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. 217/2019

ASSOCIAZIONE IQ0MQ 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@assoradiomarinai.it

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

La responsabilità di quanto pubblicato è esclusivamente degli Autori.

Collabora con noi, invia i tuoi articoli, saranno pubblicati nel prossimo numero.

Grazie e buona lettura!



Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	Catanzaro brucia Spezia: avrà Sommergibile-Museo
9	Friendships 2019 - Genova nel Cuore
17	Con la pelle appesa ad un chiodo - Incrociatore Giovanni Delle Bande Nere - Parte Terza
31	World Wide Locator
33	Ritorno al passato: Interfaccia Radio-Computer
40	Nuova ID Card ARMI
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
54	Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale
68	Gadgets
70	Abbonamento Notiziario della Marina
74	Trieste/Tokio:il messaggio di Elettra Marconi
76	Il saluto alla bandiera
77	Il posto di lavaggio
80	Elenco delle sezioni ARMI

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM



Eccoci al nostro consueto appuntamento! Da pochi giorni è terminato il tredicesimo contest delle stazioni radio costiere, e già molti log e richieste sono arrivate. Dare una previsione sulla partecipazione è alquanto imprevedibile. Mi riservo di scrivere molto di più nel prossimo bollettino (almeno per quanto riguarda le stazioni costiere). Posso solo azzardare a dire che i numeri sono abbastanza alti, pur essendo una propagazione veramente bassa e per lo più con bande prettamente chiuse, i numeri dei QSO fatti dalle stazioni costiere sono veramente alti. Rispetto agli anni passati ho visto nei log ricevuti (sino a questo momento) molti contatti in digitale, soprattutto nella modalità FT8. Quest'anno abbiamo proposto di inserire in classifica la sottocateria "Digitale" ed escludendo la sottocategoria "Misto". Questo per ripianare un gap risultante dal modo misto, in quanto chi operava in questa categoria aveva una probabilità di vincita (come Hunter) molto alta, rispetto a chi gareggiava nella singola sottocategoria (Phone e Morse). Il contest delle stazioni costiere è sicuramente uno degli appuntamente che i radioamatori (che siano di estrazione navale o di altra estrazione) attendono. A detta degli assidui OM che partecipano, è uno di quei appuntamenti fissi da non mancare. Specialmente adesso con il nuovo award permanente della "Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale", la possibilità di ascoltare e collegare le stazioni accreditate all'award, in queste occasioni è veramente alta e si ha la possibilità di accedere ai punteggi previsti per poter richiedere i vari diplomi permanenti dell'ARMI (che sono veramente tanti). Attualmente le stazioni accreditate sono 114 e mancano ancora circa 40 altre bilettere da assegnare per completare il numero delle unità del periodo bellico in riferimento. L'iscrizione è ancora valida sino al completamento delle bilettere. Adesso ci prepareremo al prossimo contest delle stazioni radio navali di settembre, quindi dal prossimo numero inizieremo a propagandare in anticipo l'evento per dare occasione a coloro che vorranno cimentarsi come stazione speciale di preparare molto in anticipo l'occorrente per essere in gara. Mi auguro che la partecipazione sia tanta! Intanto ci avviamo nel periodo primaverile con altrettanti appuntamenti da non perdere. Bene vi lascio alla lettura di questo bollettino e vi do appuntamento al prossimo numero della nostra newsletter ufficiale il "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 **Febbraio** e le prime due settimana di **Marzo** 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.



HF0SEA/mm: E' il nominativo speciale utilizzato da SP1G Roman J. Stachowiak insieme a NW2Z Robert J. Krasowski (Roman è il titolare del nominativo speciale). A bordo della STS POGORIA sono stati operativi dal 1 al 10 marzo, in crociera nel Mar Ligure tra Sanremo e Genova. Le operazioni si sono alternate utilizzando sia il nominativo speciale che il nominativo di Robert. Hanno operato con un RxTx Kenwood TS 480 SAT ed una antenna filare END/FED per i 20 e i 40 metri. La QSL per HF0SEA va inviata via SP1G mentre la QSL per NW2Z va inviata via homecall. Roman è di casa a bordo del POGORIA ed è molto attivo durante l'anno sia in SSB che in CW.



RF1A/mm: è il nominativo speciale della Nave Museo "Incrociatore AURORA", situato a San Pietroburgo (Russia). E' stato attivo in SSB sui 20 metri giorno 17 febbraio dal chief operator RQ1AP Sergei An. Parfenov. La QSL via RQ1AP diretta (p.o. box 149 - St. Petersburg 190008 - Russia) oppure via bureau.



SQ2EEN/mm: Marcin Ziembinski è un marinaio della nave portacontainers m/s ZERAN della compagnia MESSINA. E' molto attivo in radio e lo si ascolta a 3703 MHz in fonia. E' solito fare QSO con suoi connazionali ma non disdegna contatti DX. Non si conosce attualmente le modalità di invio QSL.



E51DOM/mm: E' il nominativo speciale utilizzato da Dom Grzyb 3Z9DX, capo team dalla prossima spedizione a Bouvet is. (3Y0I). Dom utilizza il nominativo a bordo del peschereccio d'altura F/T ATLANTIC TUNA (ex. BYR). Attualmente il peschereccio è ormeggiato a Citta del Capo (Sud Africa) e esce saltuariamente per prova motori ed equipaggiamento. Dom e parte del suo team escono a bordo per provare le apparechiature! QSL via QRZ.com (Giorno 19 Marzo la spedizione è partita).



ZL9CNB/mm: Charles Bradfield a bordo della sua barca a vela "s/y VIGILANT", si trova presso l'isola Enderby (Auckland sub-antartica islands), è stato segnalato sul cluster in 40 metri SSB. La QSL via QRZ.com



SP4RKZ/mm: Przemyslaw "WITEK" Witkowski è uno dei membri dell'equipaggio a bordo del traghetto della Polferries "CRACOVIA". E' molto attivo in radio, lo potete ascoltare la sera in 80 metri in fonia. QSL via bureau oppure diretta: Przemyslaw "WITEK" Witkowski - Fijewo 89 - 14-260 Lubawa - Poland



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 17 febbraio 2019 al 20 marzo 2019), ecco di seguito i nominativi: UT1FG - **RF1A** - IU1DUB - VE0JS - G0HUZ - R0LER - **SQ2EEN** - MW0EUG - IQ5QO - YL3IZ - **E51DOM** - F6DWQ - **HF0SEA** - **ZL9CNB** - **NW2Z** - HA3FOK - F4CJY - VE0JS - EA5HRI - VA3SIL - UW5EJX - **SP4RKZ -** 8Q7MJ - SQ2EEN -

CATANZARO BRUCIA SPEZIA:AVRA' SOMMERGIBILE-MUSEO

tratto da http://www.cittadellaspezia.com



Qui il progetto di rendere il "Da Vinci" visitabile è in stallo, mentre la città calabrese ha già ottenuto il sì della Marina Militare per avere un classe Sauro a titolo gratuito. E il Muma di Genova li aiuterà a realizzare il progetto.

Fuori provincia - Sono venuti in Liguria a studiare di persona come si allestisce un museo del mare.

Sono venuti soprattutto a dare un'occhiata da vicino a quella che dovrà essere la principale attrattiva di un polo culturale legato alla marineria per il sud Italia. Ovvero un ex sommergibile della Marina Militare che possa diventare un simbolo per la città di Catanzaro.

Una delegazione della città calabrese era a Genova negli scorsi giorni per "porre le basi per una futura partnership. Con questo auspicio ho fatto visita al Galata Museo del mare di Genova", spiega il vice sindaco Ivan Cardamone con una nota.

Catanzaro fa sul serio. Dopo uno scambio a distanza con Genova, ha schierato il vice primo cittadino per una missione che fa partire ufficialmente il progetto. Con lui c'erano i dirigenti dei settori patrimonio e cultura, Andrea Adelchi Ottaviano e Antonino Ferraiolo e un funzionario del settore cultura, Franco Megna.

Ad accoglierli il presidente del MUMA Nicoletta Viziano, il direttore generale Pierangelo Campodonico e l'architetto Roberto Bajano. "Il Comune di Catanzaro ha ricevuto nei mesi scorsi la disponibilità da parte dello Stato maggiore della Marina militare per l'assegnazione a titolo gratuito di un battello militare, un sommergibile della classe Nazario Sauro, che potrebbe rappresentare un'importante attrattiva espositiva.

E' stato, anche, avviato il percorso necessario affinché la proposta del Museo del mare possa essere recepita all'interno del redigendo Piano regolatore portuale con l'individuazione di un'area adiacente al porto destinata a spazio espositivo", fa sapere Cardamone.

Un progetto che non potrà che far fischiare le orecchie anche alla Spezia. Sull'individuazione del sommergibile, il "Leonardo da Vinci", qui siamo un passo avanti ma finché l'unità rimane a mollo nessuno le vieta di finire in altri lidi. Il resto è tutto da scrivere.

Sul trovare un'area dove esporlo e su chi dovrà pagare la bonifica dell'unità e tutte le opere necessarie a renderlo visitabile invece ancora non c'è la quadra.
L'Autorità di sistema portuale ha dato il proprio assenso, ma non può investire su di un progetto che non ricada all'interno delle proprie aree di competenza per legge.
Il Museo Tecnico Navale non è pronto a ospitarlo e in ogni caso, l'eventuale supporto di un privato che metta i fondi necessita di un lavoro politico lungo e laborioso con Roma e poi nella ricerca degli investitori.
Insomma, siamo ancora all'anno zero o quasi, mentre Catanzaro sembra poter andare spedita. La beffa è che è sarebbe proprio il capoluogo ligure a offrire il know how.
Un "sommergibile musealizzato può rappresentare, viste le notevoli potenzialità, un modello di riferimento per realizzare una simile esperienza anche a Catanzaro.
Il sommergibile del Muma ha registrato circa un milione di visite e conta oltre 100mila visitatori all'anno.
Un'attrazione importante che non ha eguali dalla Spezia in giù, un'idea che può essere vincente per la città di Catanzaro che si candida ad accogliere il battello della Marina Militare con annesso padiglione-museo di rilievo culturale, espositivo e didattico per tutto il centro-sud e non solo", annuncia il vice sindaco.
Da Genova piena disponibilità ad attivare una collaborazione istituzionale mirata alla realizzazione di uno studio di fattibilità per il Museo del mare a Catanzaro. "Ora l'amministrazione proseguirà il confronto avviato, facendo tutte le opportune valutazioni, in attesa di programmare una visita da parte della direzione del Muma di Genova direttamente sull'area del porto dove potrebbe essere allocato il museo".



Sommergibile Leonardo Da Vinci [foto tratta da Wikipedia]


2019
START
IT'S A PLAY
Regia Marina
award
NEVER ENDS
OUR PERMANENT AWARD
MORE 100 ACCREDITATE STATIONS
MORE 40 AWARDS
THREE STEPS
TOTAL FREE
EASY!
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI
WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

FRIENDSHIPS 2019 - GENOVA NEL CUORE

di Alberto Mattei - IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager

Giorno 9 marzo si è tenuta presso il centro fiera di Montichiari il 6° Meeting G.R.A. (Gruppo Radioamatori Alpini) dove all'interno della manifestazione si è provveduto alla premiazione del Friendships 2019 - Genova nel Cuore.

La manifestazione gestita dal Presidente del G.R.A. IK1AAS Bruno Giraudo (nonchè nostro socio ARMI MI439), sostenuto dal nostro ARMIgero Piergiovanni Uberti IK1NPP (MI596) della sezione ARI di Cuneo. Ha presenziato alla premiazione Paolo IW2ETR (in compagnia di sua figlia) che ha svolto egregiamente la parte dell'organizzatore del FRIENDSHIPS.

I premiati intervenuti al meeting sono stati: HB9EFJ Claudio Galbusera che ha ricevuto in premio un'antenna filare 5 bande della Ditta Pocher end Fed; IV3EHH Piero (delegato da IV3FNR Giannino Curelli vincitore della categoria Phone) ha ritirato il premio un'antenna Windom 40OCF1,5 della ditta DAE; IZ1QLT Paolo Mondo che ha ricevuto in premio un RxTx BAOFENG UV-5R della ditta RF-RADIOFREQUENZA; IK1AAS Bruno Giraudo, non ha potuto ricevere il premio per mancanza della Ditta HAMRADIOSHOP (lo riceverà in secondo tempo); IZ2ZQQ Ivo Tomasi ha ricevuto in premio un FILTRO P/B 0-74 MHz - 100w della ditta HITECHNOLOGY; IZ5CPK Renato Martinelli ha ricevuto in premio una targa in legno con il call della ditta HAMRADIO WOOD FINGERS; i premi della ditta Printed.it di IT9EJW e QSL Italy di IZ0NNI provvederanno direttamente all'invio delle QSL ai vincitori: IU8CEU Michele Politanò e IK5TBI Emilio Fedeli.

Il Friendships è nato nel 2007 ed originamente si chiamava "FRIENDSHIPS ON THE AIR", era nato esclusivamente per ritrovarsi nel periodo natalizio e di fine anno per inviarsi gli auguri! Nel 2009 l'idea è stata ripresa da me ed Elisabetta Trevisan, IZ2ELV, rimodulandolo solo in FRIENDSHIPS e dedicandolo ad un evento catastrofico che era successo nell'anno.

- Il primo nel 2009 è stato dedicato al drammatico terremoto nell'Abruzzo e sono stati raccolti **630 Euro** che sono stati donati alla Protezione Civile.
- nel 2010 è stato dedicato al terremoto in Haiti e sono stati raccolti **350 euro** che sono stati donati all'UNICEF.
- nel 2011 è stato dedicato agli alluvionati del Veneto e sono stati raccolti **400 euro** che sono stati donati alla Parrocchia di Ronchi un paese Veneto colpito dall'alluvione.
- nel 2012 è stato dedicato ai terremotati dell'Emilia Romagna e sono stati raccolti **1450 euro** che sono stati donati al comitato dei genitori e degli insegnanti per la ricostruzione della scuola elementare Ludovico Antonio Muratori di San Felice sul Panaro (Emila Romagna).
- nel 2013 è stato dedicato alla Sardegna, regione gravemente colpita dai nubifragi causati dal ciclone "Cleopatra" che ha colpito i territori di Nuoro ed Olbia e sono stati raccolti **1100 euro** che sono stati donati all'Istituto Professionale AMSICORA di Olbia.
- nel 2014 è stato dedicato ad una causa "tutti uniti per i marò", abbiamo unito le forze nel manifestare, con il solo mezzo della RADIO, l'indifferenza, che la pubblica amministrazione ha perpetrato in questa causa. (non c'è stata nessuna raccolta fondi).
- nel 2015 non è stato fatto!!
- nel 2016 è stato dedicato ai terremotati del Centro Italia ed abbiamo donato **1265 Euro** al Comune di Ussita.
- nel 2017 non è stato fatto!!
- infine l'ultimo nel 2018 dedicato al Ponte Morandi di Genova ed abbiamo raccolto **350 euro** che abbiamo donato al comune di Genova.

Per un totale di **5545 Euro**.

In tutti questi anni molte associazioni e club hanno partecipato con noi: ARMI - INSUBRIA RADIO CLUB - RADIO CLUB YL ELETTRA MARCONI - ARFOPI - COTA - STRANGE RADIO TEAM - MDXC - NO LIMITS DX TEAM - MARCONI CLUB ARI LOANO - OLD SCRAPS TEAM - RBLOB RADIO GROUP - RAI RADIOAMATORI MILANO - AOT - GRA - GRP - URI - RASM - RADIO CLUB LOCARNO - GRAMI - AIRS - GRSNM - MOUNTAIN QRP CLUB - ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI LUGANO - ERA - ARAS - DIGITAL RADIO CLUB


CONTI CORRENTI POSTALI - Attestazione di Versamento BancoPosta

sul C/C n. 585040093

di Euro 350,00

IMPORTO IN LETTERE TRECENTOCINQUANTA/00

INTESTATO A COMUNE DI GENOVA - TESORERIA

CAUSALE EMERGENZA PONTE MORANDI

60/002 08 06-02-19 P 0018
VCYL 0068 €*350,00*
C/C 000058504093 €*0,00*

BOLLO DELL'UFFICIO POSTALE

ESEGUITO DA MATTEI ALBERTO

VIA - PIAZZA E. MILLO, 20

CAP 96011 LOCALITÀ AUGUSTA -SR-






IW2ETR
IK1AAS


IW2ETR
HB9EFJ
Claudio


IV3FNR
Ritira il Premio
IV3EHH
Pietro
IW2ETR


IW2ETR
IZ2ZQQ
Ivo




IW2ETR
IZ5CPK
IZ5CPK
Renato

ARMI-ARI: INCOMPATIBILITA' ISCRIZIONE?

di Alberto Mattei - IT9MRM - Coordinatore Nazionale



Mi è capitato in occasione di nuova iscrizione di un membro, che quest'ultimo, pur avanzando la sua buona disponibilità ad iscriversi al nostro sodalizio, mi ha riferito che non poteva farlo in funzione di un articolo dello statuto ARI che vietava ai soci aventi cariche istituzionali di iscriversi ad altre associazioni (il richiedente è un Presidente di sezione ARI).

L'articolo in questione è il famoso art. 13.1 del Regolamento di Attuazione.

Dice: *13.1 - (Comma 1) E' incompatibile, per il Socio A.R.I. che ricopre cariche od incarichi sia a livello centrale che periferico, l'appartenenza ad altre Associazioni od Organizzazioni similari. (Comma 2) Il socio A.R.I. non può ricoprire cariche sociali o incarichi a qualunque livello e di nessun genere in altre Associazioni od Organizzazioni similari. (Comma 3) I soci che attualmente si trovano in situazioni incompatibili a quanto stabilito dai precedenti commi 1 e 2, debbono regolarizzare la loro posizione entro il 31 dicembre dell'anno corrente e, dunque, non possono, in alcun modo, richiedere la restituzione di tutta o parte della quota sociale. Nel caso in cui il soggetto che si trovi in posizione incompatibile, permanga per qualunque ragione in detto stato oltre il termine sopra previsto, non potrà esercitare alcun diritto sociale e il C.D.N. in forza di segnalazioni dei competenti CC.RR., dovrà ratificare la cessazione entro e non oltre il 30 gennaio dell'anno successivo a quello di cessazione dei diritti sociali. (8)*

Il dubbio nasce spontaneo: ma l'A.R.M.I. è tra quelle indiziate??? Al che ho scritto direttamente al Presidente ARI Gabriele Villa, I2VGW, di seguito la mia email e la sua risposta:

Carissimo Gabriele, è da tanto che non ci scriviamo!! Spero che stai bene. Colgo l'occasione per chiederti un quesito su eventuale incompatibilità tra un socio ARI con incarico di Presidente e l'ARMI. Da premettere, come ben sai, il nostro sodalizio è già da più di un decennio che è affiliato solo ed esclusivamente all'ARI. Come sai è iniziata la gara dedicata alle stazioni radio costiere della Marina Militare (Italian Navy Coastal Radio Stations Award) e già molti team hanno iniziato la loro attività radiantistica. Sono tutti soci ARMI iscritti a varie associazioni tra cui molti sono soci ARI. Un operatore (IT9... Giuseppe T...) che ha chiesto volontariamente di partecipare al team di II9IGJ (IGJ era una stazione radiotelegrafica della Marina che operava da Palombara, Melilli - Siracusa sino al 1995, adesso non più operativa è stata inglobata in quel del Centro Telecomunicazioni di Augusta), per correttezza di operato, ho chiesto a Giuseppe di volerlo iscrivere al nostro sodalizio per equità con tutti gli altri operatori e pur avendo espresso la sua volontà di iscriversi mi ha detto che non poteva farlo in quanto la sua carica da Presidente della sezione ARI di S... glielo impediva, giusto il regolamento dell'ARI.

All'orchè gli ho detto che mi sembrava strano in quanto molti nostri soci sono dell'ARI e ricoprono importanti incarichi nei vari C.D. di varie sezioni ARI e anche in sede nazionale (vedasi IS0ISJ Giancarlo e lo stesso Mario I2MQP fu un nostro ARMIgero) e che la sua semplice iscrizione come mebro ARMI non inficiava assolutamente al suo prestigioso incarico di Presidente di sezione. Giustamente Giuseppe mi ha spiegato che proprio su questo fatto ha avuto problemi seri in sezione e prima di avanzare eventuale richiesta di iscrizione voleva avere un adeguata risposta in seno a questo argomento. Forse è meglio specificare, anche in seno ad eventuali altre richieste, la linea che giustamente ha preso l'ARI nei confronti di tante Associazioni radiantistiche con pretese di emulare l'Associazione Radioamatori Italiani e che non infici a piccole associazioni o club prettamente di carattere militare come la nostra. Spero che Giuseppe possa tranquillamente espletare il suo incarico di Presidente pur essendo iscritto all'ARMI!! Ti ringrazio se potrai dare un tuo giudizio in merito. Colgo l'occasione di inviarti i miei più cordiali ed affettuosi saluti, Alberto Mattei, IT9MRM

Questa la sua risposta:
Carissimo Alberto, ben riletto! Sai bene che io ritengo preistoriche alcune obiezioni sollevate in passato a proposito di queste presunte e altrettanto preistoriche incompatibilità. Quindi per ciò che mi riguarda, dati anche i precedenti illustri che tu citi, non vedo come si possa negare questa iscrizione. Ma vorrei che il mio parere fosse confortato da quello del nostro Segretario Generale, Enzo e dal presidente del CSN, Mauro che ci leggono in copia. Ti abbraccio! Gabriele

Di seguito la risposta di Enzo Favata, IT9IZY - Segretario Generale: *Anche per me nessun problema. A suo tempo il tema è stato affrontato e risolto.*
Un abbraccio. Enzo IT9IZY

Di seguito la risposta di Mauro Pregliasco, I1JQJ - Presidente del CSN: *Caro Alberto, l'incompatibilità è normata dall'art. 13.1 del Regolamento di Attuazione.*
In buona sostanza l'incompatibilità è prevista per il Socio A.R.I. che ricopre cariche od incarichi, sia a livello centrale che periferico, in altre Associazioni od Organizzazioni similari. Lo Statuto dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani venne esaminato dal C.D.N. nel corso dei lavori della riunione del 9 dicembre 2006. Si ritenne che gli scopi dell'A.R.M.I. sono sinergici con quelli dell'A.R.I. Questo consentì di concedere l'affiliazione - con la famosa delibera I-15-2006 – applicando il comma c) dell'art.3 del Regolamento di Attuazione che stabilisce, fra l'altro: "che le finalità non contrastino o siano in concorrenza con quelle perseguite dall'A.R.I." Pertanto il mio parere personale è che non esistono incompatibilità fra le due Associazioni; lo dimostra anche il fatto che in questi anni abbiamo avuto parecchie e significative attività operando in sinergia.
Sperando di essere stato d'aiuto, resto a disposizione per ogni ulteriore possibile collaborazione.
Mauro, I1JQJ





MEMPHIS BELLE
MILITARY WATCHES

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



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

Incrociatore GIOVANNI delle BANDE NERE

Parte Terza



Allo stesso scopo escono in mare anche gli incrociatori leggeri Duca degli Abruzzi e Garibaldi (la VIII Divisione) ed i cacciatorpediniere Da Recco, Pessagno ed Usodimare (per altra versione Granatiere e Bersagliere).

12 maggio 1941
La IV Divisione raggiunge il convoglio in navigazione da Napoli a Tripoli alle cinque del mattino, ma nel pomeriggio dello stesso giorno il Bande Nere subisce delle infiltrazioni di acqua salata nei condensatori delle caldaie poppiere: alle 17 Supermarina autorizza il Comando della IV Divisione a trasbordare sul Cadorna, dopo di che il Bande Nere rientra a Palermo, scortato dall'Alpino.
Il resto della Divisione rientrerà a Palermo al termine dell'operazione.

14-19 maggio 1941
Lavori di riparazione dell'avaria.

21 maggio 1941
Alle 8.30 Bande Nere e Cadorna salpano da Palermo per trasferirsi ad Augusta, scortati dal Maestrale e dalla torpediniera Circe, seguendo rotte costiere. Alle 10 il Bande Nere, per insufficiente lubrificazione, deve fermare la motrice di dritta e dirigere su Messina navigando con una macchina sola, arrivandovi alle 18.20.

22 maggio 1941
Dopo alcun verifiche nell'Arsenale di Messina, che non portano a scoprire particolari avarie, in mattinata il Bande Nere compie una prova in mare nella quale tocca la velocità di 29,7 nodi; non essendovi nulla fuori posto, l'incrociatore prosegue verso Augusta, dove giunge alle 18.35, ormeggiandosi alla boa. Insieme al Bande Nere si trasferisce ad Augusta anche il Di Giussano, che si trovava a Messina da quasi un mese, con la scorta del cacciatorpediniere Gioberti.
I due incrociatori sono stati trasferiti ad Augusta in previsione della loro partecipazione alla posa di uno sbarramento di mine, il «T», da posare nelle acque di Tripoli.

1° giugno 1941
Sul Bande Nere viene celebrata messa, evento abbastanza eccezionale, da don Sergio Pignedoli, giovane prete fattosi cappellano militare dopo lo scoppio della guerra (e futuro cardinale). Don Pignedoli ha fino a quel momento prestato servizio su navi ospedale, ma la messa celebrata sul Bande Nere e l'incontro con l'equipaggio di quella nave (gli viene detto, tra l'altro, che la IV Divisione sente la mancanza di un cappellano) lo spinge a chiedere insistentemente, ed ottenere, di essere invece imbarcato su navi da guerra, per essere più vicino ai combattenti (scriverà, il 2 giugno, in una lettera ai suoi superiori: «Ieri, invitato dall'Ammiraglio di Divisione, sono andato a celebrare sul Giovanni delle Bande Nere – ove era venuto anche l'equipaggio di un altro incrociatore. Sono stati gentilissimi tutti – e io entusiasta – Ma il bello viene qui: mi hanno detto che desiderano vivamente un cappellano – che la sua mancanza si sente in tutta la Divisione – che ci sarebbe da fare tanto (erano gli stessi comandanti a dirlo) come prime comunioni ecc. Mi hanno anche detto (non faccio nomi) – l'Ordinariato Militare dimentica un po' la Marina -. Io mi sono arrischiato a far presente ciò che Voi una volta mi avevate detto: "Non è possibile – mancherebbe persino l'alloggio per il cappellano" – Mi è stato risposto che su uno o su l'altro degli incrociatori si può trovare benissimo l'alloggio»).



Un'altra immagine del Bande Nere (La Voce del Marinaio)

2 giugno 1941

Il Bande Nere (capitano di vascello Sesto Sestini), avente a bordo l'ammiraglio di divisione Guido Porzio Giovanola (comandante della IV Divisione), ed il Di Giussano (capitano di vascello Giovanni Marabotto) salpano da Augusta alle 16 con la scorta dei cacciatorpediniere Gioberti (capitano di fregata Marc'Aurelio Raggio) e Scirocco (capitano di fregata Domenico Emiliani) allo scopo di partecipare, con altre unità, alla posa di alcune spezzate dello sbarramento minato difensivo «T» a nordest di Tripoli. Alle 18.10 la IV Divisione giunge in vista delle altre navi incaricate dell'operazione, cioè la VII Divisione dell'ammiraglio Ferdinando Casardi, comandante superiore in mare (incrociatori leggeri Eugenio di Savoia, Muzio Attendolo ed Emanuele Filiberto Duca d'Aosta), la XV Squadriglia Cacciatorpediniere (Antonio Pigafetta, Alvise Da Mosto e Giovanni Da Verrazzano) e parte della XVI Squadriglia (Nicoloso Da Recco ed Antoniotto Usodimare); alle 18.30 (o 18.40) le navi assumono la loro posizione in formazione. Gli ordini prevedono di portare la velocità a 22 nodi, ma essa dev'essere tenuta sui 18 nodi a causa di un'avaria del Da Mosto; in serata sarà possibile portare la velocità a 20 nodi. Alle 22.12 è lo Scirocco ad essere colto da un'avaria, questa volta al timone, ma riesce a ripararla ed a riassumere la sua posizione alle 22.52.

3 giugno 1941

All'alba la formazione, che a causa dell'avaria del Da Mosto ha accumulato due ore di ritardo, si ritrova senza scorta aerea, perché il ghibli e la scarsa visibilità impediscono agli aerei di decollare ed individuare le navi. Alle 10.05 viene avvistato il fumo emesso dalla torpediniera Castore per segnalare la posizione della posa, ed alle 10.37, dopo aver via via ridotto la velocità, le unità ricevono l'ordine di dividersi nei gruppi stabiliti per la posa. Alle 11.06 le unità del gruppo «Eugenio» (Eugenio di Savoia, Bande Nere, Di Giussano, Da Mosto e Da Verrazzano; si sono separati Duca d'Aosta, Pigafetta, Gioberti e Scirocco) iniziano a manovrare per assumere rotta e formazione di posa (per la linea «b», linea di fronte con, da sinistra, sul lato esterno il Bande Nere, poi il Di Giussano a 300 metri, poi l'Eugenio di Savoia a 200 metri da quest'ultimo, quindi il Da Mosto a 100 metri da esso); l'Usodimare è colto da avaria al timone, ma la risolve rapidamente. La posa della linea «b» inizia alle 11.31 e finisce alle 12.15, quella della linea «c» (posata invece dall'Attendolo e dall'Eugenio di Savoia) comincia alle 12.22 e termina alle 12.51; entrambe vengono compiute a 10 nodi. Il Bande Nere, che è la prima nave a cominciare la posa tra quelle assegnate alla linea «b», posa 139 mine, al pari del Di Giussano, mentre l'Eugenio di Savoia posa 228 boe esplosive e poi (al pari dell'Attendolo) 88 mine ad antenna per la linea «c»; il Da Mosto posa 116 boe strappanti ed il Da Verrazzano ne posa altre 95 dello stesso tipo e 17 esplosive. La linea «b» (311 mine italiane antinave, 259 boe esplosive e 259 boe strappanti) rappresenta il primo sbarramento di mine multiplo posato da unità italiane, essendo composto da 4 file, di cui 2 di mine antinave ad antenna (con intervallo di 100 metri tra ogni ordigno), una di boe esplosive (60 metri tra ogni boa) ed una di boe strappanti (anch'esse a 60 metri l'una dall'altra), con le armi sfalsate tra le file. Le due file di mine sono distanziate di 300 metri, quella di boe esplosive è a 200 metri dalla seconda fila di mine e la fila di boe strappanti è a 200 metri da quest'ultima. Si tratta di uno sbarramento sostanzialmente indragabile, ma la sua posa richiede grande coordinazione e precisione. Alle 13.30 le navi del gruppo «Eugenio» giungono nel punto di riunione; il Da Mosto viene inviato a Tripoli per le riparazioni dell'avaria, mentre il Bande Nere e le altre navi eseguono evoluzioni fino a quando, alle 14.10, sopraggiunge anche il gruppo «Aosta». A questo punto Casardi ordina di assumere la rotta di rientro e velocità 22 nodi; la visibilità migliora leggermente e progressivamente con l'allontanamento dalla costa. Alle 14.52 vengono avvistati degli aerei da caccia che si

allontanano, ed alle 18 il Bande Nere comunica all'ammiraglio Casardi che il Di Giussano ha avvistato per breve tempo un ricognitore di tipo imprecisato. Da Malta decollano degli aerosiluranti, e Supermarina, debitamente informata, ne avvisa le navi in mare alle 23.15; Casardi decide di proseguire sulla rotta transitoria 45°, invece che accostare per nord come deciso precedentemente, così da mantenere la luna nei settori poppieri e permettere ai cacciatorpediniere della scorta avanzata di vegliare sul settore più pericoloso; dato che tale diversione provocherà un allungamento del percorso, l'ammiraglio fa anche aumentare la velocità a 25 nodi, in modo da trovarsi lo stesso, all'alba, sotto la protezione dei caccia della Regia Aeronautica (nonché allo scopo di incrementare la possibilità di manovra delle sue navi). Vi sono due allarmi, a poca distanza l'uno dall'altro, a seguito di presunti avvistamenti da parte dell'Usodimare (il primo) e del Bande Nere (il secondo); la formazione accosta per imitazione di manovra, ma nessuna nave apre il fuoco e non si verificano attacchi.

4 giugno 1941

All'1.14, dato che la luna più bassa mette in risalto le sagome delle navi, queste accostano per rotta 70° così da avere la luna di poppa, ma all'1.53, tramontata la luna, riassumono rotta verso nord. Alle quattro del mattino la VII Divisione e la IV Divisione si separano; quest'ultima dirige per lo stretto di Messina. Il Di Giussano entra in quest'ultima città alle undici, mentre il Bande Nere prosegue per Palermo insieme al Cadorna, arrivandovi alle 16.20. Sul campo minato «T» andrà distrutta, nel dicembre 1941, la temibile Forza K britannica: affonderanno sulle mine l'incrociatore leggero Neptune ed il cacciatorpediniere Kandahar, mentre subiranno danni gli incrociatori leggeri Aurora (gravi) e Penelope (lievi), ponendo fine per lungo tempo ad una gravissima minaccia britannica ai convogli italiani per l'Africa Settentrionale.

9 giugno 1941

Breve uscita da Palermo per esercitazioni di tiro, con la scorta dei cacciatorpediniere Maestrale, Grecale e Scirocco.

19 giugno 1941

Il Bande Nere esce da Palermo per recarsi incontro al Di Giussano, salpato da Messina alle 8.05 per trasferirsi nel capoluogo siciliano. I due incrociatori s'incontrano in mare aperto, eseguono congiuntamente esercitazioni di tiro e poi entrano a Palermo alle 19, per poi restarvi fermi fino al 5 luglio.

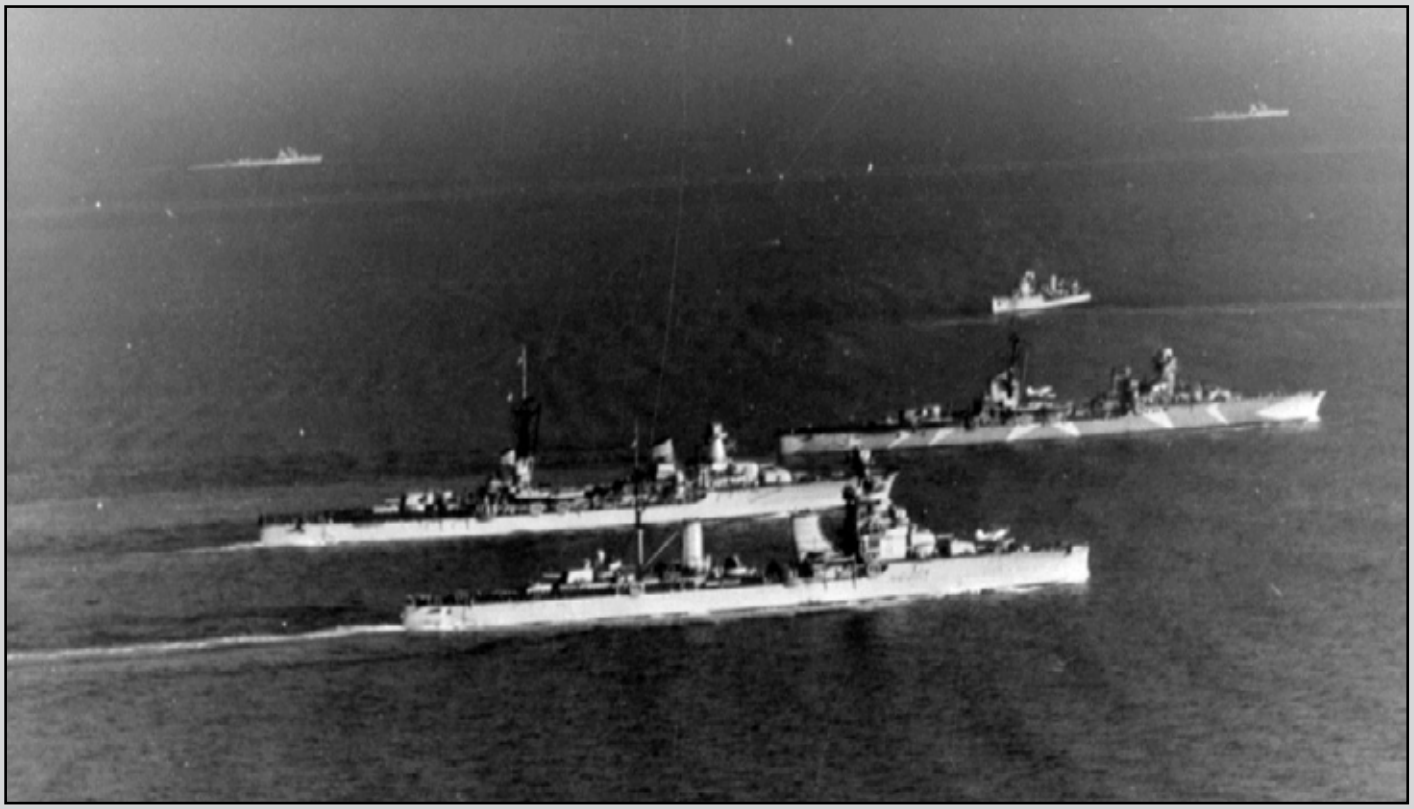
6 luglio 1941

Il Bande Nere ed il Di Giussano (IV Divisione, al comando dell'ammiraglio Porzio Giovanola) imbarcano a Palermo 130 mine ciascuno (tipo Elia, dotate di congegno antidragante) per partecipare alla posa della terza tratta («S 3», con le spezzate «S 31» e «S 32» per un totale di 292 mine e 444 boe esplosive) dello sbarramento minato «S», da posare al largo della Sicilia. Mentre i due incrociatori stanno completando il carico, ed hanno già molte mine in posizione sulle ferroguide in coperta, alcuni aerei britannici appaiono all'improvviso, cogliendoli completamente di sorpresa (tanto che non fanno neanche in tempo a reagire col loro armamento), e li mitragliano a volo radente. L'attacco nemico, che potrebbe avere esito catastrofico (basterebbe che una mina venisse colpita e scoppiasse per scatenare una catena di esplosioni), non causa nessun danno. Alle 19.30 Bande Nere e Di Giussano salpano da Palermo con la scorta dei cacciatorpediniere Maestrale, Grecale e Scirocco (X Squadriglia Cacciatorpediniere; per altra fonte sarebbe stato presente anche il Libeccio), per prendere parte alla posa delle mine.

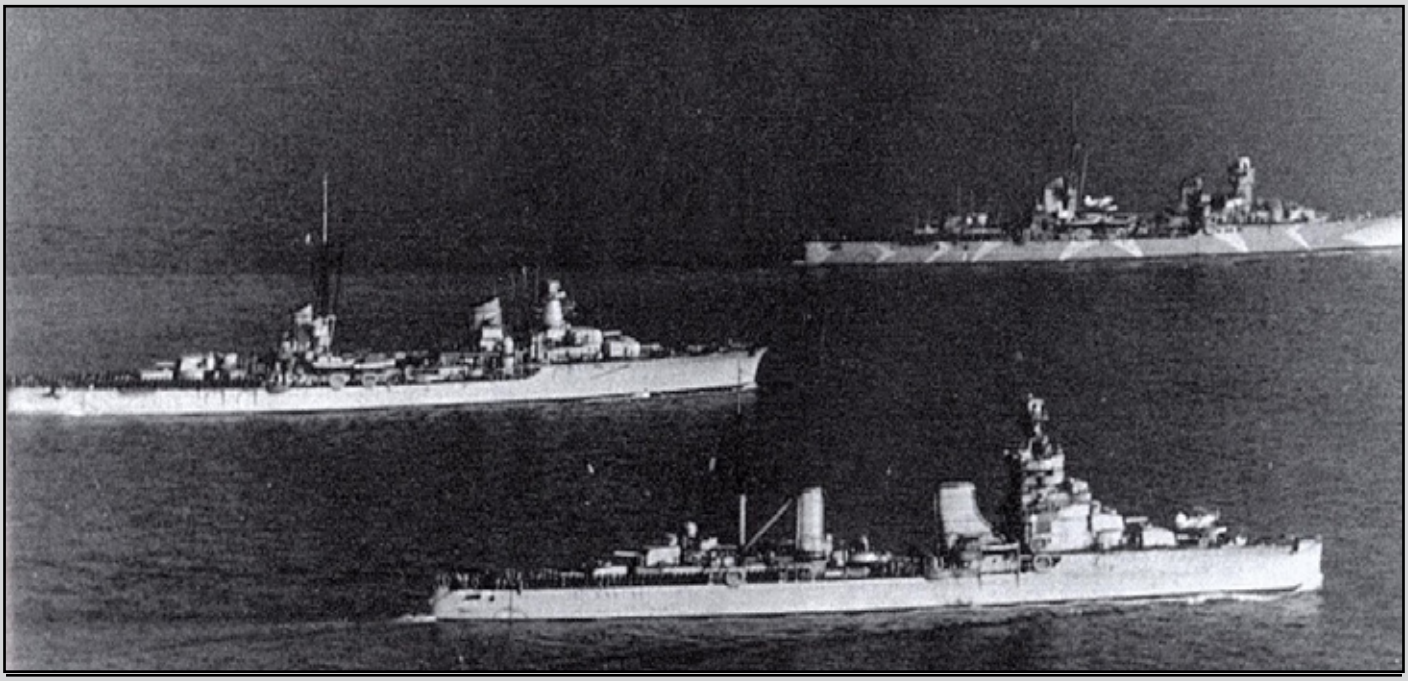
7 luglio 1941

Poco dopo le cinque del mattino la IV Divisione e la X Squadriglia si accodano alla VII Divisione (Attendolo e Duca d'Aosta, che ha a bordo l'ammiraglio Ferdinando Casardi, comandante della VII Divisione e comandante superiore in mare) ed ai cacciatorpediniere Da Recco, Da Mosto, Da Verrazzano, Pigafetta e Pessagno (questi ultimi due partiti da Trapani, mentre le altre unità sono salpate da Augusta). Data la scarsa visibilità, l'ammiraglio Casardi tiene i cacciatorpediniere in posizione di scorta ravvicinata anche di notte, e fa zigzagare nelle zone dove più probabile è l'incontro con sommergibili avversari. Alle 7 le navi (le mine saranno posate dagli incrociatori nonché da Pessagno e Pigafetta) iniziano a manovrare per assumere rotta e formazione di posa (Bande Nere, Duca d'Aosta, Attendolo e Di Giussano, in linea di rilevamento 47°, con Pigafetta all'appoggio del Bande Nere e Pessagno all'appoggio del Di Giussano), ed alle 7.45 iniziano a posare le mine, terminando alle 8.57. Il Bande Nere posa, insieme al Pigafetta, la linea "U", la seconda da destra delle quattro: per primo il Pigafetta posa 92 mine E2 con congegno antidragante, poi il Bande Nere posa 130 E2 compiendo, dopo la posa della sua ventesima mina, un'accostata a dritta che modifica la rotta di posa da 25° a 72° (lo fanno tutte le navi, in quel momento, così che lo sbarramento cambia orientamento un po' oltre la metà, oltre ad aumentare in larghezza: di fatto è una composizione di due sbarramenti uno attaccato all'altro, «S 31» e «S 32»). La distanza tra due mine di una stessa fila è di 100 metri (per le file "U" e "V", mentre nelle due file di sinistra, "S" e "T", è di 150), quella tra le file (le mine di file diverse sono sfalsate tra loro) è di 300 metri fino alla virata a dritta, e di 420 metri dopo la virata. L'operazione di posa, effettuata alla velocità di 10 nodi, avviene con manovre più complesse del solito, poiché sulla terza e quarta linea devono posare le torpedini prima i cacciatorpediniere e poi gli incrociatori, senza soluzione di continuità nel ritmo e nell'equidistanza; le navi danno comunque prova di buon addestramento ed affiatamento in tali operazioni di precisione, sovente effettuate con pochi elementi per la determinazione della posizione, oltre che in zone pericolose per possibili attacchi nemici. La posa del Bande Nere viene messa a rischio da un pericoloso incidente verificatosi a bordo proprio al momento di cominciare l'operazione:

quando la formazione assume la linea di rilevamento 47° e comincia il lancio delle mine, il Bande Nere lascia la sua posizione nella linea di rilevamento ordinata ed avanza fino a portarsi in linea di fronte col Duca d'Aosta, mentre del fumo esce da un locale sotto la plancia. Sul Bande Nere si infatti è verificato un cortocircuito, che ha provocato un piccolo incendio nel locale del materiale antigas, vicino al deposito munizioni di prua (per arginare l'incendio si rende necessario allagare alcuni locali, di ridotta cubatura), nonché la messa fuori uso di girobussola, radiosegnalatore ad ultracorte e contagiri di macchina (quest'ultimo problema ha impedito di mantenere la posizione in linea di rilevamento). L'accaduto viene comunicato dal Comando della IV Divisione alla VII Divisione. Il problema, tuttavia, viene risolto in tempo per poter effettuare regolarmente l'operazione: il Pigafetta, che non ha seguito il Bande Nere ma si è invece mantenuto sul rilevamento del Duca d'Aosta, posa le sue 92 mine come da ordini, ed entro quel tempo il Bande Nere è riuscito a riassumere la sua posizione in formazione, in tempo per posare le sue mine come da disposizioni. La VII Divisione dirige poi per Taranto; alle 15.11 la IV Divisione viene lasciata libera di raggiungere Palermo, dove giunge alle 16.30.



Il Bande Nere (in primo piano), l'Attendolo (in secondo piano) ed il Duca d'Aosta (sulla destra, con colorazione mimetica) fotografati durante la missione di posa di mine del 7 luglio 1941 (sopra: USMM; sotto: g.c. STORIA militare), verso le ore 7.45. Le tre navi dovrebbero procedere in linea di rilevamento per 135° dal Duca d'Aosta, ma in queste due foto il Bande Nere sta superando l'Attendolo a causa di un'avaria al contagiri di macchina.



12 luglio 1941
L'ammiraglio di divisione Guido Porzio Giovanola, comandante della IV Divisione, trasborda con il suo stato maggiore dal Bande Nere, che cessa così di essere la nave ammiraglia della IV Divisione, al Di Giussano, che assume tale ruolo al suo posto.

16 luglio 1941
Il Bande Nere lascia Palermo alle 5.30, scortato dai cacciatorpediniere Fulmine e Strale, per trasferirsi a La Spezia per un periodo di lavori di grande manutenzione.

17 luglio 1941
Arriva a La Spezia alle 7.45.

18 luglio 1941
Entra nell'Arsenale di La Spezia, ormeggiandosi nella darsena Duca degli Abruzzi, dove iniziano i lavori, che si protrarranno per tre mesi. Il capitano di vascello Sesto Sestini lascia il comando del Bande Nere per assumere quello della corazzata Giulio Cesare; al suo posto assume il comando dell'incrociatore il capitano di vascello Enrico Mirti della Valle (altra fonte data tale avvicendamento al 9 luglio).

13 agosto 1941
Passa formalmente in riserva, posizione nella quale resterà fino al 20 ottobre. Mentre il Bande Nere è ai lavori, si avvicendano al suo comando, in successione, il capitano di fregata Vittore Raccanelli (che rileva il comandante Mirti della Valle il 7 agosto) ed il capitano di vascello Giorgio Rodocanacchi (dal 22 settembre al 19 ottobre).

12 ottobre 1941
Compie una breve uscita nella rada di La Spezia, allo scopo di eseguire giri di bussola.

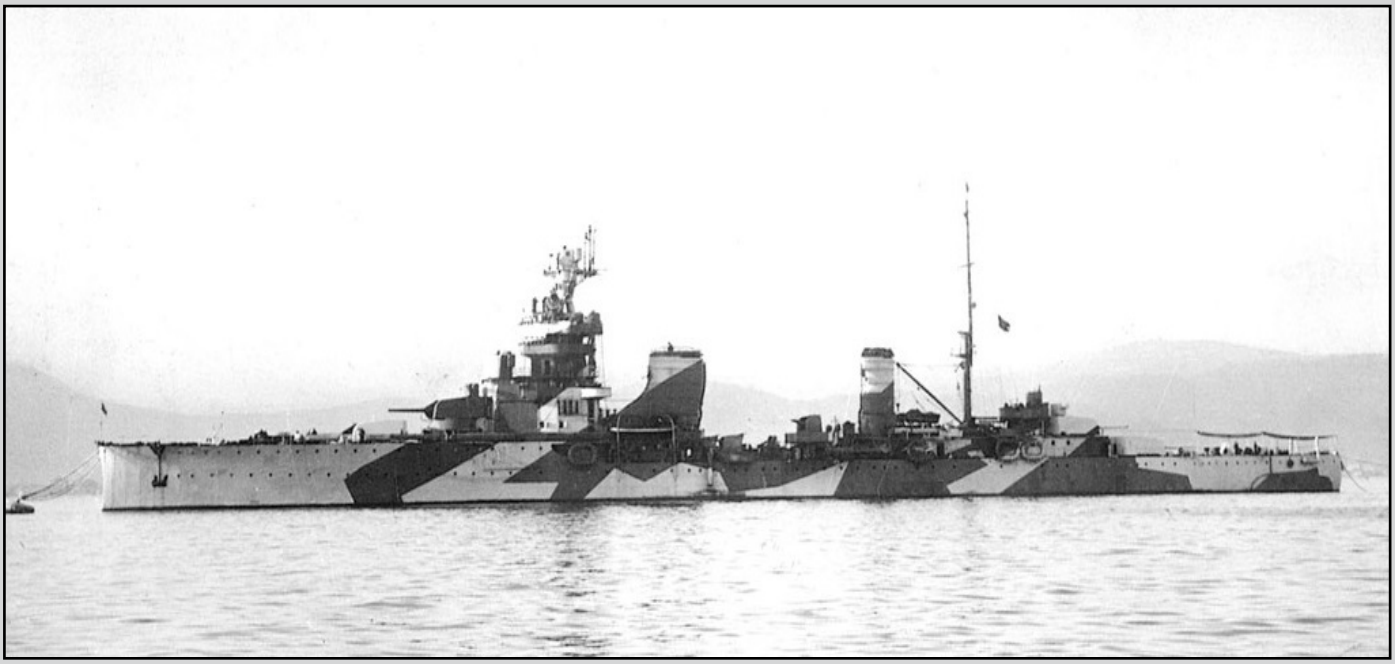
16 ottobre 1941
Altra uscita in mare, per tarare il radiogoniometro e compiere esercitazioni di tiro contro manica; scortano il Bande Nere i MAS 507 e 525.

19 ottobre 1941
Assume il comando del Bande Nere il capitano di vascello Ludovico Sitta, che sarà il suo ultimo comandante. Nello stesso giorno, la nave – che è ancora ai lavori – "lascia" la IV Divisione ed assume il ruolo di nave ammiraglia della Forza Navale Speciale, alzando l'insegna dell'ammiraglio di squadra Vittorio Tur.

26 ottobre 1941
Termine dei lavori di grande manutenzione: il Bande Nere è nuovamente operativo. A conclusione dei lavori, la nave riceve la colorazione mimetica, a due tonalità di grigio (fasce di colore grigio scuro su un fondo grigio chiaro): sono i colori rivelatisi come più efficaci per gli scopi mimetici. Quella del Bande Nere è l'ultima colorazione mimetica "sperimentale" tra le tante esaminate dalla Marina italiana nel corso del 1941 e, essendosi rivelata particolarmente riuscita, diverrà la base della colorazione standard adottata nelle Norme per la mimetizzazione delle Regie Navi emanate nel dicembre 1941. (Per altra fonte la colorazione mimetica, decisa da Maristat nel novembre 1941, sarebbe stata applicata al Bande Nere a inizio dicembre).

24 novembre 1941
Esce dalla darsena dell'Arsenale di La Spezia e si porta fino alla diga foranea per eseguire dei giri di bussola; in serata esce in mare per svolgere esercitazioni di tiro notturno.

27 novembre 1941
Il Bande Nere compie un'altra fugace uscita da La Spezia, per esercitazioni di tiro contro bersaglio rimorchiato, fruendo della scorta delle torpediniere Libra e Giuseppe La Masa e dei MAS 510 e 515.



Il Bande Nere, con la colorazione mimetica da poco ricevuta, a Messina a inizio dicembre 1941 (da www.italie1935-45.com)

9 dicembre 1941
Il Bande Nere cessa di essere sede del Comando della Forza Navale Speciale. Lo stesso giorno, esegue dei giri di bussola presso la diga foranea di La Spezia.

10 dicembre 1941
Lascia La Spezia alle 16.25, diretto in Sicilia, dove dovrà riunirsi al resto della IV Divisione (Da Barbiano e Di Giussano).

11 dicembre 1941
Arriva a Palermo alle 15.05. In serata carica viveri e circa 500 tonnellate di benzina in fusti, che dovrà trasportare in Libia per una missione urgente di trasporto insieme a Da Barbiano e Di Giussano.
Il mese di novembre 1941, durante il quale il Bande Nere era fermo per lavori a La Spezia, si è rivelato per il traffico libico il peggiore dell'intero conflitto: le perdite tra i rifornimenti inviati in Libia hanno sfiorato il 70 %, e quelle tra i carburanti, carico più importante e di conseguenza più bersagliato, hanno toccato il 92 %, livelli mai toccati prima d'allora e mai più raggiunti in seguito. Approfittando della carenza di rifornimenti creata da tale situazione, il 19 novembre l'VIII Armata britannica è passata all'offensiva con l'operazione "Crusader"; di conseguenza, le truppe italotedesche in Nordafrica hanno un disperato bisogno di carburante e munizioni. Stante la gravissima situazione dei trasporti in quel momento, Supermarina, su richiesta del Comando Supremo, ha messo a punto un piano per effettuare trasporti urgenti di essenziali rifornimenti mediante navi da guerra, ossia sommergibili, cacciatorpediniere ed incrociatori. Le quantità di rifornimenti imbarcabili su tali unità sono in realtà assai scarse, e la sistemazione di fusti e latte di benzina, stipate alla meglio nei locali interni disponibili o direttamente in coperta, pone gravi rischi alle navi stesse, che sovente si trovano impossibilitate ad usare il proprio armamento (nel caso di fusti sistemati in coperta) oltre che a rischio di essere incendiate anche solo da un banale mitragliamento, mentre nei locali interni il pericolo è rappresentato dall'accumulo di vapori. Ciononostante, il piano viene attuato, e, pur tra numerose difficoltà e perplessità, la larga maggioranza dei trasporti andrà a buon fine. Ma non sempre. Bande Nere, Cadorna, Da Barbiano e Di Giussano (che formano la IV Divisione) sono stati scelti per questo pericoloso compito per via delle loro mediocri caratteristiche – scarsissima corazzatura, modeste qualità marine, velocità ormai ridotta dal lungo servizio –, che li rendono ormai inadatti all'impiego di squadra con le altre navi maggiori. Dovranno trasportare in Libia provviste, nafta, gasolio e benzina per aerei, carico quest'ultimo carico di vitale importanza, perché all'inizio del dicembre 1941 la disponibilità di carburante per aerei in Tripolitania è tanto ridotta che a breve non sarà più possibile fornire scorta aerea ai convogli in arrivo. Per primi, nella notte tra il 9 ed il 10 dicembre, sono stati inviati il Da Barbiano (nave ammiraglia del comandante della IV Divisione, ammiraglio di divisione Antonino Toscano) ed il Di Giussano, trasferiti a questo scopo da Taranto a Palermo. Durante la navigazione verso Tripoli, tuttavia, i due incrociatori sono stati scoperti dalla ricognizione aerea nemica, e l'ammiraglio Toscano, vista così sfumare la sorpresa, ed in considerazione sia del ritardo accumulato sulla tabella di marcia (a causa del maltempo) sia dell'estrema vulnerabilità delle sue navi agli attacchi aerei (basterebbe un semplice mitragliamento per incendiare i fusti di benzina sistemati in coperta), ha deciso di interrompere la missione e rientrare a Palermo. Proprio a causa di questo rinvio, si rende necessario inviare un maggiore quantitativo di benzina: ed a questo scopo, per aumentare la quantità di rifornimenti trasportati in Libia dalla IV Divisione, si è deciso di includere anche il Bande Nere (capitano di vascello Lodovico Sitta) nella successiva missione, programmata per il 12-13 dicembre, ordinando il suo trasferimento da La Spezia a Palermo per unirsi a Da Barbiano e Di Giussano. Il 13 dicembre deve infatti prendere il via un'operazione complessa di traffico, la «M. 41», con la quale devono essere inviati in Libia tre convogli per totali sei mercantili e dodici cacciatorpediniere, più una scorta indiretta di due corazzate, cinque incrociatori e nove cacciatorpediniere ed una forza d'appoggio di due corazzate, quattro cacciatorpediniere e due torpediniere. Nel tratto finale della navigazione, i convogli dovranno essere scortati dagli aerei di base in Tripolitania: questi, tuttavia, hanno ormai così poco carburante – appena 25 tonnellate in tutto – da non poter più effettuare tale servizio. Per garantire la scorta aerea ai convogli in arrivo in Libia, si è reso necessario programmare una nuova missione della IV Divisione. Il Bande Nere dovrebbe partire insieme a Da Barbiano e Di Giussano (per altra versione la sua partenza è prevista per il 13 dicembre), ma la sua partenza dev'essere rimandata di ventiquattr'ore a causa di un'infiltrazione di acqua di mare nel condensatore principale di prua, che immobilizza la nave in porto e le impedisce di salpare. (Secondo una fonte, il carico destinato al Bande Nere viene imbarcato sugli altri due incrociatori, ma dal fascicolo della serie "Orizzonte Mare" relativa agli incrociatori tipo Di Giussano apparirebbe invece che il carico del Bande Nere sia rimasto a bordo della nave, venendo poi sbarcato il 15 dicembre, come riportato poco oltre). Da Barbiano e Di Giussano prendono invece il mare come previsto, alle 18.10 del 12 dicembre, alla volta di Tripoli, con il loro carico di benzina: ma i decrittatori britannici dell'organizzazione "ULTRA" hanno intanto intercettato e decifrato alcuni messaggi relativi alla missione, apprendendo che «Gli incrociatori Da Barbiano, Di Giussano e Bande Nere debbono lasciare Palermo alle 18.00 di oggi 12 e procedere per Tripoli a 22 nodi, arrivando a Tripoli alle 15 del giorno 13. Essi salperanno da Tripoli nella notte del 14 per ritornare in Italia. Il Bande Nere rientrerà a Palermo, ma la destinazione delle altre due unità non è conosciuta» (i britannici rimarranno all'oscuro del fatto che in realtà il Bande Nere non abbia potuto partecipare alla missione,

ed anche a cose fatte – il 13 dicembre – continueranno a ritenere che anche il Bande Nere fosse partito insieme ai due gemelli). L'avaria si rivelerà provvidenziale per il Bande Nere, salvandolo da distruzione certa: durante la missione, infatti, nella notte tra il 12 ed il 13 dicembre, Da Barbiano e Di Giussano cadranno in un agguato teso da quattro cacciatorpediniere Alleati (tre britannici ed uno olandese) presso Capo Bon, e verranno incendiati e affondati con la morte dell'ammiraglio Toscano e di oltre ottocento uomini.

15 dicembre 1941

A seguito della perdita di Da Barbiano e Di Giussano, l'analoga missione del Bande Nere (che secondo le disposizioni di Supermarina sarebbe dovuto partire, una volta riparata l'avaria, 24 ore dopo gli altri due incrociatori) viene annullata. Alle 00.10, dopo aver sbarcato la benzina che avrebbe dovuto portare in Libia, il Bande Nere lascia Palermo con la scorta della torpediniera Climene e fa rotta per Messina, dove arriva alle 8.24 seguendo rotte costiere. Ormeggiatosi al pontile Etiopia, in mattinata il Bande Nere sbarca il resto del carico di provviste, poi viene temporaneamente assegnato all'VIII Divisione Navale: ormai la IV Divisione non esiste più.

21-22 dicembre 1941

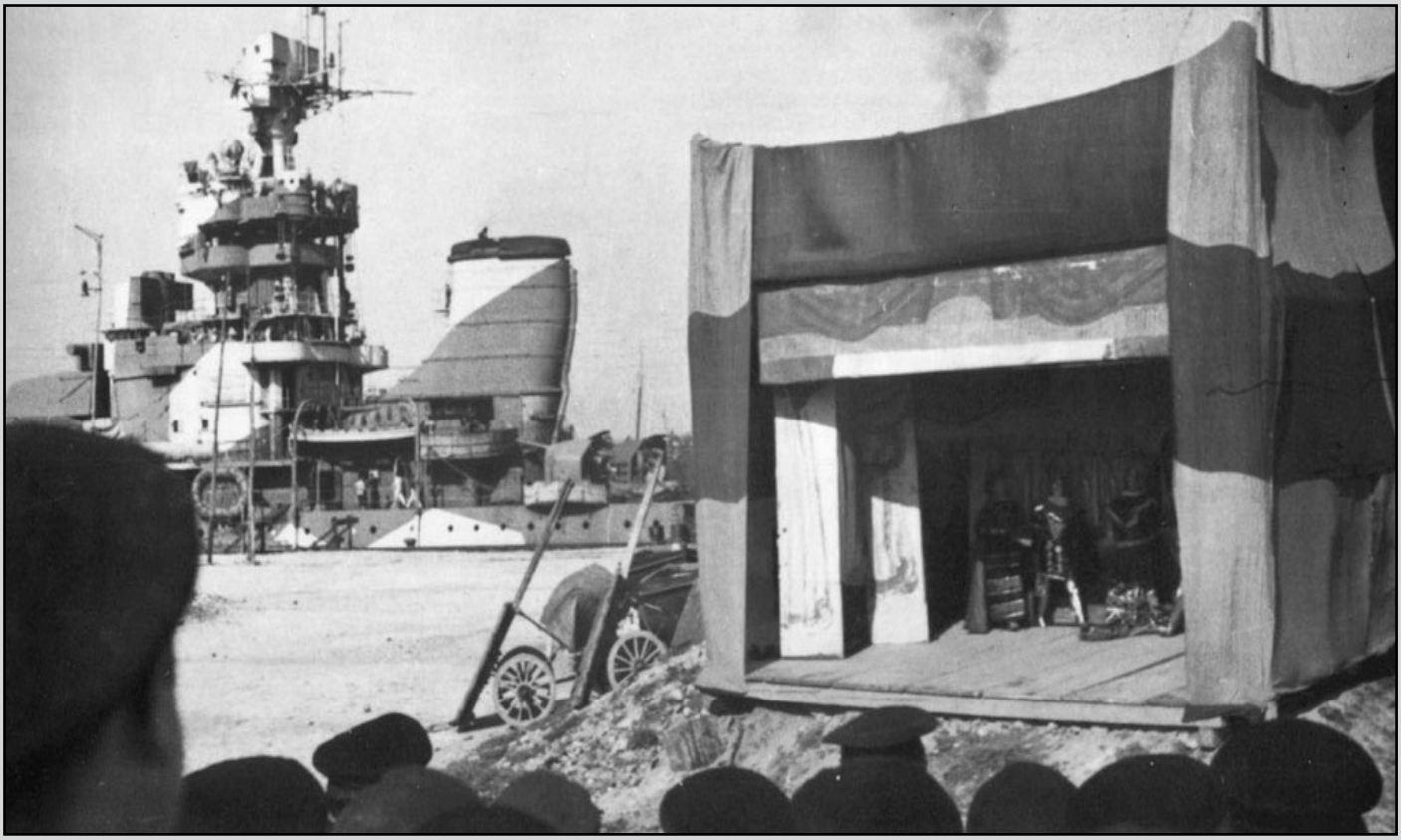
Mentre si trova a Messina, il Bande Nere riceve ordine di imbarcare viveri e poi di sbarcarli di nuovo.

26 dicembre 1941

Sempre a Messina, giunge l'ordine di imbarcare personale militare e materiali da trasportare a Tripoli, ma in serata tale ordine viene revocato.

3 gennaio 1942

A seguito dello scioglimento della IV Divisione, causato dalla battaglia di Capo Bon, il Bande Nere viene trasferito all'VIII Divisione Navale.



Marinai del Bande Nere assistono ad uno spettacolo di pupi a Messina, inizio 1942; la nave, ormeggiata nel porto, è visibile sullo sfondo (da www.italie1935-45.com)

12 gennaio 1942

Facendo parte dell'VIII Divisione, il Bande Nere entra a far parte della 2a Squadra Navale.

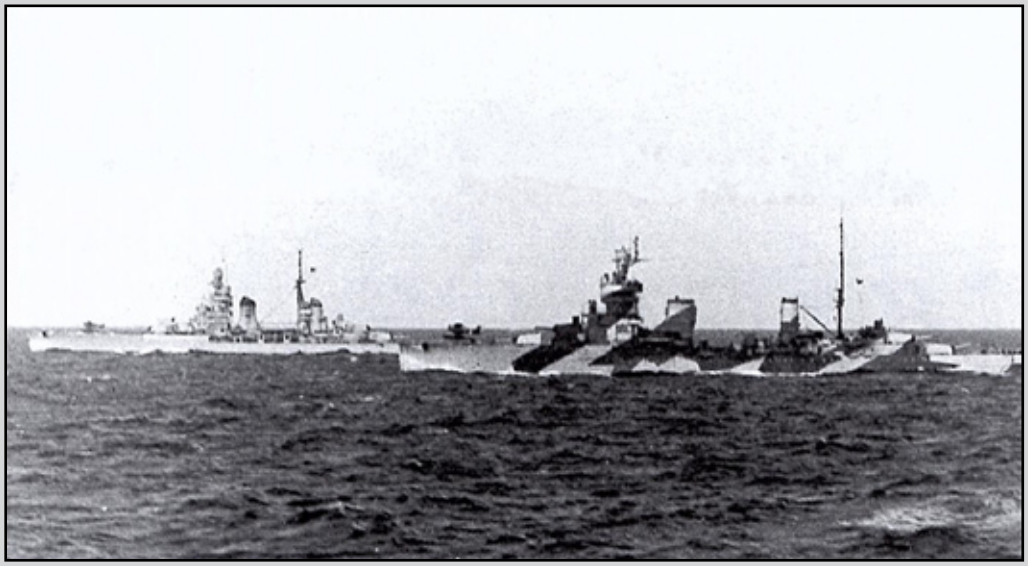
31 gennaio 1942

Il Bande Nere viene visitato a Messina dal principe ereditario Umberto di Savoia, recatosi in visita in Sicilia insieme al maresciallo tedesco Hermann Göring, comandante della Luftwaffe. Terminata la visita, Umberto e Göring ripartono salutati dagli equipaggi schierati delle navi presenti in porto.

21 febbraio 1942

Alle 17.30 il Bande Nere salpa da Messina precedendo di un'ora gli incrociatori pesanti Trento e Gorizia (nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Angelo Parona) ed ai cacciatorpediniere Alpino (caposquadriglia), Alfredo Oriani ed Antonio Da Noli, insieme ai quali forma il gruppo «Gorizia», uno dei due gruppi di scorta indiretta previsti nell'ambito dell'operazione di traffico «K. 7». Tale operazione vede l'invio in Libia di due convogli, uno salpato da Messina alle 17.30 (motonavi Monginevro, Ravello ed Unione, cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi – nave ammiraglia del contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone, caposcorta –, Lanzerotto Malocello, Nicolò Zeno, Premuda e Strale e torpediniera Pallade) e l'altro da Corfù alle 13.30 (motonavi Lerici e Monviso, nave cisterna Giulio Giordani, cacciatorpediniere Antonio Pigafetta – caposcorta, capitano di vascello Enrico Mirti della Valle –, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare, Maestrale e Scirocco e torpediniera Circe).

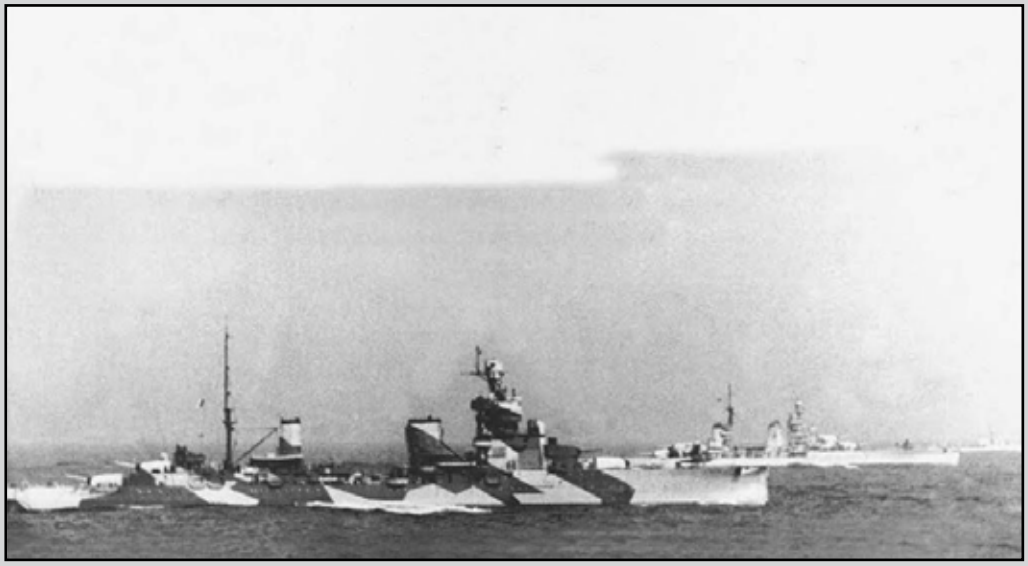
Oltre al gruppo «Gorizia», c'è un secondo gruppo di scorta indiretta, il gruppo «Duilio», formato dall'omonima corazzata (nave di bandiera dell'ammiraglio di squadra Carlo Bergamini, comandante superiore in mare) insieme a quattro cacciatorpediniere (Aviere, Geniere, Ascari e Camicia Nera). Alle 23.15, la divisione «Gorizia» si unisce al convoglio n. 1 (quello partito da Messina), che prosegue per Tripoli seguendo rotte che passano a circa 190 miglia da Malta.



Il Bande Nere, in primo piano, ed il Gorizia in Mar Ionio durante l'operazione K. 7, il 22 febbraio 1942 (g.c. STORIA militare)

22 febbraio 1942

All'alba del 2 il convoglio n. 1 viene raggiunto anche dal gruppo «Duilio», che lo segue a breve distanza. Intorno alle 12.45 (per altra versione, verso le dieci), 180 miglia ad est di Malta, i convogli 1 e 2 si riuniscono; il convoglio n. 2 si accoda – con una manovra piuttosto lenta – al convoglio n. 1. La formazione (di cui è caposcorta l'ammiraglio Nomis di Pollone) assume rotta 184° e velocità 14 nodi; sin dalla prima mattina (e fino alle 19.45) volano sul suo cielo aerei tedeschi Junkers Ju 88 e Messerschmitt Bf 110 decollati dalla Sicilia per la sua scorta. Dalle prime ore del mattino (precisamente, dalle 7.25) compaiono anche ricognitori britannici, che segnalano il convoglio agli aerei di base a Malta; tra le 14 e le 16 si verifica un attacco aereo, che i velivoli della Luftwaffe respingono, abbattendo tre degli aerei attaccanti ed impedendo agli altri di portare a fondo l'attacco (tranne un Boeing B 17 che lancia delle bombe di piccolo calibro contro la Duilio, senza colpirla). La caccia tedesca si rivela particolarmente efficace durante questa operazion; quando l'ammiraglio Bergamini chiede altri aerei mediante il collegamento radio diretto, la richiesta viene prontamente soddisfatta. La sera del 22, in base agli ordini ricevuti, il gruppo «Duilio» lascia i convogli, che proseguono con la scorta diretta ed il gruppo «Gorizia». Nella notte seguente il convoglio, che è rimasto diviso in due gruppi (cioè i convogli 1 e 2, che procedono uno dietro l'altro ma separati), viene più volte sorvolato da dei bengalieri nemici (tra le 00.30 e le 5.30 del 23 dei bengala si accendono sul cielo dei convogli), ma non subisce danni, grazie alle manovre ed all'emissione di cortine fumogene.



Un'altra immagine di Bande Nere e Gorizia durante l'operazione K. 7 (da "Mussolini's Navy" di Maurizio Brescia)

23 febbraio 1942

Poco dopo le otto del mattino sopraggiungono due torpediniere inviate da Marilibia in rinforzo alla scorta, cui l'ammiraglio Parona ordina di unirsi al gruppo «Vivaldi». La foschia impedisce ai due convogli, distanti solo 8-9 miglia, di vedersi, ed alla scorta aerea della Luftwaffe di trovare le navi; le trovano invece, ma solo quelle del gruppo «Gorizia», i caccia italiani FIAT CR. 42 inviati anch'essi per la scorta. Alle 10.14 del mattino, una novantina di miglia ad est di Tripoli ed al largo di Capo Misurata, la Circe localizza con l'ecogoniometro il sommergibile

britannico P 38, che sta tentando di attaccare il convoglio (poco dopo ne viene avvistato anche il periscopio, che però subito scompare poiché il sommergibile, capendo di essere stato individuato, s'immerge a profondità maggiore), e, dopo aver ordinato al convoglio di virare a dritta, alle 10.32 lo bombarda con bombe di profondità, arrecandogli gravi danni. Subito dopo il P 38 affiora in superficie, per poi riaffondare subito: a questo punto si uniscono alla caccia anche l'Usodimare ed il Pessagno, che gettano altre cariche di profondità, e, insieme ad aerei della scorta, mitragliano il sommergibile. L'attacco è tanto violento e confuso che un marinaio, su una delle navi italiane, rimane ucciso dal tiro delle mitragliere, e la Circe deve richiamare le altre unità al loro posto per poter proseguire nella sua azione. Dopo questi ulteriori attacchi, la Circe effettua un nuovo attacco con bombe di profondità, ed alle 10.40 il sommergibile affiora di nuovo con la poppa, fortemente appruato, le eliche che girano all'impazzata ed i timoni orientati a salire, per poi affondare di prua con l'intero equipaggio in posizione 32°48' N e 14°58' E. Un'ampia chiazza di carburante, rottami e resti umani marcano la tomba dell'unità britannica.

Intanto, alle 11.25, il sommergibile P 34 (tenente di vascello Peter Robert Helfrich Harrison) avvista su rilevamento 040° il convoglio formato da Ravello, Unione e Monginevro e scortato da Strale, Vivaldi, Malocello, Zeno, Pallade e Premuda, che procede su rotta 250°. Alle 11.49, in posizione 32°51' N e 13°58' E (un'ottantina di miglia ad est di Tripoli), il P 34 lancia quattro siluri da 4150 metri di distanza; nessuna nave è colpita, e la scorta inizia alle 11.58 un contrattacco nel quale sono lanciate 57 bome di profondità, alcune delle quali esplodono molto vicine al sommergibile. Il P 34, in ogni caso, riesce ad allontanarsi.

Nel frattempo, alle 10.30, lo Scirocco, come stabilito in precedenza, lascia la scorta del convoglio numero 2 e si aggrega al gruppo «Gorizia», che a quell'ora – essendo ormai il convoglio all'inizio delle rotte costiere per Tripoli, e non presentandosi più rischi di attacchi di navi di superficie – si avvia sulla rotta di rientro.

I convogli giungono indenni a Tripoli tra le 16 e le 16.40 del 23, portando a destinazione in tutto 113 carri armati, 575 automezzi, 405 uomini e 29.517 tonnellate di rifornimenti.

24 febbraio 1942

Il gruppo «Gorizia» arriva a Messina alle 11.40; il Bande Nere giunge in porto un po' più tardi, alle 13.05.

22 marzo 1942

All'1.05 di notte il Bande Nere (capitano di vascello Ludovico Sitta), aggregato alla III Divisione Navale (incrociatori pesanti Trento e Gorizia), salpa da Messina insieme ad essa ed alla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Lanciere, Fuciliere, Bersagliere, Alpino), per partecipare all'intercettazione del convoglio britannico «M.W. 10», diretto a Malta. Tale convoglio, partito da Alessandria alle 7 del mattino del 20 marzo, è formato dalla cisterna militare Breconshire e dai piroscafi Clan Campbell, Pampas e Talbot, con la scorta diretta dell'incrociatore leggero Carlisle e dei cacciatorpediniere Avon Vale, Dulverton, Beaufort, Eridge, Southwold e Hurworth, rinforzata per il tratto più pericoloso dagli incrociatori leggeri Dido, Euryalus e Cleopatra e dai cacciatorpediniere Hasty, Havock, Hero, Sikh, Zulu, Lively, Jervis, Kelvin, Kingston e Kipling. Quest'ultima forza, il 15th Cruiser Squadron della Royal Nay, è salpata da Alessandria alle 18 del 20 ed è comandata dall'ammiraglio Philip L. Vian. Da Malta si uniscono ad essi, nella giornata del 22 marzo, anche l'incrociatore leggero Penelope ed il cacciatorpediniere Legion.

Il Bande Nere lascia Messina a mezzanotte, ma deve poi aspettare quasi un'ora il Gorizia, il quale ha problemi a lasciare gli ormeggi per via del vento fortissimo. A causa di tale ritardo, Supermarina posticipa di un'ora il previsto arrivo della III Divisione nel punto Beta.

La III Divisione forma il gruppo «Gorizia» (al comando dell'ammiraglio di divisione Angelo Parona, comandante la III Divisione, con bandiera sul Gorizia), uno dei due usciti in mare per tale missione; l'altro gruppo, denominato «Littorio» (corazzata Littorio, cacciatorpediniere Ascari, Aviere, Oriani e Grecale, più Geniere e Scirocco che però partono in ritardo e di fatto non si riuniranno mai al resto della formazione), parte invece da Taranto. Comandante superiore in mare è l'ammiraglio di squadra Angelo Iachino, imbarcato sulla corazzata Littorio.

Il primo sentore di una possibile operazione nemica lo si è avuto il 19 marzo 1942, quando da intercettazioni radio è emerso che si trova in mare, a bordo di un incrociatore classe Dido, il comandante delle forze leggere della Mediterranean Fleet, ammiraglio Philip L. Vian. Alle 00.22 del 20 marzo è stato intercettato un telegramma di precedenza assoluta trasmesso a Malta, e da ciò è derivata l'impressione che le navi britanniche siano in movimento da Alessandria verso Malta; il mattino del 21 un ricognitore Junkers Ju 88 del X Fliegerkorps tedesco ha avvistato un convoglio di tre piroscafi e quattro cacciatorpediniere con rotta ovest, una quarantina di miglia a nord di Sidi el Barrani. Successivi ulteriori avvistamenti e decrittazioni di messaggi britannici hanno confermato che il convoglio dirige verso ovest a 14 nodi di velocità. Rilevamenti radiotelegrafici e segnalazioni di un U-Boot tedesco, nella sera e notte del 20-21 marzo, hanno confermato l'esistenza di importante traffico nemico al largo dell'Egitto, anche se si è ritenuto che il convoglio avvistato dallo Ju 88 sia diretto a Tobruk e non a Malta (per quanto anche questa possibilità non venga categoricamente esclusa), il che appare anche dalle comunicazioni intercettate, nelle quali il convoglio riferisce ad Alessandria i propri movimenti.

Quello stesso giorno un secondo convoglio, dal nome convenzionale di «Empire», è stato avvistato alle 2.21 da un U-Boot tedesco, 28 miglia a nord-nordovest di Sidi el Barrani, con rotta nordovest; alle 16.30 lo stesso convoglio è stato avvistato anche dal sommergibile italiano Platino

(tenente di vascello Innocenzo Ragusa), il quale ha riferito che un incrociatore leggero, quattro cacciatorpediniere e tre grossi piroscafi si trovano a 48 miglia a sud-ovest di Gaudo (Creta), con rotta 320°.
Alle 16.58 un altro ricognitore Ju 88 del X Fliegerkorps ha avvistato davanti al convoglio, cento miglia a nord di Derna, un gruppo di circa 14 navi da guerra, tra cui tre di grandi dimensioni. Alle 18 Supermarina, stimando che il convoglio sia diretto a Malta, accompagnato da un gruppo leggero di scorta composto da non più di tre incrociatori ed alcuni cacciatorpediniere, oltre ad alcune altre navi partite da La Valletta nella notte tra il 21 ed il 22 marzo (nel pomeriggio ricognitori tedeschi hanno avvistato in quel porto delle bettoline di rifornimento affiancate ad un incrociatore ed un cacciatorpediniere), ha deciso di intervenire con la flotta da battaglia, ossia la Littorio e la III Divisione Navale, più le relative squadriglie di cacciatorpediniere. Per la III Divisione l'ordine operativo è: «Terza Divisione con BANDE NERE – ALPINO – FUCILIERE – LANCIERE – BERSAGLIERE escano appena pronti regolando navigazione modo trovarsi ore 080022 punto Beta latitudine 3540 longitudine 1740 quindi incrocino zona venti miglia attorno detto punto attesa risultati ricognizioni», mentre il gruppo «Littorio» riceve i seguenti ordini: «Nave LITTORIO et sei C.T. escano ore et dirigano vela 24 rotta 150 fino meridiano 18 quindi rotta sud fino punto Alfa latitudine 3530 longitudine 1800 dove dovrà giungere ore Terza Divisione con BANDE NERE ALPINO FUCILIERE LANCIERE BERSAGLIERE escano appena pronti regolando navigazione modo trovarsi ore punto Beta latitudine 3540 longitudine 1740 quindi incrocino zona venti miglia attorno detto punto attesa risultati ricognizioni».
Lasciata Messina, il gruppo «Gorizia» procede a 24 nodi lungo la costa calabrese sino a 4 miglia da Capo Spartivento, poi, alle 2.52, accosta assumendo rotta 150° verso il punto prestabilito «B» (a 160 miglia per 95° da Malta), a 25 nodi. Le navi vengono poi raggiunte da Junkers Ju 88 tedeschi del I./NJG.2, che ne assumono la scorta. Alle 7.30 il Gorizia catapulta un idrovolante da ricognizione, che deve però rientrare subito a Siracusa per guasto al motore; alle 8.16, pertanto, è il Bande Nere a catapultare il suo idroricognitore IMAM Ro. 43, con l'incarico di esplorare il settore compreso tra 124° e 144° (cioè verso levante, dove si presume essere il nemico) fino a 120 miglia di distanza. L'idrovolante compie esplorazione verso sudest per un centinaio di miglia, ma non avvista alcunché, dopo di che dirige per Augusta. In effetti, quando il Bande Nere ha catapultato il ricognitore la formazione britannica si trovava davvero in una direzione compresa nel settore assegnato all'aereo per l'esplorazione, ma a distanza maggiore del previsto (160 miglia) nonché con una ridotta componente di avvicinamento sulla bisettrice del settore, a causa della sua rotta verso ovest. Ad avvistare le navi britanniche sono invece aerei del II Corpo Aereo Tedesco (bombardieri ed aerosiluranti) ed un ricognitore catapultato dal Trento.
Il gruppo «Gorizia» passa all'altezza del punto «B» alle 9.11, in orario rispetto alla tabella di marcia aggiornata, e prosegue con rotta 150°, riducendo la velocità a 20 nodi, fino alle 9.48, dopo di che inverte la rotta, come ordinato da Supermarina, ed inizia ad incrociare nella zona del punto «B», aspettando che giungano notizie sul nemico (poco dopo le 10, il gruppo ha rotta 330° e velocità 20 nodi). Arriva la notizia che gli aerosiluranti di base in Libia hanno attaccato un convoglio nemico formato da almeno 15 navi, 130 miglia a nord di Bengasi.



Il Bande Nere durante un'accostata per contromarcia ad alta velocità della III Divisione in Mar Ionio, il mattino del 22 marzo 1942 (sopra: g.c. STORIA militare)

Alle 10.40, per ordine dell'ammiraglio Iachino (impartito alle 10.20), la III Divisione accosta per 160° (più tardi per 165°) per stabilire contatto visivo con le forze britanniche, quindi la XIII Squadriglia si porta in posizione di scorta avanzata e poi la formazione assume una velocità di 30 nodi. A causa del mare sempre più agitato da sudest (ormai forza 5 in peggioramento, con forte vento da scirocco), alle 12.12 l'ammiraglio Parona ordina di ridurre la velocità a 28 nodi per non causare eccessivi problemi ai cacciatorpediniere; alle 13.32, per gli stessi motivi, la velocità dev'essere ulteriormente ridotta a 26 nodi, e le navi accostano per 180°. Alle 13.40 la formazione assume rotta 210°. Alle 13.42 il gruppo «Gorizia» si dispone perpendicolarmente alla probabile direzione di avvistamento dei britannici, con il Gorizia al centro, Trento e Bande Nere alla sua sinistra su rilevamento 90° e la XIII Squadriglia alla sua dritta su rilevamento 270°, ad una distanza di 4000 metri. Gli ordini per la III Divisione sono di prendere contatto visivo con il nemico senza impegnarsi prima della riunione con il gruppo «Littorio». La direzione di probabile avvistamento del nemico, determinata in base alle informazioni comunicate dagli aerei (non sempre concordi in merito alla posizione degli avvistamenti), si rivela poi essere esatta: le navi nemiche vengono avvistate verso le 14.20, su rilevamento 185° (a 23.000 m)-170°-160°. Il Bande Nere, in particolare, avvista due piroscafi ed alcune navi da guerra alle 14.22. Le navi britanniche, dal canto loro, avvistano prima dei fumi alle 14.17 (l'Euryalus) e poi (Euryalus e Legion) le navi italiane alle 14.27; l'ammiraglio Vian identifica erroneamente i tre incrociatori italiani, alle 14.34, per altrettante corazzate, distanti 12 miglia.

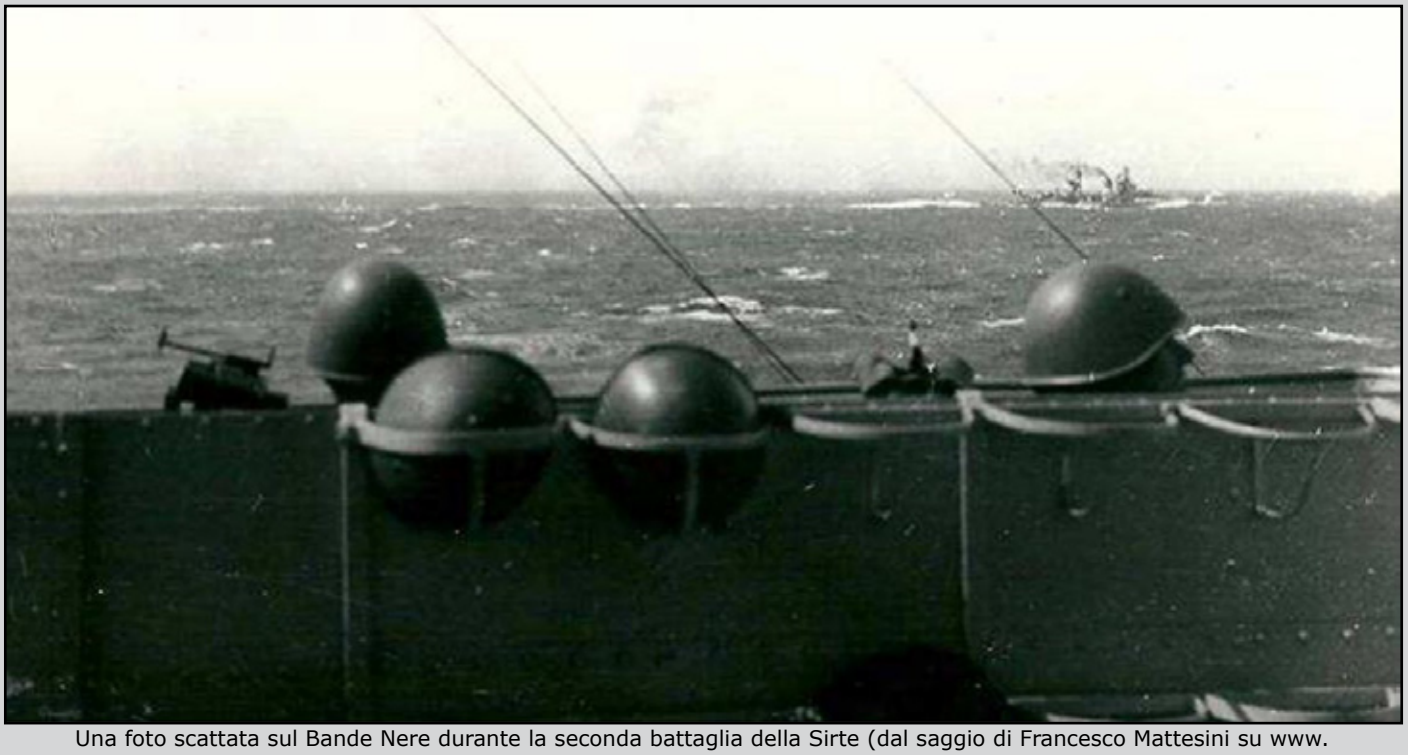
Dopo l'avvistamento, le navi di Parona accostano per 250° (per sudovest), come prestabilito, allo scopo di assumere rotta convergente a quella delle navi britanniche, ma restando al contempo in grado di fare fuoco con tutte le artiglierie principali. Ha così inizio l'avvicinamento al nemico; le condizioni di visibilità sono altalenanti, il cielo è parzialmente coperto da nuvole basse.

L'Avon Vale, il Carlisle e le navi della "Strike Force" di Vian iniziano ad emettere fumo. Alle 14.44, mentre il convoglio viene rapidamente nascosto da cortine nebbiogene (dopo soli 40 secondi dall'avvistamento, le navi britanniche sono completamente avvolte dalla cortina fumogena, che offusca anche una vasta zona di mare tutt'intorno; il vento spinge il fumo verso le navi italiane) ed accosta per 210° in modo da allontanarsi verso ovest-sud-ovest (scortato dal Carlisle e dai cacciatorpediniere della scorta diretta), gli incrociatori britannici (disposti in colonne, per divisione, e guidati dal Cleopatra), dirigono contro quelli italiani per difendere il convoglio, assumendo rotta ovest-nord-ovest. La III Divisione, come precedentemente ordinato, fa rotta verso nord per attirarli verso il gruppo «Littorio» (corazzata Littorio, cacciatorpediniere Ascari, Aviere, Oriani e Grecale): il piano dell'ammiraglio Iachino, che si aspetta che le navi britanniche inseguano quelle italiane, è di attirare il nemico tra il gruppo «Gorizia» da una parte ed il gruppo «Littorio» dall'altra. (Per una fonte, l'accostata verso nord della III Divisione sarebbe avvenuta alle 14.29). Questo piano è stato in seguito oggetto di critiche, perché di fatto porterà ad una sospensione del combattimento per quasi un'ora e mezza (dalle 15.15 alle 16.37): tempo prezioso fatto perdere alle navi della III Divisione, che in quel lasso di tempo avrebbero potuto, anche senza l'appoggio della Littorio, infliggere gravi danni a quelle di Vian. Invece, questa perdita di un'ora e mezza contribuirà poi a far sì che il calare dell'oscurità ponga fine alla battaglia prima che le navi italiane riescano a raggiungere il convoglio od infliggere danni significativi alla scorta. Iachino negherà, in seguito, di aver dato tale ordine, registrato da Parona nel suo rapporto di missione, nonché da quest'ultimo riferito a voce nel primo rapporto telefonico fatto a Supermarina alla fine della missione e nel successivo primo breve resoconto telegrafico: probabilmente, rileva lo storico Francesco Mattesini, perché Iachino si è reso conto, a posteriori, di aver dato un ordine controproducente.

Avvicinandosi, gli incrociatori di Vian escono dalla cortina nebbiogena che i cacciatorpediniere britannici hanno steso sulla formazione, e risulta così possibile stabilire il contatto balistico: alle 14.35, mentre corrono verso nord, gli incrociatori di Parona aprono il fuoco con le torri poppiere, da 21.700 metri di distanza. Il tiro italiano risulta piuttosto intermittente, perché la visibilità dei bersagli è altalenante: le navi nemiche vengono impegnate ogni volta che escono dalla nebbia, ma questo accade solo di quando in quando; inoltre, il mare mosso fa rollare e beccheggiare fortemente le navi ed il vento soffia schiuma contro i telemetri, rendendo pressoché impossibile – insieme al fumo ed alle grandi distanze – una mira accurata. Alle 14.43 le navi di Parona interrompono il tiro e poi lo riprendono dieci minuti dopo, mentre gli incrociatori britannici descrivono un ampio semicerchio, virando a nordest alle 14.33 per diffondere ulteriormente il fumo, e poi a nordovest alle 14.56, ora in cui il Cleopatra e l'Euryalus iniziano a rispondere al fuoco (per la prima volta dall'inizio dello scontro) da una distanza di 19.000 metri, prendendo di mira il Bande Nere. Le salve sparate dalle navi di Vian risultano ben presto assai centrate, specialmente sul Bande Nere (che risulterebbe essere stato impegnato dal Cleopatra e dall'Euryalus dalle 14.56 alle 15.09, ora nella quale la distanza diviene eccessiva per la portata delle artiglierie britanniche), che viene inquadrato ma non colpito dalle salve nemiche, nonostante parecchi colpi gli cadano tutt'attorno. Parimenti, il tiro del Bande Nere inquadra il Cleopatra e l'Euryalus ma senza colpire. A causa del fumo, poche navi britanniche, eccetto Cleopatra ed Euryalus, avvistano quelle italiane; e di esse soltanto il cacciatorpediniere Lively spara qualche colpo. Alle 15.06 Vian si rende conto di avere di fronte degli incrociatori,

e non delle corazzate (anche se sbaglia ancora a quantificarne il tipo ed il numero, credendo trattarsi di un incrociatore pesante e tre incrociatori leggeri), che navigano in linea di fronte su uno schieramento ampio circa 2 miglia e rotta stimata 200°; i primi colpi italiani, che cadono molto corti, sono stati visti alle 14.36. Le navi britanniche accostano prima ad est, poi a sud e poi di nuovo ad ovest, per non allontanarsi dal convoglio; il gruppo «Gorizia» le asseconda, mantenendo il contatto balistico e variando la distanza in base alla visibilità ed agli ordini di tenere il nemico agganciato, ma senza impegnarsi a fondo. Alle 15.10 la III Divisione, che ha ridotto la velocità a 25 nodi, viene inquadrata da numerose salve d'artiglieria, molto rapide, sparate da circa 20.000 metri di distanza: esse inquadrano con particolare precisione il Bande Nere, ma nessun colpo va a segno.
Tra le 15.09 e le 15.15 uno degli incrociatori italiani inizia a centrare le sue salve su Cleopatra ed Euryalus, anche dopo che questi si sono ritirati dietro la cortina nebbiogena; il Cleopatra reagisce sparando anch'esso alcune salve contro la nave italiana, ed alle 15.15 le unità avversarie accostano entrambe in fuori. Alle 15.13 gli incrociatori italiani cessano il tiro; quando le unità nemiche accostano di nuovo verso nord, il gruppo «Gorizia» cerca di nuovo di portarle verso il gruppo «Littorio», ormai vicino, che avvista alle 15.23 ad una distanza di 15 km. La III Divisione riduce pertanto la velocità a 20 nodi ed accosta per assumere la posizione assegnata in formazione, cioè a sinistra della Littorio (durante la battaglia, la posizione relativa della III Divisione rispetto alla Littorio varierà più volte nelle diverse fasi del contatto balistico; alla fine la Divisione si ritroverà grosso modo a poppavia dritta della corazzata). La riunione avviene alle 15.30.
Mentre le unità di Parona e di Vian erano impegnate in questo primo scambio di colpi, il convoglio è stato attaccato da bombardieri tedeschi Junkers Ju 88, che sono stati respinti dal furioso tiro contraereo del Carlisle e dell'Avon Vale (che durante tale azione sono entrati in collisione tra di loro, ma senza riportare danni gravi).
Alle 15.20 gli incrociatori britannici accostano di nuovo verso sud (o sudovest) per riunirsi al convoglio (alla stessa ora, il Gorizia avvista la Littorio verso nord), e la prima fase dello scontro volge al termine. Il convoglio torna ad assumere l'originaria rotta verso ovest. Vian, non a conoscenza della manovra italiana, ritiene di aver respinto il nemico e così comunica al suo superiore, ammiraglio Cunnignham, alle 15.35. Le navi di Vian si ricongiungono col convoglio alle 16.30; dato che i cacciatorpediniere classe "Hunt" della scorta diretta hanno già consumato gran parte del proprio munizionamento contraereo, Vian ordina a due dei suoi gruppi (il primo e quello incaricato di emettere fumo) di unirsi alla scorta diretta.
Il tempo va peggiorando: il vento aumenta, fino a 30 nodi, e la schiuma delle onde genera una sorta di foschia bassa, con conseguente mediocre visibilità.
Una volta riuniti i due gruppi, la flotta italiana si dispone con la III Divisione in linea di fronte a sinistra (ad est) della Littorio, così da avere uno schieramento perpendicolare al probabile rilevamento delle forze nemiche; poi, data anche la sua eterogeneità, la III Divisione viene lasciata a 5 km di distanza dalla corazzata, per garantirle maggiore scioltezza. (Per una fonte, la squadra italiana si dispone in linea di rilevamento, con la III Divisione ad ovest-nord-ovest della Littorio). Successivamente, la III Divisione passa alla formazione in linea di fila nell'ordine Gorizia (in testa), Trento (al centro), Bande Nere (in coda).
L'ammiraglio Iachino, cui risulta che gli incrociatori nemici stiano navigando verso sud ad alta velocità, ritiene che il convoglio abbia deviato per sudovest, e decide di manovrare per tagliargli la strada; alle 16.18 giunge una comunicazione di un aereo che riferisce che il nemico si trova a 30 miglia di distanza, 10° di prora a sinistra, con rotta 255°, e Iachino ordina di accostare per 230° per intercettarlo. Altra decisione criticata è quella di Iachino di seguire, dopo la riunione dei gruppi, una rotta verso sudovest (per "tagliare il T" alla formazione nemica, secondo una fonte); rotta infatti più diretta, ma che porterà le navi italiane ad essere sottovento rispetto a quelle britanniche, col conseguente rischio di essere accecata (come poi accadrà) dal fumo e dalle cortine nebbiogene emesse dalle navi britanniche.
Alle 16.31 la squadra italiana (più precisamente, la Littorio) avvista di nuovo quella britannica per rilevamento 210° (circa dieci miglia più ad ovest di quanto previsto in base alle segnalazioni degli aerei); contestualmente, un idroricognitore catapultato dalla Littorio avvista il convoglio a 10 miglia per 240° dagli incrociatori britannici (cioè al di là di questi ultimi), su rotta 270°. In base a queste informazioni, Iachino ordina di accostare a dritta e poi di dirigere verso ponente.
Le prime navi britanniche ad avvistare quelle italiane sono lo Zulu (che vede 4 navi di tipo imprecisato a 9 miglia di distanza, verso nordest in direzione 42°) e l'Euryalus (che avvista tre incrociatori per 35°, a 15 miglia di distanza), alle 16.37 ed alle 16.40; la III Divisione avvista a sua volta il nemico alle 16.40, di prora. La squadra italiana si dispiega subito sulla dritta, accostando in successione per 90°, per 290° e per 270°, ed alle 16.43 viene aperto il fuoco da entrambe le parti; allo stesso tempo, alle 16.40, anche la formazione britannica dirige incontro a quella italiana per affrontarla (eccetto i cacciatorpediniere Jervis, Kipling, Kingston e Kelvin, che invece stendono un'altra cortina fumogena tra le navi italiane ed il convoglio), assumendo rotta nord-nord-est. Le condizioni di visibilità sono già di per sé pessime, ed a peggiorarle ulteriormente le navi britanniche emettono di nuovo copiose cortine fumogene: l'orizzonte nella direzione del nemico appare estremamente confuso; delle navi britanniche si vedono soltanto i fumi e occasionalmente qualche scafo, che appare parzialmente

di quando in quando. Il Bande Nere è dotato di apparecchiature per la stabilizzazione del tiro con forte moto ondoso, ma queste non sembrano funzionare granché. L'azione di fuoco delle navi italiane si svolge in due periodi, tra le 16.43 e le 17.16, prendendo di mira gli incrociatori britannici che emergono dalla cortina nebbiogena; nella prima fase, tra le 16.43 e le 16.52, mentre le distanze calano da 17.000 metri a 14.000 metri, il tiro italiano si concentra sugli incrociatori Dido, Penelope, Cleopatra ed Euryalus e sul cacciatorpediniere Legion. Il tiro delle navi italiane è molto intenso, ma saltuario, in quanto i bersagli appaiono e scompaiono nella nebbia artificiale. Alle 16.44 è proprio il Bande Nere ad ottenere un colpo a segno: un proiettile da 152 mm della seconda salva sparata da questo incrociatore colpisce infatti il Cleopatra (capitano di vascello Guy Grantham), nave ammiraglia di Vian, esplodendo nell'angolo destro poppiero della controplancia. Il colpo del Bande Nere distrugge la centrale per il tiro contraereo e la colonnina di punteria del tiro illuminante del Cleopatra, fa cadere tutte le antenne radio tranne una (ed anche i fasci di sagole, tranne uno) e provoca tra l'equipaggio dell'incrociatore britannico 15 morti, tra cui un ufficiale, e 5 feriti, tra cui un altro ufficiale; l'ammiraglio Vian, che si trova anche lui in controplancia, rimane invece illeso. (Secondo alcune fonti, il colpo del Bande Nere avrebbe danneggiato o persino distrutto le torri poppiere del Cleopatra, ma sembra trattarsi di un errore. Qualche fonte menziona che il colpo a segno avrebbe messo fuori uso, oltre alla radio, anche il radar del Cleopatra, o che avrebbe distrutto due mitragliere contraeree della nave britannica).



Una foto scattata sul Bande Nere durante la seconda battaglia della Sirte (dal saggio di Francesco Mattesini su www.societalitalianastoriamilitare.org)

Occorre menzionare che secondo la stima dell'ammiraglio Iachino, a colpire il Cleopatra non sarebbe stato il Bande Nere, dato che quest'ultimo è la nave della linea di tiro più lontana da quelle nemiche, bensì i pezzi secondari da 152 mm della Littorio. Da parte britannica, tuttavia, il colpo sul Cleopatra è attribuito al Bande Nere, e questa versione è quella usualmente accreditata dalla totalità delle fonti.

Subito dopo essere stato colpito, il Cleopatra accosta verso ovest e ripiega, portandosi dietro la cortina di nebbia artificiale, cessando momentaneamente il fuoco alle 16.48. Anche dopo l'accostata, per alcuni minuti, le salve italiane continuano ad essere ben centrate; il Cleopatra non subisce altri colpi a bordo, ma una scheggia di un proiettile caduto vicino uccide un altro membro dell'equipaggio. Dido, Penelope e Legion, che hanno aperto il fuoco sugli incrociatori italiani alle 16.44 (senza riuscire ad osservarne i risultati, causa la nebbia ed i colpi di mare), imitano la manovra della loro nave ammiraglia.

Durante la prima fase del combattimento il tiro britannico è ben centrato, ed il Bande Nere stesso si ritrova inquadrato da salve dell'Euryalus e del Cleopatra, sparate da 19.000 metri, ma non viene colpito (nessuna nave italiana viene colpita dal tiro britannico; soltanto schegge di proiettili scoppiati molto vicini cadono a bordo). Le navi italiane sospendono il fuoco alle 16.52 e lo riprendono alle 17.03, dopo una pausa di undici minuti; il tiro italiano risulta diretto contro sagome che appaiono molto vaghe, delle quali s'intravedono in mezzo alla nebbia artificiale le vampe dei cannoni. La distanza delle navi britanniche è stimata in 10.000 metri. Alle 17.11 viene nuovamente cessato il fuoco, dato che le navi di Vian sono interamente avvolte dalla nebbia e non si riesce più a vedere niente. Da parte britannica, tra le 17.01 e le 17.12 Cleopatra ed Euryalus impegnano le navi italiane, che riescono a vedere piuttosto vagamente, a distanza di circa 14.000 metri tra le 17.03 e le 17.10

anche Dido, Legion e Penelope aprono il fuoco, concentrandosi sull'incrociatore italiano più ad ovest. Diverse salve britanniche cadono vicinissime alla III Divisione, ma nessuna va a segno. Alle 17.07 le navi italiane, ritenendo erroneamente di aver avvistato delle scie di siluri (in realtà, non risulta che siano stati lanciati siluri da parte britannica in questa fase, anche se i cacciatorpediniere Hero, Havock, Lively e Sikh manovrarono per portarsi in posizione favorevole al lancio), accostano per 290°, ma poco dopo tornano ad assumere rotta 270°. Il mare grosso, le condizioni di visibilità in progressivo deterioramento e le cortine nebbiogene continuamente emesse dalle navi britanniche (praticamente ininterrottamente dalle 14.42 alle 19.13) per occultare sia i loro movimenti che il convoglio complicano molto il puntamento per le navi italiane. Il vento, che spira a 25 nodi, spinge la nebbia artificiale verso le navi di Iachino. Alle 17.18 la formazione italiana accosta per 240° ed alle 17.25 per 250°, riducendo la velocità a 20 nodi, per accerchiare la forza nemica da ovest; dato però che le unità britanniche si trovano sottoposte a continui e pesanti attacchi aerei (protrattisi fino alle 19.25, e dei quali le navi italiane hanno sentore sia perché gruppi di bombardieri ed aerosiluranti passano non lontano da loro, sia perché si nota il forte tiro contraereo sopra la cortina nebbiogena che nasconde le navi), Iachino decide alle 17.31 di approfittarne e tagliare verso sud, assumendo rotta 200°, per ridurre le distanze. Le navi di Vian hanno ricominciato anche a sparare sulle unità italiane, con grande intensità e considerevole accuratezza, ma senza colpire niente. Si riprende il fuoco, ed alle 17.20 il cacciatorpediniere britannico Havock viene colpito ed immobilizzato (riesce poi a rimettere in moto a 16 nodi, e Vian gli ordina di unirsi al convoglio, non essendo più in grado di partecipare al combattimento); il tiro viene più volte sospeso e ripreso, anche in conseguenza della pessima visibilità causata dal maltempo e della nebbia artificiale che ormai aleggia un po' ovunque. Alcuni cacciatorpediniere britannici (Lively, Sikh, Hero) tentono di portarsi in posizione idonea a lanciare i siluri, ma rinunciano poco dopo. La battaglia si frammenta in molti episodi minori, in cui entrambe le parti commettono errori di valutazione, si avvicinano e si allontanano a più riprese. Il capoconvoglio britannico, imbarcato sulla cisterna Breconshire, vorrebbe proseguire verso Malta ed alle 17.20 fa accostare verso ovest con tale proposito, ma dieci minuti dopo Vian, intuendo che la manovra italiana mira ad aggirare il convoglio passando ad ovest della cortina nebbiogena, ordina che il convoglio diriga nuovamente verso sud. Il tira e molla continua: il capoconvoglio accosta di nuovo per sudovest alle 17.45, e Vian lo fa tornare verso sud alle 18. Prosegue, intanto, il combattimento tra le contrapposte formazioni: alle 17.40 le navi italiane, ridotte le distanze fino a 14.000 metri, riaprono il fuoco sugli incrociatori britannici (i quali governano alternativamente verso est e verso ovest, emettendo nebbia artificiale per nascondere il convoglio), che appaiono di quando in quando in mezzo alla nebbia, continuando a loro volta un tiro serrato. Alle 17.52, anche se la distanza è calata a 13.000 metri, da parte italiana viene sospeso il tiro, per la visibilità troppo cattiva, mentre da parte britannica si continua a fare fuoco con l'ausilio del radar, ma senza colpire. Un minuto dopo la formazione italiana accosta per 220°. Lo stato del mare va sempre peggiorando, degenerando a poco a poco in una vera e propria tempesta: avendo il mare approssimativamente al traverso al sinistra, Trento e Gorizia rollano in media di 10°-12°, ed il Bande Nere di ben 24°-27° (in proposito di quest'ultimo, la storia ufficiale della Marina commenta testualmente: «Questi incrociatori leggeri, molto stretti rispetto alla lunghezza (L=169 m, l=15,5 m), alti di bordo e con cospicue sovrastrutture, erano le navi meno atte a reggere il mare di fianco che noi possedessimo»). Alle 17.56 le navi italiane, per ridurre il violento rollio causato dalla tempesta ed al contempo evitare di modificare l'orientamento dello schieramento rispetto al nemico (che si trova a circa 13 km di distanza per 160°), accostano ad un tempo per 250°, ed alle 18.10 assumono rotta 280°, allontanandosi dalle navi britanniche (che verso le 18 vengono attaccate da aerosiluranti, visti passare nelle vicinanze dalle navi italiane), che cessano così il fuoco. Le unità britanniche si avvicinano ed attaccano, infruttuosamente, con i siluri: il Cleopatra lancia infruttuosamente tre siluri contro la Littorio; Dido, Penelope, Legion, Hasty e Zulu tentano anch'essi di lanciare i propri siluri, ma non ci riescono per via della nebbia, della scarsa visibilità, delle distanze, del vento e del mare sempre più mosso. Poi, tutte le navi britanniche ripiegano verso est, allontanandosi da quelle italiane. Alle 18.20 la squadra italiana, i cui due gruppi procedono a poca distanza l'uno dall'altro, assume rotta 220° ed alle 18.27 rotta 180°, per avvicinarsi al convoglio britannico ed obbligarlo ad allontanarsi da Malta; i vari gruppi in cui è divisa la squadra britannica, intanto, si riuniscono verso ovest/nordovest per concentrare l'offesa contro le unità di Iachino, mentre il convoglio torna a dirigere verso ovest alle 18.25 e poi di nuovo verso sud alle 18.40. Alle 18.31 le navi italiane, ora disposte in linea di fila con la Littorio in testa, aprono di nuovo il fuoco da 15.000 metri verso il nemico, che si trova poco a proravia del loro traverso a sinistra; le navi britanniche reagiscono concentrando il fuoco su Littorio e Gorizia. Nello stesso momento tutti i gruppi britannici convergono in un punto situato 15 miglia a sudest della Littorio, tra quest'ultima ed il convoglio (che in quel momento è 23 miglia a sudest della corazzata italiana), per poi andare all'attacco silurante. Tale attacco, deciso e ordinato fin dalle 17.59, ha inizio alle 18.27 e si conclude alle 18.41; i cacciatorpediniere britannici, divisi in gruppi, serrano le distanze, alcuni fino a soli 5500 metri (mentre tra gli incrociatori il Cleopatra, che appoggia i cacciatorpediniere con le

sue artiglierie, si avvicina fino a 9000 metri), e lanciano i loro siluri, intensamente controbattuti dal tiro delle navi italiane. Nessuno dei siluri lanciati va a segno; durante l'attacco, alle 18.41, il tiro del Trento colpisce il cacciatorpediniere Kingston, che viene immobilizzato con gravi danni ed incendio a bordo, mentre alle 18.52 il Lively subisce danni e allagamenti per schegge di una salva della Littorio caduta vicinissima. Il combattimento è accanito; le navi italiane sparano con tutte le artiglierie, compresi i pezzi secondari da 100 mm degli incrociatori.

Nonostante l'attacco dei cacciatorpediniere, la flotta italiana prosegue a 22 nodi sulla rotta 180°; alle 18.45 tutte le unità accostano a un tempo per 295°, per evitare i siluri, riducendo poi la velocità a 20 nodi. Uno dei siluri passa poco a proravia della Littorio, altri cinque o sei passano in mezzo alle navi. Alle 18.51 Iachino ordina a tutte le navi di accostare per 330° ed accelerare a 26 nodi, per allontanarsi rapidamente dalla zona degli attacchi siluranti, anche perché la visibilità è sempre più ridotta causa la nebbia in aumento (il vento di Scirocco la spinge verso le navi italiane) ed il mare sempre più mosso. Proprio durante l'accostata, si verifica l'unico colpo a segno ottenuto dai britannici nel corso della battaglia: un proiettile da 120 mm, sparato da uno dei cacciatorpediniere, colpisce la Littorio a poppa, causando qualche danno di modesta entità. Più o meno in questa fase, mentre la battaglia navale volge al termine, le navi britanniche vengono attaccate senza successo da dodici aerosiluranti Savoia Marchetti S.M. 79 "Sparviero", decollati da Catania, tre dei quali vengono abbattuti, e da alcuni bombardieri tedeschi.

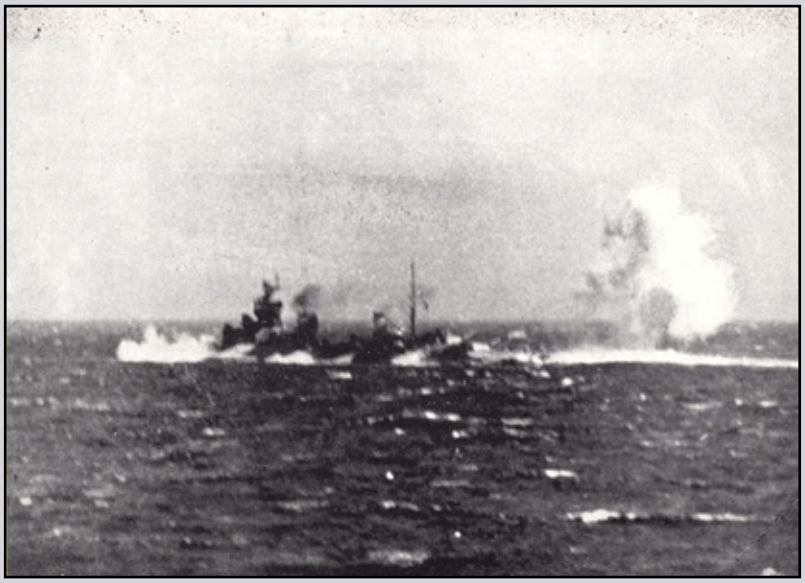
Il fuoco viene cessato da entrambe le parti tra le 18.56 e le 18.58 (per altra fonte, l'ultima azione di fuoco da parte italiana sarebbe stata dalle 18.46 alle 18.48), e poco dopo si perde il contatto, mentre cala il buio: termina così, in modo inconcludente, la seconda battaglia della Sirte. Calato il buio, infatti, la flotta italiana, piagata dalla scarsa preparazione al combattimento notturno (nel quale i britannici sono invece esperti), non sarebbe in grado di dare battaglia, e per giunta i cacciatorpediniere sono ormai a corto di carburante: si torna dunque alle basi, ordine che viene confermato da Supermarina alle 20.

Bande Nere, Trento, Gorizia e Littorio hanno sparato complessivamente 1511 colpi di grosso e medio calibro (112 da 152 mm il Bande Nere; 336 da 203 mm e 20 da 100 mm il Trento; 226 da 203 e 67 da 100 il Gorizia; 181 da 381 mm, 445 da 152 mm e 21 da 90 mm la Littorio; più 84 da 120 mm il cacciatorpediniere Aviere); gli incrociatori britannici hanno sparato tra i 1600 ed i 1700 colpi, ed i loro cacciatorpediniere circa 1300. Da parte britannica sono stati danneggiati in modo serio il Cleopatra ed i cacciatorpediniere Kingston, Havock e Lively, ed in modo meno grave l'incrociatore Euryalus ed i cacciatorpediniere Sikh, Lance e Legion, mentre da parte italiana non si sono avuti danni tranne quelli, pressoché irrilevanti, causati dal colpo da 120 a segno sulla Littorio. Questi danni contribuiranno ad indebolire non poco la Mediterranean Fleet, almeno temporaneamente, per quanto concerne il numero di siluranti a disposizione (tra quelli colpiti durante la battaglia e le unità danneggiate da aerei e sommergibili negli stessi giorni, ben tredici cacciatorpediniere della Mediterranean Fleet si ritrovano danneggiati in modo più o meno grave), ma dati i rapporti di forza nella battaglia sarebbe stato lecito aspettarsi, da parte italiana, un risultato più favorevole. Il convoglio, obiettivo dell'attacco, è infatti scampato indenne alle navi italiane, anche se la perdita di tempo causata dalle deviazioni di rotta imposte dalla battaglia faciliterà gli attacchi aerei che porteranno, nelle ore successive, alla sua distruzione. Alle 19.06 la formazione italiana accosta verso nord, per rientrare alle basi, e poco dopo si dispone in un'unica linea di fila (navi maggiori), con i cacciatorpediniere in posizione di scorta laterale ravvicinata; alle 19.20 la velocità viene ridotta a 24 nodi, ed alle 19.48, calato completamente il buio, la XIII e la XI Squadriglia vengono posizionate a poppavia delle navi maggiori in doppia colonna, XIII Squadriglia a dritta e XI a sinistra.

Alle 19.13, intanto, le navi britanniche cessano l'emissione di nebbia, ritenendo che ormai la forza italiana non si ripresenterà: il convoglio viene finalmente autorizzato a procedere verso Malta (in formazione diradata, per rendere più difficile il lavoro dei bombardieri ed aerosiluranti italo-tedeschi), mentre le navi di Vian fanno ritorno ad Alessandria (tranne Havock e Kingston, mandati a Malta con il convoglio in considerazione dei danni subiti, ed il Lively, inviato a Tobruk per lo stesso motivo). Il convoglio britannico subirà gravi perdite l'indomani, ormai praticamente sulla porta di casa: gli attacchi aerei dell'Asse affonderanno la Breconshire ed il piroscafo Clan Cambpell e metteranno fuori uso il cacciatorpediniere Legion (portato all'incaglio, e poi distrutto durante le riparazioni da altri bombardamenti su Malta, come pure il Kingston), mentre il cacciatorpediniere Southwold affonderà per urto contro una mina; i due piroscafi superstiti, Pampas e Talabot, verranno affondati in porto dai bombardamenti, così che di 25.000 tonnellate di rifornimenti portati dal convoglio meno di 5000 giungeranno a destinazione.

Il maltempo, frattanto, è ormai degenerato in una vera e propria tempesta: col mare grosso al traverso, le navi rollano fortemente, ed il Bande Nere, unità dalla stabilità non eccelsa, sbanda paurosamente, fino a 27°. A dispetto della velocità ridotta, l'incrociatore rolla così violentemente da rischiare l'ingavonamento, al punto che alle 19.48 il comandante Sitta, riferendo la gravità della situazione, chiede libertà di manovra per assumere rotta 60°, che gli permetterebbe di tenere meglio il mare. Pochi minuti dopo, l'ammiraglio Iachino ordina a tutta la squadra, per fronteggiare meglio il mare grosso, di accostare per 25° e ridurre la velocità a 20 nodi alle 20.00

(avendo il mare grosso in poppa, per contenere il forte rollio che – nel caso di navi poco stabili come il Bande Nere – può portare ad oscillazioni di ampiezza pericolosa, è opportuno navigare a bassa velocità), ed alle 20.26 ordina di assumere rotta 10°. Alle 20.28 Iachino accorda al Bande Nere il permesso di seguire la rotta richiesta quaranta minuti prima, fino a quando – a giudizio di Sitta – le condizioni del mare lo renderanno necessario, e poi lo autorizza a dirigere su Messina per conto proprio. Alle 21.17 la velocità viene ridotta a 18 nodi ed alle 23.57 a 16, sempre per lenire il travaglio dei cacciatorpediniere, ma la situazione va peggiorando. Alle 20.34 Supermarina ordina a Iachino di rientrare in porto.



Un'altra immagine del Bande Nere durante la seconda battaglia della Sirte (Ufficio Storico della Marina Militare)

Molti cacciatorpediniere iniziano a manifestare avarie: il Lanciere, l'Aviere, l'Oriani, lo Scirocco, il Fuciliere, l'Alpino comunicano problemi alle macchine o al timone, guasti e difficoltà a tenere il mare.

Il Bande Nere, costretto dal maltempo ad uscire dalla formazione per cambiare rotta, passa tutta la notte alla cappa, su rotta 60°.

23 marzo 1942

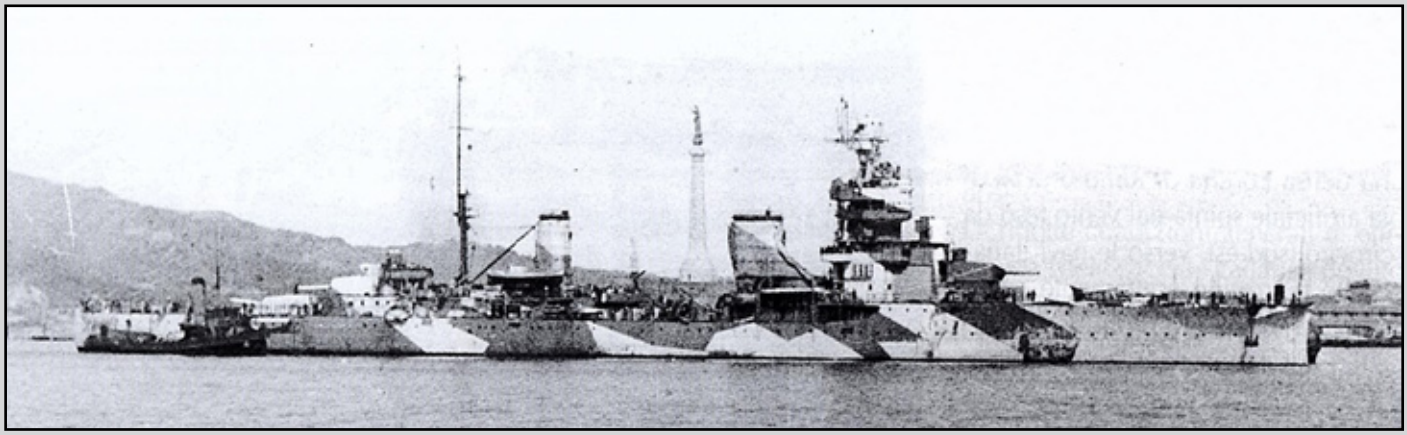
La violenza del mare disperde la formazione; all'alba del 23, su un totale di dieci cacciatorpediniere, soltanto uno è rimasto assieme alle navi maggiori della forza navale: altri cinque sono rimasti indietro, mentre quattro sono finiti col trovarsi in posizione molto più avanzata della Littorio. Il mare è ormai diventato forza 8 ed investe le navi nei settori poppieri, causando gravi avarie e danni alle sovrastrutture.

Due dei cacciatorpediniere, lo Scirocco ed il Lanciere, rimangono immobilizzati a causa delle avarie e soccombono alla violenza del mare: il primo affonda alle 5.45, il secondo alle 10.07. In sei giorni di ricerche, verranno trovati soltanto 15 superstiti del Lanciere e due dello Scirocco, su equipaggi composti rispettivamente da 242 e 236 uomini.

Il resto della flotta italiana rientra alle basi alla spicciolata, tra il 23 ed il 24 marzo.

La partecipazione del Bande Nere alla seconda battaglia della Sirte rappresenta l'unica occasione in cui un incrociatore classe Di Giussano sia stato impiegato con la Squadra Navale dopo la battaglia di Punta Stilo (luglio 1940): infatti queste unità, fragili e molto vulnerabili a causa della scarsa corazzatura, sono ritenute inadatte all'impiego di squadra, e per questo sono impiegate principalmente per scorta convogli, posa di mine o persino compiti addestrativi. La partecipazione del Bande Nere alla seconda Sirte è stata dettata dalle necessità del momento, e c'è chi ha criticato la decisione di farlo partecipare, sostenendo che sarebbe stato meglio inviare, al suo posto, qualcuno dei più moderni incrociatori leggeri della VII e VIII Divisione. (In generale, la scelta delle navi per l'attacco al convoglio britannico – operata dall'ammiraglio Luigi Sansonetti, sottocapo di Stato Maggiore della Marina – è stata oggetto di dubbi da parte dello stesso Iachino, e di successive critiche per via della disomogeneità delle navi impiegate; sarebbe stato meglio, si è detto, una nutrita ma omogenea formazione di incrociatori pesanti e leggeri delle classi più moderne).

... continua



Il Bande Nere, assistito da rimorchiatori, arriva a Messina di ritorno dalla seconda battaglia della Sirte, alle 13 del 24 marzo 1942 (sopra: g.c. STORIA militare)



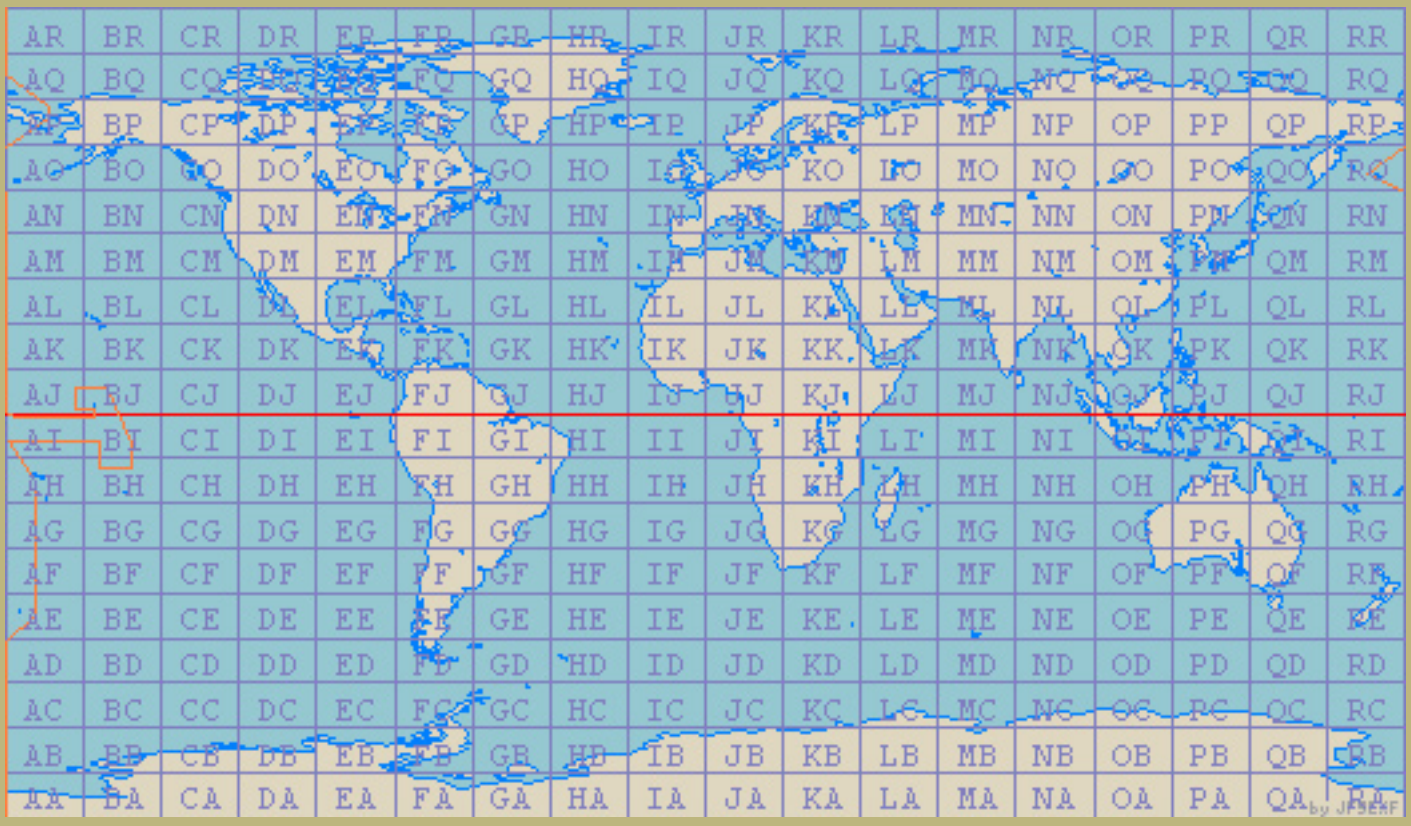
momo BEAM

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

WORLD WIDE LOCATOR

di Gilio Calvi, IK1AMC (http://www.calvibit.net)



Dal 1° gennaio 1985 è entrato in vigore il WWL o World Wide Locator.

Con tale termine, che sostituisce quello precedente di QRA Locator o QTH Locator, si intende un sistema per individuare la posizione geografica (un'area e non un preciso punto geografico) di una stazione radioamatoriale.
In rete si trovano facilmente programmi per calcolare il nostro WW Locator partendo dalle nostre coordinate (e viceversa).

Ogni località della Terra può essere individuata da una stringa di 6 caratteri (due lettere + due numeri + due lettere), di cui le posizioni dispari specificano la longitudine e quelle pari la latitudine.
(es.: JN44FG)
Ogni coppia di caratteri identifica l'angolo inferiore sinistro di un rettangolo.

La prima coppia di lettere suddivide la Terra in aree di larghezza pari a 20° di longitudine ed altezza pari a 10° di latitudine;
la seconda coppia di numeri suddivide l'area così definita in aree più piccole di 2° di longitudine e 1° di latitudine e la terza coppia, infine, crea un'ulteriore suddivisione pari a 5 minuti di grado di latitudine e 2,5 minuti di grado di longitudine.

In totale il World Wide Locator suddivide la Terra in 18.662.400 rettangolini.
Dato che 1' di grado (un primo di grado) di latitudine è pari a 1 miglio marino, cioè 1852 metri, si ha che le dimensioni del nostro rettangolo immaginario sono 9260 metri (= 1852 x 5) di larghezza e 4630 metri (= 1852 x 2,5) d'altezza.
Poiche' la lunghezza dei meridiani è costante mentre la lunghezza dei paralleli varia con la latitudine, i rettangoli non hanno tutti le stesse dimensioni.

Cio' introduce un errore sull' individuazione della posizione del radioamatore che sarà massimo all' equatore dove la sua posizione sara' all' interno del nostro rettangolo che raggiungera' la dimensione massima di 9260 x 4630 metri.
La distanza del centro del rettangolo da un vertice sara' di 5176 metri per cui si puo' dire che la precisione del WWL è di circa 5 chilometri all' equatore e che la precisione aumenta spostandoci verso i Poli.

Comunicare il proprio WWL è sicuramente più veloce che comunicare gradi, primi e secondi di latitudine e longitudine.


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

INTERFACCIA RADIO-PC

Semplice scatola di montaggio realizzata da IK4IRO

Introduzione.
Parecchi anni fa alcuni consumatori si erano rivolti alla trasmissione televisiva "Mi manda Lubrano" per avere soddisfazione da parte della Commodore per inadempienze della stessa riguardo a sostituzione in garanzia dei Commodore 64 non funzionanti.
In quel periodo i computer più utilizzati dai radioamatori erano il Commodore 64 ed il Vic 20.
Questi, in abbinamento ad alcune schede che potevano essere realizzate in casa ed utilizzando opportuno software, permettevano di fare RTTY, CW o FAX senza più bisogno di utilizzare la vecchia e rumorosa telescrivente. L'incompetenza oppure la distrazione potevano portare alla rottura del computer. I dirigenti della Commodore in quella trasmissione si giustificarono dicendo che, nel caso di rotture dovute alla User-Port, la garanzia non era coperta in quanto era difficile stabilire se la fonte dei guai era una scheda di produzione Commodore oppure no.
Sono passati gli anni, sono cambiate le macchine, dal Vic 20 si e' arrivati ai Pentium 5-6 ma l'abbinamento radio-computer è rimasto e le eventuali rotture di schede seriali o altro è rimasto.
Per evitare questo inconveniente che, se si pensa soprattutto ai computer portatili, può comportare una spese elevate, sono state realizzate alcune interfacce d'isolamento tra radio e pc.
Quest'anno, in occasione del XLV Symposium della Sezione di Modena, si è pensato di realizzare una di queste interfacce e, come tutti gli anni, di donare lo stampato ai partecipanti inscritti al pranzo.

Descrizione.
Il progetto iniziale voleva essere una semplice interfaccia d'isolamento galvanico tra radio e scheda audio del computer, poi, dal momento che aggiungere un semplice modem da usare con programmi ormai datati tipo Hamcomm o Jvfax, non richiedeva uno sforzo eccessivo, si è giunti alla realizzazione in oggetto.
Per realizzare questa scheda mi sono basato su un articolo di Jim Mitrega – N9ART - pubblicato sulla rivista QST di Novembre 2000, apportando alcune modifiche a quello che è il suo schema originale. A differenza di N9ART questa scheda non ha nessun collegamento in comune tra radio e scheda audio o porta seriale del pc, non richiede alimentazione esterna, il comando del PTT è totalmente statico e la commutazione tra uso della porta seriale o scheda sonora avviene senza che l'operatore debba commutare manualmente un qualche interruttore.
Esistono poi altre differenze che è possibile notare se si guarda lo schema a pagina 40 di QST del Novembre 2000.

SCHEMA A BLOCCHI

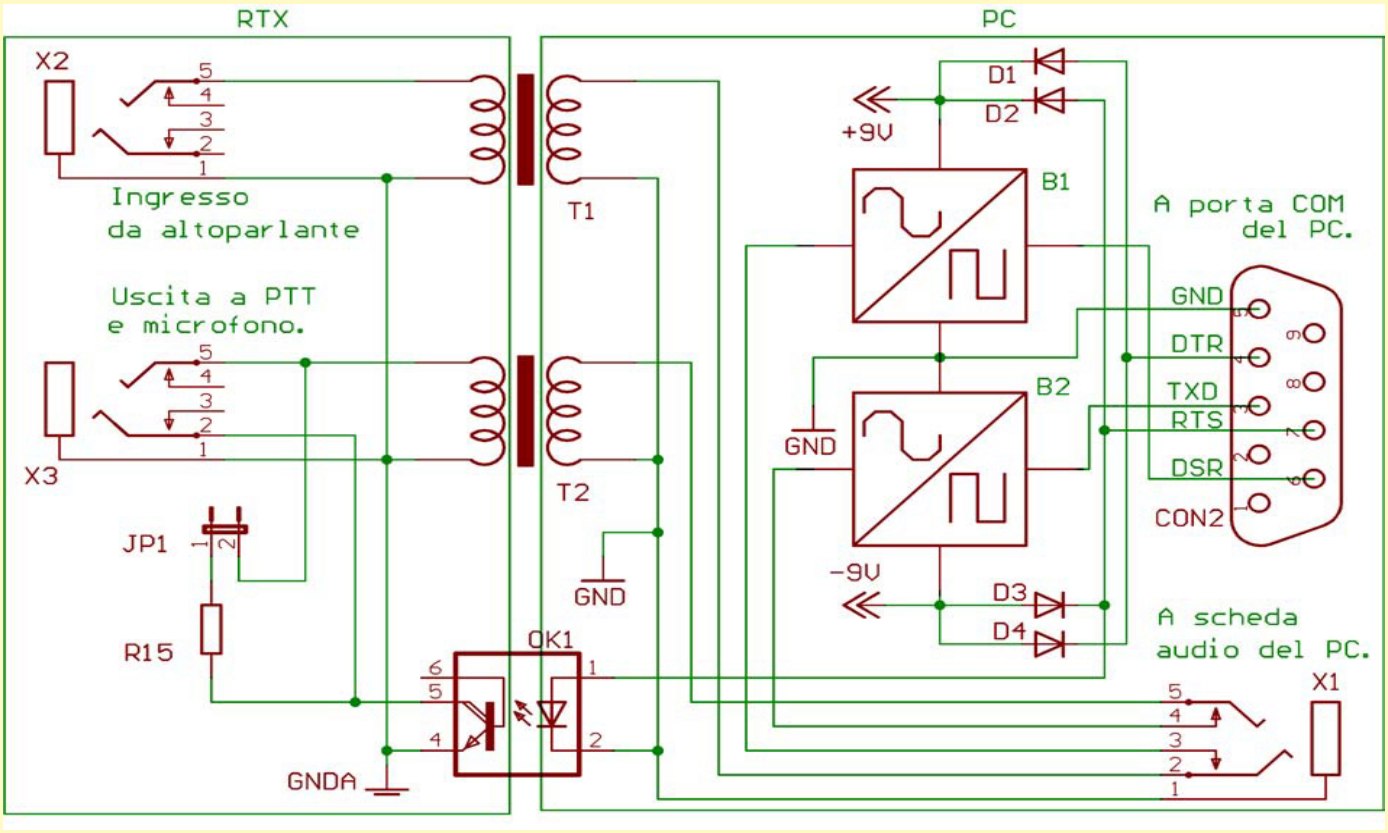


Fig. 1

Descrizione dello schema a blocchi.
Per facilitare la comprensione dello schema a blocchi – Fig.1 -, ho suddiviso questo in due parti, il primo blocco di sinistra è la parte che si collega al ricetrasmettitore, mentre quella di destra si collega al personal computer.
Sia che si utilizzi la scheda audio oppure la porta seriale, il disaccopiamento di bassa frequenza tra radio e computer è ottenuto tramite 2 trasformatori d'impedenza (T1 e T2) con rapporto 1:1 da 600 ohm, mentre il PTT del RTX è comandato da un optoisolatore (OK1) e un transistor NPN in configurazione Darlington. Come prima cosa si può perciò notare che tra i due blocchi non esiste alcun segnale comune che possa essere fonte di un ritorno di RF dal RTX verso il computer tanto da poter distruggere la scheda audio o la porta seriale.
Il collegamento con il RTX avviene tramite 2 connettori stereo per jack da 3.5 che si trovano nel blocco di sinistra. Essi sono:
• X2 : qui entra il segnale di B.F. proveniente dall'altoparlante del RTX.
• X3 : da qui partono i segnali che vanno all'ingresso microfonico e al PTT del RTX.
Sulla parte destra dello schema a blocchi si trovano invece i connettori da dove partono i segnali per la scheda sonora e la porta seriale. A questo punto cerchiamo di capire il funzionamento generale.

Uso con scheda audio.
Il segnale di B.F. che proviene dall'altoparlante della radio entra nella scheda attraverso il connettore X2. Non avendo trovato trasformatori con rapporto d'impedenza 8<>1000 ohm, come si può vedere dallo schema, l'adattamento tra uscita B.F. del RTX e entrata di T1 l'ho ottenuta mettendo in parallelo all'uscita dell'altoparlante una resistenza da 10 ohm, R5. Il condensatore C6 collegato in serie al primario del trasformatore d'ingresso T1 evita che su questo circoli corrente continua. Il segnale presente sul secondario di T1 raggiunge poi il connettore X1. L'inserzione in questo connettore di un jack stereo da 3.5 mm fa aprire i contatti rappresentati dai numeri 2-3 e 4-5.
In questo modo il segnale di B.F. proveniente dalla radio non può arrivare al blocco B1 ma va direttamente all'ingresso linea della scheda audio del computer.
Il segnale proveniente dalla scheda audio tramite lo stesso jack di cui abbiamo appena parlato arriva sul pin 5 e di qui va direttamente sul primario del trasformatore d'impedenza T2.
Lo stesso segnale lo ritroviamo poi in uscita di T2 dove può essere eventualmente attenuato utilizzando il trimmer R14. Passando dal condensatore C11, messo per bloccare un'eventuale corrente continua, e per R16 questo segnale arriva al pin 5 del connettore X3 e da qui sci si può collegare alla radio utilizzando un jack da 3.5 mm.

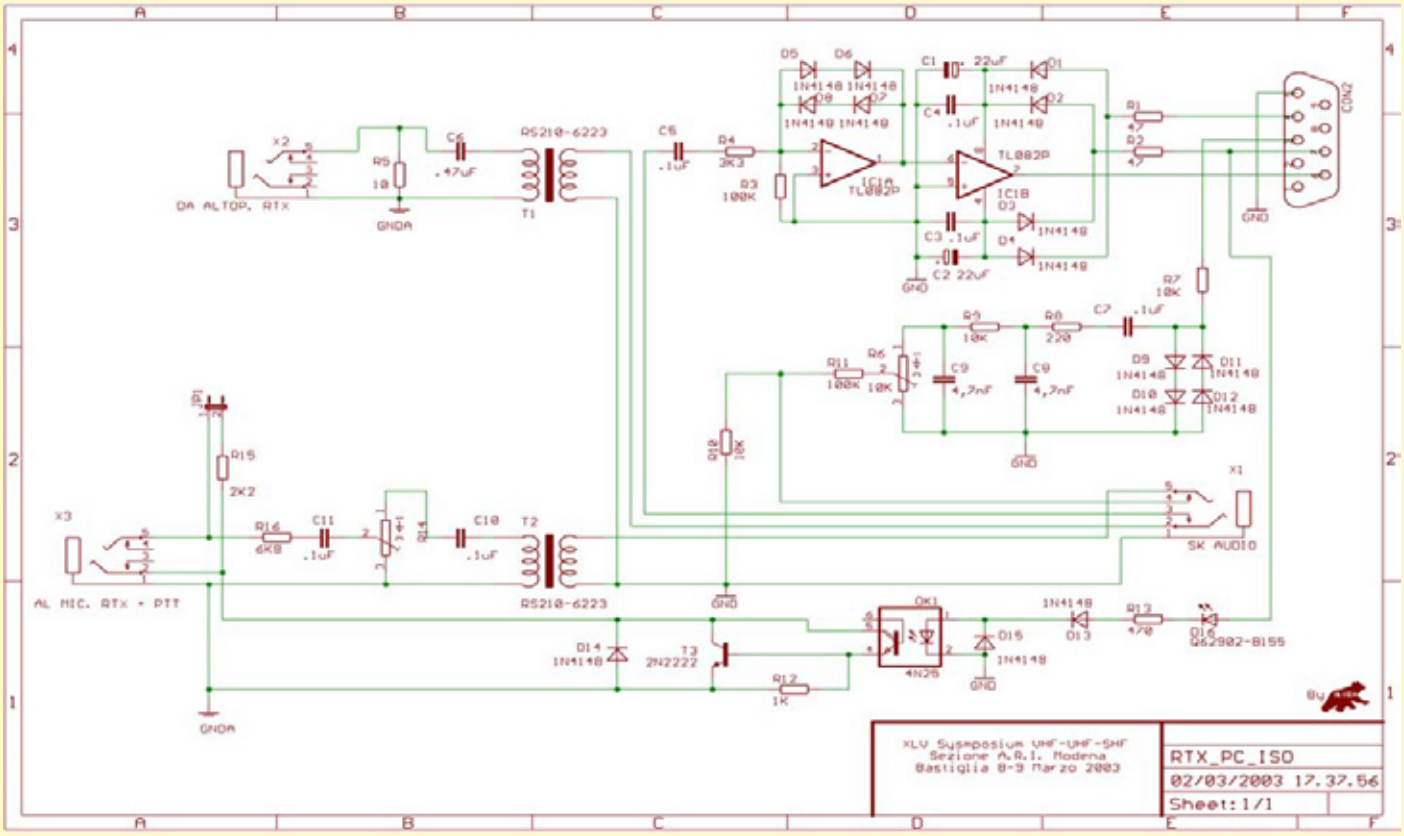
Uso tramite porta seriale.
Non utilizzando la scheda audio i contatti presenti su X1 sono nello stato normalmente chiuso, pertanto il segnale di B.F. proveniente da X2, dopo essere stato disaccopiato da T1 raggiunge il blocco rappresentato da B1. Questo è composto da C5 che blocca un'eventuale corrente continua e dal doppio operazionale IC1. Il primo operazionale, IC1A, grazie ad i diodi D5-D6-D7-D8, serve per limitare il segnale d'entrata portandolo a circa ±2.5 Volt sulla sua uscita. Il secondo operazionale, IC1B, avendo alto guadagno, assicura che il segnale proveniente dall'uscita di IC1A arrivi al pin 6 della porta seriale opportunamente simmetrizzato e con livelli di tensione adatti a interfacce RS232. Questo segnale verrà poi elaborato dal programma in uso.
In fase di trasmissione il segnale ad onda quadra con tensione di circa ± 9 Volt proveniente dal pin 3 (TXD) della porta seriale viene limitato e convertito in onda sinusoidale dal blocco B2. In entrata a questo blocco si trova un limitatore di livello formato da R7-D9-D10-D11-D12 e da un filtro bassa basso. Tramite il trimmer R6 l'ampiezza del segnale in arrivo dal filtro può essere eventualmente limitato ulteriormente. Passando dal contatto, in questo caso normalmente chiuso, formato dai pin 4-5 di X1 il segnale arriva sul primario di T2. A questo punto vale quanto appena scritto riguardo alla scheda audio.

Alimentazione IC1.
Dato il basso consumo di IC1 e del circuito serie formato dal led e dall'optoisolatore, la scheda non richiede un'alimentazione esterna, ma questa può essere ricavata agendo in modo opportuno sui segnali RTS (pin 7) e DTR (pin 4) della porta seriale. In fase di ricezione il segnale RTS si trova ad un potenziale negativo rispetto massa (pin 5 del connettore) di circa –10Volt, mentre il segnale DTR si trova ad un potenziale positivo di circa +10Volt. In fase di trasmissione le tensioni ai capi di questi due segnali si invertono; RTS passa a +10 Volt mentre DTR passa a –10Volt. I diodi D1-D2-D3-D4 messi in configurazione a ponte fanno in modo che, durante le commutazioni di RTS e DTR, sul pin 8 di IC1 sia sempre presente una tensione positiva e sul pin 4 una tensione negativa.

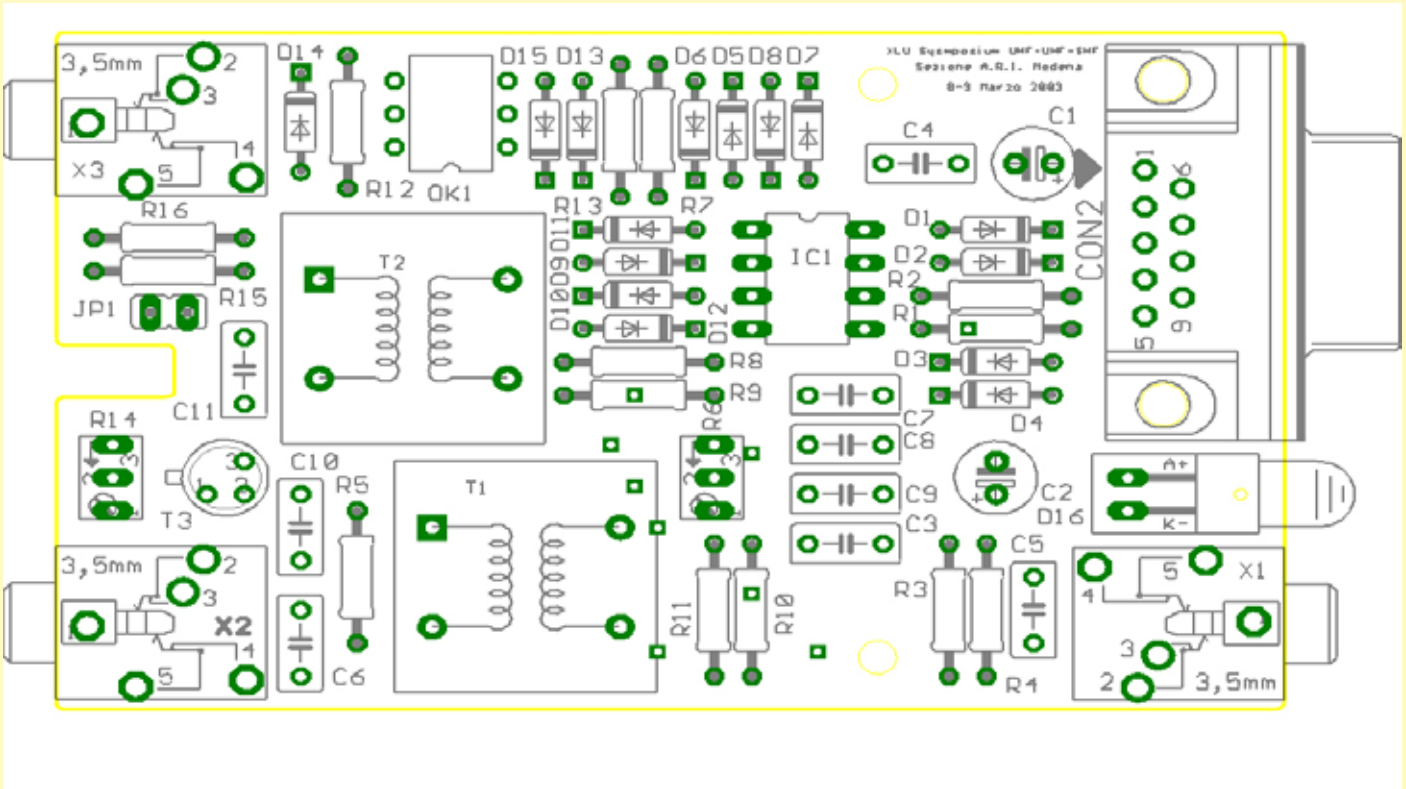
Segnale PTT.
Anche questo segnale, come si può vedere dallo schema, è separato galvanicamente tra l'uscita di CON2 e l'ingresso di X2. Questa separazione la si ottiene utilizzando l'optoisolatore OK1. Quando si passa dalla fase di ricezione a quella di trasmissione, il segnale RTS (pin 7 del connettore Con2) commuta di stato passando da circa –10 Volt a circa +10 Volt. In questo modo si ha un passaggio di corrente che va da RTS verso GND passando attraverso D16 (diodo led rosso che si illumina segnalando lo stato TX), R16, D13 ed il diodo led all'interno dell'optoisolatore OK1. In questo modo il transistor in uscita di OK1 (pin 4-5) passa nello stato di saturazione (massima conduzione di corrente). L'accoppiamento di questo transistor con T3 forma un collegamento di tipo darlington permettendo così di commutare carichi di circa un ampere (ciò è stato fatto per quegli RTX che utilizzano per la commutazione RX-TX stadi a relè). In questa scheda sono presenti anche una resistenza R15

ed un jumper JP1. Questo jumper va chiuso quando si utilizzano quelle radio che commutano in trasmissione mettendo a massa il segnale microfonico tramite opportuna resistenza.

SCHEMA ELETTRICO



LAYOUT COMPONENTI



In questa figura è rappresentata la disposizione dei componenti.
Il montaggio non è particolarmente difficile se si seguono pochi accorgimenti.
Innanzitutto si consiglia l'uso di un saldatore con punta non troppo grossa e mantenuta pulita abbastanza spesso.
Il consiglio che posso dare è quello di iniziare a montare i componenti di altezza bassa. Si può perciò partire dai diodi, poi le resistenze i condensatori, ecc…

Durante la fase di montaggio bisogna accertarsi di quanto segue.

• Verificare che i diodi siano disposti nel giusto verso prendendo come riferimento la striscia che si trova ad una loro estremità.

• Verificare che i condensatori elettrolitici (C1 e C2) siano disposti con la giusta polarità. Il pin più lungo rappresenta la polarità positiva. La polarità negativa è anche indicata con il simbolo - sul contenitore.

• Fare attenzione al giusto valore delle resistenze controllando prima il colore.

• I trasformatori T1 e T2 hanno un verso obbligato. E' perciò indifferente se il puntino disegnato sulla parte superiore si trova a destra o a sinistra.

• Il transistor T3 ha un verso obbligato.

• Il pin più lungo diodo led D16 rappresenta l'anodo indicato da A+ nel disegno del layout.

• Fare attenzione al verso degli zoccoli di IC1 e OK1.

• Per gli altri componenti non ci sono raccomandazioni particolari.

• Fare attenzione a non creare dei cortocircuiti fra piste e pin dei componenti durante la fase di saldatura.

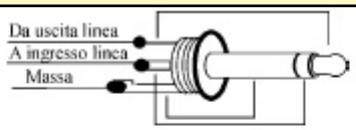
• Usare stagno con poca pasta salda e, al termine del lavoro, pulire lo stampato con trielina pura.

ELENCO COMPONENTI

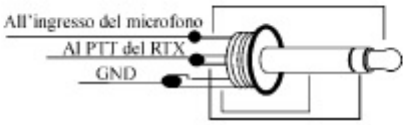
Qty.	Simbolo	Tipo	Valore	Note	
2	C1,C2	Condensatori. Elettrolitici Vert	22uF	20Vl	
6	C3,C4,C5,C7 C10,C11	Condensatori poliestere	100nF	passo 5.08	
2	C8,C9	Condensatori poliestere	4,7 nF	passo 5.08	472
1	C6	Condensatori poliestere	470nF	passo 5.08	
15	D1,D2,D3,D4 D5,D6,D7,D8 D9,D10,D11, D12,D13,D14, D15	Diodo	1N4148		
1	D16	Led	rosso 3 mm		
1	Con2	Connettore DB9 femmina	per circuito stampato 90°		
1	OK1	Optoisolatore	4N25		
1	IC1	Amplif.operazionale doppio	TL082		
2	R1,R2	Resistenza 1/4 watt	47 Ohm		Giallo-Viola-Nero-Oro
2	R3,R11	Resistenza 1/4 watt	100 Kohm		Marrone-Nero-Giallo-Oro
1	R4	Resistenza 1/4 watt	3300 Ohm		Arancio-Arancio-Rosso-Oro
1	R5	Resistenza 1/4 watt	10 Ohm		Marrone-Nero-Nero-Oro
3	R7,R9,R10	Resistenza 1/4 watt	10 Kohm		Marrone-Nero-Arancio-Oro
1	R8	Resistenza 1/4 watt	220 Ohm		Rosso-Rosso-Marrone-Oro
1	R12	Resistenza 1/4 watt	1 Kohm		Marrone-Nero-Rosso-Oro
1	R13	Resistenza 1/4 watt	470 Ohm		Giallo-Viola-Marrone-Oro
1	R15	Resistenza 1/4 watt	2200 Ohm		Rosso-Rosso-Rosso-Oro
1	R16	Resistenza 1/4 watt	6800 Ohm		Blu-Grigio-Rosso-Oro
2	R6,R14	Trimmer multigiro verticale	10 Kohm	Cermet	
2	T1,T2	Trasformatore impedenza Rapporto 1:1 600 Ohm	Tipo Bourns LM.NP-1001		
1	T3	Transistor NPN	2N2222		
3	X1,X2,X3	Jack stereo per C.S.			
1	Contenitore				
1	zoccolo 6 pins				
1	zoccolo 8 pins				

CODICI COLORI RESISTENZA

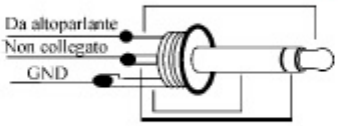
Colore	1° anello	2° anello	3° anello	4° anello
Nero	0	0	-	-
Marrone	1	1	0	-
Rosso	2	2	00	-
Arancio	3	3	000	-
Giallo	4	4	0000	-
Verde	5	5	00000	-
Blu	6	6	000000	-
Viola	7	7	0000000	-
Grigio	8	8	00000000	-
Bianco	9	9	000000000	-
Argento	-	-	x 0.01	5% (tolleranza)
Oro	-	-	x 0.1	10% (tolleranza)



Collegamento di X2 verso la radio utilizzando un jack stereo da 3.5 mm.



Collegamento di X3 verso la radio utilizzando un jack stereo da 3.5 mm.



Montaggio e collaudo

Degli accorgimenti per il montaggio dei componenti ne ho parlato precedentemente.

Terminato il montaggio della scheda bisogna verificare che i componenti siano stati orientati in modo corretto, che le resistenze ed i condensatori siano stati messi al posto giusto, che non ci siano cattive saldature e cortocircuiti tra le piste.

Suppongo che chi si accinge al montaggio di questa scheda conosca il software che andrà ad utilizzare e quale tipo di collegamento fare verso la radio ed il computer dal momento che non è mia intenzione parlarne in questa documentazione. Infatti non conosco molto bene il software e neppure tutte le radio in possesso dei radioamatori, perciò mi è difficile dare riposte a coloro che avranno dei problemi per quanto riguarda questi ultimi argomenti.

Comunque…Il collaudo della scheda non è poi molto complicato.

Per i miei test mi sono valso dei programmi HAMCOMM e MIXW.

Il primo funziona in modalità dos ed utilizza la seriale per la generazione e la decodifica dei segnali di B.F.

Il secondo invece sfrutta la potenzionalità della SK audio.

Prendiamo in esame MIXW.

Come ho già scritto non mi dilungo sull'uso del software.

Se i collegamenti sono stati eseguiti in modo corretto, sull'altoparlante del computer si dovrebbe udire la B.F. proveniente dal RTX. Se così non fosse occorre verificare la parte di circuito X2 –T1 – X1 e relativi collegamenti con le apparecchiature.

Verificato che la ricezione è funzionante, si passa alla trasmissione.

In questo caso occorre collegare la porta com del pc con il connettore CON2 della scheda per abilitare il segnale PTT della radio che avviene sfruttando il segnale RTS.

Per la configurazione della porta com è meglio utilizzare l'help del software.

Selezionare poi la voce Options-TX per abilitare il PTT.

Se tutto funziona a dovere si dovrebbe accendere il led posto sulla scheda, la radio dovrebbe entrare in trasmissione e, riascoltandosi con un'altra apparecchiatura, si dovrebbe udire il segnale di B.F. proveniente dalla scheda audio.

Tramite il trimmer R14 è possibile regolare il livello di modulazione se questa fosse troppo bassa o troppo alta.

A questo punto, se tutto funziona, si può verificare il corretto funzionamento dei due blocchi B1 e B2. Per fare questo prendo spunto dal software HAMCOMM che funziona in modalità DOS.

Occorre staccare l'eventuale spinotto collegato in X1, collegare X2 ed X3 alla radio e CON2 alla porta COMM utilizzando un cavo seriale con connessione pin to pin.

La procedura da utilizzare è la seguente:

1. Mandare in esecuzione il programma .

2. Con il comando ALT-P selezionare la porta COMM.

3. Con il comando ALT-M selezionare la modalità di ricezione e trasmissione, supponiamo di voler utilizzare la RTTY (opzione BAUDOT).

4. Tramite il comando ALT-S selezionare la velocità (opzione A=45 baud).

5. Verificare con un tester che tra un qualsiasi punto GND dello schema e il pin 8 di IC1 sia presente una tensione positiva superiore a 5 Volt.

6. Verificare che tra GND dello schema ed il pin 4 di IC1 sia presente una tensione negativa inferiore a – 5 Volt.

7. Nel caso in cui uno dei punti 6 e 7 o entrambi non fossero veri occorre verificare la scheda ed il collegamento con il PC.

8. Cercare una stazione che stia trasmettendo in RTTY. Dopo averla sintonizzata sul monitor dovrebbero cominciare a comparire i caratteri ricevuti e questo sta a significare che la parte ricevente funziona.

9. Con il comando ALT-M selezionare l'opzione TX on/off. A questo punto la radio dovrebbe commutare in trasmissione e si dovrebbe accendere anche il led posto sulla scheda.

10. Ascoltandosi con un'altra radio si dovrebbero udire i due toni classici della RTTY.

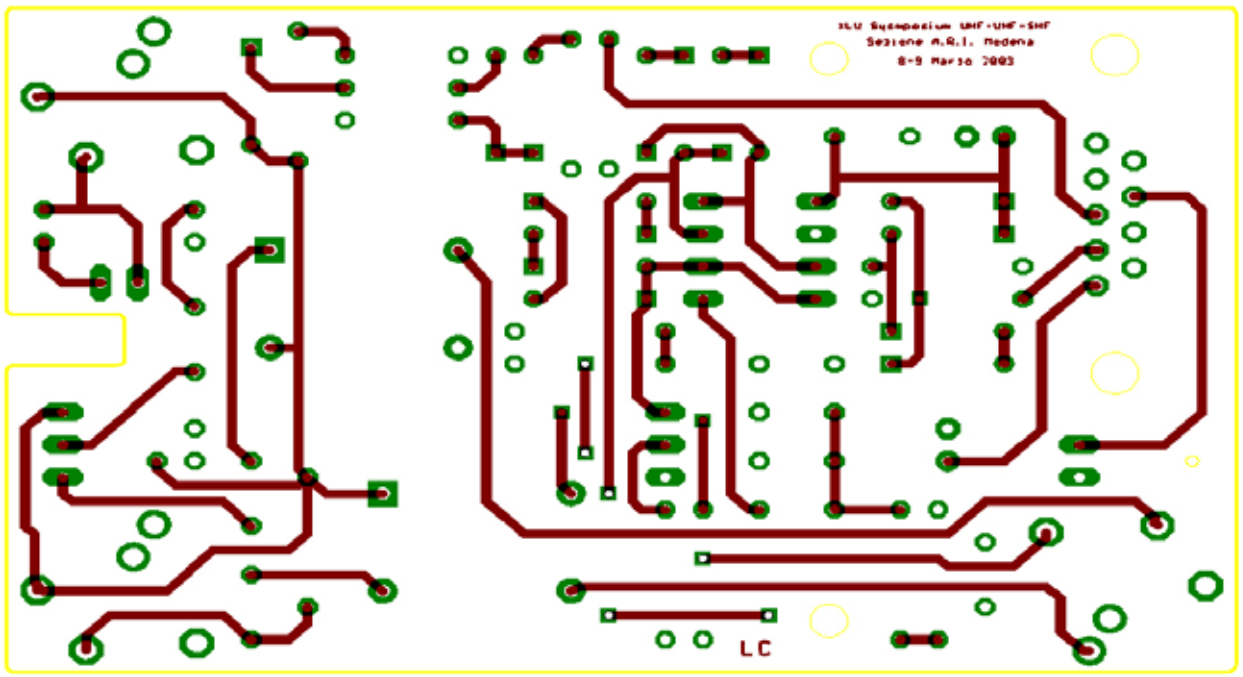
Si può intervenire sulla modulazione prima regolando il trimmer R6 che limita il segnale compreso nella lista componenti.

Alcune note

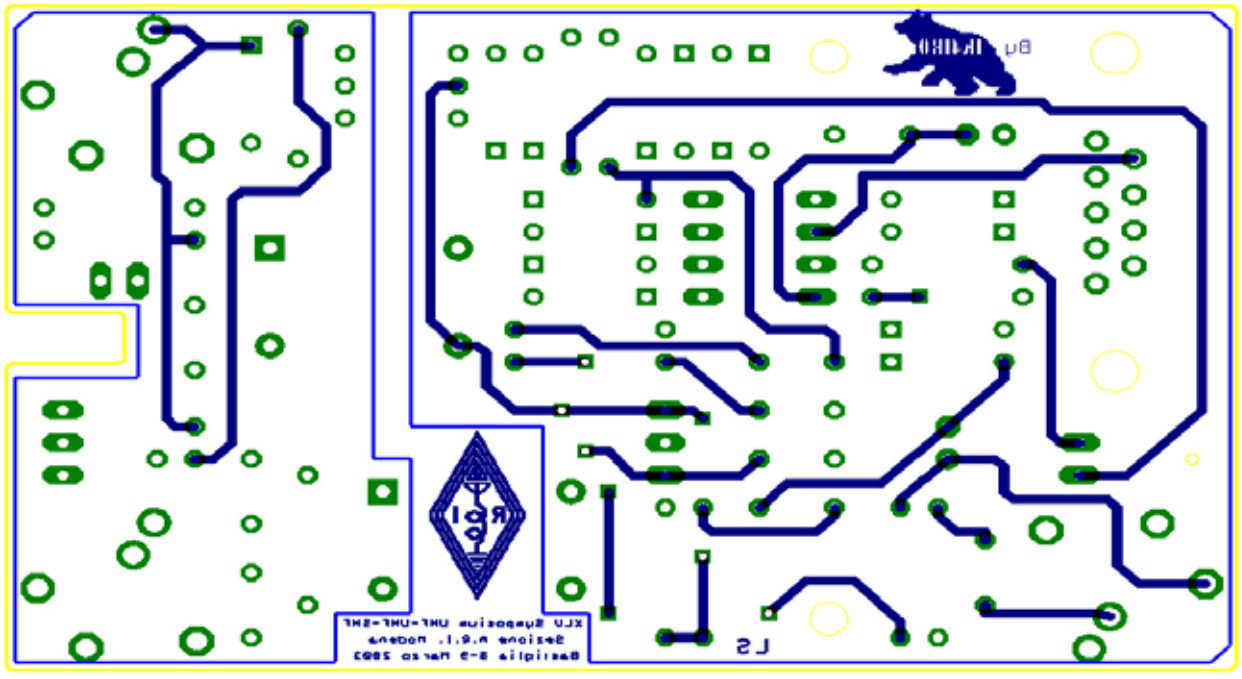
Alcuni software che utilizzano la scheda audio per la codifica e decodifica dei segnali a B.F. richiedono per l'attivazione del PTT segnali diversi dal RTS come in questo schema.

In questo caso è sufficiente collegare sul pin 7 del connettore a 9 poli CON2 il segnale richiesto. Dovendo utilizzare la porta parallela per abilitare il PTT, bisogna ricordarsi di collegare anche il segnale di massa al pin 5 del connettore a 9 poli e, probabilmente, si dovrà diminuire il valore di R13 portandolo dagli attuali 470 ohm a 220 ohm o, addirittura, 100 ohm.

LAYOUT CIRCUITO STAMPATO



Lato Componenti



Lato Saldature

Ringraziamenti

Mi sembra doveroso ringraziare tutti coloro che mi hanno aiutato nella realizzazione del

progetto in modo particolare:

• Tiziano – I4TZO – Presidente di Sezione che ha curato la parte grafica.

• Bruno – IK4UNP - per il montaggio delle schede e la preparazione dei kit.

• Carlo – I4SIW – che ha curato la realizzazione delle forature delle scatole.

• Giuliano - I4VGG – per l'interessamento per la realizzazione degli stampati e la reperibilità dei componenti.

• Gianni – IK4QHD - per la stampa delle etichette, delle fotocopie e prestito del proiettore.

A tutti va il ringraziamento mio e della Sezione A.R.I. di Modena.

Tutti coloro che fossero interessati alla realizzazione della scheda possono fare richiesta dei componenti alla segreteria inviando una e-mail a:

i4tzo@arimodena.it

oppure scrivendo a :

Sezione A.R.I. Modena

Casella Postale 332

41100 Modena Centro

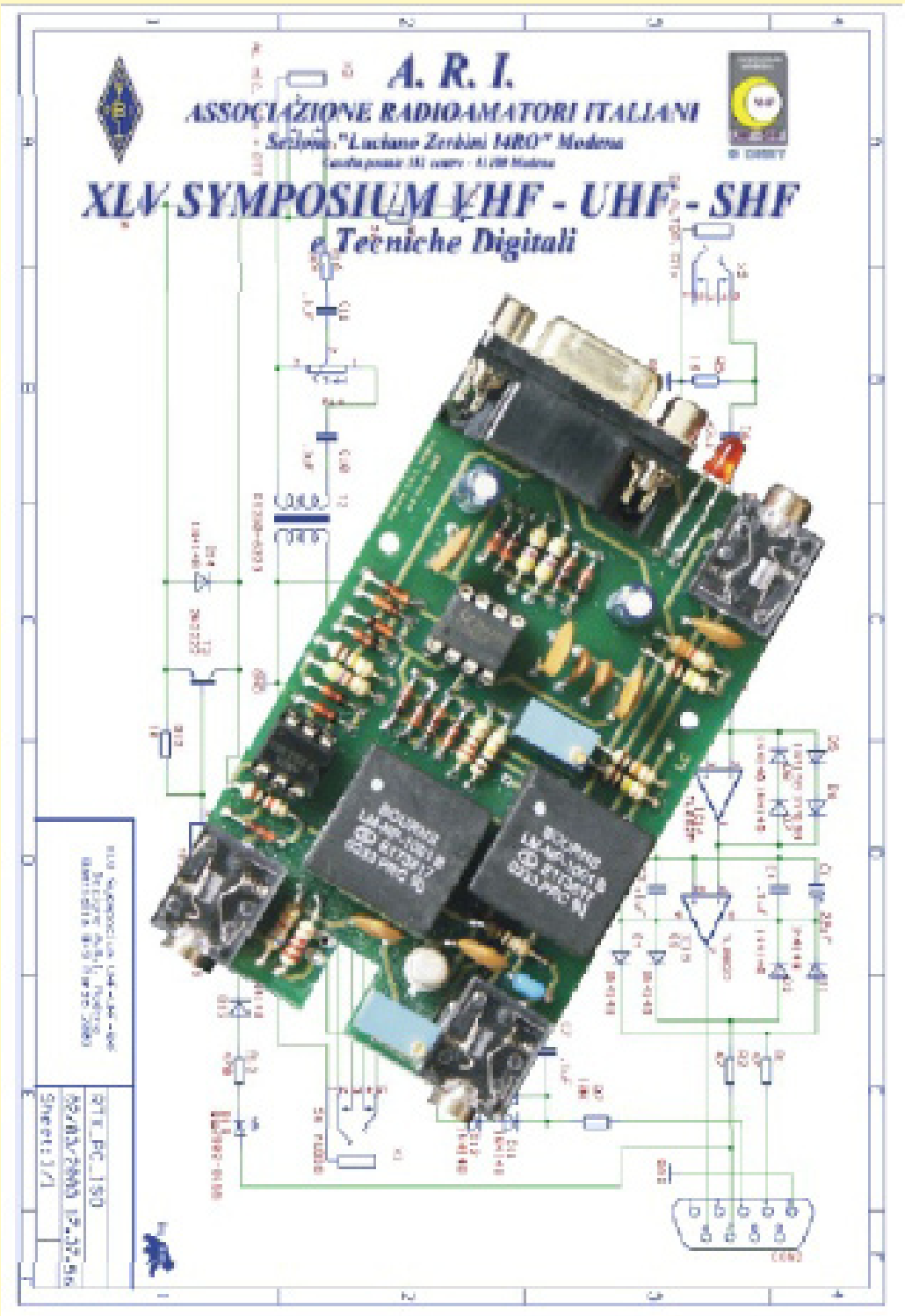
Il contributo spese per i componenti è stato così fissato:

• Solo circuito stampato € 5.00.

• Kit componenti + contenitore ma senza circuito stampato € 20.00

• Scheda montata e collaudata € 35.00

A quanto sopra vanno aggiunte le spese di spedizione.



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.





QSL NAVALI

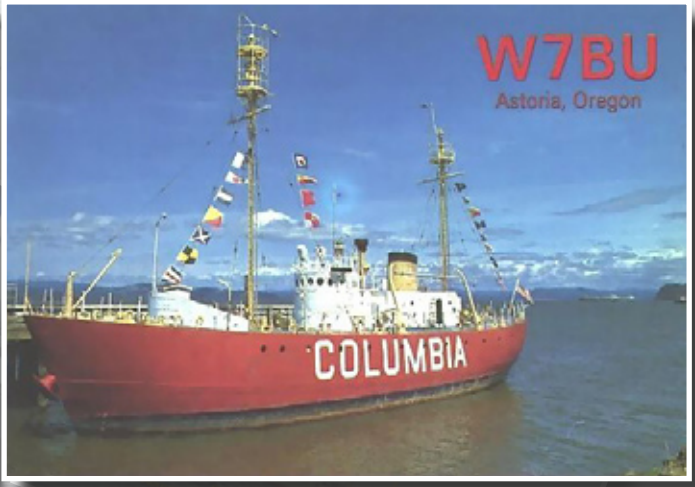
Carrellata di cartoline QSL di stazioni radioamatoriali, nazionali ed estere, con sfondo di carattere marittimo-navale, con navi, velieri, mare, barche e yacht. Le QSL fanno parte della collezione di carte QSL dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani.




DG 6 BDZ


DL6MLA/mm
GERMAN
AMATEUR RADIO
STATION

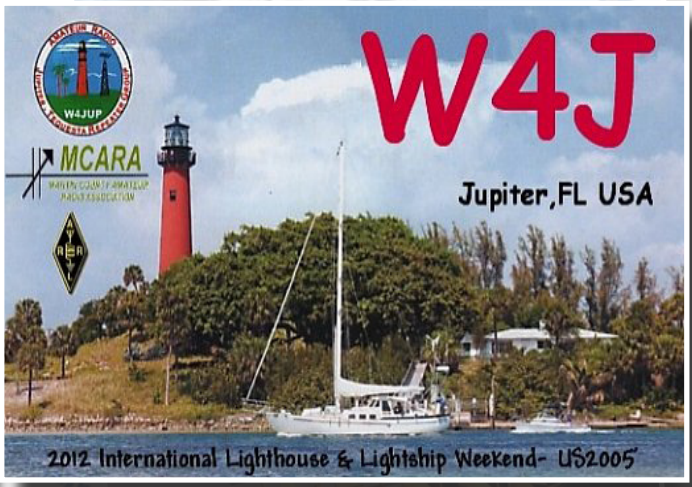

JH1UZK
JG1QHT
ZONE 25
JCG#11005
KANAGAWA JAPAN


W7BU
Astoria, Oregon
COLUMBIA


G4LNA
RNARS LONDON (HMS BELFAST) GROUP


OE6XMF/8
am Wörthersee
MFCA
LORETTO


Dutch
Amateur
Radio
Station
m/v Fravizo/PEDX
m/v Bloemfontein/PDDV
ss Orestes/PGOV
PA2GR
Dick van Empelen
ex PA0GRV


W4J
Jupiter,FL USA
MCARA
2012 International Lighthouse & Lightship Weekend- US2005


Ross Sea Expedition 2009
In the footsteps of Robert Falcon Scott
and Ernest Shackleton.
Auckland and Campbell Islands
Macquarie Island
Ross Island
Mac Murdo Sound
Antarctic Mainland
OR3AX OR4AX


LA7CFA


UKRAINIAN MARITIME MOBILE STATION
UT1FG/mm
Capt. Yuri V. Bodrov

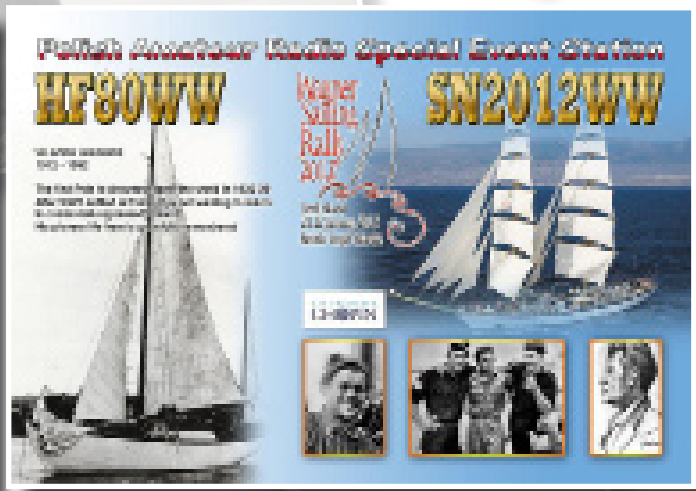

HF80WW
SN2012WW

FOTO STORICHE



Incrociatore G. GARIBALDI (1933 - 1971)



Cacciatorpediniere IMPAVIDO (1963 - 1992)

La stazione radio di....



La QSL dei soci....



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

COMMANDER PLAQUE





CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCELLO

COMMANDER PLAQUE
di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO

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

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



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

BANDE
Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

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

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

RICHIESTE
Va richiesto all' Award manager :

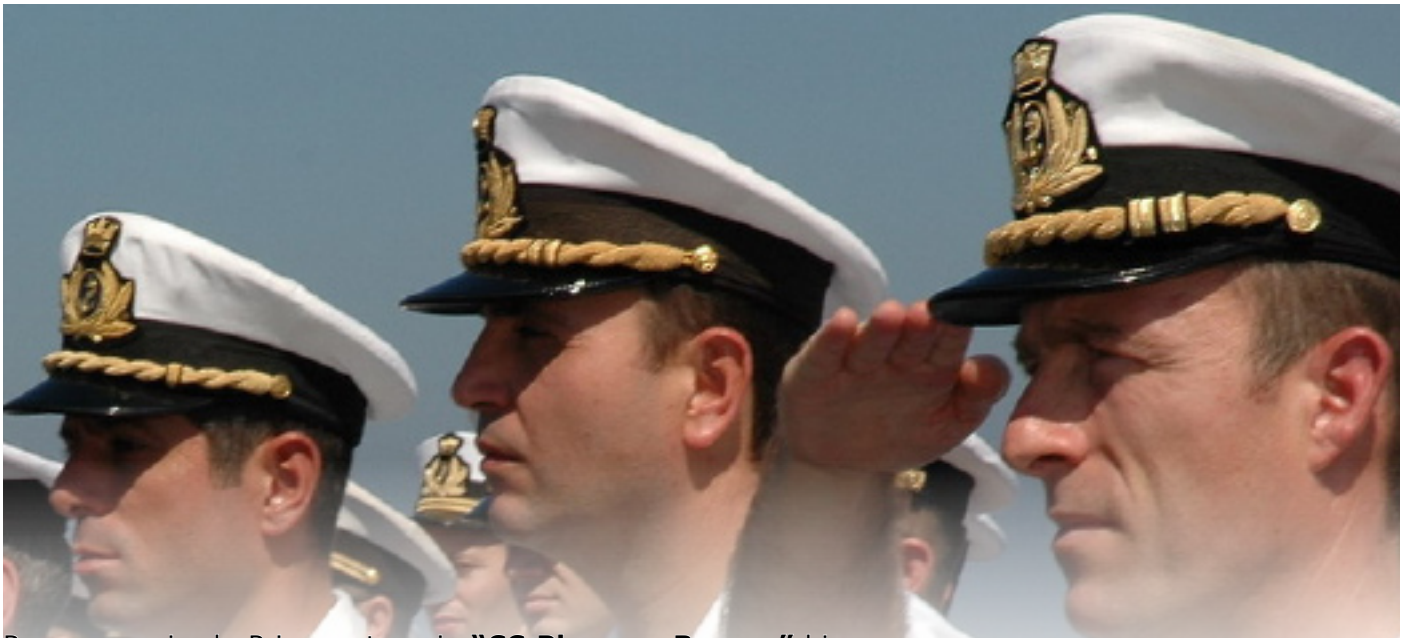
IT9MRM
Alberto Mattei
Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR)
- Italy -
email: it9mrm@gmail.com

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

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

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

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



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



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



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








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

DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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

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

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



























Le QSL dei Radioamatori di Marina sono printed.it

RADIOAMATORI ARMI MARINAI

QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su
facebook

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

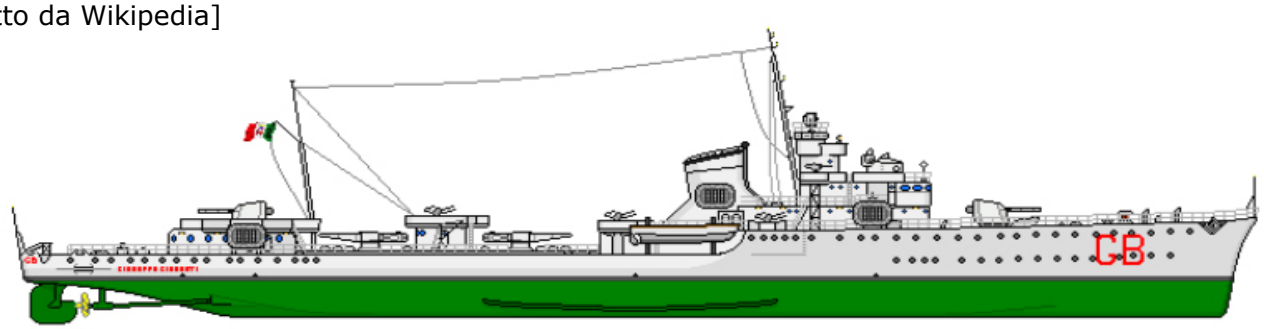


Un pò di storia

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
	I7XUW - IV3HJB (2)		IT9IFI - IT9MRM IV3XPP - (1)
	(4)		I3VAD - IQ1YY IU1HGN - S53EO
	IZ1WTM - IZ1HVD (2)		I2AZ - IZ0JSD (3)
	IW1QIH - IT9HHL IS0GQX		IW2JJS - IS0SZU IZ2CDR
	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 IS0HNA - IU3LPF
	IZ8QNX - IV3DSB IT9AVP - IS0BMU		IK1MTV - IZ4IPJ
	IZ1CCH - IZ8VNQ - IZ6ASI - IS0FQK		IK6ARS - IU0FBK IT9CLM - IU0DZA
	IS0FEZ - IU8CEU IT9JPW - IS0UTA IZ0HDB		IS0GVH - IS0NHS IW0HOP - IZ0FVD
	I1PJK - (2)		IT9YBL - IZ1VNT IU4FLT
	IK5TBI - IW9FI (2)		IT9CVX - I1PIK IU1CZH
	(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

REGIA MARINA

AWARD



FIELD DAYS WITH NAVAL SQUAD

10 JUN
08:30
23:30

12 NOV
08:30
20:30

4 DEC
08:30
20:30

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

Il messaggio di Elettra Marconi attraverso un radioamatore imbarcato sulla nave da crociera COSTA VENEZIA



Un messaggio "toccante", dedicato a tutti i radioamatori del mondo, e che arriverà a TOKIO dopo 53 giorni di navigazione. La missione di Luca Clary, Ambasciatore della Principessa Elettra Marconi, è di diffondere questo messaggio, attraverso una radio Kenwood, in ogni porto in cui la nave andrà ad attraccare.

Questo è il messaggio:

Ho affidato questo mio messaggio al radioamatore Luca Clary, IW7EEQ sulla nave italiana COSTA VENEZIA in rotta dall'Italia verso l'estremo Oriente perchè sia divulgato in ogni nazione in cui l'imbarcazione farà scalo. L'intenzione principale di mio padre Guglielmo Marconi e lo scopo della sua invenzione è stato quello di salvare le vite umane, dare ai naufraghi la possibilità di chiamare "aiuto" e salvarsi la vita quando erano in pieno Oceano o nei cieli degli aerei. La sua radio ha reso disponibile a tutti i popoli della terra uno strumento che, ha avvicinato culture diverse e migliorato la vita di ognuno di noi. La radio e i radioamatori siano ambasciatori del suo pensiero della sua tecnologia che ha rivoluzionato il mondo. Il mio ringraziamento personale va a tutti i radioamatori e alle radio nel mondo nel loro impegno per il bene dell'umanità.
Un bacio Elettra Marconi.

L'itinerario toccherà vari paesi seguendo la rotta di marco Polo fino ad arrivare al porto di Shanghai.
La prima tragitto, con partenza da Trieste per Dubai, avrà una durata di 20 giorni. La seconda, in partenza il 27 marzo, sarà una crociera di 18 giorni da Dubai a Singapore. Infine, la terza e ultima tratta di 17 giorni vedrà Costa Venezia salpare il 13 aprile da Singapore con arrivo a Tokyo il 29 aprile.
Un viaggio emozionante sulle orme del più eccezionale dei viaggiatori: Marco Polo. Solo che sarà via mare e andrà un po' oltre i luoghi visitati dal mercante veneziano. Quindi orecchie aperte sui vostri ricevitori per sentire la voce di Luca a bordo della COSTA VENEZIA. Per chi vuole seguire le tappe ed i suoi video, su Facebook è stata creata una pagina dallo sponsor: https://www.facebook.com/JVCKENWOOD/

IW7EEQ
Luca Clary

Ufficiale addetto alle provviste per la Compagnia Costa Crociere, atualmente imbarcato a bordo della COSTA VENEZIA. Vive a Taranto ed è il Presidente della locale sezione ERA di Taranto. Eventuale QSL va inviata via bureau ERA (HB9ERA) opure via diretta al seguente indirizzo: Luca Clary - Corso Italia 377 - 74121 Taranto



IL 1BBC

DAL 10 AL 19 APRILE 2019

SETTANTAQUATTRESIMO ANNIVERSARIO
DELLA
LIBERAZIONE

RADIO LONDRA

"Buona sera. Due mesi di arresto e mille lire di multa con la condizionale: è questo il prezzo, per ogni cittadino italiano incensurato, dell'abbonamento alle trasmissioni di Radio Londra, oltre al canone annuale dell'EIAR e all'eventuale confisca dell'apparecchio, se questo è di proprietà del nostro ascoltatore. Il prezzo è caro, ne conveniamo, ma non siamo noi a trarne profitto; e, d'altronde, il numero crescente dei nostri ascoltatori dimostra quanto siano vaste le categorie di italiani che affrontano questo rischio per ascoltarci. Non vi è esortazione della stampa o delle autorità fasciste, non vi è minaccia di pene, non vi è sanzione effettiva che possa circoscrivere o fermare questo continuo allargarsi della massa di nostri ascoltatori in Italia. Nel Nord e nel Mezzogiorno, nel centro e nelle isole, nelle città e nelle campagne, in montagna o sul mare, non vi è un centro abitato nel quale la voce di Radio Londra non si ascolta; furtivamente eppure con intesa attenzione, colla emozione di fare ciò che è proibito e di preservare qualche cosa di caro.....

Harold Stevens
"Colonnello buonasera"

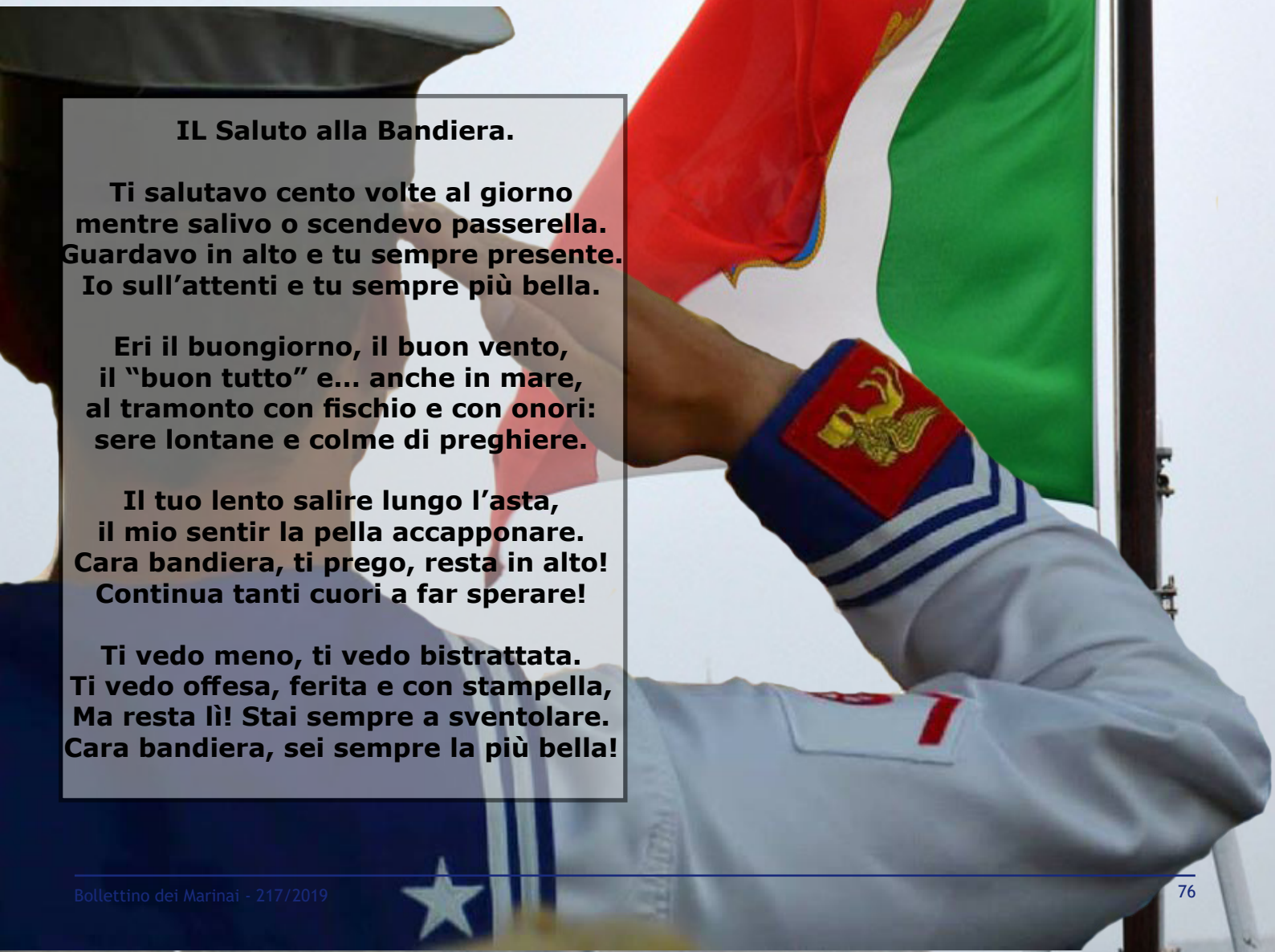
con la partecipazione:

A.N.P.I.

a.i.r.e.

IL SALUTO ALLA BANDIERA

Quel gesto di portarsi la mano alla fronte per salutare militarmente la bandiera ogni volta che salivo o scendevo la passerella della Nave o Sommergibile dove ero imbarcato, poteva sembrare un gesto tanto abituale ed istintivo che veniva fatto meccanicamente.
Invece no. Quel gesto che ripetevo anche decine di volte in un solo giorno, era un gesto che sentivo dentro, era un gesto che mi dava il piacere di essere ossequioso nei confronti di un simbolo così grande che riusciva a darmi orgoglio.
Mi soffermavo spesso a guardare con piacere anche tutti i colleghi che, come me, compivano quel gesto con amore e rispetto.
Al suono del fischio che accompagnava "l'alza o l'ammaina bandiera" interrompevo qualsiasi cosa stessi facendo e, a capo scoperto, sull'attenti e con lo sguardo fisso sulla bandiera che lentamente saliva o scendeva lungo l'asta, seguivo con i brividi, così come facevano tutti i colleghi.
Solo dopo che la bandiera aveva concluso il suo percorso ed il fischio o la tromba lo avevano segnalato, riprendeva il normale scorrere della vita nel nostro mondo.
Grande il potere di quel simbolo! Per qualche minuto, tutti i giorni, alle 8 del mattino ed al tramonto, la bandiera fermava lo scorrere della vita.
Adesso, in campagna elettorale, si parla d'altro. Della bandiera e della patria solo pochi ne parlano e molti si portano dietro la bandiera nei vari cortei senza provare alcun sentimento.



IL Saluto alla Bandiera.

Ti salutavo cento volte al giorno
mentre salivo o scendevo passerella.
Guardavo in alto e tu sempre presente.
Io sull'attenti e tu sempre più bella.

Eri il buongiorno, il buon vento,
il "buon tutto" e... anche in mare,
al tramonto con fischio e con onori:
sere lontane e colme di preghiere.

Il tuo lento salire lungo l'asta,
il mio sentir la pella accapponare.
Cara bandiera, ti prego, resta in alto!
Continua tanti cuori a far sperare!

Ti vedo meno, ti vedo bistrattata.
Ti vedo offesa, ferita e con stampella,
Ma resta lì! Stai sempre a sventolare.
Cara bandiera, sei sempre la più bella!

IL POSTO DI LAVAGGIO



Il posto di lavaggio.
Non è che poi io sia del tutto inesperto di "posti di lavaggio".
Chissà quanti ne avrò fatti in vita mia! In caserma, a bordo, a casa…
Mi risuonano ancora nelle orecchie le voci di Capo Siluro, di Capo Cannone o del Nostromo mentre, con fare un pochino rude e selvaggio urlavano: "Svegliaaaa ciurma di dormiglioniiiii fannulloniiii imboscatiiii!… Svegliaaaaaaa!.... posto di lavaggioooooo!"
Lo sbattere di un pezzo di tubo tra le brande per fare più rumore possibile e l'accendere delle luci era un brusco risveglio.
Le casermette Sommergibili di Taranto, La Spezia o Augusta, ricordano ancora il trambusto di tutte le mattine e le lotte tra chi doveva controllare e chi cercava di squagliare.
In navigazione il posto di lavaggio era annunciato per "Interfonico" ma non per questo era meno fastidioso. Il capo passava subito dopo l'annuncio con carta e penna in mano, pronto a scrivere chi non era presente sul posto.
"Per essere in ritardo al posto di lavaggio"…era questa una delle voci più cliccate nel "registro dei rapporti al personale".
Perciò, capite cari amici, che di posto di lavaggio ho una certa esperienza e non lo sottovaluto affatto.
Alle 1830 dovevo prenderla alla stazione al rientro da una breve licenza di giorni quattro e già alle sette del mattino, subito dopo il caffè, avevo pronti tutti gli attrezzi necessari.
Scopa, ramazza, secchio con acqua, detersivo liquido, strofinacci (due: uno per lavare per terra ed uno per ripassare ben strizzato), cif ammoniacal, ecc... Insomma non mancava niente; tutto come quando a bordo si aspettava la visita di un "pezzo grosso" ed il posto di lavaggio doveva essere…"speciale".
Mi ricordo che a volte il posto di lavaggio poteva durare anche giorni.
In certe occasioni non c'era l'Interfonico che annunciava il "Cessa posto di lavaggio, inizio lavori". Se si aspettava una visita importante, il posto di lavaggio diventava un "posto di lavaggio continuato". Così io avevo pensato di fare. Innanzitutto avevo fatto il letto che non facevo da tre giorni, poi avevo deciso di non cucinare per non sporcare e non perdere tempo e concentrarmi solo sul posto di lavaggio.

Avrei mangiato un panino veloce a mezzogiorno in giardino per non lasciare le briciole per casa e la sera l'avrei invitata a cena fuori. Tutto il giorno a pulire.
I bordi del copriletto alzati perché la scopa potesse arrivare bene sotto il letto, le sedie capovolte sul tavolo perché non fossero d'intralcio.
"Prima spazzare, poi passare lo strofinaccio e poi ripassare con lo straccio umido"...continuavo a ripetermi. Ma ancora prima di questo dovevo ricordarmi di pulire i vetri e tutti gli specchi dove i nipotini avevano lasciato le loro impronte di ovetto kinder , patatine, pennarelli vari e gelato al cioccolato (vetril e carta di giornale erano pronti).
Pensate, cari amici, che perché non mi sfuggisse niente mi ero pure scritto tutti i vari passaggi su un foglio di carta e man mano che facevo, smarcavo.
Mi ero ricordato di bordo e delle visite speciali.
Ricordavo che dopo che si considerava finito il posto di lavaggio e la nave era pronta ad accogliere il "pezzo grosso", il Comandante in persona, seguito dal Secondo e dal Capo Aiutante facevano un giro d'ispezione per evitare che qualcosa potesse essere sfuggita.
"Su quell'oblò c'è una macchia di pittura" diceva il Comandante al Secondo ed il Capo, sempre con carta e penna in mano, segnava che su quell'oblò si doveva ripassare perchè c'era una macchia di pittura.
Anch'io, che avevo finito il posto di lavaggio alle 16 e 30, avevo smesso i panni del marinaio e, indossati quelli del Comandante, mi ero fatto il giro d'ispezione.
A parte le ciabatte fuori posto, che avevo subito sistemato nella scarpiera, a parte i panni non stirati che, dopo essere stati dimenticati un giorno in lavatrice giacevano da tre giorni appesi allo stendino, e che avevo provveduto a nascondere in un armadio e, a parte l'oblò (quello della lavatrice, non della nave) che era rimasto aperto, era tutto perfetto.
Un'ultimo forte alito allo specchio seguito da potente strofinata con una grande pezzuola tipo quella che serve a pulire gli occhiali, per esserne certo della pulizia e nel contempo dare una controllata anche a me stesso, ed ero pronto ad andare in stazione per accorglierla all'arrivo del treno.
"Cosa hai preparto per cena?" disse la signora mentre io stavo ancora per aprire la porta di casa.
Anche se ero preparato a rispondere che avremmo festeggiato il suo ritorno con una cenetta fuori, il cuore mi batteva forte per l'ansia.
Mi avrebbe fatto un bel complimento appena avrebbe visto lo spendore della casa e sentito il profumo di pulito?
Mi avrebbe detto, buttandomi le braccia al collo, "sei un tesoro di marito"?
No! Niente di tutto questo!
Entrò sospettosa, arricciò il naso, fece un rapido giro per la casa ed io dietro con la sua valigia ancora in mano col cuore che mi batteva forte ed a bocca aperta pronto a sentire la sentenza che si profilava (ci mancava solo il Capo Aiutante col foglietto e penna per scrivere cosa non andava).
"Sono mancata appena quattro giorni e guarda com'è ridotta questa casa! C'è sporco e disordine dappertutto!
Dai, su! Rimboccati le maniche, rassetta e incomincia il posto di lavaggio mentre io disfo la valigia."
Capito cari amici?! Capito!? Che dovevo fare?
E meno male che non è entrata subito in cucina ed il bicchiere e cucchiaio sporchi di gelato nel lavandino li ho visti prima io e con fare veloce li ho fatti sparire nel secchio della spazzatura!
Ero stato attentissimo a tutto ma dopo il panino mangiato in giardino mi ero lasciato sopraffare dalla mia golosità ed avevo pure dimenticato di cancellare le tracce.



MARINA Mmilitare

REGIONE CAMPANIA

provinciadisalerno

COMUNE DI SALERNO

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

XX RADUNO NAZIONALE MARINAI D'ITALIA



SALERNO
28-29 SETTEMBRE 2019

ELENCO DELLE SEZIONI ARMI

CALL	MI#	STATUTO	SEZIONE DI	Coordinatore
-	-	No	Ventimiglia (IM)	I1DWD - Domenico De Marco
-	-	No	Savona	IW1PRT - Alberto Pistone
-	-	No	La Spezia	IZ1QNX - Lucio Figliolia
-	-	No	Genova	IZ1GJK - Maurizio Gentile
-	-	No	Marcon (VE)	IZ3CAR - Cesare Scotta
-	-	No	Grignasco (NO)	IZ1WTM - Piero Bortolotti
-	-	No	Monfalcone (GO)	IV3PTU - Franco Valenti
-	-	No	Roma	IZ0JSD - Alessandro Golfi
-	-	No	Golfo di Gaeta	IZ0EGC - Carlo Avallone
-	-	No	Latina	IZ0INU - Aldo Palazzese
IQ0XH	1499	Si	Anzio-Ostia	IU0IJW - Daniele Soro
-	-	No	Frascati (RM)	IZ0FVD - Giulio Paris
-	-	No	Brindisi	IZ7CTE - Angelo Morciano
IQ7QN	1340	No	Sud Salento - Botrugno	I7OXH - Aldo Micocci
IQ7UJ	990	No	Taranto	IZ7LDC - Fabrizio Fornaro
-	-	Si	Paola (CS)	IZ8EYN - Mario Nigro
IQ8XS	1270	Si	Calvi Risorta (CE)	IU8CEU - Michele Politanò
-	-	Si	Trapani	IT9OTF - Francesco Torrente
-	-	No	Cagliari	IS0MKX - Giuseppe Corona



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.