ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

IQ0MQ

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

bollettino dei marinai

Bollettino tecnico ad uso gratuito per i soci



NR. 213/2018

ASSOCIAZIONE IQOMQ 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!

seguici anche su facebook

Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	Elezioni Coordinatore dipartimentale AREA ISOLE
7	Nuovo Consiglio Direttivo 2015-2020
8	Esperienza su una nave rompighiaccio sovietica
14	Con la pelle appesa ad un chiodo - C.T. Corazziere - III^ parte
30	Radiocomunicazioni alternative di emergenza. Guida pratica all'utilizzo dei sistemi di radiocomunicazione per i volontari di Protezione Civile - Terza Parte
41	QSL Navali
44	Foto storiche
45	La stazione radio di... - La QSL dei soci
47	Commander Plaque
50	Diploma di attestazione ARMI
52	Calendario eventi
53	Nuova ID Card ARMI
54	Convegno sul 90° anniversario spedizione Umberto Nobile con il Dirigibile Italia - Chiavari 19 ottobre 2018
55	Un convegno a Stelmilit Chiavari sul Dirigibile Italia
65	Gadgets
69	International Naval Contest 2018
70	Abbonamento Notiziario della Marina
73	I diplomi assegnati della Regia Marina nella Grande Guerra
75	Il diploma della Regia Marina nella Grande Guerra
79	Friendships 2018 - Genova nel cuore
85	158° anniversario storico incontro in Teano



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM



Ci siamo! Finalmente abbiamo concluso le elezioni dell'area Isole. Aspettavo una affluenza maggiore rispetto a quella che ha votato. Solo il 19 % hanno dato il loro contributo (veramente pochi)!! Da queste elezioni si evince effettivamente la poca partecipazione degli ARMIgeri isolani, solo 20 dalla zona IS0 e 14 dalla zona IT9. Trovare 5 minuti per inviare una email è veramente difficile?? Ad ogni modo, il nuovo coordinatore ARMI dell'area ISOLE è Piergiorgio Nonnis **IM0SDX**, a lui vanno i migliori auguri per l'incarico e spero che sia alla stregua del suo predecessore. I ringraziamenti vanno anche ad Ampelio Josè IS0AGY per essersi messo in gioco in questa piccola competizione! Spero che la sua collaborazione futura sia foriera di grandi eventi. Va il mio augurio personale per le nuove elezioni ARI dove Ampelio concorre per la carica del Consiglio Direttivo Nazionale, insieme ad un altro nostro socio ARMI - I6ONE Sergio Molinelli (MI869). Invece Giancarlo Sanna IS0ISJ (MI527) concorre per la carica del Collegio Sindacale Nazionale. Ben tre ARMIgeri saranno in competizione per le cariche istituzionali dell'ARI. In bocca al lupo o meglio *in culo alla balena*!!! Tralasciamo le nostre elezioni e quelle dell'ARI per metterci subito in moto con le prossime ed imminenti attività radiantistiche. Abbiamo l'ultimo mese dove ci vedrà impegnati con l'International Naval Contest ed a seguire con il FRIENDSHIP. Due importanti impegni, il primo prettamente agonistico mentre il secondo è di carattere solidale. Il mio incitamento come al solito è quello di partecipare numerosi, soprattutto con il FRIENDSHIP. Stiamo preparando per il nuovo anno, il nuovo diploma (questa volta permanente) della Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale. A breve riceverete l'email informativa dove vi verrà chiesto di accreditarvi scegliendo una delle 150 navi a disposizione con relativa bilettera. Questa vi rimarrà per sempre come se fosse un suffisso personale. La differenza tra il vecchio Regia Marina ed il nuovo, è che quest'ultimo sarà solo ed esclusivamente formato da voi, non ci saranno nessun nominativo speciale e nemmeno stazioni IQ partecipanti. Sarà molto più semplice e più facile nel riuscire a collegare le stazioni accreditate. Ad ogni modo non ci sarà una data di termine, questo lo renderà sempre usufruibile. Nel prossimo bollettino di Dicembre saranno inserite le informazioni utili e le bozze dei nuovi diplomi. Chi lo vorrà già da adesso potete inviare la vostra richiesta di accredito. Bene vi lascio per il momento alla lettura del nostro Bollettino. L'appuntamento è per il prossimo mese.

73's

IT9MRM



NEWS

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

I mesi di **Ottobre** e le prime due settimana di **Novembre** ci hanno offerto una discreta 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.



G0HUZ/mm: Tony J. Cadney si trova in crociera a bordo della nave m/v SAGA SAPPHIRE battente bandiera maltese. La nave è partita da Dover (Inghilterra) il 21 settembre e dopo aver toccato il porto di Ponta Delgada (Is. Azzorre) ha fatto rotta verso le coste del Canada toccando Halifax, Sydney in Nova Scotia, Saguenay (Quebec), Quebac city (Canada), Montreal (Quebec), St. Johns (Newfoundland) e rientrata in porto a Southampon (Inghilterra) il 19 ottobre 2018. Tony è stato molto attivo in radio con il suo Yaesu FT-817 e l'antenna verticale posizionata sul ponte della nave! Ha operato principalmente in fonia e alcune volte anche in grafia sui 20 metri. La QSL va inviata solo via bureau.



MW0EUG/mm: Eugene Barnes è molto attivo dalla sua piccola imbarcazione da pesca m/s BLUE BOY. Opera principalmente nelle vicinanza della coste gallesi e lo si ascolta moltissimo in 20 metri in fonia. QSL via diretta: Eugene Barnes - 2 Trem-y-Garnedd,Bangor - Gwynedd LL57 1NA, Wales



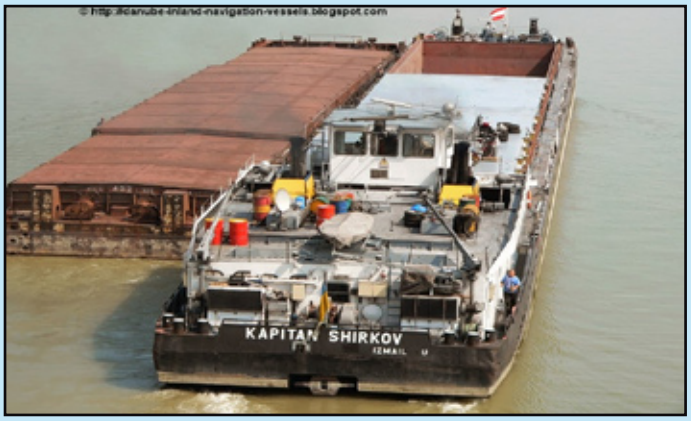
VP6D/mm: è il nominativo speciale della spedizione internazionale a Ducie Island (Oceano Pacifico) utilizzato a bordo della nave BRAVEHEART (famosissima per le moltissime spedizioni radioamatoriali in posti molto remoti). E' stata operata da K6NRJ Nigel Jolly, capitano della nave. La QSL va richiesta solo via OQRS. Il sito web di riferimento è http://vp6d.com



UR3IDD/mm: Eugen Gnilitsa è il comandante della M/v MARGARETHA. E' molto attivo in radio soprattutto in 20 metri in CW. La nave batte bandiera delle Antigua and Barbuda, il suo nominativo internazione è V2GH4, ed attualmente si trova in Oceano Atlantico destinazione New Orleans (arrivo il 10 novembre 2018). QSL via Bureau o via diretta QRZ.com



UR5FLF/mm: Andrey Arzhint è un elettricista imbarcato a bordo della chiatta m/v KAPITAN SHIRKOV della Ukrainian Danube Shipping Company. La nave opera sul Danubio sulla tratta che va dal delta del fiume (Izmail - Ucraina) a Kellheim (Germania). Andrey è attivo principalmente in digitale (FT8). QSL va inviata al suo indirizzo su QRZ.com



UT1FG/mm: Yuri V. Bodrov è il capitano della nave da carico M/v BARNACLE battente bandiera cipriota (nominativo internazionale 5BNK2). Yuri è molto attivo in radio soprattutto in digitale. Le modalità che attualmente predilige sono FT8 e BPSK63. La QSL va inviata al seguente indirizzo: Yuri Bodrov - P.O. Box 46 - Odessa 65062 - Ukraine



E51DOM/mm: Dom Grzyb (3Z9DX) utilizza questo nominativo a bordo di una imbarcazione durante i suoi spostamenti per le spedizioni DX. Dom attualmente si trova nelle coste del Sud Africa e sta operando moltissimo in 20 metri in FT8. QSL via OQRS.

Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 10 ottobre 2018 al 18 novembre 2018), ecco di seguito i nominativi: **G0HUZ** - VE0JSJ - **UR3IDD** - YO4RYU - DL0CUX - SP1ST - UW5EJX - **MW0EUG** - HA5KRR - **VP6D** - HB9VIN - F1RAF - **UR5FLF** - E51DOM - **UT1FG** - F5MYK - XE1C - YU2AX - RN6LOC - KP4AAN

ELEZIONI COORDINATORE DIPARTIMENTALE AREA ISOLE

di Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale ARMI



IMØSDX

Con la dipartita prematura di Gianni Manca, IS0IGV Coordinatore Dipartimentale Area Isole, si sono aperte le procedure per selezionare il nuovo coordinatore.
E' stato emanato il calendario con le date previste come da nostro statuto e sono state inviate le relative comunicazioni per le candidature a tutti i membri NAVALI dell'area Isole.
Come prevede l'articolo 15 dello statuto ARMI, il Coordinatore Dipartimentale viene scelto tra due o più candidati soci "Navali" che hanno avanzato richiesta di candidatura.

Alla data del 31 ottobre, sono pervenute solo due candidature, quella di **IM0SDX Piergiorgio Nonnis**, e quella di **IS0AGY Ampelio Jose Merlini**. Dal 1 al 15 novembre si sono avute le pubblicazioni e dal 16 al 18 le votazioni telematiche. Dallo scrutinio finale risulta la seguente:

- Candidati: 2
- Elettori iscritti area IT9/IS0 (totali): 221
- Elettori raggiungibili via email (nr. totale): 175
- email ricevute: 35
- Voti validi: 34
- Voti nulli: 1
- Candidato IM0SDX: 20
- Candidato IS0AGY: 14
- Vincitore elezioni: **IM0SDX**

Consiglio Direttivo anno 2015/2020



COORDINATORE NAZIONALE
IT9MRM - Alberto Mattei - MI001



COORDINATORE AREA NORD
IZ1CCH - Orazio de Maria - MI113



COORDINATORE AREA CENTRO
IK5DEZ - Maurizio Papucci - MI343



COORDINATORE AREA SUD
IZ7AUH - Francesco Giacoia - MI097



COORDINATORE AREA ISOLE
IM0SDX- Piergiorgio Nonnis - MI095

ESPERIENZA SU UNA NAVE ROMPIGHIACCIO SOVIETICA
di IZ0XZD Antonino Grimaldi [MI 1394]

Il titolo potrebbe essere già di per sè affascinante, ma non da il giusto risalto di quello che voglio trasmettere a tutti i nostri lettori sia radioamatori che semplici appassionati di storia.



KRASIN – TENDA ROSSA – NOBILE 90

Tanti scrittori, storici, romanzieri e personaggi vari hanno raccontato di quella che fu una delle più grandi sciagure occorse in campo aeronautico.
In questo caso, un dirigibile italiano collassato nelle distese ghiacciacciate del pack al polo nord e che a tutt'oggi risveglia sentimenti assopiti da chissà quanto tempo cioè appena 90 anni dalla sua caduta.
Sono stato telegrafico, da premettere che i russi sono orgogliosi di questo pezzo di storia in quanto un giovanissimo amante della radio ha sentito l'SOS dello stesso dirigibile e decisero di inviare per il salvataggio un rompighiaccio il "Krasin".
Vi farò, con il mio racconto, percorrere e capire tutte le sfumature che ho avuto modo di assaporare a bordo di questo rompighiaccio a tutt'oggi trasformato in museo nazionale.
In occasione della commemorazione del 90 anno della spedizione di Nobile con il Dirigibile Italia, è stato organizzato un contest radioamatoriale a livello mondiale e a bordo della stessa rompighiaccio che prestò aiuto ai superstiti del dirigibile Italia.
Quindi la nostra permanenza a bordo era dovuta e legata a tale evento, ero in compagnia di una delle più prestigiose associazioni di cw mondiale, i giocolieri del cw o morse, limitata a una settimana.
Quindi dal 1 al 6 agosto 2018:
1 agosto - Il giorno dell' arrivo nell aeroporto di san Pietroburgo ci aspettavano per accompagnarci a bordo del Krasin, abbiamo lasciato bagagli e masserizie varie e ci siamo intrufolati nelle vesti di semplici turisti "per caso".

2 agosto - Nel secondo giorno abbiamo rispettato le usanze e i costumi di casa come nelle migliori famiglie, e attenuti alle disposizioni organizzative già da tempo espresse

3 agosto - Il terzo giorno si comincia a vedere uno spiraglio, dovete sapere, anzi già lo sapete, non si muove nulla senza che loro non vogliono, sono molto attenti alla forma e anche nella sostanza.

Si organizza una cena per amalgamare la squadra tra i due team russo/italiano cio' ha permesso che la cena si svolgesse come in una grande famiglia.

In ultimo la consegna della "Plaque" come "1° classificato estero" mi veniva consegnata da Nick - chief of staff.

La squadra era composta da:

RV1AQ - Nikolai M. Sashenin (capo della SRT del Krasin - R1LK) spettatore;

R1LN - Natalia Shalashova (ex dipendente delle PP.TT di Leningrado un razzo in cw) spettatore;

RQ1AP - Sergei An. Parfenov (capo della SRT Aurora incrociatore e nave museo – RF1A) spettatore;

N6CTZ - Hans J. Heimburger (ARRL Lega Radioamatori Americana, quest' ultimo solo come rappresentanza di questa prestigiosissima Lega);







Io e il mio compagno Biagio, ci siamo attenuti scrupolosamente alle osservanze delle loro regole del gioco.
Veramente sono sempre stato abituato in tali azioni, vuoi perché ho servito la marina militare e sia come educazione di vita, praticamente mi sono trovato in casa mia.
4 agosto - La mattina alle 3:45 UTC apro la sala radio, come da accordi, vedo Nickolay su una brandina e sentendomi entrare salta come un grillo, due minuti di rassetto e mi prepara la stazione radio secondaria (R1LK), ho preferito la secondaria rispetto alla principale per una forma di rispetto verso i padroni di casa, per le mie esigenze, propagazione, frequenza da impostare, pc rigorosamente scritte in cirillico (anche sulla tastiera), power nei limiti come da me suggerito (50 watts – non volevo strafare , non era materiale di mia proprietà), sopra ci stava un P.A. da 1.5 kilo pwr, ma non mi sono lasciato tentare.
Intanto mi stavo studiando il log - programma (sembrava quasi un bblogger modificato per loro uso) sono molto diversi dai nostri ..
Alle 4:00 UTC cominciano i primi QSO, aiutato dalla mia pazienza dicevo ai corrispondenti di mettere sui vari RBN il mio doppio call Sign e suffisso RA/IZ0XZD/R1LK.
Credo che in tutta la storia delle radio solo in pochi si sono fregiati di tale titolo, sentendo ciò praticamente ho scatenato tutto il mondo nel potermi collegare.
Intanto, tra un QSO e un altro, si passa ai doveri di casa e Nick prepara la colazione completa di biscotti, perche a stomaco pieno si ragiona meglio, questo e un loro modo di vivere ovvero con la pancia piena si combatte meglio, diceva che i russi hanno vinto le guerre per questo semplice motivo, credo che anche noi usiamo questo modo di fare.
Nel tardo pomeriggio dicono che non possiamo usare il doppio nominativo e quindi sono stato mio malgrado a trasmettere con il mio completo di suffisso RA/IZ0XZD.
Volevano che usassi R1LK ma non conoscendo quali erano le procedure nel ri-programmare il log (russo) ho desistito e ho ripiegato.
Concludo due ore complessive di attività e appena 100 QSO hanno ripagato tutti dei sacrifici
La sera si chiude con un dolce sapore di vittoria da entrambi le parti sia dei padroni di casa che degli ospiti, ricevendo da loro sinceri apprezzamenti per il gioco svolto, Natalia mi ha detto che sono un velocista e che sicuramente venivo dai professionisti prima di diventare un OM, forse aveva ragione.-
Mentre gli altri due giorni rimanenti abbiamo pensato a goderci il clima e le bellezze delle citta' con tutti i suoi musei, chiese e palazzi reali, uno spettacolo bellissimo.
A conclusione di tutto, le notti bianche hanno completato l'opera del nostro soggiorno, il sole non tramonta mai cioe alle 22.00 è ancora giorno, nel giro di pochi minuti, cala la notte in un batter di ciglia, sono gia' le 3 del mattino.



A bordo cosa si respira:
un'aria di ricordi dormienti, questo rompighiaccio praticamente era uno dei pochi a fare lavori di "search and rescue" e se potesse parlare potrebbe raccontarci tante azioni eroiche che il suo equipaggio ha fatto negli anni non tanto lontani.
Difatti nelle foto che trovano posto dentro questa nave museo sono illustrati e documentati tutti i salvataggi effettuati da questo "nobile rompighiaccio", pochi ne parlano .
Un museo galleggiante che sente l'età e il passare degli anni, non gioca a suo favore, ma che si difende bene nonostante abbia superato i cento anni dalla sua costruzione.
Riceve molte visite da parte della gente locale ma anche dai visitatori venuti da tutte le parti del mondo per conoscere la vera storia di una nave che ha fatto storia.
Ci sono locali, con percorso obbligato, adibiti per la visita e dove tutti i turisti in tutto relax si fanno la passeggiata nei vari corridori e sui vari ponti esterni.
Ho fatto un paio di foto che verranno allegate per ricordare ciò che non ci sta più nelle nostre menti e che oramai sia la fretta che lo stress ha cancellato.
I russi non dimenticano!








Marina Militare
Collezione orologi
Memphis Belle
MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS
Giacoio
1899
MARINA MILITARE

Colora i tuoi QSO con QSL di successo!



QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

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

Cacciatorpediniere CORAZZIERE

Parte Terza



8 maggio 1942
Completati i lavori di ricostruzione della prua, il Corazziere torna in servizio, al comando del capitano di fregata Antonio Monaco di Longano. Nel corso dei lavori è stato anche dotato di ecogoniometro: è il primo a riceverlo, tra le navi della classe Soldati.

14 giugno 1942
Alle 10 del mattino il Corazziere (capitano di fregata Antonio Monaco di Longano) accende le caldaie e successivamente lascia Taranto insieme al resto della XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Aviere, Geniere, Camicia Nera), alla VII Squadriglia (Freccia, Folgore e Legionario), alla XIII Squadriglia (Mitragliere, Bersagliere ed Alpino), alla III Divisione (Trento e Gorizia, nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Angelo Parona), alla VIII Divisione (Garibaldi, nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Raffaele De Courten, e Duca d'Aosta) ed alla IX Divisione (Littorio, nave di bandiera dell'ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante superiore in mare, e Vittorio Veneto, nave di bandiera dell'ammiraglio Giuseppe Fioravanzo), per contrastare l'operazione britannica «Vigorous» (invio di un convoglio di rifornimenti da Alessandria a Malta, con undici mercantili scortati da otto incrociatori e 26 cacciatorpediniere oltre a naviglio minore ed ausiliario) nel corso della battaglia aeronavale di Mezzo Giugno. La XI Squadriglia è assegnata alla scorta degli incrociatori della III e VIII Divisione. La formazione italiana (le cui unità sono tenute pronte ad uscire in mare entro tre ore già dalle 18 del 13 giugno) parte da Taranto nel primo pomeriggio del 14 (la III e la VIII Divisione oltrepassano le ostruzioni alle 13.02, la IX Divisione alle 13.49), poi (a 20 nodi) segue le rotte costiere orientali del golfo di Taranto sino al largo di Vela di Santa Maria di Leuca (dove si uniscono ad essa i cacciatorpediniere Saetta, che viene aggregato alla VII Squadriglia, e Pigafetta, che viene aggregato alla XIII), dopo di che, alle 18.06, assume rotta 180° e dirige per il punto prestabilito «Alfa» (34°00' N e 18°20' E) per intercettare il convoglio britannico. Alle 20.20 un aereo sospetto viene segnalato in prossimità del gruppo degli incrociatori. Calata la notte, i quattro cacciatorpediniere della XI Squadriglia si dispongono attorno agli incrociatori (che procedono in linea di fila nell'ordine Garibaldi, Duca d'Aosta, Gorizia e Trento): due a dritta (Geniere seguito da Camicia Nera) e due a sinistra (Aviere seguito da Corazziere). Essendo stata avvistata alle 17.45 da ricognitori, la squadra italiana prosegue verso sud fino alle 22, poi, alle 22.03, accosta per 140°, riassumendo rotta 180° solo a mezzanotte, allo scopo di disorientare le forze nemiche.

15 giugno 1942
Intorno alle 2.30, essendo stati rilevati aerei britannici ed essendo prossimo il loro attacco (diretto contro il gruppo «Littorio»), la squadra italiana inizia ad emettere cortine nebbiogene ed accosta ad un tempo di 40° a sinistra, ritenendo l'ammiraglio Iachino che l'attacco aereo sia in arrivo da tale lato

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

Alle 4.15 la formazione italiana, essendo andata più ad ovest della rotta prevista, accosta per 160° dirigendo per il punto «Alfa» per non ritardare l'incontro con il convoglio britannico (che tuttavia, all'insaputa dei comandi italiani, ha già invertito la rotta alle 00.45 rinunciando a raggiungere Malta, in seguito sia a danni e perdite causati dagli attacchi aerei che all'impossibilità di sostenere uno scontro con la forza navale italiana, di molto superiore; il convoglio dirigerà di nuovo su Malta dalle 5.30 alle 8.40, per poi invertire definitivamente la rotta e tornare ad Alessandria).

L'orizzonte è chiaro e luminoso verso est, e le sagome delle navi, con rotta sud, risultano fin troppo ben delineate; verso ovest, invece, il cielo è ancora scuro, anche se la linea dell'orizzonte è distinguibile. La formazione degli incrociatori (gruppo «Garibaldi»), di cui il Corazziere fa parte, procede a 20 nodi nell'ordine assunto ore prima, con gli incrociatori in linea di fila ed i quattro cacciatorpediniere in posizione di scorta laterale, formazione notturna assunta proprio in previsione di attacchi di aerosiluranti. (Secondo il ricordo di Antonio Angelo Caria, stereotelemetrista sul Corazziere, questa nave occupava nella formazione il posto a sinistra del Garibaldi, mentre secondo lo schema conteuto nel volume ufficiale dell'USMM tale posto sarebbe stato occupato dall'Aviere). De Courten ritiene che sarebbe migliore la formazione usata comunemente di giorno, su due colonne, perché sfrutterebbe meglio la protezione dei cacciatorpediniere, specie quando questi ultimi – come in questo caso – sono in numero ridotto; Iachino è invece di opposto avviso, perché tale formazione vincolerebbe troppo la manovra delle unità, costringendole sempre ad accostare in fuori per non entrare in collisione con quelle vicine, e renderebbe meno libero anche il tiro contraereo, mentre la linea di fila sarebbe più agile e più sciolta.

Poco dopo le cinque del mattino del 15 giugno, venti minuti prima del sorgere del sole, i quattro incrociatori (al comando dell'ammiraglio De Courten), che con la XI Squadriglia procedono 15 miglia a poppavia del gruppo «Littorio», vengono attaccati da nove aerosiluranti britannici Bristol Beaufort (è la prima volta che aerei di questo tipo, più grandi e meglio protetti dei Fairey Swordfish ed in grado di portare due siluri anziché uno, vengono usati contro la flotta da battaglia italiana). Il primo ad avvistarli, nel gruppo degli incrociatori, è il Corazziere, che segnala velivoli nemici verso sudest; inizialmente viene avvistato un singolo aereo, sul lato sinistro della formazione (verso est), che si mantiene sempre a bassa quota ed a grande distanza (12-15 km) e si sposta verso sud e poi verso ovest (il che indurrà l'ammiraglio De Courten a ritenere che tale aereo avesse specificamente il compito di stabilire il contatto con le navi italiane e di guidare gli aerosiluranti verso la posizione più favorevole per un attacco, cioè quella il lato occidentale della formazione). Poco dopo le cinque del mattino del 15 giugno, venti minuti prima del sorgere del sole, i quattro incrociatori (al comando dell'ammiraglio De Courten), che con la XI Squadriglia procedono 15 miglia a poppavia del gruppo «Littorio», vengono attaccati da nove aerosiluranti britannici Bristol Beaufort (è la prima volta che aerei di questo tipo, più grandi e meglio protetti dei Fairey Swordfish ed in grado di portare due siluri anziché uno, vengono usati contro la flotta da battaglia italiana). Il primo ad avvistarli, nel gruppo degli incrociatori, è il Corazziere, che segnala velivoli nemici verso sudest; inizialmente viene avvistato un singolo aereo, sul lato sinistro della formazione (verso est), che si mantiene sempre a bassa quota ed a grande distanza (12-15 km) e si sposta verso sud e poi verso ovest (il che indurrà l'ammiraglio De Courten a ritenere che tale aereo avesse specificamente il compito di stabilire il contatto con le navi italiane e di guidare gli aerosiluranti verso la posizione più favorevole per un attacco, cioè quella il lato occidentale della formazione). I nove Beaufort attaccano in tre ondate, composte ciascuna da tre aerei: quelli della prima ondata si separano in modo da lanciare simultaneamente ma da angolazioni diverse ed attaccano Garibaldi e Duca d'Aosta; quelli della seconda ondata attaccano soprattutto il Gorizia ed il centro della formazione, mentre quelli della terza prendono di mira la coda della formazione (Gorizia e Trento). Tutti gli aerei si avvicinano decisamente sotto il fuoco delle navi, sganciano il proprio siluro e poi virano rapidamente; alcuni di essi, per allontanarsi, defilano di controbordo a pochissima distanza dalle navi italiane, venendo bersagliati dal fuoco delle mitragliere, che è però grandemente complicato dalle forti variazioni di brandeggio. (Antonio Angelo Caria ricordò poi che uno degli aerosiluranti passò proprio sopra il Corazziere, tanto da poterne vedere chiaramente il contrassegno della RAF sotto le ali, mentre un altro aerosilurante passò tra il Corazziere ed il Garibaldi ed altri quattro o cinque passarono sulla sinistra del Corazziere). In tutte e tre le ondate gli aerosiluranti, attaccando da direzioni diverse, realizzano dei pericolosissimi "incroci" di siluri.

Mentre gli aerosiluranti che attaccano Garibaldi e Duca d'Aosta sganciano i loro siluri da circa mille metri di distanza, quelli che puntano su Trento e Gorizia li lanciano da distanze molto minori. Ciascuna nave manovra per contro proprio per evitare i siluri, in base alle decisioni dei rispettivi comandanti (che a loro volta decidono le manovre in base agli sganci di siluri che possono osservare); otto delle nove armi lanciate vengono così evitate, ma una – sganciata da non più di 200 metri, distanza troppo breve per consentire una manovra evasiva – colpisce il Trento, l'ultimo incrociatore della fila ed il meno protetto dai cacciatorpediniere, che sono più vicini alla testa della formazione. L'incrociatore rimane immobilizzato, in preda ad un violento incendio. Due dei Beaufort vengono danneggiati dal tiro italiano. Poco più tardi, tra le 5.26 e le 5.51, tre degli aerosiluranti attaccano anche il gruppo «Littorio», ma senza successo. La formazione italiana prosegue sulla sua rotta, dopo aver distaccato Saetta e Pigafetta per l'assistenza al Trento danneggiato. (Più tardi, alle 9.13, il Trento verrà nuovamente silurato dal sommergibile britannico P 35 – che alle 5.46 aveva già infruttuosamente lanciato quattro siluri da 4500 metri contro la Vittorio Veneto, senza che le unità italiane se ne accorgessero – ed affonderà in soli sette minuti, con la perdita di 570 dei 1151 uomini dell'equipaggio). Alle 6.15 il sommergibile britannico P 34 (tenente di vascello Peter Robert Helfrich Harrison) riesce a superare inosservato lo schermo della scorta prodiera per attaccare gli incrociatori del gruppo «Garibaldi», ma proprio quando è giunto in posizione di lancio vede gli incrociatori accostare di 90° verso di lui, passargli sopra ed assumere una rotta che riporta fuori tiro, così vanificando il tentativo di attacco. Alle sette vi è un nuovo allarme in seguito all'avvistamento di nove aerei dapprima ritenuti nemici – tutte le armi vengono puntate contro di essi –, ma che poi si rivelano essere tedeschi, la scorta aerea sopraggiunta. Sempre alle 7, in seguito a numerose comunicazioni che rivelano che il convoglio è molto indietro rispetto al previsto od addirittura sta tornando ad Alessandria, la squadra di Iachino assume rotta 140° per poterlo intercettare (nell'ipotesi che ancora stia dirigendo su Malta). Intorno a quest'ora il Garibaldi, per ordine di Iachino, catapulta un idrovolante da ricognizione, ma l'aereo non riesce a levarsi in volo e cade subito in mare, con la morte di tutto l'equipaggio. Poco dopo le otto vengono avvisati due aerei britannici 30° a di prua a dritta, e viene aperto il fuoco contro di essi, ma frattanto sopraggiunge da sinistra una formazione di otto bombardieri statunitensi Consolidated B-24 Liberator che, tenendosi a 4000 metri di quota, sgancia sulle corazzate, colpendo con una bomba la Littorio, provocando modesti danni. Subito dopo le navi italiane accostano ad un tempo di 80° a sinistra, per poter rivolgere tutte le armi contro gli aerei, poi, essendosi questi allontanati, riprendono la rotta 110°. Poco dopo le 8.40 vengono avvistati cinque aerosiluranti Bristol Beaufort provenienti da prua, contro cui aprono il fuoco sia i pezzi da 90 mm delle corazzate che quelli da 120 mm dei cacciatorpediniere (e successivamente anche le mitragliere), e le navi accostano rapidamente sulla dritta sin quasi ad invertire la rotta, confondendo gli attaccanti, che lanciano infruttuosamente da poppa, tre da una distanza di circa 4000 metri e due da una distanza di 2000 metri (le prime tre armi sono evitate con piccole accostate, le ultime due mettendo tutta la barra a sinistra). Due degli aerei vengono danneggiati dal tiro contraereo. Poi la squadra italiana ritorna in linea di fila; viene assunta rotta verso sud e poi, alle nove, si torna sulla rotta 110° (verso est-sud-est) per raggiungere il nemico. Alle 9.17, in seguito all'avvistamento di navi da parte di uno dei ricognitori imbarcati, la velocità viene portata a 24 nodi. Alle 11.40 l'Aviere, cacciatorpediniere in posizione più avanzata a sinistra del gruppo «Garibaldi», segnala di aver avvistato fumo ed un'alberatura in direzione 120° (quasi di prua), e poco dopo fumo ed alberatura vengono avvistati anche dalle altre navi del gruppo. Alle 11.50 anche la Littorio avvista un fumo a 30° di prua dritta; viene allora ordinato il posto di combattimento generale e la formazione italiana accelera a 28 nodi ed assume rotta per 150° per incontrare quelle che crede essere le navi britanniche, ma scopre invece trattarsi di un ricognitore italiano precipitato in mare. Alle 12.20 la velocità viene nuovamente ridotta a 24 nodi, ed alle 14.00, essendo ormai evidente l'impossibilità di incontrare le forze nemiche, ormai tornate alla base, anche le unità italiane accostano per 340° e riducono la velocità a 20 nodi per rientrare alle loro basi. Alle 17.09 un caccia tedesco getta in mare, a sinistra delle navi, un fumogeno, segnale concordato per indicare l'avvistamento di un sommergibile, pertanto la formazione italiana accosta ad un tempo a dritta, per poi tornare sulla rotta 340° alle 17.21. Al tramonto il sommergibile britannico Thrasher avvista il gruppo «Garibaldi», ma rinuncia ad attaccare, perché troppo lontano. Alle 18.10 il Garibaldi avvista un periscopio a 5000 metri di distanza, manovrando quindi per allontanarsi: si tratta del sommergibile britannico Porpoise, il quale manovra per attaccare ma alle 18.35 viene attaccato da bombardieri tedeschi e costretto a sua volta ad abbandonare l'attacco, scendendo a maggiore profondità. Alle 22, in seguito a nuove disposizioni (trovarsi a 60 miglia per 180° da Nido alle cinque del mattino del 16, per un'eventuale ripresa dell'azione) la squadra di Iachino assume rotta 250°, ma tra le 22.30 e le 23, in seguito al rilevamento di aerei, accosta dapprima per 210° e poi (poco prima delle 23) per 260°. Poco dopo, tuttavia, iniziano ad accendersi dei bengala e quindi le navi italiane iniziano ad emettere cortine di nebbia, che risultano però meno dense ed efficaci rispetto alla notte precedente. Alle 23.26 ed alle 23.55 si accendono altri bengala a dritta e verso poppavia, e la seconda serie di bengala, a 4000 metri, vanifica l'effetto delle cortine fumogene.

Le navi accostano rapidamente di 20° a sinistra, per lasciarsi a poppa i bengala, ma poco dopo se ne accendono altri a soli 2500 metri. I cacciatorpediniere (cui poi si uniscono le corazzate) dirigono il tiro di tutte le mitragliere su un aerosilurante britannico, in avvicinamento da circa 20° di prora a dritta, che riesce ad avvicinarsi a circa 1000 metri prima di sganciare: alle 23.40 la Littorio viene colpita da un siluro a prua dritta. Dopo essersi fermata per evitare una collisione con la Vittorio Veneto impegnata in manovre evasive, la corazzata colpita può rimettere in moto a 20 nodi, e la formazione assume rotta 340°, ma altri bengala si accendono a soli 2000 metri, quindi la formazione italiana accosta immediatamente ad un tempo a dritta assumendo rotta 50° per lasciarsi i bengala a poppa, ma non vi sono altri attacchi. Poco dopo mezzanotte viene ripresa rotta 350° (verso nord), mentre le navi italiane vengono infruttuosamente cercate da altri aerei.

16 giugno 1942

Non si verificano più attacchi aerei, ed all'1.18 viene fatta cessare l'emissione di cortine e si ritorna in formazione, con rotta su Taranto. Alle 5.06 la squadra accosta per 315° apprestandosi ad imboccare la rotta di sicurezza, procedendo a zig zag e poi eseguendo diverse accostate in seguito ad avvistamenti, veri o presunti, di periscopi nemici; verso le 9 un altro caccia tedesco getta in mare un fumogeno (così segnalando la presenza di un sommergibile) a dritta della formazione, che accosta immediatamente a sinistra. La rotta di sicurezza viene imboccata alle 10.35, ed alle 16.21 il gruppo «Garibaldi» attraversa le ostruzioni, giungendo poco dopo nel porto di Taranto.

21 giugno 1942

Una rappresentanza dell'equipaggio del Corazziere viene mandata a bordo della corazzata Littorio (ammiraglia della Squadra Navale) per le celebrazioni della vittoria di Mezzo Giugno. Benito Mussolini, accompagnato dagli ammiragli Angelo Iachino (comandante della Squadra Navale) ed Arturo Riccardi (capo di Stato Maggiore della Marina) e del segretario del partito fascista Aldo Vidussoni, visita la Littorio e passa in rassegna le rappresentanze degli equipaggi di tutte le navi che hanno partecipato alla battaglia di Mezzo Giugno, conferendo le decorazioni a chi si è distinto.

1-2 luglio 1942

Il Corazziere parte da Taranto e viene inviato a Navarino (Grecia) unitamente alla VIII Divisione (incrociatori leggeri Garibaldi, Duca d'Aosta e Duca degli Abruzzi) ed ai gemelli Mitragliere, Bersagliere e Alpino. La formazione rimarrà stanziata nel porto greco per quattro mesi, pronta a prendere il mare nel caso convogli in navigazione nel Mediterraneo centro-orientale dovessero subire attacchi da parte di navi di superficie partite dalle basi britanniche in Medio Oriente, ma tale necessità non si manifesterà. Qualche volta, durante il periodo trascorso a Navarino, uno o più cacciatorpediniere vengono fatti salpare per andare a rinforzare la scorta di convogli diretti in Cirenaica (Tobruk e Bengasi), ma tocca quasi sempre agli altri: il Corazziere compirà in questo periodo (fino a fine ottobre 1942) pochissime uscite in mare. Di fatto il periodo passato a Navarino si rivelerà, per gli uomini del Corazziere, un periodo di riposo: posti di lavaggio, esercitazioni ed altra ordinaria amministrazione; nel tempo libero i marinai fanno bagni in mare tuffandosi direttamente dalla nave, o recandosi nella vicina spiaggia con la motolancia dell'unità. Per la franchigia gli uomini si recano nel vicino paese di Pilos, unico abitato della baia, dove è possibile andare al bar, fare acquisti allo spaccio dell'Esercito od usufruire della "casa chiusa" organizzata a cura della Marina (con suddivisione in "turni" tra le due forze armate: mattino per i militari dell'Esercito, pomeriggio per quelli della Marina); si sviluppa anche un commercio del chinino, che viene venduto dai militari italiani alla popolazione locale, essendo Navarino zona malarica. Dall'Italia arrivano con cadenza quindicinale le navi della ditta Genepesca, che recano le provviste e la posta per l'VIII Divisione. Durante il periodo passato a Navarino vengono anche compiute quattro o cinque esercitazioni di sbarco con due battaglioni formati da marinai delle diverse unità dell'VIII Divisione (compresi uomini del Corazziere). A ricordare dei pericoli della guerra sono i bombardieri statunitensi, B-24 "Liberator", i quali, a seguito dell'individuazione delle navi italiane da parte di ricognitori, lanciano diversi attacchi contro di esse: le unità italiane non possono reagire efficacemente, perché i bombardieri volano a quota superiore rispetto alla portata massima delle loro armi contraeree. Ma nessuna bomba va mai a segno, ed anzi le esplosioni degli ordigni, che cadono puntualmente in mare, servono a procurare facilmente pesce fresco per gli equipaggi. Proprio uno di questi bombardamenti, tuttavia, pur senza causare danni materiali, dà origine ad un episodio particolarmente sgradevole, ricordato nelle memorie del sottufficiale Antonio Angelo Caria. I B-24 sganciano le loro bombe mentre il Corazziere si trova con tutto l'equipaggio al posto di manovra, ed il comandante in seconda ordina di passare dal posto di manovra al posto di combattimento, ordine inutile in quanto, come detto, i "Liberator" volano al di fuori della portata delle armi contraeree della nave; il frettoloso passaggio al posto di combattimento, con abbandono del posto di manovra, fa sì che il Corazziere rimanga in balia della corrente, andando a sbattere contro gli sbarramenti. Subito dopo, numerose bombe cadono a pochissima distanza dalla nave, sollevando enormi colonne d'acqua che ricadono sul ponte del Corazziere, inondandolo ed inzuppando tutto l'equipaggio, pur senza arrecare danni. Per l'accaduto, il comandante Monaco accusa addirittura l'equipaggio di "ammutinamento", e nonostante le proteste del comandante in seconda, che addossa a sé la colpa di quanto avvenuto, si precipita furente dall'ammiraglio Raffaele De Courten, comandante dell'VIII Divisione (imbarcato sul Garibaldi), chiedendo addirittura la decimazione dell'equipaggio.

Provvedimento decisamente esagerato e fuor di luogo, come puntualizza l'ammiraglio De Courten, che – dopo aver chiamato a rapporto ed ascoltato gli altri ufficiali del Corazziere – respinge tale assurda richiesta: l'equipaggio ha eseguito un ordine sbagliato senza sapere chi lo avesse ordinato, ma poteva essere stato dato dallo stesso comandante, dunque non vi è motivo per un provvedimento disciplinare e meno che mai per una decimazione. La vicenda non ha dunque seguito, anche se i rapporti tra il comandante Monaco ed i suoi uomini rimangono incrinati da questo episodio.



L'VIII Divisione Navale a Navarino nell'estate 1942. Da sinistra a destra: Alpino, Garibaldi, Mitragliere, Duca d'Aosta, Corazziere, Duca degli Abruzzi, Bersagliere (sopra: g.c. Giorgio Parodi via www.naviearmatori.net)

2 agosto 1942

Alle 17.40 il Corazziere (capitano di fregata Antonio Monaco di Longano) ed il gemello Alpino (caposcorta) salpano da Navarino per scortare a Bengasi la moderna motonave Monviso. Quest'ultima, proveniente da Brindisi, è stata danneggiata da un siluro di aereo il 28 luglio e si è rifugiata a Navarino, dove ha provvisoriamente riparato il danno; riparte dunque dal porto ellenico scortata da Corazziere e Alpino, per completare il suo viaggio.

3 agosto 1942

Alle 15.25 la Monviso viene scossa da due esplosioni ed affonda 8 miglia a nordovest di Sidi Sueicher e 16 miglia a nordovest di Bengasi.

Le esplosioni vengono, sul momento, attribuite a siluri lanciati da sommergibile, tanto che Corazziere ed Alpino, da poco dotati di ecogoniometro (ma quello del Corazziere non funziona), contrattaccano con lanci di bombe di profondità, finché Supermarina non ordina loro di rientrare a Navarino ed invia sul posto la torpediniera Pegaso per proseguire la caccia. Dal momento che l'unico sommergibile britannico operante nelle acque della Cirenaica era il Thorn (capitano di corvetta Robert Galliano Norfolk), che non comunicò più con la base dopo la partenza e non rientrò mai da quella missione (fu affondato con tutto l'equipaggio tre giorni più tardi, il 6 agosto, proprio dalla Pegaso, ma in acque molto lontane: al largo di Gaudo, a sud di Creta), per lungo tempo l'affondamento della Monviso è stato attribuito al Thorn. Questi, però, aveva ordine di restare in agguato al largo di Tobruk – cioè a 200 miglia di distanza dal luogo in cui fu affondata la Monviso – fino al 6 agosto, per poi spostarsi al largo di Capo Matapan: è quindi molto improbabile che il 3 agosto si potesse trovare al largo di Sidi Sueicher. Sembra oggi probabile che la Monviso affondò in realtà per urto contro mine, e che la presenza di un sommergibile fosse semplicemente una impressione errata (caso non infrequente in guerra) della scorta.

Difatti, il Corazziere non rilevò alcun sommergibile, ma questo fu all'epoca attribuito al fatto che il suo ecogoniometro era in avaria. Il dragamine Cotugno e la torpediniera Pegaso, inviate da Bengasi, recuperano 241 dei 247 uomini imbarcati sulla Monviso.

11 agosto 1942
Bombardamento aereo su Navarino. Si valuta la possibilità di impiegare la VIII Divisione ed i relativi cacciatorpediniere nella battaglia di Mezzo Agosto (11-12 agosto 1942) nel caso dovessero intervenire forze navali britanniche da oriente, ma tale impiego non avrà luogo.

29 agosto 1942
Alle 9.50 il Corazziere, partito da Navarino, va a rinforzare la torpediniera Orsa nella scorta al piroscafo Anna Maria Gualdi, partito dal Golfo di Corinto e diretto a Tobruk. Il Corazziere assume il ruolo di caposcorta.

30 agosto 1942
Corazziere, Orsa e Gualdi giungono a Tobruk alle 10.15

30 ottobre 1942
Il Corazziere lascia Navarino, ponendo fine – per primo, tra le unità dell'VIII Divisione – al periodo di dislocazione in quel porto, per tornare a Taranto.

31 ottobre 1942
Corazziere (capitano di fregata Antonio Monaco di Longano), Bersagliere (capitano di fregata Anselmo Lazzarini) e Da Recco (caposquadriglia, capitano di vascello Aldo Cocchia) salpano da Taranto per Tobruk alle 17.45, in missione di trasporto di 196 tonnellate di munizioni e tre tonnellate di materiale d'artiglieria.
Le tre navi seguono la rotta del Mediterraneo orientale, transitando per il Canale di Corinto, passando al largo di Atene e poi dirigendo verso sud, passando al largo delle isole di Poros, Idra e Cerigo e tra Cerigotto e Creta.

1° novembre 1942
A partire dalle due di notte i tre cacciatorpediniere iniziano ad essere fatti oggetto di una serie ininterrotta di attacchi aerei, sette in tutto (cinque di bombardieri e due di aerosiluranti), che vengono tutti elusi con abili e rapide contromanovre: per ore le navi reagiscono col tiro delle mitragliere, zigzagano ed evoluiscono con continue accostate per evitare bombe e siluri, stendono cortine fumogene per cercare di occultarsi alla vista degli attaccanti. Nel cielo si accendono bengala, bombe cadono tutt'intorno, ed un siluro passa proprio sotto lo scafo del Corazziere, senza esplodere; da bordo si ritiene di aver colpito un aereo, che sembra allontanarsi in fiamme per poi forse esplodere (si vede una vampata nella direzione nella quale l'aereo danneggiato è scomparso all'orizzonte). Il Corazziere non subisce danni di rilievo, ma le schegge di una o più bombe esplose in mare molto vicine investono il complesso poppiero da 120 mm, provocando sei feriti tra il personale addetto a tale complesso, due dei quali in modo grave. Il Da Recco viene "colpito" da un siluro che, sganciato troppo tardi dall'aereo che lo portava, anziché entrare in acqua e colpirne lo scafo cade direttamente in coperta e scivola in mare senza esplodere, e senza praticamente causare danni.

2 novembre 1942
Alle 9.22 Corazziere, Bersagliere e Da Recco arrivano a Tobruk, sbarcano rapidamente il carico e poi ripartono alle 14. Lo sbarco delle casse di munizioni sulle chiatte e bettoline, preparate da Marina Tobruk e dal Genio dell'Esercito, avviene a mano; tutto l'equipaggio, ufficiali compresi, passa le casse a mano agli uomini di Marina Tobruk ed ai soldati dell'Esercito, permettendo di completare l'operazione in tempi rapidi. Durante la sosta nella rada di Tobruk i due feriti gravi del Corazziere, uno dei quali in condizioni gravissime (ha perso entrambe le gambe), vengono trasbordati su un idrovolante CANT Z. 506 della Croce Rossa, ammarato accanto alla nave, che trasporta il ferito gravissimo all'Ospedale di Chirurgia di Guerra di Massa Carrara. I quattro uomini feriti in modo non grave, invece, preferiscono restare a bordo fino al rientro in Italia.


Corazziere (a destra) e Duca degli Abruzzi a Navarino nell'estate 1942; in primo piano la poppa del Duca d'Aosta (Antonio Angelo Caria via Wikipedia)

3 novembre 1942
Il Corazziere, in navigazione di rientro da Tobruk a Taranto con le altre unità, riceve ordine di dirigere per Messina per prendere parte ad una missione di posa di mine: la nave dovrà posare il campo minato temporaneo «S.t. 2» (cioè «Sbarramento temporaneo 2») al largo della costa tunisina, con l'obiettivo di impedire il transito nel Canale di Sicilia ad un presunto convoglio nemico diretto verso Malta. L'«S.t. 2» è caratterizzato dall'essere composto, anziché dalle normali mine usate comunemente, da mine a temporaneo galleggiamento, per la precisione 50 mine Bollo dotate di congegni di autoaffondamento (due per ogni mina), che verranno regolati in modo da farle affondare dopo il passaggio di un tempo prestabilito dal momento della posa (qualche giorno), rendendole così inoffensive. La posa dello sbarramento è stata decisa fin dal 23 settembre, ma ha dovuto essere rinviata a causa dell'indisponibilità di due cacciatorpediniere classe Soldati necessari a posare le mine; inoltre, essendo lo sbarramento temporaneo, esso dev'essere posato soltanto quando si ha la certezza – nei limiti del possibile – dell'imminente tentativo di transito nel Canale di Sicilia da parte di importanti gruppi navali o convogli nemici. Nei primi giorni di novembre, Supermarina ha ricevuto diverse segnalazioni relative a movimenti di forze navali nemiche da Gibilterra verso est (la cui entità verrà stata precisata, il 6 novembre, in 34 mercantili, 4 corazzate, 3 portaerei, 6 incrociatori e circa 30 unità sottili): nell'ipotesi che si possa trattare di un convoglio diretto verso Malta, che dovrebbe in tal caso passare nel Canale di Sicilia (anche se non è esclusa la possibilità, che poi si rivelerà esatta, che la forza nemica intenda invece effettuare uno sbarco nell'Africa nordoccidentale francese: le navi viste a Gibilterra sono infatti destinate all'operazione "Torch"), Supermarina ha concluso che sia giunto il momento propizio per la posa dell'«S.t. 2», dimezzato rispetto ai piani originari (che prevedevano inizialmente due linee di 50 mine ciascuna, ridotte ora alla sola linea di ponente), così da effettuarla usando un solo cacciatorpediniere, il Corazziere. (Secondo il libro "Torch: North Africa and the Allied Path to Victory" di Vincent O'Hara, invece, la posa dell'«S.t. 2» venne disposta da Supermarina non nell'ipotesi che le forze segnalate a Gibilterra fossero dirette a Malta, ma che invece intendessero tentare uno sbarco in Libia, nella zona di Tripoli o di Bengasi, come era convinzione dei comandi tedeschi). È stato inoltre disposto che la posa dell'«S.t. 2» avvenga in contemporanea con quella di un campo minato "tradizionale", l'«S 8», da parte di altre unità: dato che i due sbarramenti sono molto vicini tra di loro, infatti, si è deciso di farli posare entrambi in un'unica missione, ed allo scopo è stato dirottato a Messina il Corazziere, che stava rientrando a Taranto insieme a Da Recco e Bersagliere. Non avendo abbastanza nafta per raggiungere Messina, il Corazziere raggiunge Navarino, dove si rifornisce del carburante strettamente indispensabile a raggiungere la base siciliana, dopo di che prosegue per Messina.

4 novembre 1942
Il Corazziere arriva a Messina alle 9.40. Ha lasciato le ferroguide per le mine a Taranto, ma esse vengono rapidamente trasportate a Messina e rimontate sul cacciatorpediniere. All'arrivo a Messina vengono sbarcati i quattro feriti non gravi, che vengono caricati su due ambulanze, ed anche l'ufficiale medico del Corazziere, destituito dal comandante Monaco a seguito di un diverbio, scoppiato durante l'attacco aereo del 1° novembre, su quali fossero i compiti prioritari del medico. L'ammiraglio Pietro Barone, comandante della Piazza Militare Marittima di Messina e del Comando Militare Marittimo della Sicilia, fa presente a Supermarina la preoccupante situazione del carburante: «Corazziere giunto con vuoto di 480 tonn.; a Trapani siamo al limite e gli incrociatori della III Divisione pure».

6 novembre 1942
Montate le ferroguide e lasciata Messina alle 3.45, il Corazziere arriva a Trapani verso le 14 (per altra fonte, in serata). La posa della «S.t. 2» è programmata per la notte tra il 7 e l'8 novembre.

7 novembre 1942
Alle 5 del mattino, dopo iniziali esitazioni dovute all'incerto stato del tempo, Supermarina telefona a Messina ordinando che le navi destinate alla posa di «S.t. 2» e «S 8» procedano all'imbarco delle mine, a meno di condizioni meteorologiche decisamente proibitive. Il Corazziere imbarca dunque 50 mine tipo Bollo, dotate di congegni di affondamento e rampino antidragaggio. Contemporaneamente, caricano le loro mine anche i cacciatorpediniere incaricati della posa dello sbarramento «S 8»: Da Noli, Pigafetta, Zeno (che erano già in porto al momento dell'arrivo a Trapani del Corazziere), Ascari e Mitragliere (arrivati dopo il Mitragliere). L'operazione di imbarco delle mine viene rapidamente portata a termine senza inconvenienti. All'operazione parteciperà anche il nuovissimo incrociatore leggero Attilio Regolo, che però – onde evitare il sovraffollamento del porto di Trapani – caricherà le sue mine (129 tipo «E») a Palermo. MAS e motosiluranti inviate dal Comando di Messina si occupano della scorta e dell'esecuzione di agguati protettivi ad ovest di Capo Bon ed a sud di Kelibia. Corazziere, Pigafetta (con a bordo il contrammiraglio Lorenzo Gasparri, comandante del Gruppo Cacciatorpediniere di Squadra, incaricato di dirigere l'operazione), Da Noli, Zeno, Ascari e Mitragliere salpano da Trapani alle 7, assumendo una velocità di 20 nodi. Alle 22 si unisce alla formazione anche il Regolo. Giunte sul posto, le navi trovano ad attenderle la torpediniera Nicola Fabrizi, inviata da Trapani per segnalare loro il punto in cui cominciare a posare le mine. Regolandosi in base ai fari che appaiono visibili ed ai segnali della Fabrizi, i cacciatorpediniere si portano in linea di fronte ed assumono la rotta di posa (rotta 68°); il Corazziere, come previsto, lascia la formazione per andare a posare poco lontano lo sbarramento «S.t. 2». Le altre navi procedono a posare l'«S 8»: all'1.37 viene

dato lo stop di inizio della posa.
Il Corazziere posa le sue 50 mine regolandole per tre metri di profondità, e lasciando un intervallo di 50 metri tra un ordigno e l'altro; tuttavia, durante la posa si verificano alcuni inceppamenti, che lasciano alcuni vuoti nella linea e ne provocano l'allungamento dai 2400 metri previsti ai 2880 metri effettivi. Viene inoltre rilevato che cinque mine, appena toccata l'acqua, danno luogo ad una piccola esplosione, forse causata dalla prematura attivazione di uno dei due dispositivi di autoaffondamento (il che porta a presumere che tali mine siano affondate immediatamente).
Mezz'ora dopo la fine della posa, mentre il Corazziere si sta allontanando, vengono avvertiti tre forti scoppi, presumibilmente mine esplose accidentalmente. Ultimata alle 4.08 la posa dell'«S.t. 2», alle 5.30 il Corazziere si riunisce alle altre unità, che dirigono per rientrare a Palermo alla velocità di 20 nodi.
Alle 6.37 lo Zeno avvista un aereo sospetto, che sorvola il gruppo a bassa quota, ed alle 9.58 il Comando Marina di Trapani segnala che un velivolo nemico sta tallonando la formazione.
Alle 10.22 l'ammiraglio Gasparri ordina di assumere una formazione su due colonne (fino a quel momento si è mantenuta la linea di fila), con il Corazziere in posizione di scorta laterale a dritta del Regolo; ma la manovra è appena cominciata, quando – tre miglia a nordovest di Capo San Vito – il Regolo viene colpito a prua da un siluro lanciato dal sommergibile britannico P 46 (poi Unruffled, tenente di vascello John Samuel Stevens), guidato sul posto dai segnali dell'aereo. Il P 46, avvistate alberature ed aerei verso sudovest alle 9.55 e ritenendo, correttamente, trattarsi dell'incrociatore e dei cacciatorpediniere del cui arrivo era stato avvisato, ha avuto conferma dei suoi sospetti alle 10, quando ha avvistato la centrale di direzione del tiro del Regolo, ed alle 10.05 ha iniziato ad avvicinarsi a tutta forza per attaccare. Alle 10.23, in posizione 38°14' N e 12°43' E, il sommergibile ha lanciato una salva di quattro siluri (gli ultimi rimasti a bordo) da 1920 metri di distanza, per poi scendere subito in profondità onde eludere la reazione della scorta.
L'esplosione asporta buona parte della prua del Regolo.
L'ammiraglio Gasparri ordina a Da Noli e Zeno di dare la caccia al sommergibile attaccante, ed agli altri cacciatorpediniere di girare intorno al Regolo coprendolo con cortine fumogene; contatta Trapani richiedendo l'invio di mezzi di soccorso. La caccia con bombe di profondità da parte di Da Noli e Zeno ha inizio alle 10.35 e si protrae per un'ora; vengono gettate 14 bombe di profondità, singolarmente, ma nessuna esplode vicina al P 46, che non subisce danni.
Poco dopo sopraggiungono due rimorchiatori, che tentano infruttuosamente di prendere a rimorchio l'incrociatore e di metterlo sulla rotta desiderata; le lamiere di ciò che resta della prua, piegate verso l'esterno, fanno da timone ed impediscono di governare.
Alle 11.30 arrivano i MAS 544 e 549; il Pigafetta tenta a sua volta il rimorchio, ma senza successo.
Alle 13.30, con l'arrivo da Trapani di altri due rimorchiatori (i quattro rimorchiatori sono il Monfalcone, il Maurizio, il Liguria ed il Trieste), si riesce finalmente a prendere il Regolo a rimorchio, e inizia così la navigazione verso Palermo, all'esasperante velocità di due nodi e mezzo. Poco più tardi arrivano anche le torpediniere Cigno e Giuseppe Cesare Abba, che effettuano ricerca con l'ecogoniometro nell'area dell'attacco, mentre alle 14.48 Corazziere, Ascari e Mitragliere vengono distaccati per raggiungere Messina, su ordine di quel Comando Marina. Il Regolo riuscirà a raggiungere Palermo all'alba del 9 novembre.

12 novembre 1942

Il Corazziere, insieme ai gemelli Aviere, Bombardiere, Mitragliere, Corsaro, Legionario, Ascari e Velite, salpa da Taranto di scorta alle corazzate Roma, Littorio e Vittorio Veneto (la IX Divisione Navale), delle quali è stato disposto il trasferimento a Napoli.
Il Corazziere fa parte della scorta delle corazzate (XI e XII Squadriglia Cacciatorpediniere) fin dalla partenza, mentre altri cacciatorpediniere (la XIII Squadriglia) si uniscono ad essa tra le 5.30 e le 6. Con le luci dell'alba, verso le sei del mattino, appaiono anche i primi velivoli della scorta aerea: un bombardiere tedesco Junkers Ju 88, un idrovolante italiano CANT Z. 506 (successivamente rimpiazzato da un CANT Z. 501), ambedue in funzione antisommergibili, e 7 (poi 10) caccia tra Macchi C. 200 e FIAT G. 50 (due dei quali più tardi sostituiti da altrettanti biplani FIAT CR. 42).
Tra le 14 e le 15.18 la squadra attraversa lo Stretto di Messina passando nel canale dragato, ad una velocità di 24 nodi. Alle 14.20 uno degli Mc 200 precipita in mare, ma il suo pilota viene salvato dal Camicia Nera.
Alle 15.56 il sommergibile britannico P 35 (tenente di vascello Stephen Lynch Conway Maydon), in agguato a ponente di Capo Vaticano (Calabria), avvista su rilevamento 190° delle unità che alle 16.02 identifica come due corazzate classe Littorio, scortate da almeno dodici cacciatorpediniere e con almeno tre aerei in volo sopra le navi: si tratta della formazione di cui fa parte il Corazziere. Dopo aver stimato che la rotta della squadra italiana sia 335°, il P 35 si porta in posizione 38°39'5" N e 15°44'5" E ed alle 16.19 lancia quattro siluri contro la seconda corazzata della fila, da una distanza di 3660 metri. Subito dopo il lancio, il sommergibile scende a 36 metri di profondità. Nessuno dei siluri va a segno, perché il P 35 ha sovrastimato la velocità dei bersagli, giudicandola di 29 nodi (mentre la velocità realmente tenuta è di 22); tuttavia, mentre le navi notano i siluri, nessuno degli aerei di scorta ne vedono le scie, destando il rincrescimento dell'ammiraglio Iachino. Durante la navigazione di trasferimento i cacciatorpediniere eseguono varie manovre per esercitazione, con risultati giudicati eccellenti. Non sono invece molto efficaci i tentativi di occultare le corazzate con cortine fumogene per nasconderle ai ricognitori nemici, a causa di malfunzionamenti dei generatori di fumo e dell'insufficiente addestramento del personale.

Tra le 16.20 e le 17.15 la scorta aerea lascia la formazione, ed anche la XIII Squadriglia Cacciatorpediniere, tranne il Bombardiere, riceve ordine di rientrare a Messina. Apparentemente anche il Corazziere lascia la formazione più o meno intorno a quest'ora, ed il trattenimento del Bombardiere (che fa parte della XIII Squadriglia) è motivato dalla necessità di sostituirlo.
La IX Divisione e la sua scorta proseguono verso Napoli, dove giungono indenni nelle prime ore del 13 novembre, dopo aver eluso anche un tentativo d'intercettazione da parte del sommergibile britannico Turbulent (nel Golfo di Napoli) grazie al calare dell'oscurità. La XI Squadriglia si ormeggia a Napoli insieme alle corazzate, mentre la XII Squadriglia va ad ormeggiarsi a Pozzuoli, poco lontano.

26 novembre 1942
Il Corazziere (capitano di fregata Antonio Monaco di Longano) ed i cacciatorpediniere Mitragliere (caposcorta, capitano di vascello Giuseppe Marini) e Folgore (capitano di corvetta Renato D'Elia) partono da Palermo per Biserta alle 22.15 (o 22.20), scortando il convoglio «G», formato dalle motonavi Città di Napoli e Città di Tunisi.

27 novembre 1942
Nelle prime ore della notte, tra Capo Gallo e Capo San Vito, il convoglio «G» (che procede a 15 nodi con le due motonavi in linea di fronte, il Corazziere in posizione avanzata a proravia, il Folgore a dritta ed il Mitragliere a sinistra) incontra il convoglio «LL», in navigazione da Tripoli a Palermo con i piroscafi Zenobia Martini e Giuseppe Leva e la torpediniera Circe (con i piroscafi in linea di fila e la torpediniera in scorta avanzata a proravia). Le condizioni di visibilità, grazie alla luce lunare, sono eccellenti; i due convogli – che sanno del previsto incontro – si avvistano già da grande distanza e seguono le rispettive rotte senza incertezze. Il convoglio «G», dato che tra le navi c'è una distanza più che adeguata a fargli passare in mezzo il convoglio «LL» (che ha rotta opposta e velocità 7 nodi), prosegue senza mutare rotta né formazione, ma all'1.13 – nel punto 38°14' N e 12°27' E – la Circe, per una sua manovra errata, taglia la rotta alla Città di Tunisi, che la sperona. La torpediniera affonda rapidamente spezzata in due; il Folgore, su ordine del caposcorta, può soltanto salvare i superstiti, 99 su un equipaggio di 165 uomini, che porta a Palermo. La Città di Tunisi, danneggiata, ripara a Trapani con la Climene. La Città di Napoli prosegue per Biserta, dove giungerà alle 14.55 del 28, mentre Corazziere e Mitragliere fanno ritorno a Palermo.

5 dicembre 1942
Corazziere, Maestrale (capitano di vascello Nicola Bedeschi, comandante della X Squadriglia Cacciatorpediniere), Ascari e Grecale salpano da Trapani eseguire la posa del campo minato «S 97» (composto da 224 mine), una spezzata dello sbarramento «S 9» nel Canale di Sicilia.
Primo a partire, alle 2.46, è il caposquadriglia Maestrale, seguito da Grecale, Ascari e Corazziere. Una volta usciti tutti, i quattro cacciatorpediniere si dirigono verso la zona di posa.
Alle 7.52 sopraggiungono due aerei da caccia della Regia Aeronautica, che sorvolano la formazione e ne assumono la scorta. Alle 8.45 la squadriglia si dispone in linea di fronte, ed alle 9.06 inizia la posa delle mine, che prosegue fino alle 9.38. La posa viene eseguita sulla base dell'ordine di operazione redatto da Marina Trapani: le mine vengono posate su quattro file parallele, lunghe complessivamente 11.150 metri (6,5 miglia) e distanziate tra loro di 100 metri. Il Corazziere posa la fila più a destra, mentre andando verso sinistra le altre file sono posate nell'ordine da Grecale, Ascari e Maestrale. Tra ogni mina di una stessa fila c'è un intervallo di 200 metri (il ritmo di lancio è di una mina ogni 33 secondi), e le mine delle diverse file sono sfalsate tra loro di 50 metri. Lo sbarramento viene eseguito con rotta di posa 22°.
Alle 8.52, poco prima di iniziare la posa, viene avvistato a grande distanza, su rilevamento vero 40°, un aereo di nazionalità incerta, che Supermarina comunicherà poi essere nemico.
Alle 13.40 i quattro cacciatorpediniere imboccano le rotte di sicurezza per l'accesso a Trapani, dove giungono poco più tardi.

8 dicembre 1942
Il Corazziere ed i cacciatorpediniere Zeno, Ascari, Mitragliere, Grecale, Pigafetta e Da Noli iniziano a caricare le mine per la posa della spezzata «S 94», anch'essa facente parte dello sbarramento «S 9».

9 dicembre 1942
Alle 9.40 Supermarina ordina di sospendere l'imbarco delle mine, rimettere sulle bettoline quelle già imbarcate e prepararsi subito ad un'urgente missione di trasporto truppe a Tunisi e Biserta.
10 dicembre 1942
Corazziere (capo sezione) e Zeno salpano da Trapani per Tunisi alle due di notte per una missione di trasporto truppe. Giungono a Tunisi alle 9.45; sbarcate le truppe, Corazziere e Zeno lasciano Tunisi alle 17.30 per rientrare a Trapani.

11 dicembre 1942
Corazziere e Zeno arrivano a Trapani alle 10.30; poco dopo, ricominciano ad imbarcare le mine. Corazziere, Mitragliere, Ascari e Grecale caricano ciascuno 52 mine tipo P 200 od Elia, mentre Da Noli, Pigafetta e Zeno ne caricano 85 tipo EMF ciascuno.
Pochi minuti prima della partenza, in tarda serata, il Pigafetta subisce un'avaria di macchina che gli impedisce di partire; viene così deciso di rinunciare ad una fila di mine (il piano originario ne prevedeva cinque, tre composte da 86 EMF e due di 104 Elia o P 200). Il capitano di vascello Del Minio, che comanda la XV Squadriglia Cacciatorpediniere e deve dirigere la posa, trasborda dal Pigafetta sul Da Noli.

12 dicembre 1942
Corazziere, Mitragliere, Ascari, Da Noli, Zeno e Grecale partono da Trapani all'una di notte. Procedono a 20 nodi di velocità finché alle 7.10 avvistano l'Isola dei Cani; a questo punto riducono la velocità a 18 nodi e dirigono per la rotta normale a quella di posa, passando nel varco rimasto tra le spezzate «S 93» e «S 96».

Alle 7.55 sopraggiunge un ricognitore che fornisce alle unità scorta antisommergibili (insieme, per poco tempo, a tre aerei da caccia) fino alle 10.45. Viene assunta formazione con Zeno, Da Noli e Corazziere in linea di fronte, seguiti da Mitragliere e Grecale anch'essi in linea di fronte, seguiti a loro volta dall'Ascari; viene ridotta ancora la velocità, fino a 14 nodi, ed alle 9.29 inizia la posa, su rotta 57°. Prima nave a posare le mine è lo Zeno, poi Da Noli, Mitragliere ed Ascari, mantenendo gli intervalli necessari per lo sfalsamento delle mine tra le file, poi – quando i precedenti hanno terminato la posa, per poi accostare in fuori ed accelerare per portarsi in posizione laterale avanzata – Corazziere e Grecale. In tutto, otto mine esplodono prematuramente.
Corazziere e Mitragliere posano la terza fila, lunga 13 miglia e formata da 104 mine tipo Elia o P 200, regolate per tre metri di profondità e distanziate di 232 metri l'una dall'altra. Grecale ed Ascari posano la quarta, avente caratteristiche analoghe alla terza, mentre Zeno e Da Noli posano rispettivamente la prima e seconda fila di mine (da sinistra), entrambe lunghe 16 miglia e composte da 86 ordigni tipo EMF. La posa viene ultimata alle 10.39. Durante l'operazione, una schiarita ha agevolato il riconoscimento dei punti cospicui della costa; terminata la posa, tuttavia, il tempo diventa fosco, la visibilità cala drasticamente e si verificano frequenti piovaschi.
Le navi rientrano a Trapani alle 16.40.

15 dicembre 1942
Corazziere, Ascari e Mitragliere (caposquadriglia) partono da Trapani per Tunisi alle 00.35, in missione di trasporto di truppe e personale della Marina.
Le tre unità giungono a Tunisi alle 10.10, sbarcano le truppe e poi ripartono alle 12.45; vengono mandate d'urgenza a soccorrere i naufraghi del piroscafo Sant'Antioco, affondato qualche ora prima al largo di Capo Bon. Nonostante diversi attacchi aerei, i tre cacciatorpediniere raggiungono il luogo dell'affondamento ed il Mitragliere recupera 139 superstiti del Sant'Antioco, che trasporta a Palermo; Corazziere ed Ascari dirigono invece per Trapani, dove arrivano alle 21.30.

18 dicembre 1942
Corazziere (capo sezione) ed Ascari partono alle due di notte da Trapani per effettuare una missione di trasporto truppe a Biserta. Qui arrivano alle 9.30, per poi ripartire alle 10.40 dopo aver celermente sbarcato le truppe; dopo aver superato indenni un attacco aereo a mezzogiorno, i due cacciatorpediniere si dividono. Il Corazziere fa rotta per Trapani, dove arriva alle 17.30, mentre l'Ascari dirige per Palermo.

16 dicembre 1942
Supermarina ordina a Marina Messina di far caricare sulle bettoline, la sera del 19 dicembre, le mine destinate alla spezzata «S 98» dello sbarramento «S 9», che dovrà essere posata da Grecale, Corazziere (con mine tipo Elia), Da Noli, Pigafetta e Zeno (con mine tipo EMC e EMF). Marina Messina, tuttavia, risponde che Corazziere, Ascari, Da Noli e Zeno, appena tornati da una missione di trasporto truppe in Tunisia, hanno solo 200 tonnellate di nafta, insufficienti ad eseguire la missione; a riprova della crescente gravità della carenza di nafta, Supermarina si trova a dover ordinare a Marina Messina che lo Zeno ceda al Da Noli tutta la nafta in eccedenza rispetto a quella necessaria a trasferirsi da Trapani a Palermo, dopo di che il Da Noli si rechi a Palermo, riempia di nafta tutti i serbatoi prelevandola dalle unità ai lavori, e poi torni a Trapani per distribuire la nafta agli altri cacciatorpediniere. Tale è la scarsezza di nafta nella base di Trapani. Alle 18.30 Supermarina ordina anche a Marina Messina che Corazziere e Grecale, oltre alle mine tipo Elia, carichino anche le P 200 fino a completo carico; il 17 dicembre, con messaggio delle 19.30, preciserà che dato il maggior numero di mine, le linee di Corazziere e Grecale dovranno essere allungate verso nordest. Successivamente, le necessità del rifornimento della Tunisia, che impegnano i cacciatorpediniere in continue missioni di trasporto truppe, ed i periodi di maltempo costringono a rimandare la posa della «S 98» per oltre un mese.

21 dicembre 1942
Il Corazziere ed i cacciatorpediniere Legionario (caposquadriglia), Bombardiere e Grecale salpano da Trapani per Biserta all'una di notte, in missione di trasporto truppe. Più tardi, in mare aperto, si uniscono ad essi anche Pigafetta e Da Noli, partiti un'ora dopo. In tutto, i sei cacciatorpediniere trasportano 1750 uomini. Corazziere, Bombardiere, Grecale e Legionario arrivano a Biserta alle 8.45, seguiti dopo un quarto d'ora da Pigafetta e Da Noli. Le sei unità imbarcano 1000 smobilitati della Marina francese, poi ripartono: Corazziere, Bombardiere, Pigafetta (caposquadriglia) e Da Noli lasciano Biserta alle 10.30, Legionario e Grecale dieci minuti dopo.Corazziere, Bombardiere, Pigafetta e Da Noli arrivano a Palermo alle 23.40, mentre Grecale e Legionario dirigono per Trapani.

24 dicembre 1942
Corazziere, Bersagliere, Grecale e Mitragliere (caposquadriglia) salpano da Palermo per Tunisi alle 21, in missione di trasporto di 1200 soldati.

25 dicembre 1942
I quattro cacciatorpediniere arrivano a Tunisi alle 8.30 e ripartono due ore più tardi, dopo aver sbarcato le truppe ed aver imbarcato 1200 tra smobilitati della Marina francese e prigionieri. Corazziere, Bersagliere e Mitragliere (caposquadriglia) arrivano a Palermo alle 22.40, mentre il Grecale vi giunge alcune ore più tardi, a causa di un'avaria.

2-3 gennaio 1943
Nella notte tra il 2 ed il 3 gennaio, mentre il Corazziere si trova ormeggiato presso i cantieri navali di Palermo per compiere delle riparazioni ad una caldaia (andata in un'avaria alcuni giorni prima), il porto del capoluogo siciliano viene attaccato da cinque "chariots" britannici, mezzi d'assalto copiati dai siluri a lenta corsa italiani, penetrati nel porto dopo l'avvicinamento da parte dei sommergibili Trooper e Thunderbolt (operazione «Principal»).

Dei cinque "chariots", uno (incaricato di collocare le sue cariche esplosive sulle chiuse del bacino di carenaggio, per distruggerle) va perduto per avaria senza aver compiuto la sua missione, un altro (incaricato di minare e affondare la motonave Calino) dev'essere anch'esso autoaffondato senza aver concluso nulla a causa dell'annegamento del pilota (la cui muta subacquea è stata lacerata durante il superamento delle ostruzioni), ed un terzo torna indietro senza aver compiuto la missione, a causa di infiltrazioni d'acqua nella muta del pilota; gli altri due, invece, riescono a collocare le loro cariche esplosive, piazzandole sugli scafi dell'incrociatore leggero Ulpio Traiano, in costruzione (varato poco più di un mese prima ed in fase di allestimento), del piroscafo Gimma, del cacciatorpediniere Grecale, della motonave Viminale e della torpediniera di scorta Ciclone. Tutti gli operatori degli "chariots", eccetto due che sono annegati ed i due uomini del "chariot" che è tornato indietro (i quali vengono recuperati in mare aperto dal sommergibile P 46), raggiungono la riva e vengono successivamente catturati.



Trasbordo di truppe dal Corazziere su un motoveliero davanti a Tunisi, gennaio 1943 (g.c. STORIA militare)

Mentre le cariche applicate agli scafi di Ciclone, Gimma e Grecale non si attivano (forse perché piazzate troppo frettolosamente dagli operatori britannici) e vengono successivamente scoperte e rimosse senza alcun danno per le tre navi, le mine applicate sugli scafi di Ulpio Traiano e Viminale esplodono dopo alcune ore. Per prima scoppia, alle 5.45, la carica collocata sullo scafo della Viminale, che subisce gravi danni, anche se rimane a galla; due ore dopo, alle 7.58, esplode anche la carica sistemata sullo scafo dell'Ulpio Traiano, con effetti più gravi: l'incrociatore, ancora incompleto, si spezza in due e affonda rapidamente. Lo scoppio di questa carica danneggia gravemente anche l'adiacente banchina del cantiere navale, che crolla parzialmente per un tratto di circa trenta metri, e provoca 5 vittime (quattro operai italiani ed un soldato tedesco) e 21 feriti.

Il Corazziere, che si trova ormeggiato poco lontano dall'Ulpio Traiano, ha l'equipaggio al posto di manovra (deve infatti muovere) e si viene a trovare in una posizione "privilegiata" per osservare la drammatica fine dell'incrociatore: da bordo del cacciatorpediniere, i marinai vedono i primi operai salire sull'Ulpio Traiano e subito dopo una violenta esplosione che scuote l'incrociatore, facendolo rovesciare ed affondare. Alcune schegge dell'esplosione vengono proiettate fin sul Corazziere, anche se non ci sono danni né feriti.

17 gennaio 1943

Corazziere, Ascari, Bombardiere e Legionario (caposquadriglia) partono da Trapani per Biserta alle 2.30, trasportando 1200 militari e 12 tonnellate di rifornimenti.

Giungono a Biserta alle 9.40; alle 12.20 il Corazziere e l'Ascari (capo sezione e caposcorta) lasciano Biserta per rientrare a Palermo scortando la motonave Ines Corrado. Verso le 17 un sommergibile britannico (probabilmente l'United, che nelle stesse ore silura e affonda sulla stessa rotta il cacciatorpediniere Bombardiere) lancia quattro siluri contro Corazziere ed Ascari, che riescono ad evitarli.

18 gennaio 1943

Corazziere, Ascari ed Ines Corrado arrivano a Palermo alle 2.30.

Calmatosi il tempo, e giunti in Sicilia altri cacciatorpediniere per concorrere alle missioni di trasporto truppe, alleggerendo la pressione su quelli presenti, si decide di procedere con la posa della «S 98».

20 gennaio 1943

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

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

La torpediniera Cigno avrebbe l'incarico di posizionare un segnale sullo scoglio Keith e di portarsi tre miglia a sudest dello stesso per agevolare l'individuazione della zona di posa ai cacciatorpediniere, ma problemi alle caldaie la costringono a rientrare; il suo comandante ferma la corvetta Gabbiano, in zona per altra missione, e le ordina di rimpiazzarla.

Ciò determina tuttavia alcuni disguidi, così che l'ammiraglio Gasparri decide di distaccare

un cacciatorpediniere per sincerarsi che la Gabbiano sappia bene cosa dovrà fare. Alle 10.20 sopraggiungono tre MAS che assumono la scorta dei cacciatorpediniere; due si posizionano a dritta, uno a sinistra. Infine, con un paio d'ore di ritardo, i cacciatorpediniere accostano ad un tempo sulla sinistra ed assumono la linea di fronte, su rotta di posa 224°, iniziando la posa alle 10.58. Da dritta a sinistra, le file parallele sono posate nell'ordine da Pigafetta, Da Noli, Zeno, Corazziere ed Ascari; la distanza tra le file è di 400 metri, eccetto che per quelle posate da Ascari e Corazziere, che distano solo 200 metri tra di loro. La lunghezza dello sbarramento è di 21.300 metri, il suo orientamento da nordest a sudovest. Corazziere ed Ascari posano ciascuno 54 mine Elia e P 200, regolate per tre metri di profondità, distanziate tra loro di 230 metri, per una lunghezza complessiva delle file di 12.580 metri. Alle 11.27 i due cacciatorpediniere ultimano la posa e si posizionano sulla sinistra dei tre "Navigatori", ancora impegnati nella posa, eseguendo scorta e ricerca ecogoniometrica. Alle 11.47 anche Zeno, Pigafetta e Da Noli ultimano la posa. Durante la posa viene avvertita una concussione subacquea, senza colonna d'acqua, e mezz'ora dopo la fine della posa si verifica l'esplosione prematura di quattro mine. Inizia poi la navigazione di rientro, a 20 nodi di velocità. Alle 13.30 giungono quale scorta aerea tre caccia ed un ricognitore della Regia Aeronautica, che rimangono sul cielo delle navi per un'ora; durante questo periodo viene avvistata la torretta di un sommergibile, il quale tuttavia è lesto ad immergersi. Segnalato dagli aerei il Pigafetta, subisce la caccia da parte di Corazziere ed Ascari, appositamente distaccati. Alle 16.45 i cacciatorpediniere, dopo il ricongiungimento di Corazziere ed Ascari con i tre "Navigatori", raggiungono Trapani. Dopo il rientro, le navi iniziano ad imbarcare le mine per posare la spezzata successiva dello sbarramento «S 9», la «S 99». Ascari e Corazziere imbarcano ciascuno 50 mine tipo Elia, mentre Da Noli, Pigafetta e Zeno caricano 86 mine tedesche, delle quali 24 magnetiche e 62 ad urto.

24 gennaio 1943

Corazziere, Ascari, Pigafetta (capitano di vascello Del Minio), Da Noli e Zeno salpano da Trapani alle 3.30. Alle 3.55, fuori dalle ostruzioni, le navi si dispongono in linea di fila, con Pigafetta in testa, seguito dal Da Noli, lo Zeno in terza posizione, il Corazziere dietro di lui e l'Ascari per ultimo. La velocità viene gradatamente incrementata fino a 20 nodi. Alle 5.35, in franchia delle rotte di sicurezza, i cacciatorpediniere passano in una formazione su due colonne, con Pigafetta, Da Noli e Zeno a dritta, Corazziere ed Ascari a sinistra, coi capofila in linea di rilevamento. Alle 7.39 viene avvistata la corvetta Artemide, in attesa presso lo scoglio Keith, svolgendo le stesse funzioni della Gabbiano durante la missione precedente; alle 7.50 un ricognitore italiano ed un aereo da combattimento tedesco assumono la scorta aerea delle navi. Alle 7.52 i cacciatorpediniere accostano ad un tempo a sinistra e passano in linea di fronte su rotta opposta a quella di posa (verso sudovest), come ordinato. Alle 8.38 la velocità viene ridotta a 14 nodi, ed alle 8.52, superato di tre miglia il punto di inizio della posa, viene invertita la rotta ad un tempo sulla sinistra. Alle 9.05 inizia la posa; comincia per primo il Da Noli, seguito dagli altri, con gli intervalli prestabiliti per lo sfalsamento. Da dritta verso sinistra, le file parallele sono posate da Zeno, Da Noli, Pigafetta, Corazziere ed Ascari; la distanza tra ogni fila è di 400 metri. La rotta di posa è di 50°, lo sbarramento è orientato da sudovest a nordest, le mine tipo Elia sono regolate per tre metri di profondità e distanziate tra loro di 233 metri. Alle 9.25, dopo la posa delle prime 72 mine magnetiche (24 per ciascuno dei tre "Navigatori"), il Corazziere e gli altri cacciatorpediniere tranne il Pigafetta (che posa la linea centrale) accostano in dentro, riducendo l'intervallo tra le file a 200 metri. Ascari e Corazziere ultimano la posa alle 9.32, passando poi a compiti di protezione e ricerca ecogoniometrica sulla sinistra del gruppo; Da Noli, Pigafetta e Zeno ultimano la posa alle 9.50. In tutto si verificano tre esplosioni premature di mine. L'Ascari, avendo il fonoscandaglio in avaria, viene lasciato libero di tornare a Trapani. Gli altri cacciatorpediniere, Corazziere compreso, una volta ultimata la posa vanno a scandagliare un'area rettangolare lunga dodici miglia e larga tre, situata poco a nordest di quella in cui hanno appena posato le mine, e che è stata designata per la posa di un nuovo sbarramento. Terminato lo scandagliamento, le unità rientrano a Trapani alle 16.25.

28 gennaio 1943

Corazziere, Ascari ed il cacciatorpediniere Lanzerotto Malocello (caposquadriglia) salpano da Trapani per Tunisi alle 3.30, in missione di trasporto truppe. Hanno a bordo, complessivamente, 990 militari. Giunti a Tunisi alle 10.30, i tre cacciatorpediniere sbarcano le truppe, imbarcano 500 rimpatrianti dalla Tripolitania e ripartono alle 12.40 per Trapani, dove arrivano alle 22.10.

29 gennaio 1943

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

30 gennaio 1943

Alle 4.30 i cacciatorpediniere salpano da Trapani per eseguire la posa. Alle 5.17 hanno raggiunto i 20 nodi di velocità, ed alle 6.40, in franchia delle rotte di sicurezza, cominciano a zigzagare a 22 nodi. Alle 6.58 due aerei da caccia della Regia Aeronautica sorvolano la formazione, per poi andarsene dopo qualche minuto; alle 7.15 sopraggiungono due bombardieri tedeschi

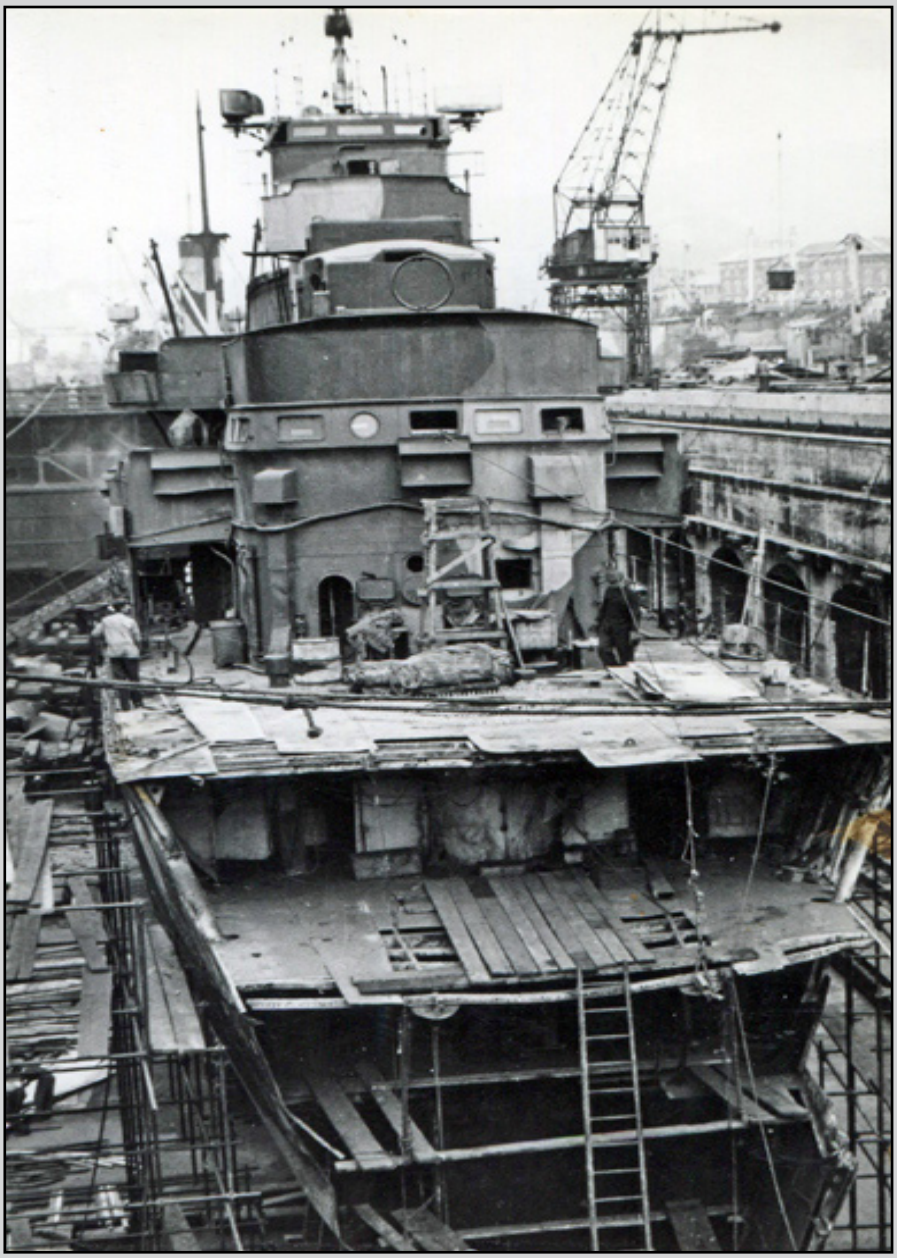
Junkers Ju 88 ed un idrovolante italiano CANT Z. 506, che assumono la scorta aerea dei cacciatorpediniere. Alle 7.30, quando quattro MAS assumono la scorta antisommergibili dei cacciatorpediniere, soltanto il CANT Z. 506 è sul cielo delle navi.

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

La posa ha inizio alle 9.07; le file parallele sono posate nell'ordine, da dritta a sinistra, da Corazziere, Ascari, Pigafetta, Zeno e Da Noli. Il Corazziere e l'Ascari navigano parallelamente ai "Navigatori", ma posano la prima mina soltanto quando questi ultimi stanno posando la quarantanovesima (cioè mentre essi stanno ultimando la posa della prima tratta, lunga quattro miglia), dato che le loro file sono più corte; i due "Soldati" posano quindi le loro mine con intervalli di 233 metri tra un ordigno e l'altro, regolandole per tre metri di profondità. Dopo la posa della quattordicesima mina (per i Soldati), Corazziere ed Ascari accostano in fuori verso dritta e, con manovra opposta rispetto a quella eseguita nella posa della «S 99», si distanziano tra di loro e dal Pigafetta in modo da raddoppiare l'intervallo tra le file di mine. Al contempo, sul lato opposto, Da Noli e Zeno fanno lo stesso.

Le file posate da Corazziere ed Ascari sono lunghe 6,5 miglia, quelle dei "Navigatori" 10,5 miglia. Lo sbarramento ha orientamento quasi identico alla spezzata «S 99», ma forma rovesciata (ristretto all'inizio, più largo alla fine). Le ultime unità terminano la posa alle 9.52, e cinque minuti dopo accostano ad un tempo di 90° a dritta ed iniziano la navigazione di rientro, alla velocità di 20 nodi. Alle 10.15 Ascari e Corazziere si posizionano 5 km a poppavia dei "Navigatori", e tutte le navi iniziano a zigzagare a 22 nodi. A mezzogiorno viene data libertà di manovra ai MAS, e dopo qualche minuto anche all'Ascari, che deve raggiungere Messina.

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



Di nuovo senza prua, primavera 1943 (Coll. Aldo Fraccaroli, via Maurizio Brescia e www.associazione-venus.it)

1° febbraio 1943

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

Alle 13.30 i cacciatorpediniere vengono infruttuosamente attaccati da aerei all'imboccatura di La Goletta; approdati a Tunisi mezz'ora dopo, mettono a terra truppe e carico e poi ripartono alle 15.45, trasportando 470 rimpatrianti. Alle 19 vengono nuovamente attaccati da aerei, ma non subiscono danni, ed arrivano a Trapani alle 23.30.

5 febbraio 1943

Corazziere, Malocello (nave ammiraglia dell'ammiraglio Lorenzo Gasparri, comandante del Gruppo Cacciatorpediniere di Squadra; secondo Antonio Angelo Caria, imbarcato sul Corazziere, Gasparri si sarebbe invece imbarcato proprio sul Corazziere durante questa missione), Da Noli e Zeno partono da Trapani per Tunisi all'una di notte, trasportando 920 soldati e materiali vari. Arrivano a Tunisi alle 9.45, sbarcano truppe e carico e ripartono alle 11.15, giungendo a Trapani alle 20.30.

La fine

Intorno alle 22 del 5 febbraio 1943 il Corazziere (capitano di fregata Antonio Monaco di Longano), mentre rientrava dalla sua ultima missione di trasporto truppe in Tunisia insieme a Malocello, Da Noli e Zeno, entrò in collisione con la motozattera tedesca F 484 al largo di Trapani, a causa di un errore di manovra. Il mezzo tedesco speronò il Corazziere, aprendo uno squarcio lungo circa dodici metri a prua del cacciatorpediniere, sul lato di dritta; entrambe le unità rimasero a galla, ma il danno subito dal Corazziere era piuttosto serio. Secondo il libro "Cacciatorpediniere Classe Soldati" di Erminio Bagnasco, lo squarcio causato dalla collisione era nell'opera morta del cacciatorpediniere, cioè al di sopra della linea di galleggiamento, ma secondo il sottufficiale cannoniere Antonio Angelo Caria, che teneva all'epoca un diario, il danno causato dalla collisione provocò l'allagamento di diversi compartimenti, il che farebbe presumere che la falla si estendesse anche al di sotto della linea di galleggiamento. Alcuni membri dell'equipaggio, i serventi del complesso poppiero da 120 mm, misero a mare una zattera credendo che la nave stesse per affondare, gesto che sarebbe poi stato punito con un massimo di rigore. Il Corazziere fermò temporaneamente le macchine, per accertare l'estensione dei danni e stabilire la propria posizione con l'aiuto di Marina Trapani, che accese un fanale per permettere di effettuare un rilevamento: la corrente lo stava infatti facendo scarrocciare verso i campi minati posati a difesa della rotta di sicurezza. Rimesso in moto, il Corazziere si riportò sulla rotta originaria e riuscì a proseguire a bassa velocità verso Trapani, dove arrivò alcune ore più tardi. Così Antonio Angelo Caria ha descritto le vicende della collisione: "5 FEBBRAIO 1943. Ennesima missione di trasporto veloce di truppe a Tunisi, assieme al Malocello, Da Noli e Zeno. Al ritorno, assumiamo la testa della formazione poichè alzavamo le insegne dell'Ammiraglio Gaspari, Comandante del Gruppo Cacciatorpediniere, che avevamo a bordo. Navigazione tranquilla, a 30 miglia all'ora. Arrivati in vista di Trapani, verso le 22, abbiamo visto che vi era un bombardamento aereo in corso e la contraerea che sparava rabbiosamente. Eravamo entrati appena nella rotta di sicurezza, con le nostre mine a desta e sinistra, cosicchè avevamo poco spazio a disposizione. In quel frangente c'é stata una collisione tra noi e una motozattera tedesca che ci ha aperto una falla a prora, sulla dritta, di 10-12 mt., allagandoci tutti i locali al di sotto della linea di galleggiamento. L'Ammiraglio ha fatto dare ordine di libertà di manovra al Malocello, Da Noli e Zeno, il che voleva dire di non entrare nella rotta di sicurezza perchè intasata da noi e dalla motozattera tedesca. Io avevo chiesto il permesso di allontanarmi per prendere il caffè o il cognac in Centrale di tiro, posto di riferimento del mio rancio durante le navigazioni, ove mi son trattenuto con gli SDT (Specialisti Direzione del Tiro). Allo schianto, siamo balzati disperatamente, scavalcandoci reciprocamente e le apparecchiature (Indicatore Centrale, Gimetro e Tavolo previsore) per raggiungere lo scoperto. Uscito dalla tuga centrale, allo scoperto, stavo meditando di buttarmi a mare ma tergiversavo giacchè la nave non era sbandata. Gli addetti del complesso di poppa hanno calato a mare una zattera di salvatagio. I responsabili di quel gesto sono stati puniti con un massimo di rigore. Sono rientrato nella realtà dalle chiamate Caria..., Caria... del mio Capo Reparto che in quel momento comndava la nave e che mi aveva dato il permesso di allontanarmi. Salto di cOrsa in plancia. Le macchine erano state fermate subito per dar modo di verificare il danno subìto, chiudere le porte stagne e per fare il punto nave - dal momento che la corrente ci stava scarrocciando a destra o sinistra verso le mine. Per il punto nave (il cielo era coperto), il radiogoniometro ci dava all'altezza di Marettimo, ma evidentemente era sfasato. Allora, é stato chiesto a Marina Trapani di accenderci un fanalicchio di Levanzo o Favignana (non ricordo quale). Marina Trapani ci ha comunicato che il fanalicchio sarebbe rimasto acceso per tre secondi per darci la direzione, e dopo cinque minuti altra accensione di cinque secondi per poter fare il rilevamento e misurare la distanza. L'Ufficiale di rotta, alla seconda accensione, ha fatto il rilevamento ed io con lo stereotelemetro, con la scala telemetrica illuminata, ho misurato la distanza. L'Ufficiale di rotta, fatto il punto nave, ha detto al Comandante che eravamo con la poppa molto vicini alle mine del lato destro. Il Comandante ha dato l'ordine macchine di sinistra avanti mezza e macchine di destra avanti adagio, cosi abbiamo riguadagnato la linea mediana dello sbarramento. Piano-piano, siamo andati avanti finchè siamo arrivati a Trapani (il bombardamento era cessato), dando fondo in rada. Quella notte, finalmente, siamo potuti dormire in branda- dopo tre mesi di dormire a terra tra cielo e mare, con le inevitabili intemperie, nelle diuturne missioni di trasporto veloce di truppe per la Tunisia, alternate subito dopo dalla posa delle mine. Noi stereotelemetristi (fortunati....) dormivamo dentro la torretta telemetrica, insieme al sott'ordine del Direttore di tiro col quale era nato un affetto fraterno. Non parlo degli addetti al complesso di prora, poveracci, perchè dovrei fare un lungo discorso. Parte del personale di macchina, però, si é dovuto arrangiare, poichè il loro locale era allagato. Ha dormito come é capitato. Molto più tardi, sono arrivati il Malocello, Da Noli e Zeno, dando fondo in rada anche loro". Era previsto che proprio in quei giorni il Corazziere partecipasse ad un'altra missione di posa di mine nel Canale di Sicilia, quella della spezzata «S 62», ma i danni subiti rendevano ovviamente impossibile la sua partecipazione. Il mattino del 6 febbraio, pertanto, l'ammiraglio Gasparri, telefonando da Messina a Supermarina per discutere quali cacciatorpediniere assegnare all'operazione, propose tra l'altro di trasferire il prima possibile il Corazziere a Palermo,

onde liberare il porto di Trapani già affollato di cacciatorpediniere, e svolgere nel capoluogo siciliano le riparazioni provvisorie necessarie al suo successivo trasferimento a Napoli. Quest'ultimo sarebbe dovuto avvenire insieme al Geniere (che abbisognava di manutenzione) ed al Grecale (che necessitava anch'esso di riparazioni, a seguito di una grave collisione con la torpediniera Ardente), con la scorta di Gioberti e Camicia Nera. Il posto del Corazziere nella formazione di posa della «S 62» sarebbe stato preso dal Carabiniere, in quel momento a Palermo, che allo scopo avrebbe dovuto montare le ferroguide per la posa di mine. Già alle 17.30 dello stesso giorno, tuttavia, Gasparri dovette nuovamente telefonare a Supermarina perché il Carabiniere, logorato dall'intensissimo servizio (come tutti i caccia), aveva subito un'avaria che ne impediva l'invio a Trapani e l'impiego per la posa della «S 62». Venne destinato al suo posto il Mitragliere, ed al contempo si poté appurare che il Malocello, escluso in un primo momento dall'operazione perché aveva toccato il fondale al largo di Kelibia, non aveva subito danni e poteva dunque svolgere la missione.

Venne allora deciso che la posa della «S 62» sarebbe stata svolta l'8 febbraio da Pigafetta, Malocello, Da Noli, Zeno, Legionario e Mitragliere, e che per portare a 220 tonnellate la riserva di carburante di ciascuno dei cacciatorpediniere di Trapani (in modo da avere abbastanza carburante per svolgere l'operazione) si sarebbe distribuita loro tutta la nafta del Corazziere, 234 tonnellate, rimandando il trasferimento a Napoli di quest'ultimo. Così fu fatto.

Secondo Caria, una volta a Trapani il Corazziere sbarcò tutte le munizioni, comprese le cariche di profondità (ed anche i siluri, ma ciò contrasta con i ricordi del silurista Bruno Taglieri, secondo il quale la nave aveva ancora dei siluri a bordo quando fu colpita il 15 febbraio nel bombardamento di Napoli), dopo di che ripartì alle 7 dell'8 febbraio con la scorta di due motovedette, arrivando a Palermo quattro ore più tardi. Qui il cacciatorpediniere si ormeggiò nei pressi del cantiere navale e subì alcune riparazioni sommarie (la falla causata dalla collisione venne riparata con fasciame provvisorio dagli operai del locale cantiere navale), effettuate tra il 9 ed il 14 febbraio, necessarie a metterlo in condizione di potersi trasferire a Napoli per lavori più estesi; lasciò Palermo alle 6.40 del 15 febbraio, scortato dal cacciatorpediniere Premuda, e giunse a Napoli alle 15.20 di quello stesso giorno, ormeggiandosi alla Calata Villa del Popolo.

Secondo "Cacciatorpediniere Classe Soldati" di Bagnasco, invece, le riparazioni provvisorie prima del trasferimento a Napoli vennero effettuate a Messina; mentre si trovava in riparazione in quella base, il Corazziere venne ulteriormente danneggiato nel corso di un bombardamento aereo. Effettuate delle riparazioni provvisorie, il cacciatorpediniere venne finalmente trasferito a Napoli per ultimarvi i lavori.

Nella notte tra il 14 e il 15 febbraio, l'ultima passata a Palermo, gli uomini di guardia a bordo del Corazziere avvertirono degli strani rumori, come prodotti da qualcosa che si muovesse sott'acqua, che li insospettirono al punto da spingerli a svegliare l'ufficiale di servizio per informarlo; insieme ad essi, questi si mise a controllare lo scafo con un apposito faretto, senza trovare nulla. La mattina seguente, prima di partire, lo scafo del Corazziere venne ispezionato dal palombaro facente parte dell'equipaggio, che di nuovo non trovò niente. Non si era verificato, infatti, alcun attacco nemico: semplicemente gli uomini erano ancora scossi, probabilmente, dall'attacco verificatosi proprio a Palermo un mese e mezzo prima, quando le cariche esplosive piazzate dagli "chariots" britannici avevano affondato sotto i loro occhi l'Ulpio Traiano.

Il Corazziere era arrivato a Napoli da appena mezz'ora, quando la città partenopea venne sottoposta ad un ennesimo bombardamento aereo, da parte di 14 quadrimotori Consolidated B-24 "Liberator" del 93rd e 98th Bomb Group dell'USAAF (9th USAAF). I bombardieri statunitensi, che al decollo erano 21 (gli altri sette, come spesso accadeva, si erano persi lungo la rotta e non raggiunsero l'obiettivo; uno andò perduto), avevano come obiettivo proprio il porto e le navi ivi ormeggiate, anche se parte delle bombe finì, come sempre, anche sul centro abitato. Affondarono sotto le bombe i piroscafi Lecce e Modica, e due bombe colpirono anche il Corazziere, perforando tutti i ponti per poi esplodere sotto la chiglia: l'esplosione asportò di netto l'intera prua del cacciatorpediniere fino al complesso prodiero da 120/50 mm, cioè per una lunghezza di 22 metri, e lesionò anche l'apparato motore. Miracolosamente, nonostante la gravità dei danni, non ci fu tra l'equipaggio un solo ferito: metà del personale, d'altra parte, non era a bordo al momento dell'incursione, essendo sceso a terra in franchigia. Molti dei marinai rimasti a bordo stavano facendo la doccia quando le bombe colpirono, e si precipitarono in coperta ancora nudi, gettandosi nel mare cosparso di nafta e raggiungendo a nuoto la riva, cercando un rifugio antiaereo. Il sottocapo silurista Bruno Taglieri stava finendo di scaricare l'aria compressa dei siluri prima di andare in licenza (l'ufficiale suo diretto superiore gli aveva detto che sarebbe potuto partire non appena avesse sbarcato quelle armi: non aveva nemmeno bisogno di preparare la valigia, perché in seguito alla collisione aveva perso un'altra volta – la seconda in due anni – tutto il vestiario e gli effetti personali) quando era suonato l'allarme aereo: non si era però scomposto, dato che ormai gli allarmi aerei erano divenuti un'abitudine. Il suo ufficiale capo-reparto, che sbarcava a sua volta, era in quel momento passato salutandolo, e gli aveva ordinato d'indossare l'elmetto. Taglieri stava aspettando l'arrivo del battello sul quale dovevano essere trasbordati i siluri, quando la contraerea aveva aperto il fuoco: guardando verso il cielo, si era accorto che i bombardieri avevano iniziato a sganciare il loro carico, ed aveva capito che le bombe stavano per finire proprio sulla nave.

..../....



MADE IN ITALY PRODUCT

momo BEAM

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

RADIOCOMUNICAZIONI ALTERNATIVE DI EMERGENZA. GUIDA PRATICA ALL'UTILIZZO DEI SISTEMI DI RADIOCOMUNICAZIONE PER I VOLONTARI DI PROTEZIONE CIVILE - TERZA PARTE

di Orazio De Maria - IZ1CCH [MI113]



Radio di tipo veicolare

Radio per stazioni fisse. Sono le radio che trasmettono in HF, solitamente della grandezza di una scatola di scarpe, a volte anche di dimensioni più importanti, con potenze allo stadio finale che possono arrivare fino a 200 Watt. Sono dotate di microfono esterno di tipo palmare o da tavolo, possono anche avere in dotazione un alimentatore interno con relativo trasformatore che permette di collegarle in maniera diretta alla rete domestica a 220 Volt senza necessitare di un alimentatore dedicato. Quasi tutte queste radio sono dotate di strumentazione di lettura del Ros, lettura di eventuali onde stazionarie, del segnale ricevuto, della compressione microfonica e possono anche essere dotate di un accordatore di antenna per correggere eventuali disadattamenti tra la linea di trasmissione e l'antenna. Questo avviene a mezzo di circuiti formati da bobine e condensatori variabili. Anche queste radio hanno bisogno di un'antenna esterna e, nel caso di radio multibanda, possono avere nella parte posteriore connettori di ingresso di antenna separati per le gamme HF e VHF/UHF, oltre che ingressi per altoparlante esterno, cuffie, connettori per la linea dati, e tasto telegrafico.



Radio HF per postazioni fisse

L'ultima tipologia di radio, che comunque difficilmente si potrà trovare presente in scenari di emergenza, almeno a livello di attrezzature presenti presso i vari COC o COM, sono le cosiddette radio SDR (Software Definited Radio). Questa tipologia di radio, nella sua configurazione più semplice si può presentare come una classica chiavetta USB dotata di connettore di antenna posto nella parte posteriore. Collegata ad un computer, anche portatile, tramite l'ausilio di apposito software, si trasforma in un ricevitore scanner a larga banda, solitamente con range di frequenza da 25 a 1300 MHZ. I modelli più sofisticati, grandi quando una radio veicolare, si interfacciano sempre tramite un computer (da dove possono essere comandate e gestite come una normale radio), con apposita interfaccia grafica, gestita con l'ausilio del mouse, divenendo così, a tutti gli effetti, una normale radio HF. Per queste tipologie di radio, essendo totalmente digitalizzate, è chiaro che è necessario avere un minimo di preparazione informatica per installare gli appositi programmi per la gestione delle interfacce.

Dopo aver illustrato i vari modelli di apparati presenti in commercio, si descriveranno le principali caratteristiche tecniche ed i comandi basilari che si possono trovare disponibili sugli apparati. Essendo oramai questi terminali quasi tutti standardizzati, le istruzioni di una singola tipologia di apparecchiatura sono valide per tutte le altre, indipendentemente dalla loro frequenza di utilizzo e casa produttrice.



Fig. 12 principali comandi presenti in una radio portatile.

Iniziando dalla classica radio portatile, così come raffigurata in fig. 12, si può notare partendo dall'alto la presenza dell'antenna solitamente di tipo caricata viste le sue ridotte dimensioni. In molte tipologie di radio, tranne per quelle di tipo PMR, questo tipo di antenne sono anche smontabili per eventualmente avere la possibilità di collegare una eventuale antenna di tipo veicolare esterna.

Tutte le radio hanno un potenziometro che serve, oltre che per regolare il volume, anche da pulsante di accensione/spegnimento, se non fosse presente a parte. Accoppiato a questo si trova il tasto di controllo dello squelch che altro non è che un soppressore di disturbi e del rumore di fondo, nelle radio veicolari solitamente è inserito a parte.

E' necessario prestare molta attenzione all'utilizzo e al dosaggio dello squelch, poiché regolandolo troppo in alto, si corre il rischio di non ricevere o sopprimere eventuali trasmissioni di interesse. Una rappresentazione del suo corretto utilizzo si può osservare in basso in cui si desume che basta regolare il potenziometro in modo tale da raggiungere la soglia di soppressione del rumore di fondo, per non correre il rischio di perdere eventuali comunicazioni di interesse ricevute più debolmente. Vedere la fig. 13.

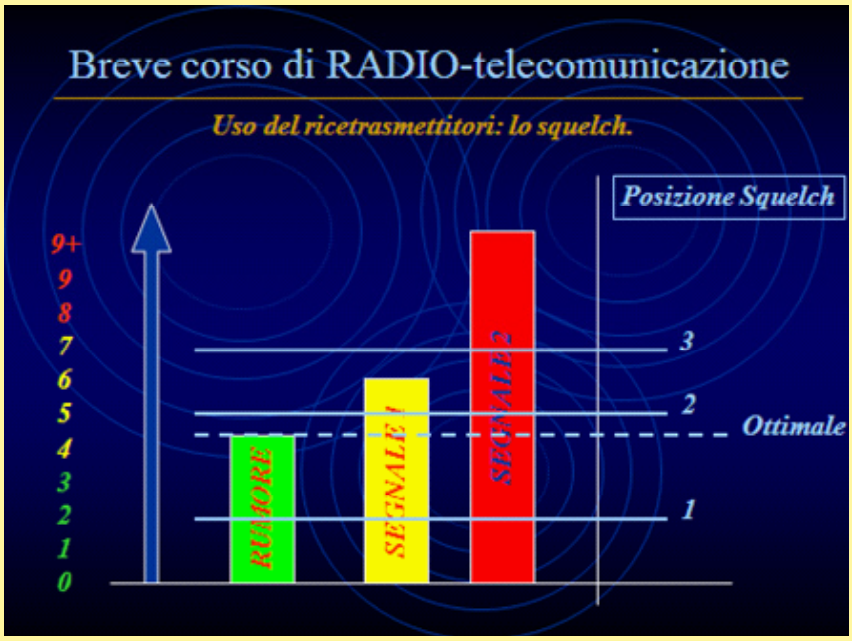


Fig. 13 Corretto settaggio del comando di squelch

Da prestare attenzione all'uso dell'altoparlante in caso di utilizzo di auricolari poiché una volta inseriti l'altoparlante si silenzia automaticamente. Il pulsante di trasmissione serve a commutare in trasmissione la radio. E' necessario tenerla ad una distanza di 10 cm dalla bocca e parlare con un tono di voce normale. Le stesse radio possono essere dotate o meno sia di display che di tastiera alfanumerica; sarebbe importate avere anche la possibilità di poterle alimentare con un connettore del tipo accendisigari che eviterebbe, se utilizzate in auto, a far scaricare le batterie o a ricaricarle qualora fossero scariche. La stessa impostazione è valida per le radio veicolari, rappresentata in figura 14 da una classica radio CB sui 27 Mhz. In questo caso il pulsante di trasmissione è posto sul microfono ed in più troviamo anche la presenza di un S-Meter che misura la potenza del segnale in ricezione, ausilio questo, che ci permetterà di capire anche a che distanza si trova la stazione con cui si è in collegamento. La scala va solitamente da un valore da 1 a 9 + 30 db che rappresenta il valore massimo. Affinché le due stazioni si possano ascoltare, devono essere sintonizzate sulla stessa frequenza. In questo caso la trasmissione avviene in modalità simplex.



Fig. 14

La potenza in questo tipo di radio è al max di 5 W, potenza legale in Italia e funzionano sia in AM che in FM. Anche queste radio sono dotate di ingresso cuffie o altoparlante esterno; in alcune esiste anche la possibilità di regolare il guadagno microfonico e la ricezione del segnale. Se si prende invece in considerazione una radio su frequenze civili o radioamatoriali in gamma VHF o UHF, vi sono dei comandi aggiuntivi rispetto alle precedenti, come quelli in caso di utilizzo di ponti ripetitori dove la frequenza di trasmissione e quella di ricezione sono sfalsate, in gergo shiftate di un valore positivo o negativo a seconda del tipo di ripetitore utilizzato. In Italia lo shift dei ripetitori civili è di 4600 Khz, quello dei ripetitori amatoriali è pari a 600 Khz, in negativo in VHF è di 1600 Khz positivi o negativi in quelli in Uhf. In questo caso si parla di trasmissione semi-duplex.

Rispetto ad un veicolare CB queste radio hanno una potenza in uscita superiore; sono dotate di toni sub-audio, di possibilità di chiamate selettive e di memorizzare un notevole numero di canali. Hanno anche una uscita per interfacciarle al computer in caso di utilizzo di trasmissioni a pacchetti o per modalità APRS (Application Position Trasponder System). La modalità di trasmissione è solo di tipo FM analogica o digitale.

Pur avendo delle radio già programmate, gli operatori alle prime armi delle squadre di protezione civile, molto spesso non sanno che alcuni ripetitori, oramai quasi tutti, utilizzano dei toni sub- audio per potervi accedere. Questa modalità permette di evitare aperture indesiderate del ponte causate da rientri di frequenze adiacenti piuttosto che a disturbi di radio frequenza. I toni sub-audio, esempio di utilizzo in fig. 15, sono di tipo analogico e non sono percepibili dall'orecchio umano; vengono trasmessi unitamente alla voce e il ripetitore, o anche in altra radio se la modalità è diretta,

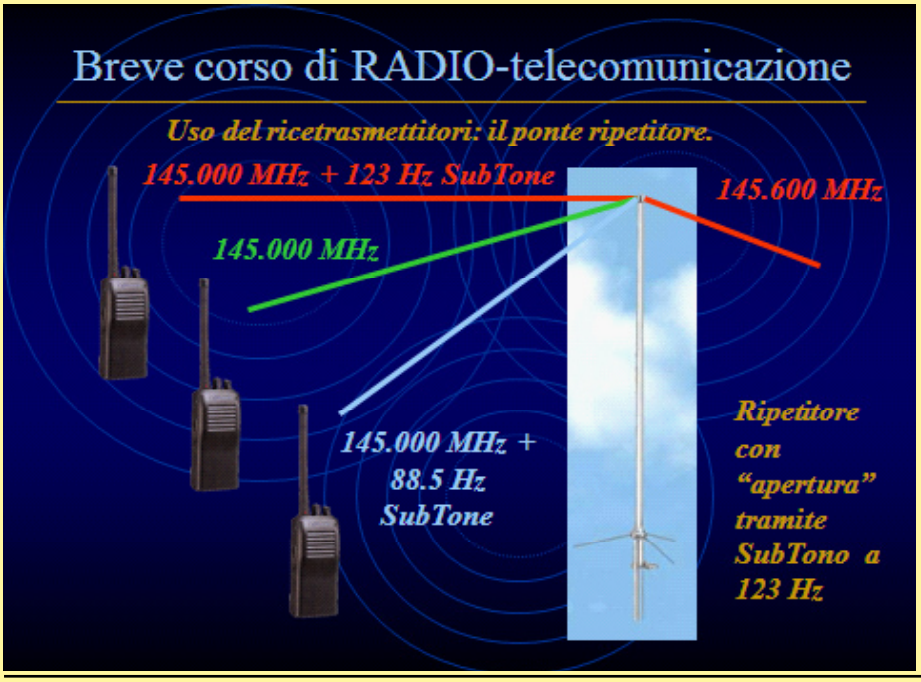


Fig. 15 Toni sub audio e dsc

riconosce quel tipo di segnale in ingresso e, in sua presenza, si attiverà per rilanciare la trasmissione, diversamente rimarrà silenziato fino alla ricezione del tono corretto. Oltre a questo tipo di toni analogici, esistono anche quelli digitali, denominati dsc (Digital Signal Code) che sono di tipo digitalizzato ma il cui principio di funzionamento è similare. Esistono poi le chiamate selettive, che sono in uso da parte delle Forze dell'ordine e altri organi come i VV.FF, Ambulanze, Vigilanza etc. che addirittura permettono chiamate verso gruppi o singoli utenti della propria maglia radio. In caso di emergenza, i ripetitori dotati di pannelli solari e batterie si rivelano importantissimi per mantenere attive le comunicazioni. Un tipico uso dei toni sub audio si trova ad esempio nelle radio PMR, piccoli terminali in banda 446 Mhz con potenza "legale" di 0,5 Watt. Queste radio sono molto diffuse presso le catene di elettronica ma anche in quelle specializzate in equipaggiamenti outdoor.

Per volere della Rete Radio Montana, è stata riservata una frequenza valida su tutto il territorio nazionale, per essere di ausilio a chi effettua escursioni in zone boschive e montane, il Can. 8 di queste piccole radio, con tono sub audio 16, pari a 114 Hz. È divenuta così la frequenza di soccorso e chiamata per chi si reca in montagna. Le caratteristiche morfologiche della montagna, data l'altitudine, permettono la ricezione del segnale anche a notevoli chilometri di distanza, malgrado la bassa potenza impiegata. Dallo scrivente sono state sperimentate all'estero programmandole con toni digitali e riducendo così al minimo la possibilità di interferenze con altri utenti o servizi.

Ponti radio. E' necessario tener conto delle minime caratteristiche che lo stesso deve avere al fine di soddisfare il suo scopo finale, ossia di garantire una zona di copertura quanto più ampia possibile anche per il solo tramite di utilizzo di radio portatili. Al fine di soddisfare questa esigenza, il ponte deve essere installato in un luogo quanto più alto possibile, montagna, collina, altura di un palazzo elevato ecc, e deve essere dotato di batterie tampone per assicurare la carica delle stesse a mezzo di pannelli solari, nonché avere la possibilità di telecomandarne a distanza l'accensione e lo spegnimento. Inoltre, il ponte deve essere dotato di tono sub-audio di attivazione, per eliminarne i disturbi in ingresso.

In Italia le associazioni dei radioamatori ARI, CISAR, ERA ecc. gestiscono oltre 600 ponti radio, tra analogici e digitali, distribuiti su tutto il territorio nazionale. Con l'avvento della tecnologia DMR e la relativa installazione di questo tipo di ripetitori in ausilio a quelli analogici già presenti, si ha la possibilità, agganciando il ripetitore locale, di selezionare la modalità nazionale, l'europea e la mondiale, essendo tale tecnologia veicolata anche a mezzo del web. In modalità nazionale si ha anche l'opportunità di scegliere la regione interessata; ad esempio se volessimo collegare qualcuno presente in zona, o inviare solo una chiamata personale ad un singolo operatore, chiaramente registrato con il proprio ID sulla rete. Ad esempio, se si deve partire con una colonna mobile dal Piemonte e si deve arrivare fino in Abruzzo, con radio o si procederà con la selezione del ponte di quella regione dove è già presente collega radioamatore che sta operando in zona, oppure si potrà inviare una chiamata selettiva per avvisare lo stesso dell'arrivo. Un classico schema semplificato di comunicazione via ponte radio è riportato nella figura 16, sottoriprodotta.

In questo esempio il ponte, funzionante in VHF, ha uno shift di 600 Khz tra la frequenza in uscita, ricezione, e quella in ingresso, trasmissione. Se si volesse invece utilizzare una comunicazione puramente duplex, al pari del telefono di casa, si necessiterà di due frequenze diverse monitorate nello stesso tempo affinché le due comunicazioni possano transitare simultaneamente.



Fig. 16, principio di utilizzo di un ponte radio.

CAPITOLO 6

ALLESTIMENTO E DOTAZIONI DI UNA SALA RADIO

Tutte le unità di crisi che si istituiscono nei casi di emergenza, COC, COM, CCS e così via, hanno bisogno di una sala radio per mantenere i contatti con il territorio e avere la situazione sotto controllo istante per istante. Tra le altre cose, citando quale riferimento normativo il Metodo Augustus alla voce delle funzioni di supporto di un COC la numero 8 è proprio riferita alle Telecomunicazioni. Di seguito si riporta cosa prevede tale funzione:

Il coordinatore di questa funzione dovrà, di concerto con il responsabile territoriale della Telecom, con il responsabile provinciale P.T. con il rappresentante dell'associazione dei radioamatori presenti sul territorio, organizzare una rete di telecomunicazioni affidabile anche in caso di evento di notevole gravità.

Questo aspetto è quindi molto importante in ogni evento che si possa presentare sia di tipo A (eventi naturali o connessi all'attività dell'uomo che possono essere fronteggiati mediante interventi di singoli enti o amministrazioni competenti) che di tipo B (eventi naturali o connessi all'attività dell'uomo che possono essere fronteggiati mediante l'intervento coordinato di più enti o amministrazioni competenti) e C (calamità naturali, catastrofi o altri eventi che per intensità ed estensioni devono essere fronteggiati con mezzi e poteri straordinari).

Al fine di dare una efficiente risposta operativa a tutto questo, le sale radio comunali e quelle dei COM devono dotarsi di un minimo di equipaggiamenti e di apparecchiature atte a soddisfare le esigenze di cui sopra. Partendo dal livello più basso, si illustra cosa dovrebbe, il condizionale è d'obbligo, trovare un operatore radio a livello di sala radio comunale.

Se le direttive del Modello Augustus sono state adeguatamente implementate e si è redatto un piano comunale di protezione civile dovrebbe, quanto meno, trovare le antenne già installate sul tetto del luogo deputato a ospitare la sala radio per le emergenze. Questa non deve essere necessariamente ubicata dento il palazzo del comune, ma può trovare sistemazione anche in seno ad un edificio costruito allo scopo, come un COC per l'appunto. Le antenne sono del tipo verticale e funzionano sulle gamme della 27 Mhz dei 43 Mhz e una sulle frequenze in V/UHF.

Gamma CB su Freq. 27 Mhz : E' prevalentemente gestita, a livello di COC, dai numerosi ed operosi CB. Questi ultimi sono organizzati in seno alla FIR-CB (Federazione Italiana Ricetrasmissioni CB) che opera a livello nazionale con oltre 7000 iscritti. Al suo interno è costituito il SER (Servizio Emergenza Radio), formato da operatori formati allo scopo (attivi anche su frequenze VHF su frequenze a loro assegnate dal Ministero dello Sviluppo Economico). Il canale 9 della banda CB, è riservato alle operazioni di soccorso e chiamata in tutta Europa, (negli USA è il 19, dove addirittura si hanno dei terminali con canali riservati per gli avvisi relativi ai tornado e alle burrasche). La portata di queste radio è sfruttabile per collegamenti a breve raggio, qualche decina di chilometri, con antenne poste tetto, e si riduce ad un paio di chilometri al massimo con l'utilizzo di radio portatili se impiegate con la sola antenna in dotazione. Facilmente reperibili in commercio, non hanno bisogno di alcuna autorizzazione o patente particolare se non il pagamento di un modesto contributo annuale. Gli apparati hanno 40 canali a diposizione e possono trasmettere in modalità AM o FM. La FIR Cb si occupa prevalentemente dei collegamenti che ricadono entro il territorio comunale. I gruppi di radio emergenza sono esentati dal pagamento del canone.

Apparati operanti a 43 Mhz.: (almeno un apparecchio installato permanentemente). Pur ricadendo nella parte bassa delle Vhf, tale frequenza si comporta similmente a quella vista in precedenza; i terminali sono dotati di 24 canali e sono prevalentemente usate dai gruppi comunali di protezione civile. La portata è quella riportata sopra per la gamma CB, essendo frequenze adibite solo ad uso professionale, risultano quindi scarsamente disturbate. I collegamenti possono coprire un territorio comunale non molto esteso. Possono presentarsi nella modalità portatile utilizzate soprattutto in dotazione ai singoli operatori.

Radio su Frequenze VHF/UHF: Se operanti su frequenze di 144/430 Mhz. sono gestite dai radioamatori, debitamente autorizzati ed in possesso di regolare patente e autorizzazione generale con un proprio nominativo internazionale. Queste frequenze permettono collegamenti in diretta per decine di chilometri e, tramite l'ausilio di ripetitori, anche a livello provinciale se non addirittura inter-regionale. Per tale motivo vengono sfruttate per collegamenti tra vari COC o tra un il COC e il suo COM su cui esso ricade come maglia radio di appartenenza. I radioamatori licenziati in Italia sono circa 50.000, di cui 17.000 sono soci dell'ARI (Associazione Radioamatori Italiani) al cui interno è presente la struttura ARI-RE radiocomunicazioni di emergenza. Per diventare radioamatore bisogna superare un apposito esame presso il Ministero dello Sviluppo Economico (ex Telecomunicazioni). I diplomati e i laureati in elettronica e telecomunicazioni hanno l'esonero dell'esame e possono ottenere la patente con semplice richiesta al Mise.

Lo scrivente è munito di patente dal 1994 con il nominativo IZ1CCH ed è stato Segretario della sezione ari di Bra (CN) dal 2005 al 2012. E' anche socio dell'ARMI, Associazione Radioamatori Marinai Italiani.

ALLESTIMENTO SALA RADIO DI UN COM

La sala radio di un COM si trova ubicata presso una località di una certa importanza a livello provinciale come estensione territoriale e numero di abitanti. Per questo motivo la sala radio assume il ruolo di capomaglia per i comuni sede di COC più piccoli ricadenti sotto il proprio territorio. Un tipico esempio di sala radio di un COM è rappresentato di seguito, la foto 17 è tratta da una presentazione relativa ad un corso di comunicazioni radio e raffigura la sala radio del comune di Bra, in provincia di Cuneo, ove lo scrivente opera da anni come radioamatore. Il livello di dotazioni minime è uguale per qualsiasi sala radio di COM. A parte le dotazioni scritte in precedenza, un Centro Operativo Misto, che comunque deve necessariamente avere una struttura idonea allo scopo, deve rispondere alle seguenti caratteristiche:

- Essere in una struttura antisismica;
- Essere dotato di una sala riunioni disgiunta da quella radio;
- Avere un collegamento stabile con la rete elettrica e telefonica;
- Essere dotato di idoneo spazio per poter parcheggiare eventuali mezzi di soccorso;
- Essere dotato di generatore di emergenza e/o batterie tampone che assicurino almeno 48 ore di funzionamento continuo;
- Adeguato solaio per l'installazione dei sistemi di antenne;
- Presenza della cartografia digitale e su carta del territorio di sua competenza;
- Copia del piano di protezione civile comunale e della reperibilità di tutti i responsabili delle varie funzioni



Fig. 17 COM 4 di Bra

Ad integrazione delle dotazioni radio rispetto a quella di un Centro Operativo Comunale, nella sala radio di un COM sono altresì presenti:

- Radio in banda VHF civile del SER, (Servizio Emergenza Radio) solitamente in gamma di frequenza da 160/170 Mhz con memorizzate tutte le frequenze per collegamenti in diretta, (simplex) e quelle dei ponti radio provinciali assegnati per scopi di Protezione Civile;
- Radio in banda VHF civile, analogica o digitale, del dipartimento di protezione civile regionale;
- Radio in gamma VHF per traffico Packet gestita dai Radioamatori;
- Ricevitore in ATV (amateur television) per la ricezione di immagini video veicolate sulla frequenza radioamatoriale di 1,2 GHZ;
- Radio portatili su tutte le gamme sopra riportate da assegnare in dotazione a tutti gli operatori presenti, e radio portatili su frequenze PMR a 446 Mhz per i collegamenti a breve distanza per le comunicazioni di servizio non urgenti.

Se si prendono in considerazione strutture come un CCS o un DI.COMA.C ad integrazione a quanto sopra descritto, si deve prevedere in dotazione anche una radio in gamma HF per coprire una porzione di territorio ancora maggiore, essendo tale struttura localizzata lontano dalla zona interessata dagli eventi. Si è voluto riportare anche questa struttura, solo per completezza di informazioni, consapevole del fatto che mai nessun operatore volontario comunale andrà ad operare in quel tipo di realtà, poiché gestito da figure più qualificate.



Fig. 18 Sala radio della Sezione ARI di Bra

Nella foto sopra riportata è raffigurata la sala radio della sezione di Bra, posizionata al primo piano della sede del gruppo dei volontari di Protezione civile della città piemontese. La sala è anche dotata di antenne per comunicazioni satellitari, oltre che per le frequenze HF, VHF e UHF attribuite al servizio di amatore. Anche le strutture, per così dire private, possono essere efficienti al pari di quelle pubbliche, risultano infatti determinanti in alcuni casi.
Tra le dotazioni che ogni gruppo di volontari dovrebbe avere a disposizione si dovrebbe prevedere anche la valigetta radio, esempio in fig. 18. Questa risulta utilissima in caso di allestimento di postazione sotto una tenda o una località diversa da quella istituzionale, in foto ne è raffigurata un tipico esempio. Come dotazione, nella valigetta devono essere presenti: una radio che può operare in ambito HF, VHF E UHF, in questo modo si è subito in grado di installare una stazione radio nel giro al massimo di un ora; una radio portatile per le prime eventuali comunicazioni con un secondo operatore; una piccola batteria tampone, come quella adottata nei sistemi di allarme; deve contenere una dotazione minima di attrezzi quali forbici, giraviti, nastro isolante, mammut, filo elettrico e quanto altro occorra per realizzare un'antenna di emergenza; in ultimo delle cuffie e un quaderno di stazione utile per segnarsi tutti i collegamenti effettuati ed eventuali messaggi ricevuti o da trasmettere.



Fig. 18 Valigetta per stazione campale di emergenza.

CONCLUSIONI



La gestione delle comunicazioni in emergenza è, senza dubbio, una materia molto complessa e anche delicata. Se nel corso di qualche riunione qualche funzionario comunale dovesse affermare: "ma tanto oggi ci sono i telefonini a cosa servono le radio?". Costui non si è mai trovato in una reale situazione di emergenza. Le prime 48 ore, infatti rappresentano la parte più critica riguardo un evento catastrofico. Se manca la corrente elettrica, non funzionano i cordless, non si possono caricare le batterie dei cellulare, ammesso che la rete non sia già collassata, non funzionano i fax ed il wifi, l'unica alternativa valida resta l'utilizzo delle onde radio, ammesso di avere strutture efficienti dotate di generatori e batterie.
Si riportano due esempi personalmente vissuti.
Esercitazione Eurosot 2005, svoltasi in Sicilia durante la quale si simulava un terremoto di entità catastrofica al pari di quello avvenuto nel 1968. Le provincie interessate furono, come allora, tre: Catania, Siracusa e Ragusa. Intervennero volontari da tutta Italia e anche da molti stati europei. La simulazione fu reale, non potevano essere usati telefoni, fax, cellulari se non in maniera alternativa o a seguito di ripristino, con i reali tempi tecnici che ci sarebbero voluti nella realtà. Stazionando nel piccolo comune di Giarre, mi sono ritrovato in una situazione desolante, non esisteva una sala radio, nessun tipo di apparecchiatura, niente di niente. Il sindaco del Paese, che ricordiamo per legge è il primo responsabile della protezione civile del territorio, mi dice: "Senta io non ne capisco nulla di radio se le do dei soldi mi potrebbe aiutare lei a comprare quello che occorre?". Contattai un anziano operatore CB e chiesi al Sindaco: "Mi scusi lei è qui da solo?", rispose "Sì, in paese non c'è nessuno che ne capisce di radio!".
Secondo esempio, prove di sintonia con il COM 4 di Bra. Mi reco in un piccolo comune del Roero (Piemonte) ove correttamente erano installate antenne cavi alimentatori e batteria. Installai la mia radio bi-banda e iniziai le mie prove di collegamento. Dopo un po' mi accorsi che dalla radio a 43 Mhz non usciva alcun suono, anche se la lancetta del S-meter si alzava. In pratica era stata settata con il volume a zero e lo squelch al massimo, nessuno avrebbe mai ricevuto nulla. Dopo averla sistemata avvisai l'unica vigilessa presente che il COM stava cercando di contattarla su quella radio, che poi era quella in dotazione al comune, la risposta fu: "Ah… no faccia lei io non ne capisco nulla di queste cose!".
Questi due esempi citati fanno concludere che; nel primo caso, non sempre le istituzioni funzionano a dovere o comunque non si è pronti a gestire le emergenze in real time. La seconda situazione che, anche se lo fossero, non è detto che ci siano persone preparate per far sì che le cose funzionino correttamente. Ci sarebbe anche una terza riflessione da fare, l'anziano operatore CB che, avanti con gli anni, era l'unico della frazione in grado di saper utilizzare una radio.
Quando, a seguito di una convenzione con il COM 4 di Bra (CN), abbiamo iniziato un ciclo di conferenze volte all'utilizzo delle radio e alla gestione delle comunicazioni, avevo in mente proprio queste due esperienze vissute in prima persona.
Quando scoppia una crisi, la popolazione coinvolta si aspetta un aiuto concreto da chi vede che indossa una divisa, anche se svolge quel compito in maniera del tutto gratuita. Questa esigenza è normale nelle psicologia comportamentale delle vittime coinvolte dagli eventi. Una minima preparazione di base risulta quindi di fondamentale importanza, non solo verso chi si soccorre, ma anche verso noi stessi per evitare di compiere azioni che rischiano di mettere a repentaglio la nostra e l'altrui incolumità. Una buona formazione sta quindi alla base per intervenire in maniera serena e adeguata. La gestione delle comunicazioni riveste particolare importanza da questo punto di vista, quando siamo seduti davanti al nostro terminale radio dobbiamo comportarci in maniera quanto più attenta possibile, annotare tutto, farsi ripetere i messaggi non copiati correttamente e magari essere in grado di cambiare un fusibile bruciato o costruire un'antenna artigianale. Con questa mia tesi spero di essere riuscito a far capire almeno i concetti basilari che stanno alla base di tutto questo, certo del fatto che ogni evento ha bisogno di risposte diverse quando questi si verificano. Giunto adesso alle conclusioni finali, solitamente questo è il tempo riservato alle dediche e ai ringraziamenti. In questa circostanza non posso fare altro che dedicare questo mia tesina a tutti i volontari che, in maniera altruistica, con tanta umanità e ricordiamolo, in forma totalmente gratuita, nel corso degli anni, hanno perso la propria vita nel tentativo di salvare quella del prossimo. A loro dedico questo mio lavoro certo del fatto che meriterebbero opere di ben più elevato spessore come è giusto sia da fare nei confronti degli eroi del quotidiano.
Ringraziamenti ancora a tutti gli amici impegnati nel volontariato con la speranza di essere riuscito a trasmettere qualcosa che, mi auguro, non dovranno mai mettere in pratica in futuro.

INTERNATIONAL MARITIME MOBILE AWARD

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT

COME PLAY WITH US!



Designed by IT9MRM

INTERNATIONAL

WARSHIPS AWARD

EIGHT CLASSES
FREE AWARDS



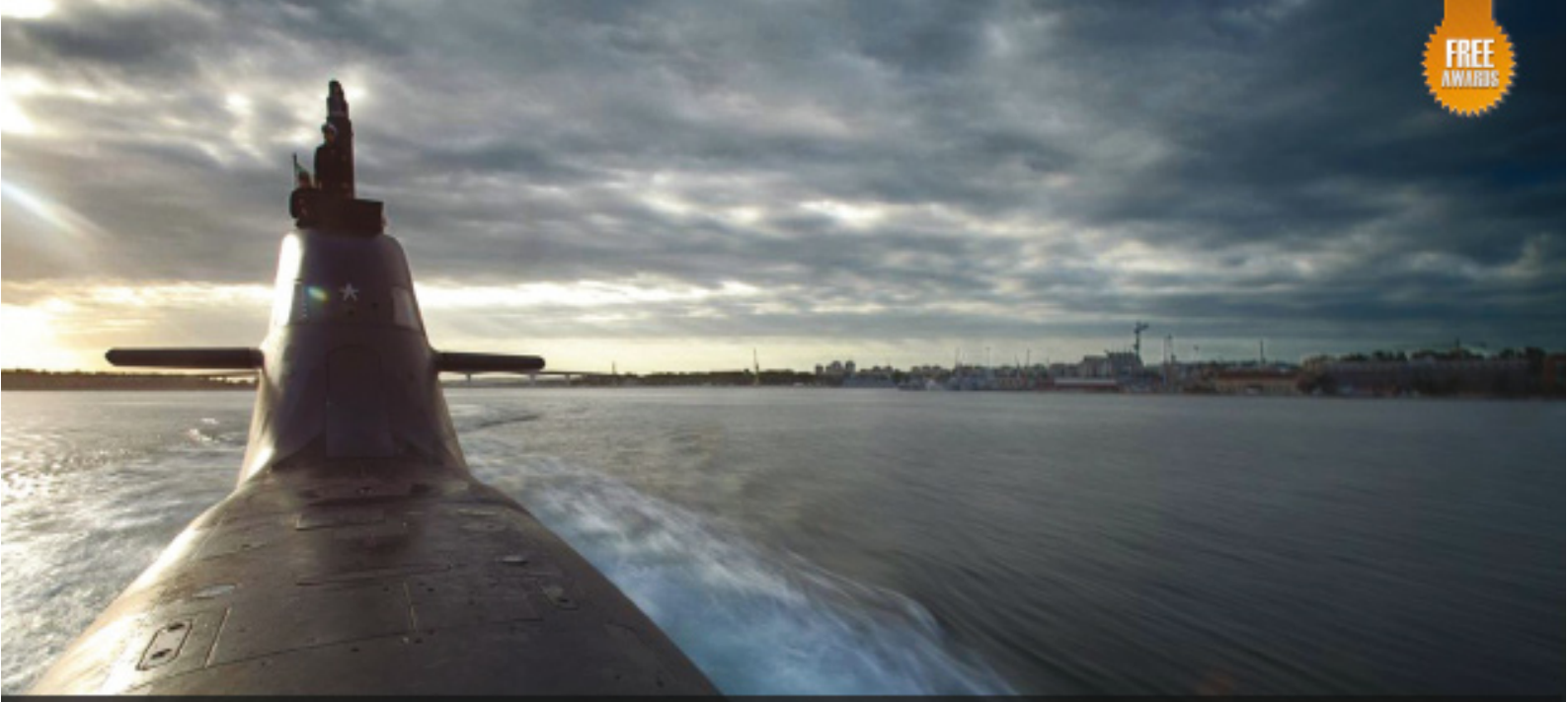
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT
VIA E. MILLO, 20
96011 AUGUSTA
ITALY

PDF FORMAT
PROFESSIONAL HAM RADIO GAME'S

BEAUTIFUL WARSHIPS AROUND OF THE WORLD





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!

Associazione Radioamatori Marinai Italiani
info@assoradiomarinai.it

Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR) - ITALY

QSL NAVALI

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




DG5BKM
GERMAN
AMATEUR RADIO
STATION
HAMBURG


F6DWQ/MM
M/V GRIGORIY MIKHEEV Polar Ship


ROYAL NAVAL AMATEUR RADIO SOCIETY
GD3RFH
K. J. & V. M. RANDALL
HARMONY HOUSE
30 DERBY ROAD
PEEL
ISLE OF MAN
0624 843683
175
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.


I4/LW1ELF
Héctor Leonardo Faldetta
LW1ELF
BUREAU QSL via LU7EO
RC LU7EO
CC 41 - CP 1870
Avellaneda - Bs. As.
ARGENTINA
DIRECT QSL via:
Leonardo Faldetta
Casella Postale 86
47042 Cesenatico FC
ITALY


JD1BLY


K B 4 A Y
FLORIDA
PAN AM


LZ4WP


OH1LD
Member of the Finnish Navy Radioamateur Club


PA3DHR/M
AMS 60


m/v Ocean Eagle
RAØLT/MM


SP2WLQ

FOTO STORICHE



Corvetta ALBATROS (1953 - 1986)



Corvetta FOLOGA (1942 - 1965)

La stazione radio di....



La QSL dei soci....



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

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 :

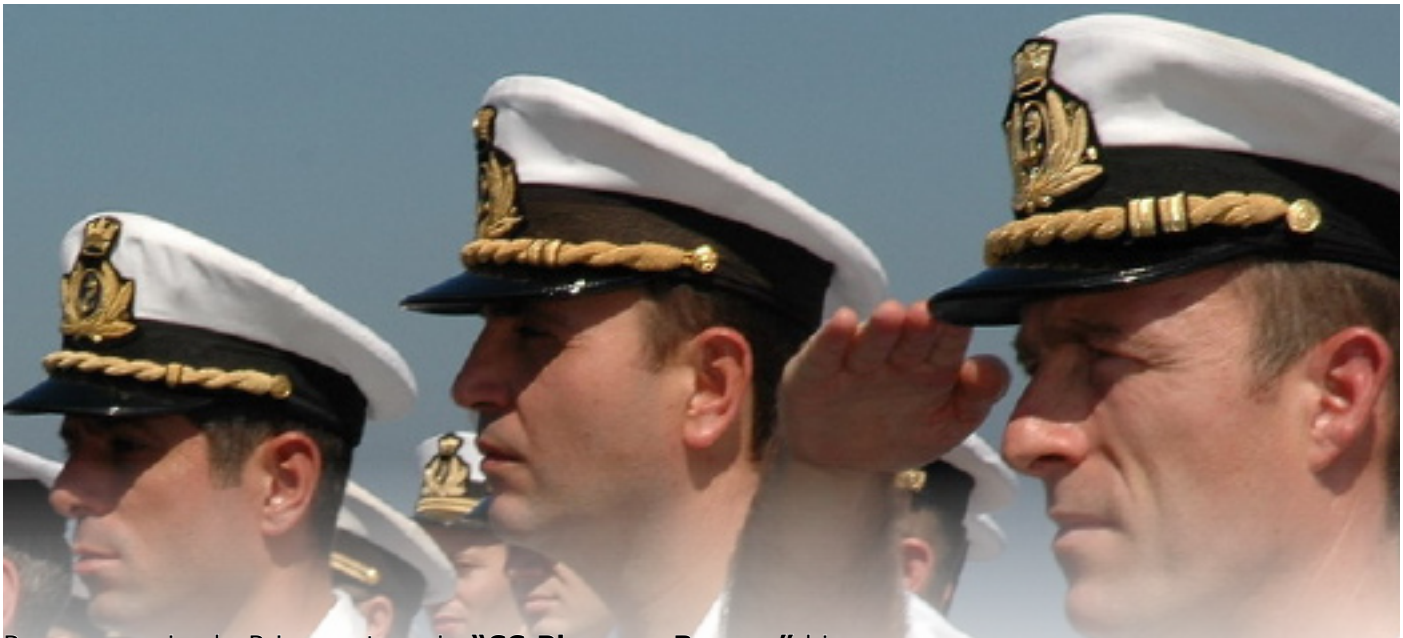
IT9MRM
Alberto Mattei
Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR)
- Italy -
email: it9mrm@gmail.com

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 e 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);








COMMANDER PLAGIA
CAPITANO DI VASCELLO
-CW-
I 1 P J K
Maurizio Coroli
M I 1206

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



























Le QSL dei Radioamatori di Marina sono printed.it

RADIOAMATORI ARMI MARINAI

QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su
facebook

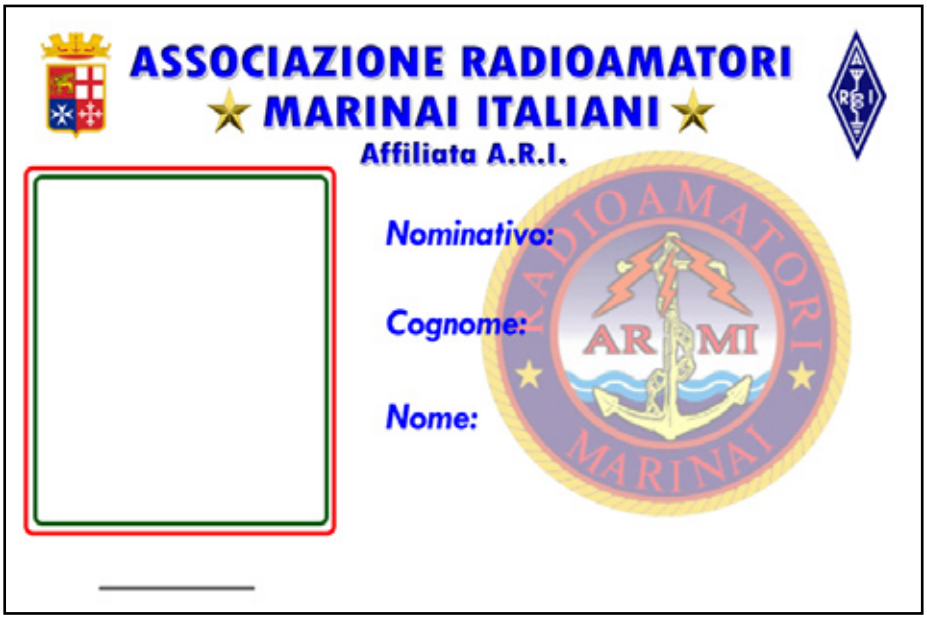
CALENDARIO EVENTI 2018

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-gretings on the air (HF)
22 Dicembre - 1 Gennaio	FRIENDSHIPS 2018 - Genova nel cuore



NUOVA ID CARD ARMI
di Alberto Mattei, IT9MRM

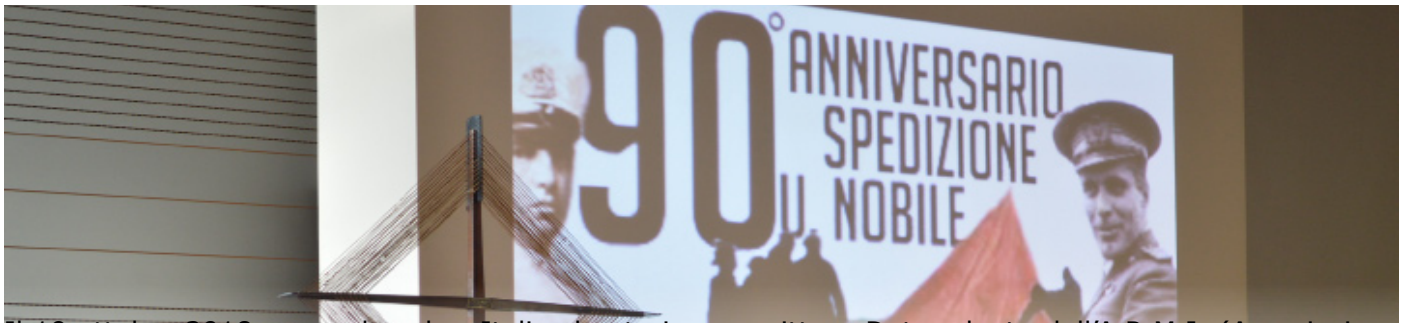
La prima versione della nostra carta ID era oramai obsoleta ed abbiamo provveduto tramite l'aiuto di IU0FBK a modificarne il layout e ad automatizzare l'inserimento della foto e l'invio automatico via email.
Quindi per tutti colore che vogliono la nuova tessera ARMI, basta inviare una foto personale in formato JPG al seguente indirizzo email: **it9mrm@assoradiomarinai.it**
Appena ricevuta sarà mia cura inviarvela 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 cartolibreria, fatevela stampare e plastificare e la tessera è pronta per l'utilizzo.





CONVEGNO SUL 90° ANNIVERSARIO SPEDIZIONE UMBERTO NOBILE CON IL DIRIGIBILE ITALIA - CHIAVARI - 19 OTTOBRE 2018

di Alberto Mattei [articolo tratto dal Notiziario della Marina]



Il 19 ottobre 2018 presso la sala conferenze di STELMILIT Chiavari si è svolto un convegno sul 90° anniversario della spedizione Nobile con il dirigibile Italia. Alla presenza dell'Ammiraglio di Divisione Alberto Bianchi (Comandante del Comando Scuole della M.M.), del Capitano di Vascello Nicola Chiacchietta (Comandante di Stelmilit Chiavari), del Sindaco di Chiavari Dottor Marco Di Capua, del vice Console russo a Genova dottoressa Elena Zakharevich e di tantissime altre illustri autorità presenti in sala.

I relatori della conferenza sono stati il Capitano Ernanni Andreatta (direttore del Museo Marinaro) che ha aperto la conferenza con un inedito filmato sul Dirigibile Italia; lo storico e scrittore Dottor Claudio Sicolo che ha parlato della Regia Marina e dell'introduzione della radiotelegrafia ad onde corte nella spedizione del dirigibile Italia ed il ruolo di Guglielmo Marconi tra leggenda e verità; l'astronauta Franco Malerba che ha parlato della "space economy"; la giornalista e scrittrice Annalisa Coviello (nipote di Michele Coviello, uno dei marinai a bordo della nave appoggio alla spedizione di Nobile) ha parlato della Nave appoggio Citta di Milano; il Comandante Simone Orlandini, reduce della sua spedizione al Polo Nord, ha parlato dell'AISE 2018 e del tragico incidente accaduto alla sua nave; il Luogotenente (r) Alberto Mattei, presidente dell'A.R.M.I. (Associazione Radioamatori Marinai Italiani), ha parlato dei radioamatori e delle radiocomunicazioni moderne.

Inoltre è intervenuto anche il Sig. Mario Viacava (nipote del Generale Mario Baldini che partecipò ai soccorsi per la ricerca dei sopravvissuti).

La conferenza è terminata con la consegna degli attestati e delle targhe ricordo agli illustri ospiti.

L'ammiraglio Bianchi a conclusione dell'evento ha voluto esprimere la sua piena soddisfazione sulla conferenza e sugli argomenti storici trattati, auspicando il coinvolgimento futuro anche delle scolaresche.



Da destra in primo piano: C.V. Chiacchietta, A.D. Bianchi, Dott.ssa Coviello, Capitano Andreatta, Comandante Orlandini, Dott. Sicolo, Luogotenente (r) Mattei.

UNA CONVENTION A STELMILIT CHIAVARI SUL DIRIGIBILE ITALIA

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI



Tutto ha inizio l'anno scorso, quando Bruno Lusuriello mi ha contattato prima via email, e poi con wathsapp proponendomi come partner insieme all'AIRE di cui faceva parte, nell'organizzare una convetion sul 90° anniversario della spedizione di Nobile con il Dirigibile Italia al Polo Nord. Bruno è un radioamatore con il nominativo IK1XVH, è un tecnico specializzato e lavora per la TIM (ex TELECOM). E' un appassionato di radio d'epoca, apparati surplus e gingigli vari, e già da qualche anno si è reso famoso tra i radioamatori, in quanto ha costruito replicando in ogni punto la famosa ONDINA 33 di BIAGI, apparato perfettamente funzionante .

Inoltre ha operato nel 2014 per l'86° anniversario dell'ascolto S.O.S. della Tenda Rossa e anche nel 2015 con il nominativo speciale II1BRT (Biagi Red Tend), allestendo la stazione e la mostra presso il Monte Moro. E nel 2017 ha organizzato il 60° Anniversario Lancio e ascolto dello Sputnik 1 – il primo satellite artificiale nello Spazio 1957 – 2017 con l'attivazione del nominativo speciale II1MIR. Insomma in poche parole è "**una macchina da guerra**"; non finisce mai di stupirci e l'ha fatto anche quest'anno.

Bruno ci ha messo tutta la sua bravura e conoscenza storica nel contattare, recuperare, richiedere, scrivere, telefonare, insomma ha fatto tutto quello che si poteva fare per ottenere un evento con la "**E**" maiuscola. Ogni piccolo dettaglio non è stato tralasciato, ha personalmente contattato i conferenzieri, ha avuto la brillante idea della location "la scuola TLC interforze" (lui dice, *dato che si parla della spedizione di Nobile, e centrano quelli dell'Aeronautica, della Marina Militare, quelli dell'Esercito, perchè non farlo in un centro interforze?*). Così per tramite nostro (l'ARMI ha ufficializzato la richiesta al comando di STELMILIT Chiavari), ha avuto l'OK da parte del Comando per un primo incontro programmatico e studiare a tavolino quello che serviva e che dovevamo fare (si sono susseguite ulteriori due incontri, prima del grande evento). Noi ci siamo occupati del materiale da donare con la grafica ed i relativi attestati.

Tutto questo ci aveva portato ad organizzare anche un diploma abbinato all'evento, facendo ricadere le date riferite all'inizio della spedizione ed al termine della stessa, relativa alla nave della regia marina che è stata da supporto al Dirigibile ITALIA e alla spedizione di Nobile. Quindi le date risultavano dal 20 marzo al 20 ottobre 2018. La scelta della data della manifestazione è ricaduta il 19 ottobre (solo per una mera questione logistica del comando di STELMILIT Chiavari). La scelta dei relativi relatori è ricaduta su alcuni personaggi chiave dell'evento, quindi l'invito è stato inoltrato allo storico e scrittore di varie testi sul Dirigibile ITALIA e sulla spedizione di Nobile, il dottor **Claudio Sicolo** (suoi libri sono: Le onde smarrite della Tenda Rossa - edizione Sandit Libri; Il dirigibile Italia - La sfida della radio al Polo Nord - edizione Pagine), reduce già da altre conferenze sulla stessa tematica; la scrittrice e giornalista **Annalisa Coviello**



nipote di Michele Coviello marinaio della Regia nave Citta di Milano (1928: dalla Spezia al Polo Nord - A bordo della nave appoggio "Città di Milano", sulla traccia di un diario inedito della spedizione Nobile - edizione Giacchè); Capitano **Ernani Andreatta** fondatore, conservatore e direttore del Museo Marinaro di Chiavari; l'astronauta **Franco Malerba**, primo astronauta italiano; il comandante **Simone Orlandini**, reduce della sfortunata spedizione al Polo Nord; ed io, Luogotenente in riserva **Alberto Mattei**, presidente dell'ARMI. L'invito era stato anche inviato ad altri illustri personaggi, ma per vari motivi non hanno dato la loro adesione.
Il Tenente Colonello Vito Casano (Aeronautica) è stato il perno della manifestazione, ovvero colui che ha dettato i tempi e le regole della convetion.

Per tutti i relatori, all'infuori di chi arrivava da città ligure, il rendez vou era il giorno prima a Chiavari presso un noto albergo della zona.
Io, invece, ero stato invitato da Bruno a Genova.
Sono partito da Catania alle ore 14:35 (con un volo Alitalia), lasciando dietro di me, un tempaccio (la sera stessa si sono avuti alluvioni e bombe d'acqua che hanno reso impraticabile la pista dell'aeroporto con notevoli ritardi e addirittura con aerei dirottati all'aeroporto di Palermo) veramente brutto. Per problemi di orario avevo prenotato il volo con scalo obbligatorio a Roma. Dove siamo arrivati alle ore 15:55 con un tempo veramente incredibile, temperature estive ed una giornata di sole fantastica. Partenza da Roma Fiumicino alle ore 17:35 con previsto arrivo a Genova alle ore 18:35. In prossimità dell'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova, il comandante ci avvisa che non potevamo atterrare in quanto la pista era occupata da parecchi volatili ed era pericoloso. Dovevamo per forza stazionare in un'area predisposta assieme ad altri tre vettori!!
Alla fine intorno alle 19:15 ci danno l'OK per atterrare in una delle due piste a disposizione lato sud, quella lato nord era impraticabile!! L'atterraggio è stato alquanto turbolento ma alla fine siamo atterrati!!
Per i motivi collegati al ponte Morandi, la viabilità a Genova è stata tutta stravolta, detto ciò ho dovuto attendere ancora, prima che riuscissi a prendere un taxi! Corsa veloce verso Brignole e arrivo a casa di Bruno puntuale per la cena!







Ad attendermi Bruno, la compagna Maria Elena e la piccola Sara, inoltre ospite di casa anche IK1BSX Stefano (che sarà mio compagno di stanza)!
Ringrazio tramite questo mio scritto, Maria Elena (compagna di Bruno) per la squisita "busiata al pesto" e per l'ospitalità ricevuta!
Di prima mattina (ore 5) era prevista la sveglia e di lì a poco l'arrivo del taxi che ci portava alla stazione F.S. di Brignole dove alle 06:00 partiva il treno destinazione Chiavari. Arrivo puntuale alle 06:45, sul posto ci attendeva il Tenente Colonnello Casano che ci accompagna con la sua autovettura sino in caserma.



Eccoci arrivati in sala convegno, lì era già stato approntato giorni prima, dall'instancabile Bruno e Stefano con l'aiuto del Luogotenente De Fazio assistente di Casano e dal Capitano Andreatta, con addobbi storici del Dirigibile Italia, banchetto con le targhe e i diplomi, ed inoltre nell'angolo opposto avevano preparato una rappresentazione della Tenda Rossa, con un esemplare dell'Ondina 33 ed un orso polare.
Intanto arrivano anche gli altri conferenzieri, Malerba, Sicolo ed Orlandini (più tardi arriverà Coviello); così ho l'onore di conoscere di persona Simone Orlandini (IU5KUH - MI1477) comandante della Goletta MEA LUX (Meloria), oltre al grande Malerba (primo astronauta italiano).
In quel momento, mentre mi trovavo in sala, sono arrivati due vecchi amici e colleghi di Marina, che si trovavano in fuori sede destinati proprio a Stelmilit (1° M.llo Ierna e il Capitano di Fregata Pennisi). Nel frattempo iniziavano ad arrivare i primi invitati, molti di essi radioamatori, tra cui alcuni nostri soci ARMI (IZ1VNT Roberto Canessa - MI859, IZ1GJK Maurizio Gentile - MI303, IK1OXG Ugo Sampietro - MI659, I2AZ Giuseppe Alberti - MI060, I6PMV Vittorio Presutti - MI364, IV3XPP Giuliano Gasparutti - MI230, almeno questi sono quelli che mi ricordo, mi scuso se ne ho dimenticato qualcuno). Oltre anche a molti soci dell'AIRE (tra cui il Presidente Nazionale Carlo Pria, il Presidente AIRE Torino Andrea Ferrero), presenti anche alcuni radioamatori delle sezioni ARI di Genova (il vice presidente della sezione, IK1YLJ Claudio Albertino), ARI Torino (il presidente I1OVI Francesco Carlicchi ed altri soci), e tantissimi altri che adesso non ricordo!



Infine molte autorità: la vice console Russa Dottoressa Elena Zackarevich, il sindaco di Chiavari Dottor Marco di Capua, inoltre vari titolari della Polizia, Carabinieri e Guardia di Finanza. Rappresentanti dell'UNUCI, ANMI, e di altre associazioni. Molte persone civili accompagnate dalle consorti ed un nutrito numero di militari (la sala contine circa un centinaio di posti).
Alle 09:15 arriva l'Ammiraglio di Divisione Alberto Bianchi, Comandante Scuole Marina Militare, accompagnato dal Titolare, Capitano di Vascello Nicola Chiacchietta (Comandante di Stelmilit Chiavari).
Il Tenente Colonnello Casano, da inizio alla convention e prende la



parola il Comandante di Stelmilit Chiavari dando il benvenuto a tutti gli ospiti anticipando brevemente cosa vedranno e sentiranno in seguito. Ad ogni conferenzieri il T.C. Casano anticipava un breve curiculum vitae per poi dare la parola al referente. Inizia il Capitano Andreatta, che legge una breve anticipazione su quello che avremmo visto, un filmato inedito di circa 30 minuti, sul Dirigibile Italia a novantanni dalla Tenda Rossa. Il video scorre molto fluidamente e le persone attentamente guardano con molto interesse e stupore. Il secondo conferenziere è stato lo storico dottor Claudio Sicolo dove ha relazionato sulla Regia Marina e l'introduzione della radiotelegrafia a onde corte nella spedizione del dirigibile Italia del 1928.
Il terzo conferenziere è stato l'astronauta Malerba che ha parlato della Space economy. Al termine della sua performance, c'è stato un attimo di breack per poter consegnare l'attestato e donare da parte di Bruno un orologio particolare raffigurante la MIR (in ricordo dell'ultimo evento dove aveva partecipato e non gli era stato donato in tempo). Dopo il rituale delle foto, l'astronauta Malerba ha dovuto lasciare la location per improvvisi impegni già presi. Riprende la conferenza questa volta con l'impresa di Simone Orlandini e la sua spedizione al Polo Nord con il tragico incidente occorso alla goletta MEA LUX. Il racconto emoziana parecchie persone e tiene vivo l'ambiente, anche se già sono trascorse ben tre ore. Inoltre è stato consegnato a Simone da parte della vice console russa Elena Zackarevich, nelle mani di Bruno Lusuriello una copia dell'ONDINA 33 con l'augurio di poterla utilizzare nel prossimo film che è in programmazione sul Dirigibile Italia, io ho consegnato personalmente a Simone il crest dell'ARMI e il diploma di partecipazione. A seguire la Dottoressa Annalisa Coviello illustra il suo libro dedicato al nonno Michele con varie illustrazioni e diapositive del tempo a bordo della Citta di Milano, la nave della Regia Marina in appoggio alla spedizione di Nobile.
Per ultimo è stato il mio turno, dove ho parlato delle radiocomunicazioni moderne, dei radioamatori (chi sono, quali sono i modi di trasmissione utilizzate), dell'ARMI e dei radioamatori di Marina e per terminare ho parlato del nostro diploma dedicato proprio al 90° anniversario della spedizione Nobile con il Dirigibile Italia al Polo Nord.
Un breve intervento, a seguire, è stato formulato dal Sig. Mario Viacava (nipote del Generale Mario Baldini che partecipò ai soccorsi per la ricerca dei sopravvissuti).
Al termine della convetion, durata circa quattro ore, prende la parola l'Ammiraglio Bianchi congratulandosi con i conferenzieri e con l'organizzazione, ha espresso che queste conferenze siano tenute più spesso e che sia ampliata la platea ad un pubblico di scolaresche. Ha ribadito che a differenza di altre conferenze, questa è stata molto interessante e non ha avuto modo di distrarsi e di annoiarsi come succede nella maggior parte delle conferenze.
La consegna dei diplomi di partecipazione, delle targhe agli illustri ospiti e la foto di gruppo finale, sancisce il termine della convention.
Adesso il trasferimento verso la mensa per il pranzo e subito dopo l'apertura del museo marinaro della Scuola TLC di FF.AA. che sarà aperto per tutti gli ospiti.



Capitano Ernani Andreatta


Storico Claudio Sicolo



Astronauta Franco Malerba



Scrittrice Annalisa Coviello


Comandante Simone Orlandini



Luogotenente (r) Alberto Mattei


Consegna del diploma e dell'orologio a Malerba


Consegna dell'Ondina a Orlandini



Consegna dell'Ondina a Simone Orlandini da parte del vice Console russo a Genova dottoressa Elena Zakharevich.
Nel riquadro, consegna da parte del Presidente ARMI degli attestati e della placca Nobile al Vice Console russo Elena Zakharevich.



Molti colleghi e non si sono congratulati, per l'organizzazione, e le tematiche svolte! A pranzo, ho avuto il piacere di trattenermi con Giuseppe Alberti (I2AZ) e la "gentilissima" Signora Norma Goffredo (una delle prime radiotelegrafiste di bordo "donna" italiana, se non addirittura la prima - con vari anni a bordo di navi mercantili, e dopo ad insegnare radiotelegrafia alle scuole nautiche di Chiavari e Genova). Un breve saluto al mio caro amico Nicola Chiacchietta (il comandante di STELMILIT Chiavari), e dopo aver salutato Bruno, Stefano e tutti gli amici, sono partito alla volta di Genova (aereoporto).
Mi hanno dato un passaggio proprio la Signora Norma e Giuseppe. Puntuale è stato l'aereo che mi portava a Roma e di li a poco l'altro vettore verso Catania. A notte fonda (erano le 00:30) sono arrivato a casa!
Molto stanco, ma soddisfatto di quello che io e l'ARMI avevamo dato e profuso in questa convention che rimarra, sicuramente nei ricordi di molti amici e colleghi.










REGIA CORAZZATA "ROMA"



CONVEGNO 90 ANNI DEL DIRIGIBILE "ITALIA" A CHIAVARI DEL 19 C.M.

ricevuta email da: effecidx@gmail.com

Buongiorno da Concordia Sagittaria -VE,
desideravo dopo qualche giorno comunque complimentarmi direttamente con tutti Voi, per la riuscitissima manifestazione di venerdì 19 c.m.
Ottimi relatori, ottimo ed esaustivo video, cornice più che degna e consona, dove la radio e le trasmissioni in senso esteso hanno avuto un riconosciuto primato.
E che dire del Museo attiguo!
Con il "duro lavoro" di pochi, con la giusta sensibilità di altri, con la collaborazione delle Istituzioni maggiormente coinvolte si è dimostrato, ancora una volta, quanto il Polo, Nobile, la radio e l'intera epopea polare di quei decenni sia ancor oggi un argomento di primaria e viva importanza, per nulla completamente chiarito e visitato.
Mi augurerei future iniziative simili; con tale speranza mi congedo spronandoVi a tessere nuove intraprese.
Ringraziando per l'ospitalità ricevuta.

Cordialmente
Francesco Luigi Clemente
Concordia Sagittaria -VE



GADGET'S


capi di abbigliamento originali
MADE IN ITALY
VASTO ASSORTIMENTO DI GAPI 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
ARMI GADGET & 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
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI
by NICO'S
OFFICIAL ARMI STORE
IT9MRM
Alberto
ARMI 001


RADIOAMATORI
ARMI
MARINA
IT9MRM
Alberto
ARMI 001

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

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

by Alberto Mattei - 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:

ARMI	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***

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).

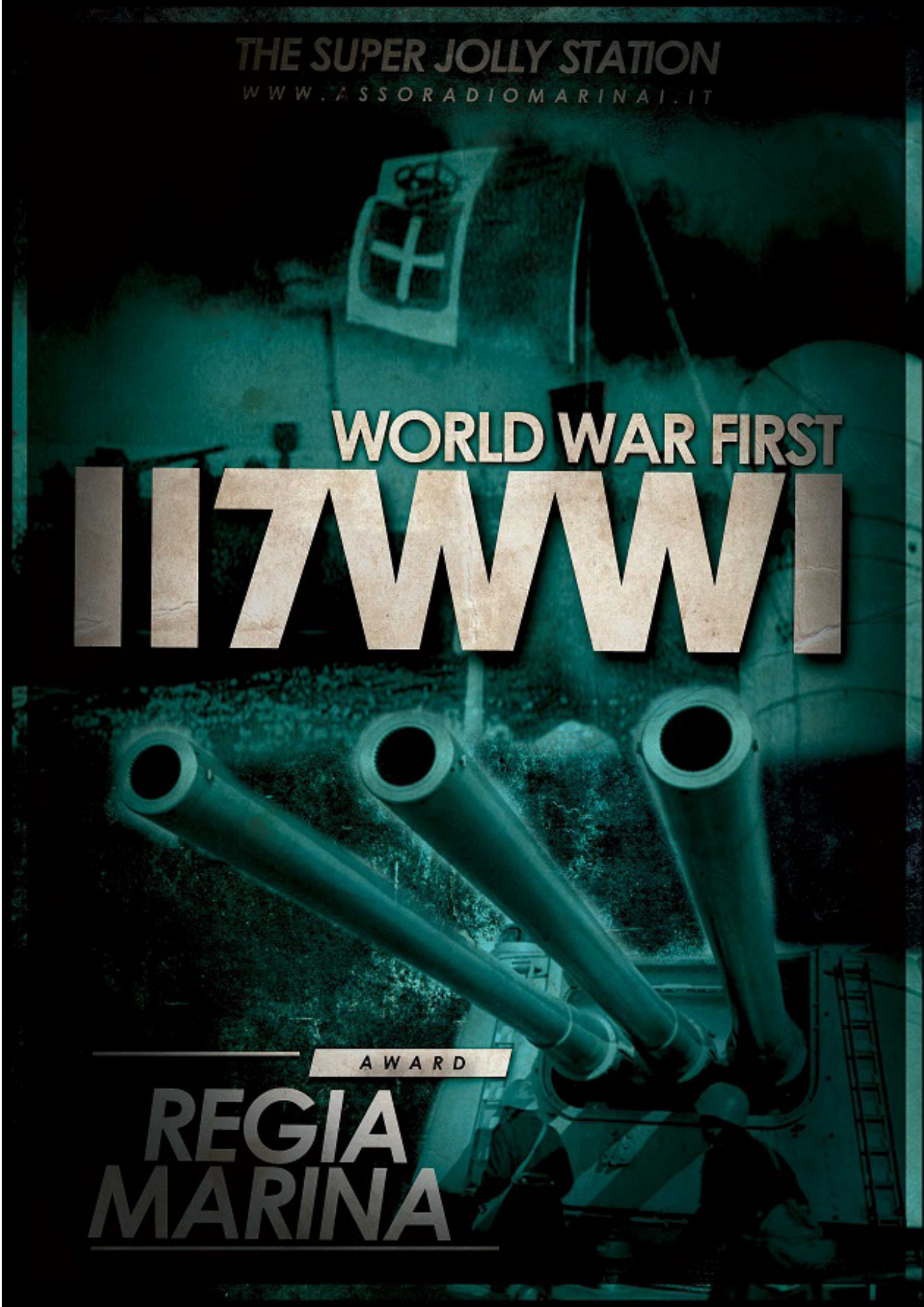
Se vorrai, potrai anche regalare un abbonamento, è un modo che ti farà ricordare tutto l'anno e porterà a bordo un altro membro dell'equipaggio!

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


THE SUPER JOLLY STATION
WWW.ASSORADIOMARINAI.IT
WORLD WAR FIRST
IIWWI
AWARD
REGIA MARINA


AWARD
REGIA
MARINA
JOLLY STATIONS
IQØRU IQ1YY IQ3GA IQ7UJ IQ7TA
IQ7QN IQ8XS IQ9MQ IQ9ZI
RADIO CONTEST IS THE REALITY OF THE NAVAL GAME
WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

I DIPLOMA ASSEGNATI DELLA REGIA MARINA NELLA GRANDE GUERRA

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale



I DIPLOMI ASSEGNATI - (aggiornato al 29/10/2018)

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	Vladlslav 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	IS0HXK	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	Aessandro 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
026	I3-6031-BZ	Sergio Cristofaro	13.10.2018
027	IZ0XZD	Antonino Grimaldi	28.10.2018
028	IK7BEF	Antonio Tremamondo	28.10.2018
029	IZ0EUX	Mercurio Salvatore	29.10.2018



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	Vladlslav 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
014	I3-6031-BZ	Sergio Cristofaro	13.10.2018
015	IZ0XZD	Antonino Grimaldi	28.10.2018
016	IZ0EUX	Mercurio Salvatore	29.10.2018



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	Vladlslav 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
010	IZ0XZD	Antonino Grimaldi	28.10.2018
011	IZ0EUX	Mercurio Salvatore	29.10.2018

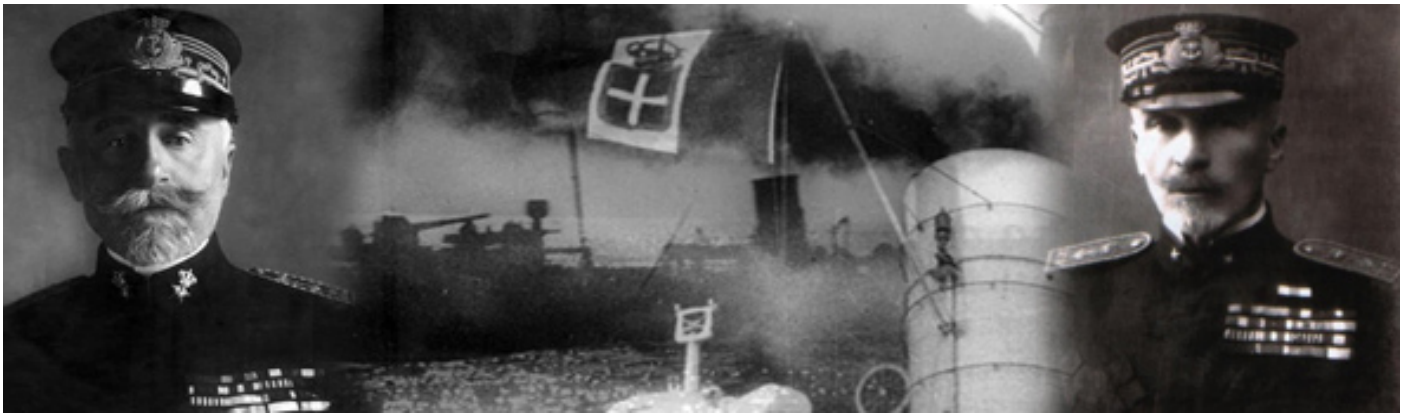


Nr.	Nominativo	Nome e Cognome	Data
001	IZ8ITT	Antonello Libertucci	13.02.2018
002	IK5TBI	Emilio Fedeli	16.07.2018
003	IZ0EUX	Mercurio Salvatore	29.10.2018



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".

R E G O L A M E N T O

Il Diploma è dedicato alla Regia Marina nel periodo della Grande Guerra (1915-1918). Viene rappresentato in tre versioni" Bronzo 100 - Argento 200 - Oro 300"; il layout dei tre diplomi è uguale e viene raffigurata la parte nord est dell'Italia e principalmente quella del mar Adriatico. Raffigurante una giovane Italia e sulla destra una coffa di una nave con invergata la bandiera della Regia Marina. I diplomi nelle tre versioni sono differenti e rappresentano tre grandi ammiragli del periodo con raffigurate tre simbologie navali. Il diploma "Bronzo 100" raffigura l'Ammiraglio Luigi Rizzo, ed un MAS, imbarcazione utilizzata dall'eroe per affondare la Corazzata Wien nella presa di Buccari. Il diploma "Argento 200" raffigura l'Ammiraglio Diego Simonetti ed una unità navale di quel tempo. Il diploma "Oro 300" raffigura l'Ammiraglio Paolo Emilio Thaon di Ravel (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 stazione 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 nela lista ufficiale sul sito ARMI contraddistinto da un suffisso in bilettere che corrisponderà ad una nave della Regia Marina.

p.e.
IT9MRM - RM - Nave da battaglia Regina Margherita

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

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

Le stazioni accreditate valgono il seguente punteggio in tutti i modi:
SSB/DIGI/CW : **10 punti**

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

p.e.
IQ9MQ - AAA - Ammiraglio Augusto Aubry

Le stazioni Jolly valgono il seguente punteggio in tutti i modi:
SSB/DIGI/CW : **15 punti**

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

II7WWI
(World War I)

La stazione Super Jolly vale il seguente punteggio in tutti i modi:
SSB/DIGI/CW : **25 punti**

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

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

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

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

BANDE
Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI DIPLOMA
Ci sono quattro classi:

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

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

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

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

CHIAMATA
La chiamata sarà come segue :

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

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

RAPPORTI E NUMERI

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

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

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

La stazione SUPER JOLLY passerà solo il rapporto RST.

PREMI

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

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

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

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

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale :

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

LOGS

Devono essere in formato ADIF/CBR/TXT/DOC/XLS. E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.
E' in preparazione un foglio elettronico (Excel) automatico da scaricare dal nostro sito web.

SCADENZA

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










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

FRIENDSHIPS 2018 - GENOVA NEL CUORE

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



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
U.R.I. - Unione Radioamatori Italiani

SPONSOR:

QSL IT9EJW PRINTING www.printed.it

D.A.E. TELECOMUNICAZIONI via M. Rainero13 - Asti - 0141 590484

QSL italy.it

HAM RADIO SHOP
www.hamradioshop.it
TUTTO per la radio ed i RADIOAMATORI



POCHER END FED
ANTENNE FILARI
INBEIS

RF
RADIO FREQUENZA
www.radiofrequenzashop.com

HITECHNOLOGY
RF Filter & Applications

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
  IQ0OT 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
  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. - U.R.I. - I.R.C.

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
U.R.I. - Unione Radioamatori Italiani: RI

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 RICAVATO ANDRA' DEVOLUTO DIRETTAMENTE SUL TERRITORIO

LOGS
Devono essere in formato EXECEL in opzione si accettano anche Logs su carta (stampati, non scritti a amano) 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


MEMPHIS BELLE
MILITARY WATCHES
CVH - 550
MARINA MILITARE
CONCESSIONARIO UFFICIALE
GIACOIA MASSIMO SAS
VIA F. DI PALMA 134 - TARANTO
TEL. 099.4526648 - INFO@GIACOIA.IT - WWW.GIACOIA.IT

158° ANNIVERSARIO STORICO INCONTRO IN TEANO

di IU8CEU Michele Politanò - Coordinatore sezione ARMI Calvi Risorta (CE)



Il giorno 26 Ottobre 2018 alle ore 10.00 si è svolta in Teano la commemorazione del 158° anniversario dello Storico Incontro tra Giuseppe Garibaldi e Vittorio Emanuele II.



La Manifestazione ha visto la presenza della Sezione ARMI di Calvi Risorta (IQ8XS) per il terzo anno consecutivo.

I Radioamatori d Marina di Calvi Risorta anche quest'anno hanno valorizzato la manifestazione facendo collegamenti internazionali con molte stazioni, a tutti gli OM collegati è stata inviata una QSL Commemorativa dell'evento.

La manifestazione ha avuto il suo culmine con il discorso del Sindaco Dr. D'ANDREA e con le frasi a memoria dell'evento esposte dai ragazzi delle Scuole di Teano che in tempo reale li trasmettevano in radio, in Piazza davanti ad una platea di persone accorse per l'evento, venivano chiamati per nome a farsi avanti dai Radioamatori collegati per l'occasione. Si ringrazia pertanto l'amico OM della Spagna EB3WH Juan, nonché il sempre presente Emilio IK5TBI.

Un grazie va a tutti coloro i quali hanno partecipato ed hanno reso possibile questa manifestazione, in particolare al nostro Agostino IK8FIQ, onnipresente e tecnico dell'occasione, a Riccardo IU8FUL, al Vice Coordinatore della Sezione IQ8XS, Elio ZANNI IU8AEY. L'appuntamento al prossimo anno, sicuramente con tante nuove novità!





Campagna 2018 per AUTOFINANZIAMENTO

SOSTIENICI

CON SOLO EURO



postepay

PayPal

http://www.assoradiomarinai.it

by Alberto Mattei - http://www.assoradiomarinai.it

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

A.R.M.I.

www.assoradiomarinai.it



Perchè 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.