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. 219/2019

ASSOCIAZIONE IQ0MQ RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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

BOLLETTINO DEI MARINAI

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

Associazione Radioamatori Marinai Italiani

editor: Alberto Mattei, IT9MRM

e-mail: it9mrm@assoradiomarinai.it

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

La responsabilità di quanto pubblicato è esclusivamente degli Autori.

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

Grazie e buona lettura!

seguici anche su facebook

Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	Elezioni Area Centro Italia 24-25-26 Maggio 2019
7	Il Coordinatore Dipartimentale - Informativa
14	Con la pelle appesa ad un chiodo - Cacciatorpediniere Vittorio Alfieri - Parte Prima
31	Strane antenne per usi ancora più strani - VLF
34	Antenna Delta Loop per i 14 e 28 MHz
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	Italian Navy Coastal Radio Stations Award 2019 - Classifica finale
78	Glossario dei termini marinareschi - A
80	Elenco delle sezioni ARMI
81	IU5KUH a bordo del Krasin



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Apro questo editoriale, diverso dalle altre volte!! Due commenti principali mi stanno al cuore, uno le imminenti elezioni che si svolgeranno dal 24 al 26. Non parlo delle elezioni europee ma delle nostre elezioni a "Coordinatore Dipartimentale dell'area Centro Italia". Ebbene si, lo storico ed "anziano" IK5DEZ ha dato le sue dimissioni in quanto molto occupato con il suo lavoro e non può essere presente con le attività dell'ARMI. Ha di fatto aperto le porte alle nuove elezioni per la nuova carica. Questo a pochi mesi dalle elezioni insulari che ha visto rinnovato la carica per l'area Isole con il nostro nuovo coordinatore IM0SDX. L'invito è come sempre a votare, ci sono tre giorni utili per poter votare tranquillamente. Avete a disposizione due metodi: la possibilità di votare direttamente via email oppure andando sul nostro sito web ed aprendo la pagina dedicata alle elezioni. L'informativa sui candidati è stata trasmessa agli elettori dell'area Centro Italia via posta, ad ogni modo la si può scaricare dal nostro sito web. Leggete attentamente il curriculum dei candidati, e date una sola preferenza. Il coordinatore dipartimentale è una figura indispensabile del nostro sodalizio, in quanto fa parte del consiglio direttivo ed ha potere decisionale sulle vertenze in causa. Inoltre è il responsabile diretto dell'area e rappresenta l'ARMI ai vertici delle FF.AA. ed autorità civili nell'area di pertinenza. Quindi la scelta che gli elettori delle zone I0/I5/I6 dovranno ottemperare deve essere consona al ruolo che dovrà occupare il loro candidato. Il secondo punto che mi preme focalizzare è incentrato sull'attività del COASTAL (contest delle stazioni radio costiere) passato. Soprattutto è una precisazione: i nominativi speciali che sono richiesti sono nominativi utilizzati per commemorare gli stessi, come è riportato sul regolamento e sulla pagina dedicata. Avere la possibilità di poter operare dai siti militari che sono sedi di centro TLC della Marina Militare (ad oggi sono solo in 8 quelle operative, invece nel nostro sito vengono riportate 17 stazioni costiere, sono per lo più le ex stazioni costiere chiuse o riconvertite in strutture publiche), è una ottima opportunità. Tutte le stazioni speciali che gareggiano devono obbligatoriamente operare dal Maritele o dall'ex Maritele (luogo). Si dà facoltà ai vari team di "coordinarsi" in tal senso, ove è possibile operare dai siti suddetti, **ma non è**



necessario o indispensabile. La manifestazione non è una spedizione, o attività da un luogo prefissato tipo "il castello, torre, ecc.," come il D.C.I. (Diploma dei Castelli Italiani), o altri similari. E' una manifestazione, come tutte le altre dell'ARMI, **COMMEMORATIVA**, e quindi non necessita di un luogo prefissato. Questo per opportuna conoscenza. Ulteriori chiarimenti saranno espressi ufficialmente sulla pagina dedicata alle stazioni radio costiere in un prossimo futuro. Bene vi lascio alla lettura di questo bollettino e vi do appuntamento al prossimo numero della nostra newsletter ufficiale.

73's
IT9MRM



NEWS

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

I mesi di **Aprile** e le prime due settimana di **Maggio** 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.



HS10KING/mm: E' il nominativo speciale utilizzato dalla "Radio Amateur Society of Thayland" per l'incoronazione del Re Vajiralongkorn Bodindradebayavarangkun (King Rama X) e sono operativi a bordo della portaerei HTMS Chakri Naruebet (CVH-911) dal 1 Maggio 2019 sino al 31 Luglio 2019. L'attività sarà in HF, tutte le bande ed in tutti i modi inclusi i modi satellitari. La portaerei CHACKRI NARUEBET è la nave ammiraglia della Reale Marina Militare Thailandese (RMMT), e la prima e unica portaerei della Thailandia. Basata sul progetto della Principe de Asturias dell'Armada Española e costruita dal costruttore navale spagnolo Bazán, la Chakri Naruebet è stata ordinata nel 1992, varata nel 1996 ed è entrata in servizio nella RMMT nel 1997.
La portaerei era dotata di un gruppo di volo con aerei V/STOL (radiati nel 2006) ed elicotteri, ed è destinata a pattugliamenti e proiezione della forza in acque thailandesi, in caso di catastrofi, e in sostegno della guerra anfibia. A causa della mancanza di fondi dovuta alla crisi finanziaria asiatica del 1997, la nave è rimasta spesso inutilizzata e ancorata presso la base navale di Sattahip. È stata impiegata in diverse operazioni quando si sono verificate catastrofi, mentre le altre partenze dal porto riguardano principalmente le esercitazioni, che si tengono una giornata ogni mese, e l'occasionale trasporto della famiglia reale della Thailandia (tanto da essere paragonata a un panfilo reale di grandi dimensioni).



KD6JUI/mm: William B. Paul è molto attivo in quest'ultimo periodo dal suo kayak. E' attivo per il diploma delle isole americane, ed in questo periodo opera vicino Collinsville sulle rive del fiume Sacramento vicino alle isole Montezuma e Chain islands. Opera principalmente in CW sui 20 metri e anche sui 17 e 30m. Utilizza un antenna autocosturita installata sul suo kayak. Scambia la QSL che invia per primo. Suo indirizzo ed informazioni varie li trovate su QRZ.com.



G3SED/mm: Mike Devereux di Southampton è molto attivo dal suo yacht un Jeaneau Prestige 42 Motor Cruiser. Lo si ascolta facilmente in 30 metri in CW. La QSL va via bureau oppure diretta: MIKE DEVEREUX - 191 BOTLEY ROAD - Burridge, SOUTHAMPTON SO31 1BJ - England



XE1C/mm: Jean-Paul Gutter (ex XE1GR) è un ufficiale ingegnere elettronico a bordo della nave da crociera M/s Harmony of the Seas della Royal Caribbean. E' molto attivo in radio e lo si ascolta in fonia. Attualmente non scambia QSL, i contatti vengono registrati solo sulla sua pagina di QRZ.com.



M0LBL/mm: E' il nominativo dello storico club MRMSW (Maritime Radio Museum Society Wallasey), ubicato a bordo dello storico rimorchiatore "France Hayhurst" del 1932 nel porto di Royal Albert Dock Liverpool. In passato hanno operato come GB4FPR da Fort Perch Rock Battery New Brighton fino a febbraio 2014; da luglio 2014 hanno operato come GB2LBL dal Planet Lightship di Canning Dock a Liverpool fino a settembre 2016, sino a quando la nave è stata rimossa dal Canale e da River Trust. Adesso dalla nuova location sono operativi in HF con una verticale e una orizzontale invertita a due fili. Grazie a Cathy Roberts, il proprietario del rimorchiatore, Bob Bunker (M0BZZ) il responsabile con tutto il team, possono utilizzare il rimorchiatore come nuova base operativa. Li potete ascoltare il martedi ed il venerdi alle 10:00z sui 40 metri in fonia o cw. La QSL va inviata via QSL Manager M0BZZ



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



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 15 aprile 2019 al 12 maggio 2019), ecco di seguito i nominativi: UW5EJX - UT1FG - VE0JS - **XE1C** - SP4RKZ - R0LER - F5MYK - **G3SED** - M0LNG - IU1DUB - DM3JHD - ZS1PZ - RA0LCC - RA1M - HA5MG - SP1ST - **OH6UBZ** - **HS10KING** - **KD6JUI -** MW0EUG - **M0LBL** - N9TK - DL1CVS - E51DOM - N1ZZZ - RA0LQ - DL0CUX - F9IE -

ELEZIONI AREA CENTRO ITALIA 24-25-26 MAGGIO 2019

di Alberto Mattei, Coordinatore Nazionale ARMI





Estratto dell'Art. 15 dello Statuto Nazionale – **I COORDINATORI DIPARTIMENTALI**

Geograficamente parlando, il territorio nazionale italiano viene diviso in quattro Dipartimenti denominati Dipartimento Italia Nord, Dipartimento Italia Centro, Dipartimento Italia Sud e Dipartimento Isole.
I limiti dei dipartimenti sono così stabiliti (per una migliore comprensione vedasi All.2 dello Statuto Nazionale): per il Dipartimento Italia Nord dai confini nazionali nord ai confini regionali sud della Liguria e dell'Emilia Romagna, per il Dipartimento Italia Centro dai confini regionali nord della Toscana e delle Marche ai confini regionali sud del Lazio e dell'Abruzzo, per il Dipartimento Italia Sud dai confini regionali nord della Campania e del Molise fino ai confini regionali sud della Calabria e della Puglia, per il Dipartimento Isole la regione Sicilia, comprese le isole al confine sud nazionale, e la regione Sardegna, comprese le isole al confine.
Ciascun Dipartimento verrà coordinato da un Coordinatore Dipartimentale, eletto, secondo le modalità specificate dagli articoli 9 e 10 del presente statuto, dall'Assemblea dei Soci, nell'ambito del singolo Dipartimento, tra i Soci Navali che ne avanzeranno al Coordinatore Nazionale formale candidatura.
In assenza di tali candidature, il Coordinatore Nazionale, sulla base delle sue conoscenze personali di "candidati di fiducia", proporrà all'Assemblea almeno 2 candidati per Dipartimento, scelti per meriti tra i Soci Navali. La carica di Delegato di Dipartimento ha durata di cinque anni e può essere immediatamente rieletto; qualora uno dei Delegati sia impossibilitato a svolgere le sue funzioni per un lungo periodo continuativo, potrà a sua discrezione rimettere il proprio mandato ed in tal caso, l'Assembla dei Soci, nell'ambito del singolo Dipartimento interessato, verrà chiamata ad esprimersi nella decisione di un nuovo Delegato che durerà in carica fino alla scadenza del mandato del Consiglio Direttivo stesso.
I Coordinatori Dipartimentali curano gli aspetti coordinativi e di informazione, coadiuvando il Coordinatore Nazionale per lo svolgimento dei propri compiti istituzionali, designano nell'ambito del proprio Dipartimento di competenza i Coordinatori Regionali, come meglio specificato nell'art. 16 del presente statuto.

INFORMATIVA

La figura del Coordinatore è una figura di rappresentanza fondamentale in un contesto di coordinamento generale, soprattutto nei dipartimenti affidati. Egli è l'anello di congiunzione con il Coordinatore Nazionale ed i coordinatori discendenti, per quanto riguarda tutte le attività inerenti le zone di pertinenza. Ha titolo referenziale nel consiglio direttivo e rappresenta tutte le problematiche inerenti il dipartimento assegnato.

E' lo stretto collaboratore del Coordinatore Nazionale per quanto riguarda l'aspetto informativo e divulgativo del sodalizio. E' la figura di rappresentanza dell'ARMI nel proprio dipartimento con le autorità militari e civili della zona, e ne fa le veci coordinando di massima, in piena autonomia la propria area assegnata.

Nei giorni dal 1 al 23 maggio saranno inviati a tutti gli elettori l'elenco dei neo candidati con relativo curiculum e relativa informativa. I candidati possono iniziare la loro propaganda elettiva (sino a giorno 22)!

Dal giorno 24 al 26 maggio, si svolgeranno le elezioni in formato telematico, tutti coloro iscritti all'ARMI nel dipartimento del Centro Italia (I0-I5-I6) possono scegliere un solo candidato ed inviare via email la scelta propria. Valgono le email validate all'atto dell'iscrizione all'ARMI.

Nell'email, in oggetto scrivere **ELEZIONI COORDINATORE ARMI AREA CENTRO ITALIA***, nel testo indicare nominativo di stazione, nome e cognome (o solo il nominativo di stazione). Si può utilizzare la scheda delle elezioni, utilizzando apposito software grafico (tipo Paint, Photoshop, ecc.) barrare con una X il candidato, salvare in formato grafico ed inviarlo allegato ad email.*
Le email devono essere inviate dalle ore 00:01 del 24 maggio sino alle ore 23:59 del 26 maggio.
Lo spoglio avverrà giorno 27 maggio, la comunicazione ufficiale sarà resa nota nella stessa giornata.

Il candidato che avrà ottenuto più voti sarà scelto come Coordinatore Dipartimentale.

Se ci saranno due candidati con lo stesso voto, i nominativi saranno portati in seno al Consiglio Direttivo e all'assemblea dei soci (Delegati Regionali e di Sezione) esprimeranno il loro insindacabile voto.

CANDIDATO N. 1

IZØXZD
Antonino Grimaldi
MI-1394



Sono nato a Catania il 9 dicembre 1960, dopo i normali studi, mi sono diplomato "Capitano di lungo corso" presso l'istituto nautico Carnaro. Nel 1980 mi sono arruolato presso le scuole CEMM (Scuole Sottufficiali della Marina Militare) con la categoria "Radiotelegrafista" specializzato in "Guerra Elettronica". Ho svolto per tanti anni a bordo di varie unità l'incarico di operatore G.E. e a terra il ruolo di analista ed addetto alla guerra elettronica. Inoltre sono stato anche istruttore presso il Centro Addestramento della Marina Militare a Taranto. Sono stato capo posto GE su Nave Zeffiro. Dal 2014 con il grado apicale di Primo Maresciallo Luogotenente, sono transitato in quiescenza nel ruolo della riserva della Marina. Attualmente sono un docente (non di ruolo) presso l'Istituto Comprensivo M. E. Scauro di Minturno (LT) e mi occupo di progetti curriculari ed extracurriculari di telecomunicazioni "dal CW al digitale e H.S.T.".

Il 10 ottobre 2014 mi ritiravo dal servizio attivo ma non abbandonavo la Radio che da sempre è stata la mia passione. Conseguita la patente per Operatore di Stazione Radioamatoriale nel 2012, mi veniva rilasciata la licenza di trasmissione e assegnato il nominativo IZ0XZD, così messa su la mia stazione radio, andavo in aria nella modalità a me più congeniale, il CW.
Attività da operatore di IQ0OT su vari contest nazionali ed internazionali;
Dal 1 agosto 2018 al 7 agosto 2018 sono stato operatore a bordo del rompighiaccio russo "Krasin" utilizzando il nominativo speciale RA/IZ0XZD/R1LK;
Sto partecipando al contest permanente della Regia Marina con il suffisso "RO" dedicato alla nave da battaglia "ROMA".
Continuo tuttora con la mia radio a scandire il mio call nelle frequenze radioamatoriali in modo instancabile, alimentato sempre dalla mia viva passione per la radio.





CANDIDATO N. 2

IZØPAW
Gabriele Carannante
MI-814



Nato a Roma l' 8 settembre 1988, dopo i normali studi, mi sono diplomato come "Perito capotecnico" con indirizzo in Elettronica e telecomunicazioni, con votazione 75/100. Conseguito presso l'istituto I.T.I.S. " L. Trafelli " di Nettuno. Sono iscritto nel registro dell'ufficio Circondariale Marittimo di Anzio con la qualifica di "Mozzo addetto al traffico locale". Ho prestato servizio come Vfp1 (Volontario in ferma prefissata 1 anno) presso la Guardia Costiera - Ufficio circondariale marittimo di Anzio con il Grado di Comune di 1^Cl. e sono stato impiegato nell'ufficio "Contenzioso, Demanio ed Ambiente" acquisendo esperienza nel campo giudiziario, inoltre impiegato anche in ambito portuale come aiuto nostromo acquisendo esperienza nel traffico locale di navi ed imbarcazioni.
Sono stato anche impiegato come equipaggio su mezzi S.A.R. per il soccorso in mare.
Mi sono congedato in data 01/12/2010.
Altri impieghi subito dopo il congedo:
- Da Marzo 2012 a Novembre 2013 Guardia Particolare Giurata presso Istituto di Vigilanza "High Security Zone S.r.l.
- Da Marzo 2014 a Marzo 2015 Guardia Particolare Giurata presso Istituto di Vigilanza "C.R.C. Global Security S.r.l." come Operatore alla centrale operativa;
- Da Marzo 2015 a Maggio 2016 presso Soc.Cop. Piccola pesca nel porto di Anzio come Ormeggiatore/Custode;
Attualmente (dal Maggio 2016) presso la Capo d'Anzio S.p.a. svolgo le seguenti mansioni:
- Ormeggiatore;
- Responsabile dei sistemi di Sorveglianza;
- Responsabile capo Darsena/Varchi di accesso Squadra Antincendio;
- Responsabile squadra Primo Soccorso.

Sono socio fondatore della sezione ARMI di ANZIO.

CANDIDATO N. 3

IZØEUX
Mercurio Salvatore
MI-865



Nato a Campobasso il 13 aprile 1960, ha conseguito il diploma di maturità scientifica, ha frequentato l'Università Federico II di Napoli. Ha lavorato a Roma presso istituzioni scolastiche private. Dal 1987 ha lavorato presso gli uffici periferici del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali. Attualmente lavora presso l'Ispettorato Territoriale del Lavoro di Frosinone con la qualifica di Funzionario Informatico.

Ha prestato servizio militare, come volontario, in Marina Militare negli anni 80 prestando servizio presso Mariscuole Taranto, Maricentro Taranto, Procuramiles Roma e Maricommi Napoli con il grado di Sgt. Fr cpl..

Ha iniziato l'attività radio dal 1980 al 1984 come SWL (con il primo stipendio da Sergente ho acquistato la mia prima radio il ricevitore Yaesu FRG 7) e ho svolto attività di SWL e BCL contemporaneamente.

La grande passione per la radio lo porta a conseguire patente e licenza nel 1985 con il nominativo IK8EUX grazie alla preparazione del buon Franco I8WEI.

Da sempre l'attività preferita è il DXing.

Iscritto alla Sezione ARI di Campobasso ha partecipato alle attività di assistenza rally, assistenza durante diversi eventi JOTA, attività VHF SOTA, contest. Ha ricoperto la carica di Coordinatore Regionale Molise ARI CER.

Sposato nel 1993 si trasferisce a Frosinone e per un po' mette da parte la radio. Riprende l'attività nel 2002 con il nuovo nominativo IZ0EUX iscrivendosi presso la Sezione ARI di Frosinone con più passione di prima dedicandosi alla costruzione di antenne filari e delta loop per l'attività radiantistica in centro storico. Dovendo fare di necessità virtù riscopre anche il CW che in questo periodo di magra può riservare belle sorprese. Attivo molto spesso in radio in tutti i modi compreso quelli digitali. Nel 2012 scopre l'Associazione Radioamatori Marinai Italiani ed è amore a prima vista due passioni che si fondono ….. il mare e la Marina Militare con la radio !!!!.



Compatibilmente con gli impegni familiari ha sempre partecipato, anche se a volte saltuariamente, alle manifestazione promosse dall'ARMI e dalle analoghe Associazioni internazionali compreso il contest navale internazionale.

Collezionista di award navali italiani e internazionali.

“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 inviando le schede alla seguente email: **elezioniarmi@assoradiomarinai.it**.
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 DEGLI **ELETTORI** PER LE VOTAZIONI A COORDINATORE DIPARTIMENTALE AREA CENTRO ITALIA:

[**LAZIO-UMBRIA**]
Ø16
Ø4Ø
Ø42
A/Ø54
Ø57
A/Ø7Ø
Ø73
Ø86
A/Ø92
1Ø6
A/111
A/114
A/124
193
197
208
227
232
238
A/239
241
242
243
A/251
255
267
274
A/275
279
A/281
290
A/3Ø6
A/3Ø9
A/31Ø
A/327
A/34Ø
A/35Ø
363
375
A/377
IKØYKK
IØDFY
IKØXFW
IZØDGI
IKØAGH
IØAIL
IZØEGC
IZØAIO
IKØOZB
IKØJFS
IKØWFZ
IZØJSD
IZØFKO
IKØAAE
IZØGIF
IWØHPH
IWØHP
IZØDDD
IZØGJA
IZØGPN
IZØGZW
IKØXEZ
IZØGUS
IWØBTN
IØMPX
IZØIJC
IZØHSE
IZØINU
IZØKON
IZØFVJ
IKØTXG
IZØDBA
IZØKNA
IZØIWL
IZØFVD
IZØIMU
IZØEIK
IZØMXW
IWØGBU
IWØHOQ
A/378
A/382
A/387
A/392
403
A/418
419
448
A/452
A/465
477
A/481
504
511
516
A/522
A/525
530
535
A/536
A/541
A/549
A/552
564
639
A/642
A/645
A/647
666
A/671
694
703
A/712
A/713
A/729
A/735
A/742
A/743
A/772
A/786
795
IZØIVZ
IZØGXD
IZØIMR
IKØQDI
IZØHPX
IZØEHW
IØSNA
IKØUAG
IZØDZM
IZØMJH
IZØAMM
IØYQX
IWØHAQ
IZØPAU
IZØOVZ
IKØVSV
IZØJOY
IZØRGA
IKØPRH
IKØPHU
IZØCHJ
IWØHOP
IKØLZR
IZØRIV
IZØOSI
IKØWGD
IWØGFS
IZØFUW
IZØTBQ
IZØEUS
IZØCDM
IZØRFJ
IZØJSE
IZØCRQ
IZØAYM
IZØROW
IZØIXN
IZØENB
IZØBTV
IZØPVL
IWØGHW
A/796
801
A/8Ø2
A/8Ø6
A/812
814
A/826
830
A/831
A/834
A/835
A/836
A/837
857
A/861
A/862
865
870
871
A/887
A/926
949
A/973
992
A/998
1024
1027
A/1Ø44
1046
A/1Ø62
A/1Ø75
A/1Ø93
1123
A/1156
1168
A/1176
A/1182
1186
A/1188
A/119Ø
A/1191
IZØTTD
IKØZME
IZØNNI
IZØINX
IZØTTB
IZØPAW
IZØJGE
IZØFCV
IZØORT
IWØHME
IZØDIB
IWØCGT
IZØKBW
IWØHPT
IZØVZR
IWØGOA
IZØEUX
IZØKFQ
IKØREM
IWØELT
IZØTTE
IØPAB
IZØWBO
IZØKMC
IZØLKW
IZØTKD
IZØWIG
IZØWPA
IZØHQN
IWØHLE
IWØHQG
IØFTB
IKØLWQ
IZØTWS
IUØBVT
IWØCPJ
IKØPRD
IZØYIM
IWØGWT
IZØRUS
IZØCUX
1231
1236
A/1264
1277
1287
A/1294
A/1296
A/13Ø9
1327
1357
A/1366
A/1385
1394
1406
A/1411
A/1423
1427
1430
A/1445
A/1470
A/1478
A/1481
1491
A/1492
A/1493
A/1497
A/1502
A/1535
A/1536
A/1540
A/1541
A/1542
A/1543
A/1547
A/1549
A/1558
A/1559
A/1560
A/1561
IWØDPJ
IUØDZA
IUØAZQ
IØYJT
IUØGJB
IUØAHC
IZØMQV
IZØHDB
IWØHIQ
IK0JJX
IUØCCE
IKØZWZ
IZØXZD
IZØKHE
IZØRTT
IØLYO
IWØDGQ
IUØJBC
IUØHMB
IØQMY
IUØFBK
IUØJIW
IZØFYS
IZØDRB
IZØMPO
IUØLGK
IZØRQD
IZØYZP
IZØARN
IUØKSB
IUØHDC
IZØQAW
IZØNPM
IZØSFY
IUØLRV
IKØVAJ
IUØLOS
IZØVXB
IWØDZT

[**TOSCANA**]

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

[**MARCHE-ABRUZZO-MOLISE**]

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



MARINA Mmilitare

REGIONE CAMPANIA

provinciadisalerno

COMUNE DI SALERNO

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

XX RADUNO NAZIONALE MARINAI D'ITALIA



SALERNO
28-29 SETTEMBRE 2019

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



Cacciatorpediniere, appartenente alla classe Oriani. Impostata nel 1936, è stato varato il 20 dicembre 1936 ed è entrato in servizio il 1 dicembre 1937. Dislocamento a pieno carico 2320 t, dimensioni lunghezza 106,7 m - larghezza 10,2 m - Pescaggio 4,3 m - apparato motore: 3 caldaie, 2 gruppi di turbine a vapore su 2 assi; potenza 48.000 hp; Velocità: 39 nodi - Autonomia: 2190 nm a 18 nodi - Armamento: 4 pezzi da 120/50 mm Ansaldo Mod. 1926, 2 pezzi illuminanti da 120/15 mm, 8 mitragliere da 20/65 mm, 6 tubi lanciasiluri da 533 mm; 2 lanciabombe di profondita, 1 tramoggia per bombe di profondità - Equipaggio: 7 ufficiali, 176 sottufficiali e marinai.
Cacciatorpediniere della classe Oriani ("classe Poeti", dislocamento standard 1750 tonnellate, 2130 in carico normale, 2320 a pieno carico). Durante il secondo conflitto mondiale effettuò 35 missioni di guerra (8 con le forze da battaglia, 5 addestrative, 4 di scorta convogli, 3 di bombardamento contro costa e 15 di altro tipo), percorrendo in tutto 16.710 miglia e passando solo 26 giorni ai lavori.

Breve e parziale cronologia.

4 aprile 1936
Impostazione nei cantieri Odero Terni Orlando di Livorno.

20 dicembre 1936
Varo nei cantieri Odero Terni Orlando di Livorno.

1° dicembre 1937
Entrata in servizio.
Negli anni precedenti l'entrata in guerra effettua intensa attività addestrativa.

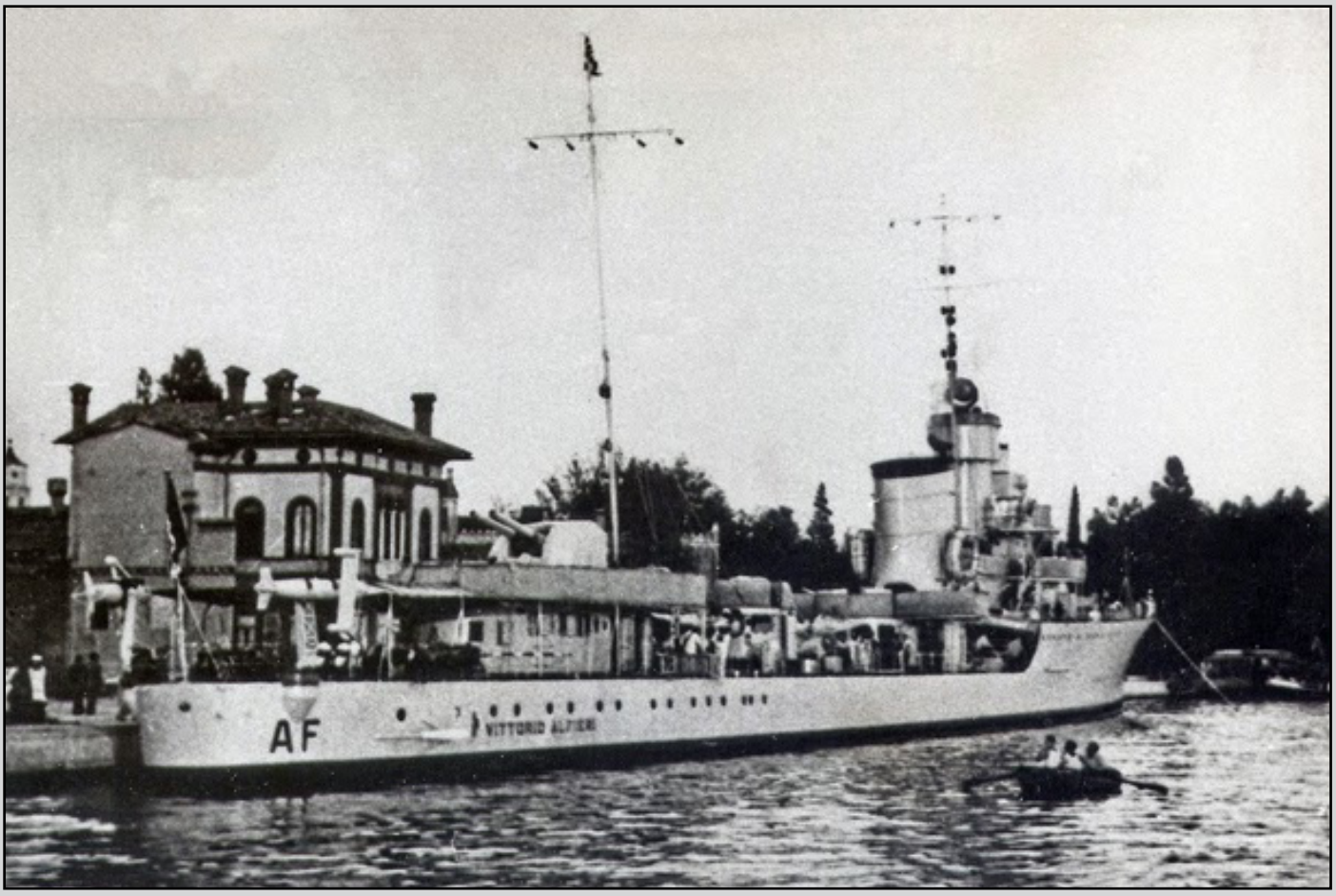
1938
Scorta la nave reale Savoia durante il viaggio di Vittorio Emanuele III in Libia.

1939
Prende parte alla crociera della I Squadra Navale (della quale fa parte insieme alle unità gemelle Oriani, Gioberti e Carducci, colle quali forma la IX Squadriglia Cacciatorpediniere) in Portogallo e Spagna ed a Tangeri.

6-7 aprile 1939
Partecipa alle operazioni di occupazione dell'Albania (Operazione "Oltre Mare Tirana", OMT), assegnata al II Gruppo Navale, quello principale, incaricato dello sbarco a Durazzo: oltre all'Alfieri, lo compongono i gemelli Oriani, Gioberti e Carducci, gli incrociatori pesanti Zara, Pola, Fiume e Gorizia, le torpediniere Lupo, Lince, Libra e Lira, la nave appoggio idrovolanti Giuseppe Miraglia – carica di carri armati –, la nave officina Quarnaro, le cisterne militari Tirso ed Adige ed i mercantili requisiti Adriatico, Argentario, Barletta, Palatino, Toscana e Valsavoia.
Il II Gruppo (ammiraglio di divisione Ettore Sportiello; truppe da sbarco al comando del generale Alfredo Guzzoni) deve sbarcare il grosso delle forze, incaricate di conquistare Tirana.
Le navi da guerra giungono a Durazzo già nel pomeriggio del 6 aprile (e la torpediniera Lupo, prima di ricongiungersi alle altre unità, raggiunge il molo per recuperare il personale militare e diplomatico italiano), mentre quelle mercantili ed ausiliarie (ossia le navi con le truppe ed i materiali da sbarcare) solo alle 4.50 del 7, con mezz'ora di ritardo a causa della nebbia incontrata. Alle 5.25 ha inizio lo sbarco, che procede pur con qualche inconveniente (ordini di precedenza non rispettati per il ritardo di alcuni trasporti, impossibilità per alcuni di essi di entrare in porto a causa dell'eccessivo pescaggio).



L'Alfieri, a destra, ed il Carducci, a sinistra, in allestimento nei cantieri Orlando di Livorno nel luglio 1937 (Arch. Storico Cantiere Azimut-Benetti, via Associazione Venus). Le due unità, come insieme avevano iniziato la loro vita, insieme l'avrebbero finita.



Il cacciatorpediniere a Venezia il 17 settembre 1938 (foto Aldo Fraccaroli, coll. Maurizio Brescia, via Associazione Venus)

Le prime truppe a prendere terra sono i distaccamenti da spiaggia e le compagnie da sbarco delle navi da guerra: a dispetto della calma apparente (la città è illuminata), non appena i militari italiani scendono sui moli divengono il bersaglio di violento tiro di fucili e mitragliatrici appostate tra i vicini edifici portuali.
La difesa albanese è comandata dal maggiore Abaz Kupi della gendarmeria e dal suo parigrado Alibali dell'esercito albanese; a contrastare lo sbarco vi sono un battaglione di guardia di frontiera, un battaglione dell'esercito albanese, un plotone di fanteria di Marina, una compagnia del Genio, una batteria da montagna (con due cannoni da 75/13 mm) e numerosi volontari, armati di fucili oltre a tre mitragliatrici Schwarzlose ed appoggiati dalla batteria costiera "Prandaj" (dotata di quattro cannoni Skoda da 75/27 mm, al comando del maggiore Gaqe Jorgo). Quest'ultima apre il fuoco sulle navi italiane, colpendo, secondo alcune fonti, la catapulta dell'idrovolante del Fiume; anche la Lupo viene colpita dal tiro proveniente da terra, senza riportare danni di rilievo ma subendo perdite tra l'equipaggio.
La forza attaccante, al comando del generale Giovanni Messe, consiste in due battaglioni del 3° Reggimento Granatieri di Sardegna, un battaglione del 47° Reggimento Fanteria, cinque battaglioni di Bersaglieri (due del 2° Reggimento Bersaglieri, uno del 3°, uno del 7° ed uno dell'11°), due battaglioni di carri leggeri L3/35, una batteria d'artiglieria da 65/17 mm ed una batteria contraerei da 20/65 mm.
Gli scontri a Durazzo sono piuttosto accesi e si protraggono per alcune ore, con perdite da entrambe le parti ed anche combattimenti corpo a corpo; l'intervento delle artiglierie delle navi, ordinato dal capitano di vascello Carlo Daviso di Charvensod, risolve la situazione in favore delle truppe italiane, che conquistano la città entro le nove del mattino (grazie anche allo sbarco dei carri armati ed alle incursioni dei bombardieri IMAM Ro. 37). L'Alfieri bombarda le posizioni costiere albanesi a Durazzo, in appoggio allo sbarco.
Quella vista a Durazzo è stata la più intensa resistenza opposta dalle truppe albanesi allo sbarco italiano. Contrastanti i dati sulle perdite: secondo le fonti italiane dell'epoca, vi sarebbero stati 25 morti e 97 feriti da parte italiana, e 160 morti e diverse centinaia di feriti da parte albanese; da parte albanese si parla di circa 400 italiani uccisi. Forse entrambe le stime sono alterate; quella italiana al ribasso, quella albanese al rialzo.

1939-1940

Subisce lavori di modifica con cui le quattro mitragliere contraeree binate da 13,2/76 mm vengono sostituite da otto più efficienti Breda singole da 20/65 mm mod. 1939-1940.
10 giugno 1940
All'entrata dell'Italia nella seconda guerra mondiale, il Vittorio Alfieri (capitano di vascello Lorenzo Daretti) è caposquadriglia della IX Squadriglia Cacciatorpediniere, che forma insieme ai gemelli Alfredo Oriani, Vincenzo Gioberti e Giosuè Carducci. Ne sarà caposquadriglia pressoché ininterrottamente sino alla sua perdita, con la quale la IX Squadriglia cesserà di esistere. La IX Squadriglia è assegnata alla I Divisione incrociatori (I Squadra Navale).

12 giugno 1940

L'Alfieri (caposquadriglia), con il resto della IX Squadriglia, la XVI Squadriglia (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno ed Antoniotto Usodimare) e la I (incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia) e VIII Divisione Navale (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi), salpa da Taranto alle 00.20 in appoggio alla formazione navale (incrociatore pesante Pola, III Divisione Navale, XI e XII Squadriglia Cacciatorpediniere) uscita da Messina per intercettare due incrociatori britannici (il Caledon ed il Calypso) avvistati da dei ricognitori a sud di Creta, diretti verso ovest (gran parte della Mediterranean Fleet, al pari di una squadra navale francese, è infatti uscita in mare a caccia, infruttuosa, di naviglio italiano). Alle 9, dato che nuovi voli di ricognizione non sono più riusciti a trovare le navi nemiche, tutte le unità italiane ricevono ordine di tornare in porto. Durante la navigazione di ritorno nel Mar Ionio si verificano ben cinque infruttuosi attacchi subacquei contro gli incrociatori della I e della VIII Divisione: i cacciatorpediniere della scorta contrattaccano e ritengono di aver danneggiato od affondato i sommergibili attaccanti, ma si sbagliano.

22-24 giugno 1940

Alfieri (caposquadriglia) e IX Squadriglia prendono il mare insieme alle Squadriglie Cacciatorpediniere X e XII, alle Divisioni incrociatori I, II e III ed all'incrociatore pesante Pola (tutta la II Squadra Navale, più la I Divisione) per fornire copertura alla VII Divisione ed alla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere, inviate a compiere un'incursione contro il traffico mercantile francese nel Mediterraneo occidentale. Le forze della II Squadra, partite da Messina (Pola e III Divisione), Augusta (I Divisione, lì giunta da Taranto la notte tra il 21 ed il 22) e Palermo (II Divisione) il 22 giugno, si riuniscono al tramonto dello stesso giorno a nord di Palermo. L'operazione non porta comunque ad incontrare alcuna nave nemica.

2 luglio 1940

L'Alfieri, le unità gemelle, la I Divisione (Zara, Fiume e Gorizia), gli incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere e Bartolomeo Colleoni e la X Squadriglia Cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco) forniscono scorta indiretta ai trasporti truppe Esperia e Victoria, di ritorno vuoti da Tripoli a Napoli con la scorta delle torpediniere Procione, Orsa, Orione e Pegaso.

7-11 luglio 1940

La IX Squadriglia, al comando del capitano di vascello Lorenzo Daretti, imbarcato sull'Alfieri, prende il mare insieme al resto della II Squadra Navale (incrociatore pesante Pola, I, III e VII Divisione incrociatori con nove unità in tutto e XI, XII e XIII Squadriglia Cacciatorpediniere) per scortare a distanza un convoglio diretto in Libia (motonavi da carico Marco Foscarini, Francesco Barbaro e Vettor Pisani, motonavi passeggeri Esperia e Calitea,



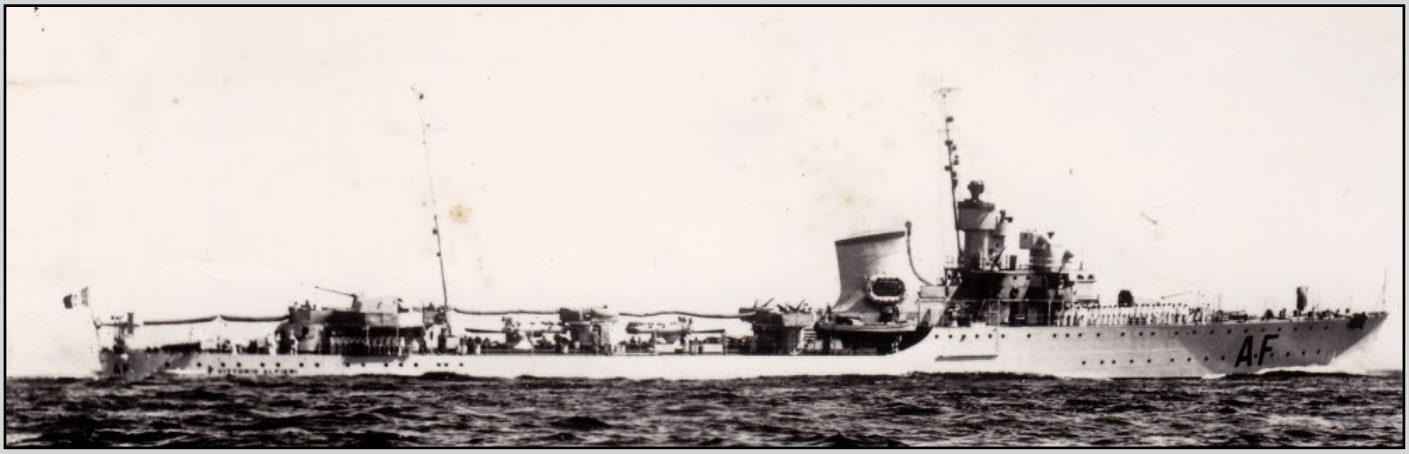
L'Alfieri in testa alla sua squadriglia (secondo nella fila è il Gioberti) in entrata a Taranto nel 1940 (g.c. STORIA militare)

con la scorta diretta dei due incrociatori leggeri della II Divisione, dei quattro cacciatorpediniere della X Squadriglia, delle quattro torpediniere della IV Squadriglia e delle vecchie torpediniere Rosolino Pilo e Giuseppe Missori). La I Squadra Navale (V Divisione con le corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour, IV e VIII Divisione con sei incrociatori leggeri, VII, VIII, XV e XVI Squadriglia Cacciatorpediniere con 13 unità) esce anch'essa in mare a sostegno dell'operazione. Le unità della I e della II Squadra salpano tra le 12.30 e le 18 del 7 luglio da Augusta (Pola, I e II Divisione), Messina (III Divisione), Palermo (VII Divisione) e Taranto (IV, V e VIII Divisione). La II Squadra si pone 35 miglia ad est del convoglio, tranne la VII Divisione con la XIII Squadriglia, che viene invece posizionata 45 miglia ad ovest. L'operazione va a buon fine, ma alle 15.20 dell'8 luglio, a seguito dell'avvistamento di una formazione britannica – anche la Mediterranean Fleet, infatti, è in mare a protezione di convogli – la I e la II Squadra Navale dirigono per intercettare le navi nemiche (che si teme dirette a bombardare Bengasi), con l'intento di impegnarle in combattimento almeno un'ora prima del tramonto. Alle 19.20, però, in seguito ad ordini di Supermarina (il comando della Regia Marina, che, a differenza dell'ammiraglio Campioni – comandante superiore in mare – ha avuto modo di apprendere, tramite la crittografia, la reale consistenza e finalità dei movimenti britannici) la flotta italiana accosta per 330° per rientrare alle basi, con l'ordine di non impegnare il nemico. Durante l'accostata le navi vengono attaccate da alcuni velivoli con una dozzina di bombe, rispondendo con intenso tiro contraereo. La navigazione notturna di rientro si svolge senza grossi inconvenienti, salvo due fallimentari attacchi siluranti contro la III Divisione; la II Squadra (eccetto la VII Divisione, che è ancora separata da essa) accosta verso nord all'1.23. Già dalle 22 dell'8, però, sono arrivati nuovi ordini: Supermarina teme che la Mediterranean Fleet intenda lanciare un attacco aeronavale contro le coste italiane, perciò ordina alle forze in mare di riunirsi nel punto 37°40' N e 17°20' E, 65 miglia a sudest di Punta Stilo, entro le 14 del 9 luglio. Alle 6.40 del 9 luglio la III Divisione si ricongiunge con Pola e I Divisione, alle 8 viene avvistato un idroricognitore Short Sunderland che pedina la flotta italiana (la caccia italiana, chiamata ad intervenire, non verrà però inviata ad attaccarlo). Nella tarda mattinata del 9, dato che tre cacciatorpediniere (due dei quali della VII Squadriglia, che è stata così dimezzata) sono dovuti rientrare per avarie e che alcune squadriglie inviate a rifornirsi (VIII e XV) non sono ancora tornate, la IX Squadriglia, facente parte della II Squadra, viene distaccata ed assegnata alla VIII Divisione. La IX Squadriglia Cacciatorpediniere, insieme alla XIV Squadriglia (giunta da Taranto nel primo pomeriggio del 9) ed alla IV e VIII Divisione incrociatori, va così a formare la colonna sinistra dello schieramento italiano, posta ad est della V Divisione costituita dalle corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour. Alle 14.05 ha inizio l'avvicinamento alla flotta britannica: alle 15.15 gli incrociatori aprirono il fuoco, seguiti alle 15.23 anche dalle corazzate. La VIII Divisione, appena avvistato il nemico, accosta per 70° ed incrementa rapidamente la velocità a 30 nodi, per poi aprire il fuoco alle 15.20 (da 20.000 metri,

con rotta 10°, contro la 7th Cruiser Division britannica). Già dalle 15.16 (15.26 per una fonte britannica), però, l'Alfieri ed il resto della IX Squadriglia sono divenuti il bersaglio del tiro dell'incrociatore leggero britannico Orion: alle 15.08 gli incrociatori britannici della 7th Division, subito dopo aver avvistato la squadriglia dell'Alfieri, mettono la prua verso di essa, riducono le distanze sino a 18.000 metri e poi accostano a dritta per poter puntare il maggior numero possibile di cannoni contro la VIII Divisione e la IX Squadriglia. Gli incrociatori britannici aprono poi il fuoco con i loro pezzi da 152, mentre l'Alfieri e gli altri cacciatorpediniere (che comunicano l'avvistamento alle 15.16) non possono rispondere al fuoco con i loro cannoni da 120, non essendo la distanza abbastanza ridotta per la loro gittata. L'Alfieri, che già alle 15.08 ha comunicato «Avvisto il nemico per Rb. 80», accosta verso nord (70°) allo scopo di poter meglio riconoscere la formazione che ha avvistato, ed alle 15.19 avvista fumo e sagome di altre navi maggiori non identificabili; a quell'ora comunica pertanto «Il gruppo nemico avvistato è composto di quattro incrociatori e tre cacciatorpediniere. Dietro incrociatori avvisto altre tre unità di tipo imprecisato». Essendo vincolata dai suoi compiti informativi, e comunque appoggiata dalla VIII Divisione, la IX Squadriglia non contromanovra per allontanarsi fino a quando, calata la distanza a 16.000 metri, non viene ricevuto l'ordine del comandante della VIII Divisione di raggiungere il posto assegnato nel dispositivo di combattimento. La IX Squadriglia accosta perciò in fuori e si posiziona come da ordini. Incrociatori e corazzate cessano poi il fuoco rispettivamente alle 15.31 ed alle 15.35, per poi riprenderlo dalle 15.48 alle 16.04 (corazzate) e dalle 15.56 alle 16.15 (incrociatori). In questo frangente, dalle 15.23, la IV e la VIII Divisione vengono inquadrate da dieci salve da 381 mm sparate dalle corazzate britanniche Warspite e Malaya, che cadono molto vicine, costringendo alle 15.33 le due divisioni a portarsi fuori tiro accostando a sinistra (la VIII passa, con questa manovra, tra la I e la II Squadra, per poi assumere rotta verso nord). Durante questa fase, in cui gli opposti schieramenti si scambiano cannonate da grande distanza senza costrutto, la IX Squadriglia non ha parte rilevante. Alle 15.59, però, la Cesare, la nave ammiraglia, viene danneggiata da un proiettile da 381 mm, dovendo ridurre la velocità. A seguito di questo evento l'ammiraglio Inigo Campioni, comandante superiore in mare delle forze italiane, decide di rompere il contatto per rientrare alle basi, ed alle 16.05 dirama l'ordine generale per le squadriglie di cacciatorpediniere di attaccare con il siluro le navi della Mediterranean Fleet, in modo da facilitare lo sganciamento delle navi maggiori. Già alle 15.45, prima ancora di ricevere l'ordine, la IX Squadriglia si trova un miglio a nord-nord-est dell'incrociatore pesante Bolzano (la nave in testa alla formazione navale), con rotta nord, intenta a manovrare con rotta dapprima 40° e poi 60° per ridurre le distanze con il nemico a sufficienza per lanciare. Alle 16 la IX Squadriglia viene presa sotto il tiro degli incrociatori britannici, aprendo a sua volta il fuoco alle 16.01 ma cessandolo già alle 16.05; alle 16.07 l'Alfieri viene colpito di striscio da un proiettile da 152 mm sparato dall'Orion (nave ammiraglia dell'ammiraglio John Cronyn Tovey, comandante del 7th Cruiser Squadron), che lo colpisce all'estrema prua per poi scoppiare in mare senza causare danni di rilievo. La nave viene anche raggiunta da diverse schegge; due membri dell'equipaggio rimangono feriti. L'Alfieri è così l'unica unità della IX Squadriglia, ed una delle tre sole navi in tutta la flotta italiana (le altre sono la Cesare ed il Bolzano), ad essere colpita durante la battaglia, non subendo comunque danni apprezzabili. Proprio alle 16.05 viene ricevuto l'ordine di attacco, ed un minuto dopo le unità della IX Squadriglia lanciano cinque siluri da una distanza di 13.500 metri (sono i primi cacciatorpediniere dello schieramento italiano a lanciare i siluri), con beta 32°, verso gli incrociatori britannici di testa, per poi ripiegare verso ovest-nord-ovest coprendo la propria ritirata con cortine nebbiogene. Alle 16.16 le navi britanniche cessano di sparare contro la IX Squadriglia, che si ricongiunge poi con la VIII Divisione. Nessuno dei siluri lanciati va a segno; sono probabilmente proprio dei siluri della IX Squadriglia le scie che, alle 16.10, vengono viste passare nella formazione della 14th Destroyer Flotilla britannica, in procinto di contrattaccare. Tra le 16.19 e le 16.30 tre squadriglie di cacciatorpediniere britannici (2th, 10th e 14th Flotilla) aprono il fuoco contro quelli italiani da 11.250-12.500 metri, appoggiati tra le 16.39 e le 16.41 dal tiro dei pezzi secondari da 152 mm delle corazzate Warspite e Malaya. Alle 16.49 la "mischia" tra cacciatorpediniere, svoltasi a grande distanza, ha termine senza che nessuna unità sia stata colpita. Terminata la battaglia, la flotta italiana si avvia alle proprie basi. L'aliquota più consistente delle unità italiane, compreso l'Alfieri, dirige su Augusta: nel pomeriggio del 9 luglio la corazzata Conte di Cavour, gli incrociatori pesanti Pola, Zara, Fiume e Gorizia, gli incrociatori leggeri Alberico Da Barbiano, Alberto Di Giussano, Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi ed i 36 cacciatorpediniere delle Squadriglie VII, VIII, IX, XI, XIV, XV e XVI fanno il loro ingresso nella base siciliana. Poco dopo mezzanotte, però, a seguito dell'intercettazione e decifrazione di messaggi radio britannici che fanno presagire un imminente attacco di aerosiluranti contro il naviglio ormeggiato ad Augusta, Supermarina ordina a tutte le navi di lasciare la base: dopo essersi frettolosamente rifornite, le unità ripartono per le basi di assegnazione (Napoli e Taranto). La IX Squadriglia, insieme ala Cavour con i quattro incrociatori pesanti ed alle Squadriglie Cacciatorpediniere VII e VIII partono per prime, alle 00.55 del 10 luglio, alla volta di Napoli.

30 luglio-1° agosto 1940

L'Alfieri fornisce protezione a distanza, insieme alle unità gemelle,



L'Alfieri visto al traverso (g.c. Giacomo Toccafondi via miles.forumcommunity.net)

agli incrociatori pesanti Pola, Zara, Fiume, Trento e Gorizia, agli incrociatori leggeri Alberico Da Barbiano, Alberto Di Giussano, Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, Eugenio di Savoia, Raimondo Montecuccoli e Muzio Attendolo ed alla XII, XIII e XV Squadriglia Cacciatorpediniere (undici unità in tutto), a due convogli diretti in Libia (partiti da Napoli e diretti l'uno a Tripoli e l'altro a Bengasi) e comprensivi in tutto di dieci trasporti (Maria Eugenia, Gloria Stella, Mauly, Bainsizza, Col di Lana, Francesco Barbaro, Città di Bari, Marco Polo, Città di Napoli e Città di Palermo), quattro cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco) e dodici torpediniere (Orsa, Procione, Orione, Pegaso, Circe, Climene, Clio, Centauro, Airone, Alcione, Aretusa ed Ariel). L'operazione è denominata «Trasporto Veloce Lento». Entrambi i convogli raggiungono senza danni le loro destinazioni tra il 31 luglio ed il 1° agosto.

1° settembre 1940

A seguito della riorganizzazione delle due Squadre Navali, la IX Squadriglia (Alfieri, Oriani, Gioberti, Carducci) rimane dislocata a Taranto, assegnata alla I Divisione Navale.

1-2 settembre 1940

La IX Squadriglia parte da Taranto alle sei del mattino del 31 agosto insieme alla IX Divisione (corazzate Littorio e Vittorio Veneto), alla V Divisione (corazzate Caio Duilio, Conte di Cavour e Giulio Cesare, quest'ultima aggregatasi solo il 1° settembre a causa di avarie), alla I Divisione (incrociatori pesanti Zara, Pola, Fiume e Gorizia), all'VIII Divisione (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi) ed ad altri 23 cacciatorpediniere per contrastare l'operazione britannica «Hats». Complessivamente all'alba del 31 prendono il mare da Taranto, Brindisi e Messina 4 corazzate, 13 incrociatori della I, III, VII e VIII Divisione e 39 cacciatorpediniere. Alle 22.30 la formazione italiana riceve l'ordine di impegnare le forze nemiche a nord della congiungente Malta-Zante, dunque deve cambiare la propria rotta per raggiungerle (o non potrebbe prendere contatto con esse), dirigendo più verso sudovest (verso Malta) e superando la congiungente Malta-Zante. Il mattino del 1° settembre, tuttavia, il vento, già in aumento dalla sera precedente, dà origine ad una violenta burrasca, che costringe la flotta italiana a tornare alle basi, perché i cacciatorpediniere non sono in grado di tenere il mare compatibilmente con le necessità operative. Poco dopo la mezzanotte del 1° settembre le unità italiane entrano nelle rispettive basi; tutti i cacciatorpediniere sono stati danneggiati (specie alle sovrastrutture) dal mare mosso, alcuni hanno perso degli uomini in mare.

7-9 settembre 1940

La flotta italiana (5 corazzate, 6 incrociatori e 19 cacciatorpediniere) lascia Taranto alle 16 del 7 diretta a sud della Sardegna, per intercettare la Forza H britannica che si presume diretta verso Malta. La ricognizione aerea, tuttavia, non avvista nessuna nave nemica (la Forza H, infatti, aveva lasciato Gibilterra per un'operazione da svolgersi non nel Mediterraneo ma nell'Atlantico), dunque alle 16 dell'8 settembre la formazione italiana, arrivata a sud della Sardegna, inverte la rotta e raggiunge le basi del Tirreno meridionale, da dove il 10 tornerà nelle basi di dislocazione normale (Taranto e Messina).

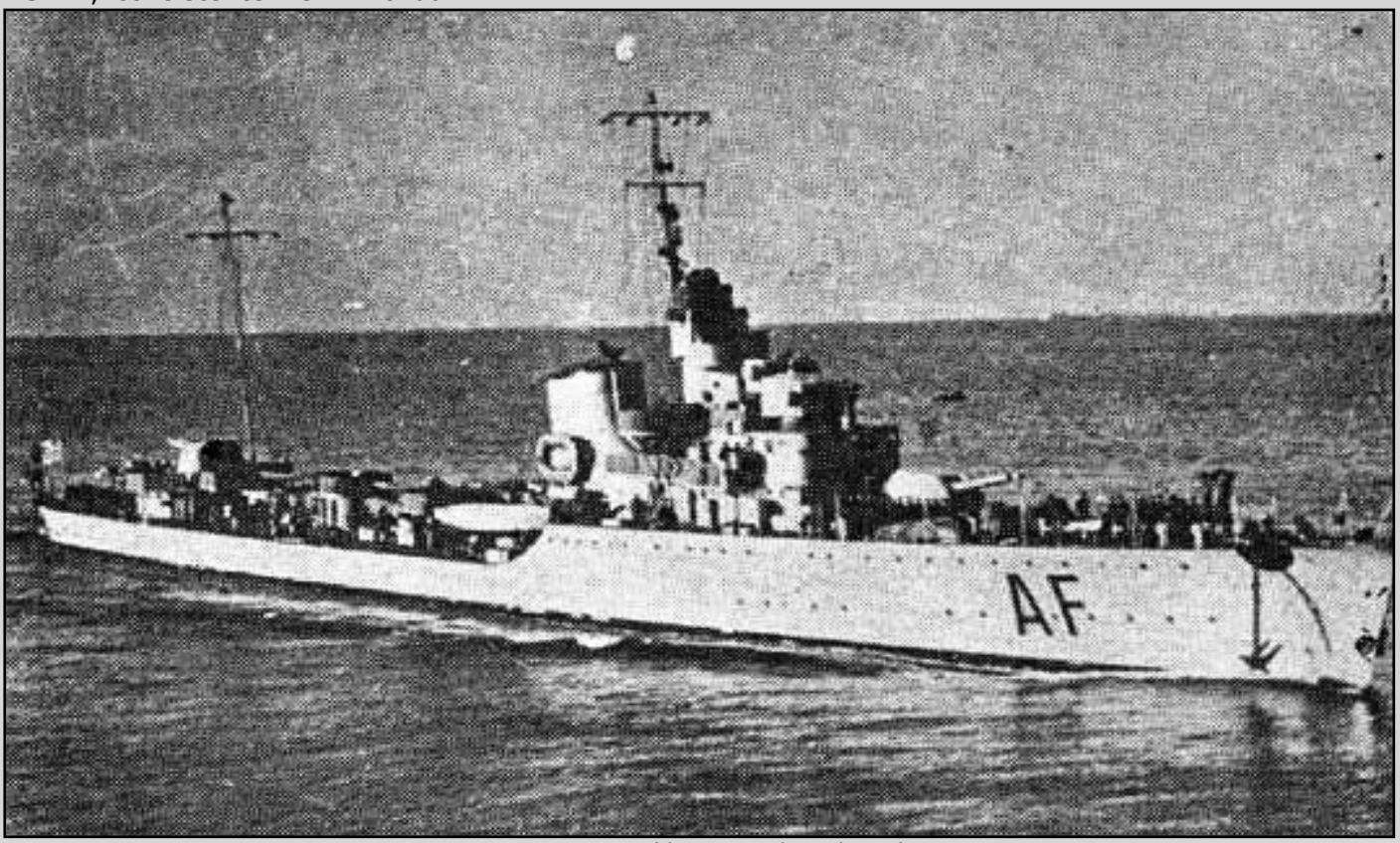
29 settembre-2 ottobre 1940

La sera del 29 settembre escono in mare da Taranto il Pola, le divisioni I, V, VII, VIII e IX e 19 cacciatorpediniere (il Pola con la I Divisione e 4 cacciatorpediniere alle 18.05 e le altre unità alle 19.30) e da Messina la III Divisione con 4 cacciatorpediniere per contrastare un'operazione britannica in corso. La formazione uscita da Taranto assume rotta 160° e velocità 18 nodi, riunendosi con le navi provenienti da Messina alle 7.30 del 30 settembre. In mancanza di elementi sufficienti ad apprezzare la composizione ed i movimenti della Mediterranean Fleet ed in considerazione dello svilupparsi di una burrasca da scirocco (che avrebbe reso impossibile una navigazione ad alta velocità verso sud da parte dei cacciatorpediniere) Supermarina decide di rinunciare a contrastare l'operazione ed ordina alle unità in mare di invertire la rotta alle 6.25 del 30 ed incrociare dapprima tra i paralleli 37° e 38°, poi (dalle 10.30) 38° e 39° ed alle 14 fare rotta verso sudovest sino a raggiungere il 37° parallelo, poi, alle 17.20, di rientrare alle basi. Navigando nella burrasca, la flotta italiana raggiunge le basi tra l'una e le quattro del mattino del 1° ottobre, vi si rifornisce in fretta e rimane in attesa di un'eventuale nuova uscita per riprendere il contrasto, ma in base alle nuove informazioni

ottenute ciò risulterà impossibile, pertanto, alle 14.00 del 2 ottobre, le navi riceveranno l'ordine di spegnere le caldaie.

6 ottobre 1940

Salpa da Taranto in mattinata insieme al resto della IX Squadriglia, al Pola (nave di bandiera della II Squadra Navale) ed alla I Divisione (Zara, Fiume e Gorizia), in appoggio all'operazione «C.V.», consistente nell'invio da Taranto a Lero delle due veloci e moderne motonavi Calitea e Sebastiano Venier, cariche di rifornimenti destinati alle isole del Dodecaneso e scortate dalla XII Squadriglia Cacciatorpediniere. L'operazione (il convoglio è partito la sera del 5, ed il 6 mattino, oltre al gruppo cui appartiene l'Alfieri, sono salpate da Messina anche la III Divisione con Trento, Trieste e Bolzano e la XI Squadriglia Cacciatorpediniere) viene però interrotta il mattino stesso del 6 ottobre, dopo che la ricognizione aerea dell'Egeo ha segnalato due corazzate, due incrociatori e sette cacciatorpediniere britannici sulla rotta Alessandria-Caso, ossia dove dovrebbero passare le navi dirette nel Dodecaneso. Tutte le unità italiane vengono fatte rientrare alle basi; «C.V.» non si farà più.



In navigazione (da www.ischiaonline.it)

11-12 novembre 1940

Alfieri, Oriani, Gioberti e Carducci sono presenti a Taranto (ormeggiati a nordovest del centro del Mar Grande, ad est del recinto retale che racchiude le navi della I Divisione – Zara, Fiume, Gorizia –) durante l'attacco aerosilurante britannico che affonda la corazzata Conte di Cavour e pone fuori uso le corazzate Littorio e Duilio ("notte di Taranto"). Le unità della IX Squadriglia non subiscono danni.

Tra le 14.30 e le 16.45 del 12 novembre la IX Squadriglia, insieme alla XI Squadriglia, al Pola ed alla I Divisione, lascia Taranto, valutata ormai insicura, per raggiungere Napoli.

16-18 novembre 1940

Alle 10.30 del 16 prendono il mare le corazzate Vittorio Veneto e Cesare, la I Divisione (da Napoli) e la III Divisione (da Messina) e le Squadriglie Cacciatorpediniere IX, XII, XIII e XIV per intercettare una formazione britannica diretta verso est. Raggiunto alle 16.30 un punto prestabilito 45 miglia a nord-nord-est di Ustica, la formazione italiana dirige poi verso ovest ed alle 17.30 arriva 35 miglia a sudovest di Sant'Antioco. Dopo aver navigato per un po' in direzione dell'Algeria, la squadra italiana riceve l'ordine rientrare.

26-28 novembre 1940

Tra le 11.50 e le 12.30 del 26 l'Alfieri (capitano di vascello Lorenzo Daretti) lascia Napoli unitamente alle altre unità della IX Squadriglia (Oriani, Gioberti e Carducci), di cui è caposquadriglia, alla I Divisione (Fiume e Gorizia) ed al Pola (prendono il mare al contempo anche le corazzate Vittorio Veneto e Giulio Cesare e le Squadriglie Cacciatorpediniere VII e XIII con rispettivamente tre e quattro unità). La formazione italiana (vi sono anche la III Divisione e la XII Squadriglia Cacciatorpediniere partite da Messina) si riunisce 70 miglia a sud di Capri alle 18.00 del 26 novembre, assumendo poi rotta 260° e velocità 16 nodi, per intercettare un convoglio britannico diretto a Malta. Tra le 8.30 e le 9.10 la I Squadra, rimanendo indietro rispetto agli incrociatori (che formano la II Squadra), a poppavia dei quali sta procedendo, accelera a 17 e poi a 18 nodi per ridurre la distanza. Alle 9.50 le corazzate avvistano un ricognitore britannico Bristol Blenheim, contro cui aprono il fuoco alle 10.05 (il velivolo si allontana).

Alle 11 la formazione inverte la rotta ed aumenta la velocità da 16 a 18 nodi, ed alle 11.28 assume rotta 135°, per intercettare la formazione britannica che (dalle segnalazioni dei ricognitori) risulta avere posizione differente da quella prevista. Alle 12.07, in seguito alla constatazione che la formazione britannica appare superiore a quella italiana (i cui ordini sono di impegnarsi solo se in condizioni di sicura superiorità) l'ammiraglio Inigo Campioni, al comando della flotta italiana, ordina di assumere rotta 90° per rientrare alle basi senza ingaggiare il combattimento, e di aumentare la velocità. Alle 12.15, tuttavia, vengono avvistate le sopraggiungenti navi britanniche, pertanto viene ordinato di incrementare ancora la velocità (che è di 25 nodi per la I Squadra e di 28 per la II Squadra, che deve riunirsi alla I essendo più indietro). Alle 12.16 è proprio l'Alfieri, che con la IX Squadriglia si trova circa 3 km a sud degli incrociatori della II Squadra, a segnalare alla Vittorio Veneto (dove il messaggio viene ricevuto alle 12.27) di aver avvistato una corazzata e tre incrociatori britannici su rilevamento 180° (verso sud). Alle 12.20 gli incrociatori della II Squadra aprono il fuoco da 21.500-22.000 metri (il tiro degli incrociatori sarà intenso dalle 12.20 alle 12.42, intermittente dalle 12.42 alle 12.49 a causa delle continue accostate eseguite per disturbare degli aerosiluranti britannici frattanto sopraggiunti, che poi attaccheranno le corazzate, di nuovo intenso dalle 12.49 alle 12.53 e poi più sporadico dalle 12.53 alle 13.05, a causa delle distanze crescenti). Alle 13.00 la Vittorio Veneto apre il fuoco da poco meno di 29.000 metri, ma le unità britanniche subito accostano a dritta e la distanza aumenta a 31.000 metri, costringendo la corazzata a cessare il fuoco già alle 13.10. Alle 13.05, su richiesta del Fiume (nave di bandiera dell'ammiraglio Pellegrino Matteucci, comandante la I Divisione), le unità della IX Squadriglia stendono una cortina nebbiogena, disturbando il tiro degli incrociatori britannici contro quelli italiani. Alle 13.15, essendo la distanza (della II Squadra dalle forze britanniche) salita a 26.000 metri, il tiro viene cessato anche dagli incrociatori, viene rotto il contatto. Ha così fine l'inconclusiva battaglia di Capo Teulada. Alle 15.20 le unità della II Squadra vengono attaccate da nove aerosiluranti decollati dalla portaerei Ark Royal: l'attacco si protrae per dieci minuti, ma nessun siluro (lanciati tutti contro Pola, Fiume e Gorizia) va a segno. Alle 21 del 27 novembre le navi italiane assumono rotta nord a 15 nodi e procedono sino alle 00.30, poi dirigono verso est fino alle 7.30 del 28, dopo di che seguono le rotte costiere, arrivando a Napoli tra le 13.25 e le 14.40 del 28.

La IX Squadriglia lascia Napoli alle 20.35 del 28 stesso per scortare a Messina la III Divisione, che ha "perso" la propria Squadriglia Cacciatorpediniere – la XII – a seguito del danneggiamento in battaglia del caposquadriglia Lanciere, poi dirottato su Cagliari insieme al gemello Ascari.

15 dicembre 1940

Intorno alle 17 la IX Squadriglia, le Squadriglie Cacciatorpediniere VII e XIII, le corazzate Giulio Cesare e Vittorio Veneto e gli incrociatori pesanti Zara e Gorizia lasciano Napoli diretti a La Maddalena, dove le navi sono state temporaneamente trasferite per sottrarle ad altri attacchi aerei britannici dopo che, nelle settimane precedenti, vari bombardamenti hanno causato vari danni. Le unità rimangono a La Maddalena, porto non molto più al sicuro di Napoli dagli attacchi aerei, solo per i pochi giorni necessari all'approntamento a Napoli di adeguate contromisure contro i bombardamenti (tra cui impianti per l'annebbiamento del porto).

20 dicembre 1940

Le navi rientrano a Napoli.

28 dicembre 1940

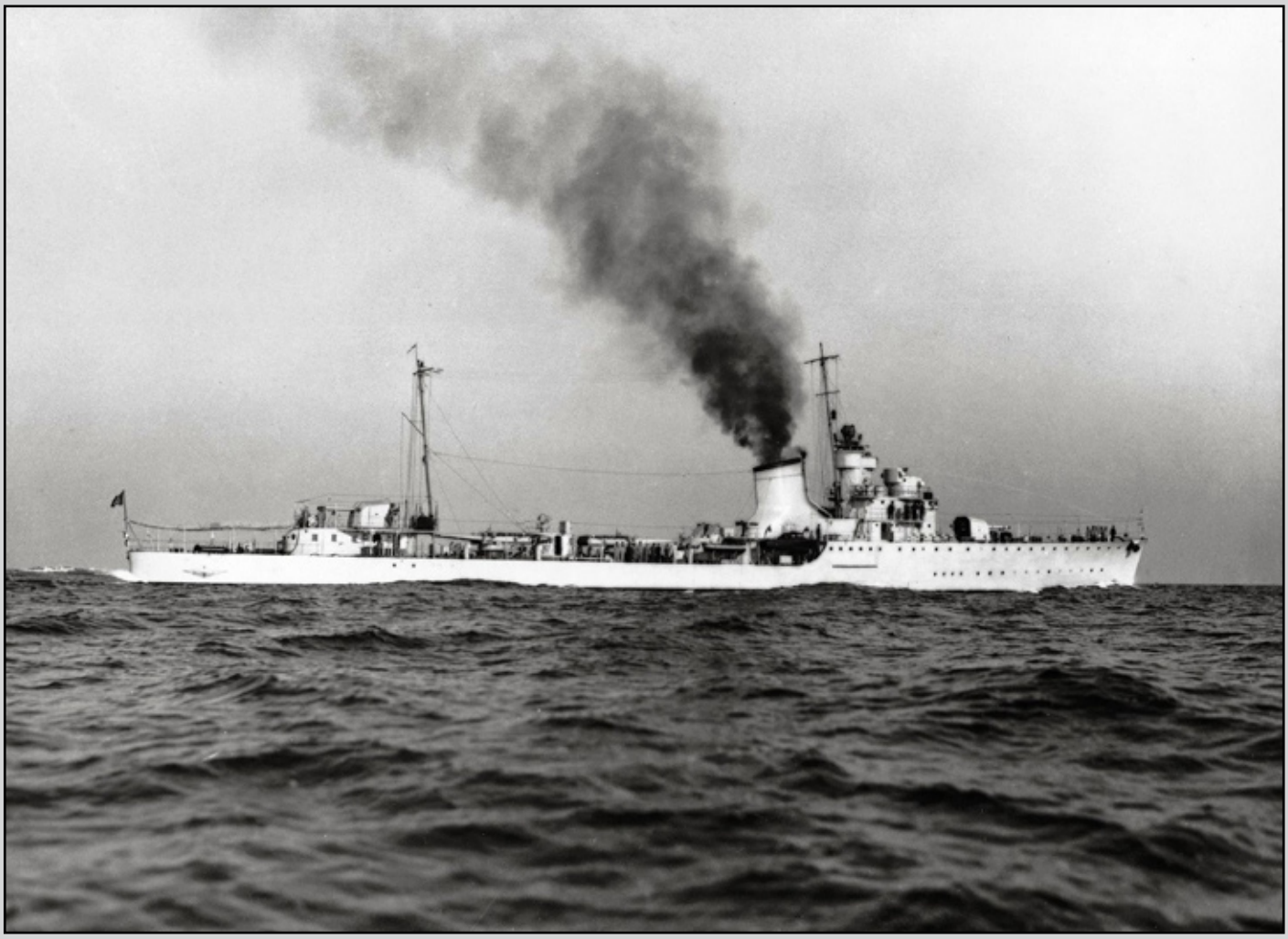
L'Alfieri, insieme a Gioberti e Carducci, effettua un'azione di bombardamento delle posizioni costiere greche nel settore di Himara (Albania) a supporto delle operazioni truppe di terra italiane (la XI Armata), impegnate a fronteggiare una violenta offensiva greca avente l'obiettivo di conquistare Valona. Azioni di bombardamento costiero come questa vengono eseguite principalmente per motivi di ordine psicologico, servendo soprattutto ad incrinare il morale dell'avversario: le intercettazioni di messaggi greci e gli interrogatori dei prigionieri mostrano un crescente nervosismo, da parte greca, nei confronti dei bombardamenti navali, ed è proprio questo, insieme alla gravità del momento – si è all'acme della battaglia per Valona, dal cui esito possono dipendere le sorti dell'intera campagna –, a spingere i comandi italiani ad intensificare azioni di questo tipo.

30 dicembre 1940

Alfieri, Gioberti e Carducci bombardano di nuovo il settore di Himara con le loro artiglierie, stavolta con l'appoggio a distanza dell'VIII Divisione Navale (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi, ai quali è stato temporaneamente aggregato anche l'Armando Diaz).

6 gennaio 1941

Alfieri (caposquadriglia), Gioberti e Carducci (la IX Squadriglia, meno l'Oriani), cui è stato aggregato il cacciatorpediniere Fulmine, partono da Valona insieme alla XIV Squadriglia Torpediniere (Pallade, Partenope, Andromeda, Altair) e bombardano all'alba le posizioni greche nel settore costiero di Porto Palermo (Albania), per poi tornare a Valona prima di mezzogiorno.Per altra versione il bombardamento sarebbe avvenuto il 7 gennaio, e vi avrebbe preso parte anche un altro cacciatorpediniere, il Folgore, mentre non avrebbero partecipato la Pallade e l'Altair. Le navi si sarebbero così ripartite i compiti: Alfieri, Gioberti e Carducci avrebbero bombardato le prime linee greche, mentre Folgore e Fulmine avrebbero cannoneggiato Himara, ed Andromeda e Partenope avrebbero cannoneggiato la strada costiera situata più sud, interrompendo il traffico nemico lungo di essa. Pochi giorni dopo, il 10 gennaio, l'offensiva greca si esaurisce senza che Valona sia stata conquistata.



L'Alfieri in navigazione (g.c. Giorgio Parodi via www.naviearmatori.net)

Capo Matapan

Alle 23 del 26 marzo 1941 l'Alfieri, al comando del capitano di vascello Salvatore Toscano (caposquadriglia della IX Squadriglia), salpò da Taranto insieme al resto della IX Squadriglia al completo (Oriani, Gioberti e Carducci) ed alla I Divisione (Zara, Pola, Fiume) per raggiungere un punto di riunione fissato circa 55 miglia a sudest di Capo Spartivento Calabro. Nelle stesse ore presero il mare anche la corazzata Vittorio Veneto, scortata dalla X Squadriglia Cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco, poi rilevati da Granatiere, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino della XIII Squadriglia), da Napoli, la III Divisione (Trento, Trieste, Bolzano) con la XII Squadriglia (Ascari, Corazziere, Carabiniere) da Messina e la Divisione (incrociatori leggeri Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi) con la XVI Squadriglia (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno) da Brindisi.
Tutte queste unità si sarebbero riunite nel punto prestabilito per poi partecipare all'operazione «Gaudo», un'incursione contro il naviglio britannico nel Mediterraneo orientale, a nord di Creta.
Il capitano di vascello Toscano, che fino al 10 marzo 1941 aveva ricoperto l'incarico di capo di Stato Maggiore del Comando Militare Marittimo di Messina, aveva assunto solo da pochi giorni il comando dell'Alfieri e della IX Squadriglia Cacciatorpediniere, rimpiazzando il parigrado Lorenzo Daretti. Anche il direttore di macchina dell'Alfieri, nonché capo servizio Genio Navale della IX Squadriglia, il capitano del Genio Navale Giorgio Modugno, era nuovo a bordo: aveva preso imbarco sull'Alfieri solo cinque giorni prima della partenza, dovendo sostituire con urgenza il capo servizio Genio Navale della IX Squadriglia Cacciatorpediniere per l'operazione del 26-29 marzo in Mediterraneo orientale. Modugno, brillante ufficiale in Marina dal 1932 (volle la sorte che il suo primo imbarco fosse stato sullo Zara allora nuovo), che divideva il tempo libero a bordo tra lo studio di problemi legati alle navi ed ai loro macchinari (aveva anche ideato un apparato installato su numerose navi della Regia Marina) e la realizzazione di schizzi a pastello, veniva da una famiglia di radicate tradizioni marinare: sia suo padre (tenente generale del Genio Navale) che suo fratello erano infatti ufficiali della Regia Marina. Modugno era stato scelto per l'incarico di capo servizio Genio Navale della IX Squadriglia – per il quale normalmente sarebbe stato necessario un periodo di familiarizzazione con l'apparato motore delle unità poste sotto il suo controllo, per il quale non vi era ora tempo sufficiente prima della partenza – proprio in considerazione della sua esperienza e conoscenza degli apparati propulsivi, dei quali era specialista.

Aveva invece lasciato da poco l'Alfieri, dopo averci trascorso un anno e mezzo a bordo, il corrispondente di guerra Guido Minchilli. Proprio nel 1945 Minchilli, nel suo libro "Il comandante aspetta l'alba", avrebbe narrato della sua esperienza sull'Alfieri, della vita a bordo del cacciatorpediniere, e, tramite le testimonianze dei pochi superstiti da lui raccolte, della drammatica fine della nave e di tanti suoi uomini che erano diventati suoi amici.

La navigazione proseguì senza incidenti sino alle 12.25 del 27 marzo, quando il Trieste comunicò che la III Divisione era stata avvistata da un ricognitore britannico Short Sunderland; in seguito a questo, la squadra italiana, poco dopo le 14, accostò per 150° (prima la rotta era 134°) per trarre in inganno il velivolo, e seguì questa rotta sino alle 16, per poi riaccostare per 130°, e poi – alle 19.30 – per 98° portando la velocità a 23 nodi, in modo da arrivare nel punto prestabilito a sud di Gaudo all'alba del 28. Alle 22 del 27 Supermarina annullò l'attacco a nord di Creta, dato che dalla ricognizione era risultato che non vi erano convogli da attaccare. Alle 6.35 del mattino del 28 un idroricognitore catapultato dalla Vittorio Veneto avvistò la Forza B britannica (composta dagli incrociatori leggeri Orion, Ajax, Perth e Gloucester e dai cacciatorpediniere Vendetta, Hasty, Hereward ed Ilex), in navigazione con rotta stimata 135° e velocità 18 nodi una quarantina di miglia ad est-sud-est dall'ammiraglia italiana. Alle 6.57, mentre la III Divisione riceveva l'ordine di assumere rotta 135° e velocità 30 nodi (per raggiungere gli incrociatori britannici, poi dirigere verso la Vittorio Veneto ed attirarli così verso la corazzata), il resto della formazione italiana aumentò la velocità a 28 nodi (in quel momento il gruppo «Zara» – che avrebbe dovuto congiungersi con la Vittorio Veneto all'alba –, di cui la IX Squadriglia faceva parte, si trovava in leggero ritardo; alle 6.30 era circa 16 miglia a nordovest delle altre unità, ed alle 6.57 ricevette ordine dalla nave ammiraglia di accelerare).

Alle 7.55 la III Divisione avvistò la Forza B, ma dato che anche la Forza B intendeva cercare di attirare le navi italiane verso il grosso della Mediterranean Fleet (tra cui le corazzate Barham, Valiant e Warspite e la portaerei Formidable, della cui presenza in mare gli italiani sono del tutto all'oscuro), e pertanto si ritirò, la manovra pianificata dall'ammiraglio di squadra Angelo Iachino (comandante la squadra italiana) non si concretizzò, e furono invece le navi italiane ad inseguire quelle britanniche. Ebbe così inizio lo scontro di Gaudo. Terminato l'infruttuoso inseguimento e scambio di cannonate, le navi italiane alle 8.55 accostarono per 270° ed assunsero rotta 300° e velocità di 28 nodi, seguite a distanza dalla Forza B, che tenne informato il resto della Mediterranean Fleet dei movimenti delle unità italiane. Essendosene reso conto, alle 10.02 l'ammiraglio Iachino ordinò alla III Divisione di proseguire sulla sua rotta, mentre la Vittorio Veneto e le altre navi invertirono la rotta (assumendo rotta 90°) per sorprendere alle spalle la Forza B (portandosi ad est delle navi britanniche e poi accostando verso sud), porla tra due fuochi (la III Divisione ed il resto della formazione italiana) ed impedirne la ritirata. Le unità della Forza B erano però più a nord di quanto ritenuto (e segnalato) e pertanto l'incontro avvenne alle 10.50: alle 10.56 la Vittorio Veneto aprì il fuoco da 23.000 metri, e la Forza B subito accostò verso sud e si ritirò inseguita dalle navi italiane, ma le distanze andarono aumentando ed il tiro della Vittorio Veneto risultò inefficace. Alle 10.57 vennero avvistati sei aerei che si rivelarono poi essere aerosiluranti britannici (decollati dalla Formidable), che alle 11.18 attaccarono: la corazzata italiana accostò sulla dritta, e la XIII Squadriglia si portò in posizione adatta ad impedire l'attacco, aprendo intenso fuoco contraereo; alle 11.25 gli aerosiluranti lanciarono, ma furono costretti a farlo da una distanza eccessiva, ed i siluri non andarono a segno. Nel frattempo, alle 11.07, la I Divisione avvistò un sommergibile a 3000 metri per 280°, segnalandolo alla nave ammiraglia.

Successivi messaggi e segnalazioni, che confermavano l'assenza di traffico convogliato britannico da attaccare, fecero decidere all'ammiraglio Iachino di proseguire nella navigazione di ritorno verso le basi italiane. Alle 13.23 la I Divisione si trovava a 56 miglia per 266° da Gaudo. Alle 15.17 il gruppo «Zara» venne attaccato da bombardieri britannici, poi ancora alle 15.26, alle 16.30 ed infine alle 16.44. Nello stesso lasso di tempo anche la Vittorio Veneto e la III Divisione subirono ripetuti attacchi aerei: uno solo causò danni, ma bastò a pregiudicare le sorti della battaglia. Alle 15.19, infatti, tre aerosiluranti britannici attaccarono la Vittorio Veneto, mentre dei caccia attaccavano le unità della XIII Squadriglia mitragliandone la coperta; anche dei bombardieri in quota parteciparono all'attacco. L'intenso tiro contraereo dei cacciatorpediniere della XIII Squadriglia colpì uno degli aerosiluranti (pilotato dal capitano di corvetta John Dalyell-Stead), che però, prima di precipitare in mare con la morte dei tre uomini di equipaggio (così divenendo l'unica perdita britannica nella battaglia), riuscì a ridurre le distanze con la Vittorio Veneto a meno di 1000 metri ed a lanciare un siluro, che colpì la nave da battaglia a poppa, in posizione 35°00' N e 22°01' E. Alle 15.30 la Vittorio Veneto, che aveva imbarcato 4000 tonnellate d'acqua, si immobilizzò, ma dopo sei minuti rimise in moto, sebbene a fatica: solo alle 17.13 riuscì a sviluppare una velocità di 19 nodi. La flotta italiana diresse su Taranto, ed alle 16.38 l'ammiraglio Iachino, in previsione di altri attacchi aerei in arrivo al tramonto, ordinò che le altre unità si disponessero intorno alla danneggiata Vittorio Veneto per proteggerla da altri attacchi. Proprio a quell'ora la I Divisione ricevette l'ordine di riunirsi al resto della formazione e portarsi presso la Vittorio Veneto; alle 18.18 la I Divisione ricevette dalla nave ammiraglia l'ultimo messaggio contenente le istruzioni sulla formazione da assumere, ed alle 18.40 il gruppo «Zara» raggiunse il posto assegnato, completando così lo schieramento.

La formazione era su cinque colonne di unità disposte in linea di fila: da destra a sinistra, la IX Squadriglia Cacciatorpediniere (Alfieri in testa, seguito nell'ordine da Gioberti, Carducci ed Oriani), la I Divisione (Zara, Pola, Fiume), la Vittorio Veneto preceduta da Granatiere e Fuciliere e seguita da Bersagliere ed Alpino, la III Divisione (Trieste, Trento, Bolzano) e la XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Corazziere, Carabiniere, Ascari).
Già alle 18.10, da bordo della Vittorio Veneto, fu comunicato a tutte le altre navi che a breve, dopo il tramonto, la squadra italiana sarebbe stata attaccata da aerosiluranti: il reparto di crittografi imbarcati sulla corazzata aveva infatti intercettato un messaggio britannico che ordinava attacchi di aerosilurati da Maleme per il tramonto.
La previsione si avverò appena tredici minuti più tardi: alle 18.23 (nel frattempo la velocità della Vittorio Veneto era scesa a 15 nodi) vennero avvistati nove aerosiluranti britannici, che si tennero a distanza ad est delle navi italiane, fuori tiro e bassi sul mare (tranne uno che, restando in quota dalla parte del sole, comunicò agli altri la posizione e gli elementi del moto delle unità italiane). Alle 18.51 tramontò il sole: per cinque di quelle navi non sarebbe mai più sorto. Alle 18.58 Iachino ordinò a tutte le navi di tenersi pronte ad accendere i proiettori e stendere cortine nebbiogene, alle 19.15 la formazione italiana accostò per conversione ed assunse rotta 270° (in modo che le navi fossero meno illuminate possibile dal sole che tramonta) e nove minuti più tardi i cacciatorpediniere in coda iniziarono a stendere cortine nebbiogene. Alle 19.28 gli aerosiluranti si avvicinarono – le navi più esterne accesero perciò i proiettori su ordine di Iachino – ed alle 19.30, su ordine dell'ammiraglio Iachino, vi fu una nuova accostata per conversione (rotta assunta 300°). Sei minuti dopo tutti i cacciatorpediniere emisero cortine fumogene ed aprirono il fuoco, mentre gli aerei passavano all'attacco: molti, non riuscendo ad oltrepassare la barriera costituita dal tiro dei cacciatorpediniere, dai fasci dei proiettori e dalle cortine nebbiogene, sganciarono in maniera imprecisa, ma intorno alle 19.50 il Pola venne colpito ed immobilizzato da un siluro. Cessato l'attacco, e calato il buio, alle 19.50 si spensero i proiettori e fu cessato il fuoco contraereo, ed alle 20.11 cessò anche l'emissione di cortine fumogene. Alle 20.05 l'ammiraglio Iachino, inconsapevole di quanto accaduto al Pola (alle 20.07 l'ammiraglio aveva chiesto alle Divisioni se vi fosse niente di nuovo), ordinò alla I Divisione di posizionarsi 5000 metri a prua. Proprio in quel momento, però (anche se il messaggio giunse nelle mani dell'ammiraglio Iachino solo alle 20.16), lo Zara comunicò alla Vittorio Veneto la ferale notizia: il Pola era stato silurato, ed ora era fermo. Era l'inizio della fine. Alle 20.16 l'ammiraglio di divisione Carlo Cattaneo, comandante la I Divisione (con bandiera sullo Zara), comunicò che salvo contrordini avrebbe distaccato due cacciatorpediniere (della IX Squadriglia) per scortare il danneggiato Pola. Era probabilmente la decisione più sensata: inviare al soccorso del Pola l'intera I Divisione sarebbe stato di scarsa utilità e sproporzionato ai rischi, dato che era in mare, a sole 55 miglia di distanza (Iachino pensava 75, a causa di errori nelle rilevazioni radiogoniometriche usate per localizzare le navi nemiche), una formazione britannica di dimensioni sconosciute, chiaramente all'inseguimento delle navi italiane. Era il gruppo che comprendeva Barham, Valiant, Warspite e Formidable, ma Iachino pensava che l'entità della formazione britannica fosse molto minore, e che nessuna corazzata ne facesse parte.
Un paio di cacciatorpediniere sarebbero probabilmente bastati, l'uno per prendere il Pola a rimorchio e l'altro per scortarlo, e, nel caso fossero stati raggiunti dalle navi britanniche, per evacuarlo ed affondarlo con i siluri; al più si sarebbe potuta inviare al suo soccorso tutta la IX Squadriglia. Iachino, però, era di diversa opinione (affermò in seguito che due cacciatorpediniere avrebbero potuto solo affondare il Pola, non sarebbero nemmeno bastati a salvarne l'equipaggio e non avrebbero avuto l'autorità necessaria a decidere se affondare o meno l'incrociatore), ed alle 20.18 ordinò che tutta la I Divisione (Zara, Fiume e IX Squadriglia) si recasse a soccorrere la nave danneggiata, reiterando l'ordine alle 20.38 («ZARA FIUME et 9a squadriglia vada soccorrere POLA»), dal momento che Cattaneo, essendosi reso conto – dalle segnalazioni dei ricognitori tedeschi e dalle intercettazioni delle comunicazioni radio britanniche – che una squadra britannica stava seguendo quella italiana, tardava ad eseguire l'ordine. Alle 20.24 Cattaneo, che sulle prime era stato riluttante a tornare indietro con tutte le sue navi, chiese se poteva invertire la rotta per assistere il Pola, ed alle 21 Iachino rispose affermativamente. Già prima di questa conferma finale, probabilmente in seguito alla ricezione dell'ordine delle 20.38, la I Divisione accostò ad un tempo di 180° sulla dritta ed invertì la rotta alle 21.06, dirigendosi verso il Pola.
Da bordo delle altre navi le videro allontanarsi in linea di fila: lo Zara, nave ammiraglia, in testa, seguito dal Fiume, poi l'Alfieri come caposquadriglia della IX Squadriglia, quindi il Gioberti, dietro il Carducci, e l'Oriani in coda. Non le avrebbero mai più riviste.
La I Divisione assunse quindi rotta 135°, ed alle 21.07 Cattaneo ordinò di portare la velocità a 16 nodi, che aumentò a 22 nodi alle 21.25 per poi ridurla nuovamente a 16 alle 22.03. Questa velocità, non particolarmente elevata, era dovuta al fatto che i cacciatorpediniere della IX Squadriglia erano ormai a corto di carburante (fatto che fu segnalato allo Zara, che a sua volta comunicò a Iachino alle 21.50, nel suo ultimo messaggio: "L'autonomia rimasta alla Squadriglia Alfieri è molto limitata e non permette un ingaggio d'emergenza, che pensiamo essere quasi certo"), rimasto in quantità appena sufficiente a tornare alla base: durante la navigazione il comandante Toscano si interessò dell'autonomia residua degli altri cacciatorpediniere,

e fu particolarmente preoccupato dalla poca nafta che era rimasta al Carducci, che alle 21 aveva solo 125 tonnellate di carburante nei serbatoi (il 28 % del totale, e bastante per meno di 200 miglia alla velocità da tenere in battaglia), mentre gli altri tre ne avevano 145 ciascuno. Per quest'ultimo, Toscano discusse con i sottoposti anche la possibilità di farlo rifornire da un incrociatore. La ridotta riserva di combustibile rimasta ai cacciatorpediniere fu anche uno dei motivi per i quali Cattaneo, essendosi trovato con la IX Squadriglia a poppavia dei suoi incrociatori a seguito dell'inversione di rotta, non ordinò loro di portarsi a proravia di questi ultimi, dato che per portarsi nuovamente in testa allo schieramento i cacciatorpediniere di Toscano avrebbero dovuto incrementare considerevolmente la velocità, consumando così più carburante. La formazione assunta da Cattaneo, con la IX Squadriglia a poppavia degli incrociatori, invece che a proravia degli stessi, avrebbe in seguito destato molte perplessità e polemiche, dal momento che, se i cacciatorpediniere fossero stati posizionati in posizione di scorta avanzata notturna (4 km a proravia degli incrociatori, con un intervallo di 2 km tra ogni cacciatorpediniere), gli eventi successivi avrebbero potuto prendere una piega differente. Da molte parti, ancor oggi, si sostiene che ponendo la IX Squadriglia a poppavia degli incrociatori Cattaneo contravvenne alle regole vigenti sulla navigazione notturna in tempo di guerra, che prevedevano invece che i cacciatorpediniere venissero posizionati a proravia delle navi maggiori, formando uno schermo difensivo. In realtà, tuttavia, le norme di Squadra (come evidenziato dallo storico Francesco Mattesini, autore di una monumentale opera su Capo Matapan), prevedevano un'eccezione alla summenzionata regola: quella di condizioni pessime di visibilità notturna. In tal caso, le norme stabilivano che i cacciatorpediniere dovessero navigare – in singola o doppia linea di fila – a poppavia delle navi maggiori, anziché a proravia, perché in caso di incontro improvviso con unità nemiche avrebbero dovuto essere le navi maggiori ad aprire il fuoco per prime (un controsenso, in effetti, se si pensa che gli equipaggi di tali navi, a differenza di quelli dei cacciatorpediniere, non erano addestrati al combattimento notturno, e gli incrociatori di notte viaggiavano con i cannoni per chiglia, del tutto impreparati ad un'azione di fuoco): l'articolo 68 della direttiva SM-11-S del gennaio 1936 disponeva che "All'approssimarsi della notte le Unità del naviglio sottile che il C.C. [Comandante in Capo] intende far navigare in unione con le unità maggiori, vengono inviate di poppa alla formazione di queste, in unica e doppia linea di fila". Tanto che Supermarina, nelle relazioni sul disastro, non diede alcuna importanza al fatto che la IX Squadriglia si fosse trovata dietro e non davanti agli incrociatori (il primo a sollevare tale questione fu invece, nel dopoguerra, l'ammiraglio Iachino, che cercava di alleggerire la propria responsabilità dell'accaduto imputandolo anche ad errori commessi da Cattaneo). E "pessime condizioni di visibilità notturna" definiva esattamente la fatidica notte del 28 marzo, una notte senza luna, estremamente buia, con alcune nuvole che riducevano molto la visibilità, specie verso est. Dunque Cattaneo non contravvenne alle regole, ma vi si attenne alla lettera, anche in considerazione del fatto che la carente visibilità avrebbe potuto causare errori di riconoscimento con i cacciatorpediniere, qualora fossero stati posti a proravia, e specialmente sarebbe stata d'intralcio al tiro degli incrociatori in caso d'incontro con le unità britanniche. Peraltro, Cattaneo stesso (come Iachino) si aspettava di incontrare le unità britanniche – che anche lui pensava essere solo incrociatori e cacciatorpediniere, non corazzate – molto più tardi, quando il Pola fosse già stato preso a rimorchio, ed i cacciatorpediniere sarebbero stati disposti tutt'attorno agli incrociatori per proteggerli su tutti i lati. Alle 21.24 Iachino autorizzò Cattaneo ad abbandonare il Pola qualora attaccato da forze nemiche di entità superiore, e dieci minuti più tardi iniziò lo scambio di informazioni tra Zara e Pola per preparare le operazioni di rimorchio, una volta le navi di Cattaneo fossero giunte sul posto. All'insaputa di Cattaneo e di Iachino, però, già dalle 20.15 il radar dell'incrociatore britannico Orion, inviato con il resto della Forza B alla ricerca della formazione italiana, aveva individuato il relitto galleggiante del Pola. Dopo aver effettuato vari rilevamenti radar senza essere riuscito ad identificare il contatto (il Pola non era infatti stato visivamente avvistato), l'ammiraglio Pridham-Wippell, comandante della Forza B, avendo comunicato al suo comandante in capo (l'ammiraglio Andrew Browne Cunningham, comandante della Mediterranean Fleet ed imbarcato sulla Warspite) la posizione della nave sconosciuta perché decidesse sul da farsi, decise di proseguire senza curarsene ulteriormente. Il tenente di vascello Italo Bimbi, direttore del tiro dell'Alfieri, avrebbe in seguito scritto nella sua relazione che nessuno, a bordo, riteneva che si sarebbe incontrato il nemico: la navigazione procedeva normalmente e la situazione appariva tranquilla, tanto che Bimbi si ritirò nell'alloggio dei contabili, sotto la plancia, per riposare un poco. Di diverso avviso erano i sottotenenti di vascello Vito Sansonetti, ufficiale al tiro, ed Oberto Manfredi, segretario di Squadriglia, che dopo l'inversione di rotta avevano discusso, mentre si trovavano sull'ala di plancia di sinistra, la possibilità di un incontro con forze nemiche. Sansonetti – che era il figlio del comandante della III Divisione, ammiraglio di divisione Luigi Sansonetti, anch'egli in mare quella notte per l'operazione nel Mediterraneo orientale: le sue navi erano rimaste con la Vittorio Veneto – non era in servizio in quel momento, ma si era egualmente trattenuto in plancia; lui e Manfredi si aspettavano entrambi che da un momento all'altro le unità della IX Squadriglia Cacciatorpediniere sarebbero state mandate in scorta avanzata. Alle 21.55 (od alle 21.15, o poco dopo le 22) un altro degli incrociatori di Pridham-Wippell, l'Ajax, rilevò un nuovo contatto radar:

stavolta erano tre navi, che si trovavano cinque miglia a sud della Forza B (che era in quel momento nel punto 35°19' N e 21°15' E), su rilevamento compreso tra 190° e 252°. Erano probabilmente il Gioberti, il Carducci e l'Oriani, che assieme al resto della I Divisione stavano procedendo su rotta opposta a quella della Forza B, rispetto alla quale erano effettivamente poco più di cinque miglia a sud: Pridham-Wippell, però, pensò trattarsi di tre degli otto cacciatorpediniere della 14th Destroyer Flotilla del capitano di vascello Philip Mack, inviati anch'essi alla ricerca delle navi italiane: lo stesso pensò il comandante Mack, che aveva ricevuto la comunicazione radio dell'avvistamento, e rispose all'Ajax che le navi da loro avvistate dovevano essere le sue. La Forza B, pertanto, alle 22.02 accostò verso nord per allontanarsi, onde evitare incidenti con le navi di Mack. Le navi di Cattaneo superarono quindi indenni ed ignare sia la Forza B (passando a sud di essa) sia le navi di Mack (ad una decina di miglia di distanza), procedendo su rotta opposta. Verso le 22.10 il secondo capo S.D.T. Edvino Reppi, di guardia in plancia dell'Alfieri, avvistò a poppavia del traverso le sagome di due cacciatorpediniere, che seguivano una rotta di avvicinamento alla I Divisione: Reppi ne informò subito Sansonetti, il quale guardò a sua volta e poi rispose: "Ma sono i nostri caccia!". In seguito, Reppi si sarebbe dichiarato convinto che le navi da lui viste fossero nemiche, in quanto, disse, quella di prora ad un certo punto accese un proiettore per qualche secondo, illuminando uno degli incrociatori della I Divisione ed iniziando subito il tiro illuminante. Sansonetti, da parte sua, aveva già osservato i cacciatorpediniere della IX Squadriglia in linea di rilevamento e non a distanza, cosa di cui aveva avvisato il comandante Toscano; nel dopoguerra, la Commissione d'Inchiesta Speciale istituita sulla perdita dell'Alfieri, esaminando le deposizioni degli ufficiali di quella e di altre navi ed i rapporti di Oriani e Gioberti, avrebbe giudicato che i cacciatorpediniere avvistati da Reppi non fossero nemici, bensì unità della IX Squadriglia finite fuori formazione a causa delle accostate e mutamenti di velocità compiuti dalla I Divisione durante la navigazione verso il Pola. Il comandante Toscano ordinò al sottotenente di vascello Sansonetti di verificare che le navi della formazione fossero disposte in corretta linea di fila, e vide invece con sorpresa che apparivano sparpagliate su una formazione a rastrello piuttosto ampia. Solo diversi anni dopo Sansonetti avrebbe appreso che, con ogni probabilità, le navi che aveva visto erano quelle britanniche. (Per altra versione, verso le 22.20 Toscano chiese a Sansonetti se vedesse gli altri cacciatorpediniere, e quest'ultimo controllò e notò che essi erano in linea di rilevamento piuttosto disordinata, cosa che lui imputò ad una probabile riduzione di velocità non segnalata. Non è chiaro se l'episodio in parola sia lo stesso o se si parli di due momenti differenti). Verso le 22.30 Sansonetti entrò nel casotto di rotta per controllare a quale ora sarebbe dovuto avvenire l'incontro tra la I Divisione ed il Pola. Il sottotenente di vascello Manfredi aveva appena fatto il punto: glielo mostrò, aggiungendo che proprio in quell'ora avrebbero potuto incontrare il nemico. Ricevuta la segnalazione di Pridham-Wippell sul relitto del Pola (che ancora non si sapeva essere tale), Cunningham assunse con le sue navi (Barham, Valiant, Warspite, Formidable ed i cacciatorpediniere Stuart, Havock, Griffin e Greyhound) rotta 280° per scoprire la sua identità, e distruggerlo. Dopo un'ora la Valiant, unica corazzata munita di radar, che subito dopo il mutamento di rotta aveva iniziato a scandagliare la zona con il suo radar per cercare la nave immobilizzata, localizzò il Pola 6 miglia a prua sinistra, e tutte le navi di Cunningham accostarono di 40° a sinistra. L'ammiraglio britannico pensò di trovarsi di fronte alla Vittorio Veneto: di conseguenza, ordinò ai suoi cacciatorpediniere di scorta (Stuart ed Havock erano a dritta delle corazzate, Greyhound e Griffin a sinistra) di spostarsi tutti a dritta per liberare il campo di tiro verso sinistra, mentre 24 cannoni da 381 mm – l'armamento principale delle tre corazzate – venivano puntati verso il punto in cui il radar della Valiant aveva localizzato la nave ignota, pronti ad aprire il fuoco non appena fosse stata avvistata con i binocoli. Alle 22.23, prima di completare la manovra di spostamento per liberare il campo di tiro delle corazzate, lo Stuart segnalò urgentissimamente a Cunningham "Unità sconosciuta per 250° a 4 miglia di distanza", seguito alle 22.25 da un'altra nave che comunicò "J – 300 – 6", cioè "rilevo unità di superficie nemica per rombo 300° a distanza 6": erano le navi del gruppo «Zara», che venivano a soccorrere il Pola. Prima ancora che il messaggio dello Stuart fosse ricevuto sulla Warspite, comunque, fu il commodoro J. H. Edelsten, capo di Stato Maggiore di Cunningham, ad avvistare le navi italiane. Mentre tutte le vedette, i puntatori e gli ufficiali britannici cercavano nel buio a sinistra, dove il radar della Valiant aveva localizzato il relitto del Pola, Edelsten stava tranquillamente controllando l'orizzonte sulla destra, con un binocolo, dalla plancia ammiraglio della Warspite. Alle 22.25 Edelsten disse con calma a Cunningham di aver avvistato due grandi incrociatori, preceduti da uno di dimensioni minori, che stavano attraversando la rotta della formazione britannica a proravia della stessa, ad una distanza di un paio di miglia, sulla dritta. Il comandante della Mediterranean Fleet si accertò egli stesso dell'esattezza dell'avvistamento, ed il capitano di fregata Power, esperto nel riconoscimento delle navi italiane, confermò che fossero due incrociatori classe Zara e (erroneamente) uno da 5000-6000 tonnellate, probabilmente tipo Colleoni. Erano le navi di Cattaneo, in navigazione in linea di fila su rotta 130°. Le navi britanniche erano tutte munite di colorazione mimetica, che ne diminuiva di molto la probabilità di avvistamento, mentre quelle italiane, a parte il Fiume, avevano ancora la loro colorazione grigio chiaro, senza mimetizzazione, che le rendeva molto più visibili di notte.

Proprio in quei minuti, alle 22.29, le navi di Cattaneo avevano avvistato un razzo Very rosso levarsi nel cielo a poca distanza, a 40° di prora sinistra: l'aveva lanciato il Pola, per farsi vedere, temendo che le sagome scure che aveva visto transitare nei suoi pressi poco prima fossero le navi di Cattaneo, e che non l'avessero visto (in realtà erano le corazzate di Cunningham). Di conseguenza la I Divisione, ridotta la velocità a 16 nodi, iniziò ad accostare a sinistra, verso il punto da cui era partito il razzo. Anche da bordo dell'Alfieri, che seguiva il Fiume con rotta 130° e velocità di 16 nodi, venne avvistato il Very rosso del Pola: anzi, dalla plancia del cacciatorpediniere (dove si trovavano il comandante Toscano, l'assistente di squadriglia, capitano di corvetta Pietro Busolli, il comandante in seconda Zancardi, l'ufficiale di rotta, sottotenente di vascello Francesco Mascini, ed altri ufficiali) vennero visti non uno, ma ben due Very rossi accendersi a breve intervallo di tempo: il primo alle 22.30 circa, a circa 50° dalla prora a sinistra, e poco dopo un secondo al traverso. Cunningham ordinò che la formazione accostasse ad un tempo di 40° sulla dritta, ricostituendo la linea di fila sul rombo 280°; poi le torri dei cannoni delle tre corazzate vennero puntate nella direzione da cui provenivano le navi della I Divisione. La Formidable ricevette l'ordine di uscire dalla formazione ed allontanarsi verso destra, essendo al momento inutile ed anzi a rischio di essere coinvolta in un combattimento notturno nel quale non avrebbe avuto modo di difendersi adeguatamente se attaccata. Ancora pochi minuti di attesa, prima che iniziasse il tiro. Sulle navi italiane nessuno sospettava di niente… Alle 22.30 la Warspite aprì il fuoco per prima, da 3500 metri di distanza. Subito la seguirono la Valiant e la Barham: ventiquattro cannoni da 381 mm riversarono un diluvio di proiettili sui due incrociatori della I Divisione, mentre i proiettori del cacciatorpediniere Greyhound e delle corazzate illuminavano lo Zara, il Fiume e l'Alfieri. Lo Zara ed il Fiume, colti completamente alla sprovvista, non ebbero nemmeno il tempo di abbozzare una reazione: entrambi gli incrociatori furono ridotti, in capo a tre minuti, a due relitti galleggianti, devastati dall'uragano di fuoco che si era abbattuto su di loro. Alle 22.35 (o 22.33) la Barham aprì il fuoco per ultima, ed il suo comandante, capitano di vascello Cooke, ordinò di aprire il fuoco contro un cacciatorpediniere che era appena apparso nel fascio del proiettore del Greyhound, a prora sinistra della corazzata: era l'Alfieri, che divenne il bersaglio delle prime due salve da 381 della corazzata. Poco dopo i proiettori delle navi britanniche avvistarono tre dei quattro cacciatorpediniere della IX Squadriglia: agli inglesi sembrò che questi, sbucati da dietro gli incrociatori, si fossero diretti verso la formazione britannica e poi, probabilmente dopo aver lanciato i siluri, avessero accostato a dritta per poi allontanarsi coprendosi la ritirata con cortine fumogene. Niente di tutto questo era in realtà avvenuto: le quattro unità della IX Squadriglia, benché – a differenza degli incrociatori – avessero le proprie artiglierie ed i propri tubi lanciasiluri armati e pronti al fuoco (come di norma per la navigazione notturna delle siluranti in tempo di guerra), furono talmente colte di sorpresa e frastornate da quanto stava accadendo – all'iniziale sorpresa seguirono violente e rapide raffiche di proiettili da 152 mm – che non spararono un colpo né tentarono il contrattacco silurante, bensì accostarono subito tutte a dritta ed accelerarono tentando di fuggire coprendosi con cortine nebbiogene, senza capire cosa stesse accadendo, investite dal tiro delle navi britanniche ed abbagliate dai fasci luminosi dei proiettori puntati su di esse. Il supposto attacco silurante dei cacciatorpediniere italiani portò però le corazzate (o forse solo la Warspite) ad aprire il fuoco con i cannoni di medio calibro (152 mm) verso le navi del comandante Toscano, mentre i cacciatorpediniere britannici – Stuart, Havock, Griffin e Greyhound – si lanciavano al contrattacco aprendo il fuoco con i propri cannoni. Nella confusione generale, anzi, l'Havock scordò di accendere i fanali di riconoscimento in uso nelle azioni notturne e venne perciò scambiato per italiano e fatto segno di due salve da 152 della Warspite, uscendone tuttavia indenne. L'Alfieri, che, essendo il caposquadriglia, procedeva in testa alla linea di fila dei cacciatorpediniere, subito a poppavia del Fiume (ed a proravia del Gioberti), fu il primo ad essere avvistato e bersagliato dal tiro da 152 delle corazzate. Era passato poco dall'avvistamento dei due presunti Very rossi a sinistra, quando da bordo del cacciatorpediniere si assistette all'improvvisa apertura del fuoco contro Zara e Fiume, con tiro illuminante e battente da parte delle corazzate britanniche. Il sottotenente di vascello Sansonetti, uscendo dalla sala nautica dopo aver parlato con Manfredi, aveva appena aperto la porta della plancia quando vide attraverso il vetro un enorme incendio svilupparsi sulla poppa del Fiume (soprattutto a dritta), poche centinaia di metri a proravia dell'Alfieri, e poi sentì improvvisamente delle esplosioni e corse fuori, mentre schegge infuocate di ogni dimensione si levavano nel cielo. Non trascorsero che pochi istanti, che l'Alfieri divenne a sua volta un bersaglio, contro cui fu fatto fuoco non solo con i pezzi secondari da 152 delle corazzate (il cui effetto fu poco inefficace, in quanto la Warspite, per un problema al sistema d'illuminazione automatico EBI, aprì il fuoco in ritardo, solo alle 22.31, da una distanza di 2290 metri – ritenuta eccessiva –, tirando la prima salva a vuoto e colpendo uno dei cacciatorpediniere con la seconda, mentre la terza e la quarta mancarono l'Havock), ma anche con quelli da 381 della Barham: la prima salva da 381 della Barham, sparata da soli 2800 metri di distanza, mise un colpo a segno sotto la plancia della nave di Toscano, ed il direttore del tiro della Barham, osservando i risultati della prima salva sull'Alfieri, disse "È stato il migliore tiro notturno che abbia mai fatto". Il comandante della Barham si trovò d'accordo.

Poi la corazzata spostò il suo tiro sullo Zara.
Sulla plancia dell'Alfieri, non appena ebbe inizio il tiro battente ed illuminante da parte nemica, il comandante Toscano gridò "Che succede?" e subito dopo ordinò "Tutta la barra a dritta! Avanti massima!". Questo venne riferito in seguito dal sottotenente di vascello Francesco Mascini, l'ufficiale di rotta, il quale spiegò che Toscano intendeva sottrarsi al tiro nemico che aveva sorpreso tutti, riunire la squadriglia (l'intera squadriglia avrebbe dovuto portarsi fuori dall'immediato tiro avversario) e poi contrattaccare con i siluri nel modo più opportuno. Tale semplice piano venne rapidamente formulato da Toscano insieme all'assistente di squadriglia, capitano di corvetta Pier Gaetano Busolli, alla presenza di Mascini e Manfredi, subito dopo che Toscano aveva ordinato di mettere le macchine avanti tutta e portare tutto il timone a dritta (questi ordini furono sentiti anche da Sansonetti). Per lo stesso motivo, il comandante Toscano ordinò subito di emettere una cortina nebbiogena con cui occultarsi; ma, prima di poter emettere la cortina, l'Alfieri venne raggiunto a poppa ed al centro da diverse salve che lo danneggiarono gravemente, immobilizzandolo con la barra bloccata a 15° a dritta (risulterebbe, secondo la Commissione d'Inchiesta Speciale istituita nel 1946, che la nave avesse fatto in tempo ad eseguire l'accostata a dritta prima di essere colpita, che Toscano ordinò di emettere nebbia solo dopo che l'Alfieri era stato colpito, e che quest'ultimo ordine non poté essere eseguito a causa dei danni subiti). Per effetto dell'abbrivio, l'Alfieri andò verso il nemico prima di arrestarsi del tutto. Tutto ciò risulta dalla successiva deposizione di Mascini (confermata anche da quella di Sansonetti), mentre il tenente di vascello Italo Bimbi, direttore del tiro, diede una versione del tutto differente degli ordini e propositi di Toscano: secondo la sua deposizione, Toscano diresse verso il punto da cui partivano le salve nemiche (accostando cioè a sinistra, invece che a dritta) allo scopo di avvicinarsi alle navi britanniche, che non si riusciva a vedere, per poter lanciare e sparare contro di esse.
In ogni caso, ciò non cambia quello che seguì. Alle 22.32, pochi secondi dopo l'inizio dell'azione, mentre veniva dato l'ordine di seguire gli indici elettrici per iniziare il tiro con i cannoni da 120 mm, un proietto da 381 mm sparato dalla Barham colpì l'Alfieri, passò da parte a parte il deposito di nafta n. 20 ed esplose a centro nave e nel locale macchina poppiero, mettendo fuori uso le trasmissioni dei timoni, che rimasero bloccati a dritta, e spezzando le tubolature della sala macchine, dalle quali fuoriuscì copiosamente vapore, che sfogò all'esterno attraverso il boccaporto. Saltò anche la corrente, lasciando la nave al buio ed impedendo di comunicare dalla plancia con i locali inferiori. Sul ponte di comando, la ruota del timone era in folle: la nave, ingovernabile, iniziò a girare in cerchio verso dritta, con velocità decrescente, pertanto il comandante Toscano ordinò al comandante in seconda, il tenente di vascello Pietro Zancardi, di andare a poppa per azionare il governo a mano. Al contempo, il comandante diede ordine al direttore di macchina, capitano del Genio Navale Giorgio Modugno, di rimettere in moto la nave con la sola motrice prodiera: Modugno suggerì di fermare la macchina di dritta, in modo da intercettare il vapore a centro nave, e tentare di proseguire usando solo la macchina prodiera ed una caldaia funzionante. Era l'unica manovra possibile in quelle condizioni. Toscano ordinò perciò di fermare la macchina di dritta, mentre con le manovre effettuate dalla stazione poppiera il timone – rimesso in funzione grazie agli sforzi del capitano Modugno – veniva portato a 15° a dritta: ciò non sortì però il risultato sperato, dato che il cacciatorpediniere aveva velocemente ridotto l'abbrivio, girando in cerchio. Inutili i tentativi di rimettere le macchine in funzione. Alla luce dei bengala, il sottotenente di vascello Sansonetti vide due cacciatorpediniere della IX Squadriglia che accostavano sulla dritta, imitando la manovra dell'Alfieri; un incendio scoppiò sulla prua del Carducci.
Il capitano Modugno (che pure era stato ferito al mento sin dal primo colpo caduto a bordo), coadiuvato dal tenente del Genio Navale Salvatore Ferraro, diresse i vani tentativi di far fronte ai tremendi danni subiti dalla nave, e poi, essendo molti dei suoi uomini rimasti uccisi o feriti, partecipò personalmente all'esecuzione dei provvedimenti necessari a tenere in efficienza il cacciatorpediniere fino alla fine, passando noncurante tra le fiamme dei numerosi incendi, gli scoppi delle munizioni ed il vapore che dilagava dentro e fuori lo scafo. "Coraggio ragazzi, tra poco saremo di nuovo pronti a muovere": così si rivolse ai suoi uomini per incoraggiarli.
Mentre in coperta ed intorno a lui infuriava il combattimento, il capo radiotelegrafista Giovanni Costamagna rimase al suo posto nella stazione radio: non fu mai più rivisto. Con le macchine fuori uso a pochi istanti dall'inizio dell'attacco l'Alfieri, spinto solo dall'abbrivio, continuò per un poco a spostarsi verso dritta rispetto alla formazione. Da bordo si vedevano confusamente le sagome di navi britanniche grandi e piccole, ed il comandante Toscano ordinò di sparare con tutte le armi che ancora funzionassero. Pochi secondi dopo le fallite manovre per governare la nave sopraggiunse, provenendo da prora dritta, lo Stuart, che aprì il fuoco contro l'Alfieri defilando di controbordo a 300-400 metri di distanza. Un proiettile colpì il fumaiolo e distrusse la motolancia, spazzando la coperta sottostante con una pioggia di schegge, che uccisero, ferirono, mutilarono. Dappertutto c'erano morti e feriti, le cui grida cessarono per sempre dopo poco tempo. Il comandante Toscano esclamò "Andiamo a fondo ma combattiamo fino all'ultimo!"; ordinò l'accensione del segnale di mischia, nonché di rispondere al fuoco. Il complesso binato poppiero da 120 mm, però, era completamente avvolto dalla nube di vapore bollente che usciva dal boccaporto, risultando così inutilizzabile, al pari dell'impianto lanciasiluri poppiero (anch'esso a causa del vapore).

Il complesso prodiero da 120, rimasto indenne, sparò invece tre salve a punteria contro lo Stuart, che stava defilando di controbordo sulla dritta a poca distanza (meno di 2000 metri secondo il direttore del tiro, tenente di vascello Italo Bimbi, e addirittura meno di 500 secondo il comandante in seconda Zancardi); anche le mitragliere da 20 mm del lato di dritta dell'Alfieri aprirono un intenso tiro contro l'unità nemica. Dei serventi dell'impianto da 120, solo in sei si sarebbero alla fine salvati, tra cui il tenente di vascello Bimbi, che si era precipitato all'impianto prodiero per rispondere al fuoco. Il cannoniere Rocco Rizzi sarebbe stato decorato con la Medaglia di bronzo al Valor Militare per il suo ruolo in quest'azione.
Il tiro di cui l'Alfieri veniva fatto continuamente segno venne poi a cessare per circa cinque minuti, dopo di che il sottotenente di vascello Sansonetti – dopo aver sentito il comandante Toscano dire "Andiamo a fondo ma combattiamo fino all'ultimo" – scorse all'improvviso sulla sinistra un cacciatorpediniere nemico – era lo Stuart – che si avvicinava rapidamente sparando con il complesso prodiero, per poi accostare solo all'ultimo momento e passare sulla dritta, come se si fosse accorto solo allora della presenza dell'Alfieri (ed era proprio così: lo Stuart vide improvvisamente la nave italiana apparire e passargli vicinissima sulla dritta, tra di essa e l'Havock ed ad una distanza di meno di cento metri, e dovette virare bruscamente per evitare la collisione, poi sparò tre salve contro l'Alfieri, che sparò anch'esso; i proiettili dello Stuart colpirono a prua, a poppa e nelle sovrastrutture). Sansonetti, che era presso l'impianto lanciasiluri centrale, non ebbe il tempo di brandeggiare i tubi per lanciargli contro i siluri prima che scomparisse nell'oscurità, ma dopo pochi attimi lo Stuart riapparve, questa volta sulla dritta, sparando con tutti i cannoni: l'Alfieri fu colpito nel fumaiolo, a prua ed anche vicino a dove si trovava Sansonetti, che – subito dopo aver ordinato di brandeggiare i tubi sulla sinistra – sentì delle grida di dolore, fu coperto di cenere calda di provenienza sconosciuta e venne quasi scaraventato giù dall'impianto lanciasiluri a causa dello spostamento d'aria. L'Alfieri era notevolmente sbandato sulla dritta. Dato che lo Stuart stava passando sulla dritta, a meno di duecento metri di distanza, Sansonetti, di propria iniziativa, ordinò il brandeggio a mano dei tubi lanciasiluri verso dritta, da effettuarsi il più rapidamente possibile, ma il silurista Raffaele Aruta, incaricato del brandeggio a mano, crollò esausto, dicendo di essere ferito, perciò fu Sansonetti stesso ad aiutarlo a brandeggiare, poi ordinò "fuori". Fu il sottocapo silurista Arturo Martinotti, circondato dai corpi dei suoi compagni, mentre i colpi nemici esplodevano tutt'intorno, le fiamme divampavano vicino a lui ed il complesso veniva investito dal vapore, ad effettuare con calma il lancio dei siluri.
Partirono due siluri, ma il lancio era stato effettuato in tali condizioni, e la distanza era così scarsa, che non era pensabile di riuscire ad ottenere un successo: Sansonetti aveva lanciato meramente perché convinto che alla sua nave fosse rimasto poco da vivere. (Il marinaio palombaro Olvino Colavi dichiarò in seguito che il lancio era stato effettuato all'ordine e con elementi conosciuti dalla plancia, che erano stati comunicati al complesso lanciasiluri, ma ciò contrasta con quanto affermato da Sansonetti, il quale riferì di aver lanciato ad occhio e con angolazione dei siluri non conosciuta).
Poco dopo Sansonetti, con il quale erano rimasti solo due o tre uomini abili, lanciò il terzo ed ultimo siluro contro un cacciatorpediniere piuttosto lontano (non è chiaro se si trattasse sempre dello Stuart), mancandolo. Lo Stuart, dopo aver colpito ancora l'Alfieri con varie salve, che appiccarono ulteriori incendi e fecero sbandare fortemente a dritta la nave italiana (almeno uno dei proiettili colpì sotto la linea di galleggiamento, determinando il forte sbandamento), defilò rapidamente di controbordo e scomparve. Subito il direttore di tiro Bimbi fece rapidamente brandeggiare l'impianto binato da 120 mm di prua sul lato opposto al precedente, verso sinistra, e quel complesso sparò la sua quarta ed ultima salva contro l'Havock, che fu visto per pochi secondi avvicinarsi da prua sinistra e poi accostare e sparare a bruciapelo sull'Alfieri, da meno di una cinquantina di metri. Anche le mitragliere tirarono intensamente contro l'Havock, che passò tanto vicino che gli uomini della nave italiana ne videro il comandante in plancia, intento a fumare una sigaretta mentre impartiva ordini.
L'Alfieri divenne così l'unica nave del gruppo «Zara» ad avere tentato una reazione, nonostante la sorpresa iniziale ed i gravissimi danni subiti. Il suo comportamento destò attenzione ed ammirazione tra gli stessi inglesi, come avrebbe riscontrato nel 1944 l'ex ufficiale di rotta, Mascini, durante una missione in Inghilterra nel corso della cobelligeranza: vari ufficiali britannici, parlando con lui, misero in risalto la condotta dell'Alfieri, e chiesero molti particolari sul defunto comandante Toscano. (Nella medesima circostanza, Mascini ebbe modo anche di apprendere da un ufficiale britannico il quale, la notte di Matapan, si era trovato sulla plancia della Warspite, che ad avvistare le navi italiane era stato "personalmente Cunningham, senza l'ausilio del radar" – in realtà non Cunningham ma il commodoro Edelsten, ma la sostanza restava la stessa –, notizia che gli fu confermata da altre fonti, sia ufficiali che private, durante il suo soggiorno in Inghilterra.

....continua



momo BEAM

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

STRANE ANTENNE PER USI ANCORA PIU' STRANI

di Sigfrido Leschiutta - Docente del Politecnico di Torino Dipartimento di Elettronica

VLF - Very Low Frequency



Isola di Tavolara - Stazione VLF

Qualche lettore forse si ricorda che nella pellicola "Ottobre rosso", ispirata dal romanzo "la grande fuga dell'Ottobre Rosso" di Tom Clancy, ogni tanto un marinaio si avvicina al comandante del sottomarino americano, di nome Bartolomeo Vito Mancuso, nonno siculo verace, e gli comunica che è arrivato un messaggio in "bassa frequenza". Il capitano ordina di far emergere il battello per ricevere istruzioni o scambiare dei messaggi, tramite un satellite.

Questa vicenda traduce la pratica impossibilità di comunicare con dei sottomarini in immersione, a meno di non usare come portanti frequenze molto "basse", attorno a 10 kHz, le onde lunghissime; per di più la comunicazione è possibile, sia pure con rilevanti complicazioni tecniche ed economiche, in un verso solo, diretta al sottomarino e quindi è impossibile una conversazione. La penetrazione nel mare di un'onda elettromagnetica è, infatti, inversamente proporzionale alla frequenza o, il che è lo stesso, direttamente proporzionale alla lunghezza d'onda.

E così il sottomarino viene al più avvertito di mettersi in contatto con la base.

Inoltre, per leggi della radiotecnica, la massima frequenza modulante, quella che porta l'informazione, deve essere almeno dieci volte minore della frequenza portante e quindi la quantità d'informazione è limitata nel senso che è possibile trasmettere un numero limitato di messaggi e la velocità di trasmissione è estremamente bassa: non si può usare la fonia e nemmeno l'usuale telegrafia.

Per "bassa frequenza" s'intende la gamma da 30 a 300 kHz (con lunghezze d'onda tra 300 e 30 km); in linguaggio scientifico si chiama banda 4, in inglese è chiamata Very Low Frequency - VLF, in italiano, banda delle onde miriametriche; il miriametro equivale a 10 km, come ben sanno i contadini piemontesi, per i quali un miria equivale a dieci chilogrammi, a diecimila grammi d'uva. La banda usata oggi con i sottomarini è ancora più bassa.

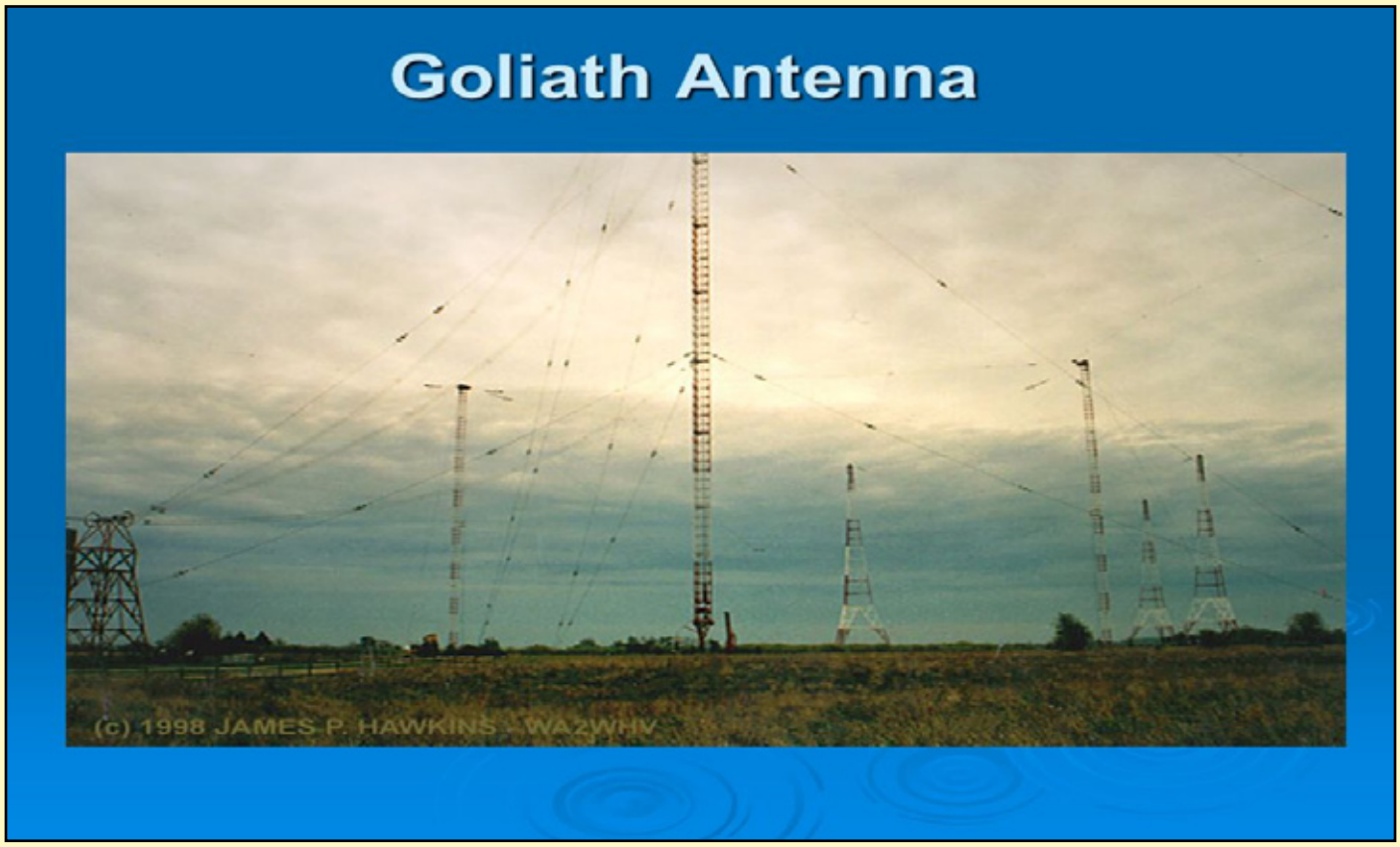
Durante gli ultimi anni dello scorso conflitto per la lotta ai convogli che attraversavano l'Atlantico e poi le acque a nord della Norvegia per portare armi e rifornimenti americani in Inghilterra ed in Russia e poi soprattutto durante gli anni della guerra fredda, il comunicare con sicurezza con i sommergibili in immersione, cui fu affidato il deterrente nucleare, era invece vitale.

Quindi taluni belligeranti e segnatamente americani, russi e tedeschi, investigarono le soluzioni più strane, a volte, come si vedrà, esoteriche, per poter inviare messaggi ai mezzi in immersione; gli inglesi invece avevano, sin dagli albori della radiotecnica, alcune stazioni di tipo tradizionale che potevano comunicare con i sottomarini.

Le soluzioni adottate furono le più strane; per comprenderle è necessario sapere che su queste lunghezze d'onda i rendimenti delle antenne sono infimi perché dipendono dal rapporto al quadrato tra l'altezza dell'antenna e la lunghezza d'onda; il segnale irradiato dipende soprattutto dall'altezza dell'antenna sul suolo o da talune sue dimensioni.

Si avrebbe d'altra parte un buon rendimento con uno stilo lungo un quarto d'onda ma nella banda delle onde miriametriche questo stilo dovrebbe essere alto da 4 a 8 chilometri e quindi la soluzione non è proponibile.

Un'altra soluzione, quella seguita, é quella di un'antenna verticale relativamente corta, diciamo 300 m, ma nella quale, con opportuni accorgimenti circuitali, circoli una corrente la più elevata possibile.
Vediamo tre diverse soluzioni di questo ultimo approccio: immaginiamo di avere a disposizione un fiordo norvegese, anche un canyon serve, oppure un vulcano hawaiano, oppure una vasta pianura umida e di buon terreno conduttore od anche, e questo fu il caso dei russi, isole di lunghezza opportuna.
Lungo i fianchi del fiordo oppure attorno alla bocca del vulcano, siano erette delle torri metalliche, dalla altezza di una cinquantina di metri. Le cime di queste torri metalliche siano collegate tramite isolatori ad una rete di conduttori, che risulta così sospesa sopra il fiordo od il cratere. Dal centro di questo padiglione pende un cavo conduttore che fa capo alla stazione trasmittente posta in fondo al cratere o su una delle rive del fiordo; questa discesa è l'antenna propriamente detta, quella che irradia, lunga alcune centinaia di metri. Il padiglione sospeso agisce come l'armatura di un immane condensatore, la cui capacità elettrica verso la terra fa sì che vi circoli l'elevata corrente necessaria per irradiare il segnale.
Analoga la soluzione tedesca: nelle pianure umide della Pomerania, sopra delle torbiere, furono eretti diciotto tralicci metallici, alti circa 200 m, alle cui cime facevano capo i fili che sorreggevano tre padiglioni esagonali interconnessi.
Il rendimento di queste antenne dipende anche dalla efficienza della "terra" sottostante il padiglione; nel caso del fiordo c'era l'acqua salata del mare, che è un buon conduttore, nel caso del vulcano, un analogo padiglione di conduttori ma steso sul fondo del cratere. Per l'antenna tedesca che fu chiamata Goliath, perché risultò essere la più grande del mondo, la rete di terra era costituita da un sistema di circa 350 chilometri di sbarre di ferro galvanizzato, immerse nel terriccio umido della torbiera. Le sbarre avrebbero dovuto essere di "copperweld", un bronzo fosforoso ramato, ma si era nel 1942 ed il rame era materiale strategico che cominciava a scarseggiare. Comunque Goliath fu l'antenna ad onda miriametrica con il rendimento più elevato tra tutti i sistemi congeneri, tanto che appena finita la guerra i russi la smontarono accuratamente e se la portarono via per rimontarla a Gorki.
Veniamo alle antenne "geologiche".
Uno dei motivi per cui l'Unione Sovietica, non restituì dopo la guerra le isole Sakalin al Giappone, dipende dal fatto che per puro caso in quell'arcipelago ci siano due isole, strette ed allungate, adiacenti ed allineate, separate da un brevissimo tratto di mare ed orientate, grosso modo, Sud-Ovest – Nord-Est. Nelle estremità vicine delle due isole vennero praticate due solenni prese di terra, alle quali venne applicata l'uscita di un radiotrasmettitore ad onda lunga.
Alle estremità più remote delle isole vennero costruite delle prese di terra che facevano capo a loro volta a delle "prese" di mare, costituite da estesi sistemi di conduttori metallici, immersi nel mare stesso. In questo modo fu realizzata un'antenna a dipolo, non dissimile, in linea di principio da un elemento, il radiatore, che si trova nelle centinaia di migliaia di antenne per televisione, che adornano i tetti di ogni città. Cambia solo il materiale, roccia invece che alluminio e la frequenza, 5 kHz invece di 500 MHz; questo dipolo "geologico"



irradiava, per l'orientamento delle isole, verso il Pacifico centrale. L'antenna geologica era cinquantamila volte più lunga di quelle che abbiamo sul tetto.

Anche gli americani avevano un'antenna geologica, che operava alla incredibilmente bassa frequenza di 45 Hz, alla quale corrisponde una lunghezza d'onda di 6 000 km; questa antenna per di più era direttiva.

In uno dei deserti che esistono negli Stati Uniti era stata scoperta una curiosa conformazione geologica: esisteva uno strato orizzontale di rocce calcaree, che sono discretamente isolanti. Sopra questo si estendeva uno strato alto decine di metri di argilla (discreta conduttrice) cui erano sovrapposti circa trecento metri di rocce "isolanti". Fu tracciato in superficie un reticolato a scacchiera di circa 100 km di lato, con passo di 10 km. Ad ogni incrocio fu praticato un foro che raggiungeva l'argilla mentre l'attraversamento dello stato soprastante era mantenuto elettricamente isolato; entro il foro era calato un conduttore il cui terminale, una volta penetrato nell'argilla non era isolato. Entro il foro era versata una sostanza liquida, chiamata Sanikgel, che nel giro di qualche settimana gelifica, formando un volume di materiale conduttivo; tramite questa "bolla" il cavo formava contatto elettrico con l'argilla, realizzando, una vera e propria "presa d'argilla".

Il terreno della collina torinese, è un pessimo conduttore elettrico, e cosi, quando vi fu eretta la stazione campione italiana IBF dell'IEN, le prese di terra furono trattate appunto con il Sanikgel …. Torniamo alla antenna americana; di queste prese ce ne era un centinaio, tutte collegate tramite un cavo isolato, a delle prese di terra tradizionali in superficie. Tra l'arrivo del singolo cavo e la relativa presa di terra era collegata l'uscita di un radiotrasmettitore ad onda lunga pilotato da un orologio atomico. Le cose erano fatte in modo che ognuno dei cento generatori in superficie assorbisse o generasse della corrente di frequenza opportuna in momenti ben prescelti; metà dei pozzi erogava corrente elettrica e l'altra metà la assorbiva. In questo modo era possibile far circolare entro lo strato d'argilla delle correnti elettriche equiverse, scegliendo i pozzi che erogavano e quelli che assorbivano la corrente. Non solo quindi si irradiava un segnale con una lunghezza d'onda maggiore di quanto siano larghi gli Stati Uniti, ma era anche possibile variarne la direzione. Il segnale si propagava negli strati geologici ed era ricevibile in tutti i mari del mondo sino ad alcune centinaia di metri di profondità. Questo impianto aveva una frequenza portante di 47 Hz; le due antenne ancora usate, situate negli Stati del Wisconsin e del Michigan irradiano una potenza dell'ordine di 10 W alla frequenza di 76 Hz. La velocità di trasmissione è estremamente bassa, un bit al secondo, ma sufficiente per costituire un "campanello di allarme" per un sottomarino in qualunque mare del mondo, sino ad alcune centinaia di metri di profondità.

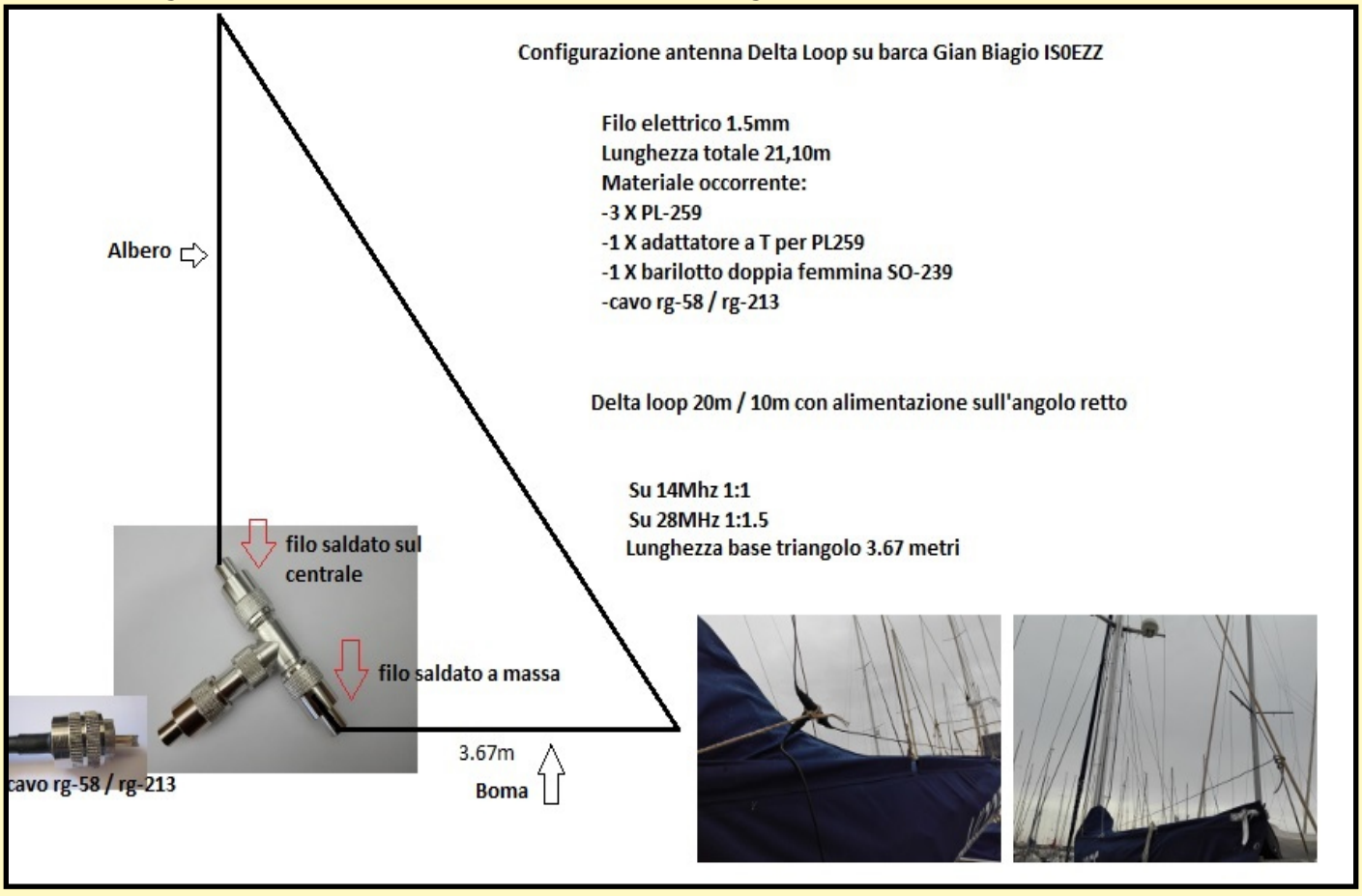
La conclusione di queste storie è bifida: intelletto ed ingegnosità umane che superano le difficoltà poste dalla natura, e, dalla clava in poi, non mancano mai risorse per il progetto, costruzione e gestione di armi.

La solita vecchia storia: scienza e tecnologia sono innocenti, l'uso può essere perverso.



Configurazione Antenna Delta Loop per i 14 / 28 MHz utilizzata da Gian Biagio IS0EZZ per le comunicazioni radio in digitale e fonia

Questa e' l'antenna primaria collegata al beacon IS0EZZ/MM/B ed utilizzata da Gian Biagio durante i collegamenti radio con i radioamatori. Ulyxes e' dotata di ben 2 antenne di questo tipo, una cucita dentro la vela, utilizzata e issata durante la navigazione ed una che viene issata senza vela durante la permanenza nei vari porti.





Il beacon radiofaro di Gian Biagio IS0EZZ/MM/B in Telegrafia (CW) & Digitale RTTY (non attivo)
A bordo di Ulyxes e' attivo il nuovo beacon IS0EZZ/MM/B basato su Arduino con potenza di uscita RF 10 W
Il beacon invia ogni 1 minuto le coordinate geografiche di Ulyxes IV in modalita' telegrafia (CW) su 14066 e in digitale RTTY (Freq. FSK RTTY 14094,000 - Freq. con software di decodifica su PC (LSB VFO 14096.150) Parametri: 45 baud, 170Hz shift); al termine dell'invio coordinate 1 minuto di pausa.

Formato informazioni beacon:
IS0EZZ/MM/B latitudine, longitudine, speed (nodi), distanza da Cagliari (km), sito web riferimento (www.ulyxes4.it)

Il beacon e' collegato ad un'antenna delta loop filare per la banda dei 20m (14MHz) di 21.10m, montata a triangolo rettangolo lungo l'albero e lungo il boma.

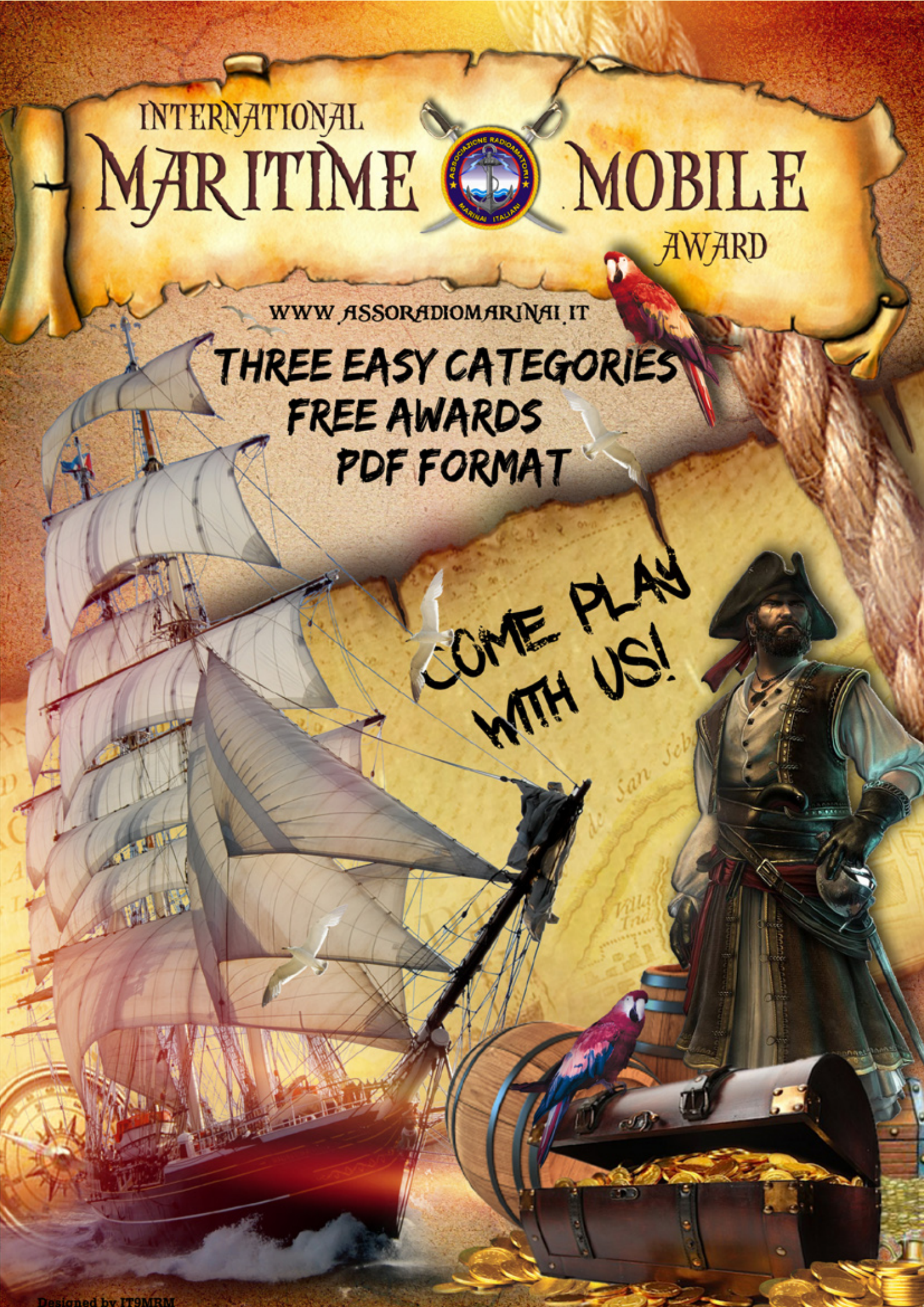

Marina Militare
Collezione orologi
Memphis Belle
MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS
Giacoio
1899
MARINA MILITARE

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



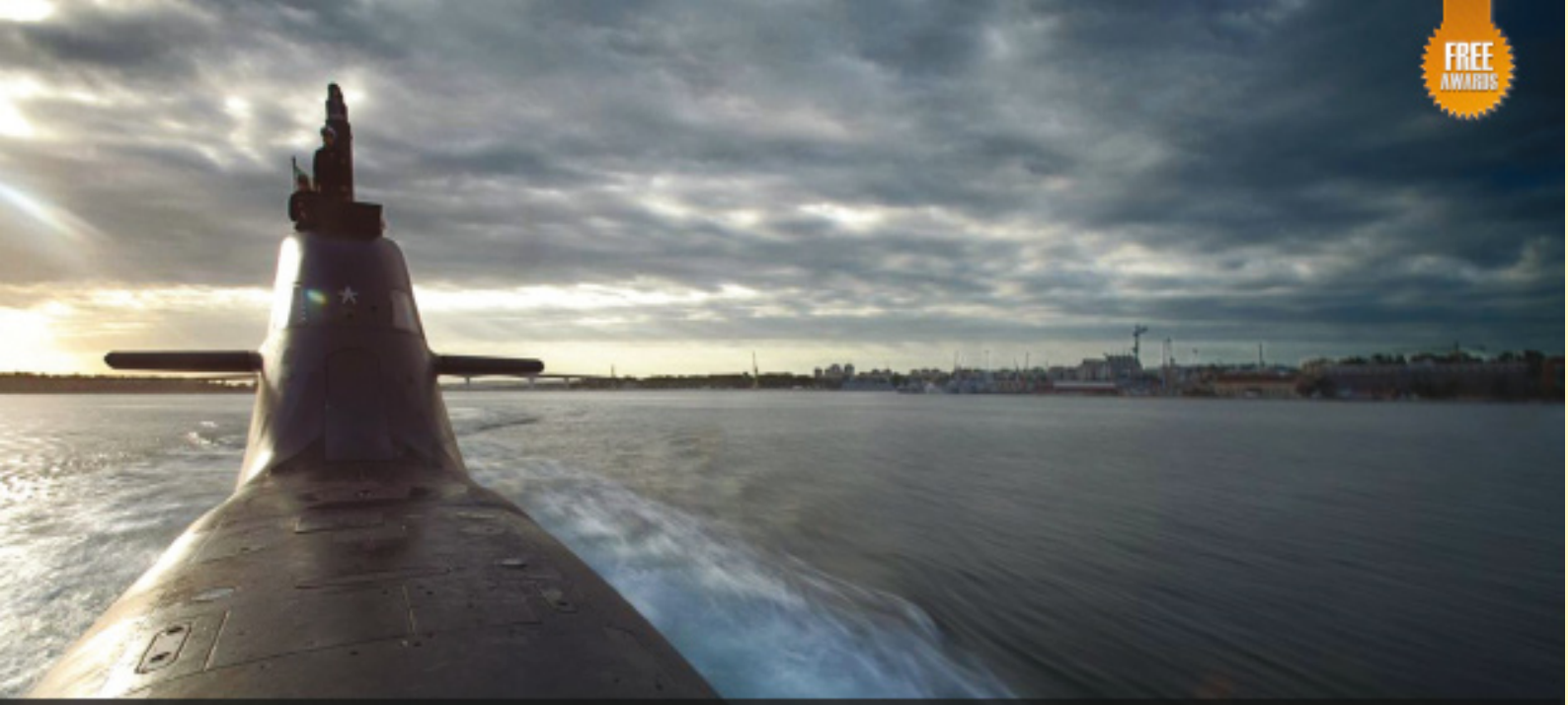
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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.



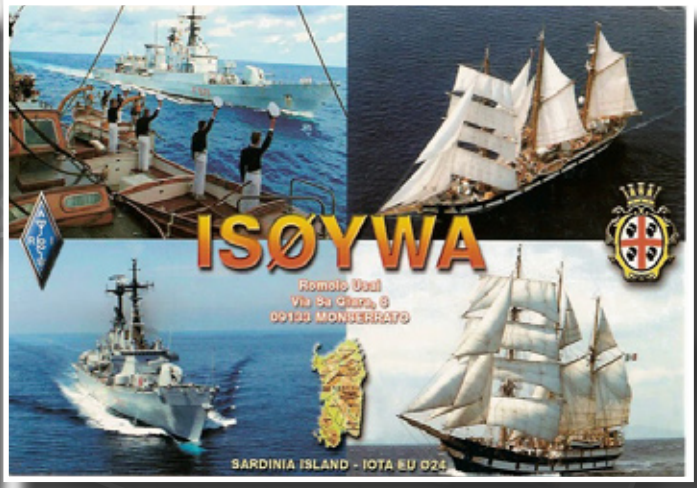

DLØBRF
DOK IØ9
BORKUM RIFF
Borkum Island EU-Ø47, ARLHS Nr. FED-ØØ2


DL6MKA
M/V "ELBE" / DCZJ
MARITIME RADIO DAY


G3XPQ


G4VHM


it9jky
POLA 1926
GAETA 1976
FINANZA


ISØYWA
Romolo Usai
Via Sa Clara, 6
09128 MONSERRATO
SARDINIA ISLAND - IOTA EU Ø24


KE5AAO/mm


RØLS/P
ASIATIC RUSSIA
SKREBTSOVA ISLAND
THE PETER THE GREAT BAY
WAZ: 19 ITU: 34
ПЕПЕЛАЦ


RD4CAJ


SO6Y/2
POLAND
Operators: SP6AYP-Tomek & SP6MLU-Hieronim


NORTH-WEST OF EUROPEAN RUSSIA
UA1ZKW
Gennady Shibaev
Northern Fleet
Anti-submarine ship
"ADMIRAL CHABANENKO"
ARCTIC OCEAN, BARENTS SEA


UR3IDD/MM
UNIFEEDER
M/V "AURORA"

FOTO STORICHE

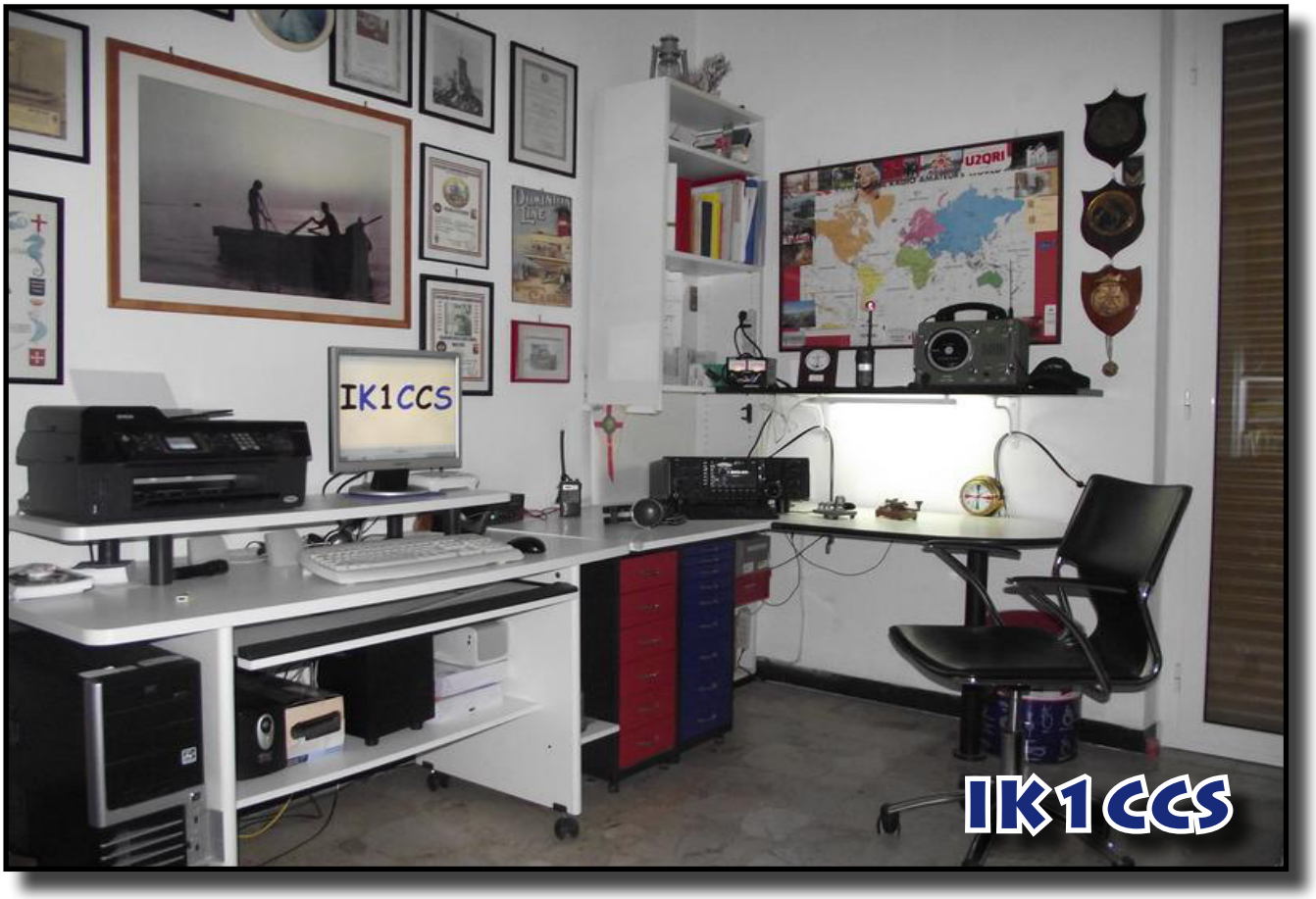


Corvetta ALABARDA (ex HMS LARNE) (1943 - 1968)



Posareti ALICUDI (1954 - 1991)

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 :

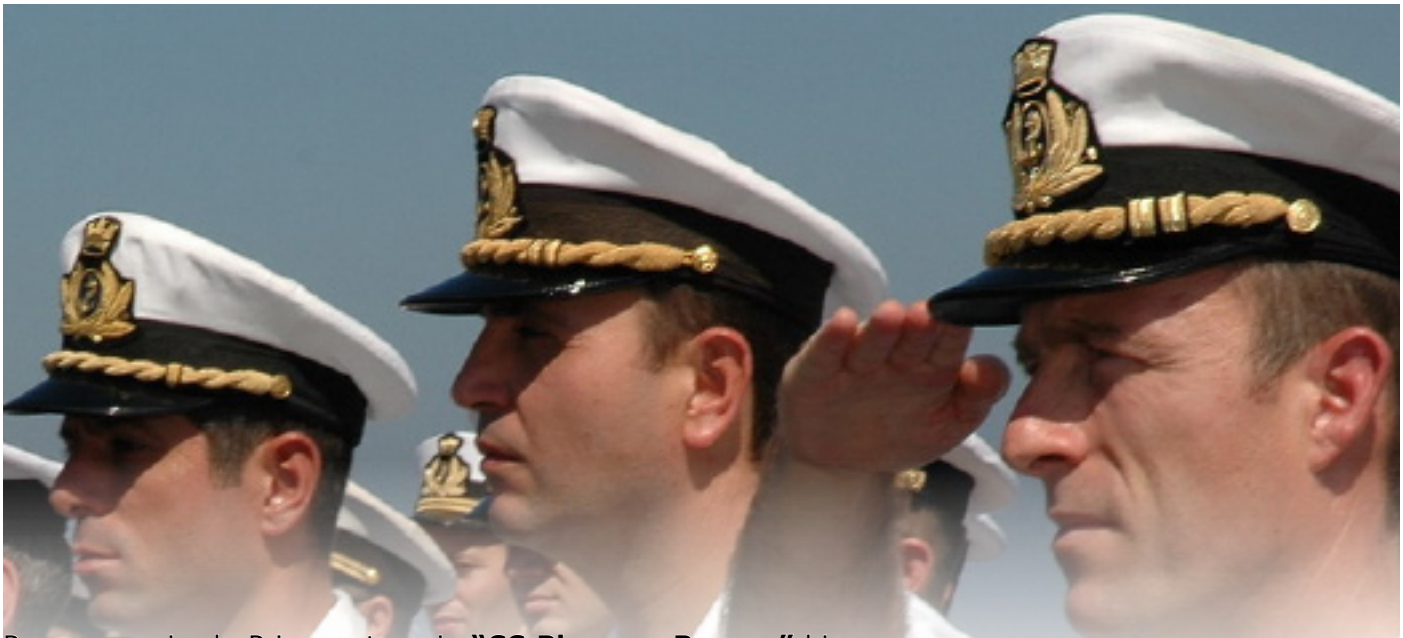
IT9MRM
Alberto Mattei
Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR)
- Italy -
email: it9mrm@gmail.com

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
1-2 Giugno	II1NS - Sommergibile N. SAURO by ARI Genova
10 Giugno	Festa della Marina Militare Italiana
10 Giugno	Field Day Regia Marina
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
12 Novembre	Field Day Regia Marina
Novembre	MARAC 2m. Contest
Novembre	RNARS CW Activity Contest
4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
4 Dicembre	Field Day Regia Marina
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

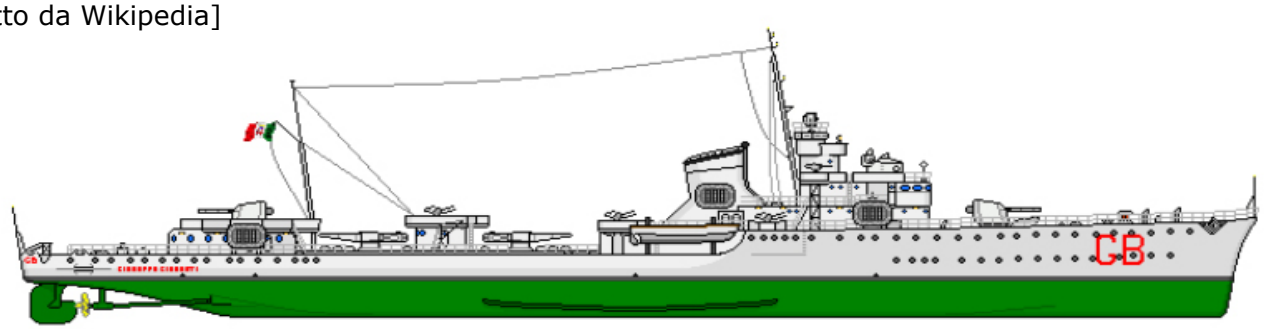


Un pò di storia

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 IU2BYH - IK8IJN		IT9IFI - IT9MRM IV3XPP - (1)
	(4)		I3VAD - IQ1YY IU1HGN - S53EO
	IZ1WTM - IZ1HVD IU0LRV - (1)		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
	IU8CFS - (2)		(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

ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2019 - CLASSIFICA

di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale & Award Manager

CLASSIFICA FINALE

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	I3SY - Sergio Segato - MI1336	15232	41	I0MPX - Marigliani Pietro - MI255	810
2	IU0DZA - Roberto Camelia - MI1236	7002		IU4DAI - Gianni Alberici	810
3	DL7NDS - Denis Schött	5754	42	IK0WMJ - Giovanni Scavino	795
4	IU6IBX - Gianni Arcieri	5278	43	OE1TKW - Helmuth Klein - CA109	780
5	HA8TG - Lajos Tagai - MI1480	4710	44	IW5ABB - Marcello Barzottini - MI988	768
6	DL2AMM - Manfred König - MI1276	4662	45	IK4MHC - Paolo Raccagni	741
7	IK8IJN - Bruno Pirrello	4560	46	IV3HIN - Gianluca Luise - MI1537	738
8	IU7EDX - Gianni Martino - MI1531	4270	47	IK8MFJ - Michele Viggiano - MI1217	714
9	IZ2CDR - Angelo De Franco - MI1128	4074	48	IZ0EUX - Mirco Salvatore - MI865	704
10	I1PJK - Maurizio Coroli - MI1206	4068	49	IU5KZG - Stefano Giannotti	700
11	IT9FEG - Salvatore Camilleri	3798	50	IU8IYW - Flavio Argirò	695
12	DF8LD - Albert Homrighausen - MF797	3666	51	OH6BQH - Giovanni Attianese	678
13	IZ0AOP - Marcello Boschi	3640	52	HB9ASZ - Bernhard Pfander - MI939	675
14	IV3FNR - Giannino Curelli - MI1224	3552	53	IK1PMO - Roberto CARLETTI	630
15	IU5FBV - Rolando Bonsignori	3390	54	IZ6FHZ - Rosveldo D'Annibale - MI160	600
16	IZ4IPJ - Rossano Baiguera - MI1045	3290	55	IS0FEZ - Mario Cuccu - MI1166	591
17	IU3MDI - Luca Milanetto	2820	56	IT9TAP - Riccardo Femminella - MI885	516
18	IZ0UOA - Aldo Truffarelli	2442	57	I3JYL - Lino Tavagna - MI1127	500
19	K6EID - Phil Finkle	2400		IW6PWC - Giacomo Nino Di Menna	500
20	IK8MFA - Pier Luigi Zaccari - MI145	2375	58	IK2YJF - Bruno Angelo Pacini	490
21	I5SOD - Giancarlo Soldatini - MI1151	2128	59	IU1LBL - Roberto Zacco	480
22	IU8AGH - Enrico Persico	2030	60	I8URR - Antonio Murruni - MI336	459
23	OE4GTU - Gerhard Rothfuss - CA039	1925	61	IZ5HEV - Marco Alfredo Cordoni - MI597	435
24	SV9QWP - George Koulizakis	1900	62	IZ8WQZ - Rodolfo Bonanno	405
25	IS0QLX - Stefano Scotto - 1539	1820	63	DL1HBL - Claus Lorenzen - MF876	384
26	IZ8USQ - Raffaele Roco	1795	64	IZ6VZU - Domenico Pacazocchi	360
27	IZ3DRU - Attilio F. Rabito - IN385	1760	65	9A5MPV/P - Vladimir Ivkovic	327
28	IZ0BUV - Leonardo Carnesale - MI320	1650	66	IK7TVE - Pasquale De Ceglia - MI184	300
29	IU7GXL - Filippo Favia	1645	67	IU8DBP - Maria Teresa Patricelli	285
30	IK2ECC - Carlo Cipolla - MI1393	1600	68	IV3VZR - Rodorigo Venanzio	275
31	DL2NAI - Israel Schwierz - MI1088	1525	69	OM7AT - Vincent Suchánek	210
32	IK0PRD - Claudio Zoina - MI1182	1475	70	IQ2SI - Ass. Radio. San Giuliano Milanese	190
33	IT9JSL - Giuseppe Bruno - MI897	1464	71	IZ8EQG - Guido Russo	180
34	IU1LBK - Giacomo Frola	1428	72	IN3GHP - Santo Gaeta	150
35	IK7LNC/QRP - Antonio Cucurachi - MI1545	1335	73	IK2HTY - Roberto Roberti	135
36	IU8IYE - Silvio Tortora	1320	74	VE3/IT9DTU - Nunzio D'Arrigo - MI14	120
37	IK1ZOE - Giuseppe Garbolino	1228	75	IK2WZD - Ermanno Andrea Marazzini	90
38	IZ3ZLK - Luciano Stocchero	1180	76	IZ4BQV - Luigi Mongardi - MI565	50
39	IW1QIH - Gian Paolo Pontetilla - MI932	900	77	IU0LRV - Alessandro Falcinelli	25
40	IV3HIK - Giorgio Bianchettin	828			

N.B. Tutte le stazioni che non hanno inviato il contributo per la partecipazione alla gara, ma hanno inviato il solo Log, sono considerati "Control Log" e non vengono contemplati nella classifica, come prevede il regolamento.

NAVAL PHONE

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	IU0DZA - Roberto Camelia - MI1236	7002	14	IK7LNC/QRP - Antonio Cucurachi - MI1545	1335
2	DL2AMM - Manfred König - MI1276	4662	15	IW1QIH - Gian Paolo Pontetilla - MI932	900
3	IU7EDX - Gianni Martino - MI1531	4270	16	I0MPX - Marigliani Pietro - MI255	810
4	IZ2CDR - Angelo De Franco - MI1128	4074	17	IW5ABB - Marcello Barzottini - MI988	768
5	IV3FNR - Giannino Curelli - MI1224	3552	18	IV3HIN - Gianluca Luise - MI1537	738
6	IZ4IPJ - Rossano Baiguera - MI1045	3290	19	IK8MFJ - Michele Viggiano - MI1217	714
7	IK8MFA - Pier Luigi Zaccari - MI145	2375	20	IZ6FHZ - Rosveldo D'Annibale - MI160	600
8	I5SOD - Giancarlo Soldatini - MI1151	2128	21	IS0FEZ - Mario Cuccu - MI1166	591
9	OE4GTU - Gerhard Rothfuss - CA039	1925	22	IT9TAP - Riccardo Femminella - MI885	516
10	IK2ECC - Carlo Cipolla - MI1393	1600	23	I3JYL - Lino Tavagna - MI1127	500
11	DL2NAI - Israel Schwierz - MI1088	1525	24	I8URR - Antonio Murruni - MI336	459
12	IK0PRD - Claudio Zoina - MI1182	1475	25	IZ5HEV - Marco Alfredo Cordoni - MI597	435
13	IT9JSL - Giuseppe Bruno - MI897	1464	26	IZ4BQV - Luigi Mongardi - MI565	50

NAVAL DIGIT

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	IS0QLX - Stefano Scotto - 1539	1820	2	VE3/IT9DTU - Nunzio D'Arrigo - MI14	120

NAVAL CW

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	I3SY - Sergio Segato - MI1336	15232	7	OE1TKW - Helmuth Klein - CA109	780
2	HA8TG - Lajos Tagai - MI1480	4710	8	IZ0EUX - Mirco Salvatore - MI865	704
3	I1PJK - Maurizio Coroli - MI1206	4068	9	HB9ASZ - Bernhard Pfander - MI939	675
4	DF8LD - Albert Homrighausen - MF797	3666	10	DL1HBL - Claus Lorenzen - MF876	384
5	IZ3DRU - Attilio F. Rabito - IN385	1760	11	IK7TVE - Pasquale De Ceglia - MI184	300
6	IZ0BUV - Leonardo Carnesale - MI320	1650			

INDIPENDENT PHONE

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	DL7NDS - Denis Schött	5754	17	IK4MHC - Paolo Raccagni	741
2	IU6IBX - Gianni Arcieri	5278	18	IU8IYW - Flavio Argirò	695
3	IT9FEG - Salvatore Camilleri	3798	19	OH6BQH - Giovanni Attianese	678
4	IZ0AOP - Marcello Boschi	3640	20	IK1PMO - Roberto CARLETTI	630
5	IU5FBV - Rolando Bonsignori	3390	21	IW6PWC - Giacomo Nino Di Menna	500
6	IU3MDI - Luca Milanetto	2820	22	IK2YJF - Bruno Angelo Pacini	490
7	IU7GRM - Luigi Buttazzo	2565	23	IU1LBL - Roberto Zacco	480
8	IZ0UOA - Aldo Truffarelli	2442	24	IZ8WQZ - Rodolfo Bonanno	405
9	SV9QWP - George Koulizakis	1900	25	IZ6VZU - Domenico Pacazocchi	360
10	IZ8USQ - Raffaele Roco	1795	26	IU8DBP - Maria Teresa Patricelli	285
11	IU7GXL - Filippo Favia	1645	27	IV3VZR - Rodorigo Venanzio	275
12	IU1LBK - Giacomo Frola	1428	28	IQ2SI - Ass. Radio. San Giuliano Milanese	190
13	IU8IYE - Silvio Tortora	1320	29	IZ8EQG - Guido Russo	180
14	IK1ZOE - Giuseppe Garbolino	1228	30	IN3GHP - Santo Gaeta	150
15	IV3HIK - Giorgio Bianchettin	828	31	IU0LRV - Alessandro Falcinelli	25
16	IU4DAI - Gianni Alberici	810			

INDIPENDENT DIGIT

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	IK8IJN - Bruno Pirrello	4560	4	IK0WMJ - Giovanni Scavino	795
2	IU8AGH - Enrico Persico	2030	5	IU5KZG - Stefano Giannotti	700
3	IZ3ZLK - Luciano Stocchero	1180			

INDIPENDENT CW

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	K6EID - Phil Finkle	2400	4	IK2HTY - Roberto Roberti	135
2	9A5MPV/P - Vladimir Ivkovic	327	5	IK2WZD - Ermanno Andrea Marazzini	90
3	OM7AT - Vincent Suchánek	210			

SWL

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	OE 1-1001007 - HelmutH Abel - CA65	10305			

CLASSIFICA STAZIONI RADIO COSTIERE

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**		



CLASSIFICA SSB

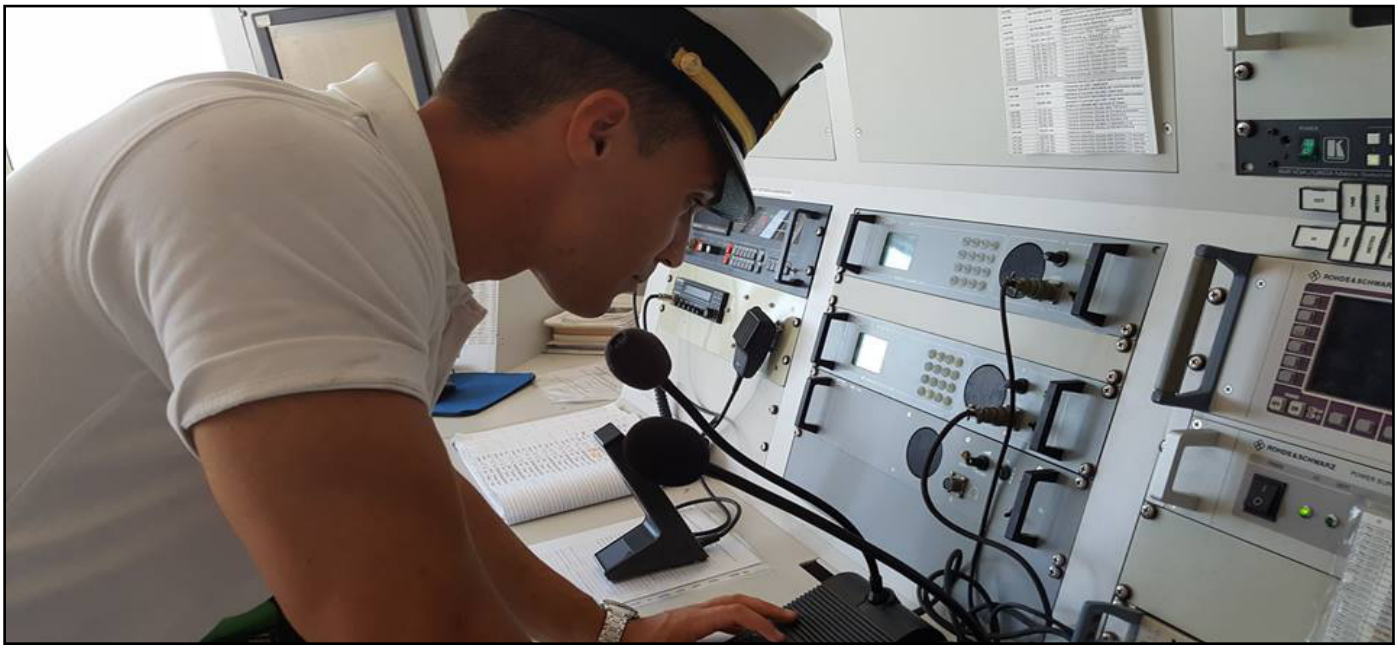
N°	CALL - NAME	SSB
1	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	4151
2	II1IGG - MARITELE GENOVA	1855
3	II5IDK - MARITELE LIVORNO	708
4	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	390
5	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA	278
6	II8ICN - MARITELE NAPOLI	267
7	II0IDR - MARITELE ROMA	225
8	II9IGB - MARITELE PANTELLERIA	201

CLASSIFICA CW

N°	CALL - NAME	CW
1	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	2581
2	II1IGG - MARITELE GENOVA	2101
3	II9IGB - MARITELE PANTELLERIA	649
4	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	609
5	II8ICN - MARITELE NAPOLI	600
6	II0IDR - MARITELE ROMA	272
7	II5IDK - MARITELE LIVORNO	24
8	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA	0

CLASSIFICA DIGIT

N°	CALL - NAME	DIGI
1	II1IGG - MARITELE GENOVA	6300
2	II0IDR - MARITELE ROMA	3524
3	II8ICN - MARITELE NAPOLI	1576
4	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	1338
5	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	191
6	II9IGB - MARITELE PANTELLERIA	89
7	II5IDK - MARITELE LIVORNO	63
8	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA	0



2019

A.R.M.I. - ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

ITALIAN NAVY

coastal radio station

IDK - IDR - IGU - ICV - ICH - IGG - ICS - ICZ - **IDP** - ICA - ICT - ICE - ICN - IGB - IGA - ICF - IGJ



RILASCIATO A:

SAMPLE

PER AVER COLLEGATO LE STAZIONI RADIO COSTIERE DELLA

MARINA MILITARE ITALIANA

CATEGORIA: INDIPENDENT PHONE

PUNTEGGIO: **4833** POSIZIONE: **2** CLASSIFICA GENERALE: **13°**

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

GLOSSARIO DEI TERMINI MARINARESCHI

tratto da ammiraglia88.it



A

ABBISCIARE
Mettere una cima in forma di spirale.

ABBORDARE
Investire o urtare una nave. Generalmente si faceva intenzionalmente per arrembarla.

ABITACOLO
Chiesuola..

ACCOSTARE (o ACCOSTATA)
Mutare la direzione del moto della nave, cioè variare la rotta. Il movimento angolare della prua di una nave o di una imbarcazione da un lato o dall'altro con l'utilizzo del timone..

AGGUANTARE
Afferrare, fermare, far forza su un cavo.

AGUGLIOTTO
Un perno dei cardini del timone.

ALABBASSO
Si chiama così un cavo, un paranco che serve per tirare abbasso qualcosa.

ALAMBARDARE
Deviare, o cambiare, la rotta causa il moto ondoso.

ALARE
Tirare un cavo, o una catena, in senso orizzontale.

ALBERETTO
Nome specifico del fuso superiore di ogni albero. E' distinto dalle vele che vi corrispondono: alberetto di velaccino, alberetto di velaccio, alberetto di belvedere.

ALBERO
Nome generico e comprensivo della struttura primaria destinata a sorreggere i pennoni e la velatura. E' distinto dalla sua posizione longitudinale (albero di trinchetto, albero maestro, albero di mezzana) e dalle vele che, tramite i pennoni, vi sono connesse (albero di parrocchetto, albero di gabbia, albero di contromezzana, ecc.).

ALLASCARE
Filare un poco un cavo, lasciar scorrere un po' un cavo.

AMANTIGLIO
E' la fune, o paranco, che regge l'estremità poppiera del boma.

AMMAINARE
Far scendere un oggetto, sospeso ad una cima, facendola scorrere (ad esempio: la bandiera, le vele, i pennoni).

ANCORA APPENNELLATA
E' la posizione dell'ancora quando si trova fuori bordo ma non tocca il fondo. In origine si usava per indicare due ancore che erano in linea sullo stesso cavo, o sulla stessa catena, e questo migliorava la tenuta in caso di cattivo tempo.

ANCORA DI POSTA
Ogni ancora destinata al servizio ordinario e perciò collocata a prua e tenuta sempre pronta all'uso.

ANDANA
E' una fila di navi ancorate una a fianco dell'altra e con la poppa legata alla banchina.

APPOPPARE
Posizionare le merci, o la zavorra, verso la poppa. Serve per far immergere di più la poppa rispetto all'asse longitudinale della nave.

APPRUARE
Posizionare le merci, o la zavorra, verso la prora. Serve per far immergere di più la prua rispetto all'asse longitudinale della nave.

A RIVA (o, meno usato: **ARRIVA)**
Sull'alberatura. In genere è usato il comando "A riva!", che viene dato ai marinai per farli salire sugli alberi.

ARARE
E' l'azione di una nave che, a causa del vento, trascina l'ancora sul fondo.

ARMO
E' il tipo di alberatura e di vele delle quali è dotata una nave. Quando è riferito ad una piccola imbarcazione, ne indica invece l'equipaggio (armo di lancia) e talvolta anche il capo dell'equipaggio, cioè il timoniere.

ARREMBARE (o ARRAMBARE)
L'azione dei marinai che assalgono una nave, dopo averla abbordata. Anticamente si usava anche "arraffare".

ASPA
Manovella dell'argano, o asta di legno che permette il movimento dell'argano.

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



IU5KUH A BORDO DEL KRASIN

di Simone Orlandini, IU5KUH [MI1477]

Visita a San Pietroburgo (Russia) giorno 1 maggio 2019, da parte di IU5KUH Simone Orlandini. Con l'occasione ha visitato la nave museo Krasin e si è intrattenuto a bordo nella sala radio R1LK. Ecco alcune foto che ci ha inviato!







ISTITUTO COMPRENSIVO
M. E. SCAURO

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

PRESENTANO

Telecomunicazioni a Scuola!

CHIUSURA PROGETTO EXTRACURRICULARE
CONSEGNA ATTESTATI
DOCENTE ANTONINO GRIMALDI
A.S. 2018/2019

29 MAGGIO 2019

ORE 10:30 AULA MAGNA



INFORMAZIONI SU
WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

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.