

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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



bollettino dei marinai

Bollettino tecnico ad uso gratuito per i soci



NR. 214/2018

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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

BOLLETTINO DEI MARINAI

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

**Associazione Radioamatori Marinai
Italiani**

editor: Alberto Mattei, IT9MRM

e-mail: it9mrm@gmail.com

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

La responsabilità di quanto pubblicato è esclusivamente degli Autori.

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



Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2018 - Classifica Finale
11	FRIENDSHIP 2018 - Genova nel Cuore
17	Con la pelle appesa ad un chiodo - C.T. Corazziere - IV^ parte
30	Configurazione DMR
36	Calendario ARMI 2019
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	Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale
65	Gadgets
68	I diplomi assegnati della Regia Marina nella Grande Guerra
70	Abbonamento Notiziario della Marina
72	Messaggi augurali dei Coordinatori

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

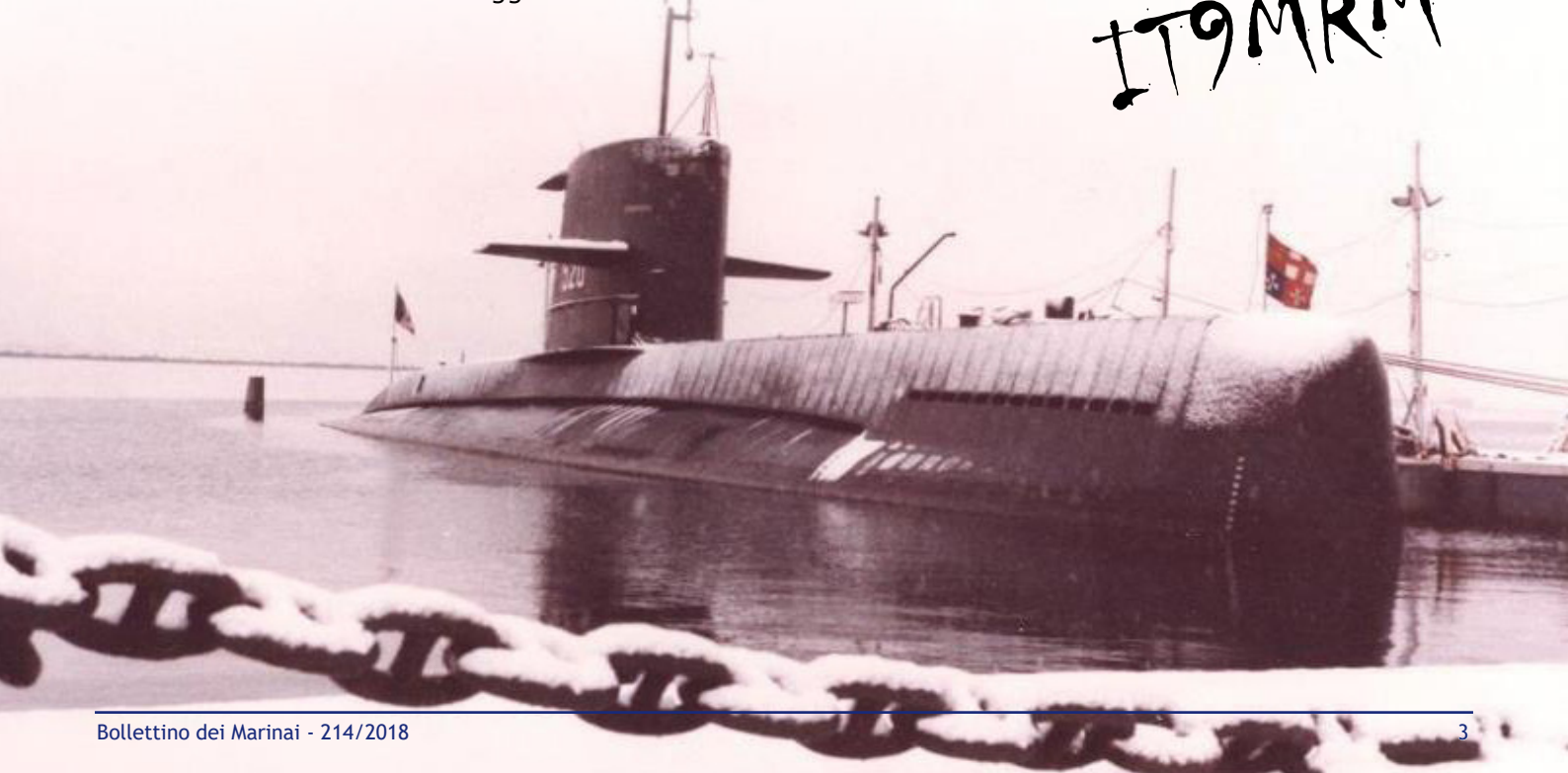
Eccoci arrivati all'ultimo numero dell'anno! Già è aria di feste e tra qualche giorno siamo a Natale. Con l'arrivo del Natale ci porta al nostro ultimo appuntamento radiantistico dell'anno con il FRIENDSHIP. Un appuntamento che ci vede vicini, con altre associazioni che hanno aderito, alle 43 vittime del ponte di Genova. Il diploma patrocinato dalla Regione Liguria e dal Comune di Genova, prende appunto il nome dell'iniziativa "Genova nel Cuore". Questo appuntamento formalmente di carattere solidale, darà l'occasione a chi partecipa di ricevere molti premi donati dagli sponsor. Spero che questa iniziativa, così come è stata già realizzata negli anni passati, possa contribuire, per quel piccolo ma utile pensiero di solidarietà che noi "Radioamatori di Marina" ci distingue! Mi auspico un concreto numero di partecipanti e soprattutto vi esorto a contribuire per questa causa solidale. Come vi avevo promesso nel numero scorso, è stato pubblicato il regolamento del nostro nuovo diploma permanente della "Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale". Avete ricevuto già molte email pubblicitarie per invitarvi ad accreditare la vostra stazione. Il numero ad oggi

delle stazioni accreditate è di 74 membri. Potete iscrivervi anche in corso di attività del diploma. Richiedere la partecipazione è semplice, riceverete una bilettera che vi rimarrà per sempre. Questa bilettera è il distintivo ottico delle navi (incrociatori, Cacciatorpediniere, Torpediniere e Corvette) della Regia Marina durante il secondo conflitto mondiale. A queste (solo per il momento ad Incrociatori, e Cacciatorpediniere) sono state assegnate anche le Divisioni e le Squadriglie appartenenti alla Prima e Seconda Squadra Navale. (Questi elenchi rappresentano realmente quello che era la Regia Marina in quel periodo 39-45). La vostra partecipazione è fondamentale, ovvero non è richiesto una assidua attività, anche perchè il diploma è permanente. Ma avere una bilettera assegnata e far parte della lista degli accreditati, vi darà opportunità ogni qualvolta che opererete un notevole caccia alla bilettera per soddisfare i vari hunter che andranno alla ricerca degli oltre 20 diplomi "Awards Squadra Navale" o ai tre diplomi base (Bronzo, Argento ed Oro) dell'award Regia Marina. Sarà un notevole divertimento, e questo senza dubbio sarà tutto merito



vostro. Non sussiste come il vecchio Regia Marina l'assidua partecipazione delle stazioni Jolly (IQ ed II) e stazione speciale. Nel nuovo, non ci saranno nessun nominativo speciale e nemmeno stazioni IQ partecipanti, sarà formato solo dalle stazioni ARMigere accreditate. Molto più semplice e più facile nel riuscire a collegarle. Bene vi lascio alla lettura di questo bollettino e vi do appuntamento al nuovo anno con il prossimo numero. I miei più calorosi auguri di buone feste a tutti voi da estendere alle vostre famiglie. Buon Natale e Buon Anno Nuovo.

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 **Novembre** e le prime due settimane di **Dicembre** 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.



DJ0HO/mm: Jörg Hofmann è un ingegnere elettronico a bordo del rompighiaccio tedesco "Polarstern". Opera a bordo con un Red Pitaya STEMLab 125-14 con un'antenna ricevente attiva per monitorare fino a otto WSPR frequenze simultaneamente e regolarmente carica i risultati di ricezione su wspn.net attraverso il collegamento satellitare dell'imbarcazione. La nave si trova attualmente a Cape Town (South Africa) e da giorno 16 Dicembre inizierà la 117^a campagna polare di ricerca (PS117), che la porterà attraverso l'Oceano Antartico verso la penisola Antartica, per concludersi il 7 febbraio a Punta Arenas, in Cile. Città del Capo sarà lasciata la sera del 15 Dicembre facendo rotta verso sud-ovest, in direzione del meridiano di Greenwich, che raggiungerà diversi giorni dopo a circa 51° S. Navigando verso sud fino al continente antartico, svolteremo a ovest per il porto Atka, per ristrutturare la stazione antartica tedesca Neumayer III poco dopo il nuovo anno (2019). Successivamente, zigzaggeremo attraverso il mare di Weddell da Kaap Norvegia fino alla punta settentrionale della penisola antartica, per attraversare infine Drake Passage (Il passaggio di Drake) e entrare nello Stretto di Magellano per arrivare nel porto di Punta Arenas, in Cile, destinazione finale di questa spedizione, il 7 febbraio 2019. Perciò orecchie ben acute per i segnali antartici, si è aperta l'estate antartica e le stazioni attive sono pronte!! Jörg sarà molto attivo sia nei modi digitali che in morse. QSL via bureau.

OH6UBZ/mm: Tapio Lehtinen, skipper della barca a vela ASTERIA sta partecipando al Golden Globe Race 2018. Lo si ascolta in fonìa a 14117 MHz con stazioni finlandesi. Non è iscritto a QRZ.com e non si conoscono le coordinate per eventuali QSL.



N1ZZZ/mm: Jeremy C. Allen è il comandante della nave portacontainers MW SSG. Edward A. Carter Jr. La nave fa parte del programma Prepositioning (PM3) della U.S Navy. Viene requisita al momento di bisogno in caso di conflitto o di operazioni in teatri di guerra lontani dagli Stati Uniti. Jeremy è molto attivo in radio soprattutto nei modi digitali e via sat. Jeremy negli anni passati è stato operativo dalle isole Chagos (VQ9ZZ) La QSL va richiesta via QRZ.com.



SV3PML/mm: Panos Dermatis è un membro dell'equipaggio del traghetto F/B PORFYROUSA. E' molto attivo in radio, lo si ascolta soprattutto nei modi digitali via sat. La nave traghetto fa spola da Neapolis a Khitira (isole greche). La QSL va inviata via diretta al suo indirizzo (QRZ.com).



VE0JS/mm: Jeanne Socrates è la skipper della barca a vela S/v NEREIDE. Jeanne sta compiendo per la terza volta il giro del mondo da sola. Attualmente si trova ad un centinaio di miglia da Tierra del Fuego. Potete visionare la pagina su QRZ.com per vedere le foto ed i filmati, inoltre c'è una ricca informazione sulla posizione attuale dell'imbarcazione e gli speed per poterla collegare via radio. La QSL va inviata al suo manager: W6OAT Il suo blog è <https://svnereida.com/blog>



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 BP-SK63. 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 in Sud Africa e sta preparando la spedizione in Bouvet Is. (3Y0I). Ultimamente sta testando le trasmissioni in FT8. QSL via OQRS.



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 19 novembre 2018 al 16 Dicembre 2018), ecco di seguito i nominativi: YU2AX - KP4AAN - **E51DOM** - **UT1FG** - UW5EJX - F5MYK - **SV3PML** - **DJ0HO** - ON4KCY - MW0EUG - **OH6UBZ** - RA1M - SP1ST - **N1ZZZ** - **3Y0I** - PE1OAD - **VE0JS** - CX2BG - RA0LQ -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2018 - CLASSIFICA FINALE

di Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale ARMI

«CLASSIFICA DEFINITIVA»

#	Nominativo	Punti	#	Nominativo	Punti
1	DL3RHN - Rüdiger Hagemann - MF1056	25120	24	IS0FEZ - Mario Cuccu - MI1166	660
2	IZ8ITT - Antonello Libertucci - MI1401	17226	25	DL7NDS - Denis Schoett	645
3	IK5TBI - Emilio Fedeli - MI349	14580	26	DL8IH - Willi Grueber	605
4	I3SY - Sergio Segato - MI1336	13622	27	IV3HIK - Giorgio Bianchettin	600
5	HA8TG Lajos Tagai - MI1480	5600	28	I3JYL - Lino Tavagna - MI1127	567
6	IK2ECC - Carlo Cipolla - MI1393	4480	29	IW1QIH - Paolo Pontetilla - MI932	480
7	IK2SOE - Andy Roncagli - MI008	3972	30	IZ0RTT - Giovanni Broccoli - MI1411	417
8	DL2AMM - Manfred König - MI1276	3878	31	IZ1GCW - Massimiliano Frisone	405
9	IT9JPS - Paolo Pasqua	2616	32	DL1HBL - Claus Lorenzen - MI1246	390
10	EB3WH - Junnio Barrios - MI757	2430	33	IS0HNA - Gianpietro Pilia	330
11	IU7EDX - Gianni Martino	1640	34	I1GYC - Claudio Giovale	321
12	IU6IBX - Gianni Arcieri	1500	35	IK1MTV - Valerio Roccione - MI1412	306
13	IU7GRM - Luigi Buttazzo	1206	36	DF1BN - Paul Eduard Mayer	280
14	IW2JJS - Giorgio Zanoni - MI1229	1164	37	M6IWD - Allan Sirrel	190
15	I1PJK - Maurizio Coroli - MI1206	1085	38	IK1QLD - Angelo Brunero - MI100	189
16	IK8MFA - Pier Luigi Zaccari - MI145	1050	39	IZ1VNT - Roberto Canessa - MI859	180
17	IV3FNR - Giannino Curelli - MI1224	1000		OE3TWA - Thomas Wölfl	180
18	OM7AT - Vincent Suchánek	900		IZ5TJX - Vittorio Panizzi	180
19	DL9UAA - Günter Paproth	880	40	IU5FBV - Rolando Bonsignori	165
20	IZ6MQL - Mario Imperatori	852	41	I5SOD - Giancarlo Soldatini - MI1151	150
21	IK7TVE - Pasquale De Ceglie - MI184	840	42	IK0PRD - Claudio Zoina - MI1182	90
22	IZ1CLA - Sauro Tonelli - MI282	744	43	I0MPX - Pietro Marigliani - MI255	75
23	IV3XPP - Giuliano Gasparutti - MI230	680	44	IK8MFJ - Michele Viggiano - MI1207	70

«NAVAL PHONE»

#	Nominativo	Punti	#	Nominativo	Punti
1	DL2AMM - Manfred König - MI1276	3878	7	IK1MTV - Valerio Roccione - MI1412	306
2	IV3FNR - Giannino Curelli - MI1224	1000	8	I5SOD - Giancarlo Soldatini - MI1151	150
3	IS0FEZ - Mario Cuccu - MI1166	660	9	IK0PRD - Claudio Zoina - MI1182	90
4	I3JYL - Lino Tavagna - MI1127	567	10	I0MPX - Pietro Marigliani - MI255	75
5	IW1QIH - Paolo Pontetilla - MI932	480	11	IK8MFJ - Michele Viggiano - MI1207	70
6	IZ0RTT - Giovanni Broccoli - MI1411	417			

«NAVAL MIXED»

#	Nominativo	Punti	#	Nominativo	Punti
1	DL3RHN - Rüdiger Hagemann - MF1056	25120	5	EB3WH - Junnio Barrios - MI757	2430
2	IZ8ITT - Antonello Libertucci - MI1401	17226	6	IK8MFA - Pier Luigi Zaccari - MI145	1050
3	IK5TBI - Emilio Fedeli - MI349	14580	7	IV3XPP - Giuliano Gasparutti - MI230	680
4	IK2ECC - Carlo Cipolla - MI1393	4480	8	IK1QLD - Angelo Brunero - MI100	189

«NAVAL CW»

#	Nominativo	Punti	#	Nominativo	Punti
1	I3SY - Sergio Segato - MI1336	13622	6	IK7TVE - Pasquale De Ceglie - MI184	840
2	HA8TG Lajos Tagai - MI1480	5600	7	IZ1CLA - Sauro Tonelli - MI282	744
3	IK2SOE - Andy Roncagli - MI008	3972	8	DL1HBL - Claus Lorenzen - MI1246	390
4	IW2JJS - Giorgio Zanoni - MI1229	1164	9	IZ1VNT - Roberto Canessa - MI859	180
5	I1PJK - Maurizio Coroli - MI1206	1085	10		

«INDIPENDENT PHONE»

#	Nominativo	Punti	#	Nominativo	Punti
1	IU7EDX - Gianni Martino	1640	7	IS0HNA - Gianpietro Pilia	330
2	IU6IBX - Gianni Arcieri	1500	8	I1GYC - Claudio Giovale	321
3	IU7GRM - Luigi Buttazzo	1206	9	M6IWD - Allan Sirrel	190
4	IZ6MQL - Mario Imperatori	852	10	OE3TWA - Thomas Wölfl	180
5	IV3HIK - Giorgio Bianchettin	600		IZ5TJX - Vittorio Panizzi	180
6	IZ1GCW - Massimiliano Frisone	405	11	IU5FBV - Rolando Bonsignori	165

«INDIPENDENT MIXED»

#	Nominativo	Punti	#	Nominativo	Punti
1	IT9JPS - Paolo Pasqua	2616	4	DL7NDS - Denis Schoett	645
2	OM7AT - Vincent Suchánek	900	5	DF1BN - Paul Eduard Mayer	280
3	DL9UAA - Günter Paproth	880			

«INDIPENDENT CW»

#	Nominativo	Punti	#	Nominativo	Punti
1	DL8IH - Willi Grueber	605			

«SWL»

#	Nominativo	Punti	#	Nominativo	Punti
1	OE1-1001007 - Helmuth Abel - CA65	15315	3	DE4PGL - Peter Goldberg	805
2	I3 6031 BZ - Sergio Cristofaro MI	7574			

«CLASSIFICA STAZIONI SPECIALI»

Classifica	Nominativo Speciale	Punti Totale
1°	II8IHBC - Nave VESUVIO	26825
2°	II0IANI - Nave NIBBIO	16282
3°	II2IARD - Nave ARDITO	12592
4°	II9IHPM - Nave ALBATROS	6096
5°	II1IAEO - Nave BERSAGLIERE	5155
6°	II0IADC - Nave CORSARO II	1050
7°	II9IASG - Nave SAN GIUSTO	221
8°	II5IACF - Nave ALPINO	163

«Fonia»

Classifica	Nominativo Speciale	QSO
1°	II8IHBC - Nave VESUVIO	1242
2°	II2IARD - Nave ARDITO	901
3°	II0IANI - Nave NIBBIO	328
4°	II9IHPM - Nave ALBATROS	281
5°	II5IACF - Nave ALPINO	124
6°	II0IADC - Nave CORSARO II	92
7°	II1IAEO - Nave BERSAGLIERE	0
8°	II9IASG - Nave SAN GIUSTO	0

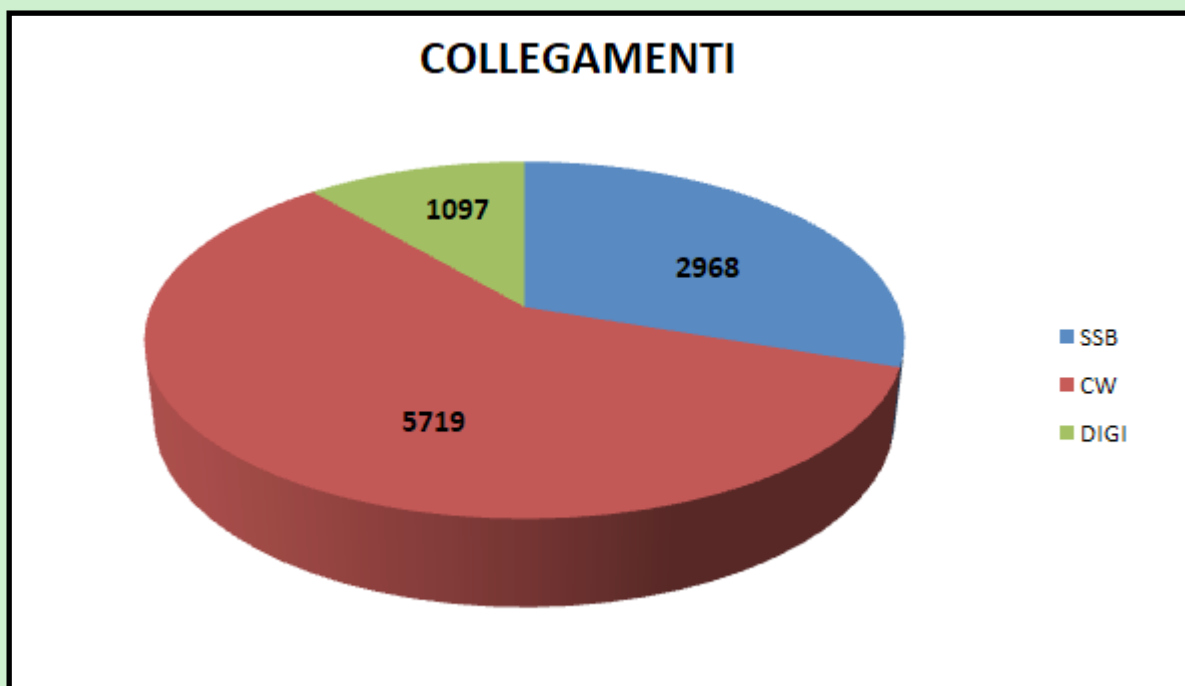
«CW»

Classifica	Nominativo Speciale	QSO
1°	II2IARD - Nave ARDITO	2120
2°	II8IHBC - Nave VESUVIO	1207
3°	II0IANI - Nave NIBBIO	934
4°	II1IAEO - Nave BERSAGLIERE	561
5°	II9IHPM - Nave ALBATROS	528
6°	II0IADC - Nave CORSARO II	286
7°	II9IASG - Nave SAN GIUSTO	83
8°	II5IACF - Nave ALPINO	0

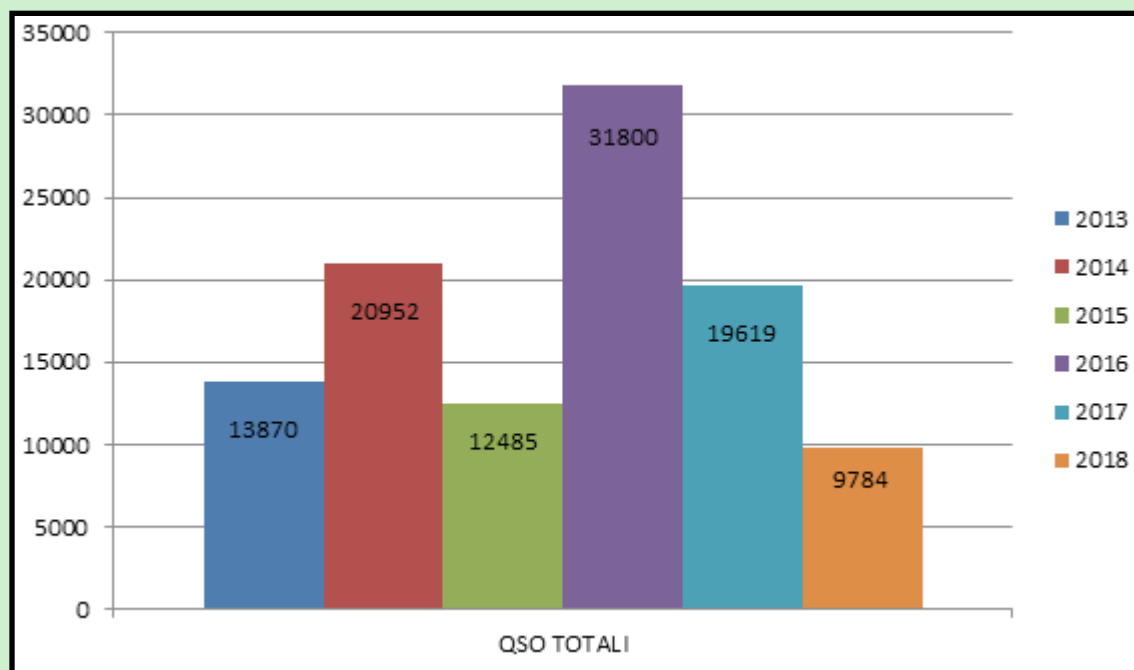
«Digitale»

Classifica	Nominativo Speciale	QSO
1°	II8IHBC - Nave VESUVIO	782
2°	II0IANI - Nave NIBBIO	160
3°	II9IHPM - Nave ALBATROS	104
4°	II2IARD - Nave ARDITO	51
5°	II1IAEO - Nave BERSAGLIERE	0
6°	II0IADC - Nave CORSARO II	0
7°	II9IASG - Nave SAN GIUSTO	0
8°	II5IACF - Nave ALPINO	0

«Collegamenti totali per modalità»



«Andamento statistico negli anni»





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

CON IL PATROCINIO DI:

REGIONE LIGURIA

COMUNE DI GENOVA

SPONSOR:



QSL italy.it



Regolamento:

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

PERIODO di validità

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

STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni:

- Stazioni JOLLY:
 - IQ9MQ A.R.M.I.
 - IQ8MD Mediterraneo DX Club
 - IQ00T Associazione Onda Telematica
 - IQ1CN A.R.I. Sez. Cuneo/Gruppo Radioamatori Alpini
 - IQ0YS Gruppo Radioamatori Paracadutisti Italiani
 - IQ2IR Insubria Radio Club
- Stazioni accreditate:
 - IQ8XS sez. ARMI Calvi Risorta
 - IQ0XH sez. ARMI Anzio-Ostia
 - IQ7QN sez. ARMI Sud Salento
 - 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 RICAIVATO ANDRA' DEVOLUTO DIRETTAMENTE SUL TERRITORIO

LOGS

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

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

- via "POSTEPAY" 4023600964377842 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.



Con il patrocinio della
**REGIONE
LIGURIA**



COMUNE DI GENOVA



Genova nel cuore

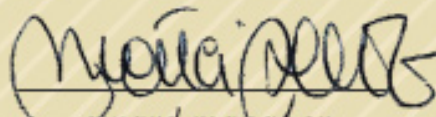
22/12/2018 ~ 01/01/2019 
FRIENDSHIP 2018

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
IT9MRM



10.01.2019

date





Marina Militare

Collezione orologi



Memphis Belle

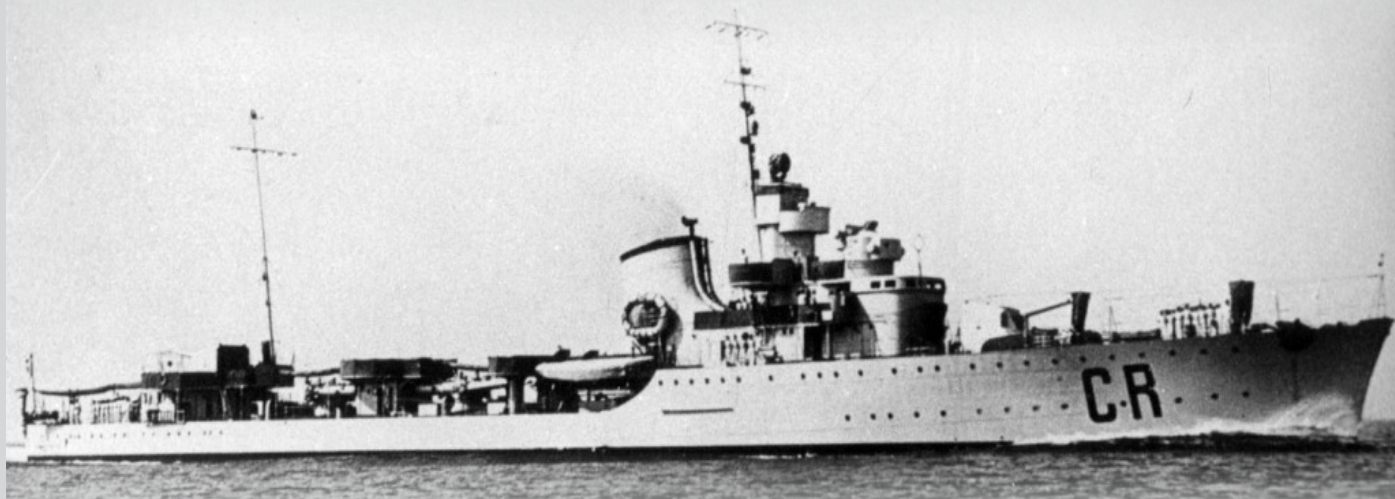
MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS



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

Cacciatorpediniere CORAZZIERE

Parte Quarta



Si era precipitato a terra, ed era giunto ad una cinquantina di metri dal Corazziere quando quest'ultimo era stato colpito dalle bombe: cercando un posto in cui ripararsi, era stato colpito da qualcosa alla testa, ma non era rimasto ferito. Era stato salvato dall'elmetto. Taglieri descrisse poi così ciò che trovò quando tornò alla nave: «La scena era terrificante, il Corazziere era senza prua e pendeva in avanti perché imbarcava acqua. Da un lato c'era una nave da trasporto già a fondo, dall'altro lato una nave da guerra tedesca colpita a poppa sembrava seduta. Alcuni marinai che erano di servizio sul Corazziere e non avevano avuto il tempo per allontanarsi, cercavano di risistemare la passerella, la mia presenza sul molo facilitò l'operazione. (...) Mentre aspettavo l'arrivo del mezzo per trasbordare i siluri, andai a vedere i danni: erano ingenti, la prua era scomparsa. Diedi una mano a sistemare i tubi delle pompe per aspirare l'acqua». Il danno subito dal Corazziere fu gravissimo, e la nave rischiò seriamente di affondare: le pompe

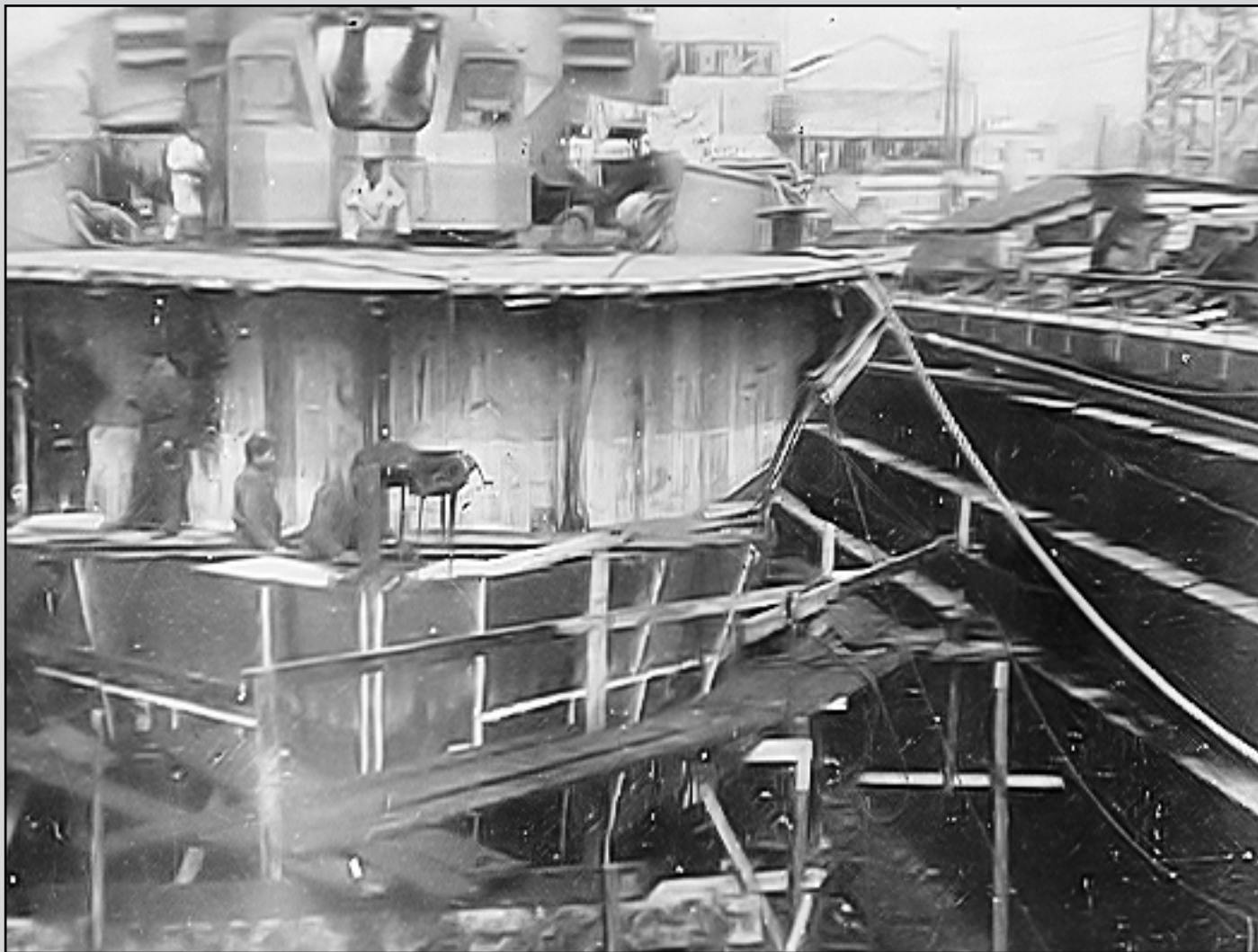
non erano sufficienti ad espellere tutta l'acqua imbarcata, e per scongiurare l'affondamento servirono delle pompe aggiuntive, fornite da Marina Napoli. Così, a riguardo, il ricordo del sottufficiale cannoniere Antonio Angelo Caria: "15 FEBBRAIO 1943. Sveglia al mattino presto. Ci accorgiamo di essere accesi e pronti a muovere. Posto di manovra, e si salpa per Napoli, alle 6,40, scortati dalla Torpediniera Premuda. Arriviamo a Napoli alle 15,20, ormeggiandoci alla calata Villa del Popolo. Dopo mezz'ora, pesante bombardamento su Napoli da parte di numerosi aerei B17 americani. E' stato un bombardamento a tappeto. Ho visto crollare gli edifici di S.Giovanni a Teduccio, e le bombe che cadevano avvicinandosi sempre più a noi per cui ho detto a me stesso: - OGGI SI MUORE! Un po' distante da noi c'era ormeggiato un incrociatore ausiliario tedesco che sparava all'impazzata, ma si è preso una gragnola di bombe che lo hanno fatto letteralmente "sedere" con la tolda al livello del mare. E' caduta una scarica di bombe fra noi e quell'incrociatore, e, infine, an-

che noi abbiamo avuto la nostra razione. Due bombe sono cadute a prora, "perforando" tutti i ponti e scoppiando in acqua, tagliandoci un bel pezzo di chiglia. 22 metri della nostra prora si è inclinata in avanti, spezzandosi e affondando. Anche il resto della nave ha cominciato ad affondare. Le nostre pompe di esaurimento non bastavano perciò Marina Napoli ne ha mandato alcune per rimediare. Metà equipaggio era in franchigia, molti marinai stavano facendo la doccia, ma sono scappati tuffandosi in mare, sporco di nafta, vagando (nudi) come invasati in cerca di un rifugio antiaereo. Io, pur essendo franco, non sono uscito per rispondere alle lettere di mia madre. Me la sono cavata bene riparandomi all'interno della torretta telemetrica per ovviare eventuali schegge. Comunque, la bomba "intelligente" tanto agognata, finalmente, era arrivata: nessun morto e nessun ferito. La notte abbiamo cenato e dormito a bordo della nave-caserma Lombardia, e l'indomani tutti in licenza per lavori: per noi sardi gg. 30+4, per gli altri gg. 30+2".

Per la seconda volta dall'inizio della guerra, il Corazziere si ritrovava così a necessitare della completa ricostruzione della prua. Per eseguire tali lavori, il cacciatorpediniere doveva essere trasferito a Genova, ma ciò sarebbe stato possibile soltanto dopo aver compiuto in loco una prima parte di riparazioni provvisorie, volte a garantirne la galleggiabilità.

Questi lavori si protrassero per più di un mese; essendo evidente che la nave sarebbe rimasta fuori servizio per lungo tempo, gran parte dell'equipaggio – circa 150 uomini – venne sbarcato ed assegnato ad altre unità. Sbarcarono tra gli altri tutti gli ufficiali, ad eccezione del comandante Monaco e del direttore di tiro, e tutti i sottufficiali, tranne uno;

tutto il personale di macchina e quasi tutti i cannonieri, specialisti direzione del tiro, radiotelegrafisti, nocchieri e siluristi. Gli altri, mentre venivano compiute le riparazioni provvisorie, vennero alloggiati sulla nave caserma Lombardia, un grande transatlantico ormeggiato nel porto di Napoli, e ricevettero un mese di licenza.



Il Corazziere, privo della prua, in bacino a Napoli nel febbraio 1943 (Antonio Angelo Caria, via Wikipedia)

Il 28 marzo 1943, quando i lavori di riparazione necessari al trasferimento a Genova erano stati quasi completati ed il Corazziere era quasi pronto a partire, Napoli venne sconvolta dall'esplosione della motonave Caterina Costa, carica di carburante e munizioni da trasportare in Tunisia. La nave, incendiatasi per cause rimaste ignote (incidente o forse sabotaggio), esplose infine alle 17.39 con effetti catastrofici: l'esplosione investì e affondò i due rimorchiatori, Oriente e Cavour, che stavano cercando di portare la Cateri-

na Costa fuori dal porto, mandò in pezzi porte e finestre nei quartieri attorno all'area portuale, e lanciò lamiere e rottami infuocati di ogni dimensione sulla città, provocando altri incendi e crolli, danneggiando facciate, sfondando tetti e uccidendo passanti. Le vittime furono almeno 549, i feriti circa 3000. Il Corazziere, che si trovava ormeggiato vicino alla stazione marittima (abbastanza lontano dal molo dov'era ormeggiata la Caterina Costa), non subì danni, ma due membri del suo equipaggio, il marinaio

cannoniere Walter Floriani (di 20 anni, da Padova) ed il sottocapo silurista Carlo Giovannetti (di 25 anni, da Campiglia Marittima), che al momento del disastro si trovavano a terra, furono tra le decine di persone uccise in città dalla pioggia di rottami lanciati ovunque dall'esplosione della Caterina Costa. Giovannetti, che era sceso a terra per fare un ultimo giro in città prima di partire per Genova, fu ucciso da una scheggia che lo colpì alla testa.

Il 1° aprile 1943, terminate le riparazioni provvisorie, il Corazziere lasciò Napoli alla volta di Genova, trainato da alcuni rimorchiatori sia a prua che a poppa. Viaggiava insieme ad esso un altro cacciatorpediniere, il Maestrale, anch'esso mutilato ma privo della poppa (distrutta dall'urto contro una mina nel Canale di Sicilia) anziché della prua. Il 3 aprile, di pomeriggio, i due cacciatorpediniere giunsero a Genova, dove ebbero inizio i lunghi lavori di riparazione: per il Corazziere, questi vennero svolti presso le O.A.R.N. (Officine Allestimento e Riparazione Navi). Una folla immensa assisté, a Genova, all'arrivo di Corazziere e Maestrale, che la gente credeva erroneamente di ritorno da una battaglia navale, nella quale erano rimasti gravemente danneggiati. Il 5 aprile la maggior parte dell'equipaggio residuo venne a questo punto sbarcata ed assegnata ad altre unità; se ne andarono così una settantina di uomini, mentre solo una quarantina rimasero col Corazziere. Quelli che rimasero vennero alloggiati nella caserma della G.I.L.-Mare (per i giovani della Gioventù Italiana del Littorio assegnati alla leva di mare). Il 15 aprile sbarcò anche il comandante Monaco, anch'egli destinato a nuovo incarico: nonostante le turbolenze (a dir poco) che a volte, in passato, avevano turbato il rapporto tra lui ed il suo equipaggio, al momento di congedarsi dai suoi uomini Monaco rivolse loro parole lusinghiere. A questo proposito ancora Caria: "Verso le ore 10 vuole salutarci il Comandante perchè sbarcava pure lui. E' venuto vestito col frac, con cappello a cilindro, guanti bianchi, uose grigie e scarpe lucide. Nel petto sinistro del frac spiccava lo stemma gentilizio della sua casata. Poche parole per dirci che per il "pomeriggio" di Navarino [per questo episodio si veda più sotto, a fondo pagina, nei racconti di Caria ivi riportati integralmente] si era fatto un concetto errato del suo equipaggio. Aggiunse, però, che aveva seguito il suo spirito di sacrificio, il suo coraggio e ardimento nei tremendi mesi di diuturna fatica durante la battaglia della Tunisia, posa di mine, ecc, traendone la convinzione di

aver avuto al suo comando un equipaggio formato da veri uomini. Ci ha passato in rassegna. A me, che ero il primo della fila, mi strinse la mano (nuda) con un Caria, continuate così... Ha stretto le mani a tutti e detto qualcosa anche a qualcun'altro.

Uno di noi, ha gridato EVVIVA IL NOSTRO COMANDANTE, e lui si é allontanato, ringraziandoci, agitando in alto il suo cappello a cilindro". Al comando del Corazziere, in sostituzione del capitano di fregata Monaco, venne successivamente designato il parigrado Giuseppe Gregorio. Oltre alla ricostruzione della prua ed alla riparazione dell'apparato motore, erano previste anche alcune modifiche all'armamento; nel corso dei lavori sarebbe stato sbarcato l'impianto lanciasiluri poppiere, al cui posto sarebbero state installate due mitragliere contraeree pesanti da 37/54 mm.

Per i pochi uomini dell'equipaggio rimasti col Corazziere, i mesi che seguirono furono un periodo di grande tranquillità. Avendo ben poco da fare, mentre la nave era in riparazione, la rigida disciplina vigente fino a quel momento venne un po' allentata, e gli uomini ebbero modo di uscire più liberamente: giri in riviera, riposo, niente più orari fissi per svegliarsi o andare a dormire. In luglio, l'equipaggio venne mandato in due turni a Merano, in Alto Adige, per un periodo di riposo in cui riprendersi dalle fatiche del duro periodo compreso tra l'ottobre 1942 ed il febbraio 1943, nel quale si erano susseguite senza sosta missioni di posa di mine, scorta e trasporto, spesso sotto attacco aereo sia in porto che in mare. Durante questo soggiorno in montagna gli uomini del Corazziere furono alloggiati in albergo, senza più orari da rispettare né il pericolo costituito dai bombardamenti continui (l'Alto Adige, fino a quel momento, non aveva mai subito incursioni aeree, essendo troppo lontano dalle basi aeree nemiche); poterono recuperare le tante ore di sonno perse nei mesi precedenti e mangiare a volontà.

Furono anche compiute delle escursioni in quota, fino a 2300 metri di altezza, in parte in funivia ed in parte a piedi. Intan-

to, però, la guerra continuava, e di tanto in tanto giungevano dispacci del Ministero della Marina che disponevano il trasferimento di qualcuno su altre unità che continuavano a navigare e combattere.

Al momento dell'annuncio dell'armistizio tra l'Italia e gli Alleati (8 settembre 1943), il Corazziere si trovava ancora in grandi lavori di riparazione a Genova. La prua era stata ormai ricostruita, ma i lavori, benché ormai prossimi al completamento, non erano ancora terminati, e di conseguenza la nave non era pronta a muovere. Subito dopo la proclamazione dell'armistizio, le truppe della Wehrmacht, attuando piani già accuratamente preparati in precedenza, diedero il via all'operazione «Achse», procedendo a neutralizzare le forze armate italiane – lasciate dai loro comandi senza ordini precisi su come comportarsi nei confronti dei tedeschi, non più alleati ma nemmeno dichiarati ufficialmente nemici – ed occupare il territorio nazionale italiano.

Genova era difesa soltanto da due battaglioni territoriali male armati: le truppe tedesche giunsero alle porte della città alle quattro del mattino del 9 settembre, ed entro le sei avevano già bloccato gli accessi al porto e stavano procedendo all'occupazione dei cantieri navali. L'ammiraglio di divisione Carlo Pinna, comandante di Marina Genova e comandante superiore del porto di Genova, aveva già provveduto a disporre la messa in atto delle disposizioni ricevute da Roma: partenza di tutte le navi mercantili e militari in efficienza verso porti Alleati o comunque liberi dai tedeschi, autoaffondamento delle unità militari non efficienti, sabotaggio delle unità mercantili non efficienti (quest'ultimo ordine non poté essere eseguito in quasi nessun caso, perché molte navi mercantili erano senza equipaggio), comunicazione al Comando Marina tedesco di far uscire dal porto le navi tedesche. Alle 8.30 del 9 gli ordini erano stati eseguiti; l'ammiraglio Pinna radunò il personale da lui dipendente, fece distruggere gli archivi segreti e lasciò liberi i suoi uomini di andarsene.



Questa immagine del Corazziere in bacino senza prua (foto Aldo Fraccaroli via Coll. Luigi Accorsi e www.associazione-venus.it) viene variamente indicata come scattata a Genova nell'estate 1943, durante i lavori di ricostruzione della prua; o durante la primavera; od ancora a Napoli, nel marzo 1943.

Pinna stesso, per evitare di essere catturato, lasciò Genova alle dieci (era stato autorizzato a farlo alle sette da Supermarina, nella persona dell'ammiraglio Sansonetti, essendo la situazione a Genova del tutto compromessa) e raggiunse la Toscana, dove si sarebbe in seguito unito alla Resistenza.

Nell'impossibilità di prendere il mare, il comandante del Corazziere, capitano di fregata Giuseppe Gregorio, dovette rassegnarsi ad ordinare l'autoaffondamento della sua nave, per evitare che cadesse in mano tedesca: radunati i suoi uomini (che erano alloggiati in una caserma situata poco lontano dal punto in cui la nave era ormeggiata), impartì gli ordini per l'autoaffondamento e poi rivolse loro poche parole di commiato. Nel pomeriggio/sera del 9 settembre 1943 il Corazziere venne dunque autoaffondato dall'equipaggio nel porto di Genova, presso la Calata Grazie. Tra gli uomini che aprirono le ultime valvole di sentina, assolvendo all'amaro compito di "uccidere" la nave che per anni era stata la loro casa attraverso tante peripezie belliche, era il sottocapo silurista Bruno Taglieri: insieme ai colleghi di comandata, Taglieri eluse agevolmente la sorveglianza dei soldati tedeschi, già schierati sul molo, passando dietro all'edificio dell'officina del cantiere navale, che li coprì alla vista. Il gruppetto salì sul Corazziere, aprì le valvole per l'allagamento, e la nave iniziò ad affondare lentamente.

Le truppe tedesche, che ormai avevano il controllo del porto di Genova, non esitarono a sparare sugli uomini del Corazziere che tentavano di allontanarsi dopo aver autoaffondato la nave: alcuni riuscirono a fuggire, come un gruppetto di sei uomini che avevano lasciato la nave per ultimi, in ritardo rispetto agli altri, e riuscirono a nascondersi in una galleria-rifugio antiaereo in costruzione; altri furono abbattuti a raffiche di mitra. Antonio Angelo Caria, che non si trovava più col Corazziere essendo stato trasferito alcuni mesi prima alla nuova corvetta Sibilla, così riferisce quel che gli raccontò un collega superstite (pur esagerando l'en-

tità della strage): "...quella quarantina di persone rimaste a bordo del Corazziere, l'8 settembre, alla notizia dell'armistizio, hanno avuto l'ordine di autoaffondare la nave, cosa che hanno fatto. Uscendo dal porto, scappando, sono stati falciati dalle mitragliere tedesche. I ritardatari, vedendo la fine di quelli che li avevano preceduti, si sono nascosti nel bunker antiaerei esistenti in porto. Vi sono rimasti dentro tutta la notte e il giorno successivo, e ne sono usciti mischiandosi alle maestranze a fine giornata lavorativa. Si sono salvate solo 6 persone, tra le quali il mio collega stereotelemetrista". Bruno Taglieri, che invece c'era e partecipò all'autoaffondamento, ricordò poi che l'edificio che serviva da alloggio per gli uomini del Corazziere venne bersagliato da raffiche di colpi, anche se non sapeva se all'interno si trovassero ancora i suoi compagni o se fossero già scappati. Taglieri e cinque compagni si rifugiarono nell'officina, nascondendosi dietro ai macchinari.

Quattro uomini del Corazziere risultano "dispersi" nella data del 9 settembre 1943, e non sembra azzardato presumere che abbiano trovato la morte nelle circostanze sopra descritte.

I loro nomi:

Olimpio Alessio, marinaio cannoniere, 20 anni, da Udine
Mario Gregori, marinaio, 22 anni, da Trieste
Mario Panaro, marinaio, 22 anni, da Savona
Wladimiro Pellizon, marinaio fuochista, 21 anni, da Savogna d'Isonzo (Gorizia)

Bruno Taglieri ed i compagni rimasero nascosti nell'officina fino al calare dell'oscurità, dopo di che si allontanarono alla chetichella, in ordine sparso, rasentando i muri. Taglieri raggiunse un tunnel in costruzione che univa il porto alla stazione ferroviaria di Brignole, dove rimase solo; procedendo a tentoni nel tunnel non illuminato, riuscì a raggiungere la stazione e si tolse la divisa (il berretto lo aveva già perso correndo) per non essere riconosciuto come marinaio dai te-

deschi. Dopo di che, si mescolò ai civili che attendevano il treno; suo proposito era di raggiungere Roma e poi il suo paese di origine, in Abruzzo. Il treno arrivò dopo poco e Taglieri vi salì, viaggiando senza problemi fino a qualche chilometro prima di Orbetello, dove la linea era interrotta a causa dei danni causati da un bombardamento aereo. Il treno attese lungamente e poi tornò indietro, e deviò per passare da Siena e raggiungere la linea Firenze-Roma; Taglieri, stanco e digiuno da parecchie ore, si addormentò dopo mezzanotte e fu svegliato alla stazione di Chiusi da soldati tedeschi armati fino ai denti, che fecero scendere dal treno tutti gli uomini abili e li condussero nel piazzale della stazione, dove vennero circondati da sentinelle armate. Dopo un'ora di discussioni tra ufficiali tedeschi ed italiani, gli uomini vennero riportati alla stazione e fatti salire su un altro treno, diretto a Firenze; una volta arrivati nel capoluogo toscano, gli uomini vennero fatti scendere dal treno e, incolonnati e scortati da sentinelle armate che procedevano su ambo i lati, furono portati in una caserma poco lontana dalla stazione, occupata da militari italiani che si erano schierati con i tedeschi. Nella caserma regnava di fatto l'anarchia, e Taglieri ne approfittò per fuggire: calato di nuovo il buio, notò che su un lato c'era un muro di cinta facilmente scavalcabile; era di guardia in quel punto un militare italiano, ma dopo qualche tentativo Taglieri riuscì a convincerlo a non "vederlo", offrendogli un pacchetto di sigarette. Scavalcato il muro, Taglieri incontrò nella via semideserta un ciclista che si fermò e gli indicò la strada per raggiungere la stazione. Tornato in stazione, Taglieri riuscì a salire su un treno per Roma, raggiungendo la capitale e qui prendendo un altro treno per il suo paese natale in Abruzzo, dove giunse nel pomeriggio dell'11 settembre 1943. Rimase nascosto per tutto il periodo dell'occupazione tedesca, onde sfuggire alle retate degli occupanti, e subito dopo la liberazione di Roma tornò in servizio presso la Regia Marina, ora co-belligerante con gli Alleati.

Non ebbe la stessa fortuna il secondo capo S.D.T. Candido Battaglini, da Rio Marina (Livorno). Quando fu annunciato l'armistizio, Battaglini era appena tornato in Liguria dopo un periodo di licenza trascorso nell'Isola d'Elba, sua terra d'origine: arrivato a Genova, trovò il Corazziere già affondato; venne catturato dai tedeschi durante un rastrellamento e mandato a La Spezia, per essere arruolato a forza nelle fila della Repubblica di Salò. Qui Battaglini incontrò altri undici elbani, tutti, come lui, marinai della Regia Marina rastrellati dai tedeschi; alcuni di essi erano già stati forzatamente arruolati nella RSI. Non volendo combattere per la repubblicina, i dodici decisero di fuggire e tornare all'Elba, o forse anche di raggiungere il Sud Italia controllato dagli Alleati. Fu proprio Battaglini ad organizzare la fuga: il gruppo s'impadronì a La Spezia di un motopeschereccio, il Riganò, col quale diresse verso il sud; ma il tentativo fallì, perché il peschereccio venne inseguito e raggiunto da una motovedetta tedesca. Successivamente, Battaglini ed i conterranei tentarono nuovamente di fuggire e raggiungere l'Elba, questa volta via terra, divisi in gruppetti di quattro: ma mentre quattro di essi riuscirono nel tentativo, gli altri otto, tra cui Battaglini, vennero fermati ed arrestati, quattro ad Altopascio (dove si erano diretti perché lì viveva un parente di un membro del gruppo) e gli altri quattro nei pressi del Fiume Magra. Insieme a Battaglini furono arrestati Renzo Corbelli, Lorenzo Prosperi, Mario Martorella, Franco Pacinotti (tutti e quattro in servizio, prima dell'armistizio, nella base di La Spezia), Aldo Bandinelli, Francesco Innocenti e Lorenzo Pierangeli: tutti marinai della Regia Marina, alcuni dei quali furono considerati disertori perché risultavano già arruolati nelle fila di Salò. Battaglini ed i compagni vennero rinchiusi nel carcere di Marassi a La Spezia, poi – nonostante l'intervento di un giudice italiano – furono condotti in Germania, imprigionati nel carcere militare di Monaco di Baviera e processati per "diserzione" da un tribu-

nale militare. Battaglini, che era il più "anziano" (aveva 27 anni, gli altri erano tutti ventenni: lui aveva combattuto anche durante la guerra di Spagna, ed era stato più volte decorato) e che era di fatto stato il capo del gruppo e l'organizzatore del tentativo di fuga, tentò inutilmente di addossare a sé la "colpa", chiedendo di essere fucilato lui e che gli altri venissero risparmiati; ma la sentenza, pronunciata il 15 luglio 1944, fu la condanna a morte per tutti. Alla fine dell'agosto 1944, dopo quasi un anno trascorso nella prigione di Monaco di Baviera, Candido Battaglini ed i sette compagni vennero trasferiti alla fortezza VIII di Manching, vicino ad Ingolstadt, per l'esecuzione della condanna. Il mattino del 9 settembre 1944 sette degli otto marinai elbani vennero fucilati presso il poligono di tiro del lago Auwaldsee, nei pressi di Ingolstadt, insieme a 75 soldati tedeschi condannati anch'essi per di diserzione. Candido Battaglini, il capo del gruppo, venne fucilato per ultimo, a più di un mese di distanza, il 15 ottobre 1944. Rifiutò di lasciarsi bendare gli occhi, e prima di morire gridò "Viva l'Italia". I fucilati vennero tutti sepolti nei pressi del poligono di tiro, in una fossa scavata nella terra, senza neanche avere una bara. Alla fine della guerra i loro resti vennero riesumati e trasferiti nel locale cimitero ebraico, da dove vennero successivamente rimpatriati e riportati nell'Isola d'Elba. Nel 2005, a settantuno anni dalla loro morte, è stato inaugurato a Rio Marina un cippo in loro memoria.

Il comandante Gregorio, dopo aver liquidato ed assistito i suoi uomini per quanto possibile, riuscì a raggiungere la sua abitazione a Mondovì, in provincia di Cuneo. Nel cuneense si sviluppò fin da dopo l'armistizio un importante movimento partigiano, e Gregorio non tardò a mettersi in contatto con il locale Fronte di Resistenza clandestina e col Comitato di Liberazione Nazionale; a partire dal marzo 1944 si pose alle dipendenze del colonnello degli alpini Augusto Reteuna, comandante della "IV Zona Pro-

vinciale Militare" a Cuneo. Gregorio ebbe un ruolo di primo piano nell'organizzazione di gruppi armati di partigiani attivi a Mondovì, nonché nella raccolta di rifornimenti che venivano poi mandati ai partigiani che operavano sulle vicine montagne; cercò anche di inserire alcuni elementi della Resistenza in una guardia civica creata a Mondovì dalle autorità repubblicane, in modo da garantire un miglior controllo della situazione al momento dell'insurrezione finale e della liberazione. Queste attività erano molto pericolose, e nel dicembre 1944 Gregorio venne anche arrestato ed incarcerato per denuncia di un traditore, tornando però in libertà dopo qualche giorno.

Anche altri uomini del Corazziere aderirono alla Resistenza, ma non tutti videro la fine della guerra. Il sottocapo cannoniere Sebastiano Cappello, da Sortino (Siracusa) venne arrestato a Milano nel 1944, in quanto antifascista, ed inviato nel campo di transito di Bolzano-Gries, da dove il 5 ottobre di quell'anno fu deportato nel famigerato campo di concentramento nazista di Dachau.

Qui morì nel 1945, in data imprecisata, all'età 23 anni (per la Marina risulta disperso in prigionia in Germania il 31 ottobre 1944). Il marinaio fuochista Romeo Bernardi, da Milano, entrò a far parte della Brigata Garibaldi "Trieste", un reparto partigiano operante in Venezia Giulia, nelle zone del Carso e del Collio. Morì nella zona di Monfalcone il 18 ottobre 1944, all'età di 23 anni.

Altri ancora fecero invece una scelta di campo opposta: il sottocapo meccanico Domenico Fermi, da Piacenza, entrò nei ranghi della Marina Nazionale Repubblicana, la piccola Marina della Repubblica Sociale Italiana. Durante il servizio nella M.N.R., Fermi si ammalò e morì all'Ospedale San Martino di Genova il 7 aprile 1944. Aveva venti anni. Dato che il Corazziere era affondato restando in assetto di navigazione, il suo recupero risultò piuttosto facile per gli occupanti tedeschi, che lo riportarono a galla nel gennaio 1944. Anziché ripararlo, tuttavia, questi decisero di spogliarlo di tutto ciò che poteva essere riutilizzato.

(Per altra fonte vi era, da parte tedesca, l'intenzione di riparare il Corazziere, ma ciò fu reso impossibile dallo stato della cantieristica italiana, a corto di materie prime e gravemente colpita dai bombardamenti). Il 4 settembre 1944 il relitto del Corazziere venne colpito da bombe durante un'incursione aerea Alleata su Genova, ed affondò nuovamente nel porto del capoluogo ligure. Il bombardamento di Genova del 4 settembre 1944, effettuato tra le 12.50 e le 14.10 da ben 144 bombardieri B-24 del 449th e 550th Group dell'USAAF, ebbe effetti particolarmente devastanti sul naviglio in porto: furono affondati, insieme a varie navi mercantili ed al Corazziere, il cacciatorpediniere tedesco TA 33 (ex italiano Corsaro II, ex Squadrista, al termine dell'allestimento), la torpediniera TA 28 (ex italiana Rigel), la corvetta UJ 6085 (ex italiana Renna), i sommergibili UIT 5 (ex italiano Sparide), UIT 6 (ex italiano Murena), UIT 20 (ex italiano Grongo) ed Aradam (armato dalla X Flottiglia MAS della Repubblica Sociale Italiana), il cacciasommergibili Antonio Landi della Marina Nazionale Repubblicana, i rimorchiatori Capodistria, Senigallia e Taormina, e la motovedetta M.B. 43 della Guardia di Finanza. Andarono distrutte anche le officine riparazione navi e molte bombe, come al solito (l'obiettivo era il porto con le sue navi, ma i bombardieri dell'epoca erano caratterizzati da cronica imprecisione), caddero anche sul centro cittadino, provocando distruzioni e vittime tra la popolazione civile. Si trattò forse del più pesante bombardamento aereo mai subito da Genova e certamente del più sanguinoso, con centinaia di morti (320, secondo una fonte) e di feriti. La versione secondo cui il Corazziere venne affondato dal bombardamento del 4 settembre 1944 è accreditata dalla maggior parte delle fonti, compreso il libro "Navi militari perdute" dell'U.S.M.M.; per altra fonte ("Navi e marina italiani nel secondo conflitto mondiale" di Erminio Bagnasco), invece, furono gli stessi tedeschi ad autoaffondare di nuovo il relitto del Corazziere, da essi parzialmente smantellato, a Genova subito

prima della loro resa, nell'aprile 1945. Comunque andarono le cose, il relitto del cacciatorpediniere rimase sui fondali del porto di Genova per ben otto anni dopo la fine della guerra: solo nel giugno 1953 iniziarono i lavori per il suo recupero (diretti dall'ingegner Armando Andri, già colonnello del Genio Navale), che si rivelò particolarmente difficile, giungendo a compimento solo nel dicembre di quell'anno. Quel che restava del Corazziere venne poi demolito in circa sei mesi.

Ricordi di guerra di Antonio Angelo Caria, imbarcato sul Corazziere come secondo capo stereotelemetrista dal 24 aprile 1942 al 4 giugno 1943 (da lui caricati, all'età di oltre novant'anni, su un'apposita pagina della Wikipedia italiana, dalla quale sono tratti): *"Battaglia di mezzo giugno Stereotelemetrista di turno (04-08), all'alba del 15 giugno 1942 siamo stati sorvolati da una squadriglia di aerosiluranti inglesi. Io che avevo frequentato diversi tirocinii per il riconoscimento degli aerei e navi nostri, tedeschi, inglesi, americani e giapponesi, vedendo il contrassegno inglese di tali aerei (il mio posto di turno era la plancia e l'ala di plancia) ho urlato: "AEREI INGLESI..." Non mi sono spiegato perchè il Comandante ed il Direttore di Tiro, presenti in plancia, non abbiano dato l'ordine di aprire subito il fuoco. Il fuoco rabbioso lo ha aperto il Garibaldi dopo aver avuto la visuale di tiro libera dal nostro ingombro sulla sua sinistra. Gli aerei inglesi hanno fatto un giro largo per presentarsi dopo sul lato destro della nostra formazione Garibaldi - Duca d'Aosta - Gorizia e Trento con a lato la squadriglia di Cacciatorpediniere. Io, istintivamente, col telemetro portatile, mi sono portato sull'ala di plancia destra per vedere cosa sarebbe successo. Ho ancora impresso nella mente il planare dell'aerosilurante inglese e lo sgancio del siluro diretto al Trento, rimanendo col fiato sospeso aspettando la virata estrema per evitarlo, virata che non c'è stata, così ho visto lo scoppio sulla fiancata destra del Trento, all'altezza dell'albero poppiero-torre 3, il fumo ed il vapore che ne è seguito. Ho urlato: "E' stato silu-*

rato il Gorizia" per cui il Comandante mi raggiunse e, dopo aver osservato col binocolo la scena, mi dette da tergo uno scappellotto cordiale dicendomi: "Caria, lo vedete il Gorizia che è a poppa via del Duca d'Aosta?" Io, smarrito, mi son corretto dicendo al Comandante: "Allora è il Trento, è laggiù, fermo, che fuma", indicandoglielo col dito. Persuaso, ha esclamato: "Quel testa di cavolo, alla prima missione col Trento si è fatto fregare..." Abbiamo proseguito verso est inseguendo gli inglesi. Verso le 11, il Garibaldi ha alzato bandiera di combattimento seguito da tutta la formazione di avanscoperta. Si sono fatte avanti Littorio e Vittorio Veneto (si vedeva il fumo all'orizzonte), ma gli inglesi, durante la notte, avevano invertito la rotta verso Alessandria d'Egitto, perciò non è stato possibile aggantarli ed ingaggiare il tanto atteso e sospirato combattimento da parte di tutti i marinai della Squadra Navale. Apro una parentesi riguardo al lancio del siluro. Dopo aver urlato "AEREI INGLESI" (rimanendo stupito perchè il Comandante e il Direttore di Tiro presenti in plancia non hanno dato l'ordine di aprire il fuoco contro tali aerei), dissi che sono passato nell'ala di plancia destra.

Lì ho trovato l'Ufficiale di rotta appoggiato alla paratia tra la colonnina del tiro notturno e il Panerai. Quando le vedette hanno dato l'allarme di aereo diretto verso il Trento, ho sollevato lo stereotelemetro portatile per vedere l'avvicinamento di tale aereo.

L'Ufficiale di rotta, vedendomi in osservazione, mi chiese di misurare la distanza nel preciso istante del lancio del siluro contro il Trento, dicendogli ALT (la parola STOP, allora, era vietata) e subito dopo la distanza del Trento col solito ALT.

In quei due precisi istanti, lui ha preso i due rilevamenti col Panerai. Ha assistito a tutta la scena, compreso al cordiale scappellotto datomi da tergo dal Comandante (abbozzando un sorriso), e poi si è ritirato in Sala Nautica, ove con riga parallela, matita e compasso sul goniometro della carta nautica, ha stabilito la distanza di lancio del siluro.

Subito dopo è venuto nuovamente nell'ala di plancia per riferire al Comandante che la distanza di lancio era avvenuta sugli 800 metri circa. Il Comandante, allora, gli chiese il perchè di quel circa, e lui rispose perchè fra le due misurazioni, seppure avvenute a pochi secondi una dall'altra, il Trento si era mosso. Ho letto le diverse segnalazioni fatte all'Ufficio Storico della nostra Marina Militare, e cioè persone che avevano segnalato che il lancio del siluro contro il Trento era avvenuto dalla distanza di 200 metri, altre di aver visto che gli aerosiluranti inglesi avevano due siluri, ecc. Per me, le une e le altre avevano le traveggole. Aerosiluranti con due siluri non sono MAI esistiti! Se il lancio del siluro contro il Trento fosse avvenuto dalla distanza di 200 mt., con la velocità dell'aerosilurante sui 5-600 Km. orari, il siluro stesso, con la spinta di tale velocità, si sarebbe "inabissato" a meno 100 mt. dal bersaglio, formando una curva di immersione-emersione profonda non meno di 20 mt., così tale siluro sarebbe passato sotto la chiglia del Trento senza colpirlo. L'Ufficio Storico della nostra Marina Militare ha raccolto TUTTE le informazioni col beneficio d'inventario. DIVAGAZIONE A MARGINE. La sera del 14 giugno ero di turno, ore 20-24. Verso le 22-23 è venuto in plancia un radiotelegrafista con una busta in mano che l'ha consegnata all'Ufficiale di rotta-responsabile delle telecomunicazioni. Era un cifrato proveniente dal Comando Squadra. Dopo averlo decifrato, l'ha consegnato al Comandante che lo ha letto a voce agli altri presenti in sala nautica: - domani alle 11, saremo a contatto col nemico. Casualmente, io ero appoggiato, nell'ala di plancia sinistra, vicino all'oblò della sala nautica e ho sentito tutto. Ho chiesto il permesso al mio Capo reparto che in quel momento comandava la nave (eravamo sempre insieme di turno) per andare in Centrale di tiro per prendere il caffè o il cognac. Di ritorno, salendo in plancia, un collega mitragliere mi ha chiesto cosa si diceva nelle alte sfere. Risposi: - non dirlo a nessuno, domani alle 11 saremo a contatto col nemico. Segreto

di Pulcinella. Lo ha detto a tutti, perciò si sono "assemblati" nel cannone di centro tutti gli addetti del complesso di prora, di poppa, tutti i mitraglieri e siluristi per cantare a squarciagola la canzone fascista VINCERE, VINCERE E VINCEREMO IN CIELO, IN TERRA E MAR... Il Comandante deve aver sentito il clamore perciò ha chiesto cosa stava succedendo. Gli ha risposto l'Ufficiale di rotta che i cannonieri, mitraglieri, siluristi e altri dell'equipaggio stavano cantando la canzone fascista accennata. Non c'è stato molto per individuare chi aveva dato loro quella notizia, il sottoscritto. Doveva essere punito per quella "spiata", mentre glie n'è venuta una gratificazione perchè ha dato modo al Comandante di "tastare" il polso dei suoi uomini circa il loro spirito combattivo, traendone compiacimento. Lo stesso clamore è stato percepito dal Garibaldi, sulla nostra destra e sottovento rispetto a noi, per cui ci ha chiesto cosa stesse succedendo attraverso la radio a onde-ultra corte, in fonia e quindi in chiaro. Con lo stesso mezzo è stata data una risposta che non ho afferrato, ma senz'altro sarà stata ovvia e pertinente. Continua DIVAGAZIONE A MARGINE. Era di vedetta nella coffa il Cannoniere Puntatore Scelto Giannocaro, mio collega di corso. Aveva dato l'allarme di aerei che bombardavano le Corazzate Littorio e Vittorio Veneto. Ha cominciato ad enumerare tali aerei: 1,2,3....20,21,22....40.41.42... .. 80.81.82..... 120.121.122..... 180.181.182....,ecc. Quando aveva raggiunto tali cifre, io stavo scendendo dalla controplancia, passando dall'ala di plancia destra (il mio collega di turno era dalla parte opposta). In quel mentre, ho sentito dire al Comandante: - OGGI CI AFFONDANO TUTTI..... Vedendomi, mi ha chiamato per dirmi: - Caria, vi prego, date voi uno sguardo! Mi sono portato sull'Astramar (un grosso binocolo a tre ingrandimenti intercambiabili - posizionati fissi in entrambe le ali di plancia), scelgo il massimo ingrandimento, guardo e vedo che di aerei che bombardavano le Corazzate erano, sì e no, una decina-non di più. Gli aerei in sovrappiù che contava

Giannocaro altri non erano che i coppioli dei proiettili sparati dalla contraerea delle Corazzate. I coppioli (forse da coppiola-detti così in Marina nell'artiglieria navale) erano i proiettili che appena scoppiavano determinavano una nuvoletta densa nera che poi piano-piano si dissolveva. Infatti, sopra le Corazzate c'era una nuvola nera derivata, appunto, dallo scoppio dei coppioli. Ho riferito tutto al Comandante che ha attivato l'Ufficiale medico. Costui ha fatto scendere Giannocaro dalla coffa, lo ha fatto sdraiare in controplancia e lo ha visitato, constatando che lo stesso si trovava in uno stato di paura estrema, perciò lo ha curato.

Ammutinamento

Dopo che i nostri incursori della X[^] MAS hanno messo KO il grosso della flotta inglese del Mediterraneo, violando le munitissime basi di Malta, Gibilterra, Suda e Alessandria d'Egitto e dopo la decisiva battaglia navale di Pantelleria ad opera della VII[^] Divisione Navale e della contemporanea azione del Mediterraneo orientale del 13-14-15 giugno '42 ad opera della nostra Squadra Navale, alla Regia Marina si è aperta una certa facilità nelle operazioni navali nel Mediterraneo per rifornire le truppe italo-tedesche impegnate nell'offensiva in Africa settentrionale al comando del Generale Rommel. Travolti Tobruk, Sidi el Barrani e Marsa Matruk le stesse truppe sono arrivate fin ad El Alamein. Tale avanzata ha comportato l'allungamento delle vie di rifornimento per quelle truppe, per cui Supermarina ha dovuto dislocare l'VIII[^] Divisione Navale (gli Incrociatori Garibaldi e Duca d'Aosta con i Cacciatorpediniere Corazziere, Bersagliere, Alpino e Mitragliere) nella baia di Navarino (Grecia), ben a ridosso dell'isola Sfacteria. Più tardi è stato aggiunto l'incrociatore Duca degli Abruzzi. Quando passavano i convogli diretti a Bengasi o Tobruk, da Navarino uscivano sempre il Bersagliere, l'Alpino e il Mitragliere per rinforzare la scorta. Noi Corazziere siamo usciti una sola volta, con l'Alpino, per scortare la motonave Monviso per Bengasi. E proprio di fronte a Bengasi il Monviso ci è stato silurato.

Noi, con l'ecogoniometro (sonar) installato da poco, abbiamo incocciato quasi subito il sommergibile lanciandogli parecchie bombe di profondità. La caccia poteva essere continuata, ma Supermarina ci ha ordinato di rientrare subito a Navarino, lasciando l'incombenza della caccia al sommergibile alla Torpediniera Pegaso, uscita da Bengasi, che lo ha affondato. Non vi è stato mai il bisogno dell'intervento degli incrociatori, dal momento che si navigava "nuovamente" nel mare nostrum. Dopo tanto siamo stati scoperti dalla ricognizione nemica, perciò sono cominciati i bombardamenti dei B24 Liberator americani. Venivamo investiti di traverso rispetto all'isola Sfacteria, sicché le bombe cadevano sull'isola o a mare - procurandoci notevoli quantità di pesce. Dall'Italia, quindicinalmente, venivano le navi della Genepesca cariche di viveri per tutta la Divisione Navale, e ci portavano anche la posta. Si affiancavano prima al Garibaldi, per scaricarvi la sua quota di viveri, indi al Duca d'Aosta e, infine, al Duca degli Abruzzi; per questa operazione noi Corazziere dovevamo lasciare libero il suo fianco sinistro, con posto di manovra, per portarci sul fianco sinistro del Duca d'Aosta. In una di queste operazioni, tutto l'equipaggio era a posto di manovra, sono arrivati i B24 Liberator americani per bombardarci. Al Comandante in 2^a è venuta la sciagurata idea di battere posto di combattimento (del tutto inutile perché non avevamo cannoni antiaerei e le nostre mitragliere arrivavano a sparare a circa 4.000 mt. - mentre tali aerei volavano sui 6-7.000 mt. di quota. Non sparavano nemmeno i cannoni antiaerei da 100/47 degli Incrociatori perché la loro elevazione massima era di 60-70°), perciò la nostra nave, abbandonato il posto di manovra per il posto di combattimento, è rimasta in balia della corrente che l'ha sbattuta contro gli sbarramenti. Ci siamo presi una gragnola di bombe tanto vicine le cui colonne d'acqua, alte 20-30 mt., ci hanno lavato da capo a piedi e ci hanno fatto anche il lavaggio della tolda. Per fortuna non siamo stati colpi-

ti. Cessato l'allarme, altro posto di manovra per portarci sul fianco sinistro del Duca d'Aosta. Dopo cena, ordine di indossare tutti la divisa ordinaria e assemblea generale sopra castello (prora). Il Comandante ha chiesto all'Ufficiale d'Ispezione-capo del Duca d'Aosta di chiudere tutti gli oblò del loro lato sinistro, chiudere tutti i boccaporti che portavano sopra il loro castello e lo sgombero generale del castello stesso. Questo perché i marinai del Duca d'Aosta non dovevano sentire né vedere i panni sporchi che di lì a poco sarebbero stati lavati in famiglia da noi. Ottenuto ciò, il Comandante ha cominciato la sua filippica con le seguenti, testuali parole: - oggi, ho assistito ad una cosa ignominiosa, il mio equipaggio che si è ammutinato di fronte al nemico-passibile della decimazione generale. Il Comandante in 2^a, sentendosi in colpa, gli si è inginocchiato davanti, piangente, dichiarandosi il solo colpevole dell'accaduto, l'equipaggio, secondo lui, non c'entrava. Tuttavia, il Comandante non la pensava così, dal momento che il Regolamento di Disciplina recitava che GLI ORDINI SBAGLIATI NON DOVEVANO ESSERE ESEGUITI, perciò, furente, è partito col motoscafo diretto sul Garibaldi dal Comandante della Divisione Navale, Ammiraglio De Courten, per chiedere la decimazione generale del suo equipaggio. L'Ammiraglio ha mandato il suo motoscafo per chiamare a rapporto il nostro Comandante in 2^a, il Direttore di tiro e l'Ufficiale di rotta. Noi, intanto, siamo rimasti impalati in fila fin oltre la mezzanotte, paventando la conta: ogni dieci persone, l'undicesima doveva essere fucilata - questa era la decimazione generale. Sul Garibaldi c'è stata una riunione burrascosa di fronte alla richiesta del nostro Comandante, richiesta smorzata dall'Ammiraglio con la decisiva osservazione che l'equipaggio ha risposto, sì, a un ordine sbagliato senza sapere chi aveva dato quell'ordine, ordine che poteva essere stato dato anche dal Comandante stesso, perciò non passibile di alcun provvedimento disciplinare e tanto meno della decimazione generale. Quando i nostri Ufficia-

li sono rientrati a bordo, è stato dato l'ordine di rompere le righe e di andare tutti a dormire. La grande paura, l'angoscia e il terrore accumulati in quelle ore si sono dissolti d'incanto.... Dopo quel fattaccio, il Comandante si è chiuso in se stesso, non è venuto più fra noi come prima, in navigazione ci parlava a monosillabi, sembrava una belva ferita. Oggi, debbo rendere omaggio a quel nostro Comandante, l'allora Capitano di Fregata Antonio Monaco duca di Longano, ravvedutosi, per le nobili parole che ci ha rivolto prendendo commiato da noi quando è sbarcato, a Genova - aprile 1943 - parole che riferirò in un'altra pagina.

DIVAGAZIONE A MARGINE - A Navarino, tutta l'estate del '42, per noi è stata una pacchia (al pari dei marinai degli Incrociatori): normali posto di lavaggio, normali esercitazioni e bagni di mare, con tuffi a non finire, da bordo stesso.

Noi Corazziere andavamo spesso alla spiaggia (deserta in quei tempi) a poppavia da noi - trasportativi dalla nostra motolancia. Sono state fatte 4-5 prove di sbarco da parte di due battaglioni costituiti dai marinai della Divisione (io ero in uno di questi), in previsione dell'invasione di Malta che poi non c'è stata per motivi strategici e militari.

Le nostre franchigie le facevamo nell'unico centro abitato della baia, il grazioso paese di Pilos, ove era dislocato un Reggimento di Fanteria. Lì c'era l'unico bar ove si gustava il caffè alla turca e si beveva il vino resinato che ci procurava solenni sborneie. Ho visto anche la chiesa ortodossa con le icone, e anche il pope. Da buoni italiani, vendevamo ai greci il chinino che ci veniva distribuito perché in zona malarica. Nello spaccio dell'Esercito, invece, si trovava quasi di tutto. La Regia Marina, poi, si è fatta parte diligente nel procurarci una casa chiusa ove potevano inzupparvi il "biscotto" anche i soldati, di mattina; il pomeriggio, invece, era tutta per noi marinai.

Noi Corazziere siamo stati i primi a rimpatriare, chissà perché, il 30 ottobre 1942.-

Il perchè lo abbiamo saputo appena arrivati a Taranto: caricare munizioni anticarro da portare urgentemente a Tobruk che stava per cadere in mano nemica, come dirò nella pagina seguente.

Missione di guerra sul Corazziere (1-2 novembre 1942)

OMAGGIO alla memoria di Delio INDEO di SAN GAVINO MONREALE

Nella missione del 1-2 novembre 1942, c'era anche il Da Recco e Bersagliere, per il trasporto veloce di munizioni anti-carro per Tobruk, che stava per essere investita dall'avanzata dell'8^a Armata del Generale Montgomery. In linea di fila abbiamo attraversato il Canale di Corinto. Siamo passati davanti ad Atene, scivolando in giù davanti alle isole di Poros, Ydra e più giù ancora tra quelle di Cerigo e Cerigotto. Doppiata Creta, si è scatenato l'inferno. E dire che Supermarina, per farcela fare franca, aveva escogitato il percorso interno della Grecia.... E' stato un segreto di Pulcinella, poichè, doppiata Creta (come già detto) si sono accesi su di noi una quarantina di bengala, se non di più, sicuramente lanciati da ricognitore nemico. Il mare era calmo come l'olio e c'era il plenilunio. Dopo circa un'ora dal lancio dei bengala, siamo stati attaccati da bombardieri nemici che hanno sfruttato, per individuarci, le nostre scie fosforescenti e, nell'osservazione contro-luna, hanno potuto vedere le nostre sagome stagliate nel mare d'argento. Premetto che io, dopo cena, sono stato colto da terribili dolori addominali che, contorcendomi, per trovare sollievo (col salvagente addosso) mi distendevo prono sui sacchetti di sabbia collocati in controplancia. Nell'attacco aereo accennato, il Cannoniere Ordinario - trattenuto di leva - Delio INDEO di San Gavino Monreale, che era di vedetta, ha urlato "rumore di aerei sulla destra". Io, seppure dolorante, sono scattato in piedi come una molla, guardo a destra e vedo l'aereo. Corro alla mitragliera alta singola, da 20/65 - snodata in brandeggio ed elevazione - afferro da tergo il mitragliere dicendogli "lascia fare a me" e, impugnando le mezze lune con i grilletti multipli sincronizza-

ti, sparo in direzione dell'aereo i cui proiettili traccianti rossastri, verdastri, biancastri, ecc, sono serviti a indicare alle mitragliere binate del lato destro di sparare pure loro. Fortunatamente, in quell'attacco aereo nessuno di noi è stato colpito. L'handicap delle scie fosforescenti e del mare d'argento è stato eliminato con i fumogeni, con rotte intersecanti e a rientrare così da oscurarci vicendevolmente. Sono seguiti numerosi attacchi per i quali c'è stato sempre il solito urlo di INDEO "rumore di aerei a destra o sinistra" e il mio correre alle mitragliere del lato indicato per sparare, dando indicazione alle altre mitragliere di sparare anche loro. In uno di questi attacchi, il mio tiro e soprattutto per il fuoco corale di tutte le mitragliere, ho visto la gragnola di proiettili traccianti scoppiare nella carlinga dell'aereo attaccante che ha cominciato a fiammeggiare allontanandosi; oltre l'orizzonte si è vista una vampata il che ci ha fatto pensare che sia esploso.

Noi, colpiti da una bomba a frammentazione laterale e obliqua all'ingù, scoppiata a circa un metro di altezza nel plateau del complesso di poppa, abbiamo avuto 6 feriti tra gli addetti uno dei quali ha avuto tranciate le cosce. Più tardi, un idrovolante Cant Zeta 506 della Croce Rossa, ammarando nella rada di Tobruk, lo ha preso a bordo e trasportato nell'Ospedale di Chirurgia di Guerra di Massa Carrara. Quando c'è stato lo schianto della bomba scoppiata nel plateau del complesso di poppa, l'Ufficiale alle vedette in controplancia mi sollecitava ad alzarmi, toccando delicatamente col piede il mio salvagente dicendomi che la situazione stava precipitando. Il Comandante ha sentito senz'altro che in controplancia c'erano problemi, per cui, attraverso il portavoce, lo ha chiesto all'Ufficiale, che gli ha risposto che c'ero io con intensi dolori addominali e che facevo fatica ad intervenire durante gli attacchi aerei. Il Comandante (tutto l'equipaggio era al posto di combattimento) lo ha pregato di andare subito dal Tenente Medico, che accudiva i feriti, per dirgli di venire subito da lui in plancia,

ma quello non è venuto. Allora, il Comandante ha pregato il Comandante in 2^a di andarci lui, per ordinare al medico di venire subito in plancia. Quando è arrivato, il Comandante lo ha apostrofato dicendogli: "Non vi ho chiamato per capriccio, ma per il bene e l'interesse supremo di TUTTI!" Quello ha risposto che lui stava facendo il suo dovere di medico, curando e assistendo sei feriti, uno grave e uno gravissimo. A quel punto, il Comandante è "esploso": "Mi dispiace per i miei sei uomini feriti, ma io ho altri 254 uomini che mi sono stati affidati con un mezzo bellico da portare all'offesa e alla difesa." Il medico ha detto: "Sono ai vostri ordini." Il Comandante gli dice: "Andate su in controplancia e vedete cosa ha Caria, quel ragazzo sardo che insieme a quell'altro ragazzo sardo, stanotte ci stanno tenendo a galla, mentre voi, sardo, vi siete macchiato del reato di diserzione e insubordinazione di fronte al nemico-se non di ammutinamento...". Il medico ha ordinato al Sergente Infermiere di darmi alcune pastiglie, due da prendere subito e altre, una ogni quarto d'ora. Tali pastiglie hanno sortito l'effetto sperato, per cui, di nuovo pimpante, ero sempre vicino a INDEO. Il suo ultimo urlo di rumore di aerei sulla destra, mi ha fatto intravedere l'aereo che ci lanciava il siluro. Ho ritenuto più opportuno attaccarmi al portavoce per dire al Comandante che ci era stato lanciato un siluro...., dalla distanza di 50-60 metri. L'ho sentito dire, in modo calmo, "VIA COSI" (al timoniere), sicuro che il siluro ci sarebbe passato sotto la chiglia. In quell'attacco di aerosiluranti, al Da Recco il siluro è caduto in coperta scivolando poi in mare, lasciando la sua coda impigliata in una bitta doppia-passacavo del trincarino di sinistra vicino all'occhio di cubia (particolare raccontatomi dal collega stereotelemetrista, sardo pure lui, che vi era imbarcato). Le bombe e i siluri il nemico era costretto a lanciarli a casaccio dal momento che eravamo ben occultati dalle cortine fumogene. Cessati gli attacchi, verso le 4,30, il Comandante ha voluto avere al suo cospetto, nell'ala di plancia

sinistra, INDEO e me per farci i complimenti. A INDEO ha chiesto: "Come mai sentivate il rumore degli aerei nonostante la turbolenza della nostra velocità?" E lui, modestamente rispose: "Signor Comandante, li sentivo...". A me ha chiesto come mai vedevo gli aerei, ed io, modestamente, risposi: "Signor Comandante, li vedevo...". Tutti e tre CC.TT. abbiamo aumentato al massimo la velocità, 35-38 miglia all'ora, per battere sul tempo gli inglesi. Frattanto, siamo arrivati in Africa. Randeggiando la Marmarica, ho ancora impresso nel cervello la visione di un piccolo dromedario, immobile, in quella landa strabombardata dagli eserciti contrapposti. Un nostro aereo da caccia è stato abbattuto dal Da Recco- perchè non preavvisati... Il Bersagliere ha tratto in salvo il pilota. Siamo giunti a Tobruk, ove ho visto la gloriosa San Giorgio, semiaffondata e bruciacchiata, e la motonave Liguria scaraventata con la prora su un molo diroccato. Marina Tobruk aveva preparato molte bettoline e anche il Genio aveva preparato delle chiatte per adagiarvi le casse delle armi anti-carro trasportate da noi. Tutti, a cominciare dal Comandante in 2^a fino all'ultimo marò, abbiamo fatto il passamano delle casse di munizioni ai marinai di Marina Tobruk, e ai soldati. In un battibaleno, abbiamo scaricato tutto e subito dopo si è usciti in mare aperto. Anche noi, dopo aver sbarcato i due feriti gravi, sull'idrovolante, come già detto. Eravamo lontani da Tobruk, 4-5 miglia, quando sono apparse una squadriglia di bombardieri Avro Lancaster e una di Mosquito. Sono passati su di noi, ma di bombe non ne hanno sganciato. Le hanno sganciate sulle munizioni delle bettoline e delle chiatte, per cui abbiamo visto, da lontano, i "fuochi artificiali" che ne sono derivati. Se ci avessero sorpresi nel porto di Tobruk, gli inglesi avrebbero fatto una bella "mattanza". Arrivati a Messina, abbiamo trovato ad attenderci due ambulanze per portar via i quattro feriti, che sono voluti rimanere a bordo, e un camioncino per prendere le cose del Tenente Me-

dico, sbarcato e cacciato come un cane rognoso, e chissà con quali capi d'imputazione... Non ne abbiamo saputo più niente! Ricordo questa missione nei minimi particolari, essendo stata la più cruenta, la più combattuta e la più difficile che ho fatto stando imbarcato sul Corazziere.

Il principio della fine

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 dextra e sinistra, cosicchè avevamo poco spazio a disposizione. In quel frangente c'è 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, Gimetrol 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 salvataggio. 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 comandava 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 subito, 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, è stato chiesto a Marina Trapani di accenderci un fanalichio di Levanzo o Favignana (non ricordo quale). Marina Trapani ci ha comunicato che il fanalichio 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, così 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 diurne missioni di trasporto veloce di truppe per la Tunisia, alternate subito dopo dalla posa delle mine. Noi stereotelemetri (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 è dovuto arrangiare, poichè il loro locale era allagato.

Ha dormito come é capitato. Molto più tardi, sono arrivati il Malo-cello. Da Noli e Zeno, dando fondo in rada anche loro.

6-7 FEBBRAIO 1943. Sbarchiamo TUTTE le munizioni, siluri e bombe di profondità compresi.

8 FEBBRAIO 1943. Presto accendiamo e posto di manovra alle 7. Salpiamo subito per Palermo, scortati da due motovedette, navigando lentamente. Vi arriviamo verso le 11.

9-10-11-12-13-14 FEBBRAIO 1943. Gli operai del Cantiere Navale ci hanno riparato la falla con un fasciame provvisorio. Il lavoro definitivo lo si doveva fare a Napoli.

15 FEBBRAIO 1943. Sveglia al mattino presto. Ci accorgiamo di essere accesi e pronti a muovere. Posto di manovra, e si salpa per Napoli, alle 6,40, scortati dalla Torpediniera Premuda. Arriviamo a Napoli alle 15,20, ormeggiandoci alla calata Villa del Popolo. Dopo mezz'ora, pesante bombardamento su Napoli da parte di numerosi aerei B17 americani. E' stato un bombardamento a tappeto. Ho visto crollare gli edifici di S.Giovanni a Teduccio, e le bombe che cadevano avvicinandosi sempre più a noi per cui ho detto a me stesso: - OGGI SI MUORE! Un po distante da noi c'era ormeggiato un incrociatore ausiliario tedesco che sparava all'impazzata, ma si é preso una gragnola di bombe che lo hanno fatto letteralmente "sedere" con la tolda al livello del mare. E' caduta una scarica di bombe fra noi e quell'incrociatore, e, infine, anche noi abbiamo avuto la nostra razione. Due bombe sono cadute a prora, "perforando" tutti i ponti e scoppiando in acqua, tagliandoci un bel pezzo di chiglia. 22 metri della nostra prora si é inclinata in avanti, spezzandosi e affondando. Anche il resto della nave ha cominciato ad affondare. Le nostre pompe di esaurimento non bastavano perciò Marina Napoli ne ha mandato alcune per rimediare. Metà equipaggio era in franchigia, molti marinai stavano facendo la doccia, ma sono scappati tuffandosi in mare, sporco di nafta, vagando (nudi) come invasati in cerca di un rifugio antiaereo. Io, pur essendo franco, non sono uscito per rispondere alle

lettere di mia madre. Me la sono cavata bene riparandomi all'interno della torretta telemetrica per ovviare eventuali schegge. Comunque, la bomba "intelligente" tanto agognata, finalmente, era arrivata: nessun morto e nessun ferito. La notte abbiamo cenato e dormito a bordo della nave-caserma Lombardia, e l'indomani tutti in licenza per lavori: per noi sardi gg. 30+4, per gli altri gg. 30+2

26 MARZO 1943. Sono rientrato in ritardo dalla licenza a causa delle discontinue comunicazioni da e per la Sardegna (motivi di sicurezza). Arrivato a bordo, vengo a sapere che 150 persone, rientrate dalla loro licenza, sono state sbarcate e avviate a Maridopo Taranto (Deposito della Regia Marina). Tutto il personale di macchina sbarcato; quasi tutto il reparto Cannonieri idem; idem per gli SDT, per i Radiotelegrafisti, Siluristi e Nocchieri. Tutti gli Ufficiali sbarcati meno il Comandante e il mio Caporeparto-Direttore di tiro. Tutti i Sottufficiali sbarcati meno uno. 1° aprile 1943 - Partiamo per Genova trainati da rimorchiatori a poppa e prora; assieme a noi c'è anche il Maestrale, senza poppa (finito sulle mine), rimorchiato anche lui. Arriviamo a Genova il pomeriggio di sabato 3 aprile. Ad attenderci, mezza Genova assiepata nella parte alta di Corso Italia (credevano che provenissimo da una battaglia navale). Noi Corazzieri siamo stati alloggiati nella caserma della GIL-Mare.G.I.L. = Gioventù Italiana del Littorio, quei giovani destinati alla Leva di Mare. Quelli del Maestrale non so dove siano stati alloggiati. Il lunedì successivo, altre 70 persone sbarcate da noi e avviate a Maridopo La Spezia. A bordo era rimasta la "crema", e fra quella, modestamente, c'ero anch'io. Vita beata, a Genova: niente sveglia il mattino, ci si alzava alle 8, alle 9, alle 10 e oltre. Si andava in cucina e lì c'era caffelatte e pane pronto per la colazione. Di giorno si usciva a tutte le ore, svirgolando nella riviera di levante e ponente, la sera non c'era l'ora della ritirata. Una sola parola: PACCHIA! Tuttavia, ogni tanto, dal Ministero della Marina arrivavano dei dispacci di movimento

nominativo per il Tizio, il Caio o il Sempronio per imbarco su altre navi che continuavano la guerra. Un bel giorno, é arrivato il movimento anche per me, a Marinalles Trieste per Corvetta Sibilla. Il mio Caporeparto, non volendo perdersi, ha fatto un dispaccio al Ministero comunicando che io ero in licenza di lavori di gg. 30+4 (e non era vero), sperando che il Ministero ripiegasse su un altro nominativo. Non é stato così. Dopo 40 giorni, il Ministero ha reiterato il dispaccio ed io ho dovuto fare le valigie per Trieste.

DIVAGAZIONE A MARGINE. 15 aprile 1943. Per tutto il "resto" dell'equipaggio, sveglia alle ore 8 e ordine di indossare la divisa ordinaria. Verso le ore 10 vuole salutarci il Comandante perché sbarcava pure lui. E' venuto vestito col frac, con cappello a cilindro, guanti bianchi, uose grigie e scarpe lucide. Nel petto sinistro del frac spiccava lo stemma gentilizio della sua casata. Poche parole per dirci che per il "pomeriggio" di Navarino si era fatto un concetto errato del suo equipaggio. Aggiunse, però, che aveva seguito il suo spirito di sacrificio, il suo coraggio e ardimento nei tremendi mesi di diuturna fatica durante la battaglia della Tunisia, posa di mine, ecc, traendone la convinzione di aver avuto al suo comando un equipaggio formato da veri uomini. Ci ha passato in rassegna. A me, che ero il primo della fila, mi strinse la mano (nuda) con un Caria, continuate così... Ha stretto le mani a tutti e detto qualcosa anche a qualcun'altro. Uno di noi, ha gridato EVVIVA IL NOSTRO COMANDANTE, e lui si é allontanato, ringraziandoci, agitando in alto il suo cappello a cilindro. Chiudo questa pagina dicendo che io sono sbarcato il 4 giugno '43. Arrivato a Trieste il giorno dopo, ho assistito alla cerimonia della consegna della Corvetta Sibilla alla Regia Marina. Pertanto, ho preso parte al pranzo speciale offerto dai Cantineri Navali S. Marco di Monfalcone, ove é stata costruita la Corvetta. Una ventina di giorni a Trieste, indi un mese a Pola per l'addestramento e, infine, trasferimento a Brindisi-zona di operazione.

(...)
DIVAGAZIONE A MARGINE.
Quando sono sbarcato dal Corazziere, il 4 giugno '43, ho salutato gli amici e, per ultimo, il mio Capo Reparto-Direttore di tiro, Ufficiale Responsabile della nave durante i lavori a Genova. Quasi-quasi piangevo per il "dolore" di lasciare la MIA nave, gli amici e, soprattutto lui che mi aveva imparato tante-tante cose. Mi ha confortato dicendomi: - ma, dai..., andrai a Marinalles Trieste, la Corvetta Sibilla sarà appe-

na impostata dai Cantieri Navali di Monfalcone, lì starai accasermato fino a quando sarà bene allestita e, forse, allora, la guerra sarà anche finita... Il resto lo conoscete già. Piuttosto quella quarantina di persone rimaste a bordo del Corazziere, l'8 settembre, alla notizia dell'armistizio, hanno avuto l'ordine di autoaffondare la nave, cosa che hanno fatto. Uscendo dal porto, scappando, sono stati falciati dalle mitragliere tedesche. I ritardatari, vedendo la fine di quelli che li avevano

preceduti, si sono nascosti nel bunker antiaerei esistenti in porto. Vi sono rimasti dentro tutta la notte e il giorno successivo, e ne sono usciti mischiandosi alle maestranze a fine giornata lavorativa. **SI SONO SALVATE SOLO 6 PERSONE**, tra le quali il mio collega stereotelemetrista. Un proverbio recita "non tutti i mali vengono per nuocere". Il mio "male" è stato uno di quelli.....che non mi ha procurato nocumento, anzi ho avuto salva La PELLE (non quella descritta da Malaparte)...."



Con la pelle appesa a un chiodo

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

**MADE IN
ITALY**
PRODUCT




momo
BEAM 

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

CONFIGURAZIONE DMR

di Alessandro Achille - IZ0RIN (gentilmente concesso da ARMI Anzio).



Cari amici e colleghi,

In questo articolo cercherò di spiegarvi come realizzare un codeplug per le vostre radio DMR. Vi invito a seguire questa guida passo passo... per dubbi potete contattarmi via mail all'indirizzo alex[at]iz0rin.it o via telegram @iz0rin

Molti di coloro che si avvicinano alla tecnologia DMR, si trovano di fronte a radio potenzialmente inutilizzabili in quanto, essendo di provenienza "civile", richiedono una certa conoscenza e abilità del sistema e della programmazione. Utilizzare una radio DMR programmata da altri, oltre a non avere senso, porta l'utente a commettere una serie di inutili errori. Per questo motivo, ho cercato di realizzare una piccola e semplice guida alla programmazione di questo tipo di apparati ricetrasmittenti.

Cominciamo a prendere confidenza con la terminologia...

Cos'è una rete DMR?

La rete DMR radioamatoriale, è composta da un certo numero di server VOIP sparsi nel mondo e interconnessi fra loro; ad oggi, esistono diverse reti DMR che non parlano fra loro. Le più utilizzate sono la rete BrandMeister o BM e la rete DMR+. Il gestore di un ripetitore, decide su quale rete deve lavorare il proprio ponte radio. Per questo motivo, in Italia e in altre parti del mondo, tanti ripetitori DMR non parlano fra loro perché attestati su reti diverse, inoltre, come se non bastasse, ogni rete ha le sue regole con talkgroups e reflectors numerati in maniera differente. E' quindi fondamentale conoscere, quando si programma la propria radio, dove è connesso il ripetitore che si vuole inserire nel proprio codeplug.

Cos'è un server master?

Il server master, è il server che consente l'accesso ad una rete DMR. In Italia, esistono diversi server master sia per la rete DMR+ che per quella BrandMeister gestiti da sysops differenti.

Cos'è l'ID?

Nel DMR, per ID, si intende il codice identificativo di ogni apparato radio. E' un codice di fantasia che nel mondo radioamatoriale è regolamentato grazie al database realizzato dalla rete DMR-MARC. Prima di utilizzare la radio, bisogna registrare il proprio nominativo radioamatoriale attraverso il sito: <https://www.dmr-marc.net/cgi-bin/trbo-database/register.cgi> altrimenti anche agganciando i ripetitori DMR di zona, nessuno potrà ascoltarci in rete.

Cos'è un Codeplug?

Essenzialmente è un file che contiene tutti i parametri di programmazione di una radio.

Cos'è il CPS?

Il CPS (Customer Programming Software) è un software che permette di programmare un codeplug e di inserirlo/estraporarlo nella/dalla radio. Il CPS è di solito fornito con la radio o si può scaricare da internet.

Cosa sono gli slot?

Nel DMR, grazie allo standard TDMA (Time Division Multiple Access), la frequenza è divisa in due time slot da 30ms l'uno; trasmettendo su time slot con alternanza di banda, due qso, possono condividere lo stesso canale allo stesso tempo, senza interferire fra loro. Per convenzione, nelle reti radioamatoriali, il time slot 1 è utilizzato per collegamenti nazionali o internazionali mentre il time slot 2 per collegamenti locali, regionali o di interconnessione verso altre reti (DSTAR, C4FM).

Cos'è il talkgroup?

A grandi linee, il Talkgroup, è una "stanza" tematica, dove parlano tutti coloro interessati all'argomento della stanza stessa. Ogni talkgroup ha un suo ID che ci servirà per programmare la radio in base alle nostre esigenze e va programmato in rubrica come contatto di gruppo. Si utilizza chiamandolo e parlandoci direttamente.

Cos'è un Reflector?

Il Reflector è simile al Talkgroup tranne per il fatto che funziona esclusivamente sul server dove è stato creato a meno che il gestore della rete non decida diversamente. Il Reflector, ha un suo ID che va programmato in rubrica come contatto privato e va utilizzato, per convenzione, sul TG9, Slot2 del ponte. Per utilizzarlo, basta dare un colpo di portante e attendere il messaggio di avvenuta connessione, una volta connesso, si ritorna sul TG9 e si inizia la conversazione.

Cos'è il TG9?

Il TG9 e il talkgroup locale del ponte radio, parlando su di esso si rimane confinati sul ripetitore che si sta impegnando senza "uscire" sulla rete DMR di riferimento. Può essere usato sia sullo slot1 che sullo slot2 ma i due TG9 sullo stesso ripetitore rimarranno comunque distinti e separati. Il TG9 ha priorità su tutti gli altri TG e li blocca per 2 minuti.

Cos'è il TG88 – Custom?

Il TG88, ex 8800 è un talkgroup personalizzato che connette, a scelta del singolo gestore, diversi ripetitori fra di loro. Ad esempio, se una associazione gestisce 4 ripetitori in zone differenti, sarà possibile connetterli fra di loro per consentire a chiunque impegni il TG88 di quei ponti di parlare come se si trovasse in locale sugli stessi, facendosi però ascoltare da tutta la rete custom. Per parlare sulla rete custom da un ripetitore che non fa parte del gruppo, sarà possibile chiamare un talkgroup prestabilito e creato dal gestore del server master.

Ora siamo pronti a programmare la nostra radio:

Apriamo il vostro CPS e cliccando alla voce "nuovo", "new" o simile, si inizia la vera e propria programmazione del Codeplug. La prima cosa da fare è popolare la sezione contatti o rubrica che a seconda delle radio può chiamarsi: Digital Contacts, Contacts o simile. In questa sezione dopo aver messo il nome e l'ID del contatto, dovrete indicare se si tratta di un contatto privato o di gruppo.

Nella sezione contatti, è importante inserire tutti i talkgroups che vorrete utilizzare, divisi per contatti BrandMeister e contatti DMR+ esempio: per collegarsi con il mondo, il contatto per BM, avrà ID 91 mentre quello DMR+ avrà ID 1, per il Lazio, il contatto BM avrà ID 22201 mentre per il DMR+ (che divide le regioni per zona), la zona 0 (Lazio, Umbria e Sardegna) avrà ID 2221.

Tutti i talkgroups devono essere considerati come contatto a chiamata di gruppo mentre i reflectors, i contatti per servizi sms e i contatti relativi agli ID personali di altri colleghi, dovranno essere considerati come contatti privati.

Importante: ricordatevi di inserire anche il TG8 – ID=8 (Regionale DMR+), il TG9 (Locale ponte) ID=9 e il TG88 – ID=88 (Custom – Rete Brandmeister).

L'elenco di tutti i talkgroups presenti nel mondo, lo trovate ai seguenti indirizzi:

BM italiani: <https://wiki.brandmeister.network/index.php/Italy>

BM mondiali: <https://wiki.brandmeister.network/index.php/TalkGroups>

Talkgroups DMR+ mondiali: <http://dmr-marc.net/media/worldwide-talkgroups-v4.1.xlsx>

La lista reflectors la trovate sui rispettivi siti:

BM <http://www.dashboard.digitalham.it/dashboard/index.php?page=reflector>

DMR+ <http://www.dmrserver.it/dmrmaster/reflector.html>

Come si possono usare i reflectors?

Si richiamano dal **TG9, slot 2**. Basta posizionarsi sul canale radio dove avete programmato il TG9 e poi selezionare dalla rubrica o digitare, tramite la funzione contact/manual contact, il numero di 4 cifre del reflector che si vuole impegnare. Dopo aver dato un colpo di PTT, si ascolterà una sintesi vocale che ci comunicherà l'avvenuto collegamento, si uscirà quindi dalla rubrica e si comincerà a parlare.

E' buona norma di comportamento, dopo aver terminato il QSO sul reflector di disconnetterlo seguendo la classica procedura ma digitando il numero 4000.

Se volete sapere se sul TG9 da voi impegnato è già presente un Reflector, basterà seguire la classica procedura digitando il numero 5000 e attendendo la risposta della sintesi vocale.

Come si possono usare i Talkgroup?

Solitamente, sulla maggior parte dei ponti italiani attestati sulla rete Brandmeister, lo slot 1 è impegnato dal TG222 Italia, mentre lo slot 2 da quello della regione corrispondente al ripetitore utilizzato, ciò non toglie che sia sullo slot 1 che sullo slot 2 è possibile richiedere altri TG "On Demand". Questa modalità, permette la connessione temporanea (solitamente 10 minuti) di un qualsiasi talkgroup della rete che per i primi 40 secondi avrà priorità assoluta, ossia, non verrà ascoltato nessun altro TG al di fuori di quello chiamato. Passati i primi 40 secondi, tutti i TG presenti sullo slot potranno essere ascoltati con priorità a seconda di quello che riceve per primo un flusso di comunicazioni. Dopo 10 minuti di inattività (nessun impegno del TG sul ripetitore da parte di un chiamante), il ripetitore, tornerà alla normalità.

Per disconnettere un qualsiasi TG "On Demand", basterà chiamare il TG4000 con un colpo di PTT.

POPOLARE LA RX LIST

Una volta compilata la rubrica, passiamo alla sezione lista di ricezione che a seconda delle radio, si potrebbe chiamare: Digital RX Group List, RX List, o similare. Per una corretta configurazione della radio, bisogna creare una cartella di ricezione per ogni talkgroup e inserirvi dentro, il rispettivo talkgroup. Volendo, potrete accorpate in una cartella più talkgroups simili. Ad esempio, nella cartella WWW Mondo, è comodo inserire i contatti 91 e 1 corrispondenti al TG Mondiale delle due reti DMR.

POPOLARE LA SCANLIST

Questa operazione è facoltativa, servirà per effettuare una scansione dei canali eventualmente inseriti. Come per la RX List, potete creare una cartella per ogni ripetitore inserito lasciandola al momento vuota, per popolarla successivamente con i canali di interesse.

POPOLARE LA LISTA CANALI

Ed eccoci finalmente arrivati alla lista canali, dove poter inserire i ripetitori che ci interessano.

Nel DMR, bisogna creare per ogni ponte ripetitore o hotspot, un canale per ogni contatto che vogliamo utilizzare. Ad esempio, se stiamo programmando un repeater connesso alla rete BM, bisognerà creare: un Canale per il TG9, un Canale per il mondo, uno per l'Europa, uno per l'Italia, venti canali regionali, dieci canali tattici (TAC), tre canali per l'interconnessione verso le reti C4FM (Wires-X e YSF) e DSTAR, più tanti canali per quanti contatti vogliamo aggiungere fra talkgroups ufficiali, mondiali e non, per un totale di almeno 37 canali da dividere in tre zone per le radio con canalizzazione a 16 canali.

Inseriamo quindi:

La frequenza di spaziatura: 12,5 Khz

La modalità: Digitale

La frequenza di ricezione e quella di trasmissione.

Il contact name o similare: selezionare un contatto precedentemente salvato in rubrica ad esempio: Mondo WWW.

La GroupList o RxList: selezioneremo la cartella inerente il talkgroup selezionato nel contact name.

Il ColorCode: solitamente color code 1 (i color code, equivalgono ai sub-toni dei sistemi analogici e in Italia, si usa solitamente il color code 1).

Lo Slot: come sapete, per ogni frequenza, il ripetitore DMR utilizza due slot (2 canali indipendenti che lavorano in parallelo). Per convenzione sullo slot 1, utilizzeremo i contatti relativi al mondo, all'europa e alla nazione, mentre, sullo slot 2, utilizzeremo il TG9 locale e tutti gli altri TalkGroups.

La ScanList: selezioneremo la cartella creata in precedenza, inerente il ripetitore di interesse.

POPOLARE LA ZONE LIST

Come ultimo passo, dobbiamo creare nella ZONE LIST, una cartella per ogni ripetitore o gruppi di ripetitori ed inserirvi dentro i canali di interesse. Ad esempio: se abbiamo realizzato almeno 37 canali per il ripetitore BM IROXXX, dovremmo dividerli: per le radio che hanno la manopola dei 16 canali, in almeno 3 zone oppure per le radio come l'MD2017-RT82, in un'unica zona con il nome del ripetitore.

A questo punto, avete le basi per poter programmare la vostra radio DMR. In rete, trovate anche dei codeplug già realizzati che potete usare come base da modificare a vostro piacimento. Una cosa importante, però, è comprendere bene il funzionamento delle reti DMR radioamatoriali.

Esistono anche degli editor molto interessanti per velocizzare il processo di programmazione soprattutto delle radio cinesi che potrete usare in un secondo momento, una volta compreso il processo di programmazione.

ESISTONO ALTRI MODI PER PROGRAMMARE LA RADIO?

Una radio DMR per uso radioamatoriale, si può programmare anche omettendo la RXLIST e tenendo la funzione PROMISCOUS attiva (Questa funzione, attivata per singolo slot, permette di ascoltare qualsiasi cosa passa sullo slot del ponte che stiamo impegnando. Bisognerà poi leggere a display – per le radio che lo consentono – da quale talkgroup arriva il flusso dati e per rispondere all'interlocutore, bisognerà immettere, con la funzione Manual Dial, il numero del TG ascoltato).

NB. Questo tipo di programmazione è consigliata esclusivamente ad un utente estremamente esperto che già conosce perfettamente come funzionano le varie reti DMR presenti nel mondo e personalmente la trovo molto scomoda.

Software di programmazione vari:

<http://www.va3xpr.net/programming-software-firmware/>

Contact Manager for Connect Systems CS700/750/800/800D, Tytera MD380/390/390GPS, TYT MD2017/MD9600, Retevis RT3, and AnyTone AT-D858 Radios

<http://www.ik6dio.it/download-2/windows/dmr-2/>



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



CALENDARIO ARMI 2019

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

E' stato realizzato il nuovo calendario 2019 dell'ARMI. Lo potete trovare nella pagina del nostro sito web cliccando "DOWNLOAD" e andando su "Calendario".

Scaricatelo e stampatelo o semplicemente potete salvarlo sul vostro computer o sul desktop.

2019

WWW.RSSORADIOMARINAI.IT

★ ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI ★

GENNAIO							FEBBRAIO							MARZO							APRILE						
D	L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S
		1	2	3	4	5						1	2						1	2							
6	7	8	9	10	11	12	3	4	5	6	7	8	9	3	4	5	6	7	8	9	7	8	9	10	11	12	13
13	14	15	16	17	18	19	10	11	12	13	14	15	16	10	11	12	13	14	15	16	14	15	16	17	18	19	20
20	21	22	23	24	25	26	17	18	19	20	21	22	23	17	18	19	20	21	22	23	21	22	23	24	25	26	27
27	28	29	30	31			24	25	26	27	28			24	25	26	27	28	29	30	28	29	30				

MAGGIO							GIUGNO							LUGLIO							AGOSTO							
D	L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S	
			1	2	3	4							1													1	2	3
5	6	7	8	9	10	11	2	3	4	5	6	7	8	7	8	9	10	11	12	13	4	5	6	7	8	9	10	
12	13	14	15	16	17	18	9	10	11	12	13	14	15	14	15	16	17	18	19	20	11	12	13	14	15	16	17	
19	20	21	22	23	24	25	16	17	18	19	20	21	22	21	22	23	24	25	26	27	18	19	20	21	22	23	24	
26	27	28	29	30	31		23	24	25	26	27	28	29	28	29	30	31				25	26	27	28	29	30	31	

SETTEMBRE							OTTOBRE							NOVEMBRE							DICEMBRE						
D	L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S
1	2	3	4	5	6	7				1	2	3	4	5						1	2	3	4	5	6	7	
8	9	10	11	12	13	14	6	7	8	9	10	11	12	3	4	5	6	7	8	9	8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21	13	14	15	16	17	18	19	10	11	12	13	14	15	16	15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28	20	21	22	23	24	25	26	17	18	19	20	21	22	23	22	23	24	25	26	27	28
29	30						27	28	29	30	31			24	25	26	27	28	29	30	29	30	31				

NUOVA ID CARD ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM

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

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

Appena ricevuta sarà mia cura 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 cartoleria, farla stampare e plastificare e la tessera è pronta per l'utilizzo.



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

- Top Left:** The coat of arms of the Italian Republic.
- Top Center:** The text "ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI" in blue, flanked by two yellow stars.
- Top Right:** A small blue diamond-shaped logo with the letters "A.R.I." inside.
- Left Side:** A large rectangular box with a red border and a green inner border, intended for a photo.
- Right Side:** A circular logo with a yellow border, containing the text "RADIOAMATORI" at the top, "AR MI" in the center, and "MARINAI" at the bottom, with a yellow anchor in the background.
- Text Fields:** Three lines of text on the right side, each followed by a colon: "Nominativo:", "Cognome:", and "Nome:". Below these is a horizontal line for a signature.
- Bottom Center:** A small horizontal line.



INTERNATIONAL MARITIME MOBILE AWARD



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

**THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT**

**COME PLAY
WITH US!**



INTERNATIONAL WARSHIPS

AWARD

EIGHT CLASSES
FREE AWARDS



WWW.ASSORADIOMARINAL.IT

VIA E. MILLO, 20

96011 AUGUSTA

ITALY

PDF FORMAT

PROFESSIONAL HAM RADIO GAME'S

BEAUTIFUL WARSHIPS AROUND
OF THE WORLD





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!

QSL NAVALI

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



8SØHRA



GB175PO
TM175

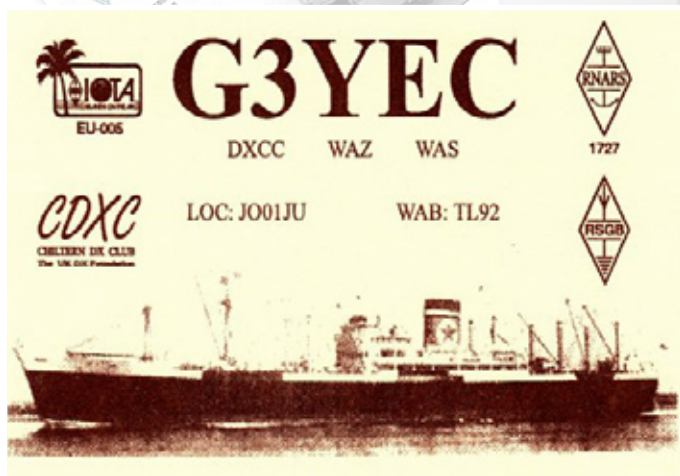
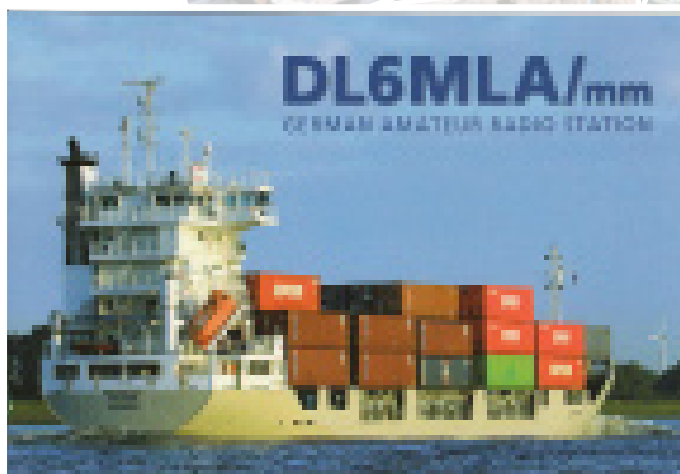
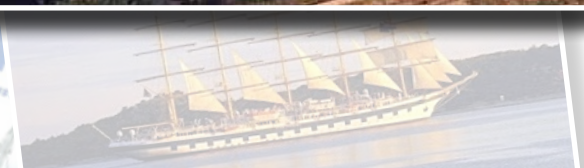
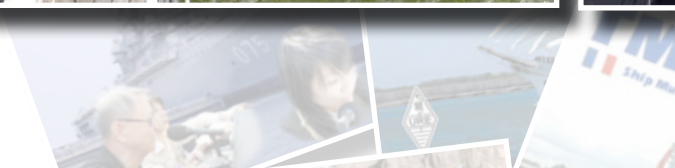




FOTO STORICHE



Dragamine MANDORLO (1959 - 1993)



Dragamine ARAGOSTA (1956 - 2000)

LA STAZIONE RADIO DI....



LA QSL DEI SOCI....

ITALIAN MAR RADIO
ISO QCV
ALDO BATTISTINI OMVNO
47047 - City of Cambricardo - (SS) J
E-Mail: aldobattistini@libero.it

ITU Zone 18
Locator JN80PT

CONFIRMING CONTACT TO STATION

DATE	TIME	CALL	MODE	FRQ. MHz	MODE	TEXT LINE

Per QSL To: _____
To: From: _____

COMMANDER PLAQUE



CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCELLO

COMMANDER PLAQUE

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO

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

PERIODO di validità

I contatti sono validi dal 1.1.2000 ad oggi.

MODI

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

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

CATEGORIE

Sono previste TRE categorie :

"CC (Capitano di Corvetta)"

"CF (Capitano di Fregata)"

"CV (Capitano di Vascello)"

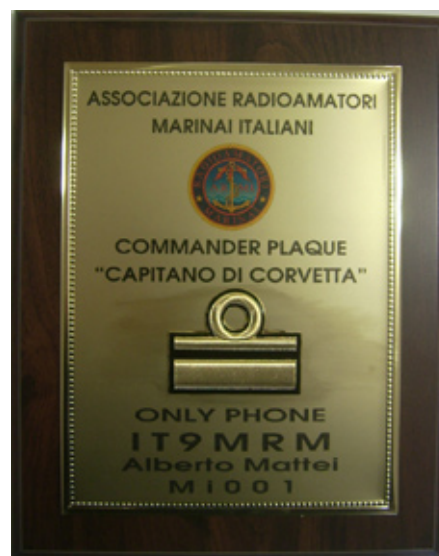
SOTTOCATEGORIE

Sono previste TRE sottocategorie:

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

"ONLY PHONE" (SSB)

"ONLY MORSE" (CW)



RICHIESTE

Va richiesto all' Award manager :

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

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

I contributi possono essere versati nei seguenti modi:

POSTEPAY: 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);

PAYPAL: alberto.mattei@libero.it

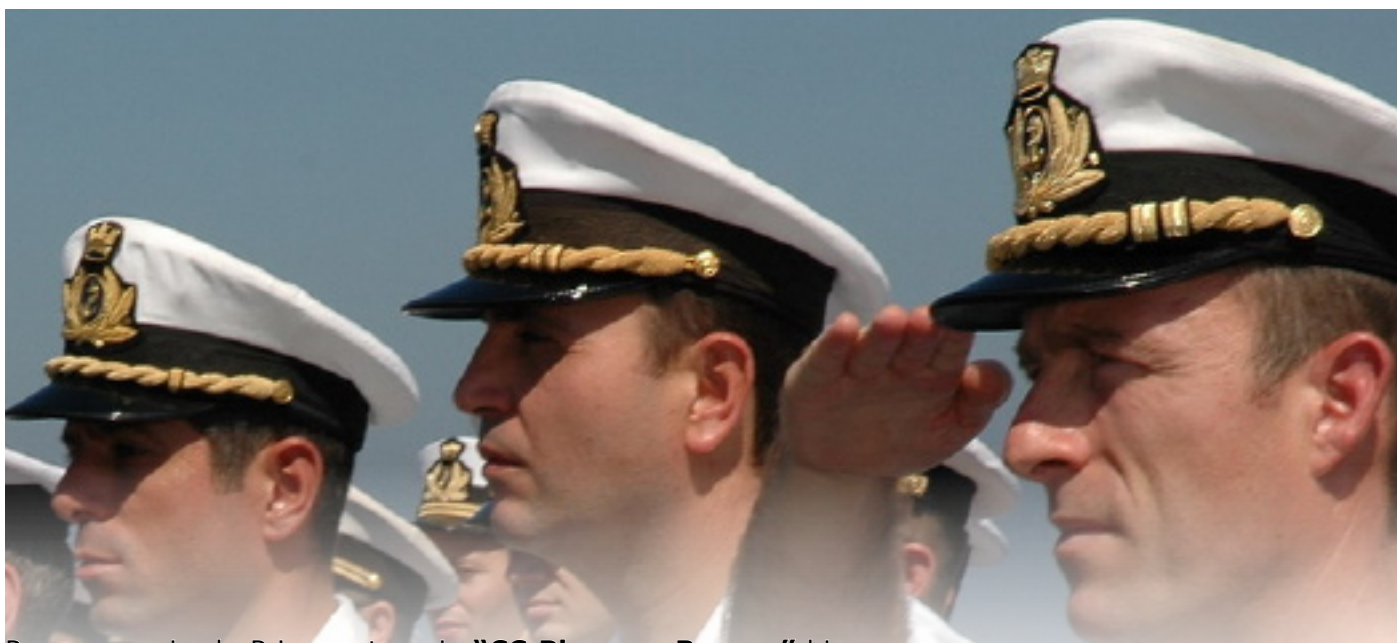
IBAN: IT64E0306984620100000004132 Banca Intesa-S.Paolo Filiale di Augusta

CARATTERISTICHE DELLA PLAQUE

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

INFORMAZIONI

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



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

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



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

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



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

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





DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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

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

Ulteriori informazioni li trovate sul nostro sito web.

La richiesta va inviata al seguente indirizzo:

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

Alberto Mattei (IT9MRM)

Via Enrico Millo, 20

I-96011 Augusta (SR)

ITALY





Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su



CALENDARIO EVENTI 2018

4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
1 - 2 Dicembre	INORC CW Activity Contest
8 - 9 Dicembre	International Naval Contest - Sponsored by N.R.A.
Dicembre	MF Xmas-greetings on the air (HF)
22 Dicembre - 1 Gennaio	FRIENDSHIPS 2018 - Genova nel cuore

2019

4 Febbraio - 8 Febbraio	MF Activity Weekend Event's
2-17 Marzo	Italian Navy Costal Radio Stations - Award 2019 by ARMI
13-14 Aprile	Radio Maritime Day - Merchant Marine Radio Officers W.W. Event
17-19 Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest
Maggio	MARAC 80/40 meter SSB Contest
1-2 Giugno	International Museum Ship Radio Event
10 Giugno	Festa della Marina Militare Italiana
Luglio	Belgian Navy Day's
27 Luglio	NRA Naval Radio Party - Portuguese Navy
17-18 Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
7-22 Settembre	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2019 by ARMI
4 Novembre	Giornata delle FF.AA. Italiane
Novembre	MARAC 2m. Contest
Novembre	RNARS CW Activity Contest
4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
7-8 Dicembre	INORC CW Activity Contest
14-15 Dicembre	International Naval Contest - Sponsored by



IL DIPLOMA DELLA

REGIA MARINA



NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



1939-1944

LE EROICHE NAVI DELLA
REGIA MARINA

PERMANENT
AWARDS

L'A.R.M.I. PRESENTA

LE NAVI DELLA
REGIA MARINA
NELLA SECONDA
GUERRA MONDIALE

www.assoradiomarinai.it



Un pò di storia

La Regia Marina fu l'Arma navale del Regno d'Italia fino al 18 giugno 1946, quando con la proclamazione della Repubblica assunse la nuova denominazione di Marina Militare. Con la caduta di Gaeta il 15 febbraio 1861, la fine del Regno delle due Sicilie sancì l'unione della Real Marina Sarda alla Marina borbonica, che contribuì al suo potenziamento. Il 17 marzo successivo, con la proclamazione del Regno da parte del Parlamento di Torino, nacque la Regia Marina e l'assertore più convinto della necessità per il Regno d'Italia di dotarsi di una forza navale potente che amalgamasse le competenze delle marine preunitarie, il conte Camillo Benso di Cavour (allora Presidente del Consiglio), non mancò di ribadire il proprio impegno di fare l'Italia una nazione di spiccato carattere marittimo:

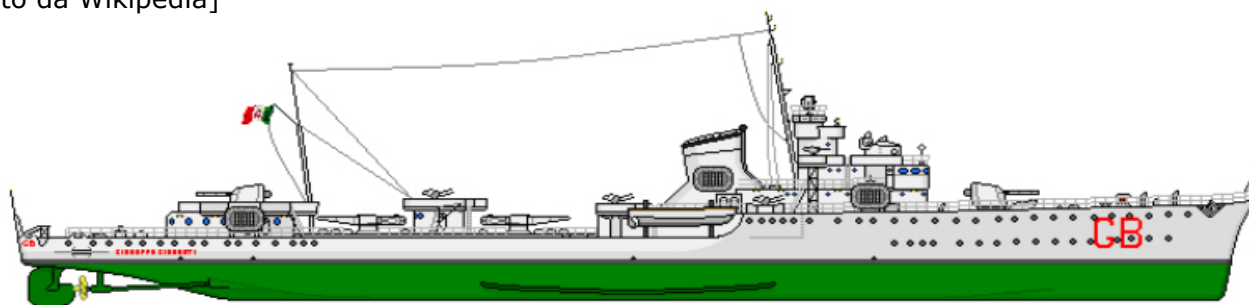
«Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo, capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile [...] consacrerò tutte le mie forze [...] affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle esigenze del Paese»
(Camillo Benso Conte di Cavour)

L'impegno di Cavour portò ad un notevole sviluppo della flotta, che si interruppe con la battaglia di Lissa; perché la Regia Marina tornasse a dotarsi di navi moderne ci vollero dieci anni, con lo sviluppo della classe Caio Duilio. Grazie ad ingegneri navali come Cuniberti e Masdea vennero prodotte classi di navi interessanti, ma sempre in numero limitato a causa delle necessità di bilancio del paese.

La guerra italo-turca fu il primo vero banco di prova per la nuova flotta, schierando in linea praticamente le stesse navi poi impegnate nella prima guerra mondiale, durante la quale, tuttavia, non vi fu mai alcuna vera e propria "battaglia navale" con la flotta austro-ungarica.

Le scelte operate tra le due guerre condizionarono infine pesantemente le strategie e le capacità operative della Regia Marina nella seconda guerra mondiale, durante la quale, pur battendosi validamente, subì una serie di sconfitte senza riuscire ad impedire il sostanziale predominio della Royal Navy nel Mar Mediterraneo.

[tratto da Wikipedia]



Premessa

L'award dedicato alle grandi navi della Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale, è stato creato al fine di ricordare le gesta dei grandi marinai e uomini della Regia Marina imbarcati a bordo delle unità navali (Corazzate, Navi da Battaglia, Incrociatori, Cacciatorpediniere e Torpediniere) durante il conflitto. La storia navale è sempre stata un principio fondamentale dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani, lo scopo di questo award è quello di far conoscere a tanti radioamatori italiani e non, i nomi delle gloriose unità navali che hanno combattuto durante il secondo conflitto mondiale nel Mediterraneo.

REGOLAMENTO

Il Diploma è dedicato alla Regia Marina nel periodo della Seconda Guerra Mondiale (1939-1944). Viene rappresentato in tre versioni "Bronzo - Argento - Oro"; il layout dei tre diplomi è uguale e viene raffigurata sullo sfondo lo stemma della Regia Marina, con un contorno di una maglia di catena d'ancora. I diplomi nelle tre versioni sono differenti e vengono rappresentate dalle sagome di un Cacciatorpediniere (Bronzo), un Incrociatore (Argento) e di una Corazzata (Oro). Inoltre viene rappresentata in ogni diploma sul lato destro la Medaglia al valor Militare della Regia Marina (in bronzo, argento ed oro per ogni categoria di diploma). Il Diploma è conseguibile da **tutti** gli OM e SWL del mondo. L'award fa parte dei diplomi permanenti dell'ARMI.

DATA DI INIZIO

01.01.2019

STAZIONI ACCREDITATE

Sono tutte le stazioni iscritte all'ARMI e che hanno avuto assegnato la nave corrispondente al distintivo (billettera). Questo distintivo è personale e rimarrà alla stazione accreditata per sempre. Chi lo vorrà potrà richiederlo a info@assoradiomarinai.it (sino a completamento della lista). Anche le stazioni accreditate possono cacciare altre stazioni accreditate per la conquista dei diplomi.

PARTECIPAZIONE

Possono partecipare tutte le stazioni OM/SWL (anche le stazioni accreditate)

PUNTI

Ogni stazione accreditata vale 1 punto

CATEGORIE:

Ci sono quattro categorie: FONIA - MORSE - MISTO - DIGITALE

E' consentito solo un contatto con la stazione accreditata per ogni singola MODALITA' di emissione (SSB-CW-DIGI) per tutto il periodo della manifestazione. Tutti i collegamenti nelle varie modalità digitali valgono solo un contatto.

MODI

Sono consentiti tutti i modi di emissione: CW - SSB – tutti i modi DIGITALI

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

Non sono validi collegamenti in VHF/UHF, ECHOLINK e ponti ripetitori

PUNTI DIPLOMA

Ci sono quattro classi:

Bronzo : 15 punti;

Argento: 25 punti;

Oro: 50 punti;

Top Honour Plaque: 75 punti

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW / DIGITALE : CQ CQ DE IT9MRM IT9MRM IT9MRM AWARD REGIA MARINA K

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

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni non accreditate passeranno i rapporti RST .

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

PREMI

Tutte le stazioni che attesteranno tramite log il collegamento con le stazioni accreditate, 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" n. 4023600964377842 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: it9mrm@assoradiomarinai.it

LOGS

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

E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.

Chi lo desidera può utilizzare il Foglio Elettronico (RegiaMarinaLog) per la gestione dei collegamenti (comprensivo di Database ARMI).



AWARD
REGIA
MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

AWARD'S

SQUADRA
NAVALE

SQUADRON & DIVISION SHIP'S
MORE THAN 20 FREE DIPLOMAS OF SHIPS

ASSORADIOMARINA.IT

Premessa

L'award Squadra Navale è integrato nel nuovo Award della Regia Marina. E' composto da più di 20 diplomi, molto facili da poter collegare. Sono suddivisi su due "Squadre Navali" ogni squadra navale è composta da Divisioni e Squadriglie di Corazzate, Incrociatori e Cacciatorpedinieri. Ogni Divisione è composta di più sezioni navali.

REGOLAMENTO

Lo scopo è quello di collegare le singole Divisioni e Squadriglie delle varie Corazzate, Incrociatori e Cacciatorpedinieri, ad ognuna di esse è stato creato un diploma. Valgono le stesse regole dell'Award Regia Marina.



PRIMA SQUADRA NAVALE

La prima Squadra Navale è composta da:

- V[^] Divisione Corazzate: Giulio Cesare (GC) - Cavour (CV) - Duilio (DU) - Doria (DO);
- IX[^] Divisione Corazzate: Littorio (LT) - Vittorio Veneto (VV) - Roma (RO);
- I[^] Divisione Incrociatori: Zara (ZA) - Gorizia (GO) - Fiume (FI);
- IV[^] Divisione Incrociatori: A. Da Barbiano (BA) - L. Cadorna (LA) - A. Di Giussano (GI) - A. Diaz (DI)
- VIII[^] Divisione Incrociatori: Duca degli Abruzzi (AZ) - G. Garibaldi (GG);
- VII[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Freccia (FR) - Dardo (DA) - Saetta (SA) - Strale (ST);
- VIII[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Folgore (FG) - Fulmine (FL) - Baleno (BO) - Lampo (LP)
- IX[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Alfieri (AF) - Oriani (OA) - Carducci (CD) - Gioberti (GB);
- XIV[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Vivaldi (VI) - Da Noli (DN) - Malocello (MC) - Pancaldo (PN);
- XV[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Pigafetta (PI) - Da Mosto (DM) - Da Verrazzano (DV) - Zeno (ZE)
- XVI[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Da Recco (DR) - Pessagno (PS) - Tarigo (TA) - Usodimare (US);



STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE



IZ6OYT - IK5AIO - IZ7EDQ - IK2SOE



IT9DTU - IZ1GJK - IZ0XZD



IT9CKA - IU0IJW - IZ5MME



IK1QLD - IK0ZME - IT9PPX - I2QIL



IZ0EUX - IT9ASD



IW0BTN (3)



IK7FPU - I3JYL (2)



(4)



IW1CDU (3)



I3SY - IW0GFS (2)



(4)

(n.) Stazioni ancora da accreditare



SECONDA SQUADRA NAVALE

La seconda Squadra Navale è composta da:

- II[^] Divisione Incrociatori: G. Dalle Bande Nere (BN) - B. Colleoni (BC);
- III[^] Divisione Incrociatori: Trento (TR) - Bolzano (BL) - Trieste (TS)
- VII[^] Divisione Incrociatori: Savoia (SV) - Duca D'Aosta (DD) - Attendolo (ME) - Montecuccoli (RM)
- X[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Maestrale (ML) - Libeccio (LI) - Grecale (GR) - Scirocco (SC);
- XI[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Artigliere (AR) - Camicia Nera (CN) - Aviere (AV) - Geniere (GE)
- XII[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Carabiniere (CB) - Corazziere (CZ) - Ascari (AI) - Lanciere (LN)
- XIII[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Granatiere (GN) - Fuciliere (FC) - Bersagliere (BG) - Alpino (AP)



STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE



IW8EHK - IW0DPJ



IZ0DIB - IZ8ITT - IS0HXX



IS0AGY - IT9EYV - IK4UXA - IS0HFE



IZ1CCH - IZ8VNV - IZ6ASI - IS0FQK



IK6ARS - IU0FBK - IT9CLM - IU0DZA



IS0FEZ - IU8CEU - (2)



IW0HOP - IZ0FVD - (2)

(n.) Stazioni ancora da accreditare

In fase di elaborazione gli altri diplomi delle squadriglie Cacciatorpediniere:

Dipartimento Militare Marittimo Taranto:

- Gruppo incrociatori: BARI - TARANTO
- II^A Squadriglia Cacciatorpedinieri: ESPERO - BOREA - ZEFFIRO - OSTRO

Comando Militare Marittimo Brindisi:

- Sezione Cacciatorpedinieri: RIBOTY - MIRABELLO

Comando Navale Mar Egeo:

- IV^A Squadriglia Cacciatorpedinieri: CRISPI - SELLA

Comando Navale Libia - Base Tobruck:

- I^A Squadriglia Cacciatorpedinieri: TURBINE - AQUILONE - EURO - NEMBO

Comando Navale Africa Orientale Italiana:

- III^A Squadriglia Cacciatorpedinieri: NULLO - SAURO - MANIN - BATTISTI
- V^A Squadriglia Cacciatorpedinieri: PANTERA - TIGRE - LEONE



AWARD

M A R I N A R E G I A



START 1ST JANUARY 2019

THE ITALIAN ROYAL NAVY IN THE SECOND WORLD WAR



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT



DRASERVICES.IT

shop@draservices.it

Per info e trasferimento file



+39 3920733361

Numero abilitato solo per whatsapp

STAMPA QSL PERSONALIZZATE



STAMPA A PARTIRE DA SOLI 50 PEZZI!!!!



OFFERTA RISERVATA AI SOCI ARMI a partire da 9 EURO

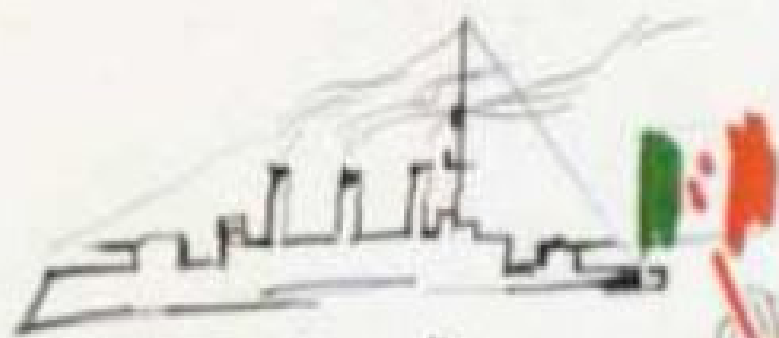
postepay



PayPal



Vi Marincì d'Italia



GADGET'S



capi di abbigliamento originali
MADE IN ITALY

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

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

www.assoradiomarinai.it
info@assoradiomarinai.it

ARMIGADGET & CLOTHING



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

by **NICO'S**

**OFFICIAL
ARMIGADGET
STORE**





IT 9MRM
Alberto

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

I DIPLOMA ASSEGNATI DELLA REGIA MARINA NELLA GRANDE GUERRA

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale

I DIPLOMI ASSEGNATI - (aggiornato al 15/12/2018)



Nr.	Nominativo	Nome e Cognome	Data
001	I1PJK	Maurizio Coroli	20.01.2018
002	9A1AA	Ivo Novak	20.01.2018
003	IK5TBI	Emilio Fedeli	22.01.2018
004	IZ8ITT	Antonello Libertucci	29.01.2018
005	IK2SOE	Andrea Roncagli	23.02.2018
006	I3VAD	Giancarlo Scarpa	26.02.2018
007	DH5WB	Wilfried Besig	26.02.2018
008	R7RL	Vladislav Lutsyuk	01.03.2018
009	IZ1CLA	Sauro Tonelli	06.03.2018
010	I2QIL	Antonio Di Pietro	06.03.2018
011	IW2JJS	Giorgio Zanoni	24.03.2018
012	IS0H XK	Giuseppe Abis	24.03.2018
013	IU8CEU	Michele Politanò	31.03.2018
014	HA8TG	Lajos Tagai	13.04.2018
015	IV3FNR	Giannino Curelli	17.04.2018
016	IZ0JSD	Alessandro Golfi	20.04.2018
017	LZ1BY	Dimitar Buhov	28.04.2018
018	UY0CA	Pavel Omelchuk	20.05.2018
019	HB9BQR	Roland Burkhard	20.05.2018
020	IU6IBX	Gianni Arcieri	22.05.2018
021	IU1CYA	Giuseppe A. Chiodin	30.05.2018
022	IZ2CDR	Angelo De Franco	20.07.2018
023	IF9ZWA	Michele Rotolo	05.09.2018
024	I3SY	Sergio Segato	05.09.2018
025	IK2ECC	Carlo Cipolla	12.10.2018
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
030	IZ6MQL	Mario Imperatori	12.11.2018
031	I3JYL	Lino Tavagna	12.11.2018
032	IZ8NXG	Remato De Francesco	12.11.2018
033	IT9GHW	Carmelo Bonaventura	14.11.2018
034	IK8MFJ	Michele Viggiano	15.11.2018
035	IZ5MMQ	Mario Capovani	15.11.2018
036	OK1ANN	Vladimir Konvalinka	15.11.2018
037	OK1KRJ	Radioclub Melnik	20.11.2018
038	IU8DKG	Alessandro Granata	20.11.2018
039	IQ0RU	Unione Radioamatori It.	20.11.2018
040	IZ5CPK	Renato Martinelli	20.11.2018
041	IZ0FVD	Giulio Paris	20.11.2018
042	IT9CLM	Giuseppe Licausi	15.12.2018
043	IT9CKA	Serafino De Filippi	15.12.2018
044	IU7EDX	Gianni Martino	15.12.2018
045	IZ1ZJO	Roberto Gentile	15.12.2018



Nr.	Nominativo	Nome e Cognome	Data
001	I1PJK	Maurizio Coroli	20.01.2018
002	9A1AA	Ivo Novak	20.01.2018
003	IK5TBI	Emilio Fedeli	22.01.2018
004	IZ8ITT	Antonello Libertucci	29.01.2018
005	R7RL	Vladislav Lutsyuk	01.03.2018
006	IZ1CLA	Sauro Tonelli	06.03.2018
007	IK2SOE	Andrea Roncagli	06.03.2018
008	I2QIL	Antonio Di Pietro	06.03.2018
009	IW2JJS	Giorgio Zanoni	24.03.2018
010	IU8CEU	Michele Politanò	31.03.2018
011	HB9BQR	Roland Burkhard	20.05.2018
012	IF9ZWA	Michele Rotolo	05.09.2018
013	I3SY	Sergio Segato	05.09.2018
014	I3-6031-BZ	Sergio Cristofaro	13.10.2018
015	IZ0XZD	Antonino Grimaldi	28.10.2018
016	IZ0EUX	Mercurio Salvatore	29.10.2018
017	HA8TG	Lajos Tagai	06.11.2018
018	I3JYL	Lino Tavagna	12.11.2018
019	IZ8NXG	Renato De Francesco	12.11.2018
020	IZ5CPK	Renato Martinelli	20.11.2018



Nr.	Nominativo	Nome e Cognome	Data
001	IZ8ITT	Antonello Libertucci	29.01.2018
002	9A1AA	Ivo Novak	16.02.2018
003	IK5TBI	Emilio Fedeli	18.02.2018
004	I1PJK	Maurizio Coroli	23.02.2018
005	R7RL	Vladislav Lutsyuk	01.03.2018
006	IZ1CLA	Sauro Tonelli	06.03.2018
007	I2QIL	Antonio Di Pietro	06.03.2018
008	IU8CEU	Michele Politanò	31.03.2018
009	HB9BQR	Roland Burkhard	20.05.2018
010	IZ0XZD	Antonino Grimaldi	28.10.2018
011	IZ0EUX	Mercurio Salvatore	29.10.2018
012	HA8TG	Lajos Tagai	15.12.2018



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

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**



CALENDARIO 2019

PALOMBARI E INCURSORI NELLA MARINA MILITARE

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

Auguri

*di un
Buon Natale e
di un
Felice 2019*



Carissimi Armigeri,
siamo alla fine dell'anno 2018 ed obbligo fare un resoconto dell'anno che sta passando e proiettarci alle attività future del 2019.

Ho dato la mia candidatura a Coordinatore Isole e con entusiasmo ho accettato questo incarico e ringrazio quanti hanno avuto fiducia nel mio operato dandomi il loro voto.

Voglio ricordare il mio predecessore Gianni IS0IGV che è venuto a mancare pochi mesi fa.

Siamo stati colleghi in Marina, operando insieme nella Stazione Radio di Cagliari IDP. E' grazie a lui dal 1977 sono Radioamatore, invogliandomi nel conseguire la patente di Operatore di Stazione Radioamatoriale.

Voglio anche salutare chi è stato con me in corsa per questa carica, Ampelio Melini IS0AGY, a cui faccio i miei migliori auguri per le nuove elezioni del Consiglio Direttivo Nazionale in quanto candidato alla carica di consigliere.

Sono nell'ARMI da due decenni, se non vado errando, non posso che esprimere un giudizio di elogio per questo Club Naval per l'impegno e le diverse attività Radio promosse in tutti questi anni.

Non posso dimenticare la grande attività svolta nel settembre del 2006 II1IARD IIARU dove mi ha visto come Capo Team a bordo di Nave Ardito.

Iniziando questo incarico di Coordinatore Isole metterò a disposizione le mie esperienze cercando di portare avanti le attività già in atto e di promuoverne di nuove, le idee sono diverse e farò ogni sforzo per realizzarle.

Con l'inizio dell'anno nuovo si partirà a Marzo con le Stazioni Costiere dove sarò presente nel team II0-IDP.

Auguro a tutti voi soci Armi di trascorre queste feste in serenità e pace con i vostri cari.

Buon Natale e Buon Anno 2019

Coordinatore Isole

Piergiorgio Nonnis IM0SDX ARMI-095



Buon Natale



Carissimi armigeri,
vicini e lontani, avrebbe proferito qualcuno,
dalle Alpi alle Piramidi ma, soprattutto quel-
li della dorsale nord-occidentale della Penisola, si
avvicinano i tempi in cui si entrerà di diritto verso
le vacanze natalizie e la fine di questo 2018. Mal-
grado la mia forzata assenza sul campo, (frutto di
vari accadimenti sia di carattere lavorativo, trasfe-
rimento da Spezia in quel di Genova, con relativo
cambio di mansione e nuovo tipo di incarico presso
l'Istituto idrografico sia a carattere personale, con
completamento di un ciclo di studi iniziato in quel
di Spezia e concluso in estate), ho sempre seguito
le attività con vari report che mi provenivano an-
che da parte dei colleghi OM impegnati sul campo.
La vivacità nel portare avanti tutte le nostre mani-
festazioni stà alla base per l'ampio riconoscimento
che oramai l'ARMi si è da tempo conquistata a li-
vello nazionale ed internazionale. Anche in ambito
di forza armata, sono tante le attività che vengono
portate avanti dalla nostra associazione, tanto da
essere oramai ampiamente riconosciuta dal nostro
Stato Maggiore. Un attività su tutte è quella che



vede coinvolto il nostro efficiente Giovanni Romeo, che puntualmente, da qualche anno, mette in contat-
to i radioamatori con le Unità Navali nell'ambito della attività di Protezione Civile, una sinergia che spero
venga sempre più rafforzata nel tempo. Anche per quanto mi riguarda, sono stato impegnato in attività
addestrative in quest'ambito, partecipando ad una esercitazione in quel di Fano durata quattro giorna-
te. Un'occasione per apprendere nuove conoscenze in ambito TLC e per rappresentare in altri ambiti
la nostra Associazione. Tra le altre cose, un ringraziamento vorrei inviarlo anche al nostro socio Bruno
Lusuriello, per l'ottimo impegno profuso nell'organizzare il convegno, presso Stelmilit Chiavari, riguardo
alla spedizione e alle note vicende della Tenda Rossa, meeting che, come accennato, ha avuto luogo
presso la scuola interforze di telecomunicazioni della cittadina ligure, alla presenza di importati autorità.
Un pensiero è doveroso anche ai colleghi presenti a La Spezia, che ciclicamente si interfacciano con il
Museo Tecnico Navale dell'arsenale della Marina, portando avanti prestigiose attività radio celebrative,
condotte sempre con il massimo livello di professionalità. Particolari ringraziamenti infine anche a tutti
gli armigeri del settentrione che con dedizione escono "on air" propagando nell'etere i loro nominativi
Mike India durante le nostre cicliche manifestazioni. Come sempre, per il futuro, rimango sempre a loro
completa disposizione, i miei recapiti sono sempre disponibili presso il nostro coordinatore nazionale
e, ogni tanto, se mi contatterete non può far altro che farmi piacere. Un doveroso pensiero va a tutti i
colleghi che in quest'anno sono passati in SK a loro va il nostro più affettuoso ricordo e le nostre pre-
ghiere affinché ci vegliano da quegli infiniti spazi verso cui si sono trasferiti. A voi tutti, a tutti i presidenti
di sezione, ai coordinatori delle altre aree geografiche e al nostro coordinatore nazionale Alberto vanno
invece i miei più calorosi saluti di trascorrere serene festività natalizie unitamente ai propri cari e, perché
no, con la speranza di trovare sotto il vostro albero un bel pacco con la radio che avevate presente nei
vostri desideri.....IT9MRM in primis!

Auguri a tutti

Coordinatore Area Nord
Orazio De Maria IZ1CCH ARMI-113



Auguro un buon Natale di vero cuore, e che questi giorni di festa siano per tutti costellati da gioia e sorrisi e con tanti, ma tanti Radio Marinai DX!

Coordinatore Area Sud
Francesco GIACIOIA, IZ7AUH ARMI-097



Carissimi amici OM ARMIGeri eccoci giunti alla fine di un'altro anno ed è tempo di tirare le somme.

Per quello che mi riguarda è stato un anno ricco di collegamenti ed attività radio e così spero per voi.

La nostra è una grande associazione libera, che riesce ad unire coloro che hanno un fine comune e che tale fine può essere rappresentato dalla passione per il Mare e per la Radio, nonché la divulgazione e lo sviluppo della scienza radiantistica, con particolare riferimento alle comunicazioni in campo marittimo.

Formulo i migliori auguri per questo Santo Natale e vi auguro di trascorrere un nuovo anno in felicità e tanta salute, per voi e le vostre famiglie.

A presto on-air, con le varie attività, organizzate dal nostro grande Presidente Alberto, che ci vedrà protagonisti per tutto il 2019.

Auguri a tutti,

Buon Natale e Felice Nuovo Anno

Cordinatore ARMI Regione Calabria
Francesco Cupolillo IK8VKW ARMI-024



Auguri



Carissimi Amici Armigeri,
il Natale ed il Nuovo Anno stanno per arrivare e l'anno che si sta chiudendo, ha portato con se' gioie e dolori, per Noi appassionati Armigeri l'anno si chiude all'insegna dell'amore per la nostra passione...la Radio.

Svariate sono le attività e le manifestazioni ed eventi ARMI che si sono svolti durante l'anno, sempre affrontate con la dovuta professionalità e sacrificio da Noi tutti Armigeri e dal Nostro Timoniere Alberto, ci siamo contraddistinti per solito HAM SPIRIT ed è bellissimo intrattenersi in radio con amici OM non solo nelle attività ARMI ma in generale.

Colgo l'occasione per ringraziare la mia Sezione IQ8XS ARMI di Calvi Risorta per i brillanti risultati conseguiti nelle attività radiantistiche dell'anno che si sta chiudendo.

In qualità di Coordinatore della Sezione ARMI IQ8XS di Calvi Risorta, carissimi Armigeri, Vi porgo i miei più Affettuosi e Sinceri Auguri di un Sereno Natale insieme alle Vostre Famiglie e Vi Auguro un Brillante 2019 pieno di successi sia nelle Vostre attività personali che radiantistiche.

Auguri anche a te Carissimo Alberto ed alla Tua Famiglia da parte del sottoscritto e dalla Sezione IQ8XS ARMI di Calvi Risorta...che sia un Anno di successi personali e radiantistici!!!!!!

AUGURI ARMIGERI BUON NATALE E FELICE 2019

Cordinatore sezione ARMI Calvi Risorta - IQ8XS
Michele Politanò IU8CEU ARMI-1177



Buon
e felice
FRANCO

Natale
anno 2019
VALENTI
armi 094





*Merry Christmas
and Happy New Year
IZ3XGV Emilio*





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



Campagna **2019** *per*
AUTOFINANZIAMENTO
SOSTIENICI
CON UN SOLO EURO



<http://www.assoradiomarinai.it>



ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

www.assoradiomarinai.it



Perché diventare un Radioamatore di Marina?

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