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. 218/2019

ASSOCIAZIONE IQOMQ RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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

BOLLETTINO DEI MARINAI

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

Associazione Radioamatori Marinai Italiani

editor: Alberto Mattei, IT9MRM

e-mail: it9mrm@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!

seguici anche su facebook

Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	Italian Navy Coastal Radio Stations Award 2019
9	Elezioni Area Centro Italia 24-25-26 Maggio 2019
13	Con la pelle appesa ad un chiodo - Incrociatore Giovanni Delle Bande Nere - Parte Quarta
24	Sommergibile Domenico Millelire
31	La propagazione ionosferica
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
73	II0IDP - Maritele Cagliari
75	Un pianeta inesplorato e fantastico sotto i 7035 KHz
77	Un QSO al giorno leva il tastopanico di torno
78	Quella branda calda
80	Elenco delle sezioni ARMI
81	Silent Key
82	In ricordo di ...



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM



Carissimi colleghi ed amici ARMIgeri, come annunciato nello scorso bollettino, abbiamo stilato la classifica delle stazioni costiere che hanno partecipato alla tredicesima edizione del contest dedicato proprio alle gloriose "radio costiere" della Marina Militare Itliana. Ha visto primeggiare nuovamente la stazione radio costiere di Genova (IGG) e soprattutto ha visto primeggiare il "DIGITALE" con il suo "FT8" un modo che tra i cultori di questa modalità sta andando moltissimo. Ma viceversa viene visto da molti radioamatori una modalità che non ha niente a che fare con la "radio". Sono due punti di vista prettamente diversi e discordanti tra di loro ma bisogna saper prendere atto che questo nuovo modo di comunicazione ha dato risorse e vigore alle attività radiantistiche di molti OM. I numeri effettivamente lo dicono chiaro, sulle tabelle inserite che trovate su questo bollettino, potete vedere che il digitale rispetto agli anni passati è ritornato ai gloriosi numeri dei primi anni, quando da padrona la faceva il PSK (nei vari formati). Probabilmente è la facilità di poter collegare il corrispondente in situazione di propagazione assente o inesistente. Visto che in questo tipo di modalità i segnali inpercettibile con altri sistemi, con questo, diventano alla portata di tutti. L'inserimento di questa categoria nel regolamento ha dato maggior peso e più interessamento, rispetto agli altri anni. Ma alcuni ci richiedevano di inserire la categoria MIXED in quanto dava più possibilità di partecipazione ed aggregazione. Sicuramente dal prossimo contest, visto la grande richiesta, inseriremo anche la categoria MIXED ma con relative restrizioni, che saranno comunicate quanto prima nei regolamenti. Questo per dare modo alle classifiche delle varie categorie di competere ad armi pari. Messo alle spalle il contest delle stazioni radio costiere, possiamo dedicarci più assiduamente alla gara del "Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale", che è stata leggermente messa da parte, per dare spazio al contest. Vi ricordo sempre che chi vuole può richiedere le bilettere di assegnazione delle navi che partecipano alla gara. Attualmente sono circa 50 da assegnare e le richieste sono valide sino al termine del completamento delle bilettere. Intanto arrivano le prime richieste di assegnazione del nominativo speciale per il contest delle stazioni radio navali di settembre prossimo. Dal prossimo numero inseriremo il regolamento e la lista delle unità che parteciperanno. Vi ricordo che è una bella esperienza ed è molto emozionante operare con un nominativo speciale dedicato ad una nave della Marina Militare. Bene vi lascio alla lettura di questo bollettino e vi do appuntamento al prossimo numero della nostra newsletter ufficiale.



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 **Marzo** e le prime due settimana di **Aprile** 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.



UW5EJX/mm: Vladimir Dudnichenko è l'ingegnere capo imbarcato a bordo della nave gassoniera M/t KATYAVALA. La nave si trova all'ancora presso Luanda (Angola). La Katyavala con nominativo internazionale 3FKH6 batte bandiera di Panama. Vladimir è molto attivo in radio e lo potete ascoltare soprattutto in digitala (FT8). Fate un giro su 18100 MHz, 21074 MHz o su 14076 MHz più o meno 2/3 Khz e vedete che il suo segnale è sempre presente. Quasi tutti i giorni è attivo. Opera con una verticale 5/8 e il suo ICOM IC-7000. La QSL va richiesta tramite il sistema OQRS (Online QSL Request service) il link lo trovate su QRZ.com.



E51DOM/mm (3Y0I/mm - SP5ES/mm - SP3CMX/mm): E' il nominativo speciale utilizzato da Dom Grzyb 3Z9DX, capo team della spedizione a Bouvet is. (3Y0I). Altri operatori che hanno operato a bordo del peschereccio d'altura F/T ATLANTIC TUNA (ex. BYR) sono stati SP5ES Marcin Adamowicz e SP3CMX Mietek Czarnecki. La spedizione attualmente è stata annullata per avverse condimeteo in zona e per gravi avarie causate dalla tempesta abbattutasi nella zona. La nave giorno 2 aprile 2019 è dovuta rientrare in porto a Citta del Capo in quanto ha perso il radar di navigazione e l'antenna satellitare, ed altre antenne VHF/UHF sono state danneggiate, in oltre si segnalano altre avarie. Con un comunicato ufficiale la spedizione è stata posticipata a data da definirsi (probabilmente il prossimo mese). Per eventuali QSL vanno inviate ai rispettivi homecall (via QRZ.com).



IU1DUB/mm: Alvaro Marina Brignone è il primo Ufficiale ingegnere della nave MSC JOLLY TITANIO della Messina Lines. Alvaro è molto attivo in radio, quando libero dal suo servizio lo trovate spesso in QSO sia in CW che in fonia o modi digitali. La QSL va via diretta: Alvaro M. Brignone - Località Grillo n°1 - 17020 Calice Ligure (SV)



UT1FG/mm: Yuri Bodrov è il comandante della nave da carico M/v GOLDENEYE (5BZD3) battente bandiera cipriota. Yuri è un veterano nelle comunicazioni radio, e varia dalle HF alle V/UHF e via satellite. E' molto attivo soprattutto nei modi digitali. Attualmente la nave si trova nel Mar del Nord e dirige verso la Danimarca (Skagen). QSL via diretta: Yuri Bodrov - P.O. Box 46 - Odessa 65062 - Ukraine oppure via bureau.



PE6SK/mm: E' il nominativo speciale utilizzato a bordo del rimorchiatore storico HOLLAND (il suo nominativo internazionale è PESK). Un gruppo di OM olandesi ha attivato il nominativo a bordo del rimorchiatore domenica 14 aprile nel porto di Harlingen (Olanda), operando in 40 e 20 metri. La QSL via Bureau.



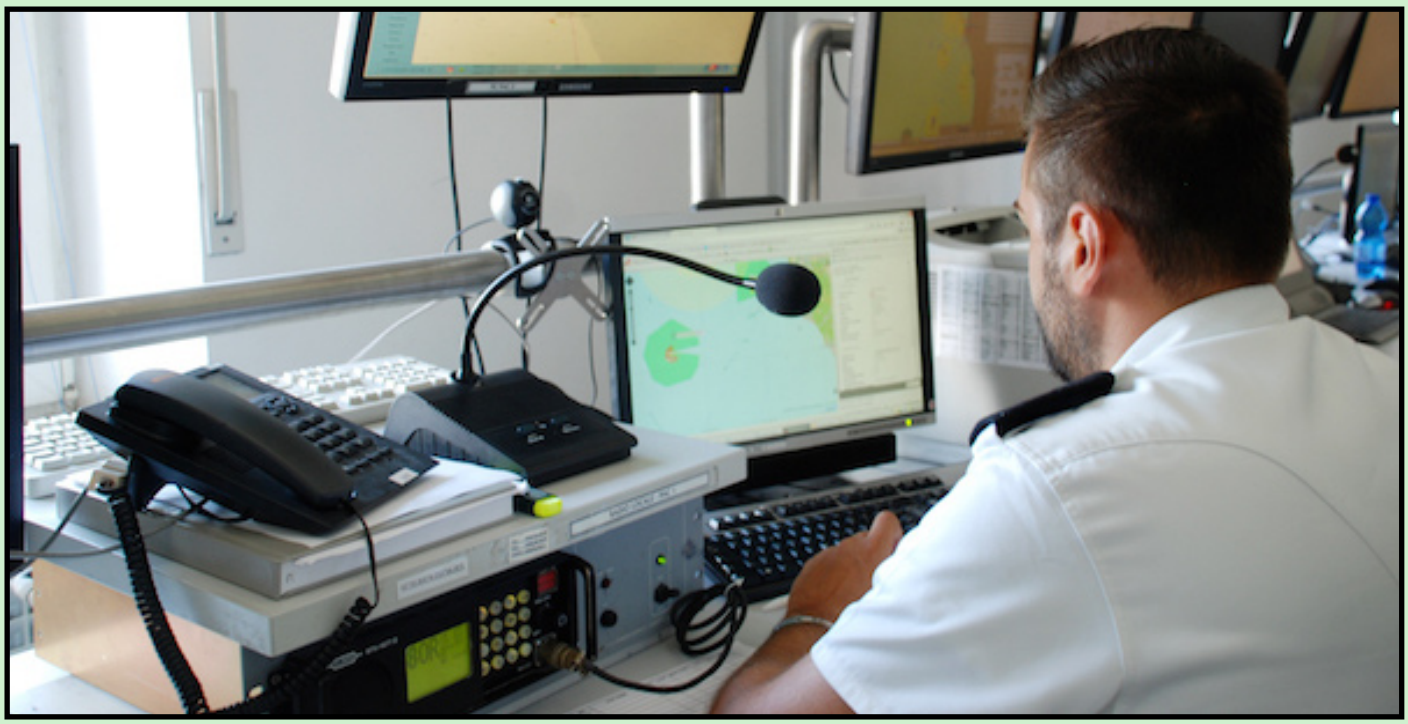
VE0JS/mm: Jeanne Socrates continua il suo viaggio in solitario. Jeanne alla veneranda età di 76 anni a bordo della barca a vela SY NEREIDA, partita da Cape Flattery (WA) il 3 ottobre 2018 attualmente si trova a sud di Albany (West Australia). Questo è il suo terzo giro del mondo in solitario. Se volete ascoltarla o collegarla in fonia questo sono le schedule: 14183 MHz ore 0515z - 7163 MHz ore 1115z - 7160 MHz ore 2330z. La QSL deve essere inviata tramite il suo QSL Manager W6OAT



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 20 marzo 2019 al 14 aprile 2019), ecco di seguito i nominativi: **E51DOM** - **UW5EJX** - **VE0JS** - R0LER - **3Y0I** - SP4RKZ - **UT1FG** - G0HUZ - **IU1DUB** - **SP5ES** - **SP3CMX** - YL3IZ - XE1C - RW3LG - SQ2EEN - **PE6SK**

ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2019

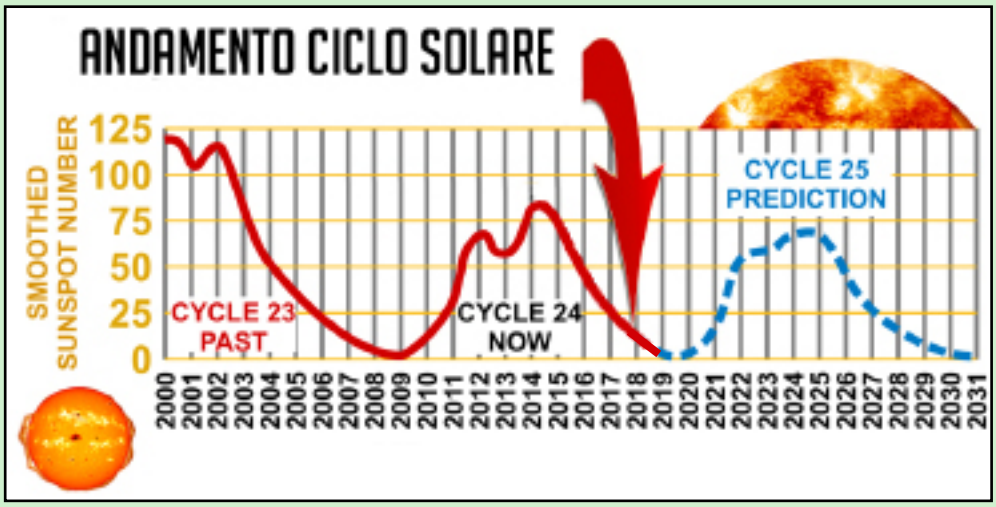
di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager Nazionale



Quest'anno era la tredicesima edizione del contest e abbiamo deciso di cambiare alcune regole della gara, ovvero abbiamo inserito la categoria DIGITALE, togliendo per il momento la categoria MISTO. Alla nuova categoria DIGITALE è stato dato facoltà a tutti i partecipanti di utilizzare tutti i modi DIGITALI compreso FT4. Questo ha dato modo di utilizzare in questo periodo di magra propagazione la modalità FT4 dove tantissimi OM stanno operando con un grande successo, e dove ha visto alcune stazioni costiere operare in questo modo. Si vede dalla tabella e dal grafico il picco massimo dei QSO, principalmente dovuto ai contatti in FT4. Pur avendo, in questo periodo, una propagazione molto bassa e instabile, i modi classici della fonia (SSB) e del morse (CW, più o meno si eguagliano. Il calcolo del punteggio che è stato elaborato per assegnare il posto in classifica è stato molto accurato ed è stato esplicitato come segue:

- controllo accurato (stringa per stirnga) del QSO sul LOG ricevuto (QSO dichiarati);
- eliminazione delle stazioni DUPE (duplicati). Le stazioni duplicati venivano eliminate solo se esistevano nella stessa modalità altri contatti. Quindi venivano lasciati solo la stazione che compariva una volta in SSB, una volta in CW e una volta in DIGIT. Di fatto rimaneva solo ripetuta tre volte, quindi il punteggio era relativo solo a questi tre modi (QSO Parziali).

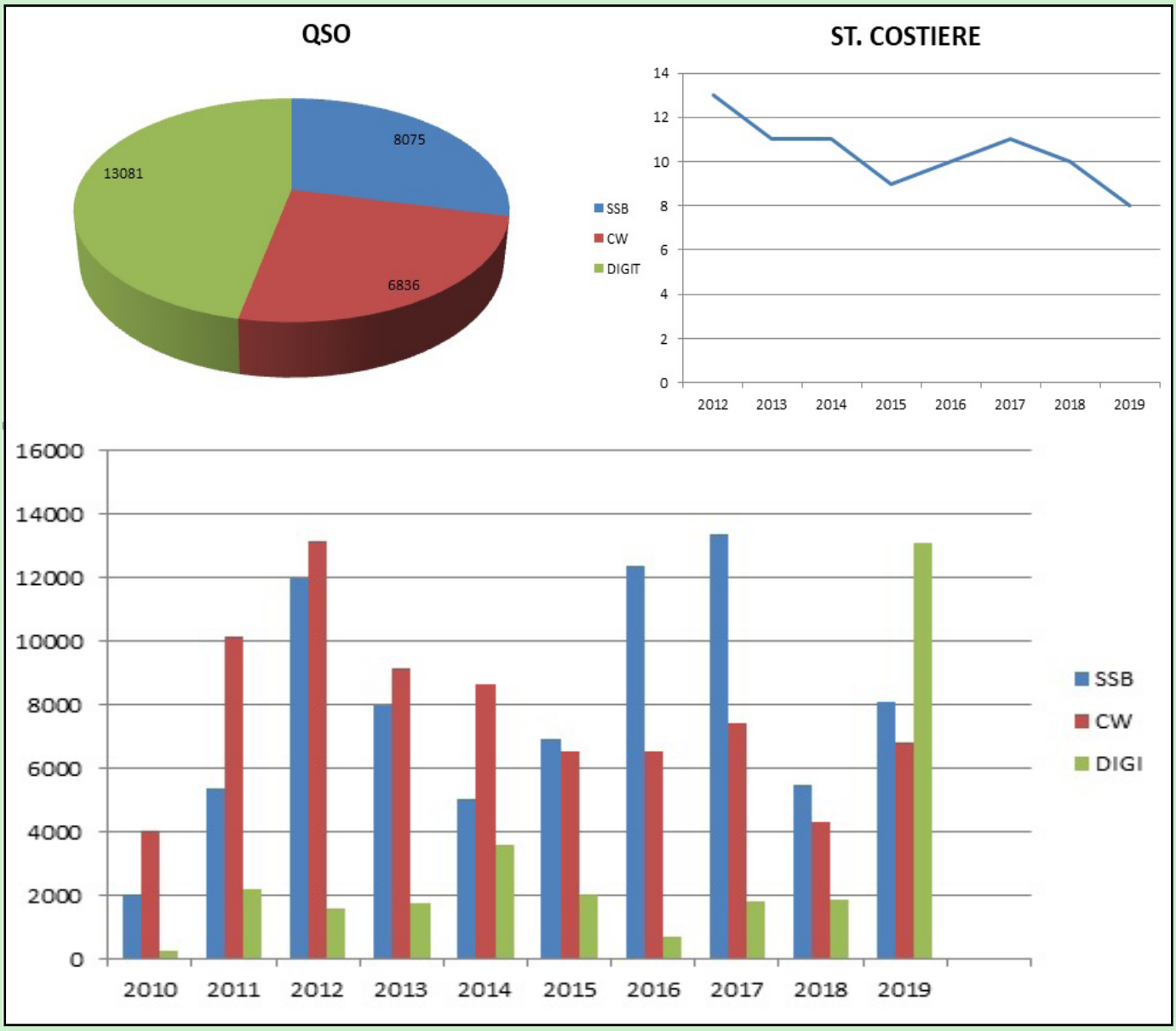
N°	CALL - NAME	QSO SSB	QSO CW	QSO DIGI	QSO DICHIARATI	QSO PARZIALI	PUNTI TOTALI
1	II1IGG - MARITELE GENOVA	1855	2101	6300	10256	7659	**26825**
2	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	4151	2581	1338	8070	5469	**16282**
3	II0IDR - MARITELE ROMA	225	272	3524	4021	3164	**12592**
4	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	390	609	191	1190	1001	**6096**
5	II8ICN - MARITELE NAPOLI	267	600	1576	2443	1415	**5155**
6	II9IGB - MARITELE PANTELLERIA	201	649	89	939	731	**1050**
7	II5IDK - MARITELE LIVORNO	708	24	63	795	644	**221**
8	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA	278	0	0	278	230	**163**
	TOTALE	**8075**	**6836**	**13081**	**27992**		



- inserimento sul foglio elettronico ufficiale per il punteggio ed il relativo controllo delle stazioni NAVAL collegate.

Il punteggio era dato dal calcolo delle stazioni NAVAL collegate in SSB per il coefficiente 2 (più il calcolo delle stazioni costiere collegate in SSB); più il calcolo delle stazioni NAVAL collegate in CW per il coefficiente 5 (più il calcolo delle stazioni costiere collegate in CW); più il calcolo delle stazioni NAVAL collegate in DIGIT per il coefficinete 3 (più il calcolo delle stazioni costiere collegate in DIGIT); più il calcolo delle stazioni INDIPENDENT con valore 1; il tutto veniva moltiplicato con il valore del moltiplicatore delle stazioni costiere. Da questo si evince il punteggio finale.

Quindi poteva succedere che alcuni QSO parziali pur essendo maggiori di altri il risultato finale era minore. Questo era dovuto soprattutto al coeffinciente del moltiplicatore. Ad ogni modo il risultato di questa edizione è stato un ottimo risultato e sicuramente verrà ricordato come il "record dei record" per aver superato la soglia dei 10000 QSO. Complimenti a tutti i partecipanti e a tutti i teams delle stazioni costiere. Appuntamento per il 2020 con nuove regole ed il ritorno del modo MIXED solo per la classifica generale.




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

ELEZIONI AREA CENTRO ITALIA 24-25-26 MAGGIO 2019

di Alberto Mattei, Coordinatore Nazionale ARMI

"AREA CENTRO ITALIA"

Tutti i radioamatori NAVALI iscritti all'ARMI appartenenti all'AREA CENTRO ITALIA possono avanzare candidatura per COORDINATORE DIPARTIMENTALE AREA CENTRO ITALIA. Le candidature devono pervenire al seguente indirizzo email **info@assoradiomarinai.it** entro e non oltre giorno 30 aprile 2019.
A far data dal 1 maggio sino al 23 maggio saranno resi noti le candidature a coordinatore e possono iniziare a svolgere campagna elettorale;
dal 24 maggio al 26 maggio si svolgeranno le elezioni on-line del candidato.
Tutti i radioamatori iscritti all'ARMI appartenenti all'AREA CENTRO ITALIA (**navali ed associati**) sono invitati a votare esprimendo il loro voto per un solo candidato.
Dal 27 maggio saranno resi visibili i voti dei candidati e sarà eletto il candidato che avrà ottenuto più voti. Se i candidati avranno ottenuto pari voti, si richiederà il voto al Consiglio Direttivo che avrà valore legale ed insindacabile.

ELENCO DEI RADIOAMATORI NAVALI **ELEGGIBILI** PER LA CANDIDATURA A COORDINATORE DIPARTIMENTALE AREA CENTRO:

[**LAZIO-UMBRIA**]		255	IØMPX	639	IZØOSI	1123	IKØLWQ
Ø16	IKØYKK	267	IZØIJC	666	IZØTBQ	1168	IUØBVT
Ø4Ø	IØDFY	274	IZØHSE	694	IZØCDM	1186	IZØYIM
Ø42	IKØXFW	279	IZØKON	703	IZØRFJ	1231	IWØDPJ
Ø57	IKØAGH	290	IKØTXG	795	IWØGHW	1236	IUØDZA
Ø73	IZØEGC	363	IZØMXW	801	IKØZME	1277	IØYJT
Ø86	IZØAIO	375	IWØGBU	814	IZØPAW	1287	IUØGJB
1Ø6	IKØJFS	403	IZØHPX	830	IZØFCV	1327	IWØHIQ
193	IKØAAE	419	IØSNA	857	IWØHPT	1357	IK0JJX
197	IZØGIF	448	IKØUAG	865	IZØEUX	1394	IZØXZD
208	IWØHPH	477	IZØAMM	870	IZØKFQ	1406	IZØKHE
227	IWØHP	504	IWØHAQ	871	IKØREM	1427	IWØDGQ
232	IZØDDD	511	IZØPAU	949	IØPAB	1430	IUØJBC
238	IZØGJA	516	IZØOVZ	992	IZØKMC	1491	IZØFYS
241	IZØGZW	530	IZØRGA	1024	IZØTKD		
242	IKØXEZ	535	IKØPRH	1027	IZØWIG		
243	IZØGUS	564	IZØRIV	1046	IZØHQN		

[**TOSCANA**]		351	IZ5MOQ	723	I5NIC	1302	IW5BBV
Ø51	IZ5ZBV	388	IZ5MXZ	765	IZ5BSA	1372	IW5DAB
Ø76	I5NQK	466	IZ5OWZ	820	IZ5KID	1396	IK5ZAG
262	IK5ZOT	510	IW5EJP	829	IK5JWQ	1441	IU5JRO
265	IZ5GTV	526	IZ5QFV	904	IZ5FXD	1444	IU5BUY
273	IZ5ILX	567	I5BYL	940	IK5LGM	1446	IU5HIV
280	IZ5KYZ	579	IW5ELA	991	I5VNJ	1450	IZ5RKX
301	I5ES	595	I5OBQ	1015	IZ5ZCC	1477	IU5KUH
324	IW5DIB	597	IZ5HEV	1043	IU5AJQ	1553	IU5AAD
342	IZ5IOX	68Ø	IK5ZUJ	1072	IZ5VVA		
343	IK5DEZ	709	IK5GUO	1151	I5SOD		
349	IK5TBI	722	IZ5PFQ	1271	IZ5JNS		

[**MARCHE-ABRUZZO-MOLISE**]		133	I6KIU	355	IZ6ASI	790	IK6IWM
		142	IW6CZF	362	IZ6MPZ	832	IK6ARS
ØØ9	IK6IJF	157	IK6IHK	364	I6PMV	890	IK6TIG
Ø31	I6HWD	160	IZ6FHZ	422	IK6BGJ	948	IK6REB
Ø33	IK6VHL	164	IZ6FUR	453	I6CAD	1035	IK6MNB
Ø35	I6BQI	166	IZ6FTX	457	IW6PEN	1233	IW6CAE
Ø41	IZ6EGW	185	IZ6DWH	604	IK6TIL	1511	I6DCH
Ø44	IK6IOK	221	IZ6BYS	614	IK6NUA		
Ø65	IK6UGD	319	I6DRF	622	IK6TOS		
Ø66	IK6PUO	320	IZ6BUV	751	IZ6ITZ		

ELENCO DEI RADIOAMATORI NAVALI ED ASSOCIATI **ELETTORI** PER LE VOTAZIONI A COORDINATORE DIPARTIMENTALE AREA CENTRO ITALIA:

[**LAZIO-UMBRIA**]

Ø16	IKØYKK	A/377	IWØHOQ	A/786	IZØPVL	A/1188	IWØGWT
Ø4Ø	IØDFY	A/378	IZØIVZ	795	IWØGHW	A/119Ø	IZØRUS
Ø42	IKØXFW	A/382	IZØGXD	A/796	IZØTTD	A/1191	IZØCUX
A/Ø54	IZØDGI	A/387	IZØIMR	801	IKØZME	1231	IWØDPJ
Ø57	IKØAGH	A/392	IKØQDI	A/8Ø2	IZØNNI	1236	IUØDZA
A/Ø7Ø	IØAIL	403	IZØHPX	A/8Ø6	IZØINX	A/1264	IUØAZQ
Ø73	IZØEGC	A/418	IZØEHW	A/812	IZØTTB	1277	IØYJT
Ø86	IZØAIO	419	IØSNA	814	IZØPAW	1287	IUØGJB
A/Ø92	IKØOZB	448	IKØUAG	A/826	IZØJGE	A/1294	IUØAHC
1Ø6	IKØJFS	A/452	IZØDZM	830	IZØFCV	A/1296	IZØMQV
A/111	IKØWFZ	A/465	IZØMJH	A/831	IZØORT	A/13Ø9	IZØHDB
A/114	IZØJSD	477	IZØAMM	A/834	IWØHME	1327	IWØHIQ
A/124	IZØFKO	A/481	IØYQX	A/835	IZØDIB	1357	IK0JJX
193	IKØAAE	504	IWØHAQ	A/836	IWØCGT	A/1366	IUØCCE
197	IZØGIF	511	IZØPAU	A/837	IZØKBW	A/1385	IKØZWZ
208	IWØHPH	516	IZØOVZ	857	IWØHPT	1394	IZØXZD
227	IWØHP	A/522	IKØVSV	A/861	IZØVZR	1406	IZØKHE
232	IZØDDD	A/525	IZØJOY	A/862	IWØGOA	A/1411	IZØRTT
238	IZØGJA	530	IZØRGA	865	IZØEUX	A/1423	IØLYO
A/239	IZØGPN	535	IKØPRH	870	IZØKFQ	1427	IWØDGQ
241	IZØGZW	A/536	IKØPHU	871	IKØREM	1430	IUØJBC
242	IKØXEZ	A/541	IZØCHJ	A/887	IWØELT	A/1445	IUØHMB
243	IZØGUS	A/549	IWØHOP	A/926	IZØTTE	A/1470	IØQMY
A/251	IWØBTN	A/552	IKØLZR	949	IØPAB	A/1478	IUØFBK
255	IØMPX	564	IZØRIV	A/973	IZØWBO	A/1481	IUØJIW
267	IZØIJC	639	IZØOSI	992	IZØKMC	1491	IZØFYS
274	IZØHSE	A/642	IKØWGD	A/998	IZØLKW	A/1492	IZØDRB
A/275	IZØINU	A/645	IWØGFS	1024	IZØTKD	A/1493	IZØMPO
279	IZØKON	A/647	IZØFUW	1027	IZØWIG	A/1497	IUØLGK
A/281	IZØFVJ	666	IZØTBQ	A/1Ø44	IZØWPA	A/1502	IZØRQD
290	IKØTXG	A/671	IZØEUS	1046	IZØHQN	A/1535	IZØYZP
A/3Ø6	IZØDBA	694	IZØCDM	A/1Ø62	IWØHLE	A/1536	IZØARN
A/3Ø9	IZØKNA	703	IZØRFJ	A/1Ø75	IWØHQG	A/1540	IUØKSB
A/31Ø	IZØIWL	A/712	IZØJSE	A/1Ø93	IØFTB	A/1541	IUØHDC
A/327	IZØFVD	A/713	IZØCRQ	1123	IKØLWQ	A/1542	IZØQAW
A/34Ø	IZØIMU	A/729	IZØAYM	A/1156	IZØTWS	A/1543	IZØNPM
A/35Ø	IZØEIK	A/735	IZØROW	1168	IUØBVT	A/1547	IZØSFY
363	IZØMXW	A/742	IZØIXN	A/1176	IWØCPJ	A/1549	IUØLRV
375	IWØGBU	A/743	IZØENB	A/1182	IKØPRD		
		A/772	IZØBTV	1186	IZØYIM		

[**TOSCANA**]

Ø51	IZ5ZBV	579	IW5ELA	904	IZ5FXD	A/1184	IZ5WSR
Ø76	I5NQK	595	I5OBQ	A/91Ø	IK5IWU	A/1194	IZ5MMB
A/158	IW5EH	597	IZ5HEV	A/915	IZ5HNI	A/12Ø5	IZ5MXA
262	IK5ZOT	A/638	IW5BOI	A/921	IZ5EBL	A/1239	IZ5UFM
265	IZ5GTV	68Ø	IK5ZUJ	A/936	IK5AIO	A/1254	IZ5MMQ
273	IZ5ILX	709	IK5GUO	940	IK5LGM	A/1267	IZ5RAQ
280	IZ5KYZ	A/717	IZ5AHB	A/945	IK5VLO	1271	IZ5JNS
301	I5ES	A/719	IZ5RID	A/987	IK5VLL	A/1299	IU5BKR
324	IW5DIB	A/72Ø	IZ5TJB	A/988	IW5ABB	1302	IW5BBV
342	IZ5IOX	A/721	IZ5BRO	A/989	I5UIG	A/1304	IK5NTH
343	IK5DEZ	722	IZ5PFQ	991	I5VNJ	1372	IW5DAB
349	IK5TBI	723	I5NIC	A/995	IW5ACI	A/1386	IZ5CPK
351	IZ5MOQ	A/734	IW5CSJ	1015	IZ5ZCC	1396	IK5ZAG
388	IZ5MXZ	A/755	IZ5RIE	A/1Ø19	IW5AX	A/1413	IZ5VUT
A/4Ø5	IZ5MMK	765	IZ5BSA	A/1Ø41	IZ5GRS	1441	IU5JRO
A/416	IW5EEC	A/788	IW5CSQ	A/1Ø42	IZ5ZEB	1444	IU5BUY
466	IZ5OWZ	A/818	I5NXH	1043	IU5AJQ	1446	IU5HIV
510	IW5EJP	820	IZ5KID	A/1Ø53	IZ5CMG	1450	IZ5RKX
526	IZ5QFV	829	IK5JWQ	1072	IZ5VVA	1477	IU5KUH
A/531	I5OYY	A/842	IK5YZV	A/1Ø73	IZ5XGQ	A/1495	IZ5TLE
A/532	IW5CEE	A/848	IZ5RKC	A/1Ø98	IU5AVW	A/1504	IU5LAA
567	I5BYL	A/867	IW5BNC	A/1142	IZ5IXJ	1553	IU5AAD
		A/9Ø3	IZ5RKW	1151	I5SOD		

[**MARCHE-ABRUZZO-MOLISE**]

ØØ9	IK6IJF	164	IZ6FUR	A/6Ø3	IK6TOT	A/888	IZ6OYT
Ø31	I6HWD	166	IZ6FTX	604	IK6TIL	890	IK6TIG
Ø33	IK6VHL	185	IZ6DWH	614	IK6NUA	A/927	IZ6WOJ
Ø35	I6BQI	221	IZ6BYS	A/617	IW6CJM	948	IK6REB
Ø41	IZ6EGW	A/3Ø2	IK6YXM	622	IK6TOS	1035	IK6MNB
Ø44	IK6IOK	319	I6DRF	A/7Ø6	IW6PUY	A/1159	IZ6ZFM
Ø65	IK6UGD	320	IZ6BUV	751	IZ6ITZ	A/12Ø4	IZ6FCK
Ø66	IK6PUO	355	IZ6ASI	790	IK6IWM	1233	IW6CAE
A/1Ø4	IK6ZTK	362	IZ6MPZ	A/8Ø3	IW6ATQ	A/1338	I6CXB
133	I6KIU	364	I6PMV	A/8Ø5	IK6OCX	A/1435	IU6EVN
142	IW6CZF	422	IK6BGJ	A/821	IK6VXR	1511	I6DCH
157	IK6IHK	A/432	IZ6FZS	A/822	I6TIH		
160	IZ6FHZ	453	I6CAD	832	IK6ARS		
		457	IW6PEN	A/869	I6ONE		
		A/573	IZ6OVE	A/878	IK6DIP		







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 Quarta



24 marzo 1942

Durante la notte il Bande Nere, rimasto da solo nel mare in tempesta, deve mettersi alla cappa (rotta 60°) per qualche ora, ma anche così subisce alcuni danni a causa della violenza del mare.

Dopo una estenuante navigazione notturna, il Bande Nere raggiunge Messina alle 13; è la penultima nave italiana a rientrare in porto, seguito solo dal Grecale (che, avendo subito gravi avarie a causa della tempesta, si ancora la mattina del 24 al largo di Punta Stilo e viene poi rimorchiato a Crotone in serata). A causa della leggerezza della sua costruzione (nella quale si è risparmiato sulla solidità dello scafo in favore della velocità e degli armamenti) e dell'eccezionale violenza del mare, il Bande Nere, al pari dei cacciatorpediniere, ha riportato parecchie avarie.

L'affondamento

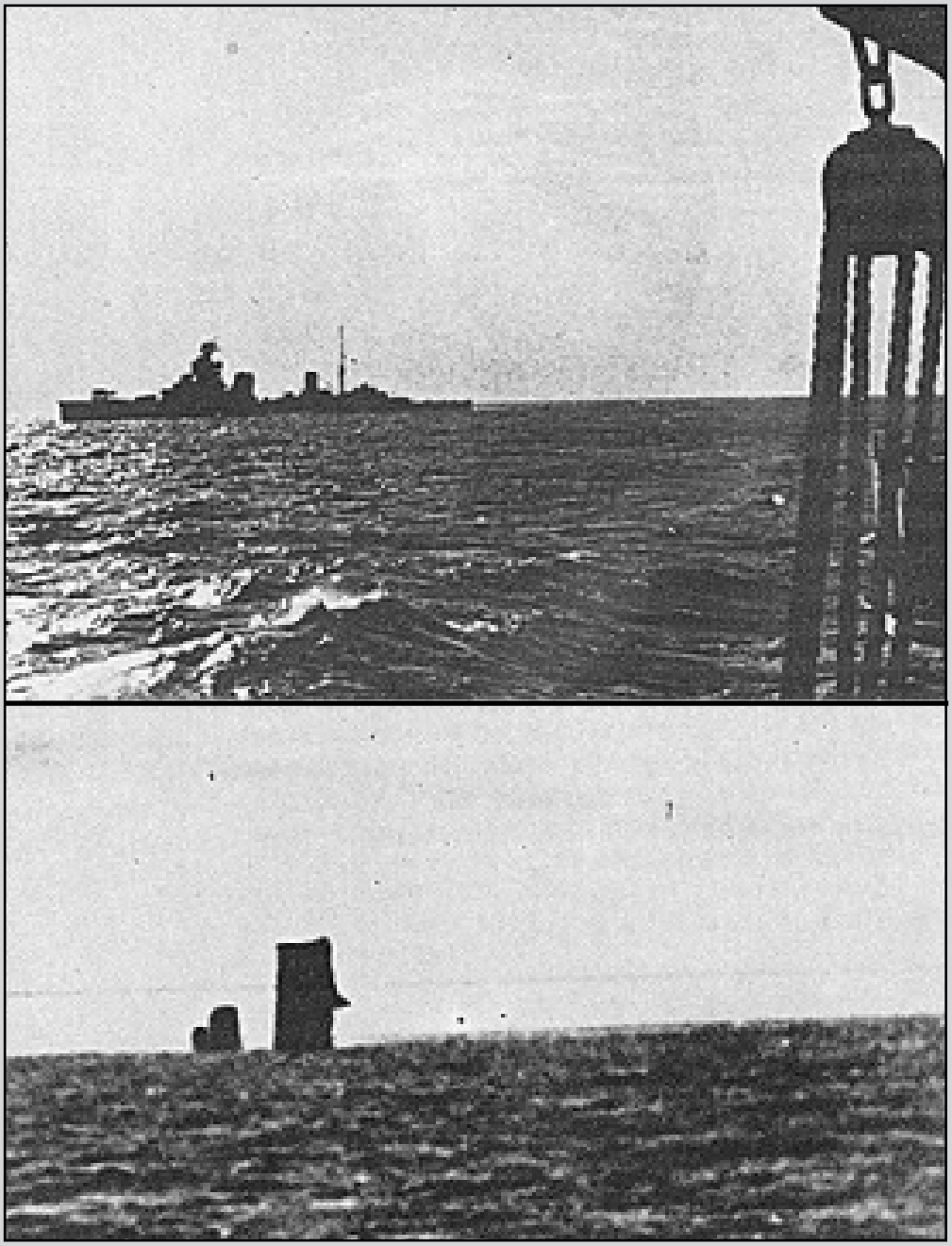
Alle sei del mattino del 1° aprile 1942 il malconcio Bande Nere, al comando del capitano di vascello Ludovico Sitta, partì da Messina diretto a La Spezia, nel cui Arsenale avrebbe dovuto essere sottoposto ad un periodo di lavori di grande manutenzione e di riparazione dei molti danni causati dalla tempesta di ritorno dalla seconda battaglia della Sirte.

Supermarina aveva disposto il trasferimento già il 28 marzo, con un telegramma (ordine trasmesso il 29 marzo dalla Littorio, ammiraglia di squadra, al Gorizia, ammiraglia della III Divisione cui era aggregato il Bande Nere), stabilendo che la nave avrebbe dovuto lasciare Messina alle sette del mattino 31, regolando la navigazione in modo da passare al largo di Ponza al tramonto dello stesso giorno e da arrivare a La Spezia il mattino del 1° aprile. La partenza sarebbe dovuta avvenire "con tempo assicurato" e l'incrociatore avrebbe dovuto compiere la navigazione di trasferimento ad una velocità di 18 nodi, così da transitare presso Stromboli (punto 38°51' N e 15°20'E) alle dieci del mattino del 31.

Al Comando della Squadra Navale (ammiraglio Iachino, sulla Littorio) era stato di conseguenza ordinato di destinare i cacciatorpediniere Aviere e Fuciliere alla scorta del Bande Nere da Messina fino ad ovest Ponza; a Marina La Spezia era stato al contempo ordinato di far partire da Portoferraio l'avviso veloce Diana, che avrebbe dovuto incontrare il Bande Nere al largo di Ponza ed assumerne la scorta fino a La Spezia, rilevando Aviere e Fuciliere (che a questo punto avrebbero dovuto raggiungere Napoli). Sia a Marina La Spezia che a Marina Messina era stato inoltre ordinato di disporre un rinforzo della scorta navale nei tratti a sud di Stromboli (Marina Messina) ed a nord della Gorgona (Marina La Spezia); i Comandi Marina di Messina, Napoli e La Spezia avrebbero inoltre dovuto emanare ordini affinché al Bande Nere fosse assicurata la scorta aerea, nelle ore diurne, nei diversi tratti della navigazione («in base previsioni movimenti che saranno comunicati da LITTORIO per F.N.») Nell'emanare l'ordine d'operazione, il Comando della III Divisione stabilì che Bande Nere e scorta avrebbero dovuto seguire le rotte di sicurezza di Messina fino al punto convenzionale «FN», per poi dirigere verso il punto 38°51' N e 15°20'E (al largo di Stromboli).

Le avverse condizioni del tempo, tuttavia, avevano indotto a rimandare la partenza di un giorno, così che la nave poté lasciare Messina soltanto alle sei del 1° aprile.
Scortavano il Bande Nere, come ordinato, i cacciatorpediniere Aviere e Fuciliere e la torpediniera Libra, quest'ultima solo per il primo tratto. Le unità iniziarono ad uscire dal porto di Messina alle 5.45: nell'ordine, Libra, Fuciliere, Bande Nere ed Aviere. Alle 6.36 tutte e quattro erano fuori dalle ostruzioni, e l'Aviere si portò tra Fuciliere e Libra.
Le cose iniziarono ad andare male subito dopo la partenza. Appena fuori dalle ostruzioni di Messina, alle 6.41, la Libra riferì che aveva l'ecogoniometro guasto, e poco dopo (6.55) fu il Fuciliere ad annunciare di avere la motrice di dritta bloccata, il che lo costringeva a ridurre l'andatura; il comandante Sitta, che ricopriva anche il ruolo di comandante superiore in mare, lasciò libero il Fuciliere di tornare in porto a Messina, mentre ordinò alla Libra di restare nella scorta fino a Napoli. A questo scopo, l'Aviere richiese al Comando della III Divisione (sul Gorizia) che la Libra potesse continuare il servizio di scorta fino a Ponza, al posto del Fuciliere.
Una volta usciti dalle rotte di sicurezza, Aviere e Libra assunsero posizione di scorta ravvicinata. Alle 7.10 giunse nel cielo della formazione un idrovolante CANT Z. 501 della Ricognizione Marittima (osservatore guardiamarina Bruno Antonucci), che iniziò il servizio di scorta antisommergibili.
Alle 8.30 la formazione risultava così disposta: Bande Nere al centro, Libra a dritta ed Aviere a sinistra, con un intervallo inferiore al miglio. Le navi procedevano a 18 nodi, senza zigzagare, in un mare leggermente mosso (forza 3) che rendeva più difficile avvistare eventuali scie di siluri.
Alle 8.30 del mattino, il sommergibile britannico Urge (capitano di corvetta Edward Philip Tomkinson), in agguato sugli accessi settentrionali allo stretto di Messina, avvistò un idrovolante, proveniente dalla direzione di Messina, intento a pattugliare la rotta per Napoli. Il sommergibile scese a 26 metri di profondità, ma alle 8.41, rilevando un debole rumore prodotto da motrici di navi, tornò a quota periscopica: fu allora che avvistò l'estremità superiore delle alberature di una nave da guerra. Alle 8.44 la nave era divenuta completamente visibile, e Tomkinson ritenne di trovarsi di fronte ad un incrociatore pesante, scortato da due cacciatorpediniere, che procedeva a 21 nodi su rotta 330° (quasi esatto: la rotta effettivamente seguita dal Bande Nere in quel momento era di 347°), cioè diretto verso nord. Contrariamente a quanto ritenuto dal comandante britannico, la nave avvistata non era un incrociatore pesante: si trattava del Bande Nere, scortato da Aviere e Libra, mentre il Fuciliere aveva appena da poco lasciato la formazione per rientrare alla base, a causa dell'avaria alla motrice di dritta.
L'Urge manovrò per attaccare, ed alle 8.54, in posizione 38°37'5" N e 15°22' E, lanciò quattro siluri Mk VIII da una distanza di 4570 metri. (Sembra pertanto erronea la versione, riportata da fonti italiane, secondo cui l'Urge – anche in conseguenza della mancanza del Fuciliere che, riducendo il numero di siluranti di scorta da tre a due, aveva lasciato scoperto un ampio settore – si sarebbe infiltrato internamente alla scorta, portandosi tra l'Aviere ed il Bande Nere e lanciando da ridottissima distanza, poche centinaia di metri).
A causa dell'errore di identificazione – incrociatore pesante anziché incrociatore leggero –, Tomkinson fece regolare i siluri per correre a profondità comprese tra i 3,7 e 5,4 metri, anziché a 3-4,8 metri come al solito, con navi più piccole. Questo errore non ebbe, comunque, impatto negativo sull'esito dell'attacco.
Il comandante della flottiglia sommergibili di Malta osservò in seguito che siluri regolati per quelle profondità non avrebbero normalmente colpito un incrociatore leggero, ma sarebbero passati sotto il suo scafo senza esplodere; e che avevano colpito perché il Bande Nere, già danneggiato, secondo i britannici, dalle navi di Vian alla seconda Sirte, aveva un pescaggio superiore a quello solito. In realtà, gli unici danni subiti dal Bande Nere erano stati quelli causati dalla tempesta, e sembra improbabile che la nave potesse pescare di più solo per quello. Non pare, poi, che la differente regolazione della profondità dei siluri fosse tanto elevata da dire che questi non avrebbero colpito se il Bande Nere avesse avuto un pescaggio superiore al normale: il pescaggio normale di quell'incrociatore, infatti, era di 5,3 metri.
Alle nove del mattino, scoccava sul Bande Nere l'ora di colazione: «di solito un panino con la mortadella o il provolone», come ricordò il sopravvissuto Paolo Puglisi. Ma proprio a quell'ora, otto miglia a sudest di Stromboli (secondo "Navi militari perdute", invece, a undici miglia per 144° – cioè a sudest – da quell'isola), vennero avvistate delle scie di siluri: il guardiamarina Antonucci, osservatore del CANT Z. 501 della scorta aerea, che registrò l'orario delle 8.57, fu l'unico a vedere il punto di origine delle scie, sul lato sinistro della formazione. O almeno così ritenne, dal momento che nel suo rapporto esso indicò che le scie avevano origine a circa 500 metri dal Bande Nere, mentre in realtà l'Urge aveva lanciato da una distanza nove volte più grande. L'aereo avvistò tre scie di siluri, che furono viste anche da tre membri dell'equipaggio del Bande Nere; ma era ormai troppo tardi per poter tentare una manovra.
Pochi attimi più tardi, il Bande Nere venne colpito a centro nave, sul lato sinistro (nella zona 7, cioè quella delle caldaie 5 e 6), da uno dei siluri dell'Urge. Alla detonazione del siluro, che proiettò in aria numerosi rottami, seguirono l'allagamento del locale caldaie 5 e 6 (per altra fonte, 6 e 7), invasione di fumo e vapore ed infiltrazioni di acqua nei compartimenti contigui, con un leggero sbandamento dell'incrociatore sulla sinistra; saltò la corrente.
La situazione non sembrava irreparabile ed il comandante Sitta ordinò di fermare le macchine,

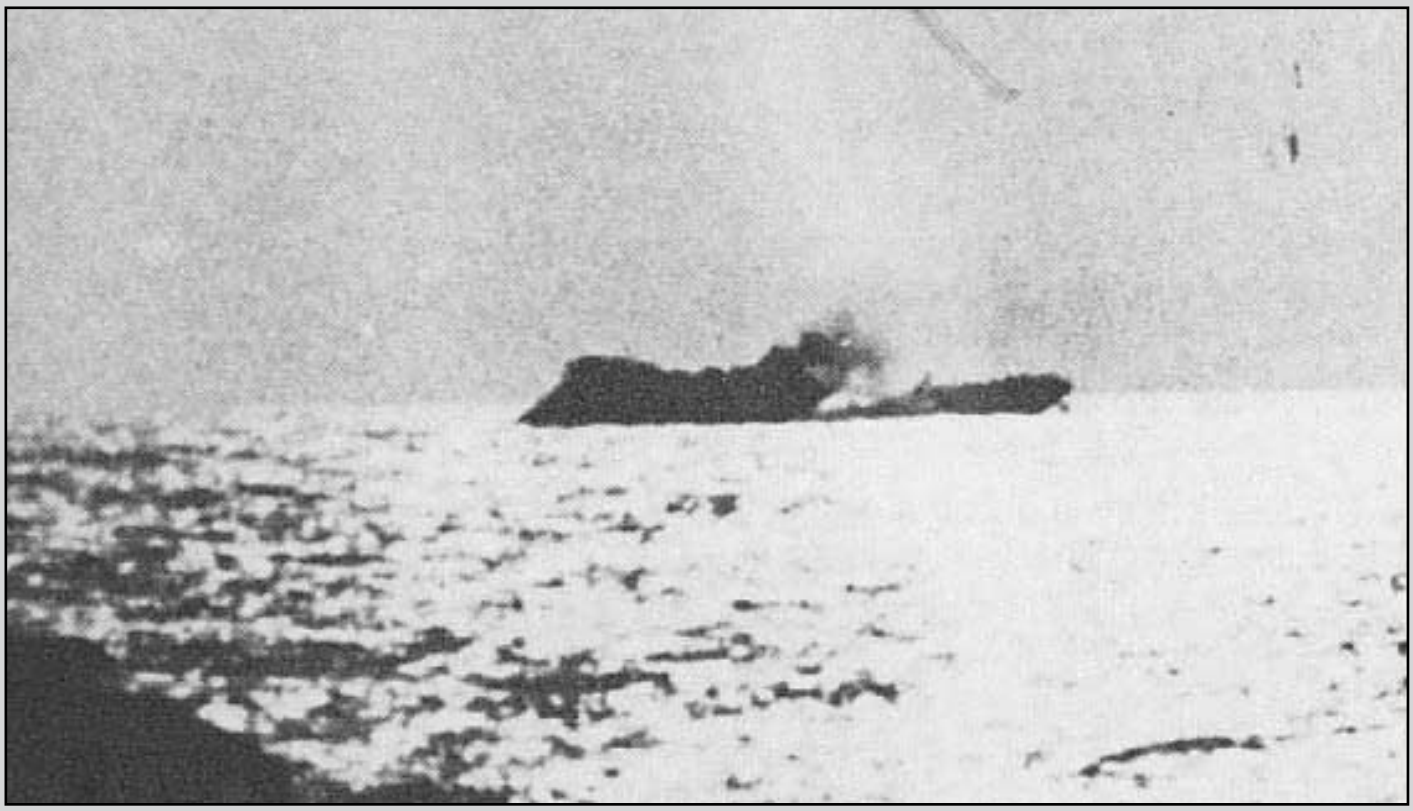
ma subito dopo – otto o forse dieci secondi dopo lo scoppio del primo siluro – il Bande Nere venne colpito anche da un secondo siluro, leggermente più a prora-via del primo, tra le zone 6 e 7 (locale macchina di prua). Questa seconda esplosione spezzò in due il Bande Nere: lo sbandamento a sinistra aumentò subito dopo lo scoppio del siluro, portando il trincarino a pelo d'acqua, e la coperta a centro nave venne immediatamente sommersa, mentre la nave si insellava al centro. In brevissimo tempo i due tronconi dell'incrociatore s'impennarono verso il cielo, "come due braccia oranti". Successivamente sarebbe stato escluso, date le vistose colonne di acqua provocate dagli scoppi e gli effetti del primo siluro, che il sommergibile attaccante avesse usato siluri con acciarino magnetico. Il comandante Sitta ordinò di gettare in mare le zattere ed abbandonare la nave, ma la rapidità dell'affondamento fu tale che solo parte delle zattere poté essere liberata; il troncone prodiero sbandò sulla sinistra, e quando l'ala di plancia fu a tre metri dalla superficie del mare Sitta si gettò in acqua insieme ad alcuni marinai che si trovavano vicino a lui. Poco lontano caddero in mare gli apparati della direzione del tiro. Subito dopo che Sitta si fu tuffato, il troncone di prua si erse verticalmente nel cielo, girato sulla sinistra, e poi colò a picco, quasi contemporaneamente a quello di poppa, anch'esso levatosi verticalmente. Secondo un resoconto dell'epoca, "prua e poppa, emergendo dal mare quasi verticalmente, si richiusero su loro stesse come un libro, infilandosi in acqua verso il centro". Non erano trascorsi che due o tre minuti tra l'impatto del primo siluro e l'affondamento completo del Bande Nere. La nave era stata affondata esattamente undici anni dopo la sua entrata in servizio, il 1° aprile 1931.



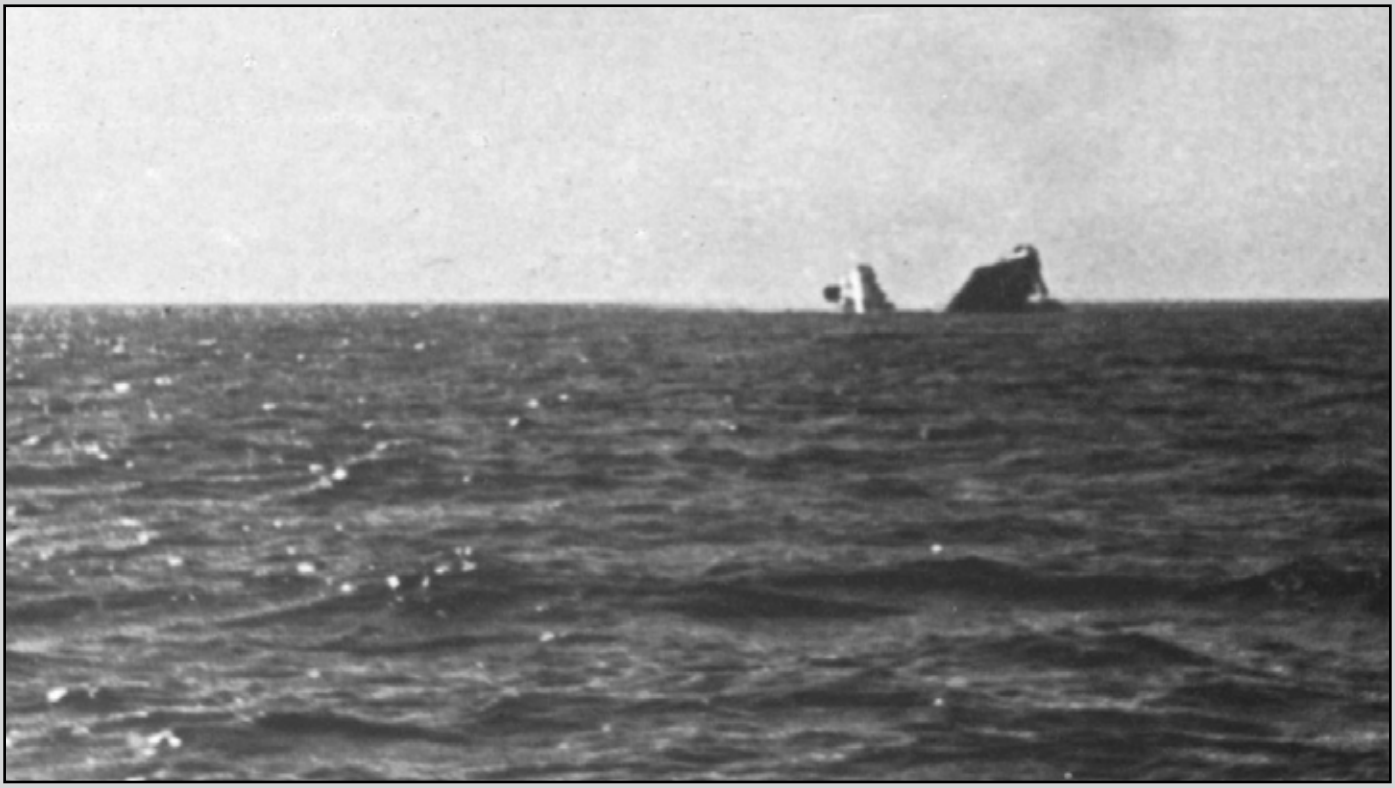
Il Bande Nere subito dopo essere stato colpito, appena prima di spezzarsi in due, e nei suoi istanti finali (da "In guerra sul mare", di Erminio Bagnasco)

Paolo Puglisi, addetto alla torre numero 4 del Bande Nere, si trovava nei pressi dei complessi secondari da 100 mm, proprio nell'area colpita dai siluri, quando la nave venne colpita. Levatosi i vestiti che lo avrebbero intralciato una volta in acqua, Puglisi si aggrappò ai passamano ma non fece in tempo a gettarsi a mare: trascinato dal risucchio, finì sott'acqua. Tentò inutilmente di risalire, ma venne invece trascinato diversi metri sotto la superficie, forse sette od otto, al punto che aveva già abbandonato la speranza di salvarsi, quando all'improvviso vide, come in una visione, l'immagine della madre, e più o meno al contempo venne sospinto a galla da una grande bolla d'aria fuoriuscita dallo scafo della nave in affondamento. Emerse nei pressi dell'idrovolante di bordo, che galleggiava capovolto: ai galleggianti del velivolo erano aggrappate "almeno settanta persone". L'acqua era fredda (Puglisi, nei suoi ricordi, disse anche che pioveva, ma Guido Piccinetti, altro superstite, disse invece che «era una bella giornata di sole»; non è chiaro chi avesse ragione, d'altro canto la memoria poteva tradire a distanza di decenni), molti naufraghi erano feriti anche gravemente; il mare era nero per l'immensa quantità di nafta fuoriuscita dai serbatoi del Bande Nere. Parecchi cedettero al freddo ed alla stanchezza, e si lasciarono andare, scomparendo. Il marinaio fuochista Guido Piccinetti, ventidue anni, da Fano, era imbarcato sul Bande Nere fin dal 1940. Si era coricato per riposarsi sopra i tubi lanciasiluri, a centro nave, quando avvertì improvvisamente un grande scoppio e venne lanciato in aria, perdendo i sensi; quando si riprese – al contatto con l'acqua – era in mare, a venti o trenta metri dalla nave che stava affondando. Si guardò intorno: non vedeva altro che fumo; sentiva tutt'intorno le grida degli altri naufraghi, e percepì anche del sangue che gli colava dalla testa. Non era, comunque, una ferita grave, così come non lo era neanche un'altra ferita che aveva riportato alla gamba destra, così Piccinetti si tranquillizzò. Dopo qualche tempo – alcune ore, secondo la sua stima – Piccinetti vide il cugino Ivo, anch'egli imbarcato sul Bande Nere, in difficoltà perché sprovvisto di salvagente; nuotando vigorosamente, lo raggiunse e gli diede il suo, poi entrambi si aggrapparono ad un rottame galleggiante per tenersi a galla. Poco dopo li sorvolò un aereo italiano, che lanciò loro dei salvagente individuali. Il fuochista ausiliario Gino Fabbri, da Serra dei Conti (Ancona), era stato chiamato alla leva nel settembre 1941, a vent'anni appena compiuti, ed era imbarcato sul Bande Nere dal novembre di quell'anno. Al momento del siluramento si trovava in una delle posizioni meno invidiabili che si potessero immaginare in una circostanza del genere: di guardia in sala macchine (precisamente in quella di poppa, vicino al centralino telefonico), nelle viscere della nave. Improvvisamente sentì un'esplosione, e subito venne a mancare la luce; muovendosi al buio, Fabbri seguì il suo capoguardia, capo meccanico di terza classe Lino Giambastiani, che poi sorpassò lungo la scaletta. Mentre Fabbri stava per aprire la porta, intervenne un marinaio che la aprì, e Fabbri lo spinse lungo la scala di dritta. Uscì finalmente in coperta, emergendo vicino alla torre numero 3: mentre saliva la scala, Fabbri sentì la seconda esplosione (quella causata dal secondo siluro), che generò molto fumo, al punto da impedirgli di vedere attorno a sé per qualche minuto. Una volta in coperta, Fabbri aiutò un altro fuochista ausiliario, Mauro Scalabroni (che risultò poi disperso), a mettere a mare una zattera, dopo di che si gettò in mare, scivolando lungo la murata. La zattera venne immediatamente presa d'assalto e si riempì di naufraghi: Fabbri rimase in acqua per circa un quarto d'ora, sorretto dal salvagente che indossava, e si aggrappò decisamente alla zattera, che però dovette poi mollare perché afferrato da altri quattro naufraghi, che lo strapparono dal galleggiante. Poco dopo, i quattro uomini che lo aggrapparono scomparvero tra le onde. Rimasto da solo, Fabbri nuotò verso la Libra; giunto sottobordo, fu issato a bordo con una cima da due marinai. Il capo meccanico Lino Giambastiani, 33 anni, da Capannori (Lucca), capoguardia di Fabbri, non uscì mai salla sala macchine di poppa. Quando il primo siluro esplose nell'attiguo compartimento caldaie, anche la sala macchine venne invasa dall'acqua fuoriuscita dalle tubolature danneggiate dall'esplosione, mentre si verificavano gravi principi d'allagamento; Giambastiani ordinò che tutti rimanessero ai loro posti, per eseguire gli ordini provenienti dalla plancia, e nonostante la gravità della situazione tentò di contenere le fughe d'acqua e di vapore. Mentre era intento in quest'opera, il secondo siluro colpì il Bande Nere, precludendogli la possibilità di mettersi rapidamente in salvo; rimasto in sala macchine, affondò con la nave. Alla sua memoria fu conferita la Medaglia d'Argento al Valor Militare. Il maresciallo Gastone Lavazzolo, al momento del siluramento, si stava sottoponendo ad un'iniezione per la cura di alcuni dolori che lo affliggevano da qualche tempo; uscito in coperta, aspettò con calma che la nave si rovesciasse, poi si gettò in mare. Una volta in acqua, raccolse altri naufraghi attornò a sé. Il maresciallo Giuseppe Piccione vide che della nafta, fuoriuscita dalla nave spezzata, aveva preso fuoco sul mare; si gettò in mare controvento, per evitare di finire in mezzo alla nafta incendiata. Guerrino Bassa, marinaio puntatore, riuscì a gettarsi in mare insieme ad un amico; in acqua, vide l'amico venire colpito alla testa da un pezzo di legno caduto dalla nave, che lo uccise. Il marinaio Giuseppe Gernone, di Bari, vide il tenente di vascello Marcello Sanfelice di Monteforte, secondo direttore del tiro, che si trovava in difficoltà e rischiava di annegare; gli diede il suo salvagente, salvandolo da morte certa. Anche Gernone, pur senza il salvagente, riuscì a salvarsi. Il sottotenente di vascello Franco Rigutini, 22 anni, da Palermo, stremato dal molto tempo passato in acqua, esaurì le sue ultime forze nel soccorrere un sottufficiale in pericolo di vita, e annegò quando ormai era a un passo dal salvataggio.

Il suo sacrificio venne attestato da una Medaglia di Bronzo al Valor Militare. Anche il capo cannoniere Guido Felicetti, 35 anni, da Ascoli Piceno, addetto ai pezzi da 152, fortissimo nuotatore, annegò a causa di una grave ferita riportata alla testa dopo essersi prodigato per salvare diversi compagni, feriti o presi dal panico. Era stato colpito dall'ala dell'idroricognitore di bordo, caduto in mare durante l'affondamento. Il capo cannoniere stereotelemetrista Cosimo Menza, 30 anni, da Pulsano (Taranto), che aveva già raggiunto il relitto galleggiante l'idrovolante, sentì Felicetti chiedere aiuto e si gettò nuovamente a nuoto per salvarlo: lo raggiunse e cercò di portarlo sull'idrovolante, aiutandolo e sorreggendolo, ma esaurì le forze ed annegò insieme a lui. Il sottocapo silurista Luigi Sassi, di 24 anni, da Caversaccio (Como), riuscì a portare un compagno fin sottobordo alla nave soccorritrice, ma questo gesto generoso gli costò la vita: come Menza e Rigutini, annegò perché sfinito dallo sforzo, ad un passo dalla salvezza. Il comandante Sitta, in acqua, rifiutò un posto che gli veniva offerto su una zattera, per lasciare posto ai feriti; incitò i naufraghi a tener duro. Sitta riuscì resistere fino all'arrivo dei soccorsi, e venne tratto in salvo. Subito dopo l'affondamento, mentre l'Aviere dava la caccia al sommergibile senza risultato (per evitare che i naufraghi in mare venissero uccisi dalle concussioni degli scoppi delle cariche di profondità, l'Aviere gettò le bombe lontano dal punto dell'affondamento), la Libra ricevette l'ordine di recuperare i sopravvissuti. Nel darvi esecuzione, la torpediniera avvistò altre due scie di siluri, il che portò a ritenere che il battello attaccante si fosse trattenuto nella zona; ma in realtà l'Urge non lanciò altri siluri dopo la salva iniziale, dunque le scie avvistate furono con ogni probabilità un falso allarme, generato da qualche vedetta che, comprensibilmente nervosa dopo il siluramento del Bande Nere, scambiò forse la cresta di un'onda, più marcata di altre, per la scia di un siluro. L'Urge sentì le prime bombe di profondità alle 9.07, e ne contò 38 in tutto, nessuna delle quali vicina; al contempo, l'equipaggio britannico avvertì i rumori prodotti da una nave che si spezzava, a conferma del proprio successo. Terminato il contrattacco, il sommergibile tornò a quota periscopica alle 9.40, vedendo due cacciatorpediniere e tre idrovolanti, ma nessuna traccia dell'incrociatore; a quel punto Tomkinson diede ordine di scendere in profondità ed allontanarsi verso ponente. Terminata la caccia (durante la quale aveva lanciato complessivamente 11 bombe di profondità da 100 kg, 12 da 50 kg e 13 da 30 kg), anche l'Aviere si mise a recuperare naufraghi; venne rapidamente organizzata una vasta operazione di soccorso, con l'invio sul posto della nave soccorso Capri, del piccolo incrociatore ausiliario Lago Tana e delle torpediniere Pallade e Centauro. Molti dei naufraghi erano coperti di nafta, che impediva di vedere e bruciava gli occhi. Il maresciallo Gastone Lavazzolo, recuperato in stato di semincoscienza ed interamente coperto di nafta, venne inizialmente ritenuto morto e messo insieme ai cadaveri; quando mosse un braccio, i soccorritori si resero conto che era ancora vivo. Sarebbe passata una settimana prima che Lavazzolo riacquistasse la vista. In condizioni anche peggiori era Paolo Puglisi: quando venne recuperato dalla Libra (dopo cinque ore trascorse in acqua, secondo il suo ricordo), era completamente ricoperto di nafta,



Il Bande Nere sbanda e si spezza in due (da www.world-war.co.uk)



I due tronconi lentamente si sollevano dal mare (da www.italie1935-45.com)

che per la lunga immersione gli aveva anche causato lesioni e irritazione della pelle su tutto il corpo; al momento del salvataggio perse i sensi e venne deposto in mezzo alle vittime, perché sembrava morto. Si svegliò tra la sorpresa dei soccorritori; era in stato confusionale, non ricordava nulla ed era completamente accecato dalla nafta che gli era entrata negli occhi. All'arrivo a Messina, ricordò poi Puglisi, la sua infermità non venne riconosciuta ed anzi, incredibilmente, venne incarcerato, ma dopo qualche giorno venne rilasciato e mandato a casa, mentre ad essere punito fu chi aveva disposto il suo arresto. Puglisi ricominciò a vederci soltanto un mese dopo. Guido Piccinetti ed il cugino vennero tratti in salvo (dal cacciatorpediniere Maestrale, secondo il ricordo di Piccinetti; ma non sembra in realtà che questa nave abbia partecipato ai soccorsi) dopo quelle che a lui parvero otto o nove ore trascorse in acqua. Dopo le prime cure a bordo della nave soccorritrice, Piccinetti venne portato a Messina e ricoverato nell'ospedale militare Regina Margherita, dove rimase una decina di giorni. Una volta dimesso, ebbe una breve licenza a casa e poi venne destinato alla polveriera di Malcontenta, vicino a Venezia. Piccinetti sarebbe stato catturato dai tedeschi dopo l'armistizio e deportato in Germania, ma sarebbe sopravvissuto alla guerra, morendo nel 2015 all'età di 95 anni. Il trentenne Vincenzo Cocciani, marinaio radiotelegrafista, da Montepulciano, ebbe la ventura di essere ripescato da un concittadino, il capitano del Genio Navale Emilio Acerbi, della Libra. (Per Cozzani, questa non sarebbe stata l'ultima volta che scampava alla morte di stretta misura: trasferito sui MAS, sarebbe in seguito sopravvissuto all'affondamento di quello su cui era imbarcato; divenuto partigiano dopo l'armistizio, sarebbe stato catturato dai tedeschi ma sarebbe riuscito ad evadere prima della fucilazione). Il fuochista Gino Fabbri, recuperato dalla Libra dopo essere riuscito a scappare in tempo dalla sala macchine, fu portato a Messina, interamente ricoperto di nafta e petrolio. Ricoverato presso il locale ospedale, vi rilasciò la sua deposizione scritta sugli avvenimenti. Fabbri sarebbe sopravvissuto anche alla guerra, ma la lunga permanenza nell'acqua fredda aveva intaccato irrimediabilmente la sua salute: qualche mese dopo avrebbe manifestato i primi segni di una affezione pleurica, che insieme ad altre concause lo avrebbe portato ad una morte prematura, all'età di 44 anni. Tra i tanti che non si salvarono c'era Giuseppe ("Pepé") Morabito, sergente cannoniere, da Mosorrofa (Reggio Calabria): si era arruolato volontario in Marina nel 1936 ed aveva prestato servizio sul Di Giussano dal 1937 al 1940, prima di essere assegnato sul Bande Nere il 27 maggio 1940, seguendolo in tutte le sue vicissitudini belliche. Di lì a tre settimane avrebbe compiuto ventiquattro anni. La madre Francesca apprese della tragedia quasi per caso, prima ancora che le giungesse la notifica ufficiale della scomparsa del figlio: un giorno la donna chiese ad un tale di Reggio, recatosi a Mosorrofa per comprare rame, notizie della guerra, e questi rispose che "non andava affatto bene, perché avevano affondato la nave Giovanni delle Bande Nere". L'indomani la famiglia Morabito si precipitò a Messina per avere notizie: seppero così che "Pepè" era disperso. I funerali vennero celebrati senza la salma.



La fine (ANMI Reggio Calabria)

Complessivamente vennero tratti in salvo 391 dei 772 uomini che erano imbarcati sul Bande Nere; quasi esattamente la metà (le deposizioni dei superstiti, limitatamente all'equipaggio, risultarono poi di 18 ufficiali, 33 sottufficiali e 244 tra sottocapi e marinai). Morirono in 381: 16 ufficiali, 57 sottufficiali, 295 tra sottocapi e marinai, cinque militarizzati ed otto militari della Regia Aeronautica addetti agli idrovolanti di bordo. Il comandante Sitta fu tra i superstiti (anche lui, come tanti altri, rimase per qualche tempo semiaccecato dalla nafta che gli era finita negli occhi), mentre furono tra gli scomparsi il comandante in seconda, capitano di fregata Vittore Raccanelli, il capo servizio Genio Navale, maggiore del Genio Navale Silvio Mazzucchetti, ed il direttore di macchina, capitano del Genio Navale Giuseppe Odifredi. I naufraghi tratti in salvo vennero sbarcatia a Messina e Palermo.



Il 9 marzo 2019 la Marina Militare ha annunciato il ritrovamento del relitto del Giovanni delle Bande Nere undici miglia a sud di Stromboli. Il ritrovamento è avvenuto per opera del cacciamine Vieste, nel corso di un'operazione di "verifica tecnica e sorveglianza dei fondali del mar Tirreno", mediante l'utilizzo di due veicoli subacquei in dotazione a questa unità: il veicolo filoguidato Multipluto 03, prodotto dalla GAY Marine, ed il veicolo autonomo subacqueo (Autonomous Underwater Vehicle – AUV) Hugin 1000, prodotto dalla ditta Kongsberg. Dopo aver circoscritto l'area delle ricerche in base alle coordinate registrate all'epoca dell'affondamento, il Vieste ha mappato il fondale con il veicolo Hugin, individuando diversi contatti che potevano corrispondere al relitto, che sono stati poi identificati e filmati mediante il Multipluto. Il relitto del Bande Nere si presenta spezzato in tre tronconi, che giacciono a profondità comprese tra i 1460 ed i 1730 metri.



La corona sabauda sulla poppa

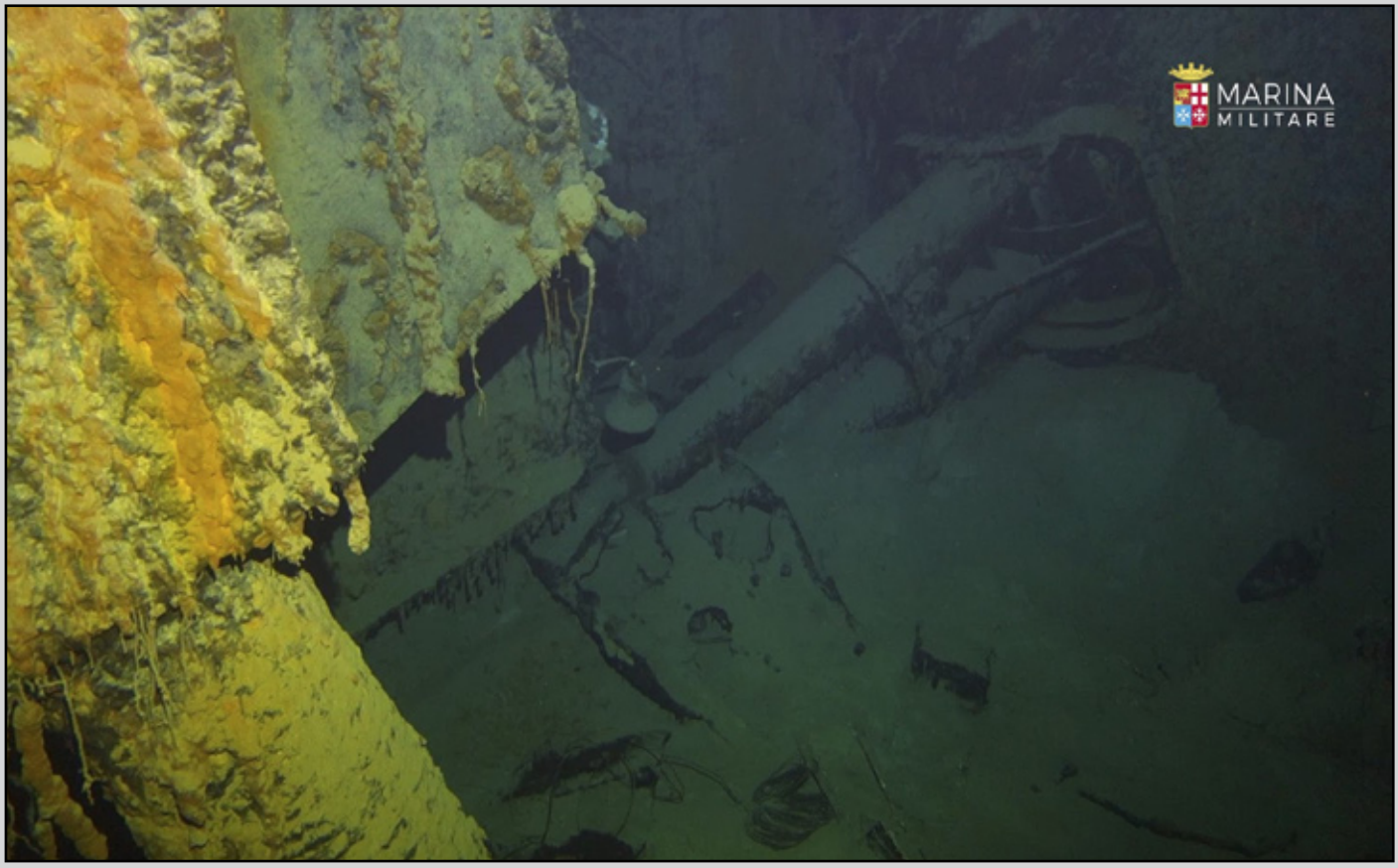




Un’elica



La campana di bordo



I cannoni di poppa



Un impianto lanciasiluri

MARINA MILITARE

REGIONE CAMPANIA

provinciadisalerno

COMUNE DI SALERNO

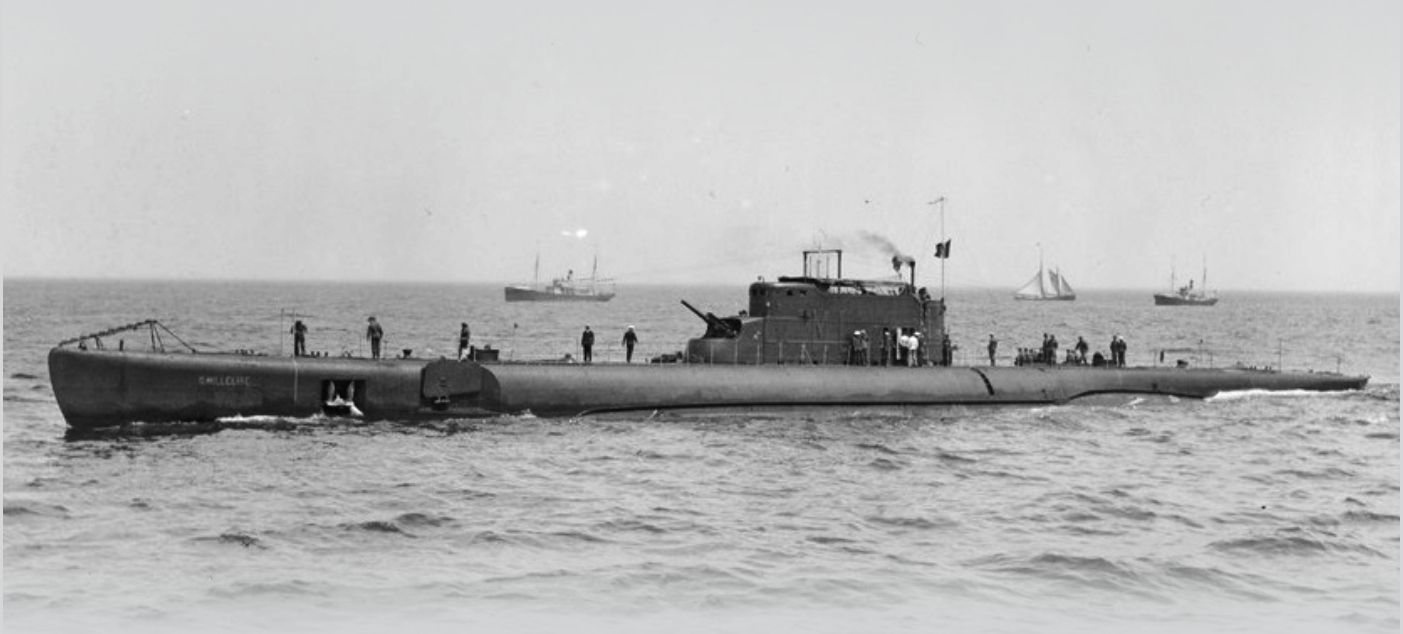
ASSOCIAZIONE NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

XX RADUNO NAZIONALE MARINAI D'ITALIA



SALERNO
28-29 SETTEMBRE 2019

Sommergibile
DOMENICO MILLELIRE



Sommergibile oceanico della classe Balilla (dislocamento di 1427 tonnellate in superficie e 1874 in immersione). Nel secondo conflitto mondiale effettuò complessivamente 11 missioni di guerra (4 offensive e 7 di trasferimento), percorrendo in tutto 5121 miglia in superficie e 927 in immersione, e trascorrendo 57 giorni in mare.

Breve e parziale cronologia.

19 gennaio 1925
Impostazione nei cantieri Odero Terni Orlando del Muggiano (La Spezia).

19 settembre 1927
Varo nei cantieri Odero Terni Orlando del Muggiano (La Spezia). Madrina è Anita Susini-Millelire, pronipote di Domenico Millelire.
Durante le prove di collaudo il Millelire s'immerge fino ad una profondità di 122 metri, dodici in più della quota massima prevista dal progetto.

21 agosto 1928
Entrata in servizio.
Con i gemelli Balilla, Enrico Toti ed Antonio Sciesa va a formare la I Squadriglia Sommergibili (detta "di grande crociera" perché composta da sommergibili oceanici con grande autonomia), di base a La Spezia.

20 settembre 1928
Alle 10.40 il Millelire (capitano di corvetta Carlo Savio) riceve con una cerimonia solenne a La Maddalena, paese natale del patriota eponimo, la bandiera di combattimento, offerta dalla cittadinanza di La Maddalena. La bandiera viene consegnata da un comitato cittadino presieduto dal capitano di corvetta a riposo Paolino Spano, un anziano veterano della Regia Marina Sarda. Il sommergibile è ormeggiato per l'occasione ad est del moletto di Punta Nera, tra tale molo e la batteria galleggiante Faà di Bruno; presenziano alla cerimonia due pronipoti di Domenico Millelire, Anita Susini-Millelire e Francesco Romeo, nonché il comandante militare marittimo della Sardegna, contrammiraglio Fermo Spano, altri alti ufficiali della piazzaforte della Maddalena, le autorità civili locali, alcune rappresentanze di Comuni vicini, associazioni locali e numerosi maddalenini. La bandiera di combattimento viene benedetta dal parroco della Maddalena, Antonio Vico, e poi consegnata al comandante Savio da Anita Susini-Millelire. Per l'occasione viene portato a bordo del Millelire anche lo stendardo che aveva sventolato sul forte di Sant'Andrea nel lontano 1793, durante la vittoriosa battaglia combattuta tra il presidio sardo guidato da Domenico Millelire e gli attaccanti francesi che comprendevano un giovane Napoleone. Terminata la cerimonia, viene offerto a bordo un rinfresco alle autorità, e viene concessa al pubblico la visita del sommergibile, con afflusso continuo di visitatori per tutta la giornata. In serata gli ufficiali del Millelire vengono invitati ad una festa danzante tenuta nel Municipio di La Maddalena. In precedenza, il comandante Savio ha fatto deporre sulla tomba dell'eroe eponimo del sommergibile, nel cimitero della Maddalena, una corona di bronzo realizzata dall'Arsenale di La Spezia (che vi si trova tutt'ora), con la dedica "Il sommergibile Domenico Millelire all'Eroe di cui porta il nome – Settembre 1928".

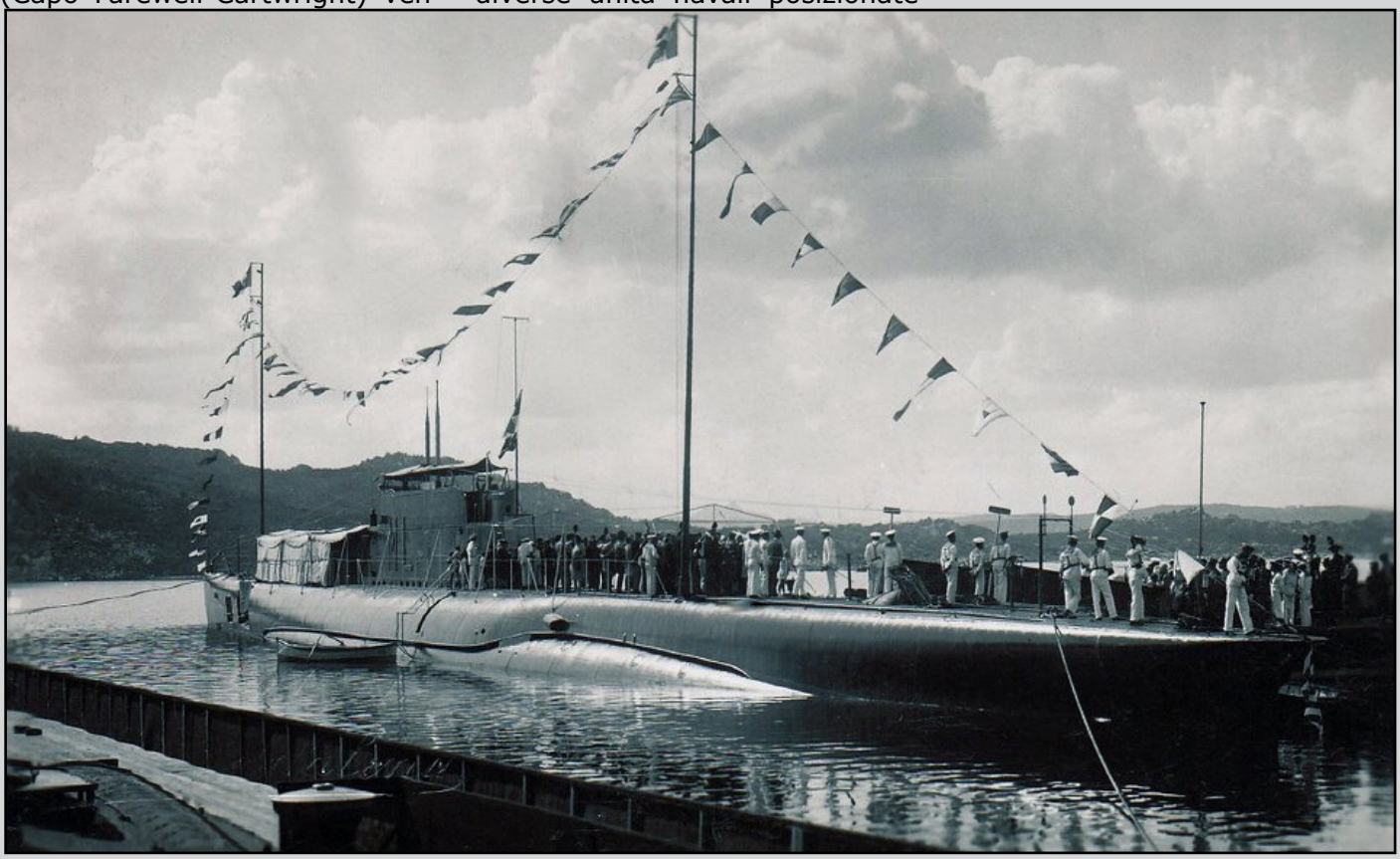


Marzo 1929
I quattro sommergibili della classe Balilla effettuano una crociera fino a Lisbona. Il Millelire è il primo sommergibile italiano ad effettuare una crociera in Atlantico (eccettuati quelli costruiti in Canada durante la prima guerra mondiale, che attraversarono l'oceano per il viaggio di consegna).

1930
Millelire e Toti si recano nuovamente a Lisbona. Il 15 luglio 1930 gli equipaggi dei due sommergibili vengono invitati ad un ricevimento nella sede del fascio italiano di Lisbona.
In questo periodo è comandante del Millelire il capitano di corvetta Carlo Margottini.

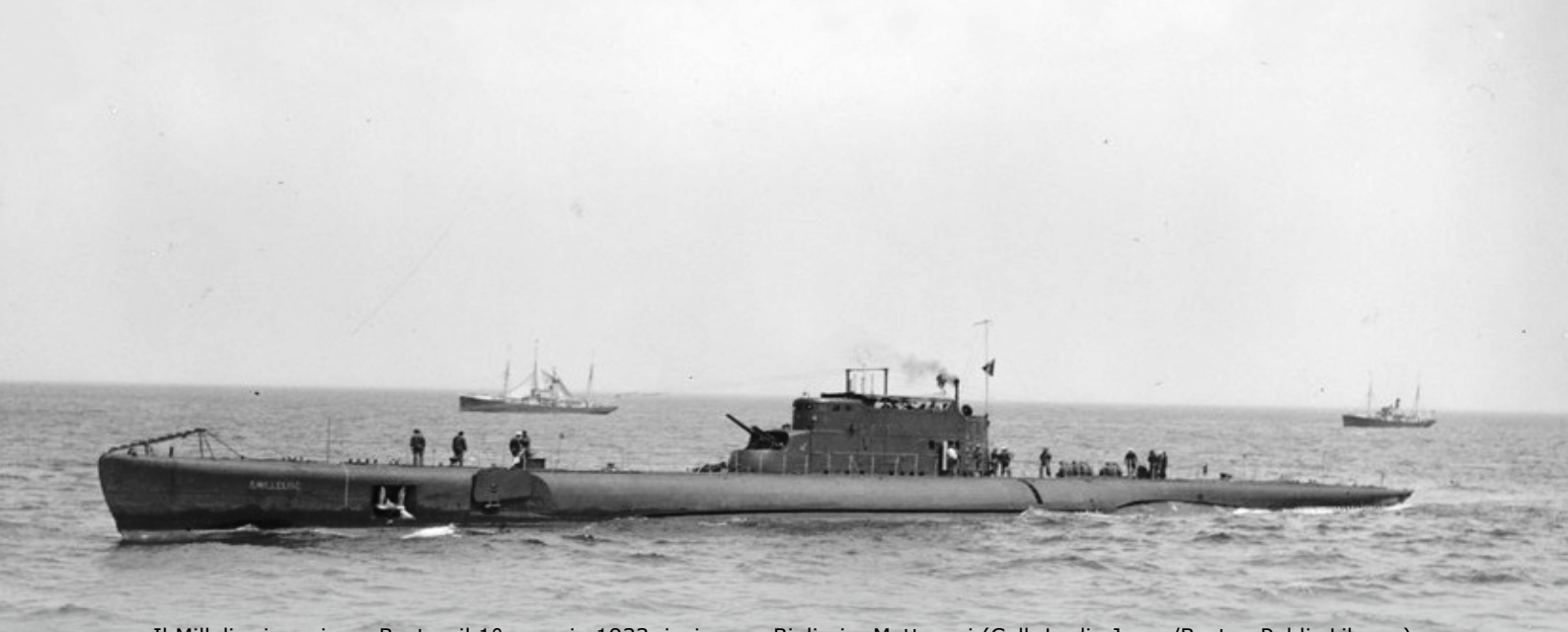
Marzo-Ottobre 1933
Insieme al Balilla (capitano di fregata Valerio Della Campana, comandante del gruppo di appoggio) ed alle cannoniere Giuseppe Biglieri e Pellegrino Matteucci, il Millelire (capitano di corvetta Franco Zannoni) viene impiegato in Atlantico settentrionale in appoggio alla Crociera aerea del Decennale (o Crociera Aerea Nord-Atlantica; Orbetello-Chicago-New York-Roma, 1° luglio-2 agosto 1933) di Italo Balbo.
Il Millelire funge da radiofaro, stazione radiogoniometrica e centro di comunicazione, effettua osservazioni meteorologiche e comunica le condizioni meteo agli aerei di Balbo, attraversando tutto l'Atlantico ed arrivando negli Stati Uniti. Oltre a questi servizi, la presenza delle unità di appoggio è importante anche per l'eventualità di incidenti od emergenze, che fortunatamente non avranno a verificarsi.
Dato che la missione deve svolgersi in acque burrascose, nebbiose e disseminate di blocchi di ghiaccio alla deriva, lo Stato Maggiore della Marina ha ritenuto inadatti a tale compito gli incrociatori leggeri ed i cacciatorpediniere, troppo "delicati" e con autonomia relativamente ridotta; si sono invece scelti i due sommergibili della classe Balilla in ragione della loro grande autonomia, della loro robustezza e delle loro qualità marine. L'impiego dei due battelli nel Nord Atlantico è anche visto dai vertici della Marina come un'ottima occasione per verificare il comportamento dei sommergibili e degli equipaggi in condizioni meteomarine estreme, e fare così esperienze che potranno tornare utili in caso di impiego bellico. Gli aerei di Balbo (25 idrovolanti Savoia Marchetti S. 55), decollati da Orbetello, fanno tappa ad Amsterdam, Londonderry e Reykjavik (così percorrendo complessivamente 4300 km), poi attraversano l'Atlantico da Reykjavik a Cartwright, in Canada, con un viaggio di 2400 km.
Proprio nel tratto Reykjavik-Cartwright, il più difficile (la rotta più settentrionale, ai limiti dell'autonomia degli aerei del tempo, in precedenza attraversata da altri aerei soltanto cinque volte, e soltanto con scalo intermedio in Groenlandia;

dperaltro in zona di mare caratterizzata da frequenti burrasche, nebbie persistenti ed iceberg alla deriva), è determinante l'appoggio delle unità navali: queste vengono disposte a formare un'"aerovia" (già sperimentata, con esito soddisfacente, nella tappa Londonerry-Reykjavik), con l'impiego in totale di undici unità, tutte dotate di radio uguali a quelle in dotazione degli idrovolanti nonché di radiogoniometro "Marconi". Nel primo tratto del percorso (Islanda-Capo Farewell) vengono disposte quattro baleniere noleggiate per la traversata, mentre nel tratto successivo (Capo Farewell-Cartwright) vengono posizionate cinque unità, scaglionate ad intervalli regolari (circa 120 miglia tra una nave e l'altra), nell'ordine: baleniera San Sebastiano; Millelire; Balilla; Biglieri; rompighiaccio Ungava. La Matteucci e la baleniera Malaga vengono invece inviate in punti di osservazione collaterali. Su alcune delle navi sono imbarcati dei geofisici, per eseguire osservazioni meteorologiche. La squadra aerea di Balbo decolla da Reykjavik il 12 luglio 1933; gli aerei incontrano nebbia e piovaschi, ma vengono guidati dalle onde elettromagnetiche dell'"aerovia", sorvolando una dopo l'altra le diverse unità navali posizionate lungo la rotta: alcune vengono viste, mentre altre, non visibili a causa della nebbia e della pioggia, vengono rilevate con rilevamenti radiogoniometrici. Tra le 14.50 e le 17.15 gli idrovolanti sorvolano in successione Millelire, Balilla e Biglieri, i cui equipaggi si sbracciano in saluti entusiastici. Giunti tutti a Cartwright, come da programma, gli idrovolanti proseguono nella crociera, facendo tappa a Shediac, Montreal, Chicago e New York, per poi ritornare a Shediac, fare scalo a Shoal Harbour e riattraversare l'Atlantico, toccando Ponta Delgada e Lisbona ed arrivando infine a Roma.



Il Millelire impavesato a La Maddalena il 20 settembre 1928 per la cerimonia della consegna della bandiera di combattimento (da www.betasom.it)

Oltre alla funzione di supporto ai velivoli impegnati nella trasvolata, la crociera del Millelire e del Balilla permette anche di testare le qualità oceaniche della classe Balilla, con risultati che vengono giudicati positivi. Nei momenti "liberi", in cui non sono impegnati ad eseguire rilevazioni meteo o comunicare con gli aerei, i due sommergibili effettuano esercitazioni di navigazione subacquea e simulazioni di attacco in superficie (col cannone) ed in immersione (con i siluri). Da queste esperienze, il capogruppo Della Campana trae le seguenti conclusioni, che indica nella sua relazione: la navigazione in superficie nella parte di oceano attraversata (quasi ai limiti con l'Artico) è piuttosto difficoltosa, e così pure il lavoro delle vedette, che per le condizioni proibitive non possono cercare ed avvistare obiettivi in superficie; la navigazione a quota periscopica è possibile, anche se con qualche difficoltà, ma l'osservazione al periscopio è pressoché impossibile; il mare agitato e le alte onde frequenti a quelle latitudini disturberebbero di molto il lancio di siluri, deviandoli dalla traiettoria; le condizioni meteomarine dell'area attraversata non impedirebbero la navigazione (che dovrebbe però avvenire in massima parte in immersione, emergendo soltanto per cambiare l'aria e ricaricare le batterie), ma renderebbero pressoché impossibile l'attività offensiva. A Chicago, Millelire e Balilla vengono visitati con grande interesse da Italo Balbo, che rivolge poi un discorso di saluto agli equipaggi salutando infine uno per uno tutti gli ufficiali e marinai al termine dell'adunata.



Il Millelire in arrivo a Boston il 1° maggio 1933, insieme a Biglieri e Matteucci (Coll. Leslie Jones/Boston Public Library)

1° maggio 1933
Millelire, Balilla, Biglieri e Matteucci arrivano a Boston.

22 agosto 1933
Il Millelire, che si trova ancora in America, visita New York. È il primo sommergibile straniero a visitare la grande città statunitense dalla fine della prima guerra mondiale.

28 settembre 1933
Al loro ritorno dalla missione di appoggio della crociera aerea, Millelire, Balilla, Biglieri e Matteucci vengono visitati a Civitavecchia da Benito Mussolini e dal Ministro della Marina, ammiraglio Giuseppe Sirianni.
Complessivamente, il Millelire ha percorso 15.000 miglia per la missione di appoggio alla trasvolata atlantica, toccando Madera, le Bermuda e tutti i principali porti della costa atlantica del Canada e degli Stati Uniti. La missione, particolarmente impegnativa per la lunga durata e per le difficoltà nautiche e meteomarine trovate, e sempre superate, e l'efficiente assistenza data agli aerei (soprattutto per quanto concerne i collegamenti radio) vale un elogio ai comandanti del Millelire e delle altre unità impegnate.

1934
Millelire e Balilla effettuano una crociera ad Alessandria d'Egitto, toccando il Pireo all'andata ed i porti dell'Africa Settentrionale Italiana al ritorno.

1934
Il cannone contraereo Odero-Terni-Orlando da 120/27 mm mod. 1924, stante le sue prestazioni insoddisfacenti, viene rimosso: l'arma, insieme a quelle prelevate da Balilla, Toti e Sciesa, sarà destinata alla difesa contraerea di Augusta e Messina. Al suo posto viene imbarcato un cannone da 120/45 mm OTO mod. 1931, posizionato in coperta anziché, come in precedenza, in torretta (ciò allo scopo di aumentare la stabilità). Al contempo le due mitragliere contraeree singole da 13,2/76 mm vengono sostituite con altrettante armi binate dello stesso tipo.



Millelire e Balilla a Civitavecchia nel 1933, al ritorno dalla crociera transatlantica (g.c. Nedo B. Gonzales, da www.naviearmatori.net)

1937
Partecipa alla guerra civile spagnola eseguendo due missioni clandestine a supporto delle forze nazionaliste. Durante queste missioni presta servizio sul Millelire, quale ufficiale di rotta, il sottotenente di vascello Gianfranco Gazzana Priaroggia, futuro asso del sommergibilismo italiano.
Negli stessi anni è comandante del Millelire il tenente di vascello Gino Birindelli, futura MOVM, e sempre in questo periodo è imbarcato sul Millelire anche il tenente di vascello Luigi Longanesi Cattani, altro futuro asso, che vi effettua il tirocinio per il comando.

23 gennaio 1937
Il Millelire (capitano di corvetta Alberto Ginocchio), facente parte del II Gruppo Sommergibili di Napoli, lascia La Spezia per eseguire la sua prima missione clandestina durante la guerra civile spagnola. Nella seconda metà di gennaio vengono inviati



Il Millelire con l'originaria sigla identificativa "ML", poi mutata in "MI" dopo l'entrata in servizio del nuovo sommergibile Marcello (cui andarono le lettere "ML") (da www.grupsom.com)

in tutto dodici sommergibili (Millelire, Galileo Galilei, Enrico Tazzoli, Torricelli, Giovanni Bausan, Tito Speri, Ciro Menotti, Pietro Micca, Ettore Fieramosca, Otaria, Diamante e Jantina) nelle acque tra Almeria e Barcellona, ad interdizione del traffico diretto nei porti della Spagna repubblicana. Il Millelire, in particolare, viene assegnato ad un settore d'agguato al largo di Cartagena.

31 gennaio 1937

Termina la missione raggiungendo La Maddalena, senza aver avvistato alcuna nave repubblicana.

31 agosto 1937

Il Millelire (capitano di corvetta Giovanni Onis), facente ora parte del I Gruppo Sommergibili di La Spezia, parte da La Spezia per la sua seconda missione clandestina della guerra di Spagna: questa volta, il settore assegnato è al largo di Valencia.

6 settembre 1937

Rientra a La Spezia senza aver incontrato alcuna nave repubblicana.

1938

Assegnato alla XV Squadriglia Sommergibili (I Gruppo Sommergibili, di base a La Spezia), composta dai più grandi sommergibili della Regia Marina: il Millelire ed i suoi tre gemelli, le tre unità della classe Calvi – Pietro Calvi, Giuseppe Finzi ed Enrico Tazzoli – e l'Ettore Fieramosca.

5 maggio 1938

Il Millelire prende parte alla rivista navale "H" organizzata nel Golfo di Napoli per la visita in Italia di Adolf Hitler. Partecipa alla rivista la maggior parte della flotta italiana: le corazzate Cesare e Cavour, i 7 incrociatori pesanti della I e III Divisione, gli 11 incrociatori leggeri della II, IV, VII e VIII Divisione, 7 "esploratori leggeri" classe Navigatori, 18 cacciatorpediniere (le Squadriglie VII, VIII, IX e X, più il Borea e lo Zeffiro), 30 torpediniere (le Squadriglie IX, X, XI e XII, più le vecchie Audace, Castelfidardo, Curtatone, Francesco Stocco, Nicola Fabrizi e Giuseppe La Masa ed i quattro "avvisi scorta" della classe Orsa), ben 85 sommergibili della Squadra Sommergibili al comando dell'ammiraglio Antonio Legnani, e 24 MAS (Squadriglie IV, V, VIII, IX, X e XI), nonché le navi scuola Cristoforo Colombo ed Amerigo Vespucci, il panfilo di Benito Mussolini, l'Aurora, la nave reale Savoia e la nave bersaglio San Marco.

La Squadra Sommergibili è protagonista di uno dei momenti più spettacolari della parata, nella quale gli 85 battelli effettuano una serie di manovre sincronizzate: dapprima, disposti su due colonne, alle 13.15 passano contromarcia tra le due squadre navali che procedono su rotte parallele; poi, terminato il defilamento, alle 13.25 tutti i sommergibili effettuano un'immersione simultanea di massa, procedono per un breve tratto in immersione e poi emergono simultaneamente ed eseguono una salva di undici colpi con i rispettivi cannoni.

10 giugno 1940

All'entrata dell'Italia nella seconda guerra mondiale il Millelire, insieme a Balilla, Enrico Toti ed Antonio Sciesa, forma la XL Squadriglia Sommergibili (dipendente dal IV Grupsom di Taranto), di base a Brindisi (ma per una fonte il Millelire si sarebbe trovato a Napoli al momento della dichiarazione di guerra).

19 agosto 1940

Prende il mare per la prima missione di guerra, un agguato all'imbocco del Canale di Caso, al comando del capitano di corvetta Francesco De Rosa De Leo.

4 settembre 1940

Ritorna alla base.



il Millelire durante la rivista "H" (da www.italie1935-45.com)

5 settembre 1940
Quando la Mediterranean Fleet britannica, di ritorno dall'Operazione «Hats», imbocca il canale dragato per rientrare ad Alessandria d'Egitto, il cacciatorpediniere Hereward ottiene un contatto al sonar, e la flotta britannica esegue un'accostata d'emergenza per sventare eventuali lanci. Il sommergibile localizzato dall'Hereward, secondo alcune fonti, potrebbe essere stato il Millelire, oppure il Giovanni Da Procida.

12 novembre 1940
A Taranto il Millelire, insieme al rimorchiatore Teseo, alla nave officina Quarnaro ed alla cisterna per acqua Po, è tra le unità mandate ad assistere la corazzata Littorio, colpita da tre siluri durante il famoso attacco notturno da parte degli aerosiluranti britannici ("notte di Taranto"). Millelire e Teseo affiancano la corazzata silurata sul lato sinistro, mente la Po si posiziona sulla dritta.

14 novembre 1940
Inviato a pattugliare il Canale d'Otranto, a protezione dei convogli che trasportano truppe e rifornimenti in Albania.

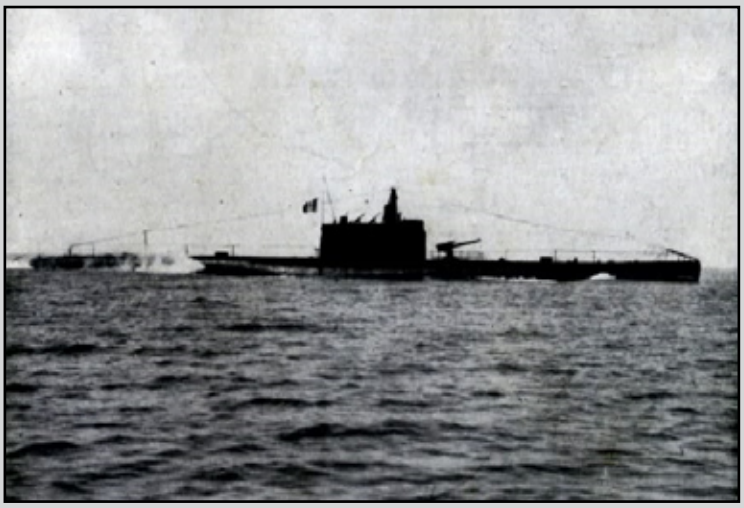
17 novembre 1940
Al crepuscolo, ad ovest dell'isola di Fano, avvista un sommergibile nemico ad ovest dell'isola di Fano e gli lancia contro due siluri, senza risultato.

22 novembre 1940
Rientra alla base.

13 dicembre 1940
Prende il mare per la terza missione di guerra, nelle acque dell'isola di Fano.

17 dicembre 1940
Conclude la missione rientrando alla base.

1940-1941
Secondo una fonte, durante i giorni conclusivi di una missione al largo delle coste dell'Algeria, il Millelire s'imbatte in un battellino con a bordo l'equipaggio di un idrovolante italiano CANT Z.



Il Millelire in una foto dell'Almanacco Navale del 1942 (da www.betasom.it)

abbattuto (tenente pilota Cesare Palmieri), che trae in salvo. In realtà, tuttavia, non risulta che il Millelire abbia compiuto missioni in quelle acque, o che in generale abbia compiuto altre missioni di guerra oltre a quelle elencate in questa cronologia, ragion per cui è possibile un errore circa il nome del sommergibile.



Il Millelire, ormai convertito in bettolina/pontone e ribattezzato G.R. 248, in una foto scattata a Taranto nel 1941, durante i lavori di recupero della Cavour (Coll. Guido Alfano via Giorgio Parodi e www.naviearmatori.net)

21 gennaio 1941
Inviato in agguato ad ovest di Pago (per altra fonte, nel Canale d'Otranto). Rientrerà alla base a fine mese.

1941
Per qualche mese, il Millelire viene assegnato quale unità per addestramento alla Scuola Sommergibili di Pola, unitamente al Balilla e ad altri tra i sommergibili più anziani della Regia Marina (Toti, Des Geneys ed altri).

15 maggio 1941
Posto in disarmo e rinominato G.R. 248; trasformato in deposito galleggiante di carburante (G.R. significa "Galleggiante Rifornimento", termine che identificava le cisterne ad uso portuale iscritte al Registro dei Galleggianti anziché a quello del Naviglio Militare).
Per altre fonti sarebbe stato messo in disarmo il 15 aprile 1941, ma si tratta di un errore: "Navi militari perdute" dell'U.S.M.M. indica la data del 15 aprile, ed essa risulta anche la più logica, dato che al Millelire venne assegnata la sigla G.R. 248 successiva a quella (G.R. 247) assegnata al Balilla, che fu disarmato il 28 aprile (così non sarebbe stato se il Millelire fosse stato il primo ad essere radiato).

Luglio-Dicembre 1941
L'ex Millelire viene utilizzato per fornire energia elettrica durante le operazioni di recupero della corazzata Conte di Cavour, affondata da aerosiluranti britannici nella rada di Taranto nel novembre precedente. L'energia fornita dai generatori del Millelire e di altre unità viene impiegata per alimentare le pompe che espellono l'acqua dallo scafo della corazzata affondata, permettendo di riportarla a galla.



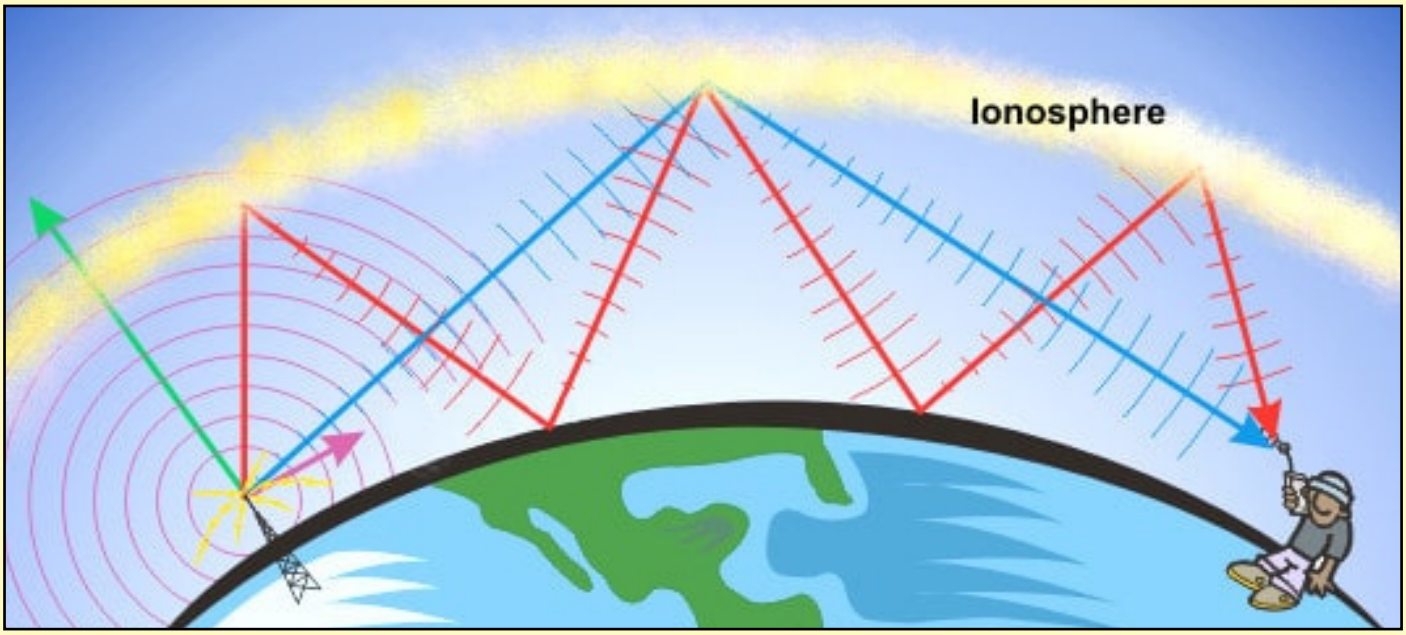
momo BEAM

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

LA PROPAGAZIONE IONOSFERICA

una risposta alle domande più frequenti



1. Introduzione.
La finalità di questo articolo è quella di presentare in modo semplice le caratteristiche fisiche della ionosfera, facendo uso, ove necessario, di formule matematiche che consentano di comprendere meglio i meccanismi che condizionano la propagazione delle onde elettromagnetiche nelle nostre "tanto amate" HF.
Non si vuole assolutamente entrare in una trattazione fisico-matematica della ionosfera, che, oltre ad essere al di là delle mie competenze, non sarebbe di grande interesse per una buona parte di OM i quali, operando normalmente sulle bande HF, si imbattono giorno per giorno in una serie di fenomeni (frequenze utili variabili di ora in ora, attenuazioni eccessive a certe frequenze, aperture corte di certe frequenze in alcune parti della giornata, etc.) a cui vorrebero dare una spiegazione che non sempre è immediato trovare sui sacri testi.
Avendo anche io avuto questa esigenza negli anni scorsi, ho deciso di impostare questo lavoro con il preciso scopo di trovare un comune denominatore alle "strane cose" che si verificano durante l' operatività nelle bande HF, sperando di fare cosa gradita a tanti OM.

2. Caratteristiche degli strati ionosferici
La ionosfera è una porzione dell' atmosfera terrestre dove la pressione dell' aria è così bassa che elettroni (di carica negativa) e ioni (di carica positiva) liberi possono muoversi per un certo tempo senza cadere in prossimità di altre particelle ricombinandosi in atomi neutri. La causa primaria della ionizzazione di questa porzione esterna dell' atmosfera è la radiazione ultravioletta generata dal Sole.
Il livello di ionizzazione prodotta non varia uniformemente con la distanza dalla superficie terrestre, bensì presenta un andamento regolare (ma non costante) all' interno di strati, di differente spessore e all' incirca paralleli alla superficie terrestre, ed è caratterizzato da sensibili differenze passando da uno strato all' altro.
Secondo la letteratura classica esistono 4 strati ionosferici, ovvero D, E, F1 e F2; un discorso a parte merita lo strato Es (E sporadico), discorso che però esula dal presente articolo.

2.1 Strato D
Lo strato D è lo strato più basso della ionosfera ed è collocato ad altezze comprese fra 60 e 90 Km sulla superficie terrestre. Il livello di ionizzazione è direttamente legato alla luce solare nel senso che comincia al sorgere del Sole, raggiunge un picco quando il Sole è allo zenit e si annulla al tramonto; quando gli elettroni vengono investiti da radiazione elettromagnetica acquistano energia cinetica in modo direttamente proporzionale alla lunghezza d' onda, e questo moto accentuato porta ad un aumento della probabilità di collisione con altre particelle di segno opposto e quindi alla ricombinazione in atomi neutri, con trasformazione dell' energia in calore.
Tutto ciò significa assorbimento della radiazione elettromagnetica investente, tanto maggiore quanto più bassa è la frequenza; in particolare sono penalizzate le bande 3.5 e 7 MHz, mentre l' effetto è lieve a 14 MHz per diventare praticamente trascurabile a frequenze superiori. A parità di frequenza l' assorbimento è maggiore per onde che penetrano questo strato con angolo j prossimo a 90° (fig. 1).

La densità di elettroni liberi, dell' ordine di 102 ÷ 103 cm-3, non è sufficiente a produrre alcun incurvamento progressivo del fronte d' onda incidente in modo da indirizzarlo verso la superficie terrestre oltre la zona "oscura", ragion per cui lo strato D non ha alcuna influenza sulla propagazione se non in termini di assorbimento (per le bande basse) nelle ore centrali della giornata.

2.2 Strato E

Lo strato E, localizzato ad altezze comprese fra 90 e 140 Km sulla superficie terrestre, presenta una densità N di elettroni fortemente dipendente dall' altezza del Sole sull' orizzonte, raggiungendo il massimo (dell'ordine di 1x105 ÷ 5x105 cm-3) nelle ore centrali della giornata.Come per lo strato D, lo strato E si presenta come uno strato assorbente per le frequenze basse (< 7 MHz) nelle ore centrali della giornata. A differenza dello strato D, lo strato E ha una densità di elettroni tale da consentire, mediante incurvamento progressivo delle onde fino a rifletterle sulla superficie terrestre, collegamenti in HF fino a 2500 Km, come dimostrato più avanti.

2.3 Strato F

Lo strato F è quello che più di tutti influenza in modo positivo la propagazione delle HF, nel senso che produce un incurvamento progressivo dei fronti d' onda che lo investono fino a rifletterli sulla superficie terrestre a distanze di migliaia di kilometri dal punto di trasmissione, anche durante le ore notturne.

A causa della bassa densità di questa porzione dell' atmosfera, gli elettroni e gli ioni positivi si ricombinano molto lentamente così che gli effetti dell' angolo di elevazione del Sole si manifestano con un certo ritardo, al punto che la MUF si mantiene alta (per es. 14 MHz) lungo la direttrice Est-Ovest (ovvero verso la parte illuminata della superficie terrestre) anche durante le ore notturne, sopratutto in Estate.

Lo strato F presenta a sua volta due strati, detti F1 e F2, di cui il primo scompare durante le ore notturne.

2.3.1 Strato F1

Lo strato F1 è presente soltanto durante le ore diurne, è localizzato ad altezze comprese fra 160 e 240 Km sulla superficie terrestre ed è caratterizzato da una densità N di elettroni dell' ordine 2x105 ÷ 5x105 cm-3.

2.3.2 Strato F2

Lo strato F2 è presente sia nelle ore diurne che nelle ore notturne, è localizzato ad altezze comprese fra 230 e 450 Km sulla superficie terrestre ed è caratterizzato da una densità N di elettroni dell' ordine 2x106 cm-3 di inverno ore diurne (che scende a 3x105 cm-3 nelle ore notturne) e dell' ordine di 2x105 cm-3 d' estate ore diurne. Il fatto che la densità N di elettroni relativa alle ore diurne sia un ordine di grandezza più bassa durante l' estate rispetto all' inverno è chiamata "anomalia d' inverno"; c'è poi la cosiddetta "anomalia diurna" consistente nel fatto che la densità N raggiunge il picco un' ora dopo il mezzogiorno locale, ovvero fra le 13 e le 15 locali. Lo strato F2, a causa delle densità di elettroni molto alta, presenta un coefficiente di assorbimento delle onde elettromagnetiche molto più basso rispetto a quello introdotto dagli strati D ed E, per cui le onde riflesse da questo strato conservano ancora sufficiente energia per essere riflesse dalla superficie terrestre di nuovo verso la ionosfera e da questa ancora a terra ed ancora verso la ionosfera, arrivando a coprire distanze dell' ordine di 15.000 ÷ 20.000 Km (per es. Australia e Nuova Zelanda).

2.4 Strato Es

Lo strato E Sporadico si forma in modo abbastanza casuale ad una altezza di 110-120 Km ed è caratterizzato da una densità N di elettroni molto maggiore di quella che normalmente caratterizza lo strato E. Questa ionizzazione sporadica si manifesta sotto forma di "nubi" che possono estendersi da qualche kilometro a qualche migliaio di kilometri. Lo strato Es si può formare a qualsiasi ora del giorno ed in qualsiasi stagione : a latitudini temperate si verifica con maggiore occorrenza durante l' estate e nelle ore diurne. La caratterisitica peculiare di queste aree ad alta ionizzazione è la loro vita limitata a non più di qualche ora : in tale intervallo di tempo è possibile comunque effettuare collegamenti altrimenti non possibili a quelle frequenze e a quell' ora del giorno.

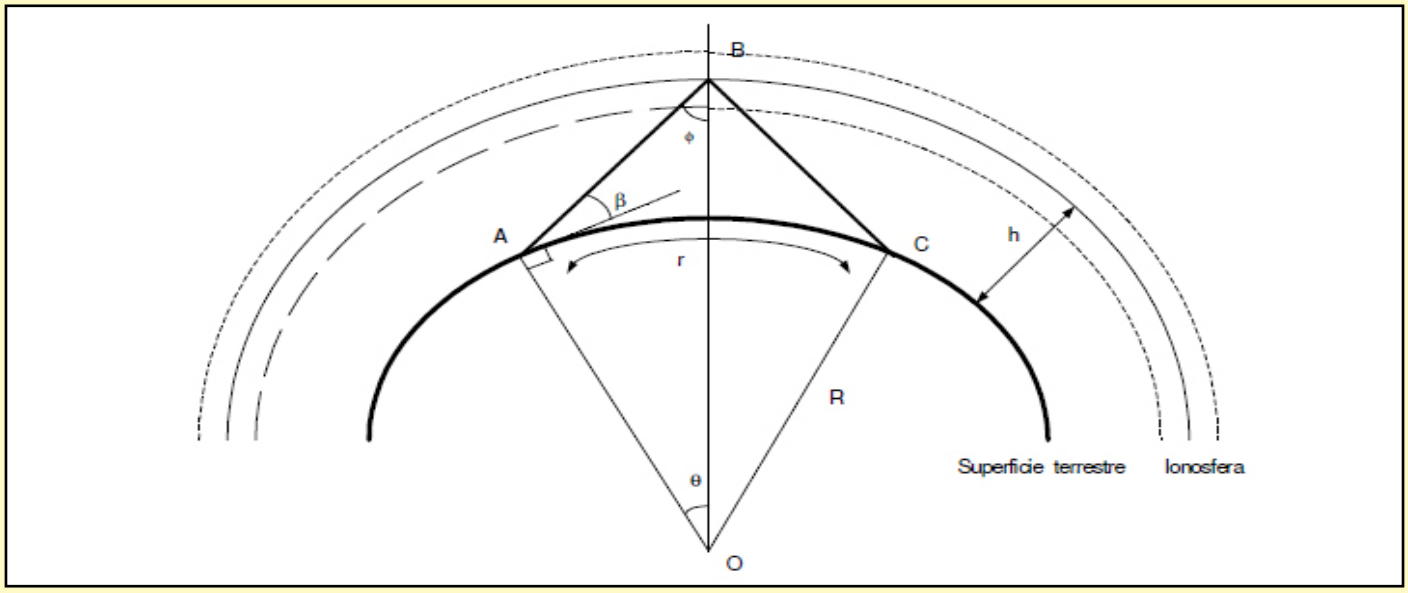


Fig. 1 Rappresentazione semplificato di un collegamento ionosferico

3. Relazioni matematiche fra i vari parametri fisici

Sono di seguito presentate relazioni di tipo geometrico e relazioni di tipo fisico :

3.1 Relazioni di tipo geomertrico

Con riferimento alla fig. 1 si hanno le seguenti relazioni :

$$\phi + \beta + \theta + 90^0 = 180^0$$

$$sen\phi = \frac{\cos\beta}{1 + h/R}$$

$$\tan\phi = \frac{R \bullet sen\theta}{h + R \bullet (1 - \cos\theta)}$$

$$\theta° = \frac{r_{km}}{222.4}$$

dove :

R = raggio terrestre = 6370 Km

h = altezza dello strato ionosferico riflettente

r = distanza fra i 2 estremi del collegamento (misurata in Km lungo la superficie terrestre)

b = angolo di elevazione del segnale trasmesso (rispetto all' orizzonte locale)

f = angolo di incidenza nello strato ionosferico riflettente

q = angolo al centro sotteso da metà del percorso fra i due estremi del collegamento.

3.2 Relazioni di tipo fisico

Le relazioni che tornano utili nella presente analisi sono le seguenti :

densità N di elettroni per lo strato F2

$$N = 1.24 \bullet 10^4 \bullet f_{c(MHz)} cm^{-3}$$

$$f = \sqrt{\frac{80.8 \bullet N \bullet (1 + 2 \bullet h/R)}{sen^2\beta + 2 \bullet h/R}} Hz$$

$$MUF = f_{MAX}$$

$$OTF = 0.85 \bullet MUF$$

dove :

N = densità di elettroni liberi

fc = frequenza critica, ovvero la massima frequenza che viene riflessa per incidenza verticale nella ionosfera

f = massima frequenza che viene riflessa da uno strato ionosferico di altezza h e densità elettronica N, per un angolo di elevazione b

R = raggio terrestre = 6370 Km

h = altezza dello strato ionosferico riflettente

MUF = Maximum Usable Frequency

OTF = Optimum Traffic Frequency

La formula che fornisce la massima frequenza f riflessa dalla ionosfera mostra che :

1) a parità di angolo b di elevazione e di altezza h dello strato ionosferico, maggiore è la densità di elettroni liberi (ovvero il grado di ionizzazione) e maggiore sarà la massima frequenza riflessa (vedi fig. 2)

2) a parità di condizioni ionosferiche (altezza h e densità N), la massima frequenza utilizzabile è ottenuta quando l' angolo di elevazione b è prossimo a zero, ovvero quando si trasmette verso l' orizzonte (vedi fig. 2)

3) per angolo di elevazione b uguale a 90° la massima frequenza diventa uguale alla frequenza critica fc

4) la massima frequenza f per angoli b minori di 90° è maggiore di fc ed aumenta fino al valore massimo per angolo b uguale a 0°

Le relazioni geometriche del para. 3.1 mostrano invece che, per una data altezza di riferimento dello strato ionosferico riflettente, l' ampiezza massima dello skip si ottiene con angolo di elevazione prossimo a zero (vedi fig. 3 pere lo strato F2 e la fig. 4 per lo strato E).

Per un dato strato ionosferico, per stabilire un collegamento fra due punti, non è sufficiente che la frequenza scelta sia inferiore alla MUF : è necessario che essa sia anche maggiore della LUF (Least Usable Frequency), nel senso che la frequenza deve essere "sufficientemente" alta da non subire un' attenuazione eccessiva da parte degli strati bassi.

Pertanto la frequenza ideale, spesso coincidente con la OTF, deve soddisfare la relazione :

$$LUF \leq f \leq MUF$$

Infine, per date condizioni ionosferiche (densità N ed altezza h), e per una data frequenza maggiore della frequenza critica fc, l' angolo di radiazione (o elevazione) b non superare un valore limite, detto angolo critico, nel qual caso la ionosfera non produce riflessione ed il segnale va perso nell' atmosfera.

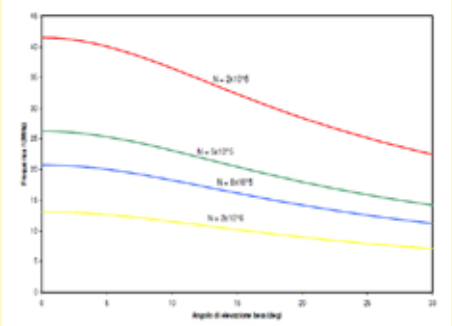


FIGURA 2 – DIPENDENZA DELLA MASSIMA FREQUENZA DALL' ANGOLO DI ELEVAZIONE β

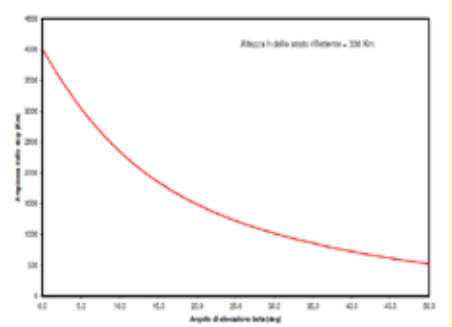


FIGURA 3 – AMPIEZZA DELLO SKIP IN FUNZIONE DELL' ANGOLO DI ELEVAZIONE β (STRATO F2)

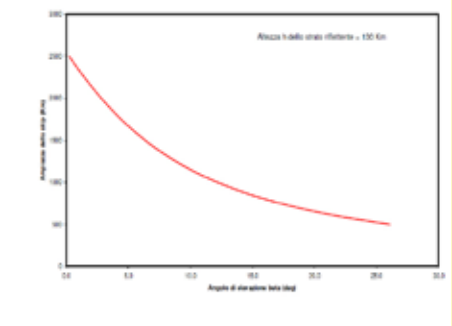


FIGURA 4 – AMPIEZZA DELLO SKIP IN FUNZIONE DELL' ANGOLO DI ELEVAZIONE β (STRATO E)

4. Fenomenologia dei collegamenti HF

Domanda

Perchè nelle ore diurne i collegamenti sulle bande basse (1.8, 3.5 e 7 MHz) sono limitati in genere a distanze molto modeste ?

Risposta

Come spiegato in 2.1, per le bande basse l' assorbimento prodotto dallo strato D e dallo strato E nelle ore diurne è considerevole, al punto da limitare pesantemente le possibilità di collegamento a livello amatoriale.

Domanda

Perchè le frequenze usate generalmente di giorno sono molto più alte di quelle usate di notte, ovvero perchè di notte è praticamente impossibile fare attività su bande come 24 e 28 MHz ?

Risposta

La ragione è che la densità N di elettroni nello strato F2 durante le ore diurne è sufficientemente alta (fig. 2) per produrre la riflessione delle onde incidenti a frequenze alte (> 21 MHz), ovvero la MUF è dell' ordine di 30 MHz; allo stesso tempo queste frequenze, come detto in 2.1, subiscono un' attenuazione da parte degli strati D e E praticamente trascurabile.
Viceversa, nelle ore notturne, la densità N di elettroni nello strato F2 si riduce notevolmente e così pure la MUF, mentre l' attenuazione introdotta dagli strati D e E sulle frequenze medio-basse (£ 14 MHz) diventa sufficientemente bassa da non precludere più i collegamenti.

Domanda

Perchè, volendo fare attività DX, è opportuno avere un' antenna a basso angolo di radiazione b ?

Risposta

Minore è l' angolo di radiazione b e maggiore sarà la massima frequenza utilizzabile a parità di strato ionosferico riflettente (parametri N e h) e quindi minore l' attenuazione che si incontrerà.
Fissata una frequenza inferiore alla MUF, minore è l' angolo di elevazione b e minore sarà la ionizzazione N necessaria a garantire la riflessione del segnale trasmesso. In ogni caso un angolo di radiazione basso garantisce uno skip più lungo.

Domanda

Cosa si intende per frequenza critica fc ? quale è la sua relazione con la massima frequenza utilizzabile MUF ?

Risposta

La frequenza critica fc rappresenta la massima frequenza che può essere riflessa dalla ionosfera in caso di incidenza verticale, ovvero angolo b uguale a 90°.
La MUF è sempre maggiore della fc, ed il suo valore massimo (ovvero quello per b=0°) è pari a :

$$f_{\max} = \sqrt{\frac{R + 2 \bullet h}{2 \bullet h}} \bullet f_c \approx 4 \bullet f_c$$

ovvero la MUF è circa 4 volte più grande della frequenza critica fc.

Domanda

Cosa succede se si tenta di operare con una frequenza superiore alla MUF, per es. si tenta di operare sui 28 MHz di notte ?

Risposta

La MUF è strettamente legata alla densità N di elettroni : durante la notte la densità elettronica N dello strato F2 scende a valori tali che la frequenza critica fc diventa inferiore alle frequenze medio-alte dello spettro HF per cui tali frequenze "forano" la ionosfera e non vengono riflesse sulla superficie terrestre.

Domanda

Perchè la frequenza ottima di traffico (OTF) è scelta il 15% più bassa della MUF ?

Risposta

Assodato che non bisogna superare la MUF per stabilire un collegamento HF, il fatto di scegliere la frequenza operativa il 15% più bassa della MUF serve ad avere un certo margine nella stabilità del collegamento, ovvero è necessaria per compensare l' inevitabile fading che, lavorando alla MUF, sarebbe distruttivo e potrebbe precludere la conduzione a termine del collegamento.

Domanda

Da cosa deriva la assunzione diffusa che il massimo skip compiuto in HF è pari a 4000 Km ?

Risposta

Sulla base di quanto detto prima la propagazione estrema in HF, ovvero il cosiddetto DX, avviente tipicamente per mezzo della riflessione da parte dello strato F2. Assumendo per questo un' altezza di riferimento pari a 330 Km, ed assumendo di irradiare con angolo di elevazione b prossimo a zero, la formula :

$$sen\phi = \frac{\cos\beta}{1 + h/R}$$

ci restituisce un valore dell' angolo f pari a 72°. Sostituendo i suddetti valori di f e b nella relazione :

$$\phi + \beta + \theta + 90^0 = 180^0$$

si ottiene che l' angolo al centro q0 vale 18°. Sostituendo infine tale valore nella formula :

$$\theta° = \frac{r_{km}}{222.4}$$

si ottiene che rkm vale 4000 Km.

Domanda

Perchè quando la propagazione avviene tramite riflessione nello strato E il massimo skip è uguale a 2500 Km ?

Risposta

Assumendo per lo strato E un' altezza di riferimemnto pari a 130 Km, ed assumendo di irradiare con angolo di elevazione b prossimo a zero, la formula :

$$sen\phi = \frac{\cos\beta}{1 + h/R}$$

ci restituisce un valore dell' angolo f pari a 79°. Sostituendo i suddetti valori di f e b nella relazione :

$$\phi + \beta + \theta + 90^0 = 180^0$$

si ottiene che l' angolo al centro q0 vale 11°. Sostituendo infine tale valore nella formula :

$$\theta° = \frac{r_{km}}{222.4}$$

si ottiene che rkm vale 2500 Km.

Domanda

Come si può spiegare la presenza, a volte, di solo traffico "continentale", ovvero limitato a un migliaio di Km, su una banda tipicamente DX come i 14 MHz ?

Risposta

La risposta è che una alta ionizzazione degli strati D ed E, per es. nelle ore diurne, produce ancora una non trascurabile attenuazione sulla banda dei 14 MHz, e la riflessione avviene tramite lo strato E per cui lo skip è dell' ordine di 1000-2000 Km.

5. Conclusioni

Come detto all' inizio, questo articolo non ha alcuna velleità di trattazione esauriente della fisica ionosferica : ho approcciato i problemi in modo semplicistico, schematizzando il più possibile i vari fenomeni, e questo rappresenta forse il limite maggiore del lavoro svolto ma anche la chiave di lettura per molti OM che non vogliono entrare deldettaglio dei processi fisici alla base della propagazione ionosferica.

Io credo infatti che la maggioranza degli OM sia interessata all' aspetto operativo della ionosfera più che alle sue carattestiche fisiche descritte da complesse equazioni differenziali o integrali.

Resto a disposizione per chiarimenti all' indirizzo e-mail: aprotopapa@selex-si.com.

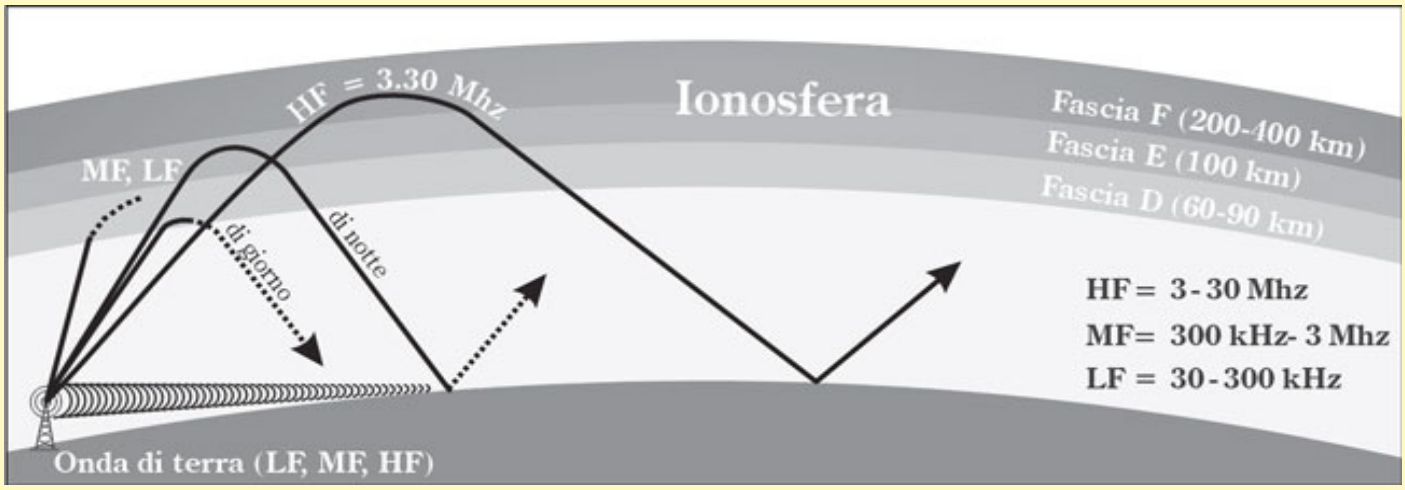
Bibliografia

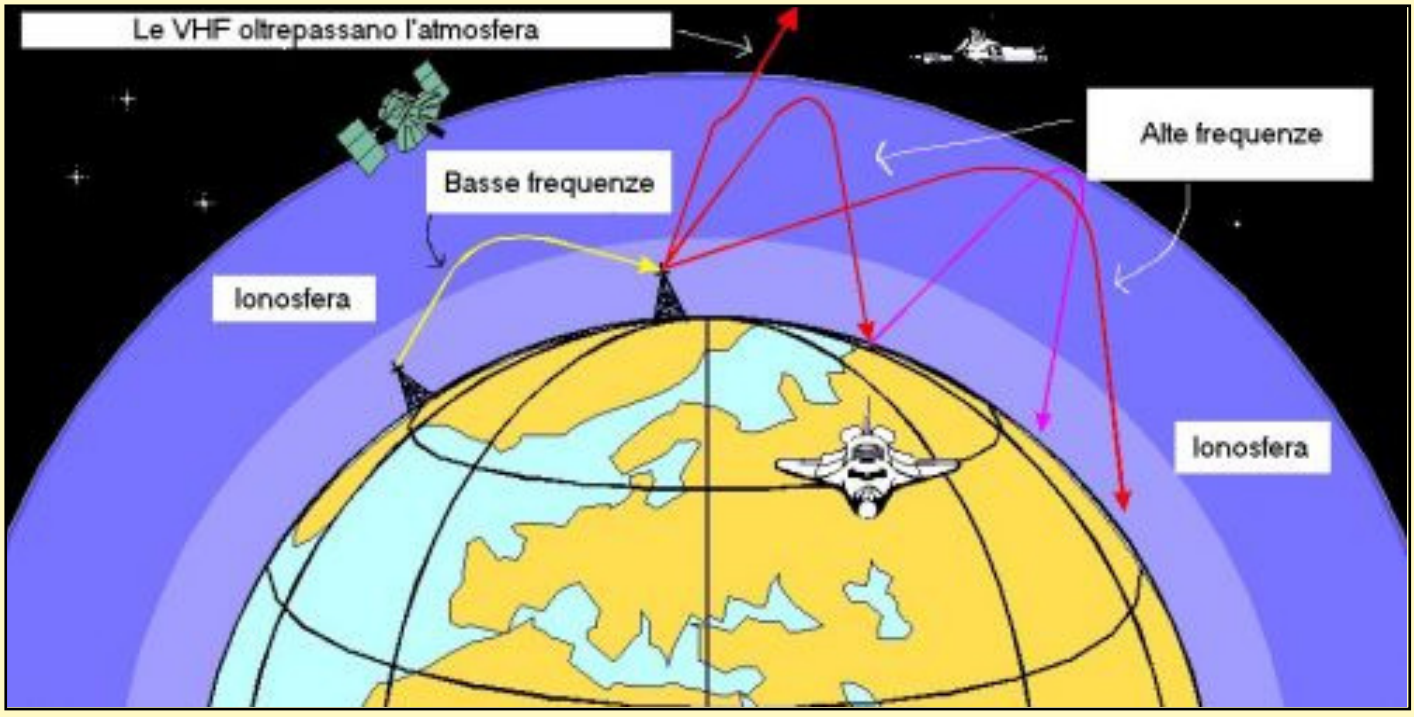
[1] The ARRL Antenna Handbook Ed. 1991 – cap. 23

[2] Elementi di Radiopropagazione Ionosferica – M. Martinucci – C&C Edizioni Radioelettroniche

[3] Propagation of Radio Waves – M. Dolukhanov – MIR Publishers Moscow 1971

[4] Ionospheric Radio – K. Davies – IEE Electromagnetic Series 1990



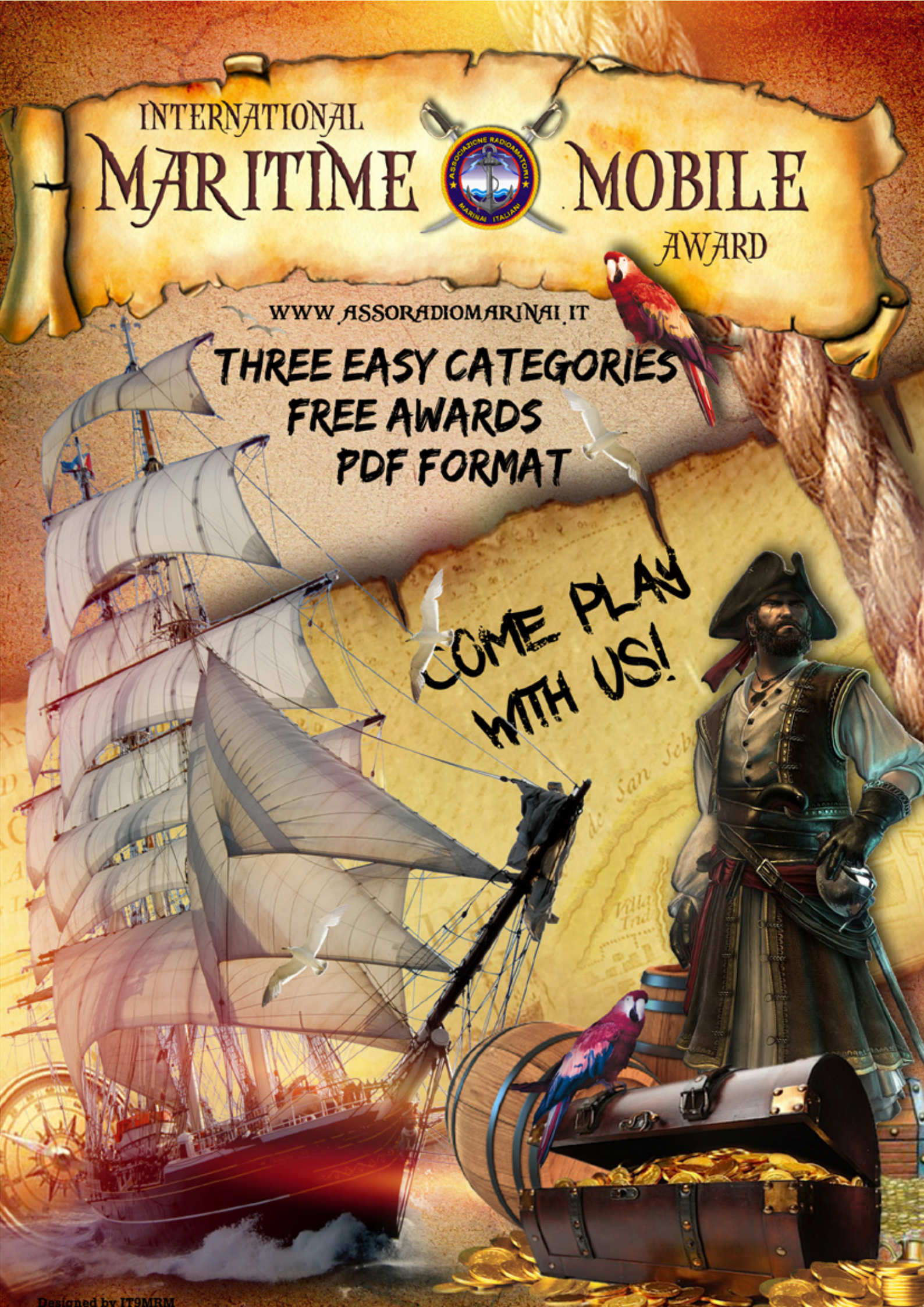


INTERNATIONAL MARITIME MOBILE AWARD

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT

COME PLAY WITH US!



Designed by IT9MRM

INTERNATIONAL

WARSHIPS AWARD

EIGHT CLASSES
FREE AWARDS



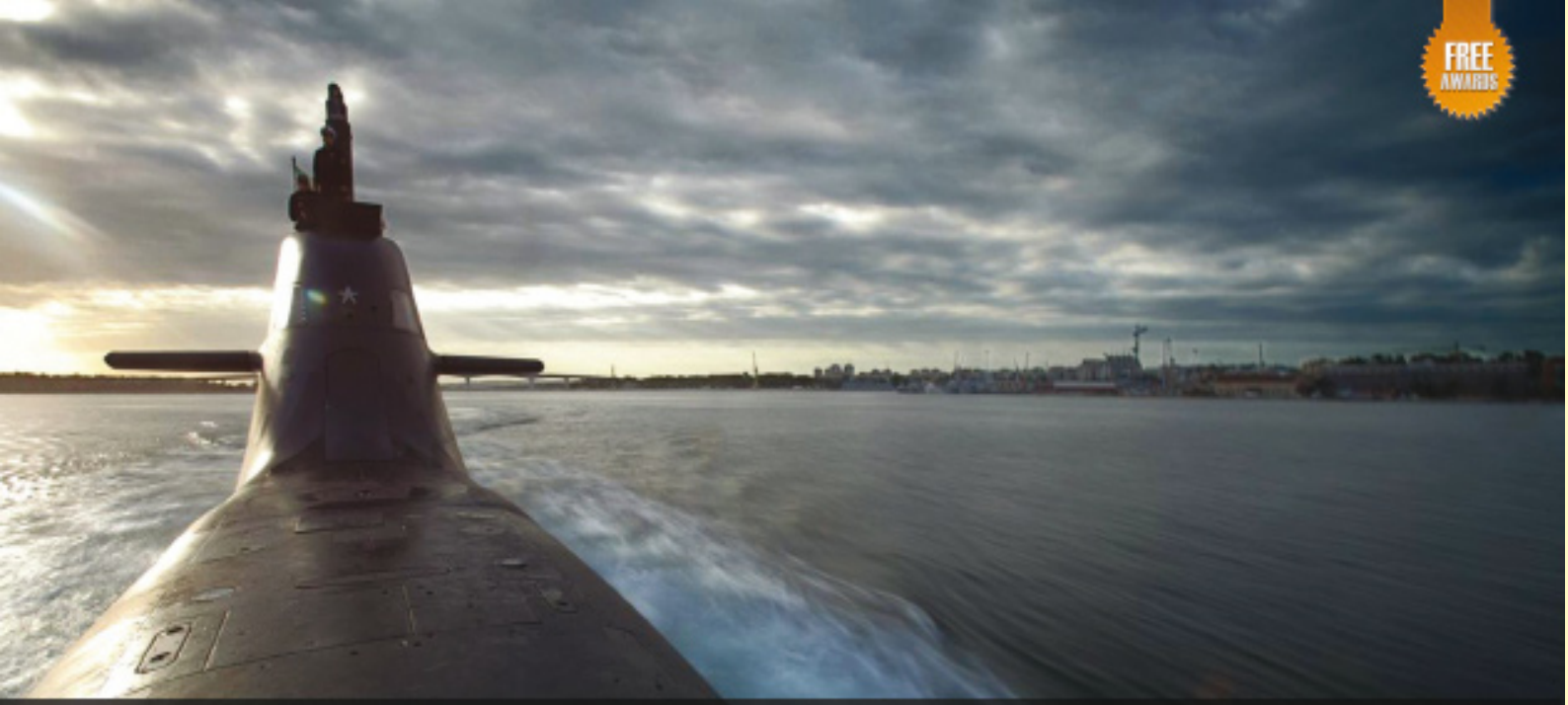
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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

PDF FORMAT
PROFESSIONAL HAM RADIO GAME'S

BEAUTIFUL WARSHIPS AROUND OF THE WORLD





www.assoradiomarinai.it

THE BEST ARMI AWARD

INTERNATIONAL SUBMARINES AWARD



I.S.A. BRONZE

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



I.S.A. SILVER

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



I.S.A. GOLD

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

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

Associazione Radioamatori Marinai Italiani
info@assoradiomarinai.it

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

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

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.





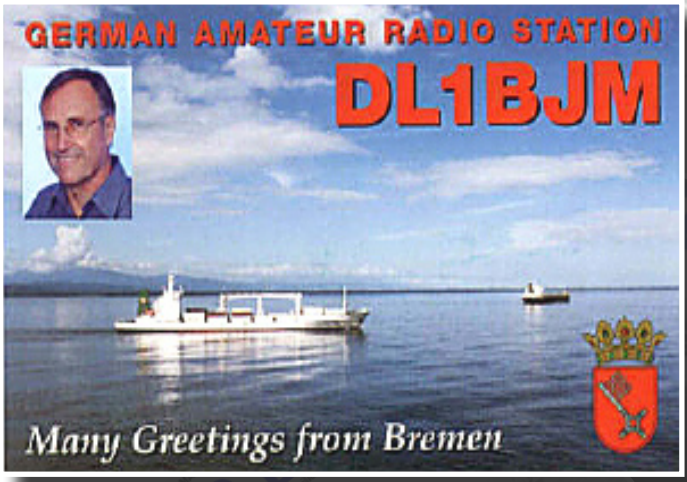
QSL NAVALI

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.



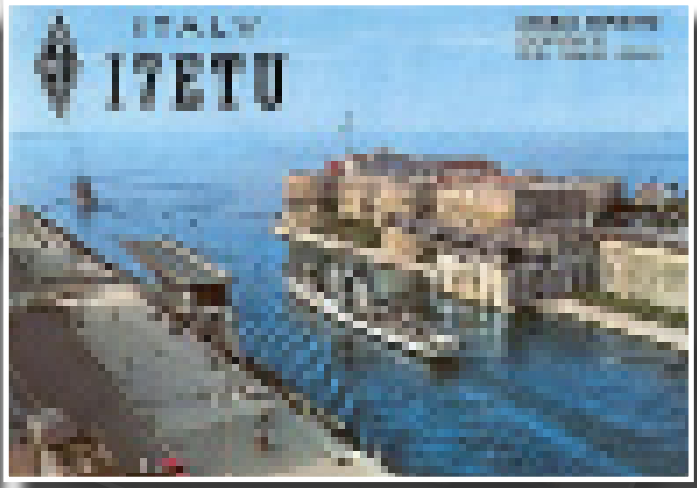

CS5SUB
PN200
MF1170

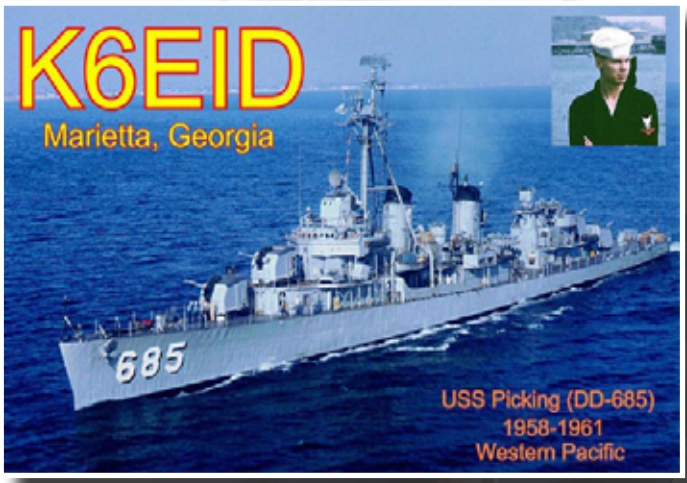

MF-RUNDE · VEREINIGUNG NOCH FUNKENDER MARINEFUNKER
BOORNCRUISER
Motoryacht „Mary"
LOC: JO 43 OS
Zone: 14
DOK: Z 73
MFCA 33
BMARS 63
RNARS 4584
MARAC 417
AGCW 2749
DSW 233 MT
DIG 5573
AFM 850
TEN-TEN 69606
HR 1599
Member
777
MF-Runde
HMS Belfast Group 601
DF 7 PM
Marie-Luise Meiss · Zollbaum 8 · D-21787 Oberndorf · Germany


GERMAN AMATEUR RADIO STATION
DL1BJM
Many Greetings from Bremen


G4RBE


HB9DGV/qrp
F/HB9DGV/qrp
Vieux phare de Le Grau du Roi


ITALY
I7ETU


K6EID
Marietta, Georgia
685
USS Picking (DD-685)
1958-1961
Western Pacific


RUSSIA
RA1TR


TA1/JHØCJH
GL:KN41LA ZONE 20
ISTANBUL,TURKEY


UU2JZA/mm


VEØNL
H.M.C.S. ST. LAURENT
AMATEUR RADIO CLUB
205
ROYAL CANADIAN NAVY
c/o FLEET MAIL OFFICE
VICTORIA, B.C.


ZD7VC
ST. HELENA ISLAND

FOTO STORICHE



Sommergibile VORTICE (1942 - 1967)



Sommergibile PIETRO CALVI (ex BARIO) (1944 - 1971)

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 :

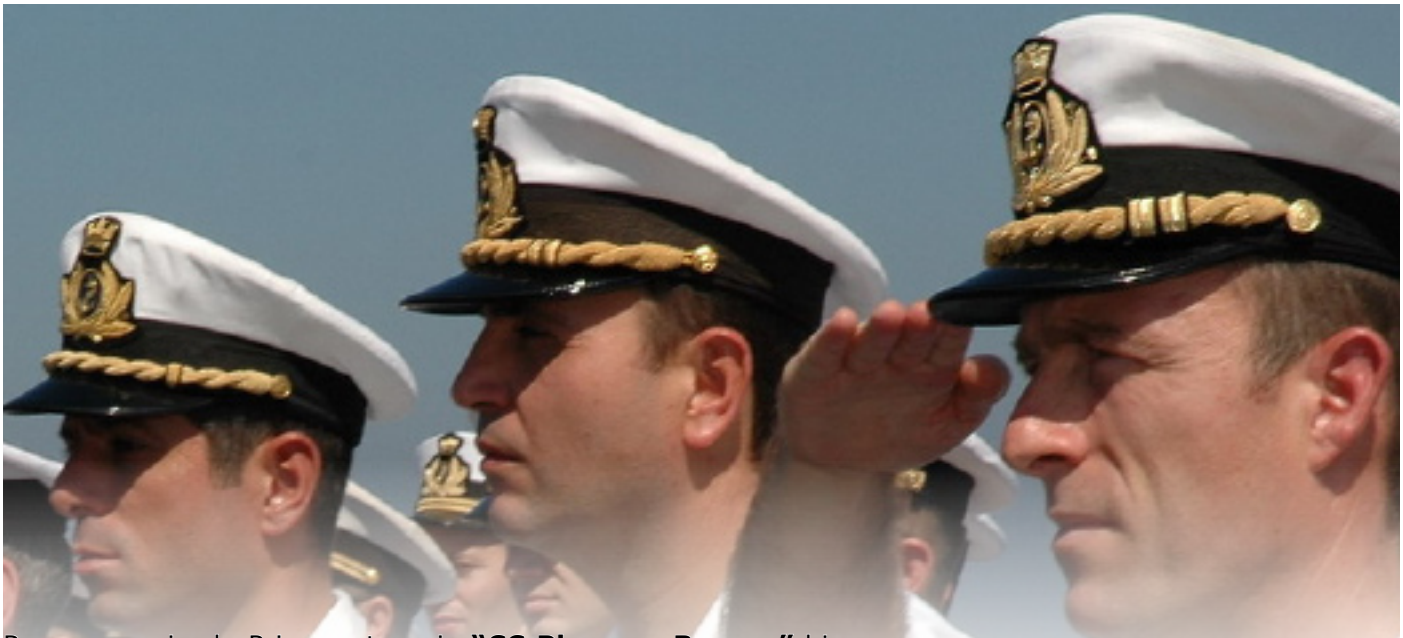
IT9MRM
Alberto Mattei
Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR)
- Italy -
email: it9mrm@gmail.com

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

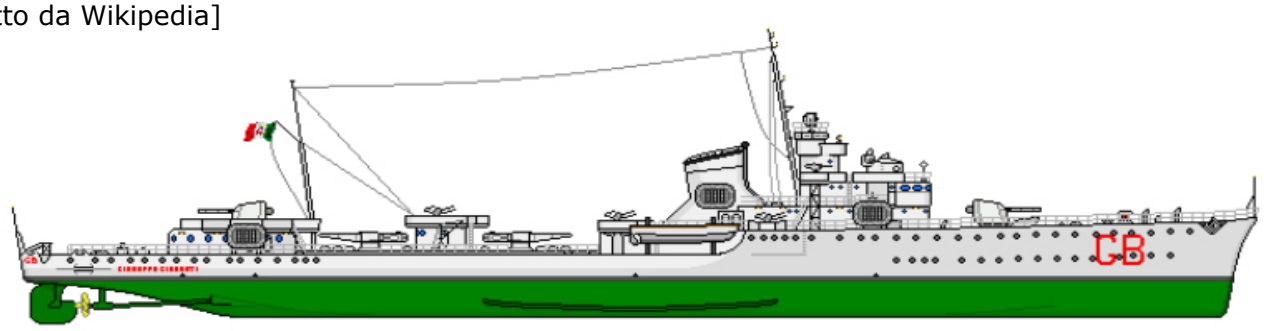


Un pò di storia

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



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


W i Marinai d'Italia

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

Centro Telecomunicazioni secondario della Marina Militare di Cagliari



Nelle due settimane tra il 2 ed il 17 marzo 2019 siamo stati impegnati per la manifestazione "ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATION 2019" dell'A.R.M.I. (Associazione Radioamatori Marinai Italiani - http://www.assoradiomarinai.it) che ha coinvolto per l'occasione, con le modalità definite dal relativo regolamento (disponibile sulle pagine del sito) team di radioamatori operanti con nominativi speciali dai siti delle ex Stazioni Radio Costiere della Marina Militare. E nientedimeno che nel prestigioso ed impegnativo ruolo di Stazione Jolly, valevole 25 punti ai fini del Diploma, sia nelle classiche modalità Fonia e CW, come nella categoria Digitale di recentissima introduzione. Il nominativo speciale II0IDP richiesto e concessoci per l'occasione, richiama il glorioso nominativo IDP già assegnato alla stazione costiera Maritele Cagliari, Centro di telecomunicazioni della Marina Militare che nasce il 25 maggio 1943 quale Stazione RT di Cagliari Sant'Ignazio, nei cui locali, siti nelle adiacenze appunto dello storico Forte Sant'Ignazio affacciato sull'incantevole baia di Calamosca, il Team ha operato. Guidato da Piergiorgio IM0SDX, Coordinatore A.R.M.I. Dipartimentale delle Isole nonché QSL Manager dell'evento, ed autentico professional del settore, il team II0IDP 2019 è così costituito CW: Piergiorgio IM0SDX - Patrizio IS0FQK - Emilio IS0IEK - Bruno IS0GQX; SSB: Luca IS0HMZ - Maurizio IS0GFR - Massimo IS0GGA; DIGI: Salvatore IS0CDS - Luca IS0GVH - Alessandro IS0ANZ.
Tutti con una partecipazione collaborativa e corale a prescindere dalle rispettive appartenenze associative, assidua ed entusiastica, anche dei neopatentati; tutti quanti hanno infatti macinato QSO su QSO nelle modalità assegnate, tutte le ore del giorno e della notte, con favore (e più spesso senza) di propagazione, anche districandosi tra turni di lavoro ed impegni di vario genere, dedicandovi ogni ritaglio della giornata. Nel corso della manifestazione sono stati collegati anche vari country piuttosto insoliti quali Western Sahara, Ceuta, Kuwait, Azerbaijan, Bosnia Herzegovina, Israele, Irlanda,



IS0FQK - Patrizio Bina


IM0SDX - Piergiorgio Nonnis

Malta, Puerto Rico, Turchia, Serbia, Nuova Zelanda ed Isole Cook … E' stato altresì prezioso il supporto dei colleghi non facenti direttamente parte del Team, che si sono fattivamente dedicati ad attività collaterali ma non meno importanti, quali la logistica, a partire dal mettere a disposizione le apparecchiature occorrenti e provvedere al relativo carico e scarico, alla preparazione installazione e collaudo parco antenne, e non ultimo seguire le operazioni sul cluster: Siro IW0URG, nostro Presidente nonché vice presidente nazionale E.R.A., Andrea

IS0NHS Coordinatore della Delegazione di Capoterra, Stefano IS0QLX, Giampietro IS0HNA, ed altri ancora, ai quali tutti va un sentito e doveroso ringraziamento. Ringraziamo inoltre il Comandante di Maritele Cagliari, i suoi Vice, ed il personale tutto per la preziosa e gentilissima collaborazione. Nelle parole del team leader Piergiorgio IM0SDX "Alla fine di questa attività debbo dire che questa edizione è stata […] la più soddisfacente, grande partecipazione da parte di tutti con grande entusiasmo […] con questo team e questo spirito si può fare molto, congratulazioni veramente a tutti, grandi, è stato piacevole scambiare ogni tanto battute, un grande plauso a tutti!". Anche perciò si va profilando, fatti gli scongiuri di rito, un brillantissimo quanto meritato risultato. Il Team, quasi al gran completo ed in compagnia delle gentili consorti, ha infine allegramente suggellato la conclusione delle attività presso la pizzeria L'Eliseo.


Le antenne al Maritele di Cagliari. Un dipolo per 80 metri. Un dipolo bibanda per 30 e 40 metri. Un dipolo per 20 metri. Un dipolo per 17 metri.



Il tasto verticale utilizzato da IM0SDX

UN PIANETA INESPLORATO E FANTASTICO SOTTO I 7035 Khz

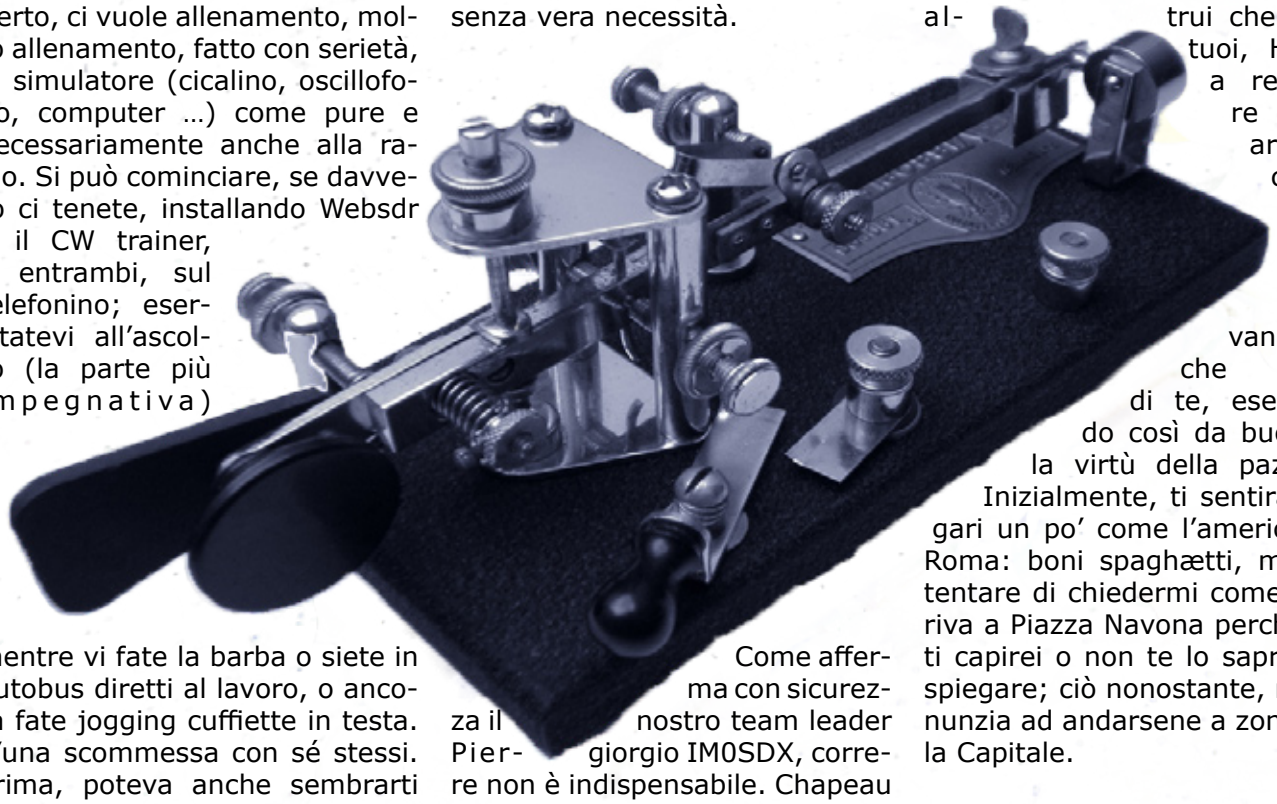
di IS0EIK Emilio Campus - MI1526



Sotto i 7.035 kHz e sino a inizio banda, si estende incontrastato il range della telegrafia Morse o CW (*). C'è un cartello con scritto sopra un rassicurante 7.035 simile a tanti altri che ti sono abituali, ma in realtà è un boccaporto sito sul pavimento di un'astronave; se, fatti i preparativi del caso, lo apri e discendi lasciandotelo alle spalle, all'inizio ti troverai un po' spaesato, in un deserto, e ti sentirai anche alquanto goffo, ballonzolando e procedendo a saltelli causa la ridotta gravità e l'ingombrante zaino di sopravvivenza che ti sei portato appresso, sul terreno accidentato inciampando anche su qualche sasso; prima di realizzare che stai esplorando un pianeta nuovo, che non conoscevi, del quale hai appena iniziato a gustare la bellezza orrida. In quel mondo apparentemente estraneo ed inospitale, in quei crateri minuscoli ed oscuri, dentro quelle ombre stagliate e profonde o dietro quei macigni, scopri un fiorire di vitalità mai prima immaginato, né forse immaginabile. Come un mondo fantastico, di qua e di la come in un immenso acquario fatto di silenzi, di anfratti ed anfore sommerse e di ritrovamenti, pesciolini e pesci multicolori grandi e piccoli che vanno e tornano. Ci ritrovo infatti una parte del mondo della mia infanzia, corse pazze tra i campi ed i pali del telegrafo, capelli al vento ad osservare il via vai dei treni ed ascoltare il ticchettio della macchinetta morse che ripeteva nella saletta con caminetto ognitempo, mane e sera, estate o inverno, i messaggi di traffico da stazioni distanti forse una manciata di chilometri, ma che a me sembravamo lontanissime, tra i lavoretti a maglia di mia mamma e la raccolta delle more selvatiche. Avevo si avuto qualche occasionale precedente nell'accostarmi al CW, ero però rimasto ingabbiato, come tanti, nella trappola del serpente che si morde la coda. Mi spiego meglio: non uscivo che raramente in CW perché non ritenevo la mia esperienza e pratica sufficienti a gestire le situazioni impegnative in cui avrei potuto incappare, per tacere poi di quelle che difficili lo diventano per davvero, tipo pile up con segnali deboli complicati da QSB e scariche atmosferiche, o viceversa segnali tanto rapidi, intensi e prorompenti da sommergermi irrimediabilmente senza scampo; d'altro canto ad un tale livello di esperienza non si potrà mai e poi mai pervenire, se si continua a sbirciare il tasto con la coda dell'occhio per poi allontanarsene quanto prima! Però non mi ero mai applicato in modo così intensivo e continuativo come nelle due settimane del diploma Italian Navy Coastal Award; onestamente, ho pensato di non farcela, di non resistere al cimento della durata. In realtà mi sono poi trovato anche a tentare di colmare la pur breve assenza, dovuta a motivi contingenti, di alcuni membri del team toccando così al sottoscritto, sicuramente il meno preparato, l'incombenza di dar l'avvio delle danze col lanciare per primo in aria nel pomeriggio del 2 marzo il primo CQ AWD DE II0IDP K investito con questo della responsabilità non lieve di portare con decoro sulle spalle un tanto prestigioso e storico nominativo! Ormai ero in ballo, e dovevo ballare; fortunatamente, risposte valide di bravi operatori non tardarono ad arrivare. Impegnativo ma non impossibile, fu la mia prima impressione, che tosto condivisi via WhatsApp con l'amico Patrizio IS0FQK, appassionato grafista da una vita. Salvo poi dovermi a mia volta eclissare causa una recrudescenza influenzale che me ne ha, ahimè, tenuto lontano per alcuni giorni.

Il CW è ancora, e penso sempre lo resterà, quella modalità che consente il massimo della prestazione con il mini-mo di risorse strumentali: hardware, potenza, antenne e propagazione; e zero software, tranne il cervello umano. Del resto, storicamente, si fu "grafisti" per così dire di necessità; agli esordi, perché non si era

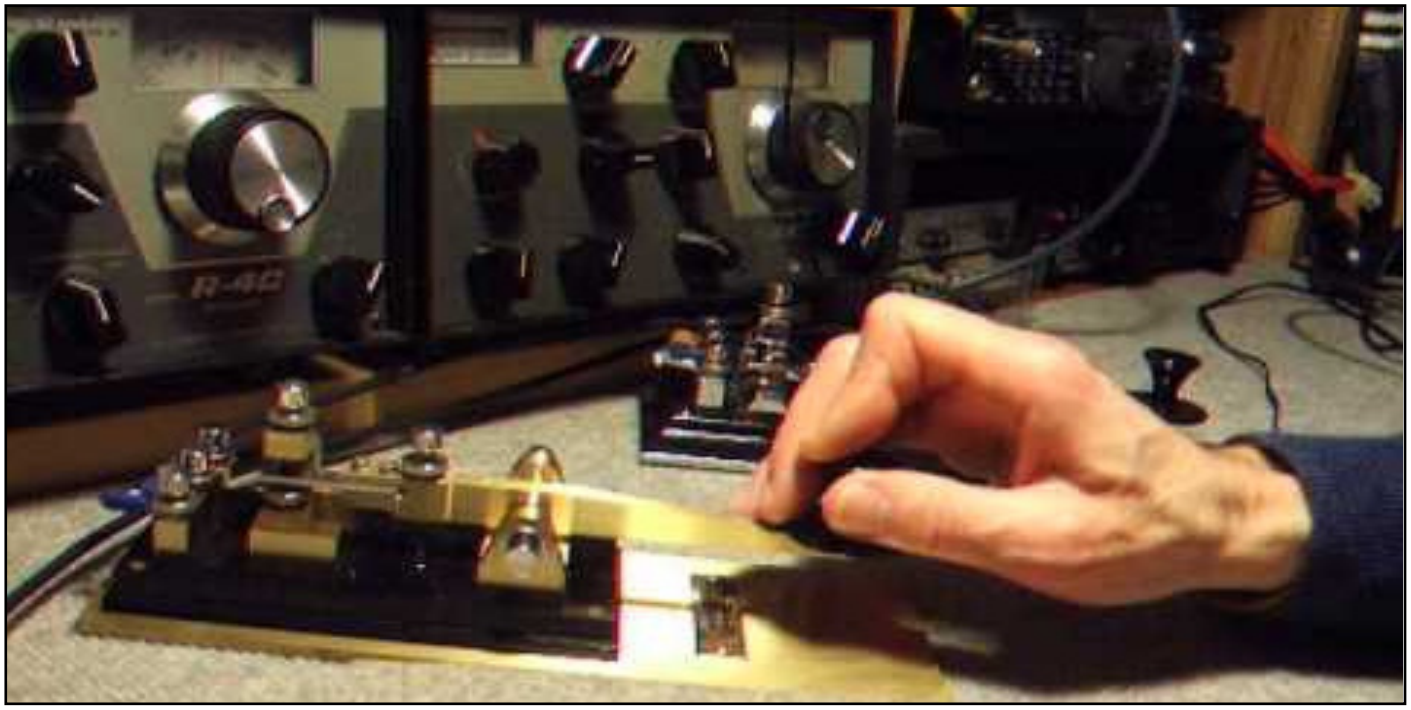
ancora scoper-to come modulare un'onda, spesso pure costituita dai treni di onde smorzate prodotti da potenti scintille. Di quei tempi ormai remoti è rimasta traccia nella parola tedesca "Funk" che significa appunto scintilla e indicante, per estensione, tutto il mondo radioelettrico; così pure nel distintivo dell'Arma delle Trasmissioni. Ma anche in seguito, quando quasi tutti, tra i primi radioamatori sono stati grafisti; infatti l'andare in fonia significava disporre, in aggiunta a tutto il resto, di un modulatore; poco importa se questo fosse costituito dall'amplificatore Geloso preso in prestito dal salone dell'oratorio, e adattato alla bisogna.
In soldoni, come minimo tre o quattro valvole, mi-crofono, almeno un trasformatore audio, nonché provvedere un' ulteriore alimentazione; e non tutti potevano permetterselo, come pure assicurare un livello almeno decente di qualità del parlato. Da quando ho preso a fare sistematicamente CW, anziché saltuariamente come prima (ma è poi possibile fare CW saltuariamente ?) ho scoperto come un mondo che non conoscevo; è come aver ripreso a fare radio from scratch, dal vero e proprio inizio. Piano, magari, però con costanza e determinazione; con serietà, in una parola.
Certo, ci vuole allenamento, molto allenamento, fatto con serietà, al simulatore (cicalino, oscillofono, computer …) come pure e necessariamente anche alla radio. Si può cominciare, se davvero ci tenete, installando Websdr o il CW trainer, o entrambi, sul telefonino; esercitatevi all'ascolto (la parte più impegnativa) mentre vi fate la barba o siete in autobus diretti al lavoro, o ancora fate jogging cuffiette in testa. E'una scommessa con sé stessi. Prima, poteva anche sembrarti che fosse solo un diverso sistema, battere la lettera anziché pronunciarla; ma no, è pro-prio un modo diverso, differente, di parlarsi anche di comprendersi, persino di intuire; di comunicare, insomma. Che intender non lo può chi non lo prova, per dirla col Poeta. Riandrai con la mente alla tua prima guida, tanti anni fa; la via Sonnino inondata dal sole di un bel mattino di maggio, però manco te ne accorgi, tutto preso dal traffico, dal timore del tram sui binari, novello mostro sacro pronto a maciullarti senza scuse di sorta; dai semafo-ri, dai divieti e dalle svolte a sinistra con precedenze mentre sei impegnato a scalare di marcia, per recarti in peri-feria ove fare inversione tentando di non far spegnere il motore o toccare il marciapiedi con la ruota; terrificante.
Poi ci prenderai la mano, ti distenderai ed imparerai a goderti un viaggio, magari in ascolto di un programma ra-diofonico, fosse anche per recarti al lavoro. Oppure praticare una lingua straniera pur studiata, di punto in bianco all'estero e senza altri riferimenti; panico! Poi passa, nemmeno te ne accorgi.
Il CW sarà la stessa cosa. Le due trappole che fregano il dilettante sono: il panico, e la fretta (forse perché non si vede l'ora di terminare il QSO iniziato…), il tutto senza vera necessità.



Come afferma con sicurezza il nostro team leader Piergiorgio IM0SDX, correre non è indispensabile. Chapeau a chi lo fa e lo sa fare bene, ma davvero non è indispensabile.
Per affidarsi al vecchio adagio, mai capitato tanto a proposito, chi va piano va sano e va lontano.
E poi, occorre praticarlo: la grande differenza tra il limitarsi ad ascoltare il CW quale lo si incontra o praticarlo è che, nel secondo caso, si può gestire il collegamento, ad esempio la velocità se del caso anche chiedendo al corrispondente -entro certi limiti- di ridurla (in sigle QRS) onde adattarla alle proprie non ancora ben rodate possibilità; questo certamente all'in-fuori da eventi particolari quali contest o spedizioni, dove invece il fattore speditezza delle operazioni diventa il più delle volte determinante.
Nondimeno, si possono svolgere degli ottimi QSO senza necessità alcuna di correre, anzi. Un altro suggerimento prezioso è quello di osservare, quando possibile, il modo di operare di quanti sono più bravi di noi; c'è certamente un mucchio di cose da imparare.
Quando riuscirai a seguire il traffico CW mentre ascolti il TG o le operazioni in fonia, o magari scorri le email o il quotidiano, sarai già a buon punto; anche queste righe, imbastite tra un QSO e l'altro, stanno ad attestarlo. Impari ad accorgerti degli errori, al solito più quelli altrui che non i tuoi, HI; ed a realizzare che in aria incontri operatori che vanno anche peggio di te, esercitando così da buon OM la virtù della pazienza.
Inizialmente, ti sentirai magari un po' come l'americano a Roma: boni spaghætti, ma non tentare di chiedermi come si arriva a Piazza Navona perché non ti capirei o non te lo saprei ben spiegare; ciò nonostante, non rinunzia ad andarsene a zonzo per la Capitale.

UN QSO AL GIORNO LEVA IL TASTOPANICO DI TORNO

di IS0EIK Emilio Campus - MI1526



Col CW, l'antico adagio impara l'arte e mettila da parte, appare un po' svaporato; certo più attinente l'altro: batti il ferro quando è caldo. Difatti, rimanda oggi e rinvia domani, è facile poi ritrovarsi di nuovo al punto di partenza, causa mancanza d'esercizio. Arte gelosa e possessiva il CW, se te ne distogli per un po', si vendica; non la capisci più, e finirete per ritrovarvi come degli estranei. A mia esperienza, un QSO in CW al giorno, rappresenta proprio il minimo indispensabile a mantenersi in tiro; e se per qualsivoglia ragione siete impediti a trasmettere (finali KO, antenna giù…) nemmeno in QRP (e ci vuole veramente poco) fate almeno ascolto! Scegliete una stazione che non vada troppo veloce e trasmetta un buon CW, ed ascoltatela per una mezz'oretta o più, finché ne avrete voglia. Sottolineo buono: una cattiva manipolazione, con spazi troppo ridotti, simboli che l'un l'altro si appiccicano ed accavallano, linee eccessivamente strascicate, viene recepita inconsciamente e si tenderà poi a ripeterla imitan-dola; è come ascoltare un cantante che stecca, o uno stereo che distorce. Prima o poi ci si fa malamente l'orec-chio, dopodiché riuscirà più difficile riconoscere una buona esecuzione, distinguendola da una cacofonia. Perso-nalmente, se posso scappo, cambiando subito stazione. Semmai, queste manipolazioni le potrete uditivamente affrontare senza danno e gestire quando avrete raggiunto un maggior grado di maturità nell'ascolto; cosa che al solito, si conquista con molte ore di cuffia, nonché partecipando a qualche diploma o contest. A tal proposito quella di II0IDP è stata una bella esperienza, che mi ha conferito una scioltezza che francamente prima non ave-vo. Un consiglio, se mi è consentito: all'inizio di un QSO ripetete almeno due volte il vostro nominativo (e non quello del corrispondente, che il proprio lo conosce già abbastanza!) staccando bene la prima volta dalla ripeti-zione; ciò specialmente se il vostro call è un po' complicatuccio, con barre di portatile ecc., ricordatevi che esiste anche il QSB. Altrettanto fate, se del caso, col vostro QTH, che sarà quasi sempre un problema per chi lo ascolta, specie se alle prime armi; gli americani, per esempio, spesse volte si limitano alla sola sigla, dico sigla, dello stato: VA, TN, WY… A proposito, la temperatura, i watt, l'antenna ed il nomignolo del cane, lasciateli… nella penna! Siate concisi, sintetici, anzi … telegrafici. Un discorso a parte merita il QRP, come del resto le stazioni autentica-mente DX; a volte, riuscire a copiarli è cosa tosta! QRM, QSB e QRM+QSB permettendo. Tosto non andarci sopra: QRL? Al solito, con QRM, QSB e QRM+QSB. Può giovare una rapida verifica sul cluster, così si eviterà anche di arrecare disturbo ad altri, spedizioni comprese. Soprattutto, penso sia assai tosta per chi il QRP lo pratica, alme-no da un punto di vista strettamente numerico. Talvolta, nel copiarli, tocca pure tirare a indovinare. Mi consola un po' pensare che spesso le linee telegrafiche, ai tempi del Far West e del giovane Edison, ma anche da noi, non erano granché migliori, piene com'erano di contatti, scariche ed interferenze. Forse sarà anche per questo che trasmettendo al telegrafo l'ordine per 10 libbre di una qualche merce, il destinatario se ne vedeva talvolta reca-pitare dieci Ton.

Infine "non omnes arbusta iuvant humilesque myricae" con quanto segue, scomodando Virgilio; ricordiamo che il CW è impegno ma anche solitudine... non tutti lo apprezzano, e quanti pur lo apprezzano, non sempre lo capiscono; e quanti lo capiscono e apprezzano, non sempre lo provano; e anche se lo provano, e riescono, poi non sempre lo praticano; e magari lo scordano...

QUELLA BRANDA CALDA

di Enzo Arena (tratto da www.lavocedelmarinaio.com)



Nel sentir parlare di "branda calda" qualcuno potrebbe pensare ad un letto riscaldato con la moderna tecnologia. Se è invece un Sommergibilista a sentirne parlare sa che si tratta di qualcosa del passato. Una specie di materasso non più alto di cinque centimetri, chiuso dentro un fodero di plastica con cerniera e messo dentro un cassettone a scomparsa. Era questo il letto su alcuni sommergibili ora tutti in disarmo.

Si chiamava "branda calda" perché, per ragioni di spazio, a bordo di quella classe di Sommergibili, c'erano la metà dei letti rispetto al numero di persone (30 persone – 15 letti).

"Branda calda" perché chi andava a riposare trovava il letto caldo perché si era appena alzato il collega che era venuto a rilevarti nel turno di guardia. Non c'era tempo ne spazio per fare altro dopo il turno di guardia quindi, a parte il brevissimo tempo per il pranzo e la cena (scompariva il cassettone con il letto e veniva tirato fuori un piccolo tavolo) e qualcuno che si ingegnava quasi nel buio totale perché altri dovevano dormire, a rinunciare a qualche ora di sonno per fare la partitina a Quintilio, bisognava andare in branda. Un solo cuscino per due persone con l'accorgimento di girarlo ogni volta che si andava in branda perché il collega ci aveva dormito (accorgimento che non serviva perché dopo qualche turno di guardia non ci si ricordava più quale era il proprio lato e non si sapeva se il collega lo aveva girato o meno). Soltanto una coperta ed ovviamente niente lenzuola. Si dormiva (si fa per dire) vestiti.

C'era in più una branda che non era calda. Mi ricordo che a differenza delle altre non era a scomparsa ed aveva perfino la tendina. Era la branda del Comandante, era soltanto sua ed era fredda perché il poverino non dormiva quasi mai. Il senso di responsabilità, il senso del dovere e l'operazione da portare a termine nel miglior modo possibile lo tenevano lontano dalla branda. Stava sempre vestito anche lui, chiudeva gli occhi per poco tempo in branda e poco su una sedia in sala operativa durante un periodo di relativa calma.

Per giorni e giorni di navigazione era questa la nostra vita.

http://www.assoradiomarinai.it

dal 7 al 22 settembre

2019

CONTEST DELLE STAZIONI RADIO NAVALI"

ITALIAN NAVY

SHIP RADIO STATION

Award



Designed by Alberto Mattei, IT9MRM

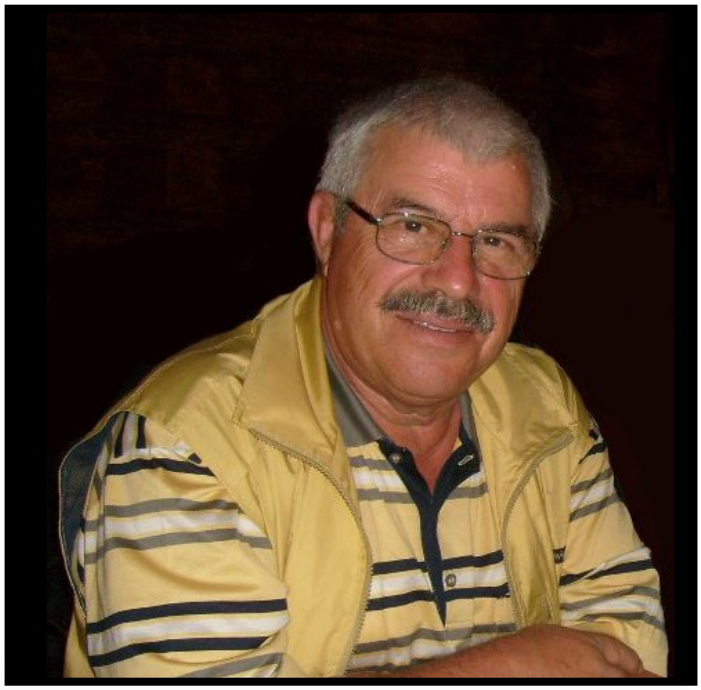
ELENCO DELLE SEZIONI ARMI

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	IU0IJW - Daniele Soro
-	-	No	Frascati (RM)	IZ0BTV - Simone Bizzarri
-	-	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



SILENT KEY

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI



Giorno 7 aprile improvvisamente ci ha lasciato IT9NSL - Paolo Rizza MI1051.

Paolo era un radioamatore a 360°, era sempre presente in tutte le manifestazione ARMIgere e non solo. E' stato per parecchi anni primo in classifica categoria "Phone" nelle nostre competizioni (Contest delle stazioni radio costiere e nel Navy Ships).

Ci mancherà tanto.

Adesso può navigare nell'esteso mare dell'etere.

Condoglianze alla sua famiglia. R.I.P.



I5OBQ - Vittorio Dini - MI595 il 30 marzo 2019 è Silent Key.

Vittorio, era un radiotelegrafista con la "R" maiuscola.

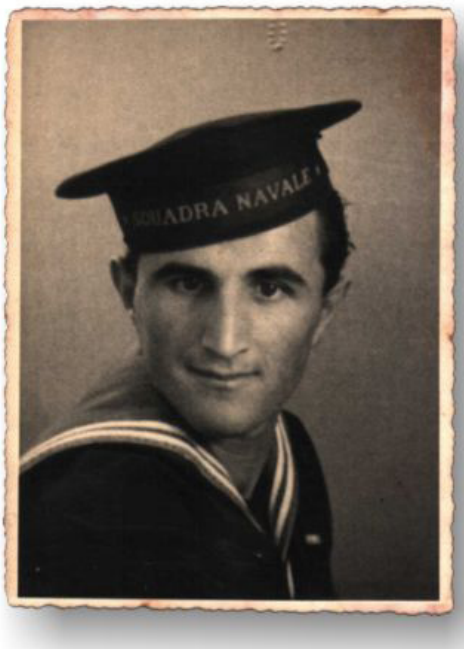
Era uno di quelli scampati alla guerra, imbarcato sulle Regie Navi Gorizia, Trieste, Trento e Gioberti, ha raccontato le sue vicissitudini in vari siti storici e anche nel nostro bollettino c'è una sua storia. Ho voluto inserire questa foto in ricordo di quel giorno che la Marina Militare ha individuato sul fondo del mare i resti del Cacciatorpediniere Gioberti. I suoi ricordi andarono subito ai commilitoni che giacevano in fondo al mare! Il cordoglio di tutti gli ARMIgeri va a tutta la sua famiglia. Adesso può riposare in pace, adesso può ritrovarsi con i suoi commilitoni! .R.I.P.





In ricordo di Vittorio Dini
I5OBQ







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.