ8XS IQ9MQ IQ9ZI

RADIO CONTEST IS THE REALITY OF THE NAVAL GAME

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

I DIPLOMA ASSEGNATI DELLA REGIA MARINA NELLA GRANDE GUERRA

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale

I DIPLOMI ASSEGNATI

(aggiornato al 12/10/2018)



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
025	IK2ECC	Carlo Cipolla	12.10.2018



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

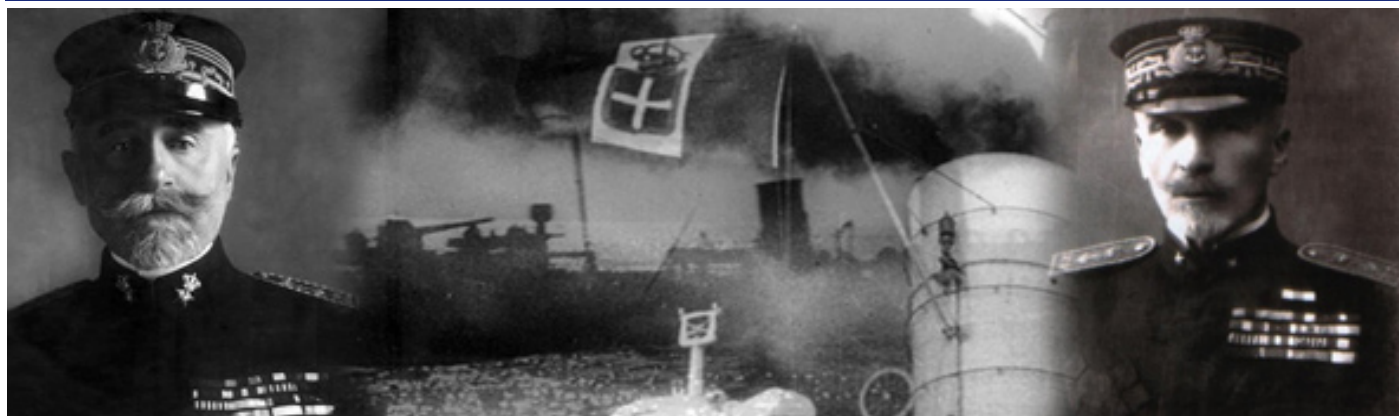


Nr.	Nominativo	Nome e Cognome	Data
001	IZ8ITT	Antonello Libertucci	13.02.2018
002	IK5TBI	Emilio Fedeli	16.07.2018



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 Reggia Marina nella Grande Guerra".

REGOLAMENTO

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

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

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

STAZIONI PARTECIPANTI E PUNTI

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

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

SSB: **2 punti**

DIGI: **3 punti**

CW: **5 punti**

Stazioni ARMI accreditate:

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

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

p.e.

IT9MRM - RM - Nave da battaglia Regina Margherita

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

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

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

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

Stazioni ARMI jolly:

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

p.e.

IQ9MQ - AAA - Ammiraglio Augusto Aubry

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

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

Stazione Super Jolly:

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

II7WWI
(World War I)

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

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

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

[NOTA]

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

p.e.

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

MODI

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

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI DIPLOMA

Ci sono quattro classi:

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

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

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

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

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

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

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

RAPPORTI E NUMERI

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

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

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

La stazione SUPER JOLLY passerà solo il rapporto RST.

PREMI

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

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

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

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

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale :

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

LOGS

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

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

SCADENZA

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





sezione ARMI di **CALVI RISORTA** IQ8XS



QSL Commemorativa per il
158° anniversario
“Incontro a Teano”

dal 26 al 28 Ottobre 2018



con il patrocinio dei
comuni di Calvi Risorta e Teano



ISOIGV - GIANNI MANCA (Silent Key)

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale

ISOIGV, Gianni Manca (MI#047) Coordinatore ARMI area Isole, è Silent Key.

Giorno 21 settembre 2018 abbiamo ricevuto questa spiacevole notizia della dipartita del nostro caro amico Gianni. Era già da qualche anno che era cagionevole di salute, ma ogni qualvolta che veniva ricoverato, riusciva sempre a ritornare combattivo come sempre!

Ho conosciuto personalmente Gianni al nostro primo raduno nazionale a Taranto nel 2010, e da lì abbiamo avuto sempre modo di sentirci al telefono tantissime volte. Era al suo secondo mandato come Coordinatore ARMI dell'Area Isole, sempre disponibile e soprattutto molto operativo, era il perno portante dell'ARMi soprattutto in Sardegna! La radio e soprattutto la telegrafia era la sua passione!

Ex sottufficiale radiotelegrafista della Marina è stato imbarcato su diverse unità (quella del cuore era l'Impavido di cui ha operato con il nominativo speciale II0IAML nel 2013 vincendo il contest delle radio navali), ed è stato anche Capo Posto di IDP (Maritele Cagliari) di cui per parecchi anni (2011-12-13) con il nominativo speciale II0IDP è stato l'indiscusso dominatore del contest delle stazioni radio costiere.

Per tanti anni è stato presidente ARI della locale sezione e presidente ARI Regionale Sardegna.

Con lui mancherà un pilastro fondamentale del nostro consiglio direttivo ARMI.

Le sentite condoglianze vanno ai figli e a tutta la famiglia.

Riposa in pace amico mio!! R.I.P.





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.