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. 220/2019

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 Coordinatore Dipartimentale Area Centro Italia
7	Nuovo Consiglio Direttivo anno 2015-2020
9	Primo Field Day Regia Marina
14	Con la pelle appesa ad un chiodo - Cacciatorpediniere Vittorio Alfieri - Parte Seconda
24	Sommergibile Alberto Guglielmotti
31	Nuovo protocollo FT4 per contest digitali
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	Telecomunicazioni nelle scuole
76	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2019 - Regolamento
79	Glossario dei termini marinareschi - A - B
80	Elenco delle sezioni ARMI
81	La salvaguardia della vita umana in mare
83	Novità dal WEB...



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Cari amici ed amiche, entriamo nel periodo "infuocato", sul vero senso della parola! Il caldo estivo è già iniziato e le attività radiantistiche adesso prendono una svolta, diciamo più vacanziera. Già molti di noi attendono questo perido per programmare le proprie vacanze e soprattutto le proprie abitudini radiantistiche. Si preferisce la notte al giorno (anche dovuto al tipo di propagazione che ha delle buone aperture solo in 40, 80 e 160 metri). La frescura serale che ci permette di stare in radio anzichè alla calura del giorno con temperature altissime che "sciolgono" il più tenace radioamatore, col rischio di surriscaldamento degli apparati. Meglio evitare ed attendere ore più fresche!!! Con questa premessa estiva, ci prepariamo ai prossimi appuntamenti, quelli di luglio ed agosto, soprattutto lasciati alle singole attività personali da cosidetti "spedizionieri" da isole, fari, ed altri siti, per i più disparati diplomi. Gli altri un po più intensi, che si vedranno invece a Settembre. Molti di voi, soprattutto coloro che parteciperanno in prima persona, hanno già avanzato richiesta del nominativo speciale per il prossimo contest delle stazioni radio navali (Italian Navy Ships Radio Stations Award), l'alter ego del contest delle stazioni costiere. Un appuntamento oramai fisso a Settembre e che quest'anno vede ben dieci stazioni speciali, che si contenteranno il titolo. In questo numero è già presente il regolamento, che non si scosta da quello già fatto negli anni passati. Sono state ampliate le categorie di partecipazione portandole da tre a quattro ed inserendo i modi digitali e ripristinando anche la categoria misto. Proprio in questa ultima categoria sono state imposte dei paletti più rigidi, in quanto la categoria mista prevede l'uso solo dei modi SSB e CW, escludendo i modo digitali che partecipano a se stanti. Dopo di che a seguire saremo presenti, all'appuntamento dell' "ENIGMA AWARD". Appuntamento con ben due stazioni una con un nominativo speciale, l'altra sarà con il nominativo dell'ARMI (IQ9MQ). Info nel prossimo numero del bollettino. Bene vi



lascio alla lettura di questa newsletter e vi do appuntamento al prossimo numero. Colgo l'occasione di augurarvi buone vacanze e soprattutto fatevi tanti bagni, per chi andrà al mare, e godetevi le temperature fresche per chi andrà in montagna. Saluti,

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 **Maggio** e le prime due settimana di **Giugno** ci hanno offerto una buona 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.



R6CF/mm: E' il nominativo radio utilizzato dal "Radio Club Planet", un club di giovani radioamatori appartenenti al centro per l'educazione supplementare "Rainbow" del villaggio di Bryukhovetskaya (centro del distretto, 90 km a nord di Krasnodar). I ragazzi hanno operato a bordo dell'Incrociatore "Mikhail Kutuzov" (nave museo) nel porto di Novorossiysk. Sono stati operativi dal 8 al 9 giugno in fonia sui 20 metri. Una QSL speciale è stata approntata e sarà inviata a tutti via eQSL. Per coloro che inviano la carta QSL per posta diretta o via bureau, verrà rispedita con un timbro speciale annullato a bordo dell'incrociatore.





TC100ATA/mm: E' il nominativo speciale utilizzato a bordo del rimorchiatore MARINTUG 1. Il team era composto da TA1FL (il comandante del rimorchiatore), e TA2AUP. Hanno operato a bordo dal 16 maggio al 22 maggio, per il centenario della guerra di indipendenza turca e per la commemorazione della giornata giovanile e sportiva di Atatürk. Le operazioni si sono svolte in HF FONIA da bordo mentre da terra dalla sede dell'associazione nei modi DIGITALI. La QSL va inviata via bureau.



R3CG/mm: E' il nominativo utilizzato dal Capo della squadra di spedizione Edward Prudky RA3III, che si occupa di assistenza e supporto radiotecnico in varie spedizioni presso stazioni polari e marine. Lavora presso una filiale della Società geografica russa nel distretto autonomo di Yamal-Nenets. Edward ha operato a bordo di una imbarcazione a vela, per prove in mare, presso l'area di Dolgoprudny (sul canale di Mosca). La QSL va via RA3III.

SP1MM/mm: Michael Brennek è un istruttore velico professionista e comandante del veliero S/v GEDANIA (nominativo internazionale: SQFW). Un veliero lungo 23 metri e largo 5 metri, attualmente è in rientro al porto di Gdynia. E' stato in crociera dal 17 al 30 maggio, toccando vari porti del nord Europa (Gdynia – Gotland – Stoccolma – Copenaghen – Oslo). Per chi lo ha collegato (20 metri fonia), scambia la QSL via diretta (QRZ.com) oppure via bureau.



MM0VIK/mm: Euan Crawford opera saltuariamente a bordo della sua imbarcazione a vela S/v SEEKER, presso le Isole Shetland. Euan è un residente e vive con la sua famiglia a Sandwick. E' molto attivo in radio soprattutto in fonia. QSL via QRZ.com



LA1SLB/mm: E' il nominativo assegnato alla nave scuola S/s STATSRAAD LEHMKUHL (nominativo internazionale LDRG). La nave appartiene ad una fondazione la "Statsraad Lehmkuhl Foundation" e viene prestata alla Marina Norvegese per addestrare i propri cadetti. La nave è stata impegnata in una crociera addestrativa con i cadetti dal 6 giugno al 11 giugno nel tragitto da Bergen alle isole Shettland e viceversa. Ha operato LA7CFA Øystein Ask, dove è di casa in quanto è suo solito effettuare mini crociere con la nave scuola. Øystein è un tecnico specializzato in apparati sanitari. Durante il tragitto ha operato in 80 metri in fonia. QSL via LA7CFA



SQ5BIH/mm: Ivo Tusiewicz si trova a bordo della S/y SUNsuSEA attualmente ferma nel porto di marina di Mylor, Falmouth in Cornovaglia. Partirà in crociera dal 7 giugno al 20 luglio seguendo il seguente itinerario Kiel canal - Szczecin- Gdańsk (Polonia). QSL via diretta QRZ.com o Lotw.

Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 13 maggio 2019 al 15 giugno 2019), ecco di seguito i nominativi: **R3CG** - MW0EUG - UW5EJX - F5MYK - SP4RKZ - YU2AX - OZ1W - R0LER - DL0CUX - KF7ILB - HS10KING - **TC100ATA** - F6HZF - RA1M - PH7Y - 9A4NA - UA6GO - IU1DUB - KC7JEF - DF4EW - ON7TK - W2HW - **MM0VIK** - 8J1ITU - **SP1MM** - DL2OE - ZB2JK - ZB2GI - RW3LG - R1BDD - 3D2CR - E31A - DM1AR - UA0ZDY - IZ8OFO - I8YGZ - **LA1SLB** - **SQ5BIH** - DL9KV - **R6CF** - AL4O - UR7FM - EA3IEB - R7AL - RK8A - W2HW

ELEZIONI COORDINATORE DIPARTIMENTALE AREA CENTRO ITALIA

di Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale ARMI



IZØXZD

Con le dimissione di IK5DEZ Maurizio Papucci, Coordinatore Dipartimentale Area Centro Italia, si sono aperte le procedure per selezionare il nuovo coordinatore.
E' stato emanato il calendario con le date previste come da nostro statuto e sono state inviate le relative comunicazioni per le candidature a tutti i membri NAVALI dell'area.
Come prevede l'articolo 15 dello statuto ARMI, il Coordinatore Dipartimentale viene scelto tra due o più candidati soci "Navali" che hanno avanzato richiesta di candidatura.

Alla data del 30 aprile, sono pervenute tre candidature: **IZ0XZD Antonino Grimaldi**, **IZ0PAW Gabriele Carannante, IZ0EUX Mercurio Salvatore**. Dal 1 al 23 maggio si sono avute le pubblicazioni e dal 24 al 26 le votazioni telematiche. Dallo scrutinio finale risulta la seguente:

- Candidati: 3
- Elettori iscritti area I0/I5/I6 (totali): 308
- Elettori raggiungibili via email (nr. totale): 226
- email ricevute: 28 (12,3 %)
- Voti validi: 27
- Voti nulli: 1
- Candidato IZ0XZD: 14
- Candidato IZ0PAW: 10
- Candidato IZ0EUX: 3
- Vincitore elezioni: **IZ0XZD**

Consiglio Direttivo anno 2015/2020



COORDINATORE NAZIONALE
IT9MRM - Alberto Mattei - MI001



COORDINATORE AREA NORD
IZ1CCH - Orazio de Maria - MI113



COORDINATORE AREA CENTRO
IZ0XZD - Antonino Grimaldi - MI1394



COORDINATORE AREA SUD
IZ7AUH - Francesco Giacoia - MI097



COORDINATORE AREA ISOLE
IM0SDX- Piergiorgio Nonnis - MI095

MARINA Mmilitare

REGIONE CAMPANIA

provinciadisalerno

COMUNE DI SALERNO

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

XX RADUNO NAZIONALE MARINAI D'ITALIA



SALERNO
28-29 SETTEMBRE 2019

IL PRIMO FIELD DAY DELLA REGIA MARINA

di Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale ARMI



A sei mesi dall'inizio dell'Award dedicato alle navi della Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale, tiriamo un primo resoconto che sicuramente non è tanto positivo. Principalmente è dovuto alla propagazione, che purtroppo colpisce in lato negativo sia noi che tante altre associazioni. Questo porta sicuramente alla poca attività radio degli operatori, ma anche alla non grande pubblicizzazione del diploma. Per questo secondo punto stiamo provvedendo ad aumentare le info e ad ampliare il bacino, non solo italiano, ma anche a tutta l'Europa, invitando le "sister society naval" a pubblicizzare nei loro circuiti social e tramite le proprie newsletter, la nostra iniziativa radiantistica. Già parecchie associazioni (ucraine, ceche, tedesche ed inglesi) hanno preso a cuore questo diploma e hanno iniziato ad invitare i propri soci e lettori a condividerlo e a partecipare. Abbiamo preso un'altra iniziativa, sentito il parere di tanti altri nostri soci partecipanti, di individuare dei periodi dove tutte le stazioni accreditate si trovassero presenti in aria, così da dare possibilità a chi partecipa all'award di incrementare il proprio score. Questa idea ci ha portato a individuare, per il momento tre date, particolari in quanto vicine alla storia della nostra Marina Militare.
Uno di questi è stato giorno 10 giugno 2019 - Festa della Marina Militare Italiana. Abbiamo notato subito un buon incremento di stazioni italiane e soprattutto estere che ricercavano le nostre stazioni accreditate. La concentrazione di stazioni accreditate, riconoscibile dalla doppia lettera di riferimento alla nave accreditata, sui 40 e 30 metri, banda aperta e sicuramente adatta per questa attività. Ha dato enfasi a questo diploma che si stava arenando durante il cammino. Adesso gli altri appuntamenti saranno giorno 12 Novembre e 4 dicembre 2019.
Per il prossimo anno saranno sicuramente ampliate le date e non si esclude un breve periodo (da trovare una allocazione calendariale) dedicato al diploma.





INTERNATIONAL PERMANENT AWARD

MORE 120 ACCREDITATE STATIONS · 3 FIELD DAYS · FREE AWARDS

Three official awards "bronze - silver - gold" and 40's certificate from
NAVAL SQUADRON

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

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


SESTA EDIZIONE
ENIGMA
RELOADED
AWARD 2019
DAL 27 SETTEMBRE AL 12 OTTOBRE
NOTTE EUROPEA DEI RICERCATORI
RIEVOCAZIONE STORICA DELLE COMUNICAZIONI RADIO
CRITTOGRAFATE TRAMITE MACCHINA ENIGMA
WWW.ENIGMA-RELOADED.IT



MEMPHIS BELLE
MILITARY WATCHES

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



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



Cacciatorpediniere VITTORIO ALFIERI

Parte Seconda

Cunningham gli fece chiedere più volte, in quel periodo, quali fossero stati i danni subiti dalle unità italiane, quali navi italiane avessero sparato e con quali calibri, e perché da parte italiana si fosse tardato ad inviare soccorsi dopo che lui aveva personalmente segnalato la posizione dei naufraghi – in realtà, a onor del vero, la Gradisca era stata inviata sul posto immediatamente, ma pur essendo la più veloce tra le navi ospedale italiane la sua velocità rimaneva non molto elevata, ragion per cui erano passate trenta ore prima che arrivasse sul posto). A conclusione dei suoi lavori, la Commissione d'Inchiesta Speciale istituita nel dopoguerra sulla perdita dell'Alfieri avrebbe giudicato che, nell'ultimo combattimento del cacciatorpediniere, "Tutti gli avvenimenti si sono svolti secondo le più alte tradizioni della Marina".

L'Alfieri continuava però ad essere colpito dal tiro britannico, e dovette così cessare ogni reazione con le proprie armi, tranne che per l'unica mitragliera rimasta intatta, che continuò a fare fuoco di quando in quando. La sua reazione si era protratta dalle 22.40 alle 22.45. A bordo divampavano violenti incendi, i danni erano gravissimi, scoppiavano a tratti le riservette di munizioni.

Non ebbero molto miglior sorte le altre unità della IX Squadriglia. Il Carducci, nel tentativo di coprire la ritirata delle altre navi con una cortina fumogena, fu a sua volta centrato ed immobilizzato, venendo così costretto all'autoaffondamento, mentre l'Oriani, gravemente danneggiato, ed il Gioberti, miracolosamente illeso, furono le uniche navi, tra quelle della formazione dell'ammiraglio Cattaneo, che riuscirono a scampare alla distruzione quella notte.

Le tre corazzate di Cunningham, frattanto, spensero i proiettori alle 22.32 ed accostarono ad un tempo di 90° sulla dritta per evitare gli ipotetici (ma inesistenti) siluri lanciati dalla IX Squadriglia (in questa fase la Warspite tirò alla cieca una salva da 381 contro i cacciatorpediniere italiani, cui era più vicina), dopo di che si allontanarono rapidamente dal luogo dello scontro (o più realisticamente del massacro).

L'azione delle navi da battaglia era durata appena tre minuti: tanto era bastato a ridurre due dei migliori incrociatori della Regia Marina a due rottami crivellati di colpi.

Su ordine di Cunningham, Stuart, Havock, Griffin e Greyhound erano rimasti sul posto per dare il colpo di grazia alle navi semidistrutte, mentre le tre corazzate e la Formidable si riunivano e riformavano la linea di fila, assumendo rotta 10°, per poi allontanarsi verso nordest (le unità britanniche sarebbero tornate sul posto il mattino successivo, per recuperare i naufraghi delle navi italiane, precedute nella notte dagli otto cacciatorpediniere del comandante Mack, che avrebbero partecipato all'affondamento dei relitti rimasti ancora a galla). I quattro cacciatorpediniere britannici incrociarono a lungo nelle acque del disastro, attaccando saltuariamente i relitti galleggianti delle navi italiane.

Sull'Alfieri, intanto, il comandante Toscano, nonostante le condizioni della sua nave fossero già sufficiente fonte di preoccupazioni, aveva pensato anche alle unità dipendenti: alle 22.42 l'Alfieri cercò infatti di contattare, uno per volta, gli altri tre cacciatorpediniere della IX Squadriglia sull'onda 145,63, ma nessuno rispose.

Poi diede ordine di mettersi in contatto con le unità superiori, Zara e Vittorio Veneto: alle 22.55 e poi ancora alle 22.59 l'Alfieri tentò di contattare per radio il Comando della I Divisione, sull'onda 141,18, ma di nuovo senza successo. Poi, proprio mentre il tenente di vascello Mascini stava per entrare nella stazione radio, questa venne colpita in pieno da una cannonata nemica. Ormai la situazione dell'Alfieri era disperata: le fiamme divampavano da prua a poppa, lo sbandamento verso dritta continuava ad aumentare, e poco dopo la fine dello scontro con Stuart ed Havock il comandante Toscano, che aveva ancora il pieno controllo dell'equipaggio, dovette ammettere che non c'era speranza di salvare la nave. Quando gli fu riferito che ormai la nave era ferma da venti minuti, Toscano ordinò ai sottotenenti di vascello Mascini e Manfredi di gettare in mare i documenti dell'archivio segreto. Poi, con la sua nave agonizzante, il comandante della IX Squadriglia Cacciatorpediniere scese dalla plancia e dal castello di dritta, per farsi sentire meglio, e gridò a pieni polmoni: "Viva l'Alfieri! Viva il re! Viva l'Italia! Abbandono della nave!" (questo secondo il ricordo del tenente di vascello Mascini; altra versione riporta le parole di Toscano come "Saluto al re, viva l'Italia, tutti a mare", la sostanza non cambia). L'equipaggio superstite ripeté il grido di Toscano, poi si apprestò ad abbandonare la nave. I sottotenenti di vascello Mascini e Manfredi si recarono nella cabina di poppa del comandante, presero le apposite cassette metalliche in cui rinchiudere i documenti segreti da gettare in mare, e le calarono in acqua.

Mentre i suoi uomini iniziavano ordinatamente a scendere sulle zattere (quasi tutte le imbarcazioni erano andate distrutte, e le zattere stesse erano piene di buchi causati dal combattimento), il comandante Toscano disse che voleva restare a bordo. Risalì lentamente la scaletta della plancia; i suoi ufficiali gli chiesero insistentemente di salvarsi e salire sulla loro zattera, ma Toscano, che inizialmente aveva fatto loro credere che sarebbe venuto con loro, cambiò idea e si limitò a chiedere loro un'ultima sigaretta, poi ordinò cortesemente di essere lasciato solo. Voleva, disse, rimanere a bordo per assicurarsi che la nave affondasse. Mascini, l'ufficiale di rotta, descrisse poi quei momenti: «Tutti gli ufficiali sono intorno al comandante sereno ma decisissimo ed irremovibile nella scelta del suo destino. Ogni argomento cede di fronte alla sua volontà. Il comandante ora è in plancia, mi chiede una sigaretta, l'ultima, poi mi ordina deciso di buttarmi a mare e di lasciarlo solo con la sua nave piena di feriti e di morti…». L'ultimo a vedere il comandante Toscano in vita fu il suo secondo, tenente di vascello Zancardi. Questi stava salendo sul castello quando il comandante diede l'ordine di abbandonare la nave, e lo sentì dire all'assistente di squadriglia, capitano di corvetta Busolli, "No, andate, io resto!". Zancardi si diresse subito a centro nave ed a poppa per dare esecuzione all'ordine di abbandonare la nave; poi, quando non vide più nessuno, andò in plancia per parlare con Toscano, il quale gli raccomandò di accertarsi personalmente che l'Alfieri sarebbe affondato, mai caduto in mano nemica. Così Zancardi descrisse quell'ultimo incontro: «Lo trovai [Toscano] vicino all'obice e gli dissi di venire con noi. Egli mi rispose molto calmo, mentre stava fumando: "Andate, ragazzi! Io resto. Piuttosto vorrei essere sicuro dell'affondamento della nave". Gli risposi che si poteva tentare di accendere le micce delle bombe [le cariche di autodistruzione sistemate nel deposito munizioni poppiero, nda]; quindi il comandante salì in plancia e non lo rividi più». Preso commiato dal suo comandante, Zancardi corse a poppa ad accendere la miccia, dopo di che abbandonò la nave. Toscano rimase in plancia, fumando, aspettando la fine. Il tenente medico Andrea Araneo, nonostante l'ordine di abbandonare la nave, preferì restare con i feriti per continuare ad assisterli, fino alla fine.

Una volta che l'equipaggio ebbe abbandonato l'Alfieri (per altra versione, mentre ancora gli uomini stavano salendo sulle zattere), l'Havock si avvicinò al cacciatorpediniere in affondamento e lo finì con raffiche di tiro a breve distanza – giungendo a fermarsi nei suoi pressi per tirare con maggior precisione: i naufraghi dell'Alfieri lo videro e ne fraintesero la sigla come H32, in realtà appartenente all'HMS Havant, affondato a Dunkerque nel 1940 – e con il lancio di quattro siluri da ridottissima distanza, uno dei quali andò a segno alle 23.15. Il tiro dell'Havock aggravò i vasti incendi che già divampavano sulla nave italiana (la cui plancia già bruciava furiosamente) e ne scatenò degli altri: il fuoco si estese con rapidità e fece scoppiare a più riprese, con violenza, le riservette delle mitragliere.

(Per altra fonte, fu lo Stuart a finire l'Alfieri con un siluro, mentre l'Havock affondò il Carducci: alle 22.59 lo Stuart, mentre si dirigeva verso Zara e Fiume per finirli, avvistò un incrociatore immobilizzato ed in fiamme a due miglia di distanza – lo Zara –, con un'altra unità, che ritenne essere un altro grosso incrociatore, all'apparenza illeso, che gli girava intorno. Lo Stuart si portò ad una distanza favorevole per un attacco e lanciò tutti ed otto i siluri che aveva contro le due navi italiane, osservando poi una sorda esplosione sotto l'incrociatore indenne, che reputò di aver colpito.

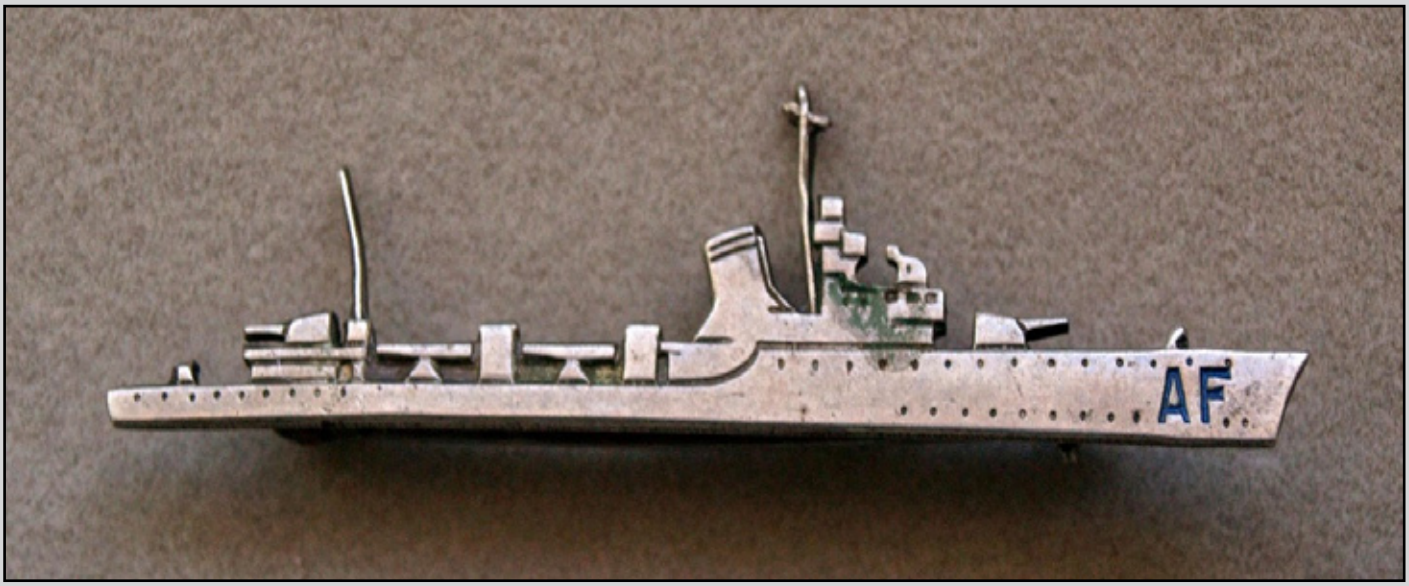
Quest'ultimo, probabilmente, non era un incrociatore ma l'Alfieri, che stava girando in cerchio a causa dei danni riportati al timone: lo Stuart gli si avvicinò a 25 nodi e constatò alle 23.05 che era tutt'altro che illeso, bensì danneggiato e fermo a 1,5 miglia di distanza, con un forte sbandamento.

Lo Stuart sparò due salve da 120 mm contro di esso, colpendolo in plancia ed in altri punti e provocando una forte esplosione ed un incendio, dopo di che sopraggiunse il Carducci, che fu impegnato da Stuart ed Havock alle 23.08 ed affondato alle 23.30.

L'Havock riportò che l'Alfieri si era capovolto nell'affondare, mentre secondo Sansonetti ed altri superstiti la nave affondò in assetto di navigazione).

Intorno a mezzanotte, infine, l'Alfieri esplose ed affondò, portando con sé il comandante Toscano, che aveva voluto affondare con la sua nave, i tanti feriti che non si era potuti portare in salvo, ed il tenente medico Araneo che era rimasto con loro. Alla memoria del comandante Toscano sarebbe stata conferita la Medaglia d'Oro al Valor Militare; anche il tenente medico Araneo fu decorato alla memoria. Sull'ora esatta dell'affondamento esistono delle divergenze: per altra versione l'Alfieri s'inabissò alle 23.30, mentre un'altra ancora – probabilmente erronea – indica l'affondamento come avvenuto tra le 22.55 e le 23. Il direttore del tiro Bimbi dichiarò poi che l'Alfieri scomparve alla vista dei naufraghi circa mezz'ora dopo che questi avevano abbandonato la nave; l'ufficiale di rotta Mascini precisò che il comandante Toscano aveva ordinato di abbandonare la nave intorno alle 23.30, e che l'Alfieri s'inabissò verso le 23.45. Il comandante in seconda Zancardi asserì di essersi tuffato in mare alle 23.15 (ora in cui si era fermato il suo orologio) e stimò che l'Alfieri fosse affondato alle 23.30 circa. La Commissione d'Inchiesta Speciale istituita nel 1947 giudicò che si potesse desumere «con tutta certezza» che l'affondamento fosse avvenuto alle 23.30 circa, orario che è riportato dal volume U.S.M.M. "Navi militari perdute". La C.I.S. tentò anche di determinare la posizione dell'Alfieri, al momento dell'affondamento, rispetto alle altre navi. Inizialmente la C.I.S. istituita sulla perdita dello Zara, che esaminò brevemente anche le vicende dei cacciatorpediniere della IX Squadriglia, determinò che l'Alfieri fosse affondato ad est di Zara e Fiume, per via della sua maggiore velocità; esaminando però le testimonianze con più attenzione, la C.I.S. sulla perdita dell'Alfieri sovvertì tale giudizio. Dato che – in base alla testimonianza di Sansonetti – il cacciatorpediniere stava procedendo a 12 nodi, e che venne immobilizzato pochi secondi dopo aver iniziato l'aumento di velocità e l'accostata sulla dritta, venne giudicato improbabile che, essendo la sua massa molto minore di quella degli incrociatori, l'abbrivio da solo potesse avergli consentito di superarli. Il Vittorio Alfieri s'inabissò nel punto 35°21' N e 20°57' E.

In mezzo al mare, nella notte buia e fredda, restavano ora decine di naufraghi, stipati su zattere instabili prese d'assalto dagli uomini che erano in acqua, che continuavano ad aggrapparvisi ed a cercare di salire, ottenendo solo di rovesciarle di continuo. Con il capovolgimento delle zattere sparivano le dotazioni di acqua e provviste… e gli uomini. Non c'era posto per tutti sulle zattere: quelli che restavano in acqua sapevano di essere condannati, ed a decine scomparvero già prima che l'alba fosse sorta, molti altri anche il mattino del 29. Un naufrago su una zattera gridò "Si deve fare così" e si gettò in mare: venne ripreso in tempo, ma più tardi cercò nuovamente di liberarsi. Sarebbe scomparso durante la seconda notte alla deriva. Il capitano del Genio Navale Modugno, ferito, dopo aver abbandonato la nave tra gli ultimi raggiunse a nuoto uno zatterino stracarico di naufraghi (erano in trentacinque) e vi si arrampicò sopra, ma poi, constatando che erano in troppi a bordo, nonostante lo sfinimento e le ferite, ridiscese in mare per dare la precedenza ai feriti, ed organizzò ed esortò il soccorso ai feriti più gravi ed ai superstiti più indeboliti. Gli uomini sulla zattera lo esortarono a salire a bordo, ma lui rispose di lasciarlo morire e di pensare a salvare sé stessi: lui, come ufficiale, doveva restare in mare per lasciare il suo posto sulla zattera ad un marinaio. Incoraggiò i suoi uomini e tentò di fare in modo che nessuno dovesse restare continuamente in mare, facendo scendere quanti erano sulla zattera da lungo tempo per permettere di salire a quelli che sino ad allora erano dovuti restare in mare. Continuò sino all'esaurimento delle forze, tenuto nelle braccia di un marinaio che si sforzava di impedire che andasse alla deriva: poi – si approssimava l'alba –, come ricordò il sottotenente di vascello Sansonetti, che era sulla zattera, "Fu allora che Modugno, che era nelle braccia di un marinaio che si sforzava di mantenerlo sulla zattera, mi tese la mano guardandomi fisso ed io capii che se ne andava. Mantenni la sua mano stretta nella mia per molto tempo, finché un marinaio mi disse: Perché lo teniamo ancora? Ché già da mezz'ora il nostro giovane Direttore di Macchina era dolcemente finito". Giorgio Modugno fu tra le ultime vittime di quella notte, quando già il numero dei naufraghi era stato terribilmente sfoltito dal freddo e dalle ferite: se non fosse rimasto in mare per tutto il tempo, probabilmente sarebbe sopravvissuto, secondo i marinai della sua zattera (che, dopo l'alba, avvistarono altre zattere vuote che galleggiavano nei pressi e vi si trasferirono in parte, in modo da essere meglio distribuiti). La Medaglia d'Oro al Valor Militare riconobbe il suo sacrificio: fu la prima medaglia d'oro conferita ad un ufficiale del Genio Navale durante la seconda guerra mondiale. A lui fu anche intitolata la piazza principale dell'Arsenale di Cattaro, denominazione destinata a durare poco a causa delle sorti del conflitto. Non fu, quello di Modugno, l'unico caso di altruistico sacrificio di naufraghi dell'Alfieri: il cannoniere Arturo Penitenti, pur avendo raggiunto un'imbarcazione di salvataggio, cedette spontaneamente il posto ai feriti ed ai più deboli, per poi scomparire in mare. Anche il tenente commissario Adriano Vecchiotti si prodigò per salvare i suoi uomini, prima di scomparire in mare. Quando sorse finalmente il sole, i superstiti poterono riscaldarsi un poco, e si accese la speranza di essere salvati. Il mattino del 29 marzo, i naufraghi dell'Alfieri videro finalmente delle navi intente a perlustrare la zona degli affondamenti, e poi un cacciatorpediniere britannico che si avvicinava per prenderli a bordo: ma nello scoramento generale, poterono solo stare a guardare mentre un aereo della Luftwaffe appariva nel cielo e la nave salvatrice si allontanava abbandonandoli in mare, a 160 miglia dalla terra più vicina.



Distintivo dell'Alfieri (g.c. Giorgio Micoli)

Le unità della Mediterranean Fleet erano infatti tornate sul luogo della distruzione della I Divisione alle otto del mattino del 29, ed alcuni cacciatorpediniere avevano iniziato a recuperare i naufraghi delle navi affondate: quest'opera (furono recuperati in tutto 1062 uomini, su 3644 imbarcati sulle cinque – anche il Pola era stato infine silurato dai cacciatorpediniere – navi affondate) era però stata interrotta alle undici, quando, avendo avvistato dei ricognitori tedeschi, Cunningham decise di lasciare la zona temendo che un attacco aereo fosse in arrivo. Più tardi, alle 17.30 del 29 marzo, un idrovolante britannico in ricognizione segnalò delle imbarcazioni cariche di superstiti 90 miglia a sudovest di Capo Matapan, per cui fu inviato sul posto un cacciatorpediniere greco, l'Hydra, che, nonostante le avverse condizioni meteorologiche, recuperò altri 111 superstiti italiani (dando la precedenza ai feriti), tra cui solo 23 uomini dell'Alfieri (gli altri erano dello Zara e del Fiume): tra questi erano il sottotenente di vascello Sansonetti ed il tenente del Genio Navale Ferraro. Dei 35 uomini che erano stati sulla zattera di Sansonetti, solo in otto erano ancora vivi, nonostante non fossero passate che ventiquattr'ore dall'affondamento. I naufraghi raccolti dall'Hydra furono sbarcati all'arsenale di Atene ed avviati alla prigionia nei pressi della capitale greca (prigionia che sarebbe però stata di breve durata, in quanto la Grecia si arrese all'Asse due mesi dopo, ed i prigionieri furono liberati e tornarono in Italia). Per gli altri aveva inizio un calvario che sarebbe durato quattro giorni. Il cacciatorpediniere passò vicino ad una delle zattere dell'Alfieri, i cui occupanti gridarono per farsi notare, ma non furono sentiti: anzi per poco la nave avversaria non travolse la zattera, che sobbalzò nella scia sollevata dal suo passaggio. Questo scatenò il caos: alcuni tra i più deboli, di quelli che erano in mare ed aggrappati al bordo della zattera, persero la presa e scomparvero, gli altri, spaventatisi, vollero salire sulla zattera, quelli che già erano a bordo si rifiutarono di cedere il posto (nonostante fossero stati stabiliti dei turni per stare in acqua e per stare a bordo), ed ebbe inizio una lotta spietata per trovare un posto sulla zattera. Invano gli ufficiali tentarono di calmare gli animi e riportare la situazione sotto controllo: anche uomini che si erano già dimostrati altruisti e pronti a sacrificarsi, avendo esortato due ufficiali feriti a prendere i loro posti di turno sulla zattera, reagirono ora con violenza. Tutti presero ad arrampicarsi gli uni sugli altri, ammucchiandosi, consumando le proprie forze e facendo alla fine capovolgere la zattera. Nemmeno questo fece cessare la lotta, che riprese a tratti tra grida, a tratti senza che nessuno aprisse bocca, tra rantoli e voci roche di chi non ce la faceva più e si lasciava andare. E così il gruppo di superstiti andò riducendosi: qualcuno restava bloccato sotto la zattera capovolta ed annegava, altri venivano respinti lontano e non riuscivano più ad avvicinarsi, e non erano più visti. Disse poi un superstite dell'Alfieri: «Eravamo soli. Nessuno aveva voglia di parlare e tutti sapevano perché. La nostra vita si presentava tutta intera, come un bel sogno, alla nostra mente. (…) come se quella solitudine e quell'abbandono desolato sul mare ci avessero liberato di tante distrazioni che nascondevano i ricordi e le gioie di giorni lontani e felici. Poi i cervelli cominciarono a dissecarsi e si ebbero i primi segni di un delirio insensato». Dopo tre o quattro giorni, anche gli ufficiali, che avevano sino ad allora cercato di mantenere l'ordine, impazzirono, volendo gettarsi in acqua, per nuotare fino alla costa. Il sottotenente di vascello Manfredi, alto, forte e buon nuotatore, si tenne lontano dalla sua zattera, per non aggrapparvisi, ma alla fine fu costretto dallo sfinimento a risalire a bordo. Dei 35 uomini che erano in origine sulla zattera, erano rimasti in venti. Passò un altro giorno, mentre la sete che – oltre alla fame – torturava i naufraghi si aggravava di ora in ora. Manfredi s'immerse nei suoi pensieri, fu preso da irrequietezza, abbracciò un amico, poi disse di aver visto un'altra zattera che galleggiava lontana, e si gettò in acqua per lasciare spazio agli altri.

Ebbe qualche esitazione, poi esaurì le forze e scomparve. Molti uomini cedettero alla follia provocata da sole e dalla sete e si gettarono in acqua, ed altrettanti morirono sulle zattere per esaurimento: tra questi ultimi anche il capitano di corvetta Pier Gaetano Busolli, l'assistente di squadriglia del comandante Toscano. Alle 21 del 31 marzo la nave ospedale Gradisca, inviata a soccorrere i sopravvissuti delle navi italiane, sentì delle grida, e poco dopo avvistò, nel punto 35°41' N e 21°11' E, una zattera dalla quale furono recuperati quattro superstiti dell'Alfieri, due ufficiali e due marinai. Quando i sopravvissuti, trasbordati sul motoscafo della Gradisca ed avvolti in coperte di lana, giunsero sottobordo alla nave ospedale, gridarono più volte "Viva l'Italia!". Una volta a bordo, stremati ed assetati (due erano in condizioni piuttosto serie), chiesero continuamente acqua alle crocerossine, per placare la terribile sete. I naufraghi – erano i primi dei soli 161 superstiti complessivi di Alfieri, Carducci, Zara e Fiume che la Gradisca avrebbe trovato – suggerirono ai loro soccorritori di proseguire le ricerche in zona, e la Gradisca rimise in moto a velocità dimezzata, cercando altri superstiti. Per gli uomini che erano stati sulla zattera del tenente di vascello Manfredi, invece, sarebbe passato ancora un giorno alla deriva. Poi, finalmente, il mattino del 1° aprile, vennero avvistati dalla nave ospedale. All'arrivo della Gradisca, solo otto dei 35 originari occupanti della zattera furono trovati ancora in vita. Queste due zattere ed i loro occupanti erano quanto restava dell'equipaggio dell'Alfieri, esclusi i 23 uomini che erano stati recuperati dall'Hydra: dodici superstiti. Tra questi erano anche il direttore del tiro Bimbi ed il comandante in seconda Zancardi, che fu decorato con la Medaglia d'argento al Valor Militare per il suo contegno ed il suo impegno per tenere in vita i naufraghi durante i quattro terribili giorni trascorsi sulla zattera.

Alla fine, i sopravvissuti, compresi quelli presi prigionieri, furono 35 su un equipaggio di 245 uomini. 210 uomini dell'Alfieri avevano trovato la morte, non è dato sapere quanti in combattimento e quanti in mare nelle ore e nei giorni successivi. Tra gli scomparsi vi erano anche i siluristi Raffaele Aruta ed Arturo Martinotti, che avevano partecipato con Sansonetti al lancio dei siluri, ed il cannoniere Rocco Rizzi, che aveva partecipato con Bimbi all'azione di fuoco dell'impianto prodiero da 120. Anche il sottocapo meccanico Nicola Sernicola, da Cava de' Tirreni, fu tra gli scomparsi. Ai suoi genitori Matteo e Teresa Auriemma restava ora solo il fratello Vincenzo, di due anni più giovane: ma questi, anch'egli in Marina, avrebbe trovato la morte il 9 settembre 1943 nell'affondamento della corazzata Roma.

Oltre al comandante Toscano, al direttore di macchina Modugno ed al tenente medico Araneo, furono decorati alla memoria (con la Medaglia di bronzo al Valor Militare) anche Rocco Rizzi, Giovanni Costamagna, Arturo Martinotti ed Arturo Penitenti.

Il racconto di un superstite dell'Alfieri (Da Enzo Biagi, "La 2° Guerra Mondiale: una storia di uomini", Fratelli Fabbri Editori, 1980-1986):

"...eravamo in acqua da poche ore, quando un caccia britannico ci passò vicino. Gridammo, ma non ci udì : per poco non ci investì facendoci sobbalzare sul vortice di una schiuma effervescente. Allora cominciò il disordine su quella povera zattera. Qualcuno più debole non aveva potuto reggersi aggrappato al bordo ed era scomparso. Gli altri che si trovavano di turno nell'acqua si spaventarono e pretesero di salire sulla zattera. Quelli che già vi si trovavano, non volevano cedere e rifiutavano di riprendere il turno. Ad un tratto, cominciò una lotta furibonda per la conquista di un posto sul galleggiante. Non fu possibile, nonostante lo sforzo degli ufficiali , dominare quella furia collettiva. Anche quelli che avevano già dato prova di altruismo, sollecitando due ufficiali feriti a prendere il loro posto di turno nella zattera, e sarebbero stati capaci di un sacrificio volontario, di una generosa temerarietà spontanea, reagivano ferocemente. Gli uomini si arrampicavano gli uni sugli altri, a grappolo, esaurendo le forze in una lotta forsennata ed inutile, finché la zattera si capovolse respingendo tutti i contendenti. Poi la lotta ricominciava, a momenti con alte grida, a momenti nell'ansioso mutismo, lasciando udire soltanto affannosi rantoli e qualche rauca voce che si spegneva nell'acqua. Così, a poco a poco, il gruppo si riduceva, alcuni annegavano sotto la zattera capovolta, altri respinti lontano, incapaci di ritornare, sparivano nel buio. Il terzo o quarto giorno anche gli ufficiali divennero folli, volevano gettarsi in mare, arrivare a nuoto fino alla costa …"

L'odissea dei naufraghi dell'Alfieri nelle parole di un anonimo sopravvissuto, che venne recuperato dall'Hydra (tratto da "Le Missioni avventurose d'una squadra di Navi Bianche" di Mario Peruzzi, USMM, Roma 1952):

"Il combattimento notturno era durato pochi minuti; eravamo in vicinanza di un nostro incrociatore immobilizzato ed in fiamme. Ci fu dato l'ordine di abbandonare la nostra nave. Mentre tentavamo di ammainare una motolancia, essa venne colpita e sfondata; mentre un altro gruppo tentava di mettere in mare un battello, anche questo fu colpito e scomparve in una girandola di schegge ardenti. In quel momento il comandante aveva ordinato il saluto al Re ed i pochi rimasti in coperta avevano risposto con l'ultimo grido, salutando la nave nella luce dell'incendio.

Ci gettammo in mare e potemmo raggiungere una zattera vicina, ma attorno a quella zattera si fece subito una ressa impaziente. Almeno cinquanta persone pretendevano un posto nella zattera che poteva contenerne una dozzina. Due ufficiali si allontanarono ed anche noi preferimmo allontanarci dal gruppo di contendenti. Ci ritrovammo su di un'altra zattera con una diecina di persone. Il mare era mosso e cosparso di nafta che ogni tanto ci riempiva la bocca. Il nemico si ostinava contro le navi che ancora galleggiavano incendiate. Ogni tanto prendeva fuoco qualche riservetta e deflagrava come l'eruzione di un vulcano. Più distanti si distinguevano altre fiammate e fasci di luce di proiettori.
Intanto anche attorno alla nostra zattera si aggrappavano altri e pretendevano di salirvi sebbene fosse già piena. Uno degli ufficiali che erano con noi decise di stabilire un turno di riposo sulla zattera ed uno in mare, aggrappati ai paternostri. Entrambi scesero in acqua per primi e vi si trattennero anche più di quanto loro spettava, cedendo il loro turno ai feriti ed ai più deboli. Ci accorgemmo che uno di loro era all'estremo delle forze, ma continuava a rimanere in acqua malgrado l'invito ripetuto perché venisse a riposarsi; l'altro lo sorreggeva tenendolo quasi abbracciato. Vi fu una gara commovente per aiutarlo e farlo riposare.
Ad un tratto un caccia britannico ci passò vicino. Gridammo, facemmo brillare un lampadino, ma non ci riconobbe; per poco non c'investì facendoci sobbalzare sul vortice di una schiuma effervescente. Allora cominciò il disordine su quella povera zattera. Qualcuno più debole non aveva potuto reggersi aggrappato al bordo ed era scomparso; gli altri che si trovavano di turno nell'acqua si spaventarono e pretesero di venire nella zattera; quelli che erano installati non volevano cedere e rifiutavano di riprendere il turno. Ad un tratto un panico insensato si comunicò ai contendenti; cominciò una lotta furibonda per la conquista di un posto sul galleggiante. Non fu possibile dominare quella furia collettiva. Anche quelli che avevano già dato prova di altruismo, sollecitando i due ufficiali a prendere il loro posto di turno nella zattera, e sarebbero stati capaci di un sacrificio volontario, di una generosa temerità spontanea, reagivano contro la prepotenza degli altri. Gli uomini si arrampicavano gli uni sugli altri, a grappolo, esaurendo le forze in una lotta forsennata ed inutile, finché la zattera si capovolgeva respingendo tutti i contendenti. Poi la lotta ricominciava; a momenti con alte grida, a momenti nell'ansioso mutismo, lasciando udire soltanto afiannosi sospiri o qualche rauca voce che si spegneva nell'acqua gorgogliante, battuta dalle membra convulse. Così a poco a poco il gruppo si riduceva; alcuni annegavano sotto la zattera capovolta, altri respinti lontano, incapaci di ritornare, sparivano nel buio. Quella triste lotta cessò quando i competitori furono ridotti a meno della metà. Allora anche i due ufficiali che durante la mischia si erano allontanati, poterono tornare sulla zattera. Uno di loro era sfinito dalla fatica e dall'assideramento. Fu disteso sul fondo della zattera nelle braccia di un marinaio che cercava di tenerlo sollevato dall'acqua; il suo compagno lo reggeva per una mano stando di fuori. Ad un tratto ci sembrò d'essere piombati in una tetra oscurità. Si era spento il grande rogo che illuminava il mare d'una luce rossastra intorno a noi. La nostra nave era affondata. Poco dopo una voce disse: – Perché lo teniamo ancora? Infatti da quasi mezz'ora due mani si tenevano strette sul bordo della zattera, ma una era quella di un morto. Stanchi, quasi assiderati, seduti in silenzio nell'acqua dentro la zattera, aspettammo la luce del giorno… Soltanto quando si levò il sole cominciammo a parlare. L'incubo di quella notte di terrore ci opprimeva. Cercammo di metterci in modo da trovare un assetto di maggiore stabilità per impedire che la nostra zattera si capovolgesse. Il mare era alquanto mosso dopo l'alba ed il vento accennava e rinfrescare. Nella nostre zattera eravamo rimasti in undici, ma due In pessime condizioni, quasi pazzi. A qualche centinaio di metri da noi vedemmo un piccolo gruppo di zattere; su alcune vi era posto e pensammo di riunirci a loro per alleggerire la nostra. Cominciammo a vogare con le mani per raggiungerle; quelle zattere erano fornite di remi…
– Hanno dei remi – disse uno dei nostri – Oh, se ci venissero incontro!
Dopo molti richiami riuscimmo a farci gettare un paio di remi: ma la corrente li allontanava e non riuscivamo a raggiungerli. Un marinaio si gettò a nuoto per prenderli, ma dopo averli raggiunti non ebbe più la forza di tornare sulla zattera. Ci mettemmo a gridare invocando che qualche zattera si movesse in suo aiuto e finalmente una lo avvicinò e lo prese a bordo insieme coi remi.
Continuammo a vogare con le mani e finalmente raggiungemmo il gruppo di zattere. Alla distanza di due o tre miglia si vedevano altre zattere alla deriva. Verso le 9 un grande Sunderland venne a volteggiare sui gruppi di zattere ed ammarò per un momento. Ci dissero poi che un operatore aveva preso un film della scena e, dopo aver annunziato prossimi soccorsi, aveva decollato. Qualche ora più tardi sentimmo distintamente delle grida venire dalle zattere più lontane e quasi subito vedemmo una formazione navale britannica che si avvicinava. Era un gruppo d'incrociatori con alcuni cacciatorpediniere in scorta avanzata, più lontano si vedevano dei fumi: navi di linea. Due caccia si avvicinarono alle zattere iniziando il ricupero dei naufraghi. Uno di essi venne vicino a noi; un ufficiale da bordo ci gridò: – Halloo! – mentre un marinaio lanciava un sacchetto con la sagola. Stavamo quasi per prenderla quando improvvisamente il caccia fece fuoco. Un aereo tedesco era calato in picchiata, molto basso. In quel momento anche le cime di alcune zattere che erano state già evacuate, andarono ad impigliarsi in un'elica del cacciatorpediniere che cominciò a manovrare per liberarsi. Anche gli altri caccia cominciarono, a sparare contro l'aereo tedesco che aveva ripreso quota.

Un incrociatore alzò un segnale e tutti i caccia impegnati nel salvataggio sospesero le operazioni dirigendo per Sud-Est. Dopo qualche minuto erano scomparsi all'orizzonte e noi rimanemmo nuovamente soli, in vista
di alcune zattere vuote. Le raggiungemmo e ci distribuimmo alcune razioni di viveri che vi erano rimasti; c'erano anche due bariletti d'acqua da bere. Allora cessò lo stato di agitazione e di sconforto che si era accentuato per la disdetta che aveva fatto interrompere il salvataggio proprio quando stava per toccare a noi. Il mare leggermente mosso ci teneva sommersi fino alla vita: di tanto in tanto qualche ondata ci copriva fino al petto. Verso il tramonto il vento ed il mare rinforzarono facendo urtare le zattere in modo inquietante; ci separammo, cercando di rimanere a portata di voce. Molti aerei nazionali passarono ad alta quota, ma non ci videro.
Verso le 21 alte voci partirono da una zattera; a circa 400 metri da noi apparve la sagoma di una nave da guerra. Tutti ci mettemmo a gridare, ma sembrava che nessuno si accorgesse di noi; quella nave pareva sorda e cieca. Un fischio da nostromo passò dall'uno all'altro. Finalmente fummo avvistati. Era il Ct. Hydra, che ci prese a bordo insieme con altri naufraghi, 110 in tutto. Il mattino del 30 venivamo sbarcati a Salamina e sottoposti ad interrogatorio: prigionieri di guerra. Ma la nostra prigionia durò pochi giorni; trasportati a Corinto anche noi trovammo asilo sulla Gradisca."

Il salvataggio della prima zattera dell'Alfieri nel diario della crocerossina trevisana Maria Corazza, imbarcata sulla Gradisca (da "Matapan" di Franco G. Mascilongo, edito da BCC Gradara):

"Sono ormai le 21,00. Si evita di parlare, guardarci, per non leggere lo sgomento e l'affanno l'uno negli occhi dell'altro. Improvvisamente un grido... le teste si alzano, si tendono, sul
ponte si incrociano voci concitate. Nella sala il silenzio è pieno di tensione, si trattiene quasi il respiro, quando un Marinaio entra agitato, si accosta al medico di guardia, ma prima che
possa pronunciare una parola, un grido si ripete spasmodico, convulso:
– Aiuto!
– Aiuto!
Rabbrividiamo dalla testa ai piedi,... – C'è una zattera, – dice il Marinaio: – ...a provavia, con quattro o cinque persone,... vive... fanno segni... gridano.
Il Direttore, colonnello Medico Ulderico Germani, si alza rapido, lo seguono gli altri Ufficiali medici.
Anche noi siamo per muoverci, ma la capo Gruppo impassibile, fa segno di risederci e poiché qualcuna osa pregarla, frasi fredde come acqua gelida la persuadono a tacere.
Rimaniamo così sole nella sala, l'animo teso alle parole, alle frasi che giungono dall'esterno.
La nave si è fermata, il motoscafo è già partito. Anche noi adesso possiamo uscire, in silenzio, frementi, commosse ci accostiamo alla murata.
Il piccolo fascio luminoso del riflettore di bordo investe in pieno la zattera: sembra candida.
sopra, alcune creature nere fanno gesti convulsi, gridano.
Il motoscafo la raggiunge, ecco: trasbordano, le contiamo: cinque! Dio sia ringraziato, cinque vivi, finalmente!
La zattera è abbandonata, il motoscafo ritorna scoppiettante...
Si ferma presso la nave. Cento e cento occhi pieni di lacrime osservano.
Avvolti nelle coperte di lana, i naufraghi si sforzano ad alzarsi: venti mani si tendono per aiutarli, ma essi, guardando in alto, improvvisamente levano il braccio nel saluto romano e gridano. Viva l'Italia! Viva l'Italia! Viva l'Italia!
Non ci accorgiamo di piangere e di tremare convulsamente.
Eccoli a bordo, vengono ricoverati in Prima chirurgia ove medici e infermieri si prodigano a curarli. Anche le sorelle del reparto vanno. Noi attendiamo notizie sul ponte, mentre per l'ennesima volta avidamente ascoltiamo il racconto del salvataggio diretto dal secondo Ufficiale, Tenente Veronese.
Due naufraghi sono piuttosto gravi: tutti sono sfiniti e tormentatati specialmente dalla sete.
Acqua! Acqua! Chiedono insistentemente, un sorso d'acqua, prego!
Ne berrebbero a litri. Non possono essere certamente accontentati.
Si cerca di persuaderli a pazientare e acqua, latte, cognac, caffè, aranciate vengono loro somministrati di frequente, ma a piccoli sorsi, mentre con energiche frizioni si procura di riattivare la circolazione delle membra sfinite. Da settantadue ore erano in mare."

La motivazione della Medaglia d'Oro al Valor Militare conferita alla memoria del capitano di vascello Salvatore Toscano, nato ad Imola (Bologna) il 5 luglio 1897:

"Comandante di una squadriglia di cacciatorpediniere, consacrava tutte le sue energie fisiche e spirituali al servizio della nobile causa del dovere e dell'ardimento. In un aspro combattimento notturno contro soverchianti forze, sebbene la sua unità fosse stata inizialmente colpita in modo irreparabile dall'offesa nemica, ordinava e dirigeva con le poche armi rimaste efficienti un'audace e violenta reazione contro le navi attaccanti. Con indomito coraggio deciso a far pagare cara al nemico la perdita dell'unità, continuava nell'impari lotta fino all'esaurimento dei mezzi offensivi.
Nell'impossibilità di ulteriore resistenza, mentre la nave dilaniata dalle esplosioni e in preda alle fiamme cominciava ad affondare, ordinato agli ufficiali ed all'equipaggio di porsi in salvo, rifiutava stoicamente l'invito dei suoi uomini che lo supplicavano di salvarsi e, rimasto in piedi sulla plancia, in una suprema sfida al nemico, condivideva fieramente il destino della sua nave che si inabissava.
Mediterraneo Orientale, 28 marzo 1941."

La motivazione della Medaglia d'Oro al Valor Militare conferita alla memoria del capitano del Genio Navale Giorgio Modugno, nato a Genova il 30 aprile 1911:

"Imbarcato in qualità di capo servizio del Genio Navale su Squadriglia cacciatorpediniere durante uno scontro navale contro forze soverchianti che infliggevano duri colpi alla sua unità, con ammirevole serenità dirigeva tutte le operazioni per fronteggiare i danni provocati dal tiro nemico, eseguendo prontamente e personalmente, in sostituzione dei propri dipendenti uccisi e feriti, importanti manovre atte a mantenere fino all'ultimo l'integrità combattiva della nave, malgrado gli incendi, gli scoppi delle riservette delle munizioni ed il dilagare del vapore.
Dopo l'affondamento del cacciatorpediniere, raggiungeva a nuoto una zattera ricolma di naufraghi e, pur essendo ferito e stremato dalle forze, rinunciava a prendervi posto, e si prodigava con la parola e con l'esempio per disciplinare l'assistenza ai feriti più gravi ed ai più deboli.
In questo nobile intento impegnava con eroico spirito di sacrificio e incomparabile fermezza d'animo tutte le sue residue forze, finché, esausto per le ferite riportate e per il lungo sforzo, scompariva tra i flutti, coronando degnamente la sua carriera di Ufficiale colto, valente, appassionato, tutto dedicato al bene del servizio ed al ferreo compimento del dovere.
Mediterraneo Orientale, 28 marzo 1941."



GIORGIO MODUGNO

Capitano Genio Navale, da Genova, alla memoria.

«Imbarcato in qualità di Capo servizio del Genio Navale su squadriglia cacciatorpediniere durante uno scontro navale contro forze soverchianti che infliggevano duri colpi alla sua unità, con ammirevole serenità dirigeva tutte le operazioni per fronteggiare i danni provocati dal tiro nemico, eseguendo prontamente e personalmente, in sostituzione dei propri dipendenti uccisi e feriti, importanti manovre atte a mantenere fino all'ultimo l'integrità combattiva della nave, malgrado gli incendi, gli scoppi delle riservette delle munizioni ed il dilagare del vapore. Dopo l'affondamento del cacciatorpediniere, raggiungeva a nuoto una zattera ricolma di naufraghi, e, pur essendo ferito e stremato di forze, rinunciava a prendervi posto, e si prodigava con la parola e con l'esempio per disciplinare l'assistenza ai feriti più gravi ed ai più deboli. In questo nobile intento impegnava con eroico spirito di sacrificio e incomparabile fermezza d'animo tutte le sue residue forze, finchè, esausto per le ferite riportate e per il lungo sforzo, scompariva fra i flutti, coronando degnamente la sua carriera di ufficiale colto, valente, appassionato, tutto dedicato al bene del servizio ed al ferreo compimento del dovere.»

La motivazione della Medaglia d'argento al Valor Militare conferita al tenente di vascello Pietro Zancardi, nato ad Olcenego il 27 giugno 1912 (e deceduto nel 2007 con il grado di ammiraglio):

"Ufficiale in 2^ di cacciatorpediniere, attaccato nottetempo da preponderanti forze nemiche, coadiuvava con serenità e fermezza il comandante nella reazione all'offesa avversaria.
All'atto dell'abbandono della nave, prestava la sua opera per il salvataggio dell'equipaggio, e sulla zattera, per quattro giorni e quattro notti, dava ogni assistenza ai compagni che incoraggiava durante la lunga attesa del soccorso.
Mediterraneo Orientale, 28 marzo 1941".

La motivazione della Medaglia d'argento al Valor Militare conferita al sottotenente di vascello Vito Sansonetti, nato a Roma l'11 marzo 1916:

"Ufficiale E.T. di cacciatorpediniere attaccato nella notte da soverchianti forze nemiche, coadiuvava con serenità ed elevato spirito aggressivo il comandante nell'azione dei lanciasiluri, serviti ormai da pochi superstiti ed investiti dalle fiamme e dal vapore, dirigeva personalmente il lancio dei siluri contro le unità avversarie.
Esaurita qualsiasi possibilità di reazione, si prodigava per la salvezza dell'equipaggio profondendo anche in mare la sua opera di aiuto ai dipendenti dei quali assumeva la direzione con fermezza e serenità.
Mediterraneo Orientale, 28 marzo 1941".

La motivazione della Medaglia d'argento al Valor Militare conferita al tenente del Genio Navale Direzione Macchine Salvatore Ferraro, nato a Gaeta il 24 agosto 1903:

"Imbarcato su cacciatorpediniere fatto segno ad un attacco notturno da parte di preponderanti forze nemiche, coadiuvava con serenità e fermezza il comandante nell'attuazione delle misure intese a mantenere l'efficienza della nave, mentre a bordo alcuni locali venivano invasi dal vapore e gli incendi si sviluppavano rapidi; continuava la sua opera fino a che il comandante non gli ordinava di abbandonare la nave.
Mediterraneo Orientale – 28 marzo 1941."

La motivazione della Medaglia d'Argento al Valor Militare conferita al tenente di vascello Italo Bimbi, nato a Livorno il 9 febbraio 1913:

"Direttore del tiro di cacciatorpediniere, attaccato nella notte da preponderanti forze nemiche, coordinava efficacemente il comandante dirigendo con precisione, presso l'unico complesso ancora efficiente, il tiro contro le unità avversarie. Al momento dell'abbandono della nave e dopo, cooperava per la salvezza dell'equipaggio, rincuorando tutti e prestando il suo soccorso ai naufraghi
(Mediterraneo Orientale, 28 marzo 1941)."

La motivazione della Medaglia d'Argento al Valor Militare conferita alla memoria del capitano di corvetta Pier Gaetano Busolli, nato a Voghera (Pavia) il 10 gennaio 1909:

"Assistente di squadriglia su ct. fatto segno ad attacco di preponderanti forze nemiche, coadiuvava con ardimento il comandante nella reazione dell'offesa avversaria. Esaurita ogni ulteriore possibilità di resistenza, prodigava la sua opera per la salvezza dell'equipaggio, scomparendo in mare nell'adempimento del dovere.
(Mediterraneo Orientale, 28 marzo 1941)."

La motivazione della Medaglia d'Argento al Valor Militare conferita alla memoria del tenente di vascello Oberto Manfredi, nato a Pieve di Teco (Imperia) il 25 maggio 1915:

"Ufficiale alle comunicazioni su cacciatorpediniere attaccato nella notte da preponderanti forze nemiche, prestava animosamente la sua collaborazione per ottenere dai mezzi ancora a disposizione il massimo rendimento. Esaurita ogni possibilità di resistenza, prodigava la sua opera per la salvezza dell'equipaggio, scomparendo in mare nell'adempimento del dovere.

(Mediterraneo Orientale, 28 marzo 1941)."

La motivazione della Medaglia di Bronzo al Valor Militare conferita alla memoria del sottocapo silurista Arturo Martinotti, nato a Morano sul Po (Alessandria) il 16 luglio 1917:

"Imbarcato su cacciatorpediniere, attaccato da preponderanti forze nemiche, caduta la maggior parte dei serventi del lanciasiluri, mentre divampava l'incendio nelle sue vicinanze e il complesso era investito dal vapore, eseguiva con serena calma, sotto l'intenso fuoco avversario, il lancio dei siluri, dando prova di coraggio ed elevato sentimento del dovere. Scompariva in mare con l'unità.
(Mediterraneo Orientale, 28 marzo 1941)."

La motivazione della Medaglia di Bronzo al Valor Militare conferita al sottotenente di vascello Francesco Mascini:

"Ufficiale di rotta di cacciatorpediniere, attaccato nella notte da preponderanti forze nemiche, coadiuvava con serenità e fermezza il comandante al fine di ottenere il massimo rendimento dei mezzi a disposizione. Esaurita ogni possibilità di resistenza, prodigava la sua opera per la salvezza dell'equipaggio, elargendo anche in mare assistenza e conforto.
(Mediterraneo Orientale, 28 marzo 1941)."

La motivazione della Medaglia di Bronzo al Valor Militare conferita alla memoria del marinaio cannoniere Arturo Penitenti, nato a Sermide (Mantova) il 22 maggio 1920:

"Imbarcato su cacciatorpediniere, attaccato nella notte da preponderanti forze avversarie, dava il suo contributo nella vigorosa azione di fuoco contro le unità nemiche. In seguito all'ordine di abbandonare la nave e dopo aver raggiunto un'imbarcazione di salvataggio, cedeva spontaneamente il posto ai feriti e ai più deboli, confidando nella propria abilità al nuoto. Scompariva, quindi, in mare offrendo un mirabile esempio di generosità e attaccamento al dovere.
(Mediterraneo Orientale, 28 marzo 1941)."

La motivazione della Medaglia di Bronzo al Valor Militare conferita alla memoria del marinaio S.D.T. Rocco Rizzi, nato a Stornara (Foggia) l'8 febbraio 1920:

"Imbarcato su cacciatorpediniere impegnato in un combattimento navale notturno, contribuiva con serenità ed ardimento all'efficace reazione di fuoco contro le unita nemiche, incurante del violento tiro avversario condotto da distanza ravvicinata. Malgrado fosse intervenuto l'ordine di abbandonare la nave, rimaneva ancora a bordo a prestare la sua opera; lasciava la sua nave dopo averne ricevuto di nuovo l'ordine e scompariva in mare nell'adempimento del proprio dovere.
(Mediterraneo Occidentale, 28 marzo 1941)."

La motivazione della Medaglia di Bronzo al Valor Militare conferita alla memoria del tenente commissario Adriano Vecchiotti, nato a Roma il 2 settembre 1915:

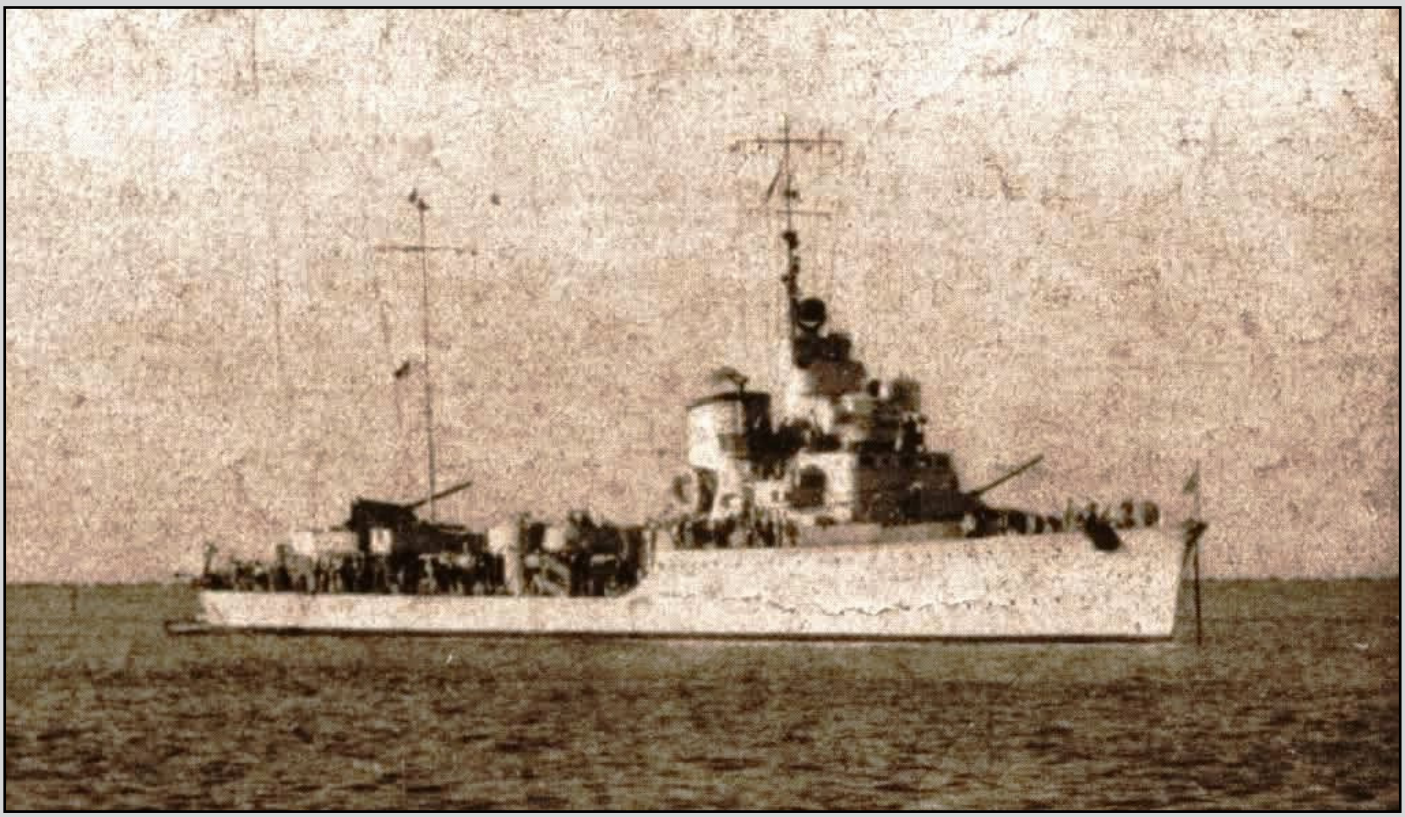
"Imbarcato su cacciatorpediniere, fatto segno ad un attacco notturno da parte di preponderanti forze nemiche, coadiuvava con serenità e fermezza il comandante nell'attuazione delle misure intese ad assicurare una efficace reazione all'offesa avversaria. All'ordine di abbandonare la nave prodigava
con abnegazione la sua opera per la salvezza dell'equipaggio, allontanandosi da bordo solo dopo un nuovo e specifico ordine.
(Mediterraneo Orientale, 28 marzo 1941)."

La motivazione della Medaglia di Bronzo al Valor Militare conferita alla memoria del tenente medico Andrea Araneo, nato a Melfi (Potenza) il 15 agosto 1913:

"Imbarcato su cacciatorpediniere attaccato nella notte da preponderanti forze nemiche, prestava con entusiasmo la sua opera professionale, malgrado la violenta e ininterrotta azione di fuoco dell'avversario. Ricevuto l'ordine di abbandono della nave, si prodigava con elevato senso
di abnegazione per la salvezza dell'equipaggio, scomparendo in mare nell'adempimento del dovere.
(Mediterraneo Orientale, 28 marzo 1941)."

La motivazione della Medaglia di Bronzo al Valor Militare conferita alla memoria del capo radiotelegrafista di prima classe Giovanni Costamagna, nato a Borgo San Dalmazzo (Cuneo) il 4 luglio 1905:

"Imbarcato quale Capo posto Rt. su cacciatorpediniere, attaccato nella notte da preponderanti forze nemiche, coadiuvava efficacemente il comando assicurando con serenità e fermezza il servizio cui era preposto, malgrado la violenta ed interrotta azione di fuoco.
Ferito mortalmente, donava la sua esistenza alla Patria.
(Mediterraneo Orientale, 28 marzo 1941)."



L'Alfieri da tre quarti di prua (g.c. Giuseppe Garufi via www.xmasgrupsom.com)

Sommergibile
ALBERTO GUGLIELMOTTI



Sommergibile, appartenente alla classe Brin. Impostato il 3 dicembre 1936, è stato varato l'11 settembre 1938 ed è entrato in servizio il 12 ottobre 1938. Dislocamento in immersione 1266 t, dimensioni lunghezza 70,5 m - velocità in immersione 7,7 nodi - velocità in emersione 17,3 nodi - Autonomia: in superficie 3800 miglia a 15 nodi, in immersione 8 miglia a 8 nodi - Armamento: 2 cannoni da 100/47 Mod. 1938 per smg - 4 mitragliere singole Breda Mod. 31 da 13,2mm - 4 tubi lanciasiluri da 533mm a prua - 4 tubi lanciasiluri da 533mm a poppa - Equipaggio: 9 ufficiali, 50 sottufficiali e comuni.
Sommergibile di grande crociera della classe Brin (dislocamento di 1016 tonnellate in superficie e 1266 in immersione). Svolse 5 missioni di guerra, percorrendo 16.103 miglia in superficie e 426 in immersione, trascorrendo 92 giorni in mare ed affondando una nave cisterna da 4008 tsl.

Breve e parziale cronologia.

3 dicembre 1936
Impostazione nei cantieri Franco Tosi di Taranto.

11 settembre 1938
Varo nei cantieri Franco Tosi di Taranto.

12 ottobre 1938
Entrata in servizio. Assegnato, con i gemelli Brin, Archimede, Torricelli e Galvani nonché i più anziani Galileo Galilei e Galileo Ferraris, alla XLIV Squadriglia Sommergibili del Gruppo Sommergibili di Taranto.

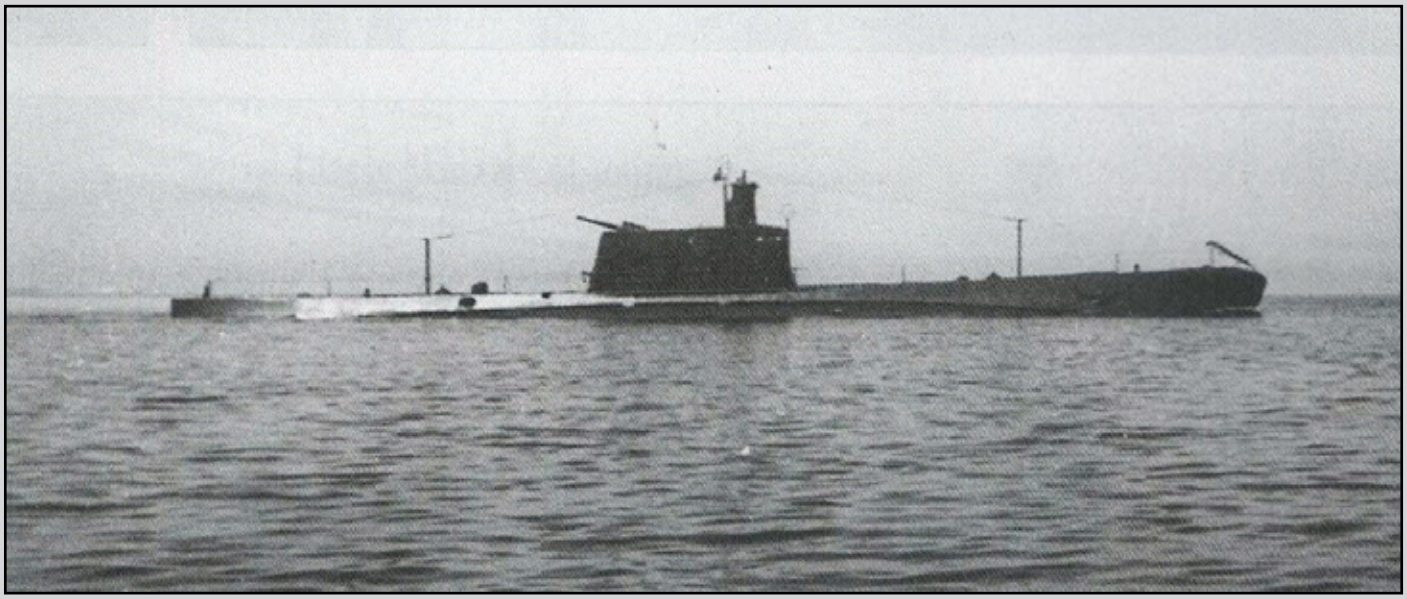
1939
La XLIV Squadriglia Sommergibili, ora senza più Galilei e Ferraris, diventa XLI Squadriglia Sommergibili.

21-29 giugno 1939
Compie un viaggio addestrativo da Napoli a Lisbona, al comando di Folco Bonamici (uno dei più esperti sommergibilisti della Regia Marina) ed in assetto di guerra, per constatare quali siano le condizioni di attraversamento dello stretto di Gibilterra, sperimentale le modalità di trasferimento nell'Atlantico ed individuare modi per ottimizzare i tempi ed il rendimento della navigazione. La navigazione avviene in immersione di giorno ed in superficie di notte, ma l'attraversamento dello stretto, per evitare il passaggio in immersione nella zona di maggior traffico, dove le correnti sono più forti, avviene in superficie (da 60 miglia ad est di Gibilterra ad 80 miglia ad ovest della stessa città) anziché – come in tempo di guerra – in immersione, così vanificando parte dell'esperienza.

3-8 luglio 1939
Viaggio di ritorno da Lisbona a Napoli, sempre in missione addestrativa.
Nei mesi successivi è sottoposto ad intenso addestramento ed effettua molte esercitazioni.

10 giugno 1940
All'entrata in guerra dell'Italia, il Guglielmotti ha base a Massaua (Eritrea, Africa Orientale Italiana), in Mar Rosso, dove forma la LXXXI Squadriglia Sommergibili insieme al gemello Galvani ed ai più anziani Galileo Galilei e Galileo Ferraris.

21 giugno 1940
Salpa da Massaua al comando del capitano di corvetta Carlo Tucci, per la sua prima missione di guerra (ultimo a farlo tra gli otto battelli di Massaua). A bordo è stato imbarcato un medico, il dottor Origlia di Torino, per una missione di soccorso: recuperare l'equipaggio del sommergibile Macallè.



Il Guglielmotti nell'ottobre 1938 (g.c. STORIA militare)

22 giugno 1940
Raggiunge l'isolotto di Barr Musa Kebir alle 12.45 e recupera l'equipaggio del Macallè, bloccato sull'isola da una settimana a seguito dell'incaglio e affondamento, avvenuto il 15 giugno, della propria unità.
I naufraghi del Macallè sono molto malridotti, specialmente per conseguenza dell'intossicazione da cloruro di metile subita a bordo del proprio sommergibile. Molti, non appena vedono il Guglielmotti arrivare, fermarsi e mettere in acqua un battellino, si gettano in acqua per raggiungerlo a nuoto, non potendo più attendere. Con due o tre viaggi del battellino, il Guglielmotti recupera tutti i superstiti, poi si allontana in immersione (più avanti riemergerà), proprio mentre due aerei britannici tornano a sorvolare l'isola (un altro velivolo lo aveva già fatto in precedenza). Alcuni dei naufraghi, impazziti o deliranti per l'effetto combinato del cloruro di metile, dell'insolazione e della sete, devono essere tenuti legati per tutto il viaggio di ritorno a Massaua.

26-31 luglio 1940
Parte da Massaua e viene inviato, al pari dei cacciatorpediniere Cesare Battisti e Francesco Nullo, alla ricerca di un mercantile britannico (per altre fonti, due mercantili greci) che è stato segnalato come proveniente da Suez e diretto verso sud, ma la nave non viene trovata.

21-25 agosto 1940
Effettua un'infruttuosa missione in Mar Rosso.

6 settembre 1940
Il Guglielmotti (capitano di corvetta Carlo Tucci), mentre è alla ricerca del convoglio britannico BN. 4 a sud delle isole Farisan, emerge nella notte tra il 5 ed il 6 per ricaricare le batterie. La visibilità è molto scarsa, dunque vedette ed idrofonisti devono vigilare con particolare attenzione. Alle quattro del mattino del 6, completata la ricarica, il sommergibile torna ad immergersi, adagiandosi sul fondale a 70 metri di profondità, per poi risollevarsene alle 11.30 ed iniziare a pattugliare, restando immerso, le rotte che attraversano il centro del Mar Rosso. Alle 15, finalmente, il comandante Tucci avvista al periscopio due navi: una è troppo lontana, ma l'altra è una petroliera carica ed in posizione favorevole all'attacco: si tratta della nave cisterna greca Atlas da 4008 tsl, unità dispersa del convoglio BN. 4, in navigazione isolata da Abadan a Suez dopo essere rimasta indietro. Dopo aver riconosciuto la bandiera come greca, il Guglielmotti si avvicina fino a poco più di 700 metri dall'Atlas, indi Tucci ordina di lanciare due siluri. Ambedue le armi colpiscono la nave cisterna sul lato dritto, tra il centro e la prua, aprendo un grosso squarcio dal quale prende a riversarsi in mare del petrolio non incendiato. L'equipaggio dell'Atlas abbandona la nave al completo (non vi sono state vittime) sulle lance e si allontana (sbarcheranno poi ad Aden), mentre il Guglielmotti osserva al periscopio; dato che la nave è sbandata ed appruata ma non sembra in procinto di affondare, Tucci lancia un terzo siluro che manca il bersaglio, poi un quarto che va a segno sul lato sinistro.
L'Atlas si apprua e si spezza in due; il troncone prodiero affonda nel punto 15°50' N (o 15°10' N) e 41°50' E (14 miglia a nord di Jabal al-Tier e 15 miglia ad est dell'isola di Antufash), mentre quello poppiero, rimasto galleggiante e alla deriva (non visto dal Guglielmotti, che nell'ultima osservazione periscopica non ha più trovato il bersaglio ed ha quindi ritenuto di averlo affondato), verrà invece preso a rimorchio dai rimorchiatori Hercules e Goliath che tenteranno di trainarlo per 400 miglia verso Suez, ma affonderà anch'esso, a seguito della rottura del cavo di rimorchio (causa il vento ed il mare avverso), tra Berenice e Ras Banas (Egitto).

Settembre 1940
Viene attaccato da un aereo durante un bombardamento su Massaua, ma non viene colpito.

20 settembre 1940
Guglielmotti ed Archimede sono inviati alla ricerca del convoglio BN. 5, ma non trovano nulla.

20-21 ottobre 1940
Guglielmotti e Ferraris vengono mandati a cercare il convoglio BN. 7 (31 mercantili scortati dall'incrociatore leggero Leander, dal cacciatorpediniere Kimberley e da 5 sloops), ma non riescono a trovarlo. Il convoglio sarà invece attaccato da alcuni cacciatorpediniere partiti da Massaua, ma lo scontro si concluderà senza successi e con la perdita del cacciatorpediniere Francesco Nullo.

Gennaio 1941
Trovandosi ormeggiato a Massaua, viene visitato da Amedeo di Savoia, viceré d'Etiopia.

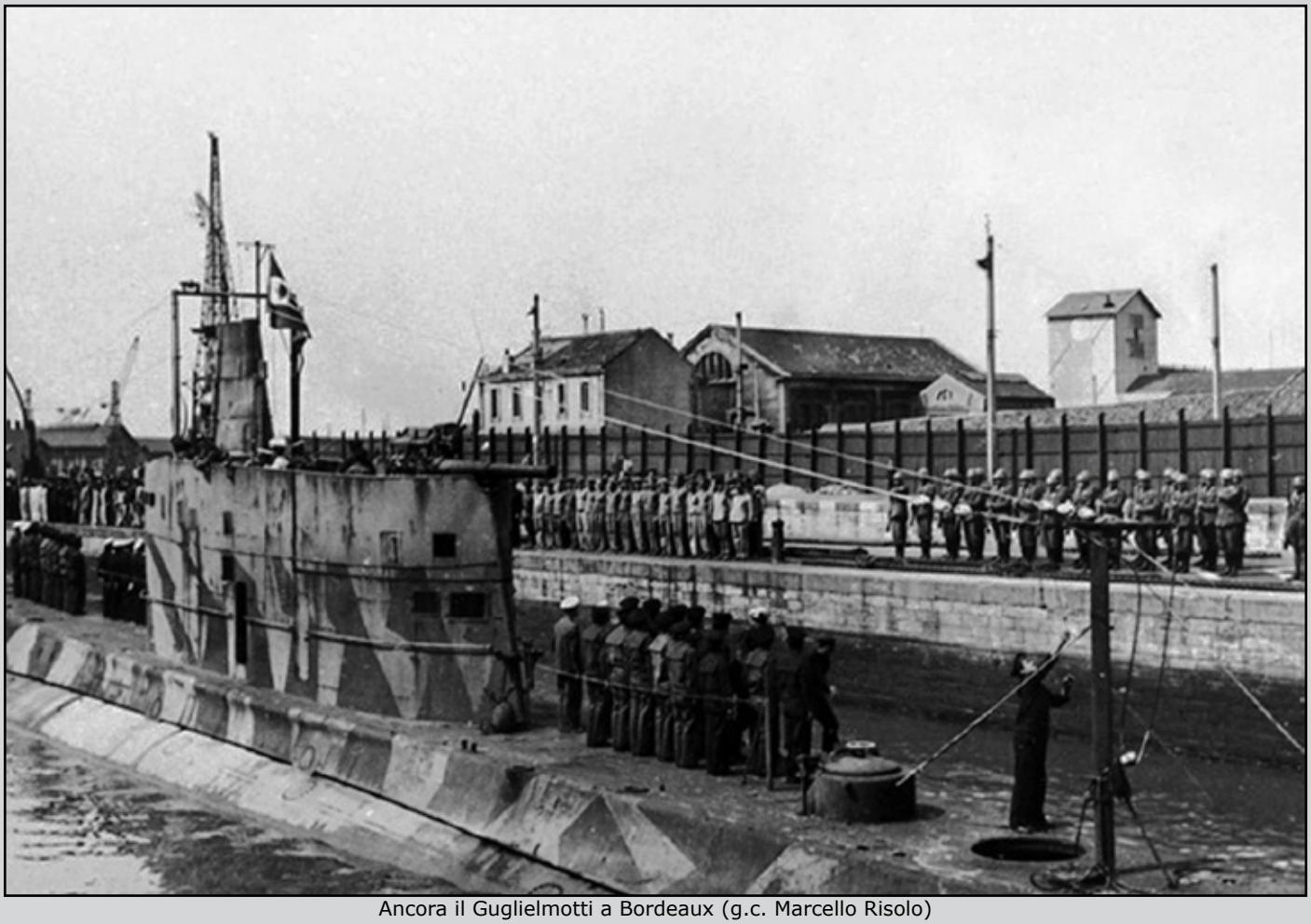
4 marzo 1941
Lascia Massaua al comando del capitano di fregata Gino Spagone (comandante della Flottiglia Sommergibili di Massaua), per circumnavigare l'Africa e raggiungere la base atlantica dei sommergibili italiani (Betasom) stabilita nel porto francese di Bordeaux, in previsione dell'inevitabile caduta dell'Africa Orientale Italiana. Il Guglielmotti è l'ultimo a partire, tra i quattro sommergibili salpati da Massaua per Bordeaux (gli altri quattro erano andati perduti in precedenza).
La decisione è stata presa il 28 febbraio, e già il 1° marzo i comandi britannici ne sono venuti a conoscenza tramite le decrittazioni di "ULTRA"; vengono così a sapere dell'imminente partenza, dei segnali distintivi assegnati ai vari battelli per comunicare con Bordeaux (per il Guglielmotti si tratta di 29W e N94) e di alcuni particolari sulla rotta da seguire ed i giorni in cui sarà presente la nave rifornitrice nella zona prestabilita per l'incontro e rifornimento (che però non è precisata).
Essendo però le informazioni insufficienti, i britannici non sapranno organizzare un'intercettazione dei sommergibili (ci proverà, ma senza successo, il sommergibile Severn).

Marzo-maggio 1941
Dopo aver superato lo stretto di Bab el Mandeb, eludendo la forte sorveglianza britannica, il Guglielmotti entra nell'Oceano Indiano. Il maltempo ed i venti monsonici creeranno più di qualche difficoltà, in stato di efficienza non ottimale ed armata da un equipaggio che ha risentito della lunga permanenza nel clima tropicale dell'Eritrea. Al largo del Madagascar si renderà necessario procedere con la prora al mare, e ciononostante le violente ondate (forza 8/9) spezzeranno l'albero della radio, isolando il sommergibile, impedendo ogni contatto con la base. Il danno sarà però prontamente riparato grazie ai marinai Cuomo e Paolo Costagliola (quest'ultimo è un superstite del Macallè, uno dei tre uomini che si sono offerti per attraversare il Mar Rosso su un modesto battellino a remi, con limitatissime scorte di cibo ed acqua, per dare l'allarme e permettere così il salvataggio dei compagni: si è imbarcato sul Guglielmotti su proposta del suo comandante, che si è recato a visitarlo in ospedale) che, offertisi volontari, raggiungeranno strisciando lungo il ponte l'estrema poppa (venendo più volte gettati contro lo scafo ed anche in mare dalle onde, ma riuscendo sempre a tornare a bordo, essendo assicurati con un cavo legato alla cintura) ove si trova l'antenna, e riusciranno a ripararla nonostante le varie ferite e contusioni riportate. Verranno decorati di Medaglia di Bronzo al Valor Militare con la motivazione: "Imbarcato su un sommergibile, durante una lunga e difficile navigazione oceanica attraverso zone di mare intensamente vigilate dal nemico, si offriva volontariamente in circostanze particolarmente difficili per la riparazione di una avaria prodottasi a bordo e con calma ed energia esemplare portava a termine l'incarico affidatogli. Oceano Atlantico, maggio 1941".

7 maggio 1941
Raggiunge Bordeaux per primo dopo 66 giorni di navigazione, durante i quali ha percorso 12.425 miglia (tenendosi in prossimità della costa africana), attraversato il Canale del Mozambico, doppiato il Capo di Buona Speranza, fatto rifornimento di nafta dalla nave cisterna tedesca Nordmark (il 16 aprile, dopo 6600 miglia di navigazione, in posizione 25° S e 26° O), essere passato a ponente delle Isole di Capo Verde e delle Azzorre ed aver attraversato il Golfo di Biscaglia.



Il Guglielmotti in arrivo a Bordeaux il 7 maggio 1941 (g.c. STORIA militare)



Ancora il Guglielmotti a Bordeaux (g.c. Marcello Risolo)

Giugno-agosto 1941
Viene sottoposto a lavori di raddobbo nella base di Betasom. Non opererà mai per tale Comando, perché proprio in questo periodo viene deciso di far tornare in Mediterraneo tutti i sommergibili inidonei a proseguire in modo soddisfacente l'attività in Atlantico: tale giudizio verrà espresso anche nei confronti del Guglielmotti, causa le continue avarie che affliggono i suoi quadri elettrici di manovra, la sua non grande velocità e le particolari strutture della voluminosa torretta, che ne impediscono una riduzione sul modello di quelle degli U-Boote tedeschi.

22 settembre 1941
Salpa da Le Verdon per tornare in Mediterraneo.

30 settembre 1941
Attraversa lo stretto di Gibilterra, iniziando l'attraversamento alle quattro del mattino con mare calmo e buona visibilità.

16 ottobre 1941
Giunge a Messina senza aver incontrato difficoltà.

Novembre 1941-Febbraio 1942
Sottoposto a lavori di rimodernamento a Taranto. Il cannone da 100/43 mm Mod. 1927 viene sostituito con un più moderno pezzo da 100/47 mm Odero Terni Orlando Mod. 1938.

L'affondamento

Terminati i lavori, il 15 marzo 1942 il Guglielmotti, al comando del tenente di vascello Federico Tamburini (che in precedenza ne era stato comandante in seconda, fin dai tempi del Mar Rosso), partì da Taranto alla volta di Cagliari (per altre fonti, di Messina), dov'era stato dislocato per essere impiegato in missioni offensive nel Mediterraneo occidentale.
Alle 6.33 del 17 marzo, tuttavia, il sommergibile britannico Unbeaten (capitano di corvetta Edward Arthur Woodward), in agguato al largo di Capo dell'Armi, sentì agli idrofoni i rumori prodotti da un'unità in movimento su rilevamento 130°; due minuti dopo avvistò il Guglielmotti a 2010 metri per 125°.
Il sommergibile italiano non parve accorgersi di nulla mentre l'Unbeaten manovrava per portarsi all'attacco; tale manovra incluse la temporanea discesa ad una profondità maggiore, una virata di 100° e poi il ritorno a quota periscopica, ma a quel punto, col sommergibile pronto al lancio, Woodward non trovò più il bersaglio; riuscì a rintracciarlo poco dopo, ma con un angolo di lancio sfavorevole. Dopo aver manovrato per assumere una miglior posizione per il lancio, alle 6.40 il battello britannico lanciò quattro siluri.
Uno di essi andò a segno dopo un minuto e 40 secondi: il Guglielmotti affondò rapidamente in posizione 37°42' N e 15°58' E (circa 15 miglia a sud di Capo Spartivento Calabro e 22 miglia a sud di Capo dell'Armi), portando con sé la maggior parte del proprio equipaggio.

Quando alle 7.20 l'Unbeaten riemerse, vide che in acqua c'era una dozzina di sopravvissuti del Guglielmotti; indossavano tutti dei giubbotti salvagente. Woodward si avvicinò per raccoglierli, ma in quel momento vide un aereo avvicinarsi per attaccare, e dovette ordinare subito l'immersione rapida. Il marinaio George Dallas Forbes, salito in coperta per il salvataggio dei naufraghi, dovette tornare indietro di corsa e lanciarsi attraverso il portello della torretta, chiudendolo dietro di sé. L'Unbeaten, dopo essersi di nuovo immerso, lasciò definitivamente la zona.
Dopo circa tre ore giunse sul posto la torpediniera Francesco Stocco, che lanciò 17 bombe di profondità senza però riuscire a danneggiare l'Unbeaten, ormai lontano. Dei dodici naufraghi che Woodward aveva visto in acqua, la Stocco trovò e recuperò tuttavia soltanto un cadavere.
Non ci furono sopravvissuti tra i 61 uomini (7 ufficiali, 16 sottufficiali e 38 tra sottocapi e marinai) che componevano l'equipaggio del Guglielmotti.

L'affondamento del Guglielmotti nel giornale di bordo dell'Unbeaten (da Uboat.net):

"0633 hours - In position 37°42'N, 15°58'E heard H.E. (Hydrophone Effect) bearing 130°.
0635 hours - Sighted a submarine bearing 125°, distant 2200 yards, manoeuvred into attack position.
0640 hours - Fired 4 torpedoes. One minute and 40 seconds after firing an explosion was heard, H.E. stopped and the submarine was heard breaking up.
0720 hours - Surfaced to pick up survivors. There were about 12 in the water but Unbeaten was forced to dive by an approaching aircraft and clear the area.
1005 hours - Aircraft and motor torpedo boats were seen in the area of the sinking.
1010 to 1020 hours - Distant depth charging was heard. 24 Depth charges were dropped by the three motor torpedo boats present.
Unbeaten was now out of torpedoes so course was set to Malta to take on board new torpedoes."

E nel rapporto di missione (da www.couldridgehistory.com):

"At 0634 sighted U Boat bearing 125 degrees distance 2200 yards turned onto a 130 degree track and increased speed. At 0640 fired a dispersed salvo of four torpedoes, after one minute forty seconds after firing one explosion was heard HE stopped and U Boat was heard breaking up. Surfaced to attempt to pick up survivors of which there were about twelve, but a fighter aircraft forced Unbeaten to dive and clear the area. All survivors appeared to be wearing 'collar' life jackets. Aircraft and E Boats were observed in vicinity of survivors [sfortunatamente non era così] a distant depth charge attack of twenty four charges was carried out by three E Boats at 0850 on 19 March 1942 arrived Malta."

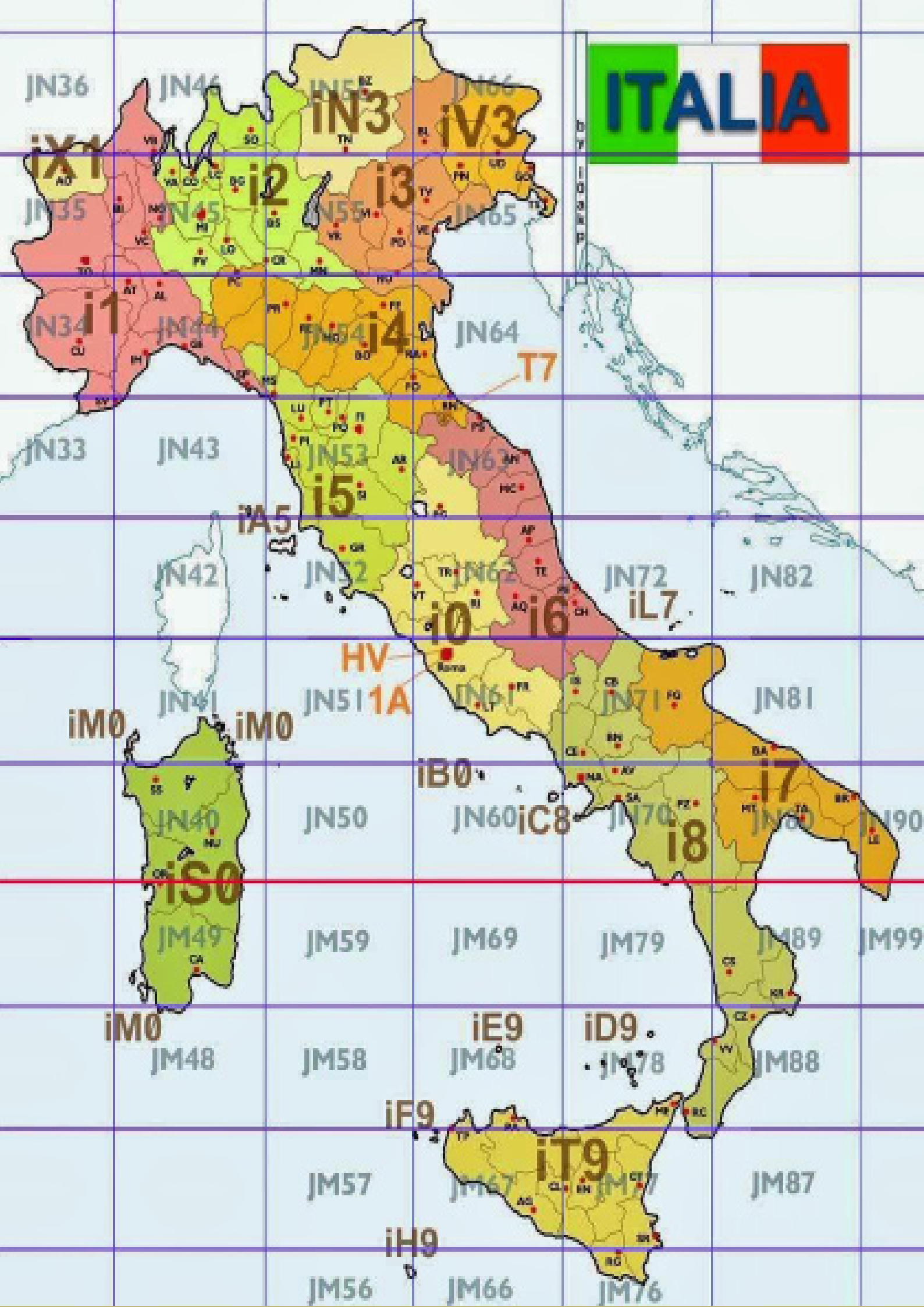




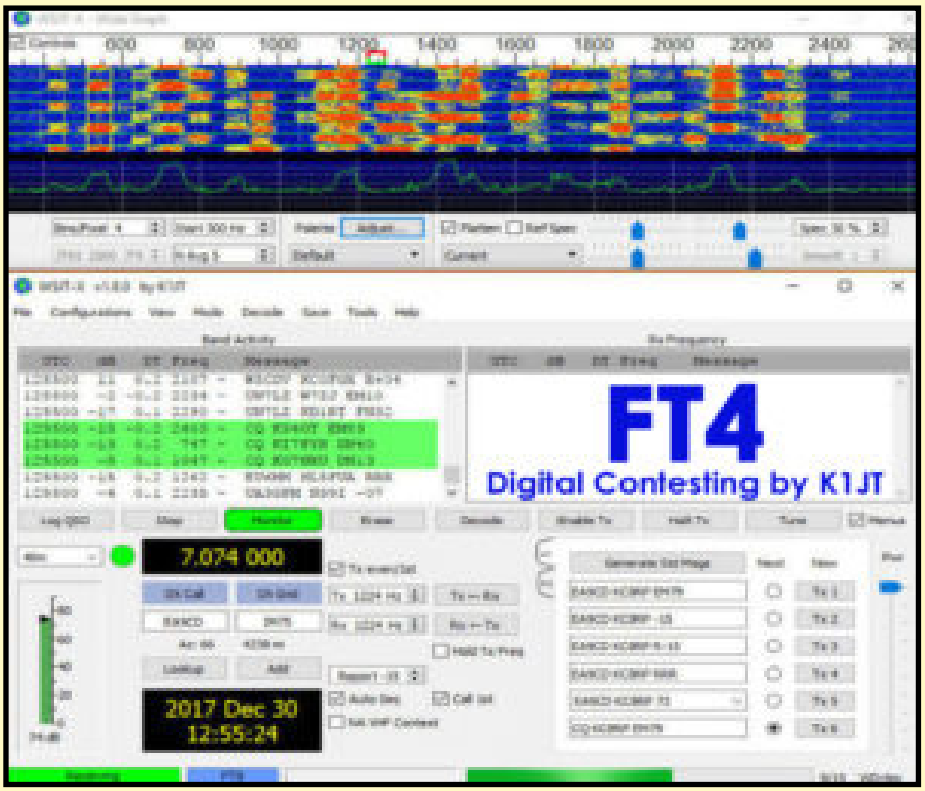
momo BEAM

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com


ITALIA
iX1
iN3
iV3
i2
i3
i1
i4
T7
i5
iA5
i0
i6
iL7
HV
1A
iM0
iM0
iB0
iC8
i7
i8
iS0
iM0
iE9
iD9
iF9
iT9
iH9
JN36
JN46
JN56
JN66
JN35
JN45
JN55
JN65
JN34
JN44
JN54
JN64
JN33
JN43
JN53
JN63
JN42
JN52
JN62
JN72
JN82
JN41
JN51
JN61
JN71
JN81
JN40
JN50
JN60
JN70
JN80
JN90
JM49
JM59
JM69
JM79
JM89
JM99
JM48
JM58
JM68
JM78
JM88
JM57
JM67
JM77
JM87
JM56
JM66
JM76

Nuovo protocollo FT4



Introduzione: FT4 è una modalità digitale sperimentale progettata specificamente per i contest in radio.
L'FT8, utilizza trasmissioni a lunghezza fissa, messaggi strutturati con formati ottimizzati per QSO minimi e forte correzione degli errori in avanti.
T / R le sequenze sono lunghe 6 secondi, quindi FT4 è 2,5 × più veloce dell' FT8 e circa lo stesso come velocità nell' RTTY per i contest in radio. FT4 può funzionare con segnali di 10 dB più deboli necessari per RTTY, mentre utilizza molta meno larghezza di banda.

Parametri di base: i formati dei messaggi FT4 sono gli stessi di FT8 e codificati con lo stesso (174,91) codice di controllo della parità a bassa densità. Le trasmissioni durano per 4.48 s, rispetto a 12,64 s per FT8. La modulazione utilizza la codifica in quadricromia a 4 toni su circa 23,4 baud, con toni separati dalla velocità di trasmissione. La parte occupata della larghezza di banda (che contiene il 99% della potenza trasmessa) è 90 Hz. Sensibilità di soglia per la probabilità di decodifica del 50% è S / N = -16,4 dB, misurata nello standard 2500 Hz ampiezza di banda del rumore di riferimento. La decodifica a priori (AP) può abbassare la sensibilità della soglia a -18 dB o superiore.

Installazione e configurazione iniziale
Per unirti al gruppo di test FT4 e partecipare a uno o più imminenti "mock contest" sessioni pratiche, attenersi alla seguente procedura per installare e configurare un rilascio candidato per WSJT-X 2.1.0:
1. Scarica il pacchetto di installazione da un link che fornisce il software.
2. Installare il programma nel modo consueto per il proprio sistema operativo. Per evitare conflitti con le normali operazioni, potresti voler utilizzare una diversa directory di installazione da quello utilizzato per WSJT-X 2.0.
3. Avviare il programma come faresti normalmente per FT8.
4. Dal menu "**Configurazioni**", selezionare **FT8 | Clone** (o **Default | Clone**).
5. **Rinominare** la nuova configurazione risultante in **FT4** e selezionare la nuova configurazione.
6. Seleziona **FT4** dal menu **Modalità**.
7. Sul **file | Impostazioni | Scheda Frequenze**, fare clic con il pulsante destro del mouse su qualsiasi riga della T**abella di lavoro delle frequenze** e premere il pulsante **Ripristina**. Questa azione raccoglierà le frequenze di lavoro raccomandate per FT4.
8. Selezionare la casella **Attività operativa speciale** nelle **Impostazioni | Scheda Avanzate**
Quindi seleziona i messaggi **RTTY Roundup** e inserisci il tuo scambio di concorsi appropriato nel campo **RTTY RU Exch**.
9. Le istruzioni per il collegamento di *WSJT-X* a *N1MM Logger* + sono disponibili nel *WSJT-X 2.1* Manuale dell'utente, Sezione 4.5.
Ora è disponibile una versione candidata per WSJT-X 2.1.0 configurata per l'operazione FT4. Ti potrebbe trovare utile scaricare ed esaminare un file di esempio FT4. Seleziona **Scarica Esempi** dal menu **Guida** e spuntare la casella **FT4**. Configura il **grafico** a grandi dimensioni controlla come mostrato in Figura 1 e seleziona **Deep** nel menu **Decodifica**, quindi apri il pulsante file di esempio dal menu File. L'intervallo registrato dovrebbe produrre 19 decodi, come visto in Figura 1. La maggior parte dei segnali decodificati sono inudibili o appena udibili nel file audio. Meno di un terzo sono abbastanza forti da poter essere decodificati in modo affidabile se lo fossero sono stati i segnali RTTY - e solo allora se sono stati distribuiti su un livello molto più ampio intervallo di frequenze.

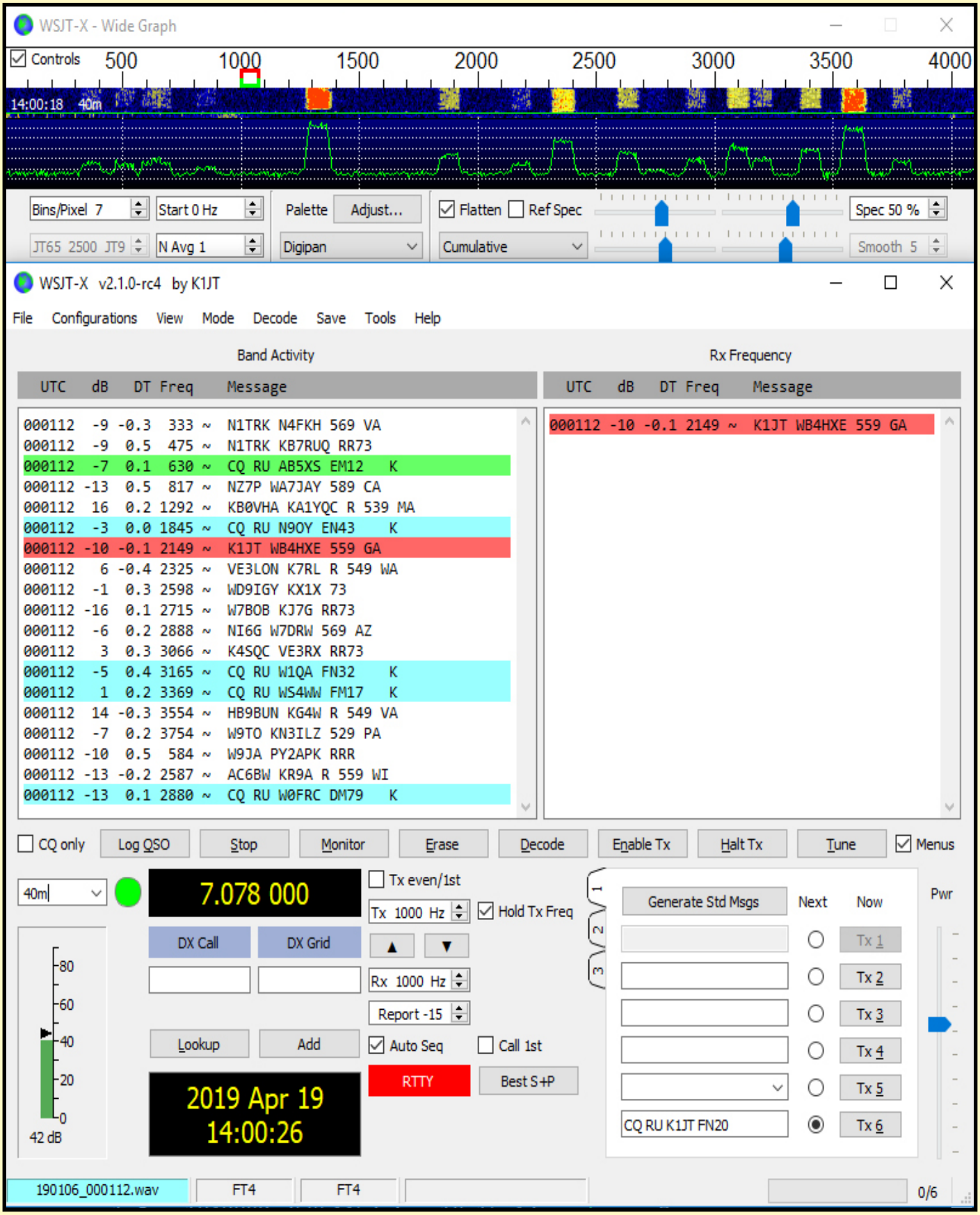


Figura 1. - Schermata che mostra i segnali FT4 simulati e le loro decodifiche.

Funzionamento: A parte le sequenze T / R molto più brevi, FT4 si comporta essenzialmente come allo stesso modo di FT8. Un nuovo controllo su schermo è disponibile per il funzionamento dell'FT4, un pulsante etichettato come **Best S + P**, appena sotto la casella di controllo **Call 1st**. Facendo clic su questo pulsante durante un Rx ciclo arma il programma per esaminare tutti i messaggi CQ decodificati alla fine del 6- seconda sequenza Rx. Il programma selezionerà il miglior partner QSO potenziale (da a prospettiva di contestazione), e trattarlo come se si fosse fatto doppio clic su quella linea di decodifica testo. Qui "il miglior partner QSO potenziale" significa "Nuovo moltiplicatore" (1a priorità) o "Nuovo" Call on Band "(2ª priorità). "New Multiplier" è attualmente interpretato come "Nuovo DXCC"; una categoria di moltiplicatori più ampiamente definita (per le regole Round Round ARRL) sarà implementato presto. Potremmo anche fornire classifiche prioritarie aggiuntive, per esempio "New Grid on Band" (utile per i concorsi VHF nordamericani), ordinamento di potenza del segnale, ecc.

Per il controllo da tastiera dei messaggi trasmessi, selezionare la casella **Alternate F1-F6** collegamenti sulle **Impostazioni | Scheda Generale.** Nella tipica operazione in stile competizione puoi farlo premi il tasto funzione **F1** per sollecitare un QSO inviando CQ. Per rispondere a un CQ e inviare il tuo scambio di contest, fare doppio clic sul messaggio decodificato. In alternativa, puoi fare clic su **Best S + P** e lascia che l'algoritmo di selezione scelga una stazione da chiamare. **Auto Seq** e **Call 1st** caselle di controllo si comportano come in FT8, e quindi il resto di un QSO minimo possibile continuare senza ulteriori azioni da parte dell'operatore. I tasti funzione **F2 - F5** possono essere utilizzati per inviare messaggi visualizzati nei campi di immissione per Tx2 - Tx5 nella scheda 1, in basso a destra del principale finestra. Il tasto funzione **F6** commuta lo stato controllato di **Call 1st** e combinazione di tasti **Alt + B** può essere usato per commutare lo stato armato di **Best S + P**.

FT4 è attualmente configurato in modo che una stazione operativa in Search-and-Pounce ("S + P") la modalità registra un QSO quando viene trasmesso RR73 e la stazione CQing ("Esegui") registra un QSO quando viene ricevuto RR73. Come FT8, FT4 fa poca distinzione tra una stazione S + P e una stazione Run. Un operatore può passare facilmente e frequentemente tra questi due modi di iniziare i QSO e l'abilità nella contestazione dipenderà dall'ottimizzazione di questi e molti altre decisioni operative. Con un flusso costante di stazioni disponibili al lavoro, singleradio Tassi di QSO ben superiori a 100 / ora sono possibili usando FT4.

Segnale trasmesso: FT4 utilizza una tecnica di modulazione nota come frequenza gaussiana shift keying, o GFSK. La forma d'onda audio generata è composta da 105 simboli (toni) inviato in sequenza a una delle quattro frequenze. La serie codificata di toni distinti per parte di una trasmissione potrebbe in origine apparire come la curva superiore (rossa) nella Figura 2.

Tuttavia, in FT4 la sequenza delle frequenze viene livellata dalla convoluzione con a Funzione gaussiana prima di essere inviata al modulatore del software. La curva blu mostra la corrispondente sequenza regolare di frequenze effettivamente inviata al modulatore.

La sequenza trasmessa non ha più alcuna discontinuità graduale.

Le differenze tra le curve rosse e blu sembrano piuttosto piccole, ma spettri del le forme d'onda audio risultanti sono notevolmente differenti. La Figura 3 mostra spettri per un FT4 segnale (blu) e un segnale standard FSK a fase continua (rosso) per lo stesso bit codificato sequenza. Lo spettro GFSK ha gonne ripide, occupando una larghezza di banda di soli 75 Hz a -6 dB, 200 Hz a -60 dB e 260 Hz a -80 dB. Non viene applicato alcun filtro aggiuntivo le forme d'onda audio.

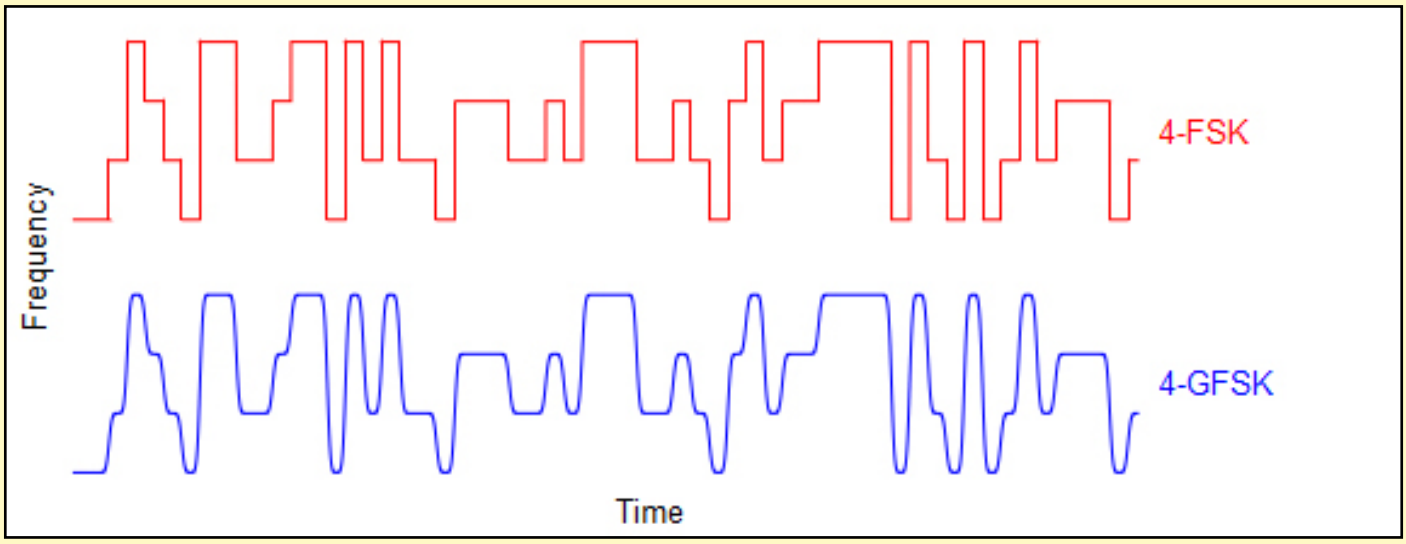


Fig 2. - Esempio delle sequenze di frequenza codificate (rosse) e levigate (blu) per parte di un FT4 Messaggio.

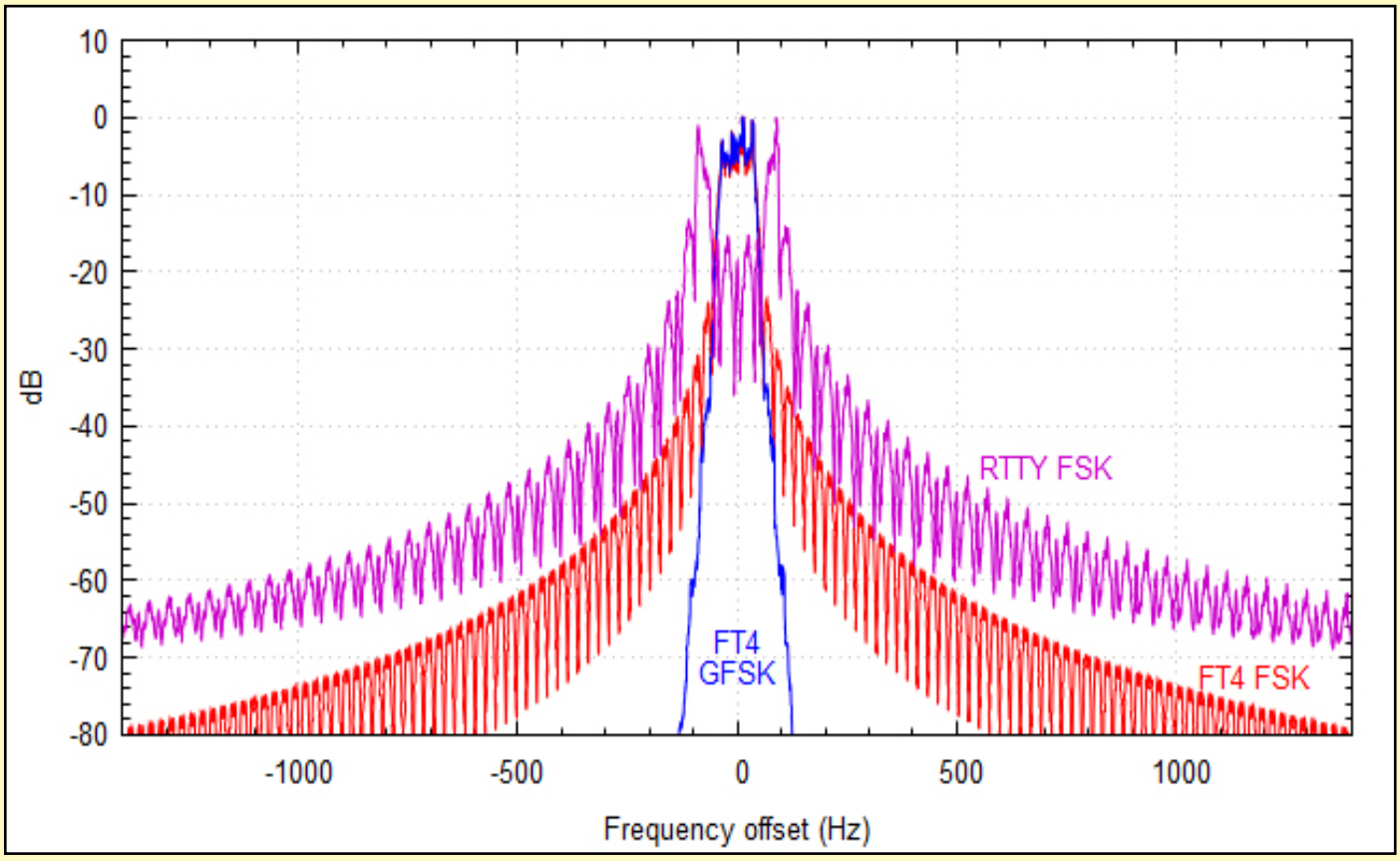


Fig 3. - Spettri di un segnale FT4 trasmesso con GFSK (blu), FT4 con FSK (rosso) e RTTY con FSK in fase continua (viola).

La Figura 3 mostra anche lo spettro di un segnale RTTY standard (viola), che è di più di 2000 Hz di larghezza a -60 dB. Alcuni software ham generano segnali RTTY via audio il cambio di frequenza (AFSK) offre il filtraggio opzionale della forma d'onda per ridurre il bande laterali di keying indesiderate. Tuttavia, tale filtraggio post-modulazione necessariamente distrugge la natura a inviluppo costante del segnale e delle foglie FSK a fase continua dietro una forma d'onda che deve essere amplificata con una buona linearità per evitare di generare nuovi bande laterali indesiderate. Al contrario, il segnale GFSK di FT4 ha un inviluppo costante e è immune alla distorsione di intermodulazione.

Decodifica e utilizzo della frequenza: il decodificatore FT4 in WSJT-X 2.1 identifica e decodifica i segnali ovunque in una banda passante fino a 5 kHz di larghezza. Come in altri WSJT-X modalità, i messaggi ricevuti sono "tutto o niente" - non ci sono decodifiche parziali, e le false decodifiche sono rare. Sottrazione di segnali decodificati dal flusso di dati ricevuto consente la decodifica di trasmissioni che si sovrappongono in frequenza con altre, forse molto segnali più forti. Le ultime tre decodifiche mostrate nella finestra Banda attività in Figura 1

sono esempi di tali decodifiche di secondo passaggio. Con il normale ordinamento dispari / pari di trasmissioni e segnali distanziati ad intervalli di 120-150 Hz, fino a 50 stazioni operare in una banda passante a 3 o 4 kHz con poche interferenze, anche quando il segnale è forte differiscono fino a 60 dB.

L'esperienza dirà quale potrebbe essere la migliore strategia per selezionare le frequenze di selezione durante contests, e per quanti segmenti ~ 3 kHz dovrebbero essere usati per FT4 su ogni banda.

Come linee guida iniziali suggeriamo le seguenti frequenze di selezione predefinite per FT4: 3.595, 7.090, 10.140, 14.140, 18.104, 21.140, 24.919, 28.180, 50.318, 144.170 MHz. Noi benvenuto a qualsiasi feedback che potrebbe portare a scelte di frequenza migliori.

Sensibilità: la figura 4 presenta le misurazioni della sensibilità del decodificatore FT4 su un ampio gamma di condizioni di propagazione simulate. I numeri accoppiati a destra danno il Diffusione Doppler (Hz) e ritardo differenziale a due percorsi (ms) per vari insiemi di standard ITU condizioni, utilizzando il modello di Watterson per la propagazione ionosferica. Il più a sinistra le curve solide corrispondono ai comuni percorsi di propagazione delle medie latitudini indisturbate condizioni. Le curve tratteggiate mostrano le sensibilità misurate per la decodifica al massimo informazione a priori, in due estremi condizioni di propagazione. Per un confronto approssimativo con RTTY, notiamo che in condizioni moderate simulate a media latitudine RTTY è stato mostrato per produrre tassi di errore di carattere inferiori al 10% solo quando SNR supera -1 a +4 dB, a seconda del modem software in uso. FT4 offre un vantaggio di sensibilità dicirca 10 dB su RTTY.

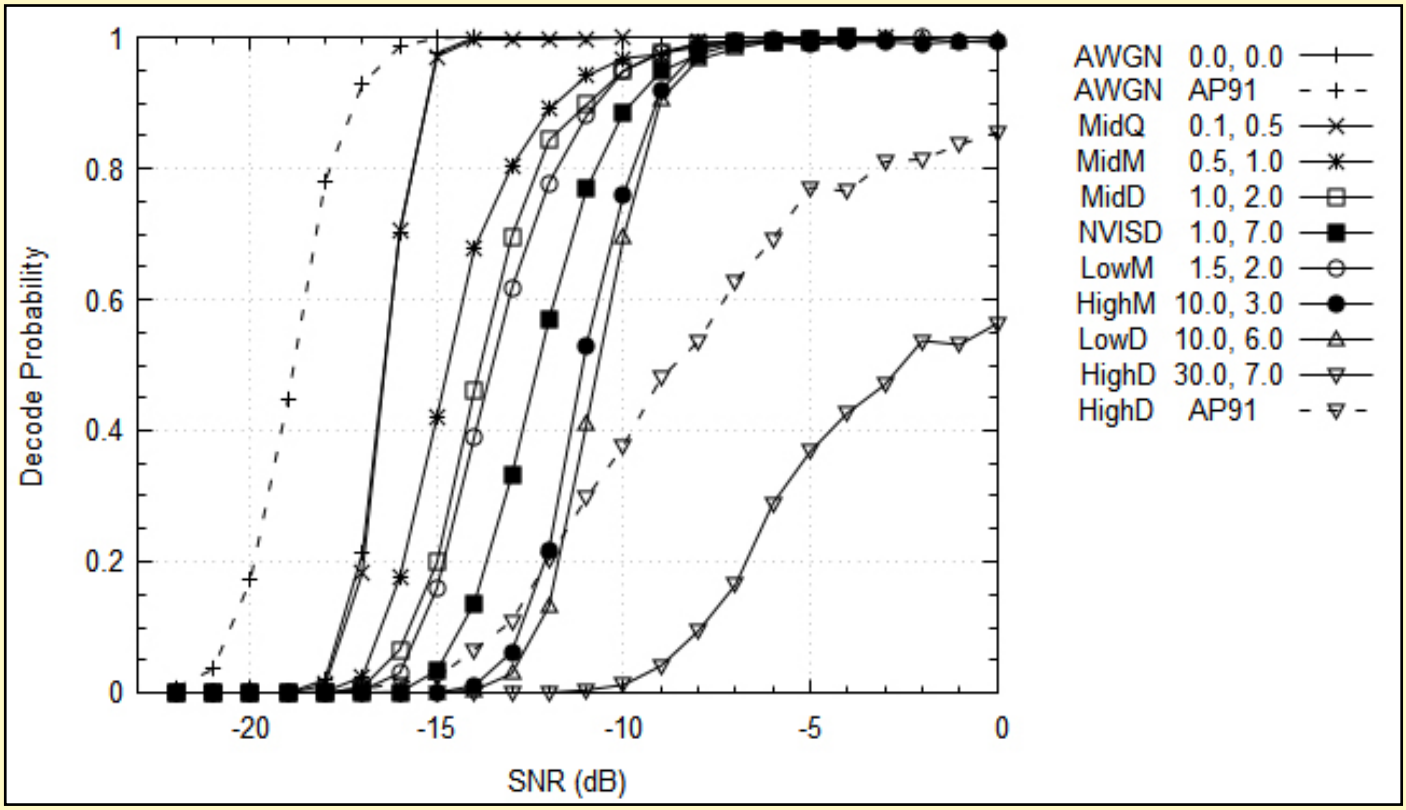


Fig 4. - Probabilità di decodifica misurata per FT4 in funzione di SNR. AWGN significa bianco additivo Rumore gaussiano; Basso, Medio e Alto si riferiscono alla latitudine geomagnetica; Q, M e D implicano Silenzioso, Moderato o Condizioni ionosferiche disturbate; NVIS significa Near Sky Incidenza verticale; AP91 si riferisce a priori decodifica del messaggio RR73 in un tipico QSO di gara.

Test precedenti: i primi candidati al rilascio di WSJT-X 2.1.0 ci hanno permesso di esplorare il l'opportunità di rendere FT4 una modalità asincrona senza tempi di avvio fissi per T / R intervalli. Questi test servivano per evidenziare i vantaggi significativi dell'uso di timesynchronized sequenze. Le lunghezze delle sequenze fisse con tempi di avvio prescritti assicurano che una frazione molto più grande di segnali ricevuti è decodificabile, specialmente in forma di competizione condizioni operative in cui una determinata stazione può trasmettere circa la metà del tempo. In termini normalmente utilizzato per l'ingegneria delle comunicazioni, la sincronizzazione aumenta il canale capacità.

Pianificazione: alcuni parametri e comportamenti operativi di FT4 sono ancora in fase di test e ottimizzato. Sarà molto utile tenere molte altre sessioni di prove di simulazione, con un gruppo più ampio di partecipanti attivi. Anche se questi non rivelano bug gravi o inadeguatezze, riteniamo che FT4 sia troppo nuovo per essere utilizzato in due eventi imminenti: l'ARRL Concorso VHF (8-10 giugno) e ARRL Field Day (22-23 giugno). Di conseguenza, abbiamo in programma di farlo costruisci un release candidate WSJT-X 2.1.0-rc5 che uscirà "time out" il 7 giugno 2019. Per ora possibile, prevediamo di aderire al seguente programma:

- 22 aprile: annuncio pubblico su FT4, con un collegamento a questo documento
- 29 aprile: secondo annuncio, con collegamenti a pacchetti di installazione scaricabili per WSJT-X 2.1.0-rc5
- 9 maggio 0000 - 0100 UTC: sessione pratica FT4, 7.090 MHz
- 14 maggio 0000 - 0100 UTC: sessione pratica FT4, 7.090 MHz
- 5 giugno, 0000 - 0100 UTC: sessione pratica FT4, 7.090 MHz (se necessario)
- 15 luglio: versione General Availability (GA) di WSJT-X 2.1.0

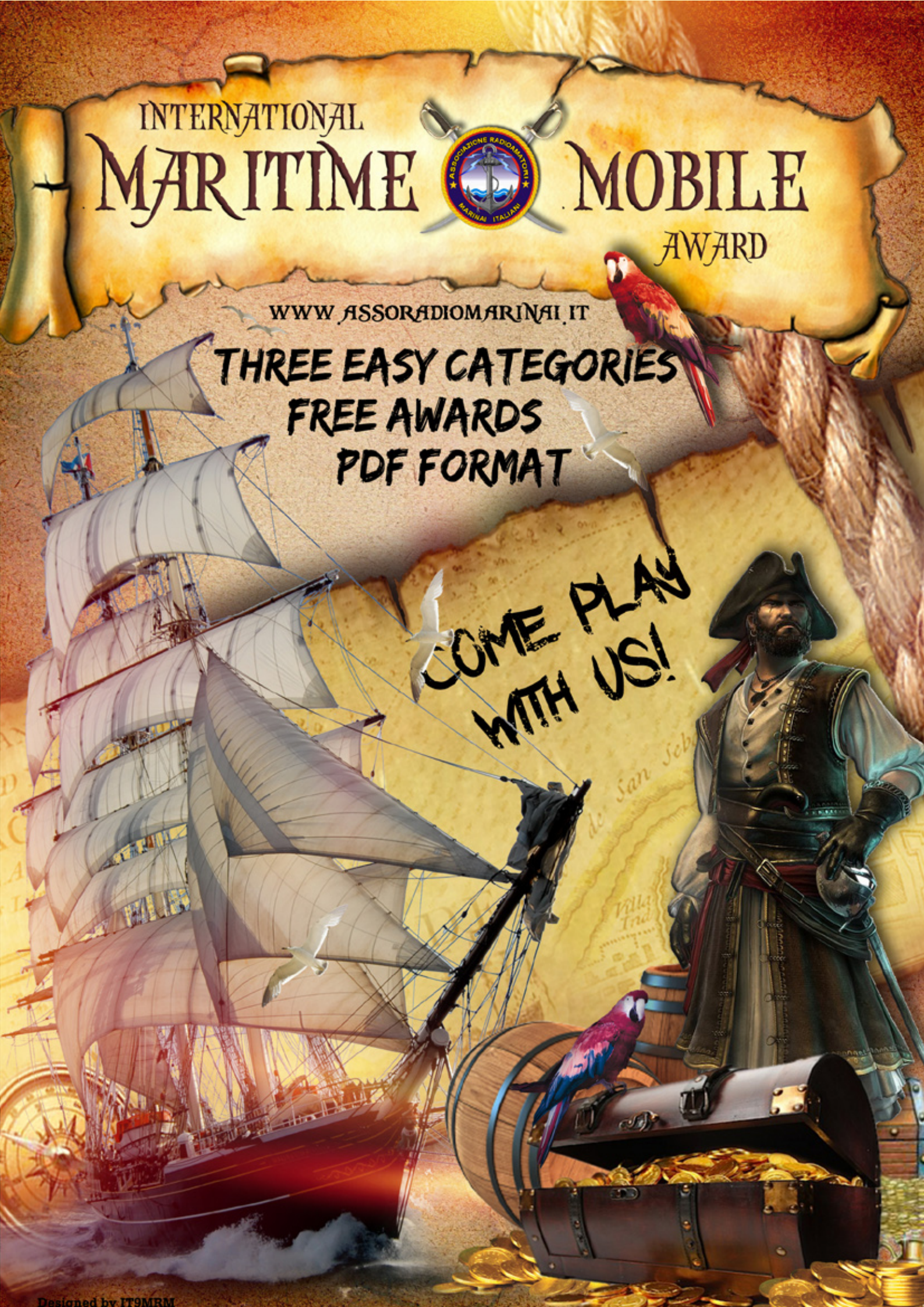
Pensieri conclusivi casuali: FT4 è una modalità speciale progettata per il fuoco rapido contest QSO. Serve a questo scopo in modo molto efficace, ma come FT8 la modalità non lo è utile per conversazioni più estese. FT4 utilizza molto meno larghezza di banda rispetto all'RTTY e fornisce una decodifica affidabile a livelli di segnale molto più bassi. Non ha bisogno di "Super Controllare Partial "o simili aiuti di contestazione e gli operatori esperti che utilizzano FT4 troveranno meno motivazione ad usare un cluster DX o altri aiuti non radio. Tutte le informazioni necessarie a punteggio ben in una gara può essere ottenuto in onda, durante il concorso, attraverso uno proprie antenne e radio. Con FT4 c'è poca distinzione tra CQ e S + P operazione, quindi è facile passare frequentemente tra i due modi di trovare QSO partner. Possono partecipare le stazioni che utilizzano antenne a basso consumo e compromesso efficacemente in un contest usando FT4.

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



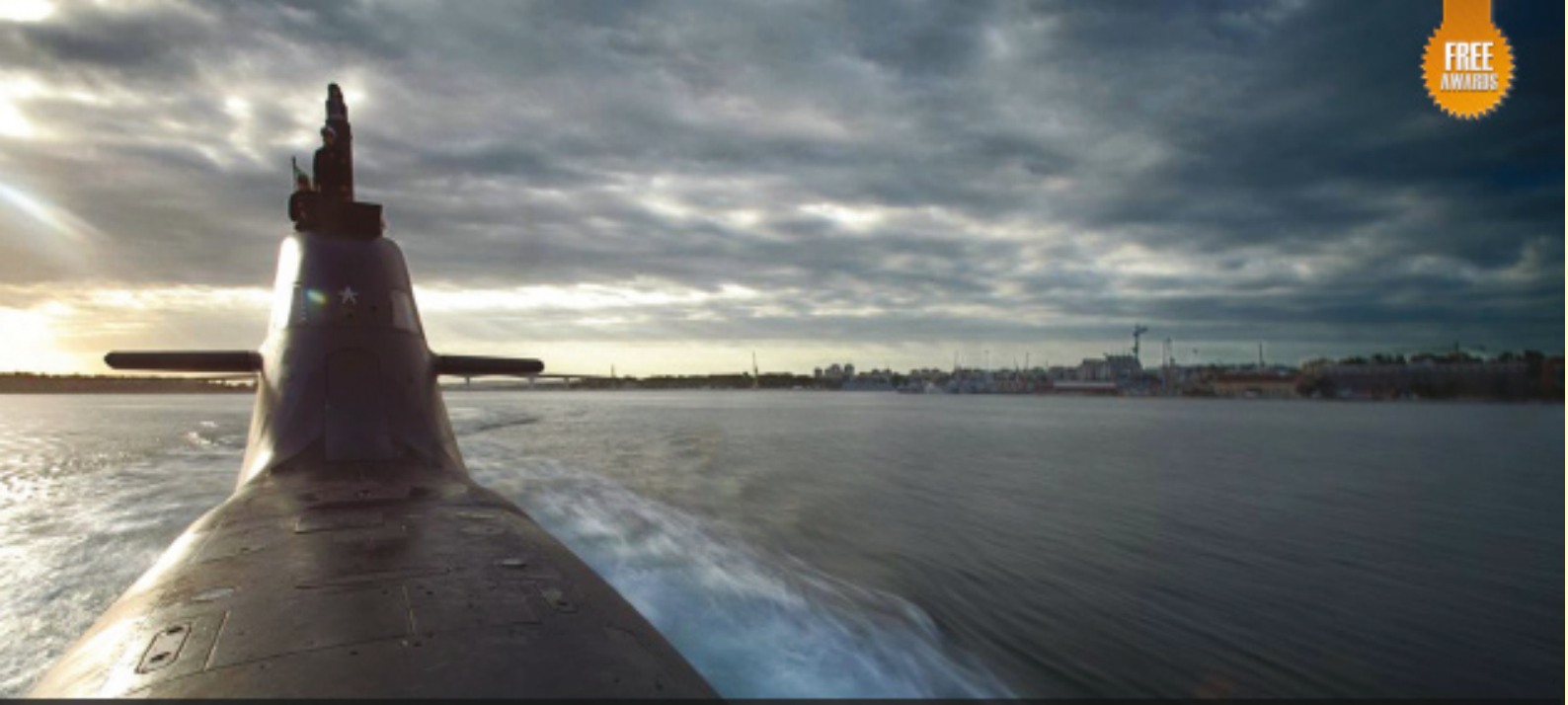
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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


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

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.




USS IOWA BB-61
KØTHP


WW2DD
USS Cassin Young
793

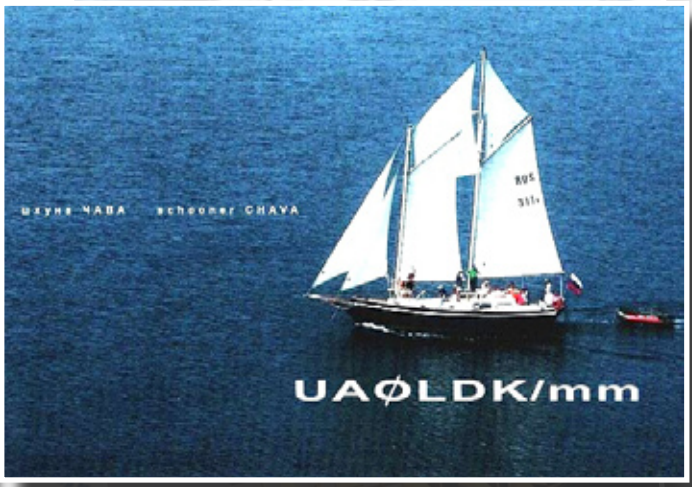

VI9NI
Norfolk Island
Celebrating the 150th anniversary
of the arrival of HMS Bounty mutineers on Norfolk Island

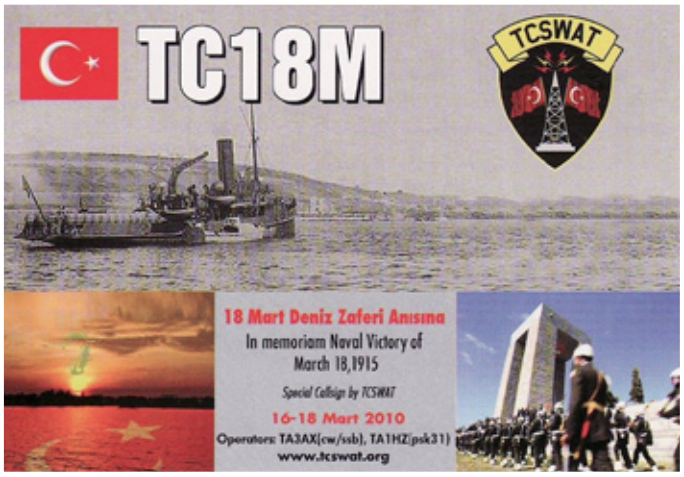

VEØNE
AMATEUR RADIO STATION · · · HMCS BONAVENTURE


SM3ALR
TORD GRIP
SWEDEN

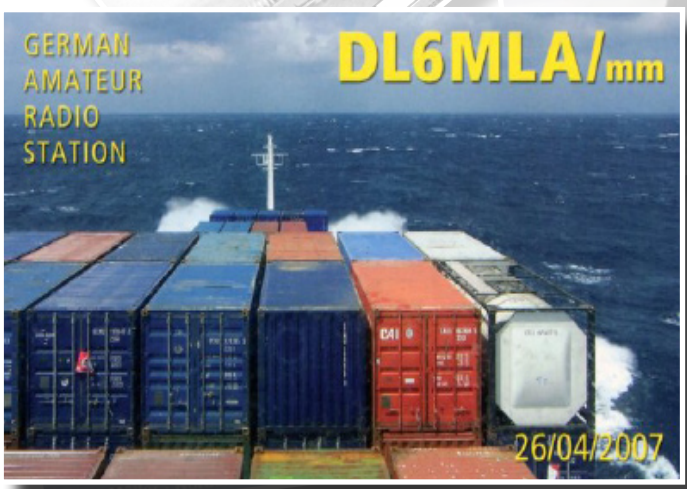

N4CGC
Max Kearns
Boca Raton, FL


NY3EC
USS REQUIN
SS 481


UAØLDK/mm


TC18M
TCSWAT
18 Mart Deniz Zaferi Anısına
In memoriam Naval Victory of
March 18,1915
Special Callsign by TCSWAT
16-18 Mart 2010
Operators: TA3AX(cw/ssb), TA1HZ(psk31)
www.tcswat.org


DL2HAZ


GERMAN
AMATEUR
RADIO
STATION
DL6MLA/mm
26/04/2007


SQ9IWX/MM
West Africa - Gabon seacoast
ITU Zone 52 CQ Zone 36 Grid: JI46xx

FOTO STORICHE



Corvetta CHIMERA (1943 - 1977)



Corvetta CRISALIDE (1947 - 1972)

La stazione radio di....



La QSL dei soci....



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

COMMANDER PLAQUE





CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCELLO

COMMANDER PLAQUE
di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO

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

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



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

BANDE
Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

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

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

RICHIESTE
Va richiesto all' Award manager :

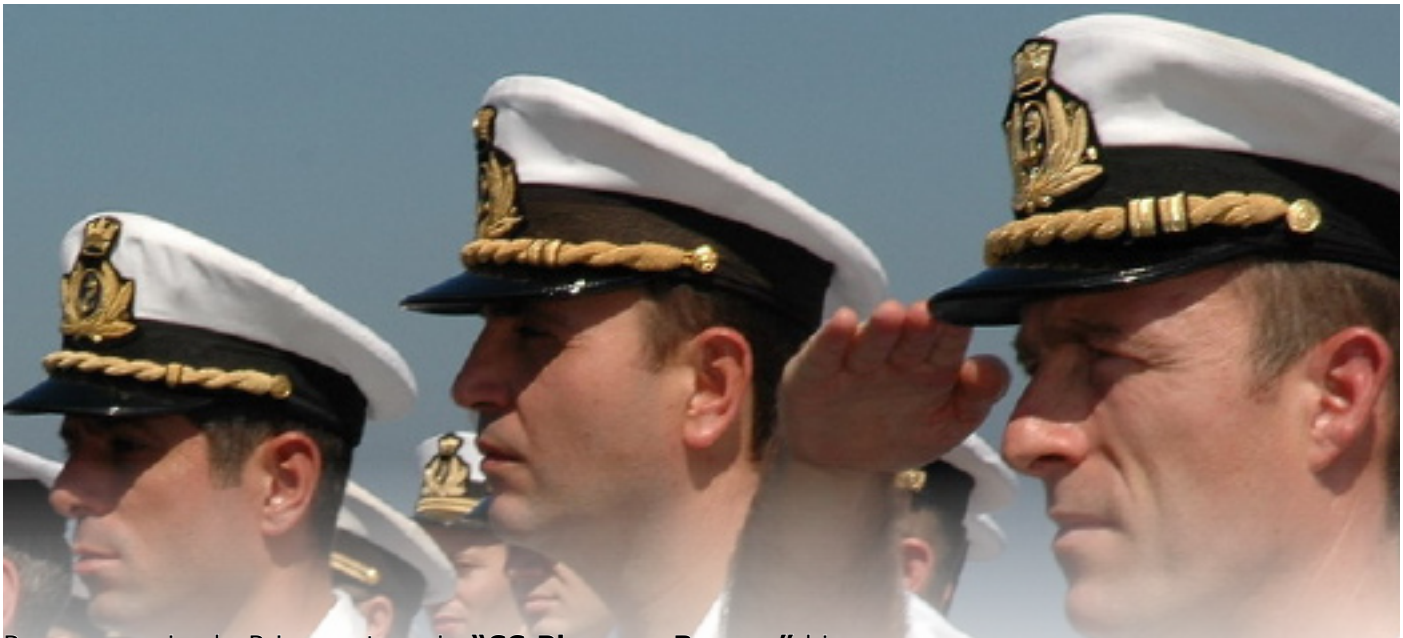
IT9MRM
Alberto Mattei
Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR)
- Italy -
email: it9mrm@gmail.com

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

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

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

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



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



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



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








COMMANDER PLAGIA
CAPITANO DI VASCELLO
-CW-
I 1 P J K
Maurizio Coroli
M I 1 2 0 6

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

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
27 Settembre - 12 Ottobre	Enigma Award
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

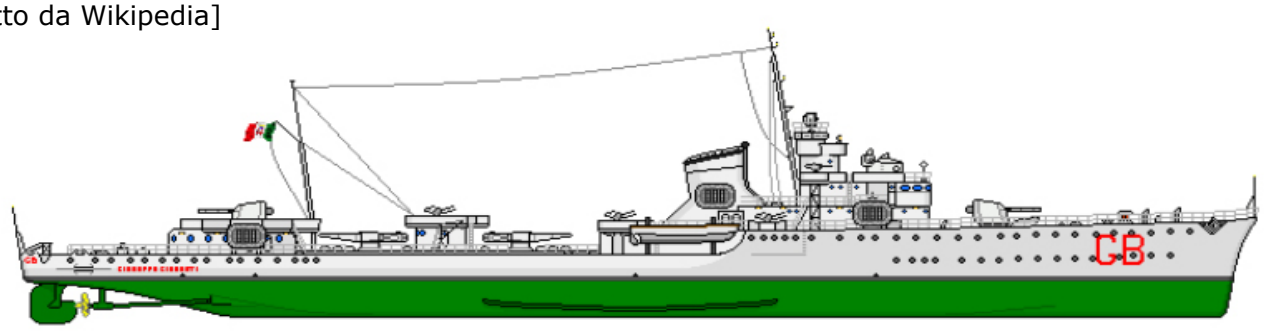


Un pò di storia

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

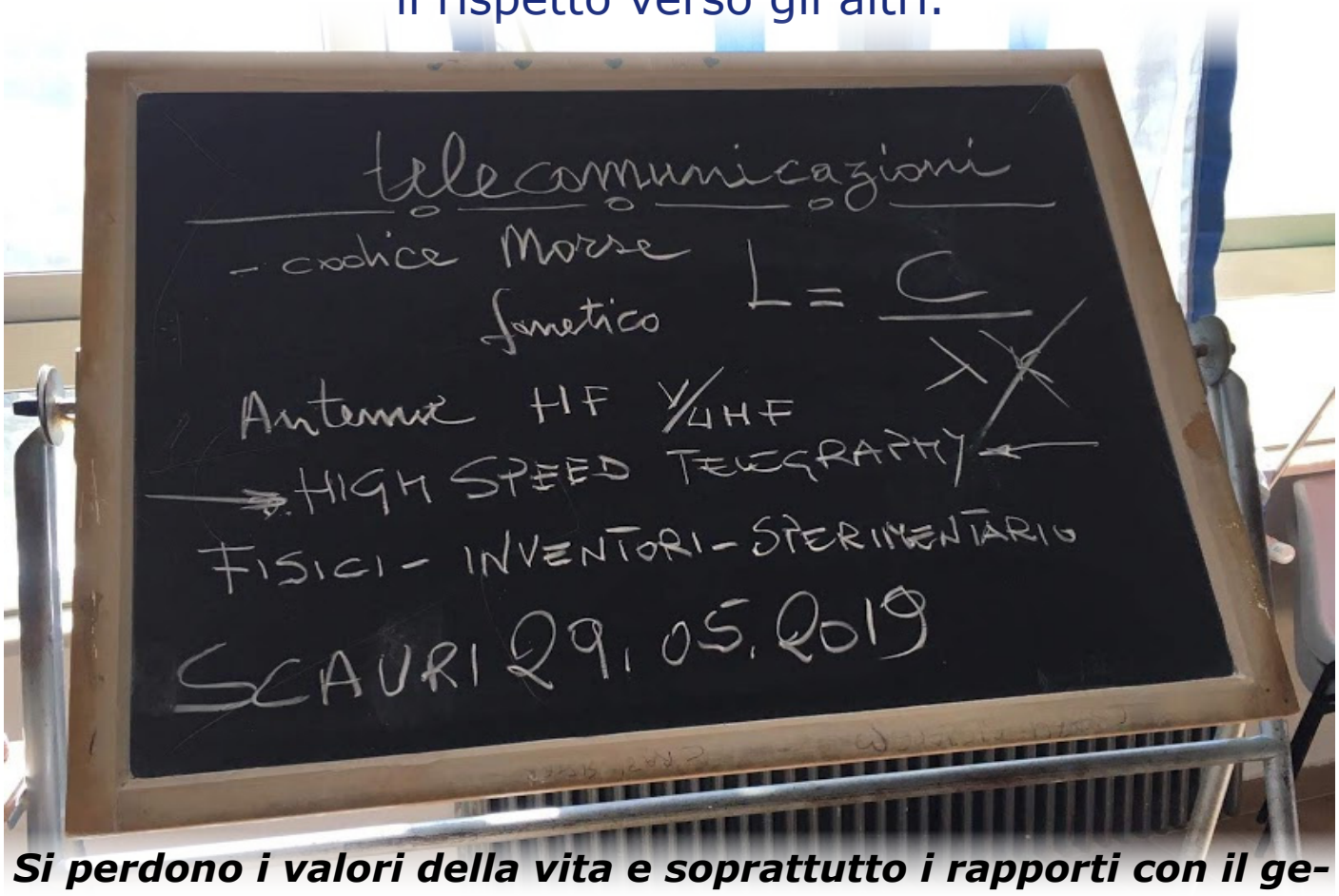
MARINA MILITARE

Colora i tuoi QSO con QSL di successo!



QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

Due semplici regole, l'educazione e il rispetto verso gli altri.



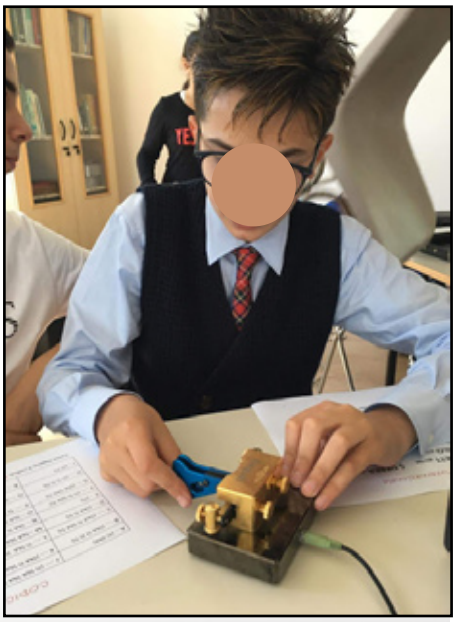
Si perdono i valori della vita e soprattutto i rapporti con il genere umano, sono consapevole e percio' ho accettato un'altra sfida ovvero se vuoi imparare, da me, qualcosa di tecnologicamente avanzato devi rispettare due semplici regole cioe l'educazione e il rispetto verso gli altri

Oggi 29 maggio 2019 si conclude l'anno scolastico 2018/2019 , per dare spazio alle, tanto attese, vacanze estive.
Presso l'istituto Comprensivo Statale "M. E. Scauro" di Scauri, sono stati presentati i vari progetti extra curriculari e curriculari che i nostri ragazzi hanno elaborato.
Uno di questi ovvero "telecomunicazioni", continua ad emanare un fascino particolare, vuoi perche i ragazzi oramai si sono evoluti nel campo delle telecomunicazioni, "come semplici users o utilizzatori" e non capiscono il modo di processare tali informazioni fino al funzionamento spicciolo.
Ecco che lo stesso progetto ha fatto breccia nelle loro menti.
Dopo una brevissima presentazione del docente, gia' coinvolge fin dai primi momenti, lascia ai ragazzi della scuola la realizzazione di quello che avevano imparato con tanto interesse durante l'intero anno scolastico.
Cioe' da un sistema di trasmissione senza fili ovvero dalla telegrafia fino ai più moderni sistemi di trasmissione in wireless cellulare compreso.
La semplicita' nelle spiegazioni, si parla di matematica e fisica applicata, le costruzioni e le prove di dimostrazione/funzionamento e replicabilità, si passa dalla teoria alla pratica, nonché il gioco di squadra ad incastro, ha lasciato tutti i presenti curiosi di capire tutti i vari passaggi e meccanismi.
Ecco che parliamo di "Science milestones in the history of the radio" in maniera spicciola di come si sia evoluto il sistema di telecomunicazioni da Faraday - Maxwell – Tesla - Popov – Moretti - Marconi - Murgas – ed altri grandi fisici.
Questo progetto extra curriculare si collega in modo naturale a quasi tutte le discipline.
Cioe abbiamo parlato di:
• storia, i vari pionieri di questa multi – disciplina;
• matematica e fisica applicata sia nei calcoli teorici che pratici per la realizzazione o antenne.



• Tecnica di costruzione cioè dalla teoria alla pratica nella costruzione di antenne e tasti verticali;
• tecnica di trasmissione:
Codice morse e codice fonetico internazionale;
Esercizi e tanto, tanto allenamento…
Sotto la mia attenta direzione i ragazzi sono stati proiettati, da protagonisti, dentro il progetto coinvolgendo la platea attenta e incredula della maestria di espressione e di quanto stava accadendo.
Inoltre abbiamo messo le basi per un tipo di lavoro/progetto ancora piu' goloso per quanto riguarda sia l'apprendimento che la visibilità a livello mondiale di una particolare trasmissione "**trasmissione morse ad altissima velocita' - High Speed Telegraphy**"
Nelle altre nazioni la "*High Speed Telegraphy*" viene effettuata come attività didattica, quindi fanno quest' attività a livello mondiale come progetto scolastico ministeriale e si partecipa alle olimpiadi, si, come il gioco del calcio o qualsiasi altra attività agonistica olimpionica.
Inoltre laboratorio, per la mia personale gratificazione ha avuto un altro grande merito, non è stato "Inclusivo", ma alla "Pari", in quanto il metodo di apprendimento studiato lezione per lezione fà si che i più lenti allenano la mente a ritrovare il giusto equilibrio, mentre i veloci raggiungono standard elevati
In sintesi hanno lavorato tutti insieme "embedded o ad incastro" e allo stesso livello, con grande armonia e gioia di fare.

Un saluto particolare va a chi crede fermamente in questo gioco.
Quindi il mio piu' sincero ringraziamento è rivolto a tutto il personale dai collaboratori scolastici, Stefano, Gennaro, Enrico, sempre disponibili per aver allestito il laboratorio di volta in volta, al personale ATA per le mie richieste logistiche, ai docenti, tutti, che mi hanno permesso di far uscire i ragazzi dalle aule, alla Dirigente Scolastica Prof.ssa Margherita Diana, alla Prof.ssa Emma D'Adamo grande organizzatrice ed elemento trainante, al Prof. Pietro Pannone e Prof.ssa Cristina Cardillo per avermi dato gli strumenti e le giuste valutazioni/consigli per la gestione degli studenti.





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

ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2019 - REGOLAMENTO

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager



Il Diploma A.R.M.I. denominato "**ITALIAN NAVY SHIP RADIO STATIONS**" è stato ideato per ricordare e commemorare le Stazioni Radio Navali della Marina Militare Italiana dal 1960 ad oggi ed incentivare le radiocomunicazioni in tutti i modi con tutte le stazioni radioamatoriali. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. La stazione Jolly per questo evento sarà:

II0IGTO – SOMMERGIBILE TOTI

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 07 settembre 2019 (00:00 UTC) e si concluderà il 22 settembre 2019 (24.00 UTC).

STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni:

- Stazioni con nominativo speciale in rappresentanza delle Stazioni Radio Navali della Marina Militare (vedasi elenco riportato sul sito http://www.assoradiomarinai.it);
- Stazioni iscritte all'A.R.M.I.;
- Stazioni iscritte ad altri Naval Clubs;
- Stazioni indipendenti.

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW - SSB – DIGITALE*

*DIGITALE: PSK – RTTY – FT8

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO

QSOs (HRD) con la IT Navy Ship Radio Station "JOLLY" valgono 25 punti (tutti i modi);
QSOs (HRD) con IT Navy Ship Radio Stations valgono 15 punti (tutti i modi);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs members valgono 5 punti (CW);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs members valgono 3 punti (DIGI);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs members valgono 2 punti (SSB);
QSOs (HRD) con INDIPENDENT stations valgono 1 punto (SSB-CW-DIGI);

N.B. : Tutte le stazioni (ARMI, stazioni navali e la stazione JOLLY e le stazioni INDIPENDENT), possono essere collegate tutti i giorni, solo per ogni tipo di modalità d'emissione (SSB – CW – DIGIMODE) al giorno.
Non saranno presi in considerazione tutti i collegamenti doppi.

MOLTIPLICATORE
per ogni "Ship Radio Stations" collegata.
Es. Se al termine della gara ho collegato in tutto 5 stazioni radio navali diverse, il mio risultato devo moltiplicarlo per 5.

PUNTI DIPLOMA
Per ottenere il diploma è necessario un minimo di punti come segue :
Stazioni Italiane : 30 punti;
Stazione Europee: 20 punti;
Stazioni extra-Europee: 10 punti;

CHIAMATA
La chiamata sarà come segue :
CW / DIGI : CQ CQ DE II0IGTO II0IGTO AWARD IT NAVY SHIP RADIO STATIONS K
SSB : CQ CQ da II0IGTO – CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI RADIO NAVALI DELLA MARINA MILITARE ITALIANA – .

RAPPORTI E NUMERI
Le Stazioni Radio Navali passeranno i rapporti RST.
Le stazioni A.R.M.I. passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione (MI#)
Le stazioni NAVAL (*) passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione corrispondente al proprio club (MF# - IN# - RN#....).

CATEGORIE
Sono previste tre categorie :
"NAVAL" per le stazioni ARMI e gli appartenenti ad altri Naval Club (*)
"INDIPENDENT" per tutti gli altri OM
"SWL"

SOTTOCATEGORIE
Sono previste QUATTRO sottocategorie:
"DIGIT" (PSK-RTTY-FT8)
"PHONE" (SSB)
"MORSE" (CW)
"MIXED" (solo CW-SSB)
E' ammessa la partecipazione solo ad una sottocategoria.

PREMI
La stazione che avrà ottenuto il punteggio più elevato in assoluto, indipendentemente che sia un NAVAL o un INDIPENDENT, riceverà un premio donato dalla ditta "PRINTED.IT" dei Fratelli Bonanno (http://www.printed.it) (consiste in una stampa gratuita di 1000 QSL fronte retro a colori – il fronte sarà plastificato lucido);
Il punteggio più elevato di ogni Categoria/Sottocategoria (DIGIT-PHONE-MORSE) riceverà una targa premio;
Per gli SWL è prevista una sola Sottocategoria (MIXED) (non partecipano alla classifica generale/Hunter);
Per la classifica generale "HUNTER" il punteggio più elevato in assoluto (primo classificato), sarà premiato con una coppa.
Per le stazioni "Ship Radio Station", saranno premiati il I°, II° e III° posto con una coppa.
I premi saranno rilasciati per tutte le categorie/sottocategorie, solo se in classifica risulteranno almeno 5 stazioni in concorso.
A tutti i partecipanti (se richiesto e previo l'invio dell'estratto log) sarà inviato gratuitamente un "attestato di partecipazione" in formato grafico (PNG).

RICHIESTE
Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale: ***IT9MRM Alberto Mattei - Via E. Millo, 20 - 96011 Augusta (SR) - Italy - email: it9mrm@gmail.com***

La richiesta dell'award deve avvenire via posta (elettronica), farà fede il log inserito. Il richiedente per partecipare alla gara, deve inviare un contributo di € 10,00 oppure $ 15,00 (USD). Questo darà diritto a ricevere l'Award in formato cartaceo (cartoncino formato A4, con relativa posizione di classifica, modo di partecipazione e punteggio finale) ed a concorrere per il premio finale (il contributo deve essere versato al termine della gara e non oltre il termine prefissato).

LOGS
Devono essere in formato ADIF/CBR/TXT/DOC.
E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.
Tutti i logs saranno censiti tramite il foglio elettronico per la gestione del diploma, questo sarà l'unico programma ufficiale per poter stilare la classifica.
E' di massima richiesto a tutti di utilizzare il "Foglio Elettronico per il calcolo del punteggio", scaricabile dal sito web dell'A.R.M.I. (*http://www.assoradiomarinai.it*)
Tutti i log che riporteranno delle incongruenze, saranno esclusi dalla classifica ed inseriti nella lista dei Control Log.
Le stazioni italiane che lo desiderano, potranno inviare il contributo per il Diploma tramite le seguenti modalità:
- via "**POSTEPAY**" 4023600964377842 intestata a Mattei Alberto;
- via "**PAYPAL**" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com
- **BONIFICO BANCARIO**: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

E' OBBLIGATORIO INFORMARE VIA EMAIL INVIANDO I DATI DI PAGAMENTO

SCADENZA
Le richieste per il diploma ed i logs dovranno pervenire non oltre il **30. 11. 2019.**

INFORMAZIONI
Eventuali informazioni in merito alle stazioni partecipanti ed al diploma possono essere prelevate dal sito ufficiale dell'A.R.M.I. *http://www.assoradiomarinai.it*



GLOSSARIO DEI TERMINI MARINARESCHI

tratto da ammiraglia88.it



A

ASSICURARE
Ammainare. Cioè far discendere in coperta una parte qualsiasi dell'alberatura senza sguarnirla, senza cioè rimuovere le sue manovre dormienti e correnti. Quando è riferito ad una cima qualsiasi, significa "darle volta", cioè fissarla stabilmente.

ATTRACCARE
L'azione di avvicinamento con il fianco, delle navi o imbarcazioni, alla banchina o ad un'altra nave, al fine di consentire l'imbarco, o lo sbarco, di persone o di materiali.

ATTREZZATURA
Viene chiamato così l'insieme delle vele, dei cordami, della ferramenta e dei bozzelli di un'imbarcazione.

AURICO
Tipo di armamento, o armo, costituito da vele trapezoidali per tre lati inferite (fissate) sull'alberatura e da vele triangolari

B

BABORDO
E' il lato sinistro della nave. Il termine viene usato soprattutto nelle antiche Marine francese e olandese.

BAGLIO - BAGLI
Sono le travi che vanno da una parete all'altra della nave e che sorreggono i ponti.

BANDA
Genericamente è ciascun lato della nave. Andare alla banda, essere o trovarsi alla banda, si usano quando la nave si inclina su un fianco. Si usa anche per rendere gli onori al barcarizzo, quando cioè l'imbarco e lo sbarco di un Ufficiale viene salutato con il tipico fischio. Viene ordinato: "due alla banda", "quattro alla banda", "sei alla banda" ed "otto alla banda" a seconda del grado. Il "due alla banda" va agli ufficiali inferiori, come Guardiamarina, Sottotenente di Vascello e Tenente di Vascello; il "quattro alla banda" è rivolto agli ufficiali superiori, come Capitano di Corvetta, Capitano di Fregata e Capitano di Vascello; il "sei alla banda" va agli ufficiali Ammiragli, di qualsiasi livello; l'"otto alla banda" è riservato alla Bandiera, ai Capi di Stato, SS Sacramento ed ai morti di qualsiasi grado.

BANDO
"In bando" significa completamente rilasciato, non legato, né trattenuto.

BARCACCIA
Nome della maggiore delle imbarcazioni di servizio di una nave; la più grande, robusta ed attrezzata per i lavori marinareschi. La si può ancora trovare, chiamata così, sulle navi mercantili, mentre su quelle da guerra questa imbarcazione ora si chiama "barca a vela".

BARCARIZZO
Nome derivato da quello della parte del ponte ove era rizzata, cioè saldamente legata, la maggiore delle imbarcazioni di servizio (barcaccia) - la più grande, robusta ed attrezzata per i lavori marinareschi. E' costituito dalle aperture presenti nei fianchi della nave, generalmente all'altezza del ponte di coperta, alle quali si applicano le scale esterne che conducono dal pelo dell'acqua al ponte di coperta. Qui può anche essere legata una imbarcazione, sotto bordo, che permette di imbarcarsi o di sbarcare. Spesso è chiamata così anche la scala sollevabile che le navi hanno in murata e, per estensione, tale termine è passato anche alle scale ricavate nei moli per rendere agevole l'accesso alle piccole imbarcazioni..

BASTIMENTO
Nome generico di tutti i galleggianti, grandi e piccoli, esclusi quelli che si chiamano barche, che siano costituiti da ponti e siano destinati alla navigazione mediante vele o sistemi meccanici di propulsione. I vecchi marinai, liguri in particolar modo, chiamavano bastimenti soltanto i velieri e non i piroscafi.

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
-	-	Si	Castellammare di S.	IW8EHK - Alessandro Formisano
IQ8XS	1270	Si	Calvi Risorta (CE)	IU8CEU - Michele Politanò
-	-	Si	Trapani	IT9OTF - Francesco Torrente
-	-	No	Cagliari	IS0MKX - Giuseppe Corona



LA SALVAGURADIA DELLA VITA UMANA IN MARE

di Fabbio Di Cecco, Capitano di Fregata (CP)

- Dalla Radiotelegrafia al GMDSS -



Aderendo ad una iniziativa promossa da INORC, associazione nazionale di ex-marconisti, e da ASSONAUTICA la Direzione Marittima di Ancona ha partecipato lo scorso 18 maggio ad un convegno dedicato all'evoluzione delle comunicazioni radio-marittime, nella prospettiva della sicurezza in mare.

Approccio alla materia del tutto particolare, quello sviluppato nel corso dei lavori, cui ha preso parte una folta e nutrita presenza non solo di diportisti o semplici appassionati ma anche di addetti ai lavori e rappresentanti di settore a vario titolo interessati alla tematica.

Dalle prime stazioni radio telegrafiche, installate a bordo del naviglio, fino agli attuali sistemi più evoluti di comunicazione satellitare; il filo rosso lungo il quale si sono sviluppati i diversi interventi dei relatori è stato non tanto l'evoluzione tecnologica in sé, pur ampiamente illustrata, quanto il contestuale processo evolutivo di un sistema universale



A sx. Sottufficiale R.T. Piergiorgio Nonnis (IM0SDX), a dx Capitano di Fregata (CP) Fabio Di Cecco

a salvaguardia della vita umana in mare, concepito e reso possibile dallo sviluppo delle telecomunicazioni. Tra passato e presente, il rovesciamento di prospettiva e l'affermarsi di un nuovo paradigma di sistema: basato non più e non solo sul rapporto "nave-nave" ma essenzialmente "nave-terra" con la conseguente implementazione del complesso apparato terrestre di prevenzione e risposta all'emergenza in mare, che oggi conosciamo.
In apertura; la testimonianza diretta di ex ufficiali marconisti, sia della Marina militare sia mercantile, attraverso appassionati racconti di vita vissuta nonché una dimostrazione pratica, con utilizzo di una vecchia stazione radiotelegrafica allestita per l'occasione, ha restituito all'uditorio vivida immagine delle difficoltà e delle limitazioni proprie di un'epoca primigenia, in cui la navigazione marittima comportava un fattuale isolamento del navigante, rotto, in caso di bisogno di aiuto, solo dalla fortuita concomitanza di fattori favorevoli in buona misura mutevoli e casuali. Da questo incipit storico, raccogliendo il testimone, ha poi preso le mosse il lungo intervento a due voci dei rappresentanti della Capitaneria di Porto e del MISE circa lo stato dell'arte di quel lungo percorso, per tanti profili difficile, che innescato dalle grandi tragedie del mare ha portato la collettività internazionale a convergere su un disegno unitario di sicurezza in mare, struttura-



Capo R.T. Piergiorgio Nonnis

to e normato dalla convenzione SOLAS e che vede nel GMDSS la massima espressione. La disamina degli strumenti di radio-comunicazione in uso alle navi, pur puntuale ed esaustiva nei profili tecnici, ha trovato quale elevato livello di ambizione la illustrazione, da complementare prospettiva terrestre, della organizzazione per la sicurezza in mare che l'Italia, al pari delle altre nazioni, è chiamata ad assicurare nell'area di competenza. Da qui il focus informativo proposto, di particolare valore aggiunto, circa gli assetti delle sale operative della Guardia Costiera e delle tecnologie sviluppate ed implementate per processare e valorizzare i flussi informativi generati dalle radiocomunicazioni marittime, allo scopo di assicurare la massima portata ed efficacia dello sforzo di prevenzione dei sinistri marittimi o, al loro verificarsi, della capacità di risposta per minimizzarne le conseguenze a tutela della vita umana e dell'ambiente marino. Non sono mancati, nel corso dei lavori, spunti di approfondimento nella specifica prospettiva della navigazione da diporto, in particolare in relazione ai titoli abilitativi che l'uso degli apparati radio in questione richiede e sugli opportuni distinguo sotto il profilo sia operativo che giuridico dei diversi dispositivi satellitari.
In chiusura dei lavori, a suggello del convegno ed auspicio di future edizioni, l'INORC ha organizzato un apposito annullo postale di cartoline commemorative dell'evento, dedicandole alla Guardia Costiera con il francobollo celebrativo emesso in occasione del 150^ anniversario della fondazione del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Sommario Interventi

Urbano Cavina ex Ufficiale Marconista	Cenni storici, dal telegrafo alla nascita e sviluppo della radiotelegrafia nelle comunicazioni marittime
Biagio Venanzoni ex RT a Roma Radio IAR **Piergiorgio Nonnis** sottufficiale RT e insegnante di telegrafia	Criticità del «fattore umano» nelle comunicazioni radio terra-mare
Fabio Di Cecco Capitano di Fregata CP, Capo Ufficio Dir. Marittima Ancona	L'organizzazione Nazionale GMDSS
Natale Ferretti ex RT Stazione costiera Ancona Radio e tecnico certificatore MISE	Le strumentazioni di bordo (EPIRB, VHF-DSC, AIS)
DIBATTITO **(GMDSS e Navigazione da Diporto)**	

NOVITA' DAL WEB...

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI



CONVEGNO A STELMILIT CHIAVARI

Giorno 21 maggio 2019 presso l'aula magna della Scuola TLC FF.AA. di Chiavari si è svolto un convegno su "20 luglio 1969 un grande balzo per l'umanità", dove hanno partecipato illustri ospiti: Com.te Ermani Andreatta, Dott. Massimiliano Judica Cordiglia, Ing. Luigi Bussolino, Dott. Corrado Campisi, Ing. Maria Antonietta Perino (Thales Leonardo Aerospace). Intervento in diretta telefonica con il giornalista Tito Stagno. Era presente l'Ammiraglio di Divisione Alberto Bianchi, comandante di tutte le scuole della Marina Miltiare. Per l'ARMI era presente IK1VHX Bruno Lusuriello [MI1460].

MUSEUMSHIPS WEEKEND - SOMMERGIBILE SAURO

Giorno 1 e 2 giugno 2019 presso il Galata Museo del Mare di Genova, per il Museumships weekend è stato attivato il Sommergibile SAURO (II1NS) [MI-971] da parte di un team della sezione ARI di Genova. Sono stati operativi in HF nei modi CW e fonia. La QSL va inviata via bureau oppure diretta con (SASE) al seguente indirizzo: Associazione Radioamatori Italiani sezione di Genova - Salita Carbonara 65/b - 16125 Genova.



SEZIONE ARMI CASTELLAMMARE DI STABIA

Giorno 10 giugno 2019 presso la locale sede si sono riuniti i radioamatori di marina per innaugurare la nuova sezione ARMI intitolata ad "Amerigo Vespucci" grande esploratore e nome del bellissimo vascello della Marina Militare, costruito proprio a Castellammare di Stabia. Le cariche sociali sono state distribuite ai seguenti OM:

- Coordinatore di sezione: IW8EHK Alessandro Formisano - MI-091;
- Vice coordinatore: IU8CEC Ciro Rea - MI-1314;
- Segretario: IK8HEE Antonino Cioffi - MI-1567;
- Consigliere: IU8FTW Rosa Marchio - MI-1566.

E' stata creata una pagina su Facebook, chi vuole può visionarla al seguente indirizzo: https://www.facebook.com/groups/683627332078343/

Il coordinatore Nazionale ed il C.D. augurano un buon lavoro al neo coordinatore di sezione IW8EHK ed a tutto il suo team.

ATTIVAZIONE SITO ARCHEOLOGICO PRANU MUTTEDU

Giorno 22 giugno 2019 verrà effettuata una attivazione radio dal sito archeologico di Pranu Muttedu per il diploma italiano dei siti archeologici (D.I.A.), da parte della sezione ARI di Cagliari in tandem con la sezione ERA provinciale di Cagliari (molti di essi sono soci ARMI). Le operazioni inizieranno alle ore 09:30 e si proterranno sino alle ore 18:00. Il team opererà con il nominativo IQ0ID/p solo in SSB (come previsto da regolamento una unica modalità), ad ogni modo altri operatori a seguito del gruppo saranno attivi con il proprio nominativo in CW. Molti di essi sono stazioni accreditate ai nostri diplomi ARMI tra cui il Regia Marina.



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.