ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

IQ0MQ

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

bollettino dei marinai

Bollettino tecnico ad uso gratuito per i soci



NR. 215/2019

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!

seguici anche su facebook

Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	FRIENDSHIP 2018 - Genova nel Cuore
8	Com'è la vita in un sottomarino?
13	Finalmente un Aliscafo sarà musealizzato!
17	Con la pelle appesa ad un chiodo - Incrociatore Giovanni Delle Bande Nere - Parte Prima
31	Come creare una sezione ARMI
34	Come richiedere il nominativo di sezione ARMI (IQxxx)
35	Come inviare Autorizzazione Generale (IQxxx)
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
68	Gadgets
70	Abbonamento Notiziario della Marina
73	Radio Rivista 1/2019 - Articolo sul convegno a Chiavari
75	Sala Storica Q.G.M. Santa Rosa



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Ci siamo, eccoci al nostro consueto appuntamento, il primo dell'anno 2019. Se guardiamo indietro negli anni passati, sono ben tanti gli anni e i numeri di questo bollettino! Abbiamo avuto modo di crescere insieme alla nostra associazione, raggiungendo un buon risultato e soprattutto una buona maturità riconosciuta in campo internazionale. Questo è sicuramente devoluto alla passione che ci distingue da tutte le altre associazioni. Il "mare" in tutte le sue forme, le "radiocumunicazioni" e l'appartenenza alla nostra Forza Armata, sono le fondamenta del nostro sodalizio. Tutti i nostri soci "Radioamatori di Marina" fanno dell'ARMI una unica bandiera da portare sempre in alto. La nostra associazione, come ben sapete è affiliata all'A.R.I. e per tanto abbiamo ritenuto opportuno dare spazio ai nostri soci (IS0AGY, I6ONE e IS0ISJ) che si sono candidati al CDN e al CSN, dando loro la possibilità di pubblicizzare la loro candidatura attraverso la nostra capillare mailinglist. Volevo sottolinerare che l'ARMI è imparziale e non segue nessuna linea e schieramento di nessun candidato, come asserito da qualcuno. E' iniziato dal primo gennaio il nuovo award permanente della "Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale". Il numero delle stazioni accreditate sta crescendo e ad oggi sono 102 le stazioni che hanno ottenuto la bilettera permanente. Ci sono ancora circa 50 altre bilettere da assegnare per completare il numero delle unità del periodo bellico in riferimento. Da queste prime settimane ho visto un entusiasmo di tanti nostri soci che aderiscono. Alcuni mi scrivono che apprezzano molto questa iniziativa e stando alle pessime condizioni propagative e un incentivo in più per poter effettuare radio senza nessuna pretesa. Insomma, le condizioni per divertirsi ci sono e sicuramente man mano che i corrispondenti inizieranno ad accumulare punti per gli award e i diplomi connessi, ci sarà modo di approfondire ancora di più le attività. Ad ogni modo, chi ancora fosse interessato a ricevere la bilettera, potete segnalare la vostra richiesta a *info@assoradiomarinai.it* L'iscrizione è validiva sino al completamento delle bilettere.



Partecipare è il minimo... Volevo concludere, informando tutti coloro che desiderano costituire una sezione ARMI, che in queste pagine possono trovare tutte le informazioni e i moduli per poter effettuare la costituzione della stessa. Bene vi lascio alla lettura di questo bollettino e vi do appuntamento al prossimo numero del "Bollettino dei Marinai".

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 **Dicembre** e le prime due settimana di **Gennaio** 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.



DL8WI/mm: Sebastian Eller studente in ingegneria elettronica presso l'Università di Amburgo, si trova a bordo della nave da ricerca RV METEOR, insieme al padre DL3BE Andreas Eller (Professore ed Ingegnere scientifico) e suo fratello Lukas. La nave è partita giorno 20 dicembre dal porto di Amburgo ed arriverà a Gran Canaria (Isole Canarie) il 31 Dicembre. La nave proseguirà la sua campagna di ricerche dal 4 gennaio 2019 nella parte centro meridionale dell'Atlantico sino alla Namibia (per tutto il 2019). Sebastian riferisce che è attivo in radio (FT8) con il suo Elecraft KX3 ed un'antenna mobile. L'attività radio si concluderà il 31 dicembre appena arrivati al porto delle Is. Canarie, dopo di che rientreranno in Germania. Il Centro di coordinamento della flotta di ricerca tedesca presso l'Università di Amburgo è responsabile della pianificazione scientifica, tecnica, logistica e finanziaria, dell'esecuzione e del supporto delle operazioni della nave. Da un lato, collabora con i coordinatori e i principali scienziati della spedizione. D'altra parte, lavora in collaborazione con gli armatori contrattuali Briese Schiffahrts GmbH & Co. KG. Eventuale QSL va inviata via bureau oppure diretta al suo indirizzo: Sebastian Eller - Franzstr. 16 - 49413 Dinklage - Germany. Scambia anche via eQSL.



UT1FG/mm: Yuri Bodrov, è il comandante della nave da carico "GOLDNEYE" di 35949 t. , battente bandiera di Cipro. Il suo nominativo internazionale è 5BZD3. Yuri è molto attivo in radio, soprattutto nei modi digitali, lo trovate tutti i giorni nei 2 metri in FT8 e saltuariamente anche in 40 e 80 metri. La QSL via bureau oppure via diretta: Yuri Bodrov - P.O. Box 46 - Odessa 65062 - Ukraine



PE1OAD/mm: Michel Haver è un ufficiale di coperta della nave da carico SNOEKGRACHT. Michel è molto attivo in radio e lo si ascolta in 40 metri (SSB). Scambia QSL via bureau oppure diretta al suo indirizzo: Michel Haver - Gladiolenlaan 37, 1764HZ Breezand - Netherlands



OY1R/mm: Regin Nicolajsen è un marinaio del rimorchiatore d'altura M/V STRIL NEPTUN. Il rimorchiatore fa parte di una flotta appartenente alla compagnia "Simon Møkster Shipping" di Stavanger, Norvegia. La Stril Neptun opera a supporto delle piattaforme nel Mar del Nord. Regin e' molto attivo in radio, lo si ascolta in HF in SSB, ma predilige anche operazioni in digitale e saltuariamente in CW. La QSL va inviata via diretta (SAE+ € 3): Regin Nicolajsen - Gerðisvegur 10 - Skopun 240 - Faroe Islands



VK6JJJ/mm: Craig Hayhow è un tecnico specializzato nelle telecomunicazioni ed opera a bordo della Piattaforma per estrazione di gas "Ichthys Explorer". La piattaforma si trova vicino l'isola di Browse nell'Oceano Indiano a 460 Km a nord di Broome, Western Australia. Craig è molto attivo in radio (utilizza i sistemi radio della piattaforma), ed opera principalmente in VHF (50 MHz) sia in fonia che nei modi digitali (FT8). La QSL va inviata via bureau.



KB3VCF/mm: Ruben Koene a bordo della sua barca a vela S/v VERITAS, si trova attualmente nelle coste della Namibia. E' stato segnalato sul cluster in 20 metri in fonia. QSL via diretta: Ruben Koene - 933 Cloverfields Dr - STEVENSVILLE, MD 21666 - USA



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 17 dicembre 2018 al 16 gennaio 2019), ecco di seguito i nominativi: VE0JS - **UT1FG** - E51DOM - **PE1OAD** - DO1CMK - LU9VEA - MW0EUG - **DL8WI** - HA3FOK - W4JKJ - **OY1R** - RA0LQ - SP4RKZ - **VK6JJJ** - FT5XT - EI7FQB - **KB3VCF -** IZ0DQW - WA5DTR - KA5OXA - N5SOF - KC0GP - WA4EFI - KC5SLQ - KG5NUX - W5TM - N5SOF - KG5OIB - AF5Q -

Notiziario dei Marinai

FRIENDSHIP 2018 - GENOVA NEL CUORE

di Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale ARMI



Giorno 1 gennaio 2019 è terminata la gara del FRIENDSHIP dedicato alle vittime del ponte crollato a Genova. L'attività si è conclusa con una discreta partecipazione di radioamatori italiani e un congruo numero di partecipanti stranieri. Lo scopo dell'attività era prettamente solidale, quindi era richiesto a tutti coloro che partecipavano di donare un piccolo contributo di 10 euro, e partecipavano automaticamente alla classifica e alla premiazione dei premi associati alla classifica. Quest'ultimi donati da varie ditte del settore radiocomunicazione. La classifica finale e l'assegnazione dei premi sarà pubblicata sulla pagina web del nostro sodalizio giorno **1 febbraio 2019**. Quindi sapremo di fatto chi ha ottenuto i premi e la somma totale realizzata da donare direttamente al Comune di Genova.





MEMPHIS BELLE
MILITARY WATCHES

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

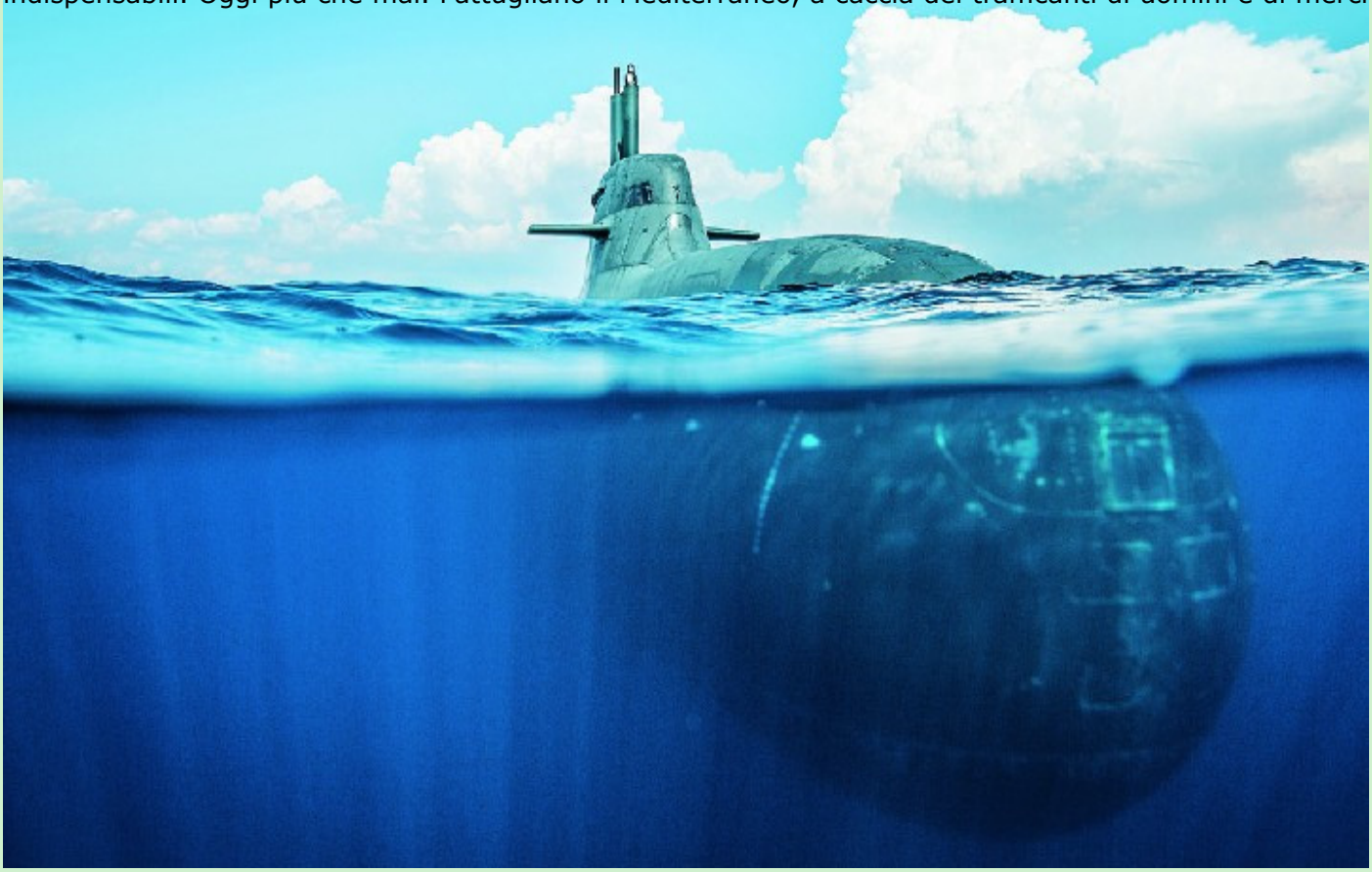


COM'E' LA VITA IN UN SOTTOMARINO?

di Stefania Chiale (tratto da www.ilmarenelcuore.it)

a 60 metri di profondità

Una giornalista di 7 si è immersa con il nuovissimo sottomarino della Marina Militare italiana. Un concentrato di tecnologia che il mondo ci invidia. Non era la sola donna a bordo: sul "Romeo Romei" sono imbarcate due delle prime sette sommergibiliste operative in Italia. Invisibili e silenziosi, i sommergibili sono indispensabili. Oggi più che mai. Pattugliano il Mediterraneo, a caccia dei trafficanti di uomini e di merci



L'APPUNTAMENTO È ALLE 8.30 IN BANCHINA.

Il "film" di oggi – lo chiamano così – propone: disormeggio, navigazione, immersione, pranzo sotto il mare, pattugliamento della costa di un ipotetico Paesecanaglia, rientro e ormeggio. Siamo a Taranto, Comando Flottiglia sommergibili, e stiamo per salire sul Romeo Romei, il nuovissimo sottomarino della Marina Militare italiana. I "film" – mi spiega il capitano di fregata Manuel Minuto, direttore della Scuola sommergibili – sono situazioni scelte per la formazione in mare: di volta in volta l'equipaggio deve calarsi in una missione e portarla a termine. Con l'uscita di oggi finisce l'addestramento del Romei. Mentre leggete, il sommergibile è già stato dichiarato combat ready, pronto al combattimento: è possibile che sia impegnato in un'operazione segreta nel Mediterraneo. A un centinaio di metri di profondità. Quanti? Non me lo dicono: questione di sicurezza nazionale.

55 METRI DI LUNGHEZZA PER 7 DI LARGHEZZA, 1.800 tonnellate, 350mila pezzi – un'automobile ne ha 3.500, un aereo 35mila – messi insieme in cinque anni di costruzione e dieci anni di progettazione. «*Solo le astronavi sono più complesse dei sommergibili*», sentenzia il capitano Minuto. Non è un commento casuale: sotto il mare e nello spazio si ricreano caratteristiche fisiche, esigenze tecnologiche e situazioni logistiche simili. Lo capirò tra poco.

SONO EMOZIONATA E UN PO' PENSIEROSA: cosa si prova a stare sotto il mare per un'intera giornata? E se mi sentissi male? Come fanno 34 persone (27 di equipaggio, più 11 imbarchi temporanei, compresa la sottoscritta) a condividere spazi tanto ristretti? La maggior parte dei sommergibilisti a bordo si è immersa anche per 20 giorni consecutivi. Ma il capitano di vascello Giorgio Cossiga, comandante dell'intera flottiglia sommergibili, tiene a dirmi: «*Siamo persone normali che fanno un lavoro speciale*».

LA MARINA MILITARE POSSIEDE OTTO sommergibili: quattro di vecchia generazione, classe Sauro; e quattro nuovi, classe Todaro tipo U212A, co-prodotti da Italia e Germania. Tecnologicamente più avanzati, più sensibili, silenziosi e amagnetici: dunque non intercettabili.

Ma, esattamente, a cosa servono? «*Il sommergibile deve osservare senza essere visto, ascoltare senza essere sentito*», scandiscono ufficiali e sottufficiali incontrati durante 48 ore.



«*È un mezzo per l'intelligence*», spiega il tenente di vascello Carlo Faggiana. «*Pattugliamo, osserviamo e forniamo informazioni al Ministero della Difesa su quello che succede in mare. Il Mediterraneo è al centro di traffici illegali. Di merci – armi, combustibile, droga – e di uomini. La maggior parte delle informazioni sugli scafisti arriva dai sommergibili*», che intercettano le loro imbarcazioni, forniscono le prove dei reati, danno l'allarme per salvare i migranti. All'emergenza, riemergono e li soccorrono: è un'eccezione, ma può accadere.

SULLA BANCHINA MI VIENE INCONTRO FABIO Casamassima, il comandante del Romei. Ha 37 anni, è figlio d'arte: il padre, l'ammiraglio Casamassima, comandava il precedente sommergibile Romei. Una tradizione di famiglia. Ci vogliono 11-12 anni di esperienza a bordo prima di diventare comandante. Accademia Navale a Livorno, corsi di base e specialistici a terra, anni in mare, ulteriori corsi per arrivare a dirigere un'unità minore, fino a conquistare un mezzo navale così complesso. Casamassima ha visto il primo sommergibile a tre anni d'età. Oggi comanda un equipaggio di 27 persone. **Tra loro, due delle sette sommergibiliste operative in Italia: le prime della nostra Marina Militare**. Nel 2015 l'ufficiale di Stato maggiore Erica Benemerito chiese di diventare sommergibilista: da allora la Marina ha aperto la strada alle donne. Un motivo in più per salire sul Romei.

È ORA. CI CALIAMO DAL PORTELLO DI PRORA: uno alla volta scendiamo in un profondo buco circolare. C'è un briefing prenavigazione: viene spiegata la missione, gli obiettivi e le informazioni da trasmettere. Ultimi aggiornamenti: il meteo è ottimale, le onde non superano i due metri e all'occorrenza, ci dicono, «sul Romei c'è cibo per sei giorni e acqua per 11». Molto bene, penso. Sopravvivrò.

SALIAMO IN PLANCIA, LA PARTE SUPERIORE DEL battello da cui si comanda la navigazione prima di immergersi. Il tenente di vascello Palomba condurrà la manovra, sotto gli occhi attenti del comandante Casamassima.
Il comandante in seconda Stefano Oliva tiene le comunicazioni con l'esterno, il secondo capo scelto Vincenzo Lomonte trasmette gli ordini all'interno. Al passaggio sotto il ponte di Taranto, rendiamo gli onori alla bandiera. Quando arriviamo in mare aperto, scendiamo nella pancia del sommergibile.
L'equipaggio si divide in due squadre: ognuna fa sei ore di guardia e sei di riposo.
Il sottomarino non si ferma mai. La giornata tipo non esiste: non inizia e non finisce. Entriamo nel CIC, Combat Information Centre: il cervello del sommergibile. Conto 27 schermi.
Ogni membro dell'equipaggio ha una funzione. «*Sembra caotico, ma è un caos ordinato*», mi dice Minuto. «*Ognuno sa quello che deve fare: non una parola di più, non una di meno*».

«CHIUDERE PORTELLO». «CHIUDERE CONTROPORTELLO» (previa assicurazione che nessun uomo sia rimasto fuori!). «*Assumere ruolo immersione*», dice in sequenza il comandante. «Pronti per l'immersione». Uno sguardo al periscopio per assicurarsi che non ci siano navi vicine. Ci immergiamo alle 12.08. Inizia la nostra navigazione silenziosa e segreta. Dieci minuti dopo, arriva l'ordine che aspettavo da quando ho saputo che sarei stata inviata su un sottomarino: «*Scendere ai 60 metri*». Un conto alla rovescia ritma l'immersione nel buio totale del mare. A questa profondità non si vede nulla, anche se ci fossero oblò. Che non ci sono: non servirebbero e non reggerebbero la pressione.

UN SOMMERGIBILE FUNZIONA GRAZIE A TRE tipi di rilevamento: sonoro, magnetico e visivo. In immersione funzionano solo i primi due. Il sonar registra tutti i rumori del mare: dai pozzi petroliferi allo sbattere delle chele dei granchi. Un'altra zona del Combat Information Centre elabora distanza, rotta e velocità dell'entità che produce il suono. Quindi si riemerge fino ai 13 metri, la profondità massima per poter issare il periscopio e guardare fuori. In immersione il sommergibile non solo non vede, ma taglia ogni contatto col mondo esterno. Per inviare una comunicazione urgente bisogna salire a 13 metri e issare un'antenna che manda il documento al Comando. Sotto il mare, si è isolati.

IL SOMMERGIBILISTA È UN MESTIERE per uomini e donne, non per anziani. Ci vogliono riflessi veloci, vista perfetta, ottimo udito, flessibilità mentale per affrontare un mestiere complicato in spazi affollati. Il veterano, qui sul Romei, ha 46 anni. Il più giovane 23. Si chiama Francesco Cosmai, barese-tarantino, sommergibilista-silurista. La cosa più difficile? «*Non poter comunicare con l'esterno: niente cellulare né social. La mia fidanzata è un po' triste perché non può vedermi né sentirmi per tanti giorni*».

La cosa che più ti affascina del lavoro? «*Partecipare ad attività operative segrete e avere una specializzazione: in Marina è importante*».

PIÙ TARDI INCONTRO L'UFFICIALE IOLE BOCCIA, addetta al servizio sistema-nave: l'ingegnere del sommergibile, insomma. Ha 29 anni, è napoletana.
Tra qualche anno diventerà la prima donna italiana direttore di sommergibile, una tra le poche al mondo.
Mi accompagna nella sala occupata dai macchinari per l'aria e i gas di scarico. «*La marmitta del battello*», la chiamano.
Perché hai scelto i sommergibili? «*Perché richiedono un grado di specializzazione altissimo*».
La cosa più dura? «*Non potersi fare una corsa! Ci sono solo due posti in cui una persona è così isolata dal mondo: sott'acqua e nello spazio*».
Cosa comporta ricoprire un incarico che, fino a due anni fa, era appaltato al genere maschile? «*Non cambia niente. Devi avere lo spirito di adattamento richiesto a tutti*».

MI CONDUCONO A VEDERE GLI ALLOGGI. Il vocabolo può trarre in inganno. I letti sono disposti uno sopra l'altro lungo le pareti, in due zone del sommergibile.



Non c'è uno spazio privato: ci sono tende che si possono tirare per cambiarsi, a turno. Qualche armadietto in comune e, nel corridoio, una scarpiera. In tutto ci sono due bagni: uno al piano di sopra e uno di sotto. Sul Romei l'atmosfera è informale, ma l'atteggiamento è formale: per garantire un minimo di privacy, mi spiega Minuto. «*È una sorta di atteggiamento zen, di rispetto dell'altrui presenza e dell'altrui spazio. La disciplina non è legata alla divisa, è interiore. S'impara a bordo. Per questo la presenza femminile non ha cambiato le cose. Il rispetto è uguale per tutti*».

ALLE 13 IL PRANZO È IN TAVOLA. IL CUOCO, Domenico Migliaccio, ha 30 anni. In uno spazio minuscolo cucina regolarmente per 27 persone, oggi per 35. Variante vegana compresa. Alle 14 torniamo in postazione. Ci stiamo avvicinando alla costa da ispezionare. Il comandante issa e ammaina il periscopio a qualsiasi rilevamento acustico ed elettromagnetico. Alla vista di unità sul mare, si torna sotto e si corregge la rotta. È una ricognizione non facile, uno slalom continuo tra piccole imbarcazioni.

ALLE 15.30 SCOPPIA UN INCENDIO. PER FINTA: è una simulazione. Se le missioni di addestramento vengono chiamate "*film*", i sommergibilisti adesso diventano attori. S'infilano passamontagna, guanti ignifughi e maschere antifumo. Tre squadre, a turno, vanno a spegnere l'ipotetico l'incendio, intanto una squadra continua – per davvero! – a comandare la navigazione. Un uomo cade a terra e resta immobile. Penso si sia fatto male. Lo dico al tenente di vascello. Lui risponde con naturalezza: «*No, lui è il ferito per i fumi dell'incendio*».

SONO QUASI LE CINQUE DEL POMERIGGIO quando riemergiamo. Per farlo è stato necessario pompare aria nelle casse. Il sommergibile funziona col principio di Archimede: acqua per scendere, aria per salire. «11 metri, 9, 8, 7,…», scandisce il timoniere. Il comandante ordina: «Aprire portello e controportello». La missione è compiuta. Ci vorrà un'altra ora e mezza di navigazione per arrivare in porto, ma ormai è un gioco da ragazzi. Risalgo le tre scalette ripide che mi separano dall'aria aperta e torno a conquistare la plancia. Vedo il mare, sopra. E penso al mare, sotto. Al caos ordinato che permette di navigare silenziosi e invisibili, in continuo movimento, sotto il mondo che conosciamo.

Fonte:




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

FINALMENTE UN ALISCAFO SARA' MUSEALIZZATO!

tratto da www.ilmarenelcuore.it

Ebbene si, finalmente anche un aliscafo sarà musealizzato! Il Grifone è arrivato in Arsenale a Venezia nei giorni scorsi e si spera sarà musealizzato a breve a fianco al smg Dandolo.



Il primo aliscafo sarò musealizzato a Venezia

L'aliscafo Grifone è appena arrivato presso il museo storico navale di Venezia, dove lo attende una gioiosa pensione accanto al sommergibile Dandolo. E proprio come per i sommergibili la Marina Militare apri la strada anche per la musealizzazioen degli aliscafi, sperando che non rimanga un unicum ma che l'impresa possa essere replicata da altre realtà musealii. Il Grifone, della classe Nibbio, dislocava circa 50 ton, era in grado di superare i 50 nodi (circa 100 Km/ora) ed era armato con un cannone da 76/62 e 2 missili OTOMAT. Si ipotizza l'apertura al pubblico nel 2019.



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

Incrociatore
GIOVANNI delle BANDE NERE
Parte Prima

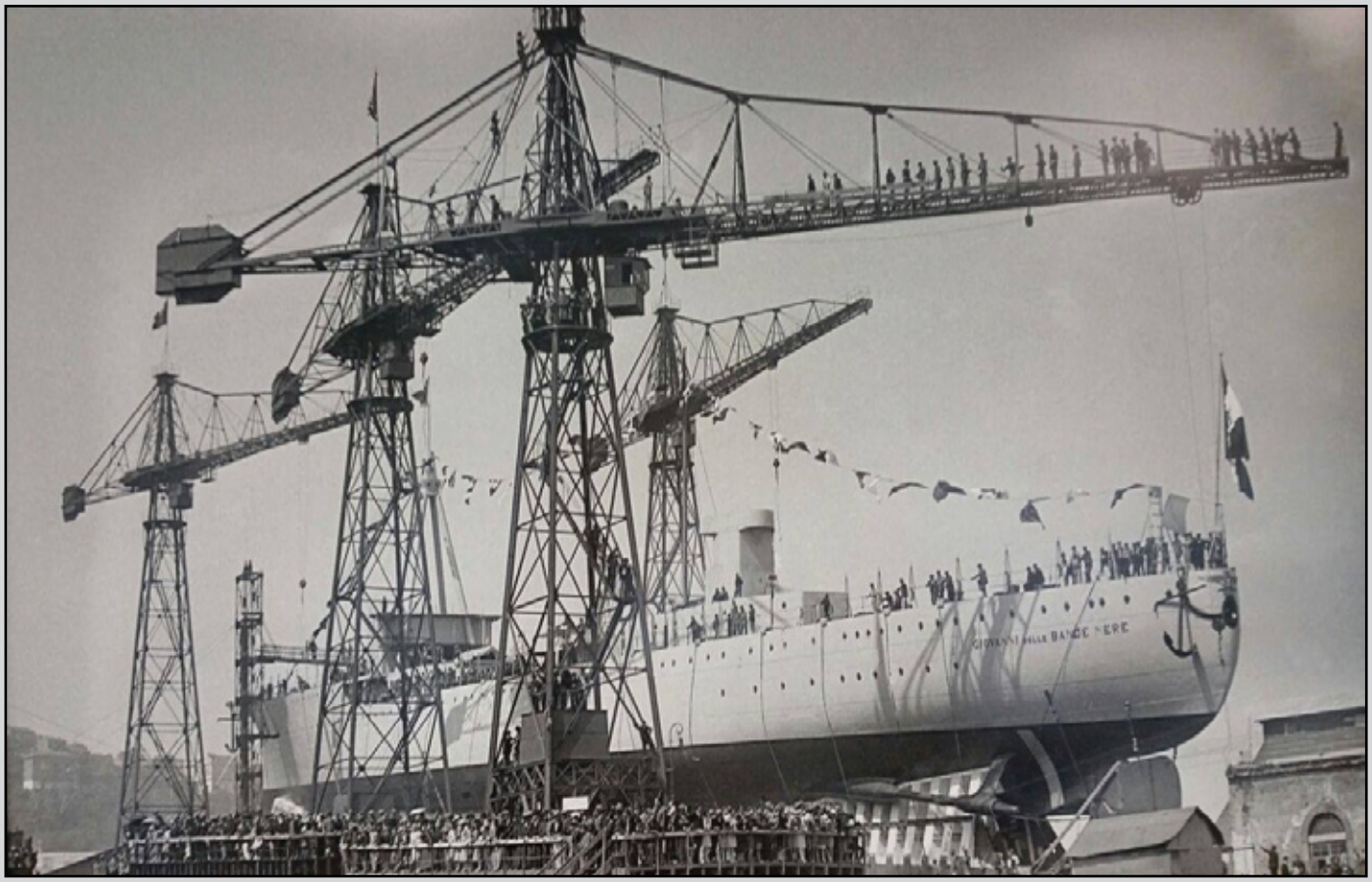


Incrociatore leggero, appartenente alla classe Condottieri tipo Alberto di Giussano. Impostata il 31 ottobre 1928, è stato varato il 27 aprile 1930 ed è entrato in servizio il 1 gennaio 1931. Dislocamento a pieno carico 6954 t, dimensioni lunghezza 169,3 m - larghezza 15,5 m - Pescaggio 5,3 m - apparato motore: 6 caldaie, 2 turbine, 2 eliche, 95.000 CV; Velocità: 37 nodi - Autonomia: 3800 nm a 18 nodi - Armamento: 8 pezzi da 152/53 mm Ansaldo Mod. 1926, 6 pezzi 100/47 mm OTO 1928, 8 pezzi 20/65 mm, 8 pezzi 13,2/75,7 mm Breda 1931, 4 tubi lanciasiluri da 533 mm; 2 lanciabombe di profondita, - Equipaggio: 19 ufficiali, 488 sottufficiali e marinai.
Incrociatore leggero della classe Di Giussano della serie Condottieri (dislocamento standard 5130 tonnellate, in carico normale 6571 tonnellate, a pieno carico 6954 tonnellate).
In guerra effettuò quattro missioni di ricerca del nemico, otto di scorta convogli e tre di posa di mine, percorrendo complessivamente 18.559 miglia nautiche e trascorrendo in mare 964 ore.
Il Bande Nere fu l'unico incrociatore costruito durante il periodo interbellico nei cantieri di Castellammare di Stabia, che nel trentennio 1913 (corazzata Duilio)–1943 (incrociatore leggero Giulio Germanico) non costruì nessun'altra nave maggiore. In assoluto, il Bande Nere fu il penultimo incrociatore (e la penultima nave maggiore di qualsiasi tipo) costruita a Castellammare, seguito solo dal Germanico (che però, affondato prima del completamento e poi recuperato, venne completato come cacciatorpediniere conduttore).
Rispetto ai tre gemelli (Da Barbiano, Di Giussano, Colleoni), il Bande Nere era caratterizzato da allestimento e rifinitura "non impeccabili", al punto da essere soprannominato dagli equipaggi "Brande Nere"; non godé mai di reputazione particolarmente buona, ed è generalmente considerato qualitativamente inferiore ai gemelli (anche se, ironia della sorte, fu dei quattro quello che sopravvisse più a lungo).
Mentre Da Barbiano, Di Giussano e Colleoni, tutti e tre realizzati dal medesimo cantiere (Ansaldo di Genova) erano molto difficili da distinguere a causa della mancanza di grandi differenze tra l'uno e l'altro, il Bande Nere poteva facilmente essere riconosciuto da alcuni suoi particolari: i suoi fumaioli presentavano delle tubolature orizzontali (su quattro livelli) particolarmente vistose (tali da far apparire "rigate" le camicie dei fumaioli), e distinguibili anche a distanze moderate, ed in cima al suo torrione di comando (che in generale aveva un disegno più complesso rispetto ai gemelli) si trovava una plancia ammiraglio, destinata ad ospitare il Comando di Divisione, che Da Barbiano, Di Giussano e Colleoni non avevano (cosicché il torrione del Bande Nere era di un livello più alto rispetto a quelli dei gemelli). Al momento della costruzione il Bande Nere era anche caratterizzato da un albero maestro "a palo" anziché a tripode come sugli altri tre, ma poco dopo la fine dell'allestimento anche sui gemelli l'albero a tripode venne sostituito con uno a palo, per ridurre i pesi e migliorare la stabilità. Altre peculiarità del Bande Nere includevano un alberetto più lungo rispetto ai gemelli, alcune differenze nel ponte di poppa (che includeva due complessi da 100/47 mm), alcune "finestrature" e la posizione di alcune mitragliere da 20 mm, nonché la presenza sul fumaiolo prodiero di una tubatura frontale a Y (sfiatatoio per l'emissione di cortine fumogene).

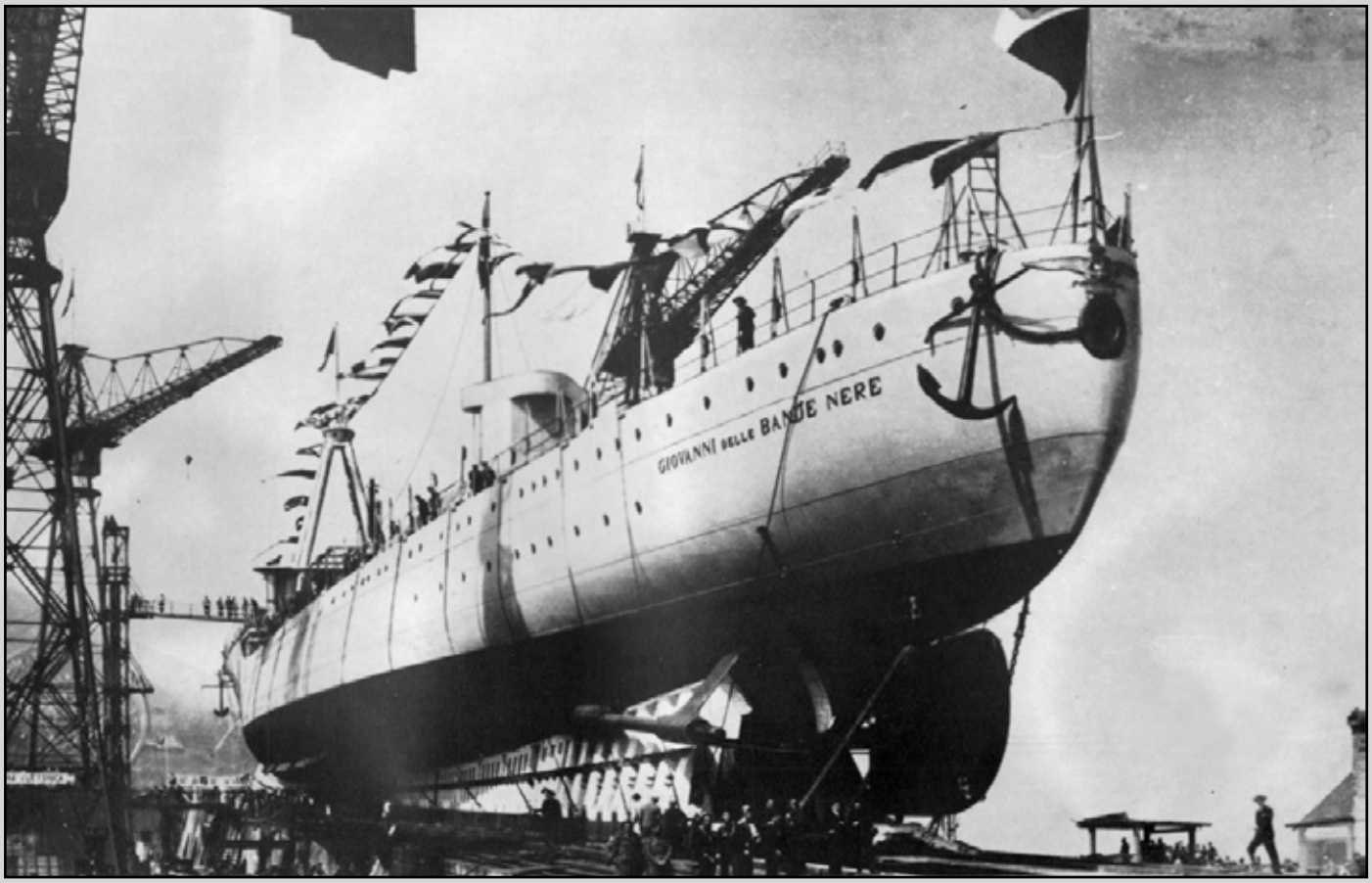
Breve e parziale cronologia.

31 ottobre 1928
Impostazione nel Regio Cantiere Navale di Castellammare di Stabia (numero di costruzione 167).

27 aprile 1930
Varo nel Regio Cantiere Navale di Castellammare di Stabia. È madrina Adelaide di Savoia-Genova.



Il Bande Nere pronto al varo (dall'alto: Gazzetta di Napoli; www.italie1935-45.com; www.liberoricercatore.it; ANMI Reggio Calabria)



In un evento cui viene dato grande rilievo dalla stampa, in occasione della celebrazione della cerimonia della "leva fascista", il 27 aprile 1930 vengono varate contemporaneamente, in diversi cantieri navali sparsi in tutta Italia, ben cinque navi da guerra (evento, secondo i giornali dell'epoca, «senza precedenti negli annali delle Marine da Guerra»), tra cui quattro incrociatori: oltre al Bande Nere, sono varati lo stesso giorno il gemello Alberto Di Giussano (a Sestri Ponente), gli incrociatori pesanti Zara (a La Spezia) e Fiume (a Trieste) ed il sommergibile Delfino (a Monfalcone).
Successivamente, durante le prove in mare, l'apparato motore del Bande Nere sviluppa una potenza di 101.231 HP (rispetto ai 95.000 di progetto) e raggiunge la velocità di 38,18 nodi, la minore tra le quattro navi della sua classe, ma comunque ragguardevole e ben superiore a quella previsa dal contratto: tuttavia sono prestazioni raggiunte in condizioni irrealistiche, con la nave completamente scarica e forzando le macchine, come prassi durante le prove a mare degli incrociatori italiani; la velocità effettiva in condizioni operative risulterà più bassa di diversi nodi. D'altro canto, le prestazioni velocistiche di queste navi – ottenute a discapito della protezione – sono comunque notevoli, se si considera che durante la battaglia di Capo Spada (1940) il Bande Nere, nonostante i nove anni di servizio alle sue spalle ed il conseguente logorio, riuscirà a sviluppare una velocità di 32 nodi anche con una caldaia fuori uso.

1° aprile 1931

Entrata in servizio. Assegnato alla 2a Squadra Navale; suo primo comandante è il capitano di vascello Gualtiero Gorleri, che ne ha assunto il comando prima ancora del completamento, il 16 gennaio 1931.
Nei primi anni di servizio, dopo le prove e l'addestramento iniziale, il Bande Nere svolgerà normale attività addestrativa e di squadra, compiendo visite in porti italiani e stranieri del Mediterraneo e prendendo parte alle manovre navali annuali.

1° maggio 1932

Assume il comando del Bande Nere, sostituendo il comandante Gorleri, il capitano di vascello Luigi Notarbartolo.

8 ottobre 1932

Il comandante Notarbartolo viene avvicendato al comando del Bande Nere dal capitano di vascello Aldo Ascoli, che manterrà questo ruolo fino al maggio 1934, ricoprendo contemporaneamente anche il ruolo di capo di Stato Maggiore della 2a Squadra Navale.

1932

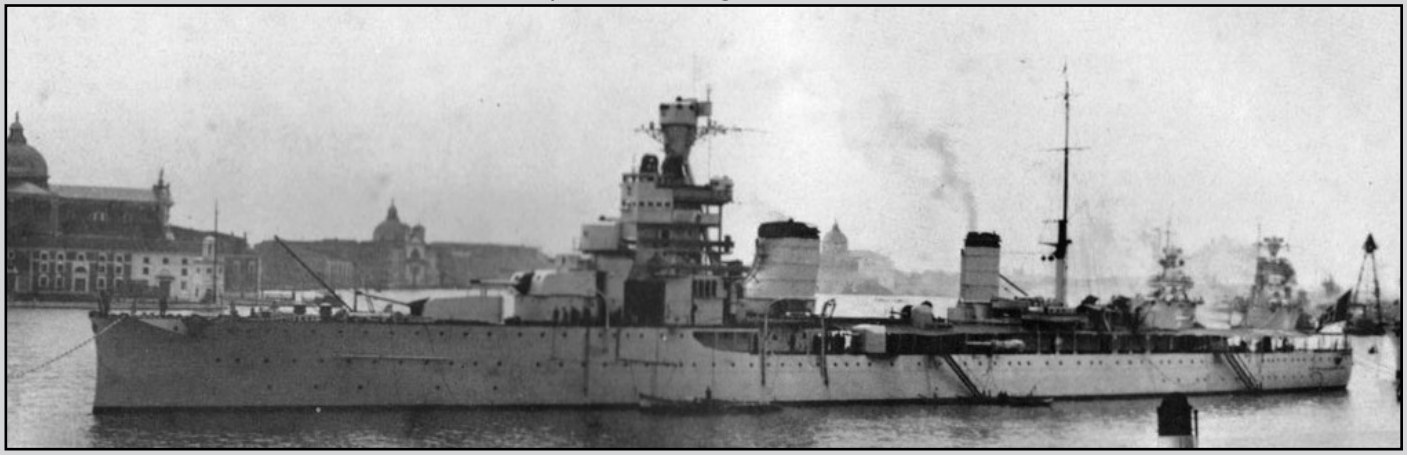
Subisce, al pari dei gemelli, dei lavori di modifica tesi a rinforzare le strutture dello scafo (in seguito a vari danni riportati con il maltempo) ed a ridurne l'eccessiva sensibilità ai colpi del mare, aumentando anche la corazzatura da 24 mm a 32 mm, con però un conseguente aumento del dislocamento e diminuzione della velocità.
Nello stesso periodo subisce anche una modifica all'armamento contraereo, con la sostituzione dei due cannoncini singoli da 40/39 mm Vickers-Terni 1917 con quattro mitragliere binate da 13,2/76 mm.

4 maggio 1934

Assume il comando del Bande Nere (nave ammiraglia della 2a Squadra Navale) il capitano di vascello Manlio Tarantini.

22 aprile 1934

Con una solenne cerimonia, alla presenza della I (Luca Tarigo, Ugolino Vivaldi, Antoniotto Usodimare, Alvise Da Mosto) e II Squadriglia Esploratori (Lanzerotto Malocello, Giovanni Da Verrazzano, Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno), della IV Squadriglia Cacciatorpediniere (Francesco Crispi, Quintino Sella, Giovanni Nicotera, Bettino Ricasoli, Tigre, Francesco Nullo, Daniele Manin) e del posamine Dardanelli, il Bande Nere, i gemelli Alberico Da Barbiano, Alberto Di Giussano e Bartolomeo Colleoni ed il similare Luigi Cadorna ricevono le proprie bandiere di combattimento nel bacino di San Marco a Venezia. La bandiera del Bande Nere – in seta, ricamata a mano e racchiusa in un cofano artistico in legno pregiato decorato con sculture, motti e bassorilievi, al pari delle altre – è offerta dalla città di Forlì, città natale del condottiero eponimo. In origine era previsto che la cerimonia di benedizione delle bandiere avvenisse in Piazza San Marco, ma a causa della pioggia si è infine deciso di celebrarla nell'omonima basilica.
Qualche giorno prima le navi sono state visitate da Vittorio Emanuele III, assieme al capo di Stato Maggiore della Regia Marina, ammiraglio Domenico Cavagnari, ed al comandante del Dipartimento Marittimo dell'Alto Adriatico, ammiraglio Ferdinando di Savoia.



Il Bande Nere a Venezia per la cerimonia di consegna della bandiera di combattimento (da www.italie1935-45.com)

Dicembre 1934
Il Bande Nere, insieme ai similari Bartolomeo Colleoni ed Armando Diaz ed a quattro cacciatorpediniere classe Navigatori, forma la III Divisione della 2a Squadra Navale.

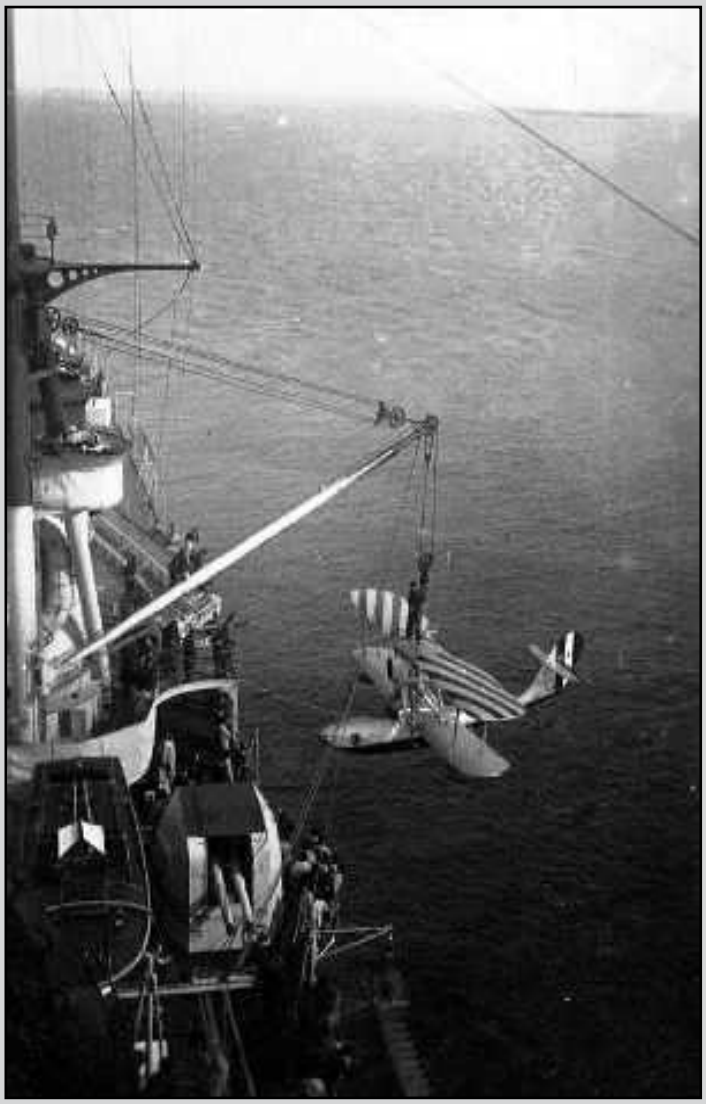
11 febbraio 1935
Assume il comando del Bande Nere, sostituendo il comandante Tarantini, il capitano di vascello Ferdinando Casardi: cinque anni più tardi, come ammiraglio di divisione, avrà il Bande Nere come nave ammiraglia.

7 marzo 1936
Assume il comando del Bande Nere, avvicendando il comandante Casardi, il capitano di vascello Carlo Bergamini, capo di Stato Maggiore della 2a Squadra Navale.

4 giugno 1936
Il capitano di vascello Bergamini lascia il comando del Bande Nere, che viene nuovamente assunto dal comandante Casardi.

6 agosto 1936
Il capitano di vascello Casardi viene sostituito dal parigrado Carlo Giartosio.

1936-1938
Partecipa ancora alle operazioni navali legate alla guerra civile spagnola. I bastimenti mercantili adibiti al trasporto di truppe e rifornimenti per le forze nazionaliste spagnole partono da Napoli con a bordo i "Legionari" del Corpo Truppe Volontarie ed i rifornimenti per le forze nazionaliste spagnole, e poi, usualmente, costeggiano la Sardegna orientale, passano davanti a Cagliari e dirigono a nord verso le coste del Sulcis; al largo dell'isolotto del Toro vengono raggiunti dalle unità della scorta, che escono da Cagliari o La Maddalena, e raggiungono Cadice cinque giorni dopo la partenza.
Il Bande Nere è appunto una delle navi assegnate alla scorta di questi mercantili; ha base a La Maddalena, insieme ai gemelli Colleoni, Da Barbiano e Di Giussano, al similare Diaz ed al più moderno incrociatore leggero Eugenio di Savoia (altre navi hanno invece base a Cagliari).
Con questo sistema, che vede l'impiego complessivamente di una quarantina di navi mercantili, risulta possibile inviare in Spagna 48.000 uomini (in 66 viaggi) e 356.000 tonnellate di materiali (tra cui 488 pezzi d'artiglieria, 706 mortai, 700 velivoli e 46 carri armati).



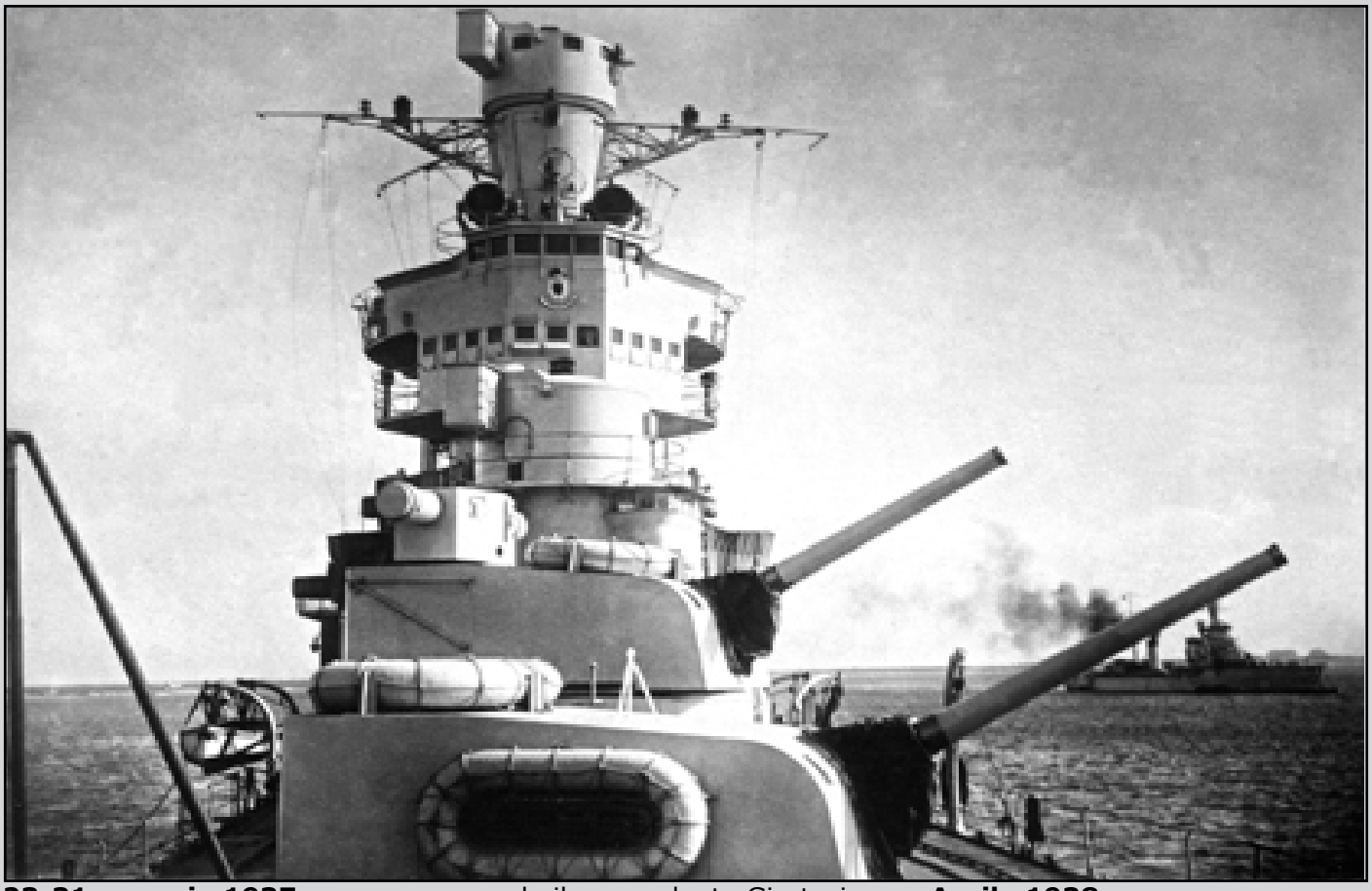
Recupero dell'idrovolante sul Bande Nere, Taranto, 10 ottobre 1935 (foto fam. Bertoglio-Paolino)

11-14 agosto 1936
Il Bande Nere (capitano di vascello Ferdinando Casardi, e con a bordo l'ammiraglio Silvio Salsa) scorta il piroscafo Nereide (già Alicantino), diretto in Spagna con truppe e rifornimenti inviati dall'Italia alle forze nazionaliste spagnole di Francisco Franco, durante la guerra civile spagnola. Durante tale missione il Bande Nere, insieme al più moderno incrociatore leggero Muzio Attendolo ed ai cacciatorpediniere Luca Tarigo ed Antonio Da Noli, segue a distanza i piroscafi Nereide ed Aniene, partiti da Cagliari (dove sono giunti da La Spezia) e diretti l'uno a Melilla (dove arriva nella notte del 13-14 agosto) e l'altro a Vigo (dove arriva il 27 agosto), con a bordo un gruppo di aerei da caccia FIAT CR. 32 della Regia Aeronautica (12 sul Nereide e 9 sull'Aniene) ed alcuni carri leggeri Ansaldo L. 3/35 (cinque, a bordo dell'Aniene), carburante, munizioni, parti di ricambio e gli equipaggi degli aerei (18 uomini sul Nereide e 14 sull'Aniene) e dei carri (tutti sull'Aniene). L'operazione, sotto copertura e con gran segretezza (gli aerei sono imballati in cassoni di abete, gli avieri sono in borghese e senza documenti, l'imbarco è effettuato sotto la sorveglianza della polizia), serve ad inviare tali aerei ad appoggiare le truppe nazionaliste di Francisco Franco nella guerra civile in corso in Spagna. Mentre Da Noli e Tarigo seguono i mercantili tenendosi entro il loro raggio visivo, Bande Nere ed Attendolo si tengono più distanti, pattugliando le loro rotte. I due mercantili vengono avvistati in alcune occasioni da navi spagnole repubblicane (ed anche britanniche), ma la presenza delle navi italiane impedisce loro di intercettarli ed ispezionarli.
In particolare il Bande Nere, accompagnato da Tarigo e Da Noli, scorta a distanza il Nereide, salpato da Cagliari l'11 agosto e giunto a Melilla il 14; poi, raggiunge Tangeri.

14 agosto-3 ottobre 1936
Durante la guerra civile spagnola, il Bande Nere viene dislocato a Tangeri per un mese e mezzo.



Il Bande Nere a Taranto nel 1937 (foto del marinaio Francesco Serlenga, imbarcato sulla nave dal 1937 al 1941)



23-31 gennaio 1937
Compie una crociera pendolare di pattugliamento nel Mediterraneo occidentale, per intercettare e segnalare alle forze falangiste le navi dirette in porti spagnoli controllati dalle truppe repubblicane.

18-24 febbraio 1937
Altra crociera pendolare durante la guerra civile spagnola.

1937
Il Bande Nere è nave ammiraglia dell'ammiraglio di divisione Guido Bacci di Capaci, comandante della II Divisione Navale.

11 ottobre 1937
Il capitano di vascello Giacomo Perissinotti Bisoni assume il comando del Bande Nere, rimpiazzando il comandante Giartosio.

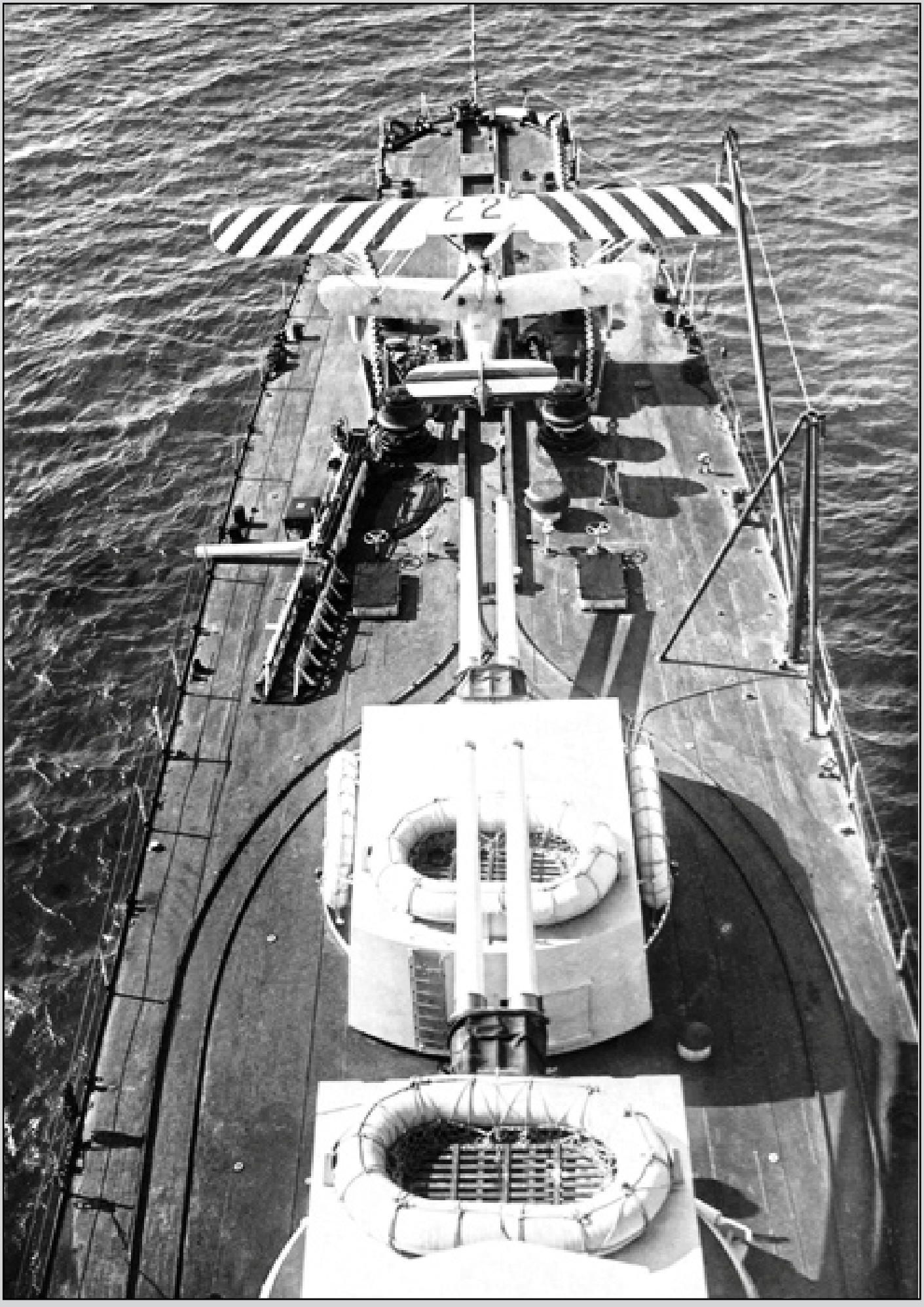
11-12 novembre 1937
Altra crociera di pattugliamento contro il traffico repubblicano nel Mediterraneo occidentale, sempre nell'ambito delle operazioni militari in Spagna.
Al termine della guerra civile spagnola, che si concluderà con la vittoria delle forze falangiste di Francisco Franco, il Bande Nere, insieme al Colleoni ed ai sommergibili Jalea, Topazio, Iride e Torricelli, presenzierà a Cagliari alla sfilata dei "Legionari" italiani di ritorno dalla Spagna.

26 gennaio 1938
Assume il comando del Bande Nere il capitano di vascello Giulio Del Guercio.

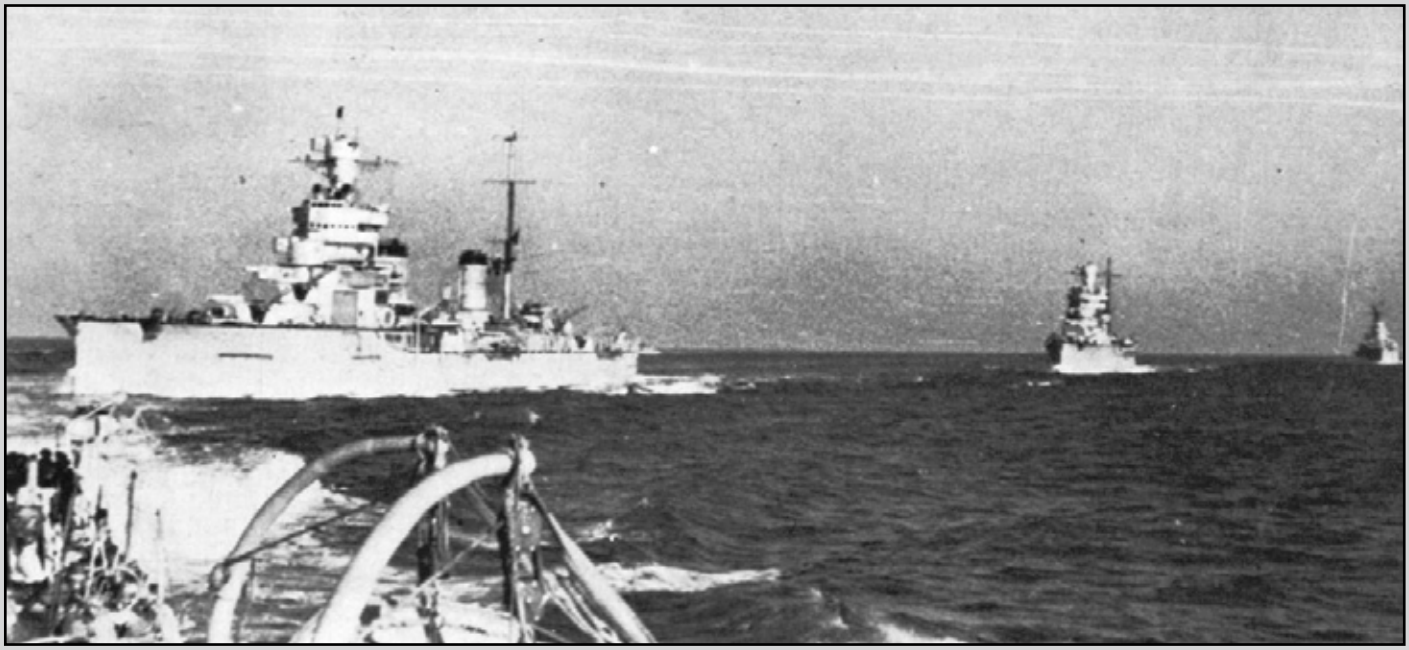
Aprile 1938
Il Bande Nere trasporta in Albania il principe Adalberto di Savoia-Genova, duca di Bergamo e cugino di Vittorio Emanuele III, mandato nel Paese balcanico per rappresentare Casa Savoia al matrimonio di Zog I, re d'Albania, con la contessa ungherese Géraldine Apponyi de Nagy-Appony.

29 aprile 1938
Il Bande Nere rientra in Italia trasportando Adalberto di Savoia, di ritorno dal matrimonio di Zog, e Galeazzo Ciano, genero di Mussolini e ministro degli Esteri, di ritorno da una visita ufficiale in Albania.





L’idrovolante sulla catapulta è un idrocaccia biplano CANT 25.



Sopra: il Bande Nere, nave più vicina, seguito dal Colleoni e dal ben più moderno Duca d'Aosta al largo di Napoli durante la rivista "H", il 5 maggio 1938; sotto, il Bande Nere con l'equipaggio schierato durante la medesima rivista navale (da www.italie1935-45.com)

5 maggio 1938
Il Bande Nere partecipa alla rivista navale «H» organizzata in occasione della visita in Italia di Adolf Hitler: nella rivista, il Bande Nere fa della Divisione dell'ammiraglio Barone (insieme ai gemelli Alberto Di Giussano e Bartolomeo Colleoni), inquadrata nella I Squadra Navale (ammiraglio Vladimiro Pini), formata, oltre che da tale divisione, dagli incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano, dalle Divisioni di incrociatori leggeri degli ammiragli Minghetti (Muzio Attendolo, Eugenio di Savoia, Emanuele Filiberto Duca d'Aosta) e Romagna (Alberico Da Barbiano, Luigi Cadorna ed Armando Diaz), da due squadriglie di esploratori classe Navigatori (Antonio Da Noli, Antoniotto Usodimare, Ugolino Vivaldi, Nicolò Zeno, Giovanni Da Verrazzano, Alvise Da Mosto, Antonio Pigafetta e Luca Tarigo) e da una squadriglia di cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco).

27 settembre 1938
Il comando del Bande Nere passa dal capitano di vascello Del Guercio al parigrado Arturo Solari.

1938-1939
A seguito di nuovi lavori, l'armamento contraereo viene rinforzato con l'aggiunta di quattro moderne mitragliere binate Breda 1935 da 20/65 mm. Vengono imbarcate anche due tramogge per bombe di profondità (40 cariche).





1° gennaio 1939
Assume il comando del Bande Nere il capitano di vascello Manlio De Pisa, che avvicenda il comandante Solari.

1939
Il Bande Nere va a formare, insieme al gemello Bartolomeo Colleoni, la II Divisione Navale, al comando dell'ammiraglio di divisione Carlo Cattaneo (poi sostituito dal parigrado Ferdinando Casardi) e di base a La Spezia, facente parte della 2a Squadra.

7-9 aprile 1939
Il Bande Nere (capitano di vascello Manlio De Pisa), alzando l'insegna dell'ammiraglio di divisione Angelo Iachino, partecipa all'occupazione di San Giovanni di Medua durante le operazioni per l'invasione dell'Albania (Operazione "Oltre Mare Tirana", OMT). Il Bande Nere è nave ammiraglia del I Gruppo Navale (al comando appunto dell'ammiraglio Iachino), insieme ai cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco, Folgore e Fulmine, alle torpediniere Polluce e Pleiadi, alla nave cisterna e da sbarco Garigliano ed al grosso piroscafo Umbria: queste navi devono sbarcare due compagnie del Reggimento "San Marco" e tre battaglioni di bersaglieri (il III Battaglione dell'8° Reggimento Bersaglieri, il VI Battaglione del 6° Bersaglieri ed il XXVIII Battaglione del 9° Bersaglieri), al comando del colonnello Arturo Scattini.
Lo sbarco, preceduto da un bombardamento navale, viene contrastato dai difensori albanesi (circa 200, secondo quanto riferito dagli informatori) con vivo fuoco di fucileria e qualche mitragliatrice, che causano qualche perdita; alcune navi intervengono coi loro cannoni in supporto delle truppe da sbarco e risolvono rapidamente la situazione in favore di queste ultime, che riescono così a sopraffare la resistenza albanese e ad occupare San Giovanni di Medua nel giro di un'ora circa. Sbarcano per primi gli uomini del "San Marco", e poi i bersaglieri; anche il Bande Nere ha a bordo dei bersaglieri, che deve trasbordare su dei pescherecci inviati da Brindisi, ma tale operazione subisce alcuni ritardi a causa dei fondali bassi e del ritardo nell'arrivo dei pescherecci stessi.
Date le ridotte dimensioni e ricettività delle strutture portuali, parte delle truppe devono essere sbarcate sulla spiaggia, anziché nel porto.
Molti dei bersaglieri, provenienti da un mondo contadino, vedono il mare per la prima volta in questa occasione: l'ammiraglio Iachino annoterà nel suo rapporto che, non volendo essi entrare in acqua, vengono improvvisati dei pontiletti di sbarco che permettono alle truppe di scendere sulla spiaggia con le loro biciclette e motociclette senza bagnarsi.
Il giorno seguente la colonna del colonnello Scattini, avanzando verso nord senza incontrare molta resistenza, conquista Scutari, suo obiettivo principale.
Durante le operazioni per l'occupazione dell'Albania il Bande Nere catapulta anche il suo idrovolante da ricognizione IMAM Ro. 43. Il 9 aprile si aggrega al Bande Nere anche l'incrociatore leggero Luigi Cadorna.

1° giugno 1939
Il Bande Nere (capitano di vascello Manlio De Pisa) diviene nave ammiraglia della Divisione Scuola Comando (ammiraglio di divisione Angelo Iachino, poco dopo sostituito dall'ammiraglio di divisione Carlo Cattaneo), dislocata ad Augusta ed alle dipendenze del Ministero della Marina. La Divisione Scuola Comando, impiegata nell'addestramento ma avente anche funzione di "forza silurante di immediato impiego nel Canale di Sicilia" in caso di necessità, ha alle sue dipendenze quattro squadriglie di torpediniere, una flottiglia di sommergibili, tre squadriglie di MAS ed alcune navi ausiliarie.

31 luglio 1939
Il comandante De Pisa lascia il comando del Bande Nere che viene assunto in via provvisoria, solo per pochi giorni (fino al 3 agosto), dal capitano di fregata Costanzo Casana.



3 agosto 1939
Assume il comando del Bande Nere il capitano di vascello Francesco Maugeri; nello stesso periodo diviene comandante in seconda dell'incrociatore il capitano di fregata Francesco Dell'Anno, futura MOVM.
Maugeri esprimerà poi, nelle sue discusse memorie pubblicate in inglese ("From the Ashes of Disgrace"), un giudizio ben poco lusinghiero nei confronti del Bande Nere (addirittura "La nave era la peggiore di tutta la Marina") che però verrà curiosamente cambiato nella versione italiana di quelle memorie ("Ricordi di un marinaio", in cui Maugeri scrive che nel novembre 1940 si separò "con grande dispiacere dal mio caro Bande Nere, che mi aveva dato molte soddisfazioni").
10 giugno 1940
All'ingresso in guerra dell'Italia, il Bande Nere è nave ammiraglia della II Divisione Navale (al comando dell'ammiraglio di divisione Ferdinando Casardi), che forma insieme al gemello Colleoni, dislocata a Palermo e facente parte della 2a Squadra Navale.
Alle 20 (o poco dopo) dello stesso 10 giugno, Bande Nere (capitano di vascello Franco Maugeri) e Colleoni lasciano Palermo per coprire le operazioni di posa, da parte del posamine Buccari e del posamine ausiliario (ex traghetto ferroviario) Scilla, dello sbarramento di mine «G P» (Capo Granitola-Pantelleria) nel Canale di Sicilia (altra fonte parla, erroneamente, dello sbarramento «L K», Lampedusa-Kerkennah). In mare è anche una forza d'appoggio, costituita dalle Divisioni Navali III (da Messina) e VII (da Napoli), dall'incrociatore pesante Pola (da Messina) e dalla X Squadriglia Cacciatorpediniere (da Napoli), che compie una puntata esplorativa notturna tra Marettimo e Capo Bon.

11 giugno 1940
Completata l'operazione, Bande Nere e Colleoni fanno ritorno a Palermo.

16 giugno 1940
Bande Nere e Colleoni si trovano nel porto di Palermo quando la città viene sorvolata da cinque aerei che lanciano manifestini; i due incrociatori aprono il fuoco contro di essi con le loro artiglierie contraeree.

22 giugno 1940
La II Divisione (Bande Nere e Colleoni), insieme alle Divisioni incrociatori I (incrociatori pesanti Zara, Fiume, Gorizia) e III (incrociatori pesanti Trento e Bolzano), all'incrociatore pesante Pola (nave ammiraglia del comandante superiore in mare; è in mare tutta la 2a Squadra Navale, più la I Divisione) ed alle Squadriglie Cacciatorpediniere IX, X e XII), prende il mare per fornire copertura alla VII Divisione ed alla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere, inviate a compiere un'incursione contro il traffico mercantile francese nel Mediterraneo occidentale, dopo che intercettazioni radio e ricognizioni aeree eseguite tra il 19 ed il 21 giugno hanno posto in evidenza l'esistenza di un intenso traffico convogliato dalla Provenza verso l'Algeria, scortato da forze leggere e regolato in modo da giungere all'alba presso la costa dell'Algeria dopo essere passato verso mezzogiorno del giorno precedente sul parallelo di Minorca, 50-70 miglia ad est di Port Mahon.
Bande Nere e Colleoni partono da Palermo alle 17.30 del 22 giugno ed al tramonto dello stesso giorno, a nord di Palermo, si riuniscono al Pola ed alla I e III Divisione, uscite da Augusta e Messina. La formazione fa rotta fino ad un punto situato 40 miglia ad ovest dell'isola di San Pietro (Sardegna), da dove poi tenersi pronta ad intervenire a supporto della VII Divisione in caso di necessità (la VII Divisione ha l'ordine di impegnarsi decisamente in caso d'incontro con forze nemiche non superiori, mentre nel caso di incontro con forze nettamente superiori dovrebbe ripiegare per attirarle verso il punto in cui le altre tre Divisioni devono trovarsi per darle manforte).
23 giugno 1940
In mattinata il Bande Nere catapulta un idrovolante da ricognizione; sia questo che gli altri ricognitori (tanto quelli catapultati dalle navi quanto quelli di base a terra), tuttavia, non trovano nessuna nave nemica, anche a causa delle avverse condizioni del tempo (nubi basse, piovaschi e foschia).
Bande Nere e Colleoni dirigono dunque per rientrano a Palermo.

24 giugno 1940
Bande Nere e Colleoni arrivano a Palermo alle 2.50 del 24.



Il Bande Nere nel canale navigabile di Taranto, nel 1939 (da www.italie1935-45.com)

28 giugno 1940
Il Bande Nere salpa da Palermo alle 22.30, seguito alle 23.15 dal Colleoni, per trasferirsi ad Augusta, seguendo la rotta che passa a nord della Sicilia.

29 giugno 1940
I due incrociatori giungono ad Augusta alle 9.30.

2 luglio 1940
Bande Nere e Colleoni salpano da Augusta tra le 20 e le 20.30, insieme alla X Squadriglia Cacciatorpediniere, per tentare l'intercettazione di un cacciatorpediniere britannico classe J, indicato come in navigazione da Gibilterra verso, probabilmente, Malta.

3 luglio 1940
Alle 5.40 il Bande Nere catapulta un aereo da ricognizione per ampliare il raggio delle ricerche, ma non si effettuano comunque avvistamenti; la visibilità sul mare, con vento fresco da Maestrale, è piuttosto contenuta, ed alla fine le navi sono costrette a rientrare ad Augusta a mani vuote, giungendovi alle 17.50 (Colleoni) ed alle 19 (Bande Nere).

4 luglio 1940
Bande Nere e Colleoni lasciano Augusta tra le 00.05 e l'1.40 per raggiungere, a 100 miglia dalla Sicilia, un convoglio di due trasporti truppe (il piroscafo Esperia e la motonave Victoria, scortati dalle torpediniere Procione, Orsa, Orione e Pegaso) di ritorno da Tripoli (da dove sono salpati alle 13 del 2 luglio), del quale assumere la scorta per un tratto assieme agli incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia della I Divisione ed ai cacciatorpediniere Alfieri, Oriani, Gioberti e Carducci della IX Squadriglia e Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco della X Squadriglia. Completata la missione (il convoglio giungerà indenne a Napoli lo stesso 4 luglio, alle 23), il Bande Nere torna ad Augusta alle 9.30, seguito dal Colleoni che vi arriverà alle 19.55.

7 luglio 1940
Bande Nere (con a bordo l'ammiraglio Casardi, comandante della II Divisione) e Colleoni lasciano Augusta alle 12.55, insieme ai cacciatorpediniere della X Squadriglia (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco), per assumere la scorta del primo convoglio di grandi dimensioni inviato in Libia (operazione «TCM», Terra, Cielo, Mare): lo compongono il piroscafo Esperia, la motonave passeggeri Calitea (usati per trasporto truppe) e le motonavi da carico Marco Foscarini, Francesco Barbaro e Vettor Pisani, partite da Napoli alle ore 18 del 6 luglio (tranne la Barbaro che, partita da Catania con la scorta delle torpediniere Pilo e Abba, si aggrega al convoglio il mattino del 7 luglio) e scortate dalle moderne unità della XIV Squadriglia Torpediniere (Orsa, Procione, Orione e Pegaso).
Mentre il convoglio si trova in Mar Ionio, Supermarina viene informato che alle otto del mattino del 7 luglio la Forza H britannica (portaerei Ark Royal, corazzate Valiant e Resolution, incrociatore da battaglia Hood, incrociatori leggeri Arethusa, Delhi ed Enterprise, cacciatorpediniere Faulknor, Foxhound, Fearless, Douglas, Active, Velox, Vortingern, Wrestler, Escort e Forester) è uscita in mare da Gibilterra. Scopo di tale uscita (operazione «MA 5») è attaccare gli aeroporti della Sardegna, per distogliere l'attenzione dei comandi italiani da un traffico di convogli tra Alessandria a Malta (due convogli di mercantili per l'evacuazione di civili e materiali da inviare ad Alessandria, ed uno di cacciatorpediniere con alcuni rifornimenti per Malta), con l'appoggio dell'intera Mediterranean Fleet (corazzate Warspite,

Malaya e Royal Sovereign, portaerei Eagle, incrociatori leggeri Orion, Neptune, Sydney, Gloucester e Liverpool, cacciatorpediniere Dainty, Defender, Decoy, Hasty, Hero, Hereward, Hyperion, Hostile, Ilex, Nubian, Mohawk, Stuart, Voyager, Vampire, Janus e Juno); questo, però, non è a conoscenza dei comandi italiani, che decidono di fornire protezione al convoglio diretto a Bengasi, facendo uscire in mare l'intera flotta italiana.
La scorta diretta viene così rinforzata dalla II Divisione Navale, con Bande Nere e Colleoni, e dalla X Squadriglia Cacciatorpediniere con Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco.
Quale scorta a distanza, escono in mare la 1a Squadra Navale con le Divisioni IV (incrociatori leggeri Alberico Da Barbiano, Alberto Di Giussano, Luigi Cadorna ed Armando Diaz), V (corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour) e VIII (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi) e le Squadriglie Cacciatorpediniere VII (Freccia, Dardo, Saetta, Strale), VIII (Folgore, Fulmine, Lampo, Baleno), XIV (Leone Pancaldo, Ugolino Vivaldi, Antonio Da Noli), XV (Antonio Pigafetta, Nicolò Zeno) e XVI (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare), e la 2a Squadra Navale con l'incrociatore pesante Pola (nave ammiraglia), le Divisioni I (incrociatori pesanti Zara, Fiume, Gorizia), III (incrociatori pesanti Trento e Bolzano) e VII (incrociatori leggeri Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, Eugenio di Savoia, Raimondo Montecuccoli e Muzio Attendolo) e le Squadriglie Cacciatorpediniere IX (Vittorio Alfieri, Alfredo Oriani, Vincenzo Gioberti, Giosuè Carducci), XI (Aviere, Artigliere, Geniere, Camicia Nera), XII (Lanciere, Carabiniere, Ascari, Corazziere) e XIII (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino). Pola, I e III Divisione, con le relative squadriglie di cacciatorpediniere (IX, XI e XII), si posizionano 35 miglia ad est del convoglio, per proteggerlo da un attacco navale proveniente da est, mentre la VII Divisione e la XIII Squadriglia, posizionate 45 miglia ad ovest, forniscono protezione da attacchi provenienti da Malta; il resto della flotta (IV, V e VIII Divisione, VII, VIII, XIV, XV e XVI Squadriglia) forma infine un gruppo di sostegno. Non è tutto: viene organizzata un'intensa ricognizione aerea con grandi aliquote dei velivoli della ricognizione marittima, il posamine ausiliario Barletta viene inviato a posare mine a protezione del porto di Bengasi, e vengono inviati in tutto 14 sommergibili in agguato nel Mediterraneo orientale.
L'avvistamento anche della Mediterranean Fleet, uscita da Alessandria nel pomeriggio del 7 – come si è detto – per proteggere i convogli con Malta, non fa che confermare la convinzione di Supermarina circa la necessità delle misure adottate.
Il convoglio, procedendo a 14 nodi (il gruppo che comprende la II Divisione procede a 20 nodi sino ad incontrare il convoglio a sud della Sicilia, per scortarlo nel tratto più pericoloso, fino a Bengasi), segue rotta apparente verso Tobruk fino a giungere in un punto situato 245 miglia a nordovest di Bengasi, quindi assume rotta verso quest'ultimo porto; dopo altre 100 miglia il convoglio si divide, lasciando proseguire a 18 nodi le più veloci Esperia e Calitea, mentre le motonavi da carico mantengono una velocità di 14 nodi. La II Divisione si tiene in immediato contatto con il convoglio.

8 luglio 1940

All'1.50 l'ammiraglio Inigo Campioni, comandante della flotta italiana, a seguito di avvistamenti della ricognizione che rivelano la presenza in mare della Mediterranean Fleet britannica (anch'essa uscita a tutela di convogli), ordina al convoglio ed alla II Divisione, che si trovano in rotta 147° (per Bengasi), di assumere rotta 180°, in modo da essere pronti ad essere dirottati su Tripoli in caso di necessità. Alle 7.10, appurato che la Mediterranean Fleet non può essere diretta ad intercettare il convoglio, Campioni ordina a quest'ultimo di tornare sulla rotta per Bengasi.
Il convoglio «TCM» arriva a Bengasi, dopo una navigazione tranquilla, tra le 18 e le 22; la II Divisione e la X Squadriglia, lasciati i mercantili a Bengasi, proseguono per Tripoli, dove hanno ordine di dislocarsi temporaneamente. In tutto, il convoglio porta in Libia 2190 uomini (1571 sull'Esperia e 619 sulla Calitea), 72 carri armati M11/39, 232 automezzi, 5720 tonnellate di carburante e 10.445 tonnellate di rifornimenti.

9 luglio 1940

La II Divisione e la X Squadriglia vengono dislocate a Tripoli, dove il Bande Nere dà fondo alle 10.25, seguito, alle 13.10, dal Colleoni. Queste unità non parteciperanno quindi alla battaglia di Punta Stilo, scatenatasi il giorno seguente tra la flotta italiana (1a e 2a Squadra Navale) e quella britannica e conclusasi senza vincitori né vinti.

13-16 luglio 1940

Dopo che la II Divisione, al termine dell'operazione del 9 luglio, si è dislocata a Tripoli, Supermarina decide di trasferirla per un breve periodo in Egeo, e precisamente nella base navale di Portolago, a Lero, per impiegarla come forza d'attacco veloce per rapide incursioni contro il traffico britannico nell'Egeo, allo scopo di recare il maggior danno possibile («eseguire scorrerie nelle acque dell'Egeo per recare il massimo danno al traffico nemico in quelle acque, se risultasse che gli Inglesi stessero concentrando verso Creta piroscafi provenienti da porti turchi e greci»).
Un'idea simile spingerà nell'ottobre 1941 la Royal Navy a dislocare a Malta la Forza K – incrociatori leggeri Aurora e Penelope e cacciatorpediniere Lance e Lively – per attaccare i convogli italiani diretti in Libia, con notevole successo. Di per sé l'idea di Supermarina era valida, ma non è stata molto azzeccata la scelta degli incrociatori da utilizzare: il principale pregio di Bande Nere e Colleoni è la velocità, e nell'Egeo, mare disseminato di isole, ci si ritrova di frequente in acque "chiuse", dove la possibilità di manovra è limitata e la velocità, spesso, non può essere sfruttata adeguatamente. Sarebbe stato più appropriato l'invio di due incrociatori delle classi più recenti, un po' meno veloci ma meglio protetti.

(Secondo altra fonte, invece, Supermarina avrebbe scelto le navi della II Divisione proprio perché i "Di Giussano" erano stati pensati per fronteggiare i cacciatorpediniere, pareggiandoli o superandoli – almeno in teoria – in velocità e superandoli in armamento: sarebbero stati così in grado di inseguire ed ingaggiare i cacciatorpediniere nemici tenendosi al contempo fuori tiro rispetto ai loro pezzi da 120 mm, ed avrebbero avuto velocità sufficiente a sfuggire ad unità più pesantemente armate, qualora ne avessero incontrate. Altro motivo della scelta di questi incrociatori sarebbe stato il loro minore consumo di nafta rispetto a quelli delle classi successive, in considerazione delle scarse riserve di nafta disponibili nel Dodecaneso, territorio lontano dall'Italia e, in quella fase della guerra, difficile da rifornire). Altre obiezioni, a posteriori, hanno riguardato la scelta di inviare i due incrociatori in Egeo senza scorta di cacciatorpediniere: la scorta di una squadriglia di cacciatorpediniere, oppure un maggior numero di incrociatori (quattro anziché due), probabilmente, avrebbero potuto evitare l'infausto esito della battaglia di Capo Spada. Il piano di Supermarina prevede che Bande Nere (nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Ferdinando Casardi, comandante la II Divisione) e Colleoni, partiti da Tripoli senza scorta di cacciatorpediniere (li scorteranno i cacciatorpediniere di Tobruk, solo nell'ultimo tratto di avvicinamento a quella base e nella navigazione fino a Sollum e ritorno), dovranno rifornirsi rapidamente a Tobruk, poi eseguire un'azione (breve ma intensa) di bombardamento contro posizioni costiere britanniche a Sollum (o, solo secondariamente, Marsa Matruh) dopo di che dovranno dirigere inizialmente su Tobruk fino al tramonto, in modo da trarre in inganno eventuali ricognitori britannici, per poi assumere rotta per Lero, dove dovranno giungere nel primo pomeriggio del giorno da stabilire, transitando nel canale tra Rodi e Scarpanto oppure tra Cerigo e Candia. Il bombardamento di Sollum è un'idea che Supermarina considera già da qualche tempo: si era inizialmente pianificato di farlo eseguire ad una sezione della IV Divisione (Diaz e Di Giussano) mandata da Taranto, che avrebbe raggiunto Tobruk nelle prime ore del mattino, incontrare la II Squadriglia Cacciatorpediniere (che ne avrebbe assunto la scorta), effettuare il bombardamento e poi tornare subito a Taranto. La presenza a Tripoli della II Divisione e la decisione di trasferirla in Egeo (viaggio durante il quale dovrebbe in ogni caso passare al largo delle coste egiziane), lì giunta al termine della missione di scorta del convoglio «Esperia», ha suggerito una modifica nei piani. Il 13 luglio 1940, pertanto, Supermarina informa con telecifrato – la presenza di un cavo telegrafico dalla Sicilia a Tripoli e Bengasi permette di comunicare con i Comandi della Libia senza rischiare di essere intercettati – l'ammiraglio di divisione Bruno Brivonesi, comandante di Marina Libia (con quartier generale a Bengasi), del progettato impiego della II Divisione («Qualora interessasse Supercomando ASI sarebbe intenzione eseguire con incrociatori II Divisione bombardamento zona Sollum, ripeto Sollum e non Marsa Matruk, data sua vicinanza Alessandria alt Incrociatori sosterebbero Tobruk per rapido rifornimento proseguendo subito per zona Sollum ed dirigendo quindi Lero») e gli ordina di chiedere al Comando Superiore Africa Settentrionale Italiana quali siano gli obiettivi da colpire a Sollum, avvertendo al contempo anche l'ammiraglio Casardi della prossima missione della sua Divisione. Vengono inoltre richieste ricognizioni aeree ad est di Tobruk, con velivoli delle basi di Rodi e della Cirenaica, per accertare che non vi si trovino forze navali avversarie; e sono contattati gli Addetti Navali ad Atene ed Ankara (o Istanbul) per avere informazioni sull'eventuale concentramento, verso Creta, di piroscafi provenienti da porti della Grecia e della Turchia. L'indomani anche il Comando Superiore delle Forze Armate delle Isole Italiane dell'Egeo (Egeomil, a Rodi) viene avvisato – a mezzo di dettagliato dispaccio spedito per aereo del Comando Servizi Speciali, onde evitare intercettazioni – della prossima dislocazione della II Divisione a Portolago, dei relativi scopi e dei tempi e modalità di massima dell'arrivo. La sosta forzata dell'aereo a Bengasi (tappa intermedia del suo viaggio dall'Italia a Rodi), per "ragioni meteorologiche", ne ritarda però l'arrivo a Rodi di ben dieci giorni, fino al 24 luglio, quindi alle 9.35 del 18 Supermarina è costretta ad inviare un telegramma, molto meno particolareggiato. Il 14 luglio Supermarina ha inviato all'ammiraglio Casardi, sempre con aereo del Comando Servizi Aerei Speciali e con plico sigillato, anche l'ordine d'operazione Prot. 1512 – firmato dal Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Domenico Cavagnari – con obiettivi («a) *Eseguire una breve intensa azione di bombardamento contro gli obiettivi costieri della zona di Sollum indicati dal Supercomando A.S.I., dopo una breve sosta a Tobruk per rifornimento. b) Trasferirsi, alla fine del bombardamento, a Portolago per compiere da quella base incursioni contro il traffico britannico nelle acque dell'Egeo.*») e dettagli della missione dei due incrociatori. Le navi dovranno salpare il giorno "X" e procedere a 20 nodi (di più, a scelta di Casardi, nelle zone in cui volesse zigzagare) seguendo la rotta diretta Tripoli-Tobruk in modo da giungere, alle 5.30 del giorno seguente alla partenza, 20 miglia a nordovest del punto prestabilito «C», dove verranno raggiunte dai cacciatorpediniere di Tobruk, che le scorteranno in porto. Qui si rifornirano di acqua (il minimo possibile) e nafta, poi ripartiranno in giornata, raggiungeranno Sollum a 25 nodi ed effettueranno il bombardamento nel pomeriggio, in modo da concluderlo due ore prima del tramonto; poi faranno rotta per Tobruk a 25 nodi come se dovessero rientrare in quella base, allo scopo di ingannare il nemico, salvo, calato il buio, lasciare i cacciatorpediniere liberi di rientrare a Tobruk (per altra fonte l'azione sarebbe eseguita senza alcuna scorta di cacciatorpediniere; ma si tratta di un errore, in quanto l'ordine d'operazione menziona chiaramente che i cacciatorpediniere di Tobruk devono scortare la II Divisione

«*da Tobruk fino a Sollum e ritorno (limitatamente alle ore diurne)*»), e dirigere da sole per Portolago, passando, a seconda degli ordini che riceveranno, tra Rodi e Scarpanto (messaggio in codice «Rimandate sosta prevista», anche cifrato per maggior sicurezza) oppure ad ovest di Creta («Pervenuto plico confidenziale», sempre in codice e cifrato), sempre a 25 nodi. Giunti a Portolago, gli incrociatori, rifornitisi delle munizioni impiegate nel bombardamento, si dovranno tenere pronti ad uscire in mare (in 6 ore fino a mezzanotte del giorno seguente a quello di arrivo, poi pronti in 2 ore salvo che nelle 24 ore successive al rientro da ciascuna incursione, quando dovranno essere pronti in 6 ore) per rapide scorrerie contro naviglio mercantile britannico od al servizio del Regno Unito, e relative scorte. Durante la navigazione, specie verso Sollum, le navi si dovranno tenere per quanto possibile sopra fondali di profondità non inferiore ai 500 metri, in modo da non rischiare di incappare in campi minati («Navigherete per quanto possibile in fondali superiori ai 500 metri, e a Tobruk assumerete le informazioni utili a stabilire se nel golfo di Sollum i Ct dovranno precederVi coi paramine. PortarVi in ogni caso nella zona da cui dovete far fuoco per bombardare, seguendo il minimo percorso in acque inferiori ai 500 metri e tenendo presente che a nord di Ras Azzas risulterebbero mine posate da un sommergibile nemico»). Per tutta la durata della missione le navi di Casardi dovranno mantenere il più rigido silenzio radio; durante il periodo trascorso nei porti di Tobruk e di Lero, per le eventuali comunicazioni Casardi non dovrà usare le radio delle sue navi, bensì quelle dei locali Comandi Marina, al fine di dissimulare la presenza della II Divisione. Anche le istruzioni più dettagliate che verranno impartite via radio a Casardi una volta a Portolago saranno comunicate non alla II Divisione, ma a Marina Lero, che poi provvederà a farle pervenire all'ammiraglio. Le istruzioni di massima per l'attività una volta giunti a destinazione prescrivono: «Di massima dovrete tenerVi pronto ad eseguire rapide puntate nelle zone che Vi saranno indicate, per affondare traffico mercantile con la bandiera inglese o al servizio degli inglesi e unità sottili di protezione a detto traffico». Terminato il proprio compito, la II Divisione rienterà successivamente in Italia, in una base che verrà comunicata da Supermarina, quando ne riceverà l'ordine. Se l'azione contro Sollum e la sosta a Tobruk dovranno essere comprese nella missione, Casardi riceverà un telegramma cifrato con il messaggio convenzionale (anch'esso cifrato) «Sedici terreni saranno espropriati», indicante che il giorno X (inizio della missione, partenza da Tripoli) sarà il 16 luglio; se invece la II Divisione dovrà lasciare Tripoli diretta subito in Egeo, senza sostare a Tobruk e bombardare Sollum, il messaggio previsto sarà «Sedici trasmissioni errate», pure in cifra. Nessuno all'infuori di Casardi deve essere messo al corrente degli ordini d'operazione; anche i comandanti dei due incrociatori, capitani di vascello Franco Maugeri (Bande Nere) e Umberto Novaro (Colleoni), riceveranno ordini più precisi soltanto una volta in mare, aprendo plichi consegnati loro dall'ammiraglio prima della partenza ma da non aprirsi finché non saranno in mare aperto. L'ordine d'operazione è molto particolareggiato perché occorre un orario di movimenti prestabilito per permettere la necessaria coordinazione tra la II Divisione, i cacciatorpediniere che dovranno scortarla (se del caso) nel bombardamento di Sollum, la ricognizione aerea e le basi di Tobruk e Portolago, mantenendo poi il silenzio radio nel corso della missione. Copia dell'ordine d'operazione viene inviata anche al Comando della 2a Squadra Navale, dalla quale la II Divisione dipende. L'Addetto Navale ad Istanbul, dopo che Supermarina gli ha telegrafato chiedendo notizie su eventuali movimenti di mercantili britannici in partenza per l'Egeo, comunica il 15 luglio che quel giorno, alle 18.30 ora italiana, tre motocisterne fluviali britanniche di 1500-2000 tsl, apparentemente a pieno carico, sono passate nel Bosforo dirette ai Dardanelli; il 16 aggiunge che hanno sostato a Çanakkalè, sulla sponda asiatica dei Dardanelli, per attendere altri tre piroscafi britannici, che stanno caricando merce ad Istanbul, onde poi salpare in un unico convoglio. Non manca di descrivere l'aspetto delle cisterne, così che siano riconoscibili, e poi di indicare anche i nomi di tutte e sei le navi. Al contempo, il 15, Marina Libia ha riferito al Ministero che in quel momento un bombardamento di Sollum non occorre (il Comando Superiore in Libia ha riferito che non è ritenuto utile: probabilmente perché risulterebbe difficile riconoscere gli obiettivi da bombardare); verrà chiesto in seguito, se necessario, in tempo utile. Sulla base di queste informazioni, il 16 sera Supermarina comunica ad Egeomil quanto saputo da Istanbul e domanda se tale Comando acconsenta all'invio a Lero, direttamente da Tripoli (senza bombardamento su Sollum) di Bande Nere e Colleoni, che dovrebbero così passare presso Cerigo all'alba del 19, richiedendo inoltre ricognizione aerea sulla rotta per Lero (soprattutto, gli aerei dovrebbero perlustrare all'alba del 19 luglio il canale di Cerigotto, che separa tale isola da Creta). Egeomil dispone complessivamente delle seguenti forze aeree, di base negli aeroporti di Rodi: due Gruppi da Bombardamento con in totale una ventina di trimotori Savoia-Marchetti S.M. 81; la 163a Squadriglia Caccia Terrestre con undici biplani Fiat C.R.32 e nove Fiat C.R.42; e la 161a Squadriglia Autonoma Caccia Marittima con sette idrovolanti IMAM Ro.44. In attesa della risposta, alle 9.30 del 17 luglio Supermarina ordina ai due incrociatori di accendere le caldaie e tenersi pronti a muovere, quindi telegrafa all'ammiraglio Casardi «diciassette trasmissioni errate» (partire da Tripoli e trasferirsi direttamente in Egeo, giorno X è appunto il 17) e poi aggiunge che la II Divisione dovrà salpare alle 21 del 17 procedendo a 20 nodi, dirigendo da Tripoli per un punto situato 30 miglia a nord di Derna, in Cirenaica (dove presumibilmente

giungerà alle 21 del 18), da dove poi farà rotta 12° verso il passaggio tra Creta (più precisamente, Capo Spada, all'estremità nordoccidentale della baia di La Canea) e Cerigotto (a nord di Creta, transito previsto probabilmente per le 4.30 del 19); l'arrivo a Portolago dovrebbe presumibilmente avvenire verso le 14.30 del 19 luglio. Arrivato l'assenso da Egeomil (ma solo dopo che il Comando Supremo – Stamage, lo Stato Maggiore – ha dovuto ribadire gli ordini di Supermarina, perché il governatore dell'Egeo, il borioso megalomane Cesare De Vecchi, "accetta" direttive o "suppliche" solo dal Comando Supremo, come si curò di precisare in un telegramma delle 5.20 del 18 luglio), Supermarina informa Casardi che tale Comando provvederà alla ricognizione aerea sulla rotta che devono seguire, e che una volta in Egeo la II Divisione potrà ordini diretti anche da esso.La segretezza sull'operazione è mantenuta, nonostante De Vecchi, che prende a mandare lunghissimi ed inutili telegrammi a Supermarina ed al Comando Supremo, finché la sera del 18 Supermarina è costretto a ricordargli che la II Divisione deve mantenere il silenzio radio, che gli aerei non potranno tentare di contattarla e, sostanzialmente, di stare zitto per non compromettere la segretezza dei codici della Regia Marina («Riferimento vostro telegramma 73632 odierno note unità hanno ordine mantenere assoluto silenzio alt Aerei non ripeto non dovranno tentare collegarsi alt Pregherei disporre siano evitati lunghi frequenti telegrammi con codici R. Marina per non comprometterne segretezza»): i comandi britannici non sanno nulla di quanto quelli italiani stiano pianificando.
Ma Supermarina non è l'unico comando a predisporre in quel momento operazioni in Mar Egeo: per contrastare l'attività dei sommergibili italiani, dislocati agli sbocchi meridionali dell'Egeo ed a settentrione di Creta, a danno dei convogli britannici in navigazione tra l'Egitto ed i Dardanelli, il comando della Mediterranean Fleet è solito predisporre, in coincidenza con il passaggio di propri convogli, dei rastrelli antisommergibile con impiego di unità leggere. Uno di questi rastrelli, da compiersi a nord di Creta, ha inizio il 18 luglio 1940, prima della partenza dall'Egitto per i Dardanelli del convoglio «AN. 2» (Aegean North 2): in base a ordini diramati il pomeriggio del 17 luglio, la 2nd Destroyer Flotilla, con i cacciatorpediniere britannici Hasty (capitano di corvetta Lionel Rupert Knyvet Tyrwhitt), Hero (capitano di fregata Hilary Worthington Biggs), Hyperion (capitano di fregata Hugh St. Lawrence Nicolson, capoflottiglia) ed Ilex (capitano di corvetta Philip Lionel Saumarez), dovrà effettuare un rastrello antisommergibili nel canale tra Caso e Creta; al contempo l'incrociatore leggero australiano Sydney (capitano di vascello John Augustine Collins) ed il cacciatorpediniere britannico Havock (capitano di corvetta Rafe Edward Courage) forniranno appoggio a distanza a tale formazione ed effettueranno un rastrello contro il traffico italiano (tra l'Italia da una parte e Mar Nero e Dodecaneso dall'altra) nel golfo di Atene. Le sei navi salpano da Alessandria d'Egitto il 18 luglio (la 2nd Flotilla poco dopo mezzanotte, Sydney e Havock alle 4.30), poi si dividono in due gruppi, diretti ai rispettivi obiettivi. Quando avrà completato la missione, la flottiglia di Nicolson dovrà lasciare l'Egeo attraverso il canale di Cerigotto, passandovi alle 6 del 19 luglio.
Altri otto cacciatorpediniere britannici, nello stesso momento, si trovano nell'Egeo meridionale per proteggere la navigazione di un convoglio in partenza da Port Said il 19 e per riceverne un altro proveniente dai Dardanelli e diretto in Egitto, cioè proprio quello segnalato dall'addetto navale italiano ad Istanbul.

17 luglio 1940

Il Bande Nere (capitano di vascello Franco Maugeri, con a bordo l'ammiraglio di divisione Ferdinando Casardi, comandante della II Divisione) ed il Colleoni (capitano di vascello Umberto Novaro, che nel periodo interbellico, col grado di capitano di fregata, era stato anche comandante in seconda del Bande Nere) lasciano Tripoli come previsto alle 20.35 (o 21). L'arrivo a Lero è previsto per il 19 luglio. Poco prima della partenza, l'ancora del Bande Nere s'impiglia in un "corpo morto" e si rende necessario, per liberarla, l'intervento del sergente palombaro Francesco Romanelli, mandato dal Comando del Porto di Tripoli.
Supermarina, come previsto, comunica al Comando Aeronautica dell'Egeo (a Rodi) di svolgere ricognizioni sul Canale di Cerigotto, e di garantire agli incrociatori di Casardi copertura aerea durante la navigazione.

18 luglio 1940

Durante la giornata, le navi della II Divisione navigano verso est, verso il punto convenuto 30 miglia a nord di Derna. Alle 22.07 Bande Nere e Colleoni raggiungono il punto prestabilito al largo di Derna, dove accostano verso nord per dirigere verso il canale di Cerigotto, attraverso il quale entreranno in Mar Egeo.



19 luglio 1940

Fino alle sei del mattino del 19 luglio la navigazione dei due incrociatori procede tranquilla, senza imprevisti. Secondo una fonte, ai due incrociatori sarebbe stato ordinato di preparare delle squadre d'abbordaggio, in previsione dell'incontro con il convoglio di navi cisterna segnalato in partenza dai Dardanelli.

Il sole sorge intorno alle cinque e un quarto. Bande Nere e Colleoni sono dotati di idrovolanti da ricognizione IMAM Ro. 43, ma l'ammiraglio Casardi non li ha fatti catapultare, perché sarebbe difficile e pericoloso, sia per le navi che per gli aerei, a causa delle condizioni meteomarine sfavorevoli, con vento teso da maestrale e mare molto agitato (per catapultare gli aerei le navi devono invertire la rotta per mettere la prua al vento – perdendo tempo –, il che in quelle condizioni comporterebbe la riduzione della velocità, esponendoli al rischio di attacchi da parte dei sommergibili che si teme siano in quelle acque), e soprattutto perché, stando a quanto gli è stato comunicato, sarà Egeomil a provvedere alla ricognizione aerea nella zona attraversata dalla II Divisione.

A questo scopo, come indicato, Egeomil ha fatto eseguire delle ricognizioni aeree con idrovolanti IMAM Ro. 44 nel pomeriggio del 18, sul Canale di Cerigotto ed a sud di Creta, ma senza che questi avvistassero nulla; il mattino del 19 tre idrovolanti CANT Z. 501 della ricognizione marittima (84° Gruppo della Regia Aeronautica) sarebbero dovuti decollare da Lero alle 4.45, ma non hanno potuto farlo per problemi tecnici (il primo, alle 4.45, ha subito il surriscaldamento del motore durante il decollo, reso difficile dal mare mosso, ed ha così dovuto interrompere il decollo; il secondo decolla alle 4.50, ma deve rientrare dopo un'ora per lo sforzo sostenuto dal motore; il terzo, decollato alle 4.55, è costretto anch'esso al rientro per problemi al motore) ed altri due velivoli dello stesso tipo (il primo della 147a Squadriglia ed il secondo della 185a Squadriglia) possono decollare solo alle 6.20 ed alle 6.50: ormai troppo tardi per influire sul corso degli eventi, che sono già in svolgimento.

Se Casardi avesse catapultato gli idrovolanti senza fare troppo affidamento sulla tempestiva ricognizione da parte di Egeomil, ha in seguito osservato il generale Giuseppe Santoro (autore della storia ufficiale dell'Aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale), avrebbe probabilmente evitato la sorpresa tattica che seguì. Ma d'altra parte gli era stato esplicitamente promesso: «Per garantirVi da sorprese durante le traversate e le operazioni in mare, sarà tempestivamente disposto un adeguato servizio di ricognizione aerea, il cui segnale di scoperta potrete anche direttamente intercettare».

Alle 6.17 Bande Nere e Colleoni stanno procedendo a 25 nodi a zig zag su rotta 73° (o 75°) e si trovano a circa dodici miglia dal passaggio tra Creta e Cerigotto (a nordovest di Creta: in pratica sono appena entrati in Mar Egeo; per altra versione avrebbero imboccato il canale tra Creta e Cerigotto verso le sei del mattino), quando le vedette del Bande Nere avvistano di prua, a circa 18 miglia di distanza (per altra fonte a dieci miglia, per altra 17 km), i profili di quattro navi, distese in linea di fronte a circa mille metri l'una dall'altra, come lo schermo esplorativo di una formazione di navi maggiori. Pur avendo negli occhi l'accecante riverbero del sole (che è sorto proprio dietro le unità sconosciute), gli equipaggi italiani riconoscono i nuovi arrivati per altrettanti cacciatorpediniere britannici: sono infatti Hasty, Hero, Hyperion ed Ilex della 2nd Destroyer Flotilla, che – terminato il rastrello antisom e diretti ora alla loro base – si stanno anch'essi avvicinando al passaggio tra Creta e Cerigotto (Canale di Cerigotto, dal quale distano in quel momento 6 miglia) provenendo da est-nord-est (mentre la II Divisione proviene da ovest), con rotta per sudovest.

Alle 6.22 l'Hero, secondo cacciatorpediniere da nord, avvista a sua volta le navi di Casardi e dà l'allarme: subito tutti i cacciatorpediniere accostano per 60° (cioè a dritta) ed accelerano gradualmente da 18 a 31 nodi, il massimo ottenibile, ritirandosi verso nordest (ossia verso la posizione in cui sanno trovarsi il Sydney) inseguiti dagli incrociatori italiani, ed organizzandosi in sezioni attorno all'Hyperion, come da ordini precedentemente diramati. Alle 6.33 l'Hero riferisce al Sydney – che si trova 40 miglia (per altra fonte 60) più a nord-nord-est, insieme all'Havock (non hanno trovato alcuna nave da attaccare, e si stanno dirigendo verso il Golfo di Atene) – l'avvistamento di due incrociatori nemici circa dieci miglia a sudovest della propria posizione, su rilevamento 255°, diretti verso nord con rotta stimata 160°. Un minuto dopo, l'Hyperion invia al Sydney una comunicazione più dettagliata, indicando la propria rotta come 60° e quella delle navi italiane – che intanto hanno virato a sinistra – come 360°, oltre a precisare posizione (3 miglia per 340° dal faro dell'isolotto di Agria Gramvousa) e velocità. L'incontro, in una delle poche circostanze del genere nella guerra del Mediterraneo, è stato del tutto casuale: sull'Hyperion gli uomini hanno appena lasciato i posti di guardia dell'alba, e si sta preparando la colazione, quando la vedetta dell'ala dritta di plancia annuncia "Two cruisers on the starboard bow, sir" precisando poi "and they're Italian, too". Suonati i campanelli d'allarme, i cacciatorpediniere compiono subito una netta virata verso nordest issando le bandiere di combattimento; Hyperion ed Ilex, i più vicini alle navi italiane, aprono anche il fuoco durante la manovra (l'Hyperion con i soli cannoni poppieri, al limite della gittata), ma con tiro troppo corto, così che lo interrompono dopo poco.

(Secondo una fonte, gli incrociatori di Casardi sarebbero stati avvistati dalla RAF il giorno precedente, ma Collins non ne era stato informato. Nella storia ufficiale dell'USMM e della Royal Australian Navy e nella maggior parte dei libri scritti a riguardo, però, non si fa menzione di questo avvistamento, tanto da far dubitare della sua veridicità).

... continua



momo BEAM

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

COME CREARE UNA SEZIONE ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM - Cordinatore Nazionale ARMI

Come istituire una sezione ARMI

Per istituire una sezione ARMI nella propria città, il passo è semplice. Innanzi tutto bisogna comunicare alla sede centrale (*info@assoradiomarinai.it*) la propria disponibilità nel creare una sezione, indicando oltre al proprio nominativo e alle proprie generalità, i futuri soci ARMI che apparterranno a tale sezione. Il numero minimo di soci per creare una sezione è di almeno **4** unità di cui uno sarà il Coordinatore di Sezione. Mediamente il Coordinatore di Sezione è il titolare del nominativo di sezione ARMI che verrà richiesto al MISE. Non è richiesto nessun locale o sede, basta il proprio domicilio eletto. Bisogna richiedere alla sede centrale contestualmente anche il numero ARMI (MI) da associare alla sezione.

Alla prima riunione si provvederà a stilare un verbale di riunione per indicare gli incarichi previsti (come da esempio):

VERBALE DI FONDAZIONE DELLA SEZIONE A.R.M.I. DI _____

Oggi, __/_____/_____, alle ore _____ presso la locale sede di _____ si riuniscono le persone di seguito nominate, e di comune accordo esprimono l'intenzione di fondare la sezione di _____ dell'Associazione Radioamatori Marinai d'Italia (ARMI).

Sono presenti:

Nome e Cognome	Nominativo	ARMI nr.
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

Dopo aver letto lo "Statuto Associativo" dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani, dichiarano di condividerne le peculiarità ed esprimono l'intenzione di fondare una sua Sezione, che verrà nominata come Sezione ARMI di _____; inoltre, decidono di scrivere l'allegato Regolamento Interno, per la gestione delle proprie attività.
I soci fondatori si riservano la possibilità di intitolare la sezione ARMI di _____ in una fase successiva alla fondazione.

In via preliminare, le persone presenti decidono di distribuire le cariche sociali secondo, la propria inclinazione e disponibilità, nel seguente ordine:

CONSIGLIO DIRETTIVO

Coordinatore di Sezione: _____
Vice coordinatore: _____
Segretario: _____
Consigliere: _____
Consigliere: _____

La Sede-Segreteria della Sezione ARMI di _____ viene stabilita in (via) _____

Alla lettura del presente verbale all'unanimità si decide che il Consiglio Direttivo è votato e valido a tutti gli effetti ed avrà durata fino alle prossime elezioni del Consiglio Nazionale.

Il presente verbale, unitamente al regolamento interno viene inviato al Coordinatore Nazionale , per la successiva ratifica da parte del Consiglio Direttivo Nazionale.

I sottoscritti dichiarano di accettare lo Statuto Associativo Nazionale.

Firmato le persone presenti:

Fac-simile di Regolamento Interno:

A.R.M.I. SEZIONE DI _____

REGOLAMENTO INTERNO

Articolo 1
E' costituita la Sezione di _____ dell'A.R.M.I. Associazione Radioamatori Marinai d'Italia.

Fatto salvo lo statuto associativo dell'A.R.M.I. già legalmente costituita, la Sezione di _____ decide di introdurre il seguente regolamento di Sezione.

A tale Sezione possono aderire i radioamatori in possesso di Patente di Radio-operatore e di Autorizzazione generale per l'impianto e l'esercizio di Stazione di Radioamatore rilasciate dal Ministero delle comunicazioni.

Articolo 2
Gli scopi della Sezione di _____ dell'A.R.M.I. sono essenzialmente i medesimi dell'Associazione A.R.M.I nazionale, come ad esempio:

a) riunire tutti i Radioamatori che si dedicano attivamente alla sperimentazione delle ricetrasmissioni in generale, sulle bande di frequenza assegnate ai Radioamatori in Italia;

Articolo 3
Per divenire Soci deve essere redatta una domanda di ammissione, che sarà presentata al Consiglio Direttivo, attraverso la Segreteria della Sezione.

a) Avverso all'ammissione dell'aspirante Socio è ammessa l'opposizione, scritta e motivata, di ogni Socio effettivo alla sezione; su tale opposizione, sentito il parere delle parti, decide il Consiglio Direttivo con provvedimento scritto e motivato.

b) La medesima procedura è prevista anche nel caso in cui il reclamo è rivolto nei confronti di colui che è già Socio effettivo.

c) La qualità di Socio si perde per dimissioni, radiazione per gravi motivi.

Le dimissioni vanno presentate alla Sezione per iscritto e, di conseguenza, automaticamente presentate al Consiglio Direttivo Nazionale.

d) La radiazione per indegnità è proposta dalla Sezione di appartenenza al Consiglio Direttivo Nazionale, con provvedimento motivato e scritto.

Articolo 4
I Soci sia navali e associati, hanno diritto a:

- prendere parte alle votazioni nazionali dell'Associazione (solamente i navali);

- prendere parte alle votazioni a quelle per il rinnovo del Consiglio di Sezione ed eventuale collegio sindacale o proboviro;

- Tutti i soci sia navali che associati hanno pari dignità e sono tutti elettori ed eleggibili per il rinnovo del Consiglio di Sezione;

- ricevere i bollettini dell'Associazione, via telematica;

- partecipare con altri Soci alle attività di sezione;

Articolo 5
Il patrimonio della sezione ARMI, è costituito unicamente da eventuali donazioni di singoli Radioamatori Soci della Sezione o, in generale, dell'ARMI.

Tutte le donazioni che saranno effettuate alla Sezione ARMI, verranno certificate e rese di pubblico dominio a tutti i Soci ed andranno a costituire un fondo di cassa comune e, all'occorrenza, serviranno per coprire le eventuali spese di manutenzione delle attrezzature.

E' a cura del Segretario di Sezione, tenere il registro dei verbali in ordine, dove saranno trascritti i verbali delle riunioni di Consiglio.

Articolo 6
La Sezione A.R.M.I è amministrata da un Consiglio Direttivo composto di almeno 5 persone: Coordinatore, Vice Coordinatore, Segretario e due Consiglieri.

a) Il Consiglio si riunisce ogni qualvolta sarà necessario, o su espressa richiesta del Presidente o di un singolo Consigliere.

b) Delle riunioni del Consiglio Direttivo della Sezione sarà redatto un verbale, sottoscritto dal Coordinatore di Sezione e dal segretario, il verbale rimarrà a disposizione del Consiglio Direttivo Nazionale e di ogni singolo Socio della Sezione, che ne potrà richiederne copia per iscritto.

c) L'assemblea ordinaria dei soci si terrà almeno una volta l'anno, in prima convocazione con la presenza del 50% più un socio; in seconda convocazione con più di 3/5 del Direttivo. L'assemblea straordinaria si terrà a richiesta della segreteria o di un socio avente motivo di carattere organizzativo della sezione.

d) Le elezioni per le cariche sopra menzionate dovranno avvenire ogni 5 anni, e comunque allo scadere del periodo di carica dei Consigli Nazionali.

e) Il Consiglio Direttivo di Sezione si riunirà in seduta aperta a tutti soci o a seduta chiusa a discrezione del coordinatore. In caso di seduta chiusa parteciperà il proboviro o il Collegio Sindacale ed eventualmente componenti del Direttivo Nazionale se presenti nella data di convocazione .Il Collegio Sindacale o il proboviro e l'eventuale componente del Direttivo Nazionale avranno diritto di parola ma non di votazione.

Articolo 7
La sede della Sezione A.R.M.I. di _____ è fissata in Via _____n.10 in _____ , dove sarà indirizzata tutta la corrispondenza in partenza dalla Segreteria nazionale, o altre sedi ed organizzazioni similari.

In luogo della corrispondenza tradizionale, potrà essere indicato un indirizzo email che è il seguente: armixxxxxxx@gmail.com

Articolo 8
Per quanto non previsto nel presente Regolamento Interno della Sezione ARMI di _____, valgono le norme statutarie dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani, nonché quelle dettate dal Codice Civile.

Al termine della prima riunione, verrà inviata copia in formato PDF alla segreteria nazionale (info@assoradiomarinai.it) del primo verbale e del regolamento interno della sezione.
A questo punto la sezione ARMI è costituita.
Sarà cura della sede centrale aggiornare la pagina web indicando il nominativo di sezione, il nominativo del Coordinatore di Sezione, Nome e Cognome ed email di contatto. E' auspicabile che la neo sezione crei una sua pagina web su internet (facebook) cosi' da poter invitare i propri iscritti ed essere autonoma nelle comunicazioni da e per i soci.



Come richiedere il nominativo di sezione ARMI (IQxxx)

Il Coordinatore di Sezione (di massima è il responsabile del nominativo), richiederà a nome suo il nominativo della serie IQ al Mi.S.E.
Ecco un esempio di lettera per la richiesta del nominativo:

Al **Ministero dello Sviluppo Economico** -
Dipartimento Comunicazioni - D.G.S.C.E.R.
- Divisione II Viale America 201
00144 - ROMA

Oggetto: Richiesta Nominativo di Sezione IQ ai sensi dell'art. 37 del DPR 447/01

Il sottoscritto _____, nato a _____ (__), il _____, residente ad _____ (____), Via _____ n° __, essendo in possesso di patente ordinaria n° _____ (livello A della CEPT), rilasciata dall'Ispettorato Generale delle T.L.C. in _____ , in data _____, in qualità di Coordinatore della Sezione ARMI di _____ appartenente alla Associazione Radioamatori Marinai Italiani, in base alla Vs. circolare del 9.12.2002 inerente il rilascio dei nominativi alle Associazioni dei Radioamatori legalmente costituite,

C H I E D E

Che gli venga rilasciato il nominativo di stazione di radioamatore della serie riservata alle stazioni di associazioni IQ_____ per poter accedere all'Autorizzazione generale ordinaria di classe A, relativa all'impianto e l'esercizio di una stazione di Radioamatore.

Allega alla presente i seguenti documenti:
a) autocertificazione di nascita, residenza e cittadinanza;
b) fotocopia fronte/retro carta d'identità;
c) fotocopia della patente ordinaria.

In attesa, porge distinti saluti.

_____, _____ _____



Come inviare Autorizzazione Generale (IQxxx)

Il Coordinatore di Sezione appena riceverà la lettera del Mi.S.E. relativa al nominativo di sezione assegnato, provvederà ad inviare all'Ispettorato Territoriale di competenza la relativa autorizzazione generale, come da esempio:

Al Ministero dello Sviluppo Econominco
Ispettorato Territoriale –……–
(indirizzo) (CAP) CITTA'

Oggetto: autorizzazione generale – IQ per sezione

Dichiarazione:

Il sottoscritto: Cognome e Nome (titolare Pat. Ord. N° ……..)
Luogo e data di nascita:
Residenza e domicilio: VIA ……..
Cittadinanza:
Società/ditta: Associazione ARMI di _____
Sede: ……..
Codice fiscale e partita IVA: //
Nazionalità: Italiana
Dati del rappresentante legale: //
Cognome e nome //
Luogo e data di nascita //
Residenza e domicilio //
Codice fiscale //
Titolare di autorizzazione generale con nominativo: IQ__

Ai fini del conseguimento dell'autorizzazione generale di cui all'art. 135 del D.L.gs n. 259/2003;

Dichiara

- di volere installare ed esercire:
☐ una stazione di radioamatore:
☐ una stazione ripetitrice analogica o numerica;
☐ un impianto automatico di ricezione, memorizzazione, ritrasmissione o instradamento dei messaggi;
☐ un impianto destinato ad uso collettivo;
☐ una stazione radioelettrica (specificare la tipologia);
- di volere espletare l'attività di telecomunicazioni di cui sopra sino al 31 Dicembre 2017 (massimo 10 anni compreso l'anno o frazione di anno iniziale).
- di possedere i prescritti requisiti del dPR n. 259/2003;
- di essere in possesso di nominativo IQ___, rilasciato dalla D.G.S.C.E.R. in data _____ con protocollo _____;
- che la stazione radioelettrica presenta le seguenti caratteristiche _____ è ubicata in Via _____ e verrà utilizzata, oltre che dal sottoscritto, anche da altri radioamatori, regolarmente muniti di patente di operatore di stazione di radioamatore;

e si impegna

- ad attendere quattro settimane dalla data di produzione della presente dichiarazione per avviare l'attività in oggetto;
- a comunicare tempestivamente ogni modifica del contenuto della presente dichiarazione;
- a rispettare ogni norma in materia di sicurezza di protezione ambientale, di salute pubblica ed urbanistica;
- a versare il prescritto contributo annuo;
- ad osservare, in ogni caso, le disposizioni previste dal Codice delle comunicazioni elettroniche;
- in caso di rinnovo, a presentare la relativa dichiarazione nei termini previsti;

Allega alla presente dichiarazione i seguenti documenti:

a) l'attestato di versamento del contributo relativo all'anno dal quale decorre il rinnovo dell'autorizzazione generale;
b) la copia della patente di operatore;
c) copia della comunicazione relativa all'acquisizione del nominativo;

(Città), lì _____ Firma _____

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.



NUOVA ID CARD ARMI
di Alberto Mattei, IT9MRM

La prima versione della nostra carta ID era oramai obsoleta ed abbiamo provveduto tramite l'aiuto di IU0FBK a modificarne il layout e ad automatizzare l'inserimento della foto e l'invio automatico via email.
Quindi per tutti colore che vogliono la nuova tessera ARMI, basta inviare una foto personale in formato JPG al seguente indirizzo email: **it9mrm@assoradiomarinai.it**
Appena ricevuta sarà mia cura inviarvela nel più breve tempo possibile. A questo punto non vi resta che stamparla e inserirla in una custodia per tesserini o se volete. portatela in una cartolibreria, fatevela stampare e plastificare e la tessera è pronta per l'utilizzo.





INTERNATIONAL MARITIME MOBILE AWARD

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT

COME PLAY WITH US!



Designed by IT9MRM

INTERNATIONAL

WARSHIPS AWARD

EIGHT CLASSES
FREE AWARDS



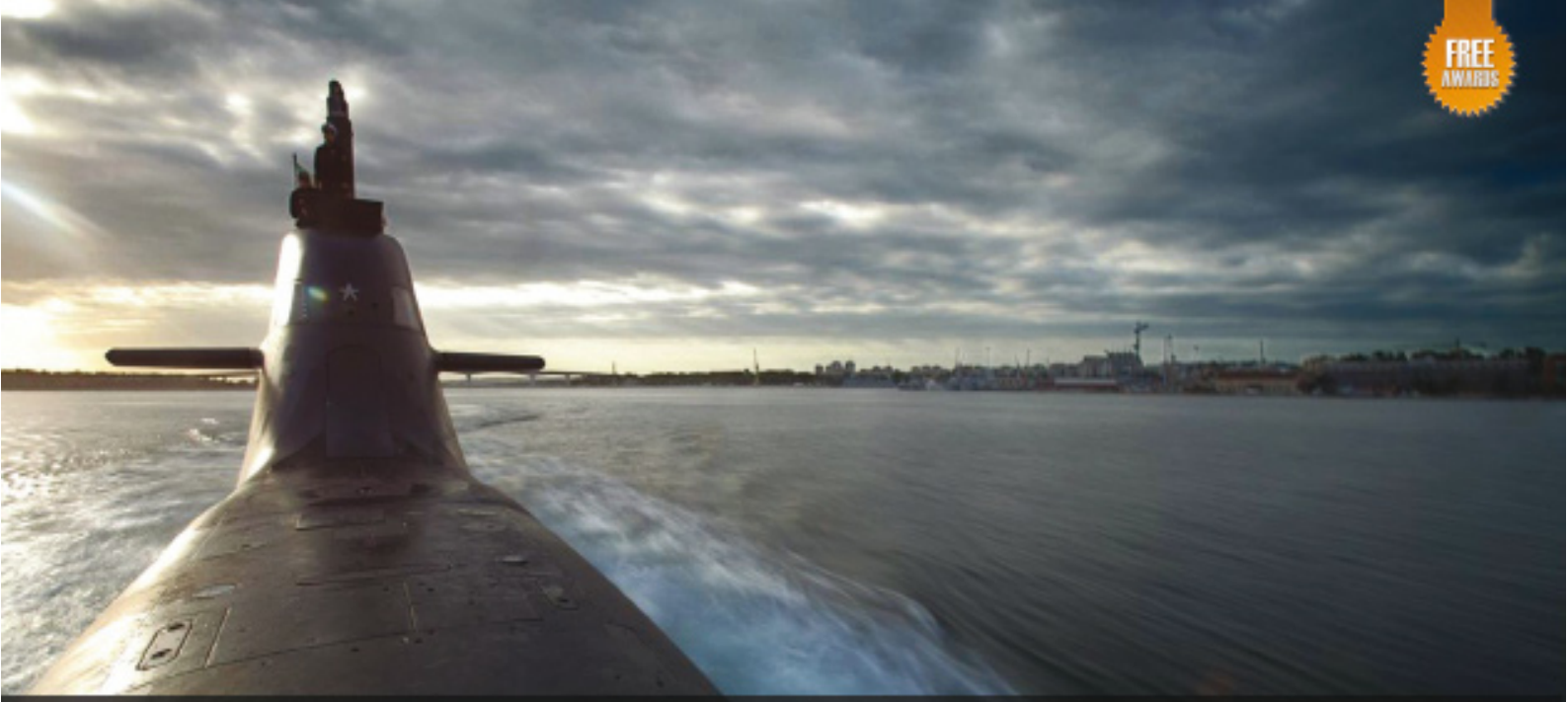
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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

PDF FORMAT
PROFESSIONAL HAM RADIO GAME'S

BEAUTIFUL WARSHIPS AROUND OF THE WORLD





www.assoradiomarinai.it

THE BEST ARMI AWARD

INTERNATIONAL SUBMARINES AWARD



I.S.A. BRONZE

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



I.S.A. SILVER

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



I.S.A. GOLD

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

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

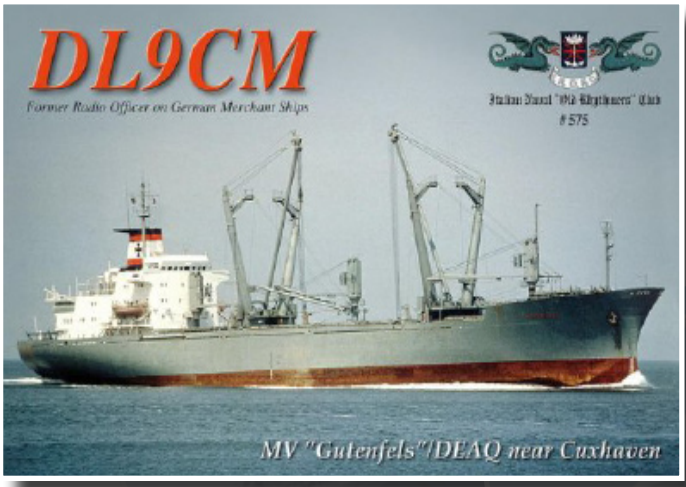
Associazione Radioamatori Marinai Italiani
info@assoradiomarinai.it

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

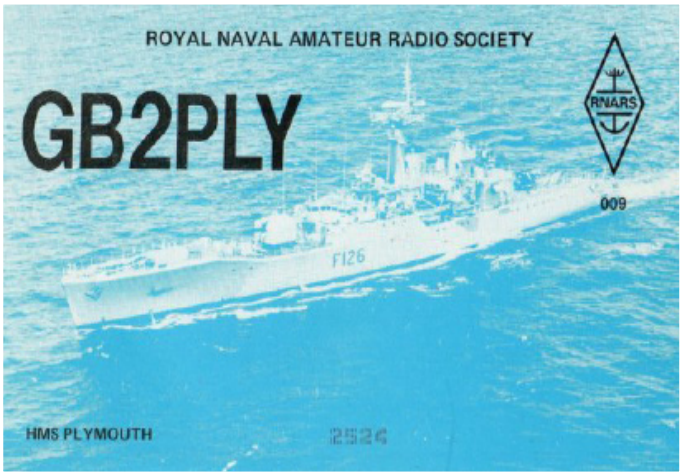
QSL NAVALI

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



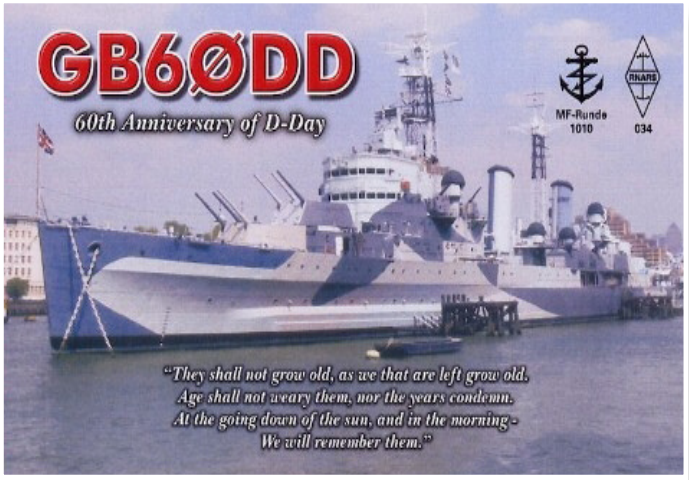

DL9CM
Former Radio Officer on German Merchant Ships
MV "Gutenfels"/DEAQ near Cuxhaven

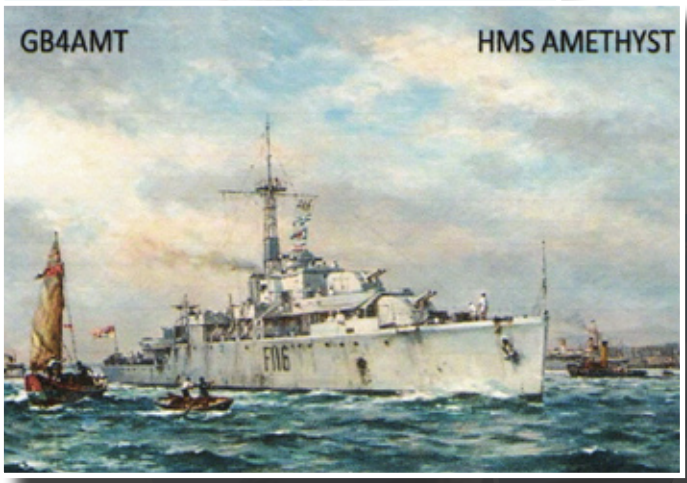

K8XF/MM


ROYAL NAVAL AMATEUR RADIO SOCIETY
GB2PLY
RNARS
009
HMS PLYMOUTH


JA5BHL/MM
O P YOSHIHIRO :: HIRO :: HIROSE
QTH 134-1 MOTOYAMA TAKAMATSU JAPAN


UA6GO/MM
KC7JEF/MM
Vladimir Pchelin


GB6ØDD
60th Anniversary of D-Day
MF-Runde 1010
RNARS 034
"They shall not grow old, as we that are left grow old,
Age shall not weary them, nor the years condemn.
At the going down of the sun, and in the morning -
We will remember them."


GB4AMT
HMS AMETHYST


K4TVO
Bonita Springs, Florida, USA
Tom Von Ohlen
4723 Pembrooke Lane
Bonita Springs, FL 34134
Lee County
Grid Square EL96ci


K A 3 0 N M


N5TP / HOME
N5TP/MM
OPERATING FROM ABOARD THE SS PFC EUGENE A. OBREGON
OPERATING FROM MY HOME QTH IN WYLIE, COLLIN COUNTY TEXAS
VESSEL INFO: LENGTH 821 FT, BEAM 105 FT, DRAFT 34 FT, DISPLACEMENT 51,612 TONS


RX6CB/MM
Eduard Eysmond
VLCC Front Crown and MT Sakura Princess lightering operations


RUSSIA
IARU
R3QV

FOTO STORICHE



Corvetta CHIMERA (1943 - 1977)



Corvetta CRISALIDE (1947 - 1972)

La stazione radio di....



La QSL dei soci....



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

COMMANDER PLAQUE





CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCELLO

COMMANDER PLAQUE
di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO

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

PERIODO di validità
I contatti sono validi dal 1.1.2000 ad oggi.



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

BANDE
Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

CATEGORIE
Sono previste TRE categorie :
"CC (Capitano di Corvetta)"
"CF (Capitano di Fregata)"
"CV (Capitano di Vascello)"

SOTTOCATEGORIE
Sono previste TRE sottocategorie:
"MIXED" (SSB/CW/PSK31/RTTY)
"ONLY PHONE" (SSB)
"ONLY MORSE" (CW)

RICHIESTE
Va richiesto all' Award manager :

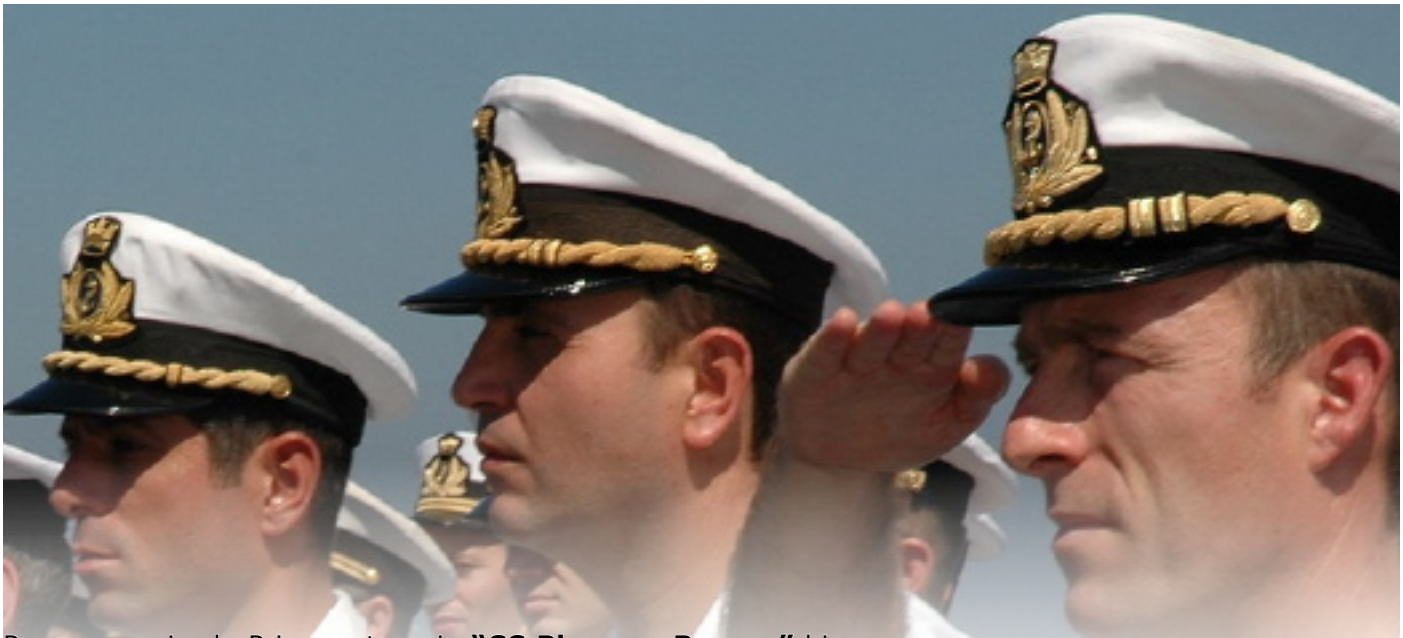
IT9MRM
Alberto Mattei
Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR)
- Italy -
email: it9mrm@gmail.com

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

I contributi possono essere versati nei seguenti modi:
POSTEPAY: 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);
PAYPAL: alberto.mattei@libero.it
IBAN: IT64E0306984620100000004132 Banca Intesa-S.Paolo Filiale di Augusta

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

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



Per conseguire la Prima categoria **"CC Plaque - Bronze"** bisogna contattare o ascoltare:
- nr. 5 Stazioni membri ARMI;
- nr. 5 Stazioni membri INORC;
- nr. 2 Stazioni membri MF;
- nr. 2 Stazioni membri RNARS;
- nr. 1 Stazione membro MFCA;
- nr. 1 Stazione membro BMARS o MARAC;
- nr. 1 Stazione membro YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 3 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 3 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 3 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 5 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);



Per conseguire la Seconda categoria **"CF Plaque - Silver"** bisogna contattare o ascoltare:
- nr. 10 Stazioni membri ARMI;
- nr. 10 Stazioni membri INORC;
- nr. 5 Stazioni membri MF;
- nr. 5 Stazioni membri RNARS;
- nr. 2 Stazioni membri MFCA;
- nr. 2 Stazioni membri BMARS o MARAC;
- nr. 2 Stazioni membri YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 10 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 10 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 10 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 10 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);



Per conseguire la Terza categoria **"CV Plaque - Gold"** bisogna contattare o ascoltare:
- nr. 15 Stazioni membri ARMI;
- nr. 15 Stazioni membri INORC;
- nr. 10 Stazioni membri MF;
- nr. 10 Stazioni membri RNARS;
- nr. 5 Stazioni membri MFCA;
- nr. 5 Stazioni membri BMARS o MARAC;
- nr. 5 Stazioni membri YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 15 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 15 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 15 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 15 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);








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

DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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

Il Diploma di Attestazione ARMI può essere richiesto da tutti i soci iscritti all'ARMI. Per il rilascio dell'attestato è richiesto un ***contributo volontario di almeno 5 Euro****, di cui tolte le spese di spedizione e stampa, il resto sarà donato all'Istituto Andrea Doria.*
Ulteriori informazioni li trovate sul nostro sito web.
La richiesta va inviata al seguente indirizzo:

Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.)
Alberto Mattei (IT9MRM)
Via Enrico Millo, 20
I-96011 Augusta (SR)
ITALY



























Le QSL dei Radioamatori di Marina sono printed.it

RADIOAMATORI ARMI MARINAI

QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su
facebook

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



L'A.R.M.I. PRESENTA

1939-1944 LE EROICHE NAVI DELLA REGIA MARINA

PERMANENT AWARDS

LE NAVI DELLA REGIA MARINA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

www.assoradiomarinai.it

AWARD REGIA MARINA - NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager

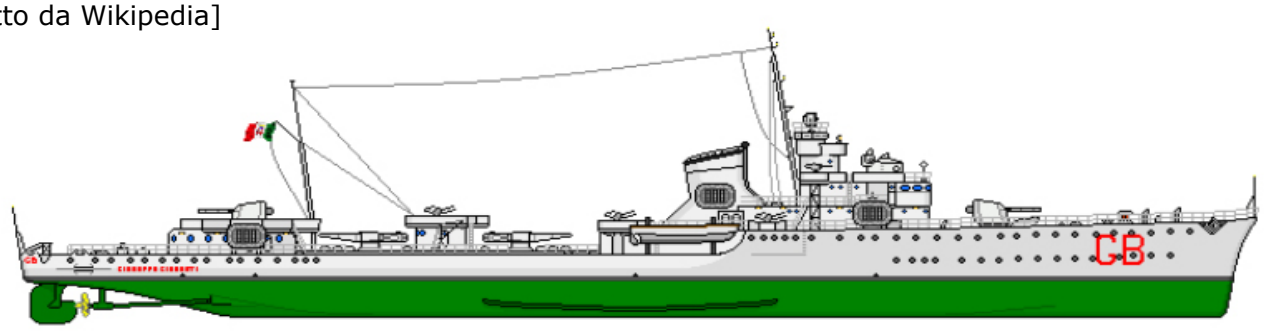


Un pò di storia

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.

R E G O L A M E N T O

ll 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 (bilettera). 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 gategorie: 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 (ARM_WW2) per la gestione dei collegamenti. Lo potete scaricare dal sito web dell'ARMI.








AWARD
REGIA
MARINA
NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE
AWARD'S
SQUADRA
NAVALE
SQUADRON & DIVISION SHIP'S
MORE THAN 20 FREE DIPLOMAS OF SHIPS
ASSORADIOMARINAI.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.

R E G O L A M E N T O

Lo scopo è quello di collegare le singole Divisioni e Squadriglie delle varie Corazzate, Incrociatori, Cacciatorpedinieri e Torpediniere, 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);
- III^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: F. Nullo (NL) - N. Sauro (SU) - D. Manin (MA) - C. Battisti (BT)
- V^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Pantera (PT) - Tigre (TI) - Leone (LE)
- 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);
- I^ Squadriglia Torpedinieri: Airone (AO) - Ariel (AE) - Aretusa (AU) - Alcione (AC)
- II^ Squadriglia Torpedinieri: Papa (PA) - Montanari (MN) - Cascino (CI) - Chinotto (CN)
- III^ Squadriglia Torpedinieri: Prestinari (PR) - Audace (AD) - Gru (GU) - Minerva (MI)
- IV^ Squadriglia Torpedinieri: Stocco (SO) - Missori (MO) - Sirtori (SR) - Ibis (IB)
- V^ Squadriglia Torpedinieri: Schialfino (SF) - Dezza (DZ) - La Farina (LF) - Abba (AB) - Albatros (AA)
- VI^ Squadriglia Torpedinieri: Orione (ON) - Orsa (OS) - Pegaso (PG)
- VII^ Squadriglia Torpedinieri: Bassini (BS) - Fabrizi (FB) - Medici (MD)
- VIII^ Squadriglia Torpedinieri: Lupo (LU) - Lince (LC) - Lira (LR) - Libra (LB)





STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

	IZ6OYT - IK5AIO IZ7EDQ - IK2SOE		IT9DTU - IZ1GJK IZ0XZD
	IT9CKA - IU0IJW IZ5MME		IK1QLD - IK0ZME IT9PPX - I2QIL
	IZ0EUX - IT9ASD		IZ0MQV - HB9EDG IZ3CAR - IS0MKX
	IZ8OGK - IU8FSU IQ7QN		IW0BTN - IS0ANZ IS0HMZ - IS0CDS
	IK7FPU - IS0HMQ IS0IQZ - I3JYL		IZ8IJO - IK1YRA IT9QAU - IT9FDR
	IU8AEY - IU8GUZ IU8HYJ - IW1CDU		I3SY - IS0IEK IW0URG - IW0GFS
	(4)		IT9IFI - IT9MRM IV3XPP - (1)
	(4)		I3VAD - IQ1YY IU1HGN - (1)
	IZ1WTM - IZ1HVD		I2AZ - IZ0JSD (2)
	IW1QIH - IT9HHL (2)		IW2JJS - IS0SZU (2)
	IZ3SEV (3)		

(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) - Taranto (TT);
- III^ Divisione Incrociatori: Trento (TR) - Bolzano (BL) - Trieste (TS) - Pola (PO)
- VII^ Divisione Incrociatori: Savoia (SV) - Duca D'Aosta (DD) - Attendolo (ME) - Montecuccoli (RM)
- I^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Turbine (TB) - Aquilone (AQ) - Euro (ER) - Nembo (NB)
- II^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Espero (ES) - Borea (BR) - Zeffiro (ZF) - Ostro (OT)
- IV^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: F. Crispi (CR) - Q. Sella (SE)
- 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) Legionario (LG)
- XIII^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Granatiere (GN) - Fuciliere (FC) - Bersagliere (BG) - Alpino (AP)
- IX^ Squadriglia Torpediniere: Cassiopea (CS) - Cairoli (CL) - Mosto (MT)
- X^ Squadriglia Torpediniere: Vega (VG) - Sagittario (SG) - Sirio (SI)
- XI ^ Squadriglia Torpediniere: Cigno (CG) - Castore (CT) - Climene (CE) - Centauro (CO)
- XII ^ Squadriglia Torpediniere:Altair (AT) - Antares (AN) - Aldebarn (AL)
- XIII ^ Squadriglia Torpediniere: Circe (CC) - Calliope (CP) - Calipso (CI)
- XIV ^ Squadriglia Torpediniere: Polluce (PC) - Pleiadi (PL) - Palade (PD)
- XV ^ Squadriglia Torpediniere: Confienza (CF) - Solferino (SL) - San Martino (SM)
- XVI ^ Squadriglia Torpediniere: Mozambano (MB) - Calatafimi (CM) - Carini (CA) - La Masa (LM)





STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

	IW8EHK - IW0DPJ EB3WH		IZ0DIB - IZ8ITT - IS0HXK - IM0SDX
	IS0AGY - IT9EYV - IK4UXA - IS0HFE		IK8MFJ - IK8MFA (2)
	IZ8QNX - IV3DSB IT9AVP - IS0BMU		IK1MTV - IZ4IPJ
	IZ1CCH - IZ8VNQ - IZ6ASI - IS0FQK		IK6ARS - IU0FBK IT9CLM - IU0DZA
	IS0FEZ - IU8CEU IT9JPW - IS0UTA IZ1CLA		IS0GVH - IS0NHS IW0HOP - IZ0FVD
	I1PJK - (2)		IT9YBL - IZ1VNT (1)
	IK5TBI - IW9FI (2)		IT9CVX - I1PIK (1)
	(3)		(3)
	I8URR - (2)		I1CMA - (3)

(n.) Stazioni ancora da accreditare

AWARD REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



AWARD

REGIA MARINA



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!!!!!

RADIOAMATORI MARINAI ARMI

OFFERTA RISERVATA AI SOCI ARMI

a partire da 9 EURO

postepay VISA MasterCard PayPal SDA EXPRESS COURIER DHL

AWARD

REGIA

MARINA




W i Marinai d'Italia

Una volta marinaio ... marinaio per sempre



www.marinaiditalia.com
Associazione Nazionale
Marinai d'Italia
Piazza Randaccio, 2 - 00195
tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090
e-mail segreteria@marinaiditalia.com

GADGET'S

capi di abbigliamento originali

MADE IN ITALY

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

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

www.assoradiomarinai.it
info@assoradiomarinai.it

ARMI GADGET & CLOTHING

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

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI




RADIOAMATORI
ARMI
MARINAI
IT9MRM
Alberto
ARMI 001

Non perdere l'occasione, segui la scia!



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

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

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

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

Le modalità di sottoscrizione consentite sono:
- versamento con bollettino postale **CCP 001028881603**
- bonifico bancario - codice IBAN **IT26G0760103200001028881603**

intestati a Difesa Servizi s.p.a. con la causale: abbonamento al Notiziario della Marina.

Effettuato il pagamento è necessario inviare copia dello stesso tramite mail a notiziario.marina@gmail.com con i dati completi (nome, cognome, indirizzo, telefono, codice fiscale e mail) oppure via fax al numero **0636803396.**
Inoltre, è possibile sottoscrivere l'abbonamento anche presso la redazione del Notiziario (MARISTAT UPICOM 3 piano stanza 61).

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

Ti ringraziamo fin da subito per la diffusione che vorrai dare.
Sostieni la nostra sfida: sali a bordo del Notiziario della Marina!
Non perdere l'occasione, segui la scia!

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

Vento in poppa e mare calmo!

IL DIRETTORE RESPONSABILE
DEL NOTIZIARIO DELLA MARINA



CALENDARIO 2019

PALOMBARI E INCURSORI NELLA MARINA MILITARE

MARINA MILITARE

Colora i tuoi QSO con QSL di successo!



QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

RADIO RIVISTA 1/2019 - ARTICOLO SUL CONVEGNO A CHIAVARI
Organo ufficiale dell'A.R.I.

E' stato pubblicato sull'Organo ufficiale dell'A.R.I., l'articolo riguardante il convengno sul 90° anniversario della spedizione di Umberto Nobile con il Dirigibile Italia, effettuato presso la Scuola TLC interforze di FF.AA. di Chiavari dello scorso 19 ottobre 2018.

Cronache & Ritratti

Alberto Mattei • IT9MRM
E-mail: it9mrm@gmail.com



A Chiavari nel 90° anniversario della spedizione di Umberto Nobile con il Dirigibile Italia

IL 19 OTTOBRE 2018 nella sala conferenze di STELMILIT (Scuole TLC di FF.AA.) a Chiavari (Ge) si è svolto un convegno sul 90° anniversario della spedizione Nobile con il Dirigibile Italia. Alla presenza dell'Ammiraglio di Divisione Alberto Bianchi (Comandante del Comando Scuole della M.M.), del Capitano di Vascello Nicola Chiacchietta (Comandante di Stelmilit Chiavari), del Sindaco di Chiavari Dottor Marco Di Capua, del Viceconsole russo a Genova Dottoressa Elena Zakharevich e di tantissime altre illustri Autorità presenti in sala.

Molti sono stati i radioamatori presenti, tra cui alcuni della Sezione ARI di Genova (il Vicepresidente della Sezione, Claudio Albertino IK1YLJ), ARI Torino (il Presidente Francesco Carlicchi I1OVI ed altri soci), inoltre era presente anche il Presidente Nazionale dell'AIRE, Carlo Pria ed il Presidente AIRE Torino Andrea Ferrero; membri dell'ARMI (Roberto Canessa IZ1VNT, Maurizio Gentile IZ1GJK, Ugo Sampietro IK1OXG, Giuseppe Alberti I2AZ, Vittorio Presutti I6PMV, Giuliano Gasparutti IV3XPP) e molti altri radioamatori.

I relatori della conferenza sono stati, in ordine cronologico: il Capitano Ernanni Andreatta (Direttore del locale Museo Marinaro) che ha aperto la conferenza con un inedito filmato sul Dirigibile Italia; lo storico e scrittore Dottor Claudio Sicolo (IU0EYL) che ha parlato della Regia Marina e dell'introduzione della radiotelegrafia ad Onde Corte nella spedizione del Dirigibile Italia ed il ruolo di Guglielmo Marconi tra leggenda e verità; l'astronauta Franco Malerba che ha parlato della "space economy"; il Comandante Simone Orlandini (IU5KUH), reduce della sua spedizione al Polo Nord (II0PN/mm), ha parlato dell'AISE 2018 e del tragico incidente accaduto alla sua nave (la goletta Meloria); la giornalista e scrittrice Annalisa Coviello (nipote di Michele Coviello, uno dei marinai che prestava servizio a bordo della nave appoggio alla spedizione di Nobile) ha parlato della Nave appoggio "Citta di Milano"; il Luogotenente (r) Alberto Mattei (IT9MRM), Presidente dell'ARMI (Associazione Radioamatori Marinai Italiani), ha parlato dei radioamatori (chi sono e cosa fanno) e delle radiocomunicazioni moderne, inoltre ha relazionato sul diploma dedicato al 90° anniversario della spedizione di U. Nobile con il Dirigibile Italia.

Dopo è intervenuto con un breve discorso, anche il Signor Mario Viacava (nipote del Generale Mario Baldini che partecipò ai soccorsi per la ricerca dei sopravvissuti della Tenda Rossa).

La conferenza è terminata con la consegna degli attestati e delle targhe ricordo agli illustri ospiti. Inoltre è stato donato al Comandante Simone Orlandini da parte di Bruno Lusuriello IK1VHX (membro ARMI), uno



degli organizzatori dell'evento, una replica dell'Ondina 33 l'apparato radio trasmettitore utilizzato da Biagi nella Tenda Rossa.

L'ammiraglio Bianchi a conclusione dell'evento ha voluto esprimere la sua piena soddisfazione sulla conferenza e sugli argomenti storici trattati, auspicando nuovi simposi e coinvolgendo in futuro anche giovani ragazzi delle scuole locali.

Si ringraziano il Capitano di Vascello Nicola Chiacchietta, il Tenente Colonnello Vito Casano, il Luogotenente Angelo De Fazio, per l'ospitalità ricevuta a Stelimilit Chiavari, a Bruno Lusuriello IK1VHX per l'organizzazione dell'evento e a Stefano Durastanti IK1BSX per la piacevole compagnia. Inoltre un ringraziamento particolare va alla gentilissima signora Norma Goffredo (una delle prime radiotelegrafiste di bordo "donna" italiana, se non addirittura la prima, con vari anni a bordo di navi mercantili, e dopo ad insegnare radiotelegrafia alle scuole nautiche di Chiavari e Genova) in compagnia di Giuseppe Alberti (I2AZ), che hanno saputo intrattenermi, a pranzo, con una piacevole ed interessante conversazione, oltre ad avermi accompagnato sino in aeroporto a Genova con la propria utilitaria.

Ringrazio tutti coloro che hanno presenziato alla conferenza, e mi scuso se non ho avuto modo di poterli salutare personalmente.



Da destra in primo piano: C.V. Chiacchietta, A.D. Bianchi, Dott.ssa Coviello, Capitano Andreatta, Comandante Orlandini (IU5KUH), Dott. Siculo (IU0EYL), Luogotenente Mattei (IT9MRM)



Il Comandante Orlandini (IU5KUH) con la replica dell'Ondina 33, ricevuta in dono da IK1VHX

A.R.I.

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI ITALIANI

SEZIONE DI BOLOGNA "G. SINIGAGLIA I4BBE"

La sezione ARI di Bologna e il Centro Sociale Croce con la collaborazione di:

Lodovico Gualandi I4CDH

"Marconista del XXI° secolo"

Vi invitano alla conferenza:



"Perché la versione ufficiale sull'opera tecnica e scientifica di Guglielmo Marconi non rispetta la verità storica"

Venerdì, 25 gennaio 2019 - ore 20,30

nei locali del Centro Sociale Croce-Via Canonica 18 – Casalecchio di Reno

A.R.I.

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI ITALIANI

SEZIONE DI BOLOGNA "G. SINIGAGLIA I4BBE"

Serata didattica informativa con la collaborazione di:

Claudio Veroli I4VEQ

"WRTC - Le Olimpiadi dei Radioamatori"

WRTC 2014 USA WRTC 2018 Germany

WRTC 2022.....ITALIA

Parliamone .....

Alla serata sarà presente anche IK4VET Andrea componente squadra italiana 2018

Venerdì, 08 febbraio 2019 - ore 20,30

nei locali del Centro Sociale Croce-Via Canonica 18 – Casalecchio di Reno

SANTA ROSA. LE ORIGINI (1936 – 1940)



La stazione ferroviaria La Storta – Formello.

Il comprensorio militare di Santa Rosa sorge in località Tenuta di Mazzalupo, nei pressi del quartiere periferico di La Storta, sulla via Cassia a circa 20 km da Roma, per ospitare l'omonima imponente stazione radio trasmittente, costruita fra il 1936 e il 1939, su progetto del gen. A.N. Carlo Matteini, al quale collaborò l'allora cap. A.N. Alfeo Brandimarte (M.O.V.M.).

La base, incluso il parco antenne, si estendeva su un terreno di circa 140 ettari per 6 km di perimetro, donato alla Regia Marina dal Monsignor don Antonio D'Antoni a patto che fosse rinominato con il nome di battesimo di sua madre, da cui appunto la denominazione di Santa Rosa di Mazzalupo.

In origine, la sede comprendeva cinque fabbricati principali in muratura, dei quali quattro tuttora esistenti, adibiti ad alloggi, uffici e sistemazioni logistiche:

la Palazzina A all'ingresso, oggi conosciuta come Palazzina Alloggi Comando;

il Corpo di Guardia;

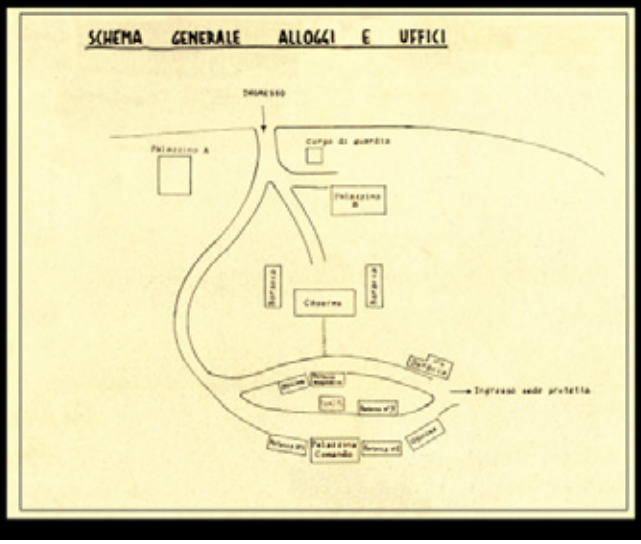
– la Palazzina B, che oggi ospita uffici ed alloggi Ufficiali;

– la Caserma (oggi denominata Caserma A);

– la Palazzina Comando, in Valletta, non più esistente.

Altri otto fra fabbricati in muratura e baracche in legno accoglievano ulteriori uffici, magazzini, officine, falegnamerie e locali tecnici.

Completava l'opera una galleria sotterranea (protetta da una lastra di cemento armato di 2 m di spessore), costituita da un corridoio di circa 150 m di lunghezza dal quale si dipartivano sei rami a destra e a sinistra; all'interno della galleria trovavano posto apparati trasmettitori, gruppi elettrogeni, trasformatori ed apparati ausiliari, oltre ad uffici e depositi.



Schema generale originale della distribuzione di alloggi ed uffici nel comprensorio di Santa Rosa.

LA SECONDA GUERRA MONDIALE. SUPERMARINA (1940 – 1943)

Per tutta la durata del conflitto, Santa Rosa ha svolto le sue funzioni di stazione radio privilegiata dello Stato Maggiore Marina, essendo collegata direttamente via cavo con la sede protetta del Ministero Marina sia per le comunicazioni telefoniche sia per la manipolazione remota dei trasmettitori. Essa è stata altresì la sede di campagna di Supermarina, l'organo di comando esecutivo creato in seno allo Stato Maggiore per la condotta delle operazioni.

Agli inizi del 1943, in previsione del provvedimento di dichiarare Roma «città aperta», il Comando Supremo delle forze armate italiane dispose l'allontanamento dei Comandi militari dalla Capitale, al fine di non fornire al nemico pretesti per eventuali offese aeree.

Il 1° febbraio Supermarina, si trasferì così nella sede di Santa Rosa, da dove condurrà le operazioni belliche fino alla dichiarazione dell'armistizio.

Nei locali in galleria trovarono posto:

– la Centrale Operativa;

– gli uffici del Capo e del Sottocapo di Stato Maggiore;

– la centrale delle telescriventi;

– la sala per la compilazione e la diramazione degli ordini e di ogni genere di comunicazioni.

Nelle strutture in superficie, invece, mimetizzate per evitarne la localizzazione aerea, furono sistemati:

– gli uffici di Comando (Capo e Sottocapo di Stato Maggiore) ed amministrativi di Supermarina;

– gli uffici di collegamento con il Comando Supremo del Sud (OBS-Oberbefehlshaber Süd) della Luftwaffe e con la Marina germanica, con Superaereo, con la CIAF (Commissione Italiana Armistizio Francia) e con MARICOSOM;

– l'ufficio del Diario storico (o Diario di Supermarina), l'ufficio Statistica Operativa, la sala disegnatori, l'ufficio postale, ecc.;

– gli alloggi, le mense, le sale convegno, il cinematografo e i servizi (compreso quello sanitario) per tutto il personale, dal Sottocapo di Stato Maggiore fino all'ultimo marinaio;

– gli accantonamenti per i carabinieri di guardia e per gli uomini del reggimento «San Marco» che avevano il compito della difesa antiparacadutisti della sede.



A.S. Luigi Sansonetti, Sottocapo di Stato Maggiore e Capo effettivo di Supermarina al momento del trasferimento a Santa Rosa.

LA GUERRA DI LIBERAZIONE E IL GRUPPO ANTISABOTAGGIO SANTA ROSA (1943 – 1944)

All'indomani della dichiarazione dell'armistizio, il 9 settembre 1943, Supermarina aveva già ripreso a funzionare nella sede abituale del palazzo del Ministero. All'alba dell'11 settembre, invece, i Tedeschi occuparono, con forze corazzate e circa 150 uomini, il comprensorio militare di Santa Rosa, ancora presidiato da alcuni militari residui tra fucilieri del Reggimento San Marco, Carabinieri, personale della Stazione R.T. e del Quartier Generale. L'importanza strategica di Santa Rosa era infatti ben nota al Comando tedesco avendo, ufficiali germanici di collegamento e di cooperazione, svolto la loro attività presso Supermarina.

Dopo aver spogliato la galleria di quasi tutto ciò che conteneva, essa venne utilizzata dai Tedeschi quale deposito munizioni, carburanti e viveri. In previsione di una possibile ritirata, essi avevano inoltre minato tutte le gallerie e le aree circostanti in superficie collocando sotto le arcate ogni tipo di ordigno, tra cui 24 mine da aviolancio alte 3,60 m.

Allo scopo di tutelare i rilevanti interessi della Marina ed evitare distruzioni di vasta portata in caso di detonazione dell'enorme quantità di esplosivo accantonata nell'area protetta, venne costituito il «Gruppo Antisabotaggio Santa Rosa», una delle tre organizzazioni del Fronte Clandestino di Roma, diretto dal cap. A.N. Giuseppe Pietro La Marca (M.O.V.M.). Tale gruppo, supportato attivamente dall'opera del mag. A.N. Alfeo Brandimarte che approntò, tra l'altro, una stazione radio mobile clandestina con la quale evitò il bombardamento da parte anglo-americana del sito, con un'operazione condotta nei mesi di novembre e dicembre 1943, neutralizzò i piani germanici, disattivando tutti gli ordigni ed interrompendo i circuiti elettrici, in maniera non visibile, asportando anche molti conduttori.

Il mag. Brandimarte, successivamente catturato dalle SS e imprigionato nelle carceri di Via Tasso, sarà trucidato, dalle forze tedesche in ritirata, nel "l'eccidio de La Storta" il 4 giugno 1944.

La liberazione di Roma sopravvenne prima che i Germanici, accortisi della beffa nella seconda metà di maggio del '44, riuscissero a riattivare i dispositivi di esplosione, come constatò lo stesso cap. La Marca quando il 6 giugno 1944 entrò in Santa Rosa al comando di un reparto del Fronte Clandestino di Resistenza della Marina (FCRM) insieme alle truppe anglo-americane.



Una delle mine poste all'interno della galleria neutralizzate dal Gruppo Antisabotaggio Santa Rosa.

SANTA ROSA NEL DOPOGUERRA. COMEDCENT E IL NUCLEO S.M.O.C. (1945-1970)

Nel dopoguerra Santa Rosa viene rapidamente rimessa in funzione e riassume il suo fondamentale ruolo di stazione radio principale della Marina Militare. Con l'occasione, in considerazione delle esigenze del Ministero delle Poste e Telecomunicazioni di assicurare le comunicazioni commerciali verso il naviglio mercantile, al fine di evitare le ingenti spese che all'epoca sarebbero state necessarie per costruire appositamente un nuovo centro per i servizi radio civili, viene esaminata congiuntamente dai due Ministeri (Marina e P.T.) la possibilità di impiego della stazione di Santa Rosa anche per gli scopi civili, essendo, la stessa, ampiamente in grado di soddisfare le esigenze di entrambi i dicasteri. Si realizzava, così, uno dei primi esempi di impiego "duale" delle capacità della Marina Militare.

Con la firma del Patto Atlantico (1949), la difesa del Mediterraneo diventa una priorità per la NATO che, pertanto, decide di istituire un nuovo Comando direttamente dipendente dal Supremo Comando Alleato in Europa (SACEUR): il Comando delle Forze Alleate del Mediterraneo (CINCAFMED), con sede a Malta, la cui area di responsabilità è suddivisa in subaree da assegnare a Comandi nazionali. All'Italia e alla sua Marina Militare viene attribuita l'area del Mediterraneo centrale. Il 22 dicembre 1951 nasce così il Comando della zona marittima italiana del Mediterraneo Centrale (COMEDCENT), con sede, in tempo di pace, a Napoli. Con lo stesso provvedimento verrà istituito, a decorrere dal 15 gennaio 1952, il Comando in Capo della Squadra Navale.

Nel 1954 lo Stato Maggiore della Marina decide di stabilire a Santa Rosa la sede in guerra di COMEDCENT, in quanto considerata la soluzione che meglio consentiva al Comandante delle Operazioni Navali di dirigere, nell'area di giurisdizione, sia le operazioni nazionali sia quelle NATO. A tale scopo viene creato lo Stato Maggiore Operativo Centrale in guerra (S.M.O.C.), un organo operativo costituito nelle emergenze, o quando ritenuto necessario, presso le strutture di Santa Rosa, a disposizione del Capo di Stato Maggiore della Marina e del COMEDCENT e armato con personale di MARISTAT, del Comando del Mediterraneo Centrale e di alcune Direzioni Generali del Ministero della Difesa.

Lo S.M.O.C. si componeva di Uffici Operativi e di una Centrale Operativa Aeronavale (C.O.A.N.). Il funzionamento quotidiano delle infrastrutture del Centro TLC, del Quartier Generale e della Difesa della base era assicurato invece dal Nucleo S.M.O.C. Santa Rosa (MEDCENUSMOC), permanentemente attivato.

L'UNIFICAZIONE DI CINCNAV E COMEDCENT E LA NASCITA DEL QUARTIER GENERALE MARINA (1971-1999)

Nel quadro del processo di riorganizzazione della Marina Militare, avviato per conferirle maggiore efficienza, snellezza e funzionalità, il 1° aprile 1971 lo stato maggiore di COMEDCENT viene trasferito definitivamente da Napoli a Santa Rosa. Tale decisione, realizzando l'accentramento degli organi di comando e di telecomunicazioni, consentiva alla massima Autorità Centrale di esercitare direttamente il comando ed il controllo di specifiche attività operative e di riallineare l'organizzazione di comando operativo in pace a quella in guerra, prevenendo così qualsiasi possibile soluzione di continuità nel transito da una situazione all'altra. L'Ammiraglio Comandante, in quanto Comandante in Capo del dipartimento del Basso Tirreno, rimaneva nella sede di Napoli, salvo poi ridislocarsi a Santa Rosa in caso di attivazione dell'organizzazione di Comando Operativo per il tempo di guerra.
Con l'occasione, in sostituzione del preesistente MEDCENUSMOC, vengono istituiti il «Centro Operativo di Controllo Aero-navale» dello Stato Maggiore della Marina, con sede nell'opera protetta, retto dall'Ammiraglio Capo di Stato Maggiore di COMEDCENT, e il «Quartier Generale della Sede Operativa dello S.M. della Marina», per la manutenzione e la difesa dell'opera di Santa Rosa e per le esigenze logistiche, disciplinari e amministrative del personale destinato nel comprensorio, retto da un capitano di vascello.
Poco più di un anno dopo, il 1° novembre 1972, il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV) viene unificato a COMEDCENT e, contestualmente, viene stabilita un'unica sede operativa permanente presso Santa Rosa. Con l'occasione, il Quartier Generale assume la nuova denominazione di «Quartier Generale della sede operativa di CINCNAV/COMEDCENT».
Nel 1978 viene costituito, nella sede di Santa Rosa, il Centro Crittografico della Marina Militare (MARICRYPTO) per la gestione e la manutenzione delle apparecchiature crittografiche della Forza Armata e per la formazione del personale destinato al loro impiego.
Nel 1999, nell'ambito della ristrutturazione dell'organizzazione di Comando della NATO, COMEDCENT viene soppresso. CINCNAV e il Quartier Generale Marina Roma restano quindi Comandi unicamente nazionali.



A.S. Gino De Giorgi, Comandante in Capo della Squadra Navale e Comandante NATO del Mediterraneo Centrale al momento del trasferimento a Santa Rosa.

IL CENTRO OPERATIVO DELLA MARINA MILITARE

(2012)



Il Centro Operativo della Marina Militare.

A seguito della nuova ristrutturazione disposta dallo Stato Maggiore Marina nel 1999 vengono significativamente incrementate le responsabilità del Comando in Capo della Squadra Navale, con riflessi sulla sua struttura organizzativa e sulle dotazioni di sistemi di supporto al comando. A CINCNAV sono così accentrati i compiti di condotta dell'attività operativa, di addestramento, del controllo dell'efficienza e dell'approntamento bellico delle Forze.

Risulta quindi evidente la necessità di un piano di sviluppo infrastrutturale del comprensorio di Santa Rosa che punti a una profonda riqualificazione e ampliamento delle strutture preesistenti, non più in grado di soddisfare, in termini di spazi e funzionalità, le esigenze complessive dell'Alto Comando.

A partire dalla fine degli anni '90 si sviluppa quindi l'ipotesi di realizzazione di una nuova struttura polifunzionale che oltre agli uffici dello staff di CINCNAV includa anche il sistema delle Centrali Operative. Nasce così il progetto del nuovo Centro Operativo Marina Militare, la cui costruzione viene avviata nel settembre 2006.

L'opera, inaugurata il 20 gennaio 2012, è concepita per ospitare il Comandante in Capo con i circa 450 membri dello staff e le cinque centrali operative, inclusa quella del Comando Marittimo Europeo e la Centrale Nazionale Interministeriale di Sorveglianza Marittima.

Nel frattempo il comprensorio di Santa Rosa si arricchisce della presenza di nuovi Comandi dipendenti da CINCNAV:

- il Comando delle Forze Aeree, COMFORAER, costituito il 1° gennaio 2000, alle dipendenze del quale sono posti tutti i velivoli della Marina Militare, sia ad ala fissa sia ad ala rotante, e le basi aeree in cui sono dislocati;
- l'Ufficio Satellite SWIP (Software Integration Platform) di Roma, creato il 9 dicembre 2001 per la sperimentazione dei software di futuro impiego nei sistemi di Comando e Controllo Navali per le fregate «Orizzonte», che rimarrà attivo fino al 2011;
- il Comando delle Forze Subacquee, COMFORSUB, successivamente rinominato MARICOSOM, istituito il 14 dicembre 2012, da cui dipende la Flottiglia Sommergibili;
- il Comando della Forza Anfibia, COMFORANF, che governa la Brigata Marina San Marco in tutte le sue articolazioni, costituito il 30 aprile 2014.


LA GUERRA DI LIBERAZIONE E
IL GRUPPO ANTISABOTAGGIO
SANTA ROSA
06.11.2015 13:58

Campagna 2019 per AUTOFINANZIAMENTO

SOSTIENICI

CON UN SOLO EURO



ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

http://www.assoradiomarinai.it

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

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

A.R.M.I.

www.assoradiomarinai.it



Perchè diventare un Radioamatore di Marina?

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