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. 221/2019

ASSOCIAZIONE IQ9MQ 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	Come si sta evolvendo la Marina Militare Italiana
14	Con la pelle appesa ad un chiodo - Cacciatorpediniere Lampo - Parte Prima
31	Normativa: Licenza SRC/LRC Vale la pena di richiederla?
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	E.R.A., A.R.I. ed i Radioamatori di Marina
76	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2019 - Regolamento
79	Glossario dei termini marinareschi - B
80	Elenco delle sezioni ARMI
81	Conviviale a Maritele Cagliari - IDP
82	Lettera presidente ARI
83	Novità dal WEB...



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Eccoci nuovamente in questo breve escursus editoriale, dove ho occasione di esprimere il mio pensiero e dove posso informarvi direttamente sulle attività che andiamo ad esercitare nei prossimi mesi. Siamo oramai giunti alle porte di Agosto, metà estate sta scorrendo con una propagazione che a tratti è quasi assente. Mi ricordo qualche anno addietro quando si accendevano gli apparati sui 20 metri o addirittura in 15 metri i pile-up di varie stazioni DX erano consueti con segnali a dir poco strabilianti e sempre stabili. Adesso abbiamo a che fare con una propagazione ballerina e con segnali di QRN statico e rumori assordanti derivanti da strani aggeggi cinesi in circolazione. Siamo obbligati ad attendere di fatto alcuni anni per raggiungere un discreto ciclo propagativo. Per il momento ci accontentiamo di operare sulle bande basse dove c'è una discreta apertura. Intanto ci prepariamo alle prossime attività calendariali che ci attendono. Per primo il contest delle stazioni radio navali (Italian Navy Ships Radio Stations Award), che quest'anno vede ben dieci stazioni operare con i nominativi speciali dedicati. Volevo sottolineare una regola fondamentale, che sicuramente non è stata presa in considerazione. Parlo della stazione Jolly, che di volta in volta cambia, questo per dar modo a tutti di partecipare anche come stazione principale. Non è una regola che la stazione speciale che ha vinto il contest l'anno precedente, partecipi l'anno dopo come stazione Jolly. La stessa regola vale anche per le stazioni radio costiere. Quest'anno la stazione jolly è II0IGTO, nominativo speciale del Sommergibile TOTI. Nominativo che negli anni passati è stato ascoltato parecchie volte, soprattutto dalla zona 2 dove è ubicato il Sommergibile presso il Museo Nazionale della Scienza e Tecnologia - Leonardo da Vinci a Milano. Il team della sezione ARI di Frascati (dove ci sono moltissimi soci ARMI) quest'anno sarà la stazione speciale che opererà la stazione Jolly. Seconda attività a seguire sarà il consueto appuntamento (arrivato alla sesta edizione) dell'Enigma award. Attività con cui l'ARMI collabora sin dalla prima edizione con l'ARI Fidenza, l'Associazione Rover Joe ed il Museo Tecnico Navale di La Spezia. Il regolamento lo trovate on line sul sito web: http://www.enigma-reloaded.it (il link lo trovate anche sulla nostra pagina web) e sarà pubblicato



sul prossimo bollettino. Vi invito a partecipare così da curiosare praticamente con gli apparati cifranti Enigma virtuali della Seconda Guerra Mondiale. Molti siti utilizzano delle macchine virtuali che producono i codici di lettura come se fossero delle vere macchine ENIGMA. Bene vi lascio alla lettura di questo bollettino e vi do appuntamento al prossimo numero della nostra newsletter ufficiale. Colgo l'occasione di augurarvi buone vacanze e godetevi questo meritato riposo! Buon bagno...

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 **Giugno** e le prime due settimana di **Luglio** 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.

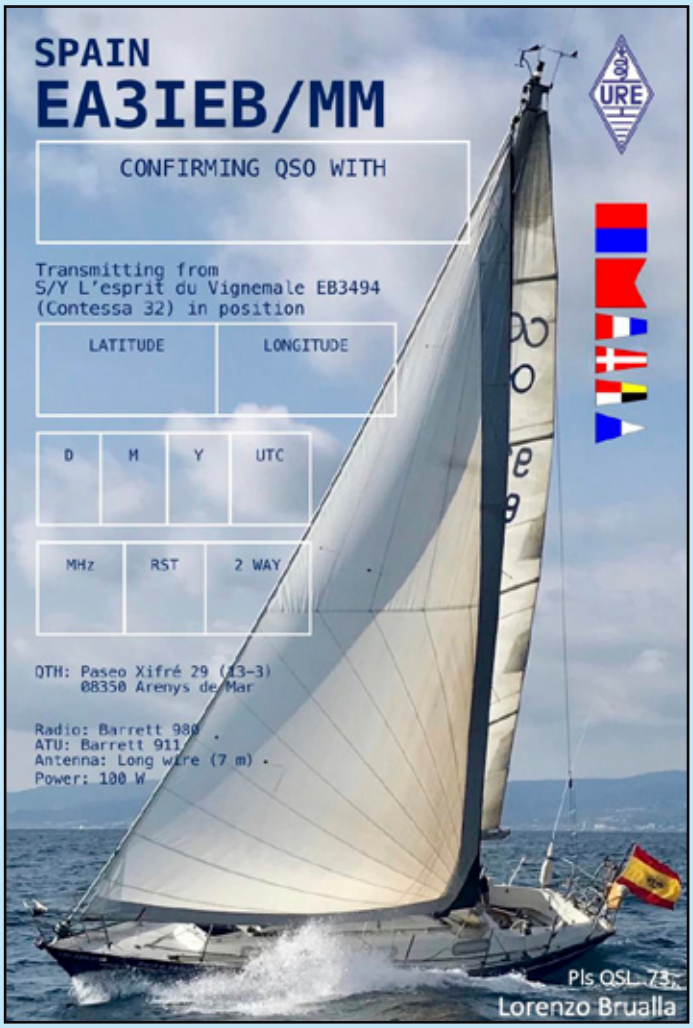


J88HF/mm: Harm Brink (PE1IGM) è lo skipper dello schooner S/v HORTA uno yacht di 65'. Harm insieme alla moglie Lizzy ' si trovano perennemente nelle isole Grenadine (Grenadines Island) nel mar dei Caraibi, ed effettuano crociere intorno all'isola ai vari turisti. Harm è solito operare in HF e lo si ascolta spesso fare QSO DX. Scambia QSL via suo manager (PA3C) via diretta o bureau oppure via eQSL. Cura la sua pagina web con eccellenti fotografie sulle escursioni nell'isola ed attorno all'isola. Date un occhiata al suo sito web: http://www.sunnycharters.com





EA3IEB/mm: Lorenzo Brualla Barbera si trova a bordo della sua barca a vela S/y L'esprit du Vignemale (EB3494). E' stato segnalato sul cluster sui 20 metri in fonia. Lorenzo è molto attivo in radio ed opera essenzialmente in /MM al largo della costa spagnola di Arenys de Mar (Costa Brava). La QSL va inviata via bureau oppure via eQSL.



IZ4GJI/mm: Alessio Zagni a bordo del suo mostoscafo d'altura dal 29 giugno al 6 luglio è stato in Croatia (9A) navigando intorno alle isole della Dalmazia (JN73-JN83). E' stato segnalato sul cluster in 20 metri SSB. Scambia QSL via diretta o tramite bureau.



R7AL/mm & RK8A/mm: Vasily V. Pinchuk (R7AL) e Vladimir Angeli (RK8A) hanno operato a bordo della barca a vela S/y OBERON durante il trasferimento da e per l'isola di Bogoslova island (AS- 205) dove hanno operato con il call speciale **R205NEW** dal 15 al 20 giugno. La QSL va via EU7A.



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



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 15 giugno 2019 al 15 luglio 2019), ecco di seguito i nominativi: UA6GO - F5MYK - VE0JS - YU2AX - SP1ST - SP4RKZ - UR7FM - KC7JEF - MW0EUG - DH7FB - S51TA - DL0CUX - RA1M - **R7AL** - **RK8A** - ZB2GI - UA0ZDY - RA0LCC - **OH6UBZ** - ZS6SY - **EA3IEB** - HS10KING - RK1O - **IZ4GJI** - DL1-CVS - DJ7XY - F6BVA - R1OO - UA1OJL - F6CMP - LA4PGA - HB9FIF - GM8ECI - **J88HF** - SM0HCI - RA0LQ - DL9KV -

COME SI STA EVOLVENDO LA MARINA MILITARE

di Marco Giaconi - tratto da http://www.babilonmagazine.it

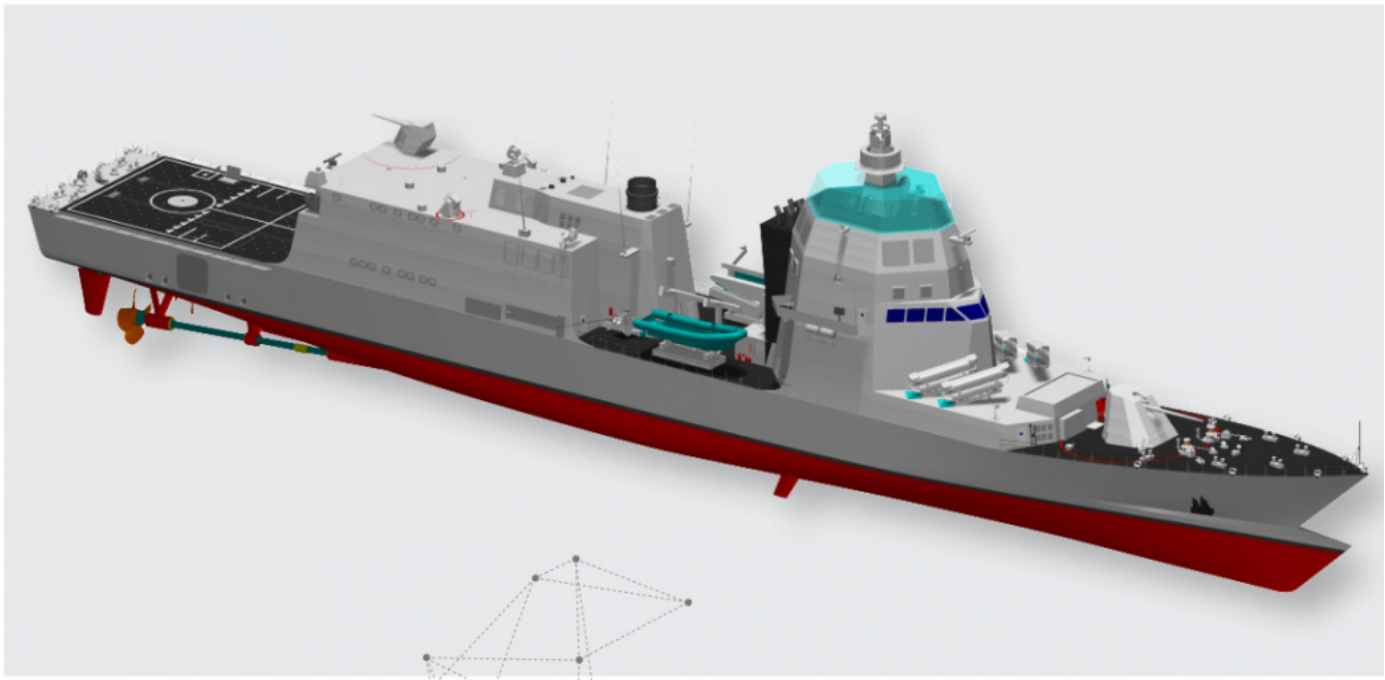


Negli ultimi anni la Marina Militare Italiana ha rilanciato gli investimenti per rinnovare la sua flotta con l'obiettivo di intensificare i pattugliamenti nel Mediterraneo per fronteggiare l'emergenza delle tratte dei migranti e garantire la sicurezza sulle principali rotte mercantili.

Fincantieri e Finmeccanica, attraverso Selex ES, stanno lavorando alla costruzione e all'equipaggiamento di **sei pattugliatori PPA** (Pattugliatori Polivalenti d'Altura) con altri quattro in opzione, un'unità di supporto logistico **LSS** (Logistic Support Ship) e un'unità da trasporto e sbarco (LHD), nell'ambito del programma pluriennale per il rinnovamento della flotta della Marina Militare.

Il contratto, il cui valore è di 3,5 miliardi di euro, è stato siglato da OCCAR, l'organizzazione internazionale di cooperazione per gli armamenti di cui fanno parte Francia, Germania, Italia, Regno Unito, Belgio e Spagna. Le consegne saranno così distribuite: nel 2019 la prima unità di supporto logistico, mentre tra il 2021 e il 2025 i sei pattugliatori.





PPA
Multipurpose Offshore
Patrol Vessel

FINCANTIERI
The sea ahead

Caratteristiche delle unità navali

Il pattugliatore polivalente d'altura può assolvere diverse compiti: pattugliamento con capacità di soccorso in mare, operazioni di protezione civile e, nella sua versione più equipaggiata, missioni da nave combattente di prima linea. Il pattugliatore è lungo 129 metri, può raggiungere una velocità oltre 31 nodi e trasportare un equipaggio di 171 persone. È composto da due zone modulari a poppa e al centro della nave, che permettono l'imbarco di svariate tipologie di moduli operativi, logistici e sanitari containerizzati. Può fornire acqua potabile a terra e corrente elettrica per una potenza di 2.000 kw.





La LSS è invece una unità di supporto logistico dotata anche di capacità ospedaliera e sanitaria grazie alla presenza di un ospedale completamente attrezzato, con sale chirurgiche, radiologia e analisi, gabinetto dentistico e zona degenza in grado di ricevere fino a 12 ricoverati gravi. La nave può effettuare operazioni di trasporto e trasferimento di carichi liquidi (gasolio, combustibile avio, acqua dolce) e solidi (parti di rispetto, viveri e munizioni) ad altre unità navali e svolgere compiti di riparazione e manutenzione. I suoi sistemi di difesa sono limitati alla capacità di comando e controllo in scenari tattici, alle comunicazioni e ai sistemi di difesa dissuasivi non letali. L'unità è capace di imbarcare anche sistemi di difesa più complessi e diventare una piattaforma per sistemi di intelligence e guerra elettronica.

In base al contratto sarà Selex ES a fornire i sistemi di combattimento a tutte le unità navali, compresi sensori e nuovi radar multifunzionali. Selex ES e Fincantieri svilupperanno inoltre il sistema "Cockpit", un programma innovativo che consentirà di gestire in modo integrato la conduzione e il sistema di combattimento con un numero ridotto di operatori.



MARINA Mmilitare

REGIONE CAMPANIA

provinciadisalerno

COMUNE DI SALERNO

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

XX RADUNO NAZIONALE MARINAI D'ITALIA



SALERNO
28-29 SETTEMBRE 2019



XX RADUNO NAZIONALE MARINAI D'ITALIA

Ospitalità Turistica in **Convenzione**

Organizzazione turistica & Sistemazioni

Hotel con tariffe dedicate
Eventi personalizzati
Cena esclusiva al Castello
Cena Spettacolo
Teatro Musica Napoletana
Trasferimenti personalizzati
Assistenza sul Posto
Biglietteria Aerea e Navale - Convenzionata
Biglietteria Treni - Convenzionata

Per Informazioni e Prenotazioni

081 18 63 36 62 (Linea dedicata)
radunoanmi@akemonde.com

Escursioni & Visite Guidate

Napoli Half Day
Napoli Full Day
Napoli By Night
Salerno Half Day
Salerno Full Day
Costiera Amalfitana
Positano + Amalfi Full Day
Ravello + Minori + Vietri sul Mare Full Day
Amalfi +Ravello
Amalfi e l'industria della carta
Ercolano e Sorrento
Costiera Amalfitana in Battello
Vietri Sul Mare
Capri
Capri + Grotta Azzurra
Capri in Hop On Hop Off
Ancapri
Paestum Half Day
Paestum Full Day
Templi di Paestum + Museo Archeologico e lavorazione Mozzarella
Wine Tours alla scoperta dei vini del territorio
Paestum + Agropoli Full Day
Velia e la scuola Eleatica Half Day
Certosa di Padula Half Day
Pompei Half Day
Ercolano Half day
Pomperi + Ercolano Full Day
Oplonti Half Day
Pompei + Oplonti Full Day
Caserta + Reggia Half Day
Caserta e dintorni

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 LAMPO

Parte Prima



Cacciatorpediniere, appartenente alla classe Folgore. Impostata il30 gennaio 1930, è stato varato il 26 luglio 1931 ed è entrato in servizio il 13 agosto 1932. Dislocamento a pieno carico 2100 t, dimensioni lunghezza 96,23 m - larghezza 9,28 m - Pescaggio 4,5 m - apparato motore: 3 caldaie, 2 gruppi di turbine a vapore su 2 assi; potenza 44.000 hp; Velocità: 38,8 nodi - Autonomia: 3693 nm a 18 nodi - Armamento: 4 pezzi da 120/50 mm Ansaldo Mod. 1926, 2 mitragliere da 40/39 mm, 4 mitragliere Breda da 13,2 mm, 6 tubi lanciasiluri da 533 mm; 2 tramoggia per bombe di profondità - Equipaggio: 6 ufficiali, 159 sottufficiali e marinai.

Cacciatorpediniere della classe Folgore (dislocamento standard 1450 tonnellate, a pieno carico 2130 tonnellate). Durante il conflitto effettuò 137 missioni di guerra (62 di scorta convogli, 10 di caccia antisommergibili, 10 di addestramento, tre di intercettazione di forze nemiche e 52 di trasferimento o di altro tipo), percorrendo complessivamente 36.651 miglia nautiche, trascorrendo 3012 ore in mare e passando ben 502 giorni ai lavori.

Breve e parziale cronologia.

30 gennaio 1930
Impostazione presso i Bacini & Scali Napoletani di Napoli.

26 luglio 1931
Varo presso i Bacini & Scali Napoletani di Napoli.

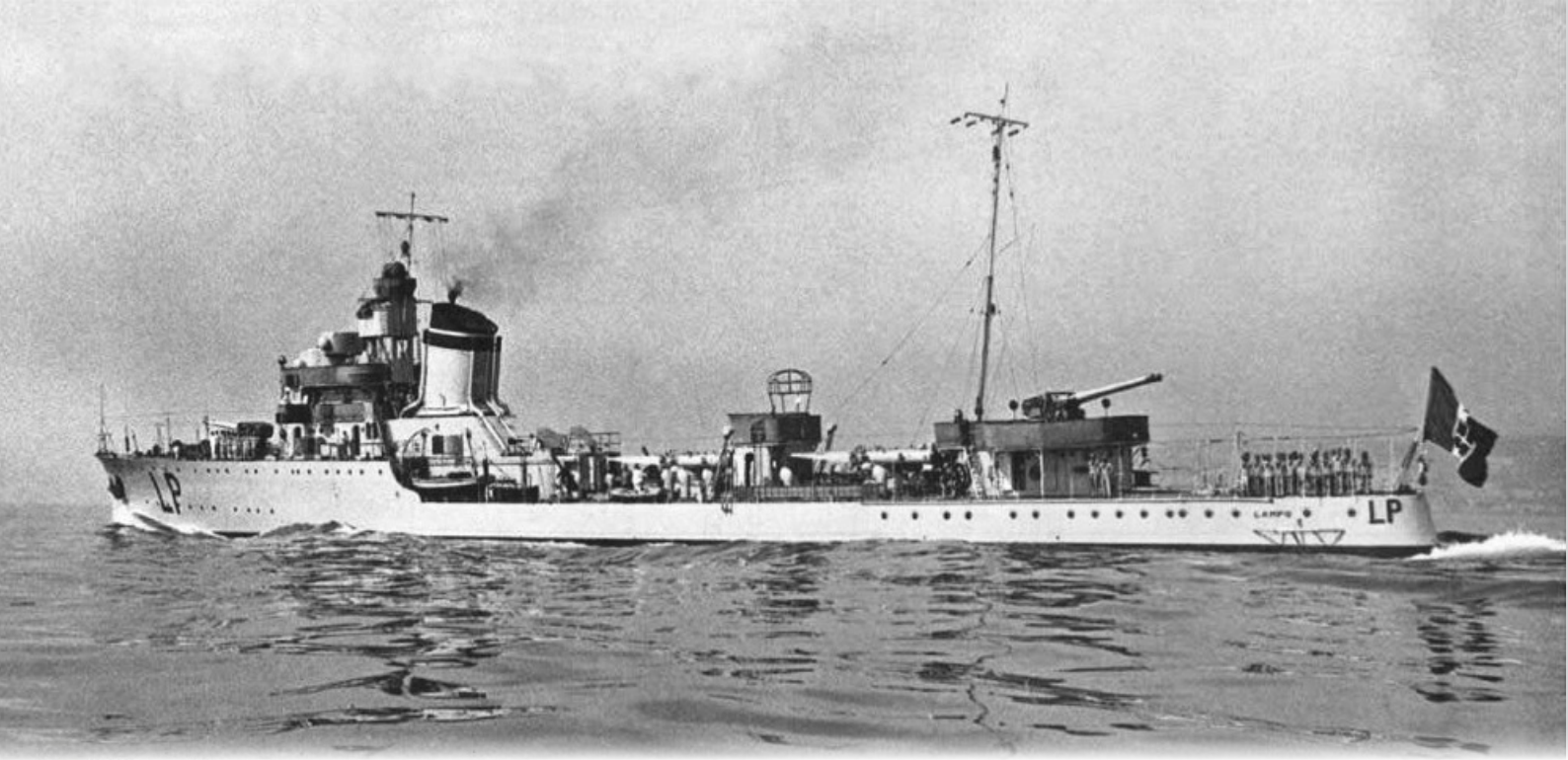
13 agosto 1932
Entrata in servizio. È il terzo cacciatorpediniere della classe Folgore ad essere completato, preceduto da Folgore e Baleno e seguito dal Fulmine.
Negli anni seguenti svolge intensa attività addestrativa con la squadra navale.

1934
Il Lampo (capitano di corvetta Guglielmo Bolla) fa parte della II Squadriglia Cacciatorpediniere con i gemelli Folgore, Fulmine e Baleno.
La II Squadriglia, insieme alla I (Freccia, Dardo, Saetta, Strale) forma la 1a Flottiglia Cacciatorpediniere (conduttore l'esploratore Antonio Pigafetta), inquadrata nella I Squadra Navale.

1936 ca.
È comandante in seconda del Lampo il capitano di corvetta Mario Mastrangelo, futura Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Autunno 1936
Partecipa alle operazioni navali connesse alla guerra civile spagnola.

Agosto-Settembre 1937
Durante la guerra civile spagnola, il Lampo è tra le unità impiegate nel blocco del Canale di Sicilia, organizzato per impedire l'invio di rifornimenti dall'Unione Sovietica (Mar Nero) alle forze repubblicane spagnole. Mussolini ha preso tale decisione a seguito di richieste da parte dei comandi spagnoli nazionalisti, i quali sostengono, esagerando di molto, che l'Unione Sovietica stia per rifornire le forze repubblicane spagnole con oltre 2500 carri armati, 3000 "mitragliatrici motorizzate" e 300 aerei. Il blocco navale viene ordinato da Roma il 7 agosto ed ha inizio due giorni più tardi; oltre ai sommergibili, invati sia al largo dei Dardanelli che lungo le coste della Spagna, prendono in mare otto cacciatorpediniere ed altrettante torpediniere che si posizionano nel Canale di Sicilia e lungo le coste del Nordafrica francese.



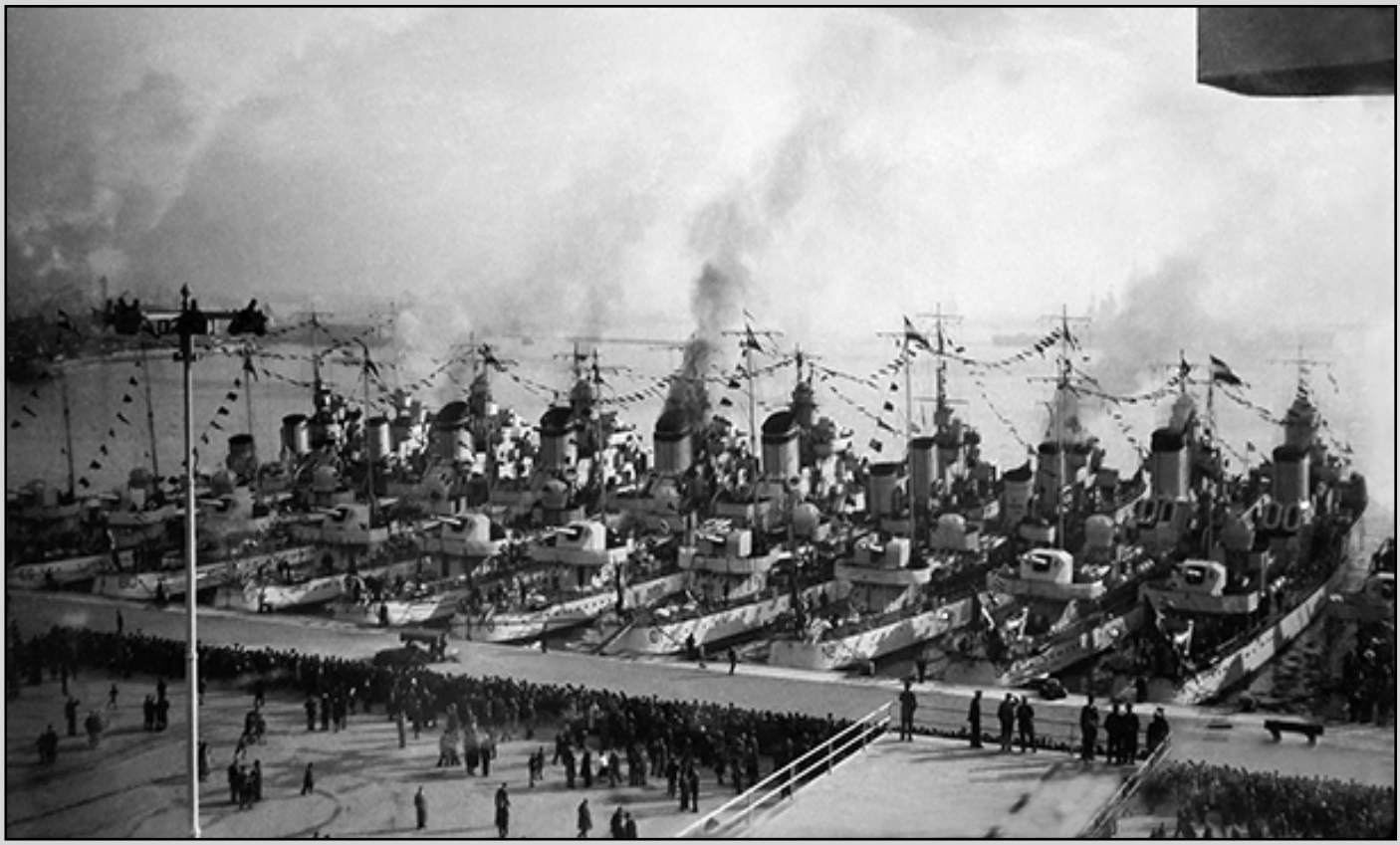
[Sopra] Il Lampo durante le prove di macchina nel Golfo di Napoli nella tarda estate del 1932, poco dopo l'entrata in servizio: notare che sono ancora mancanti gli scudi dei complessi binati da 120 mm e la centrale di direzione del tiro (Coll. Maurizio Brescia)

[Sotto] Il Lampo (quarto da sinistra) ormeggiato a Gaeta nel 1935: da sinistra a destra si distinguono inoltre Strale, Freccia, Fulmine, Folgore e Baleno; sulla destra, una piccola nave cisterna classe Adda; alla fonda sullo sfondo, i cacciatorpediniere Nembo, Ostro, Espero, Euro, Zeffiro, Borea, Turbine ed Aquilone, un cacciatorpediniere classe Navigatori, un cacciatorpediniere classe Leone e gli incrociatori pesanti Fiume, Gorizia e Zara (g.c. Giorgio Parodi via www.naviearmatori.net)



Il Lampo (quarta unità da destra) ormeggiato a Trieste negli anni Trenta insieme, da sinistra destra, ai cacciatorpediniere Vittorio Alfieri, Alfredo Oriani, Giosuè Carducci, Vincenzo Gioberti, Fulmine, Folgore e Baleno (da Flickr, coll. Paolo Bonassin)

Cacciatorpediniere e torpediniere operano in cooperazione con quattro sommergibili ed un sistema di esplorazione aerea a maglie strette (idrovolanti dell'83° Gruppo Ricognizione Marittima, di base ad Augusta) e sono alle dipendenze dell'ammiraglio di divisione Riccardo Paladini, comandante militare marittimo della Sicilia; successivamente verranno avvicendati da altre siluranti e dalla IV Divisione Navale (incrociatori leggeri Armando Diaz, Alberto Di Giussano, Luigi Cadorna, Bartolomeo Colleoni). Sono complessivamente ben 40 le navi mobilitate per il blocco: i quattro incrociatori della IV Divisione, l'esploratore Aquila, dieci cacciatorpediniere tra cui il Lampo (gli altri sono Freccia, Dardo, Saetta, Strale, Fulmine, Espero, Ostro, Zeffiro e Borea), 24 torpediniere (Cigno, Canopo, Castore, Climene, Centauro, Cassiopea, Andromeda, Antares, Altair, Aldebaran, Vega, Sagittario, Astore, Sirio, Spica, Perseo, Giuseppe La Masa, Generale Carlo Montanari, Ippolito Nievo, Giuseppe Cesare Abba, Generale Achille Papa, Nicola Fabrizi, Giuseppe Missori e Monfalcone) e la nave coloniale Eritrea. Altre due navi, gli incrociatori ausiliari Adriatico e Barletta, camuffati da spagnoli Lago e Rio, hanno l'incarico di visitare i mercantili sospetti avvistati dalle navi da guerra in crociera.



Una fila di cacciatorpediniere ormeggiati a Napoli il 25 novembre 1936: da sinistra a destra, Saetta, Strale, Nembo, Ostro, Folgore, Fulmine, Lampo, Baleno, Espero e Borea (foto Vittorio Vaccà, via coll. Alessandro Burla e www.associazione-venus.it)



Il dispositivo di blocco è articolato in più fasi: informatori ad Istanbul segnalano all'Alto Comano Navale le navi sovietiche, o di altre nazionalità ma sospettate di operare al servizio dei repubblicani, che passano per il Bosforo; ad attenderle in agguato per primi vi sono i sommergibili appostati all'uscita dei Dardanelli. Se le navi superano indenni questo primo ostacolo, vengono segnalate alle navi di superficie ed ai sommergibili in crociera nel Canale di Sicilia e nello Stretto di Messina; qualora dovessero riuscire ad evitare anche questo nuovo pericolo (possibile soltanto appoggiandosi a porti neutrali) troverebbero ad aspettarle altre navi da guerra in crociera nelle acque della Tunisia e dell'Algeria. Infine, come ultima barriera per i bastimenti che riuscissero ad eludere anche tale minaccia, altri sommergibili sono in agguato lungo le coste della Spagna. Nei primi giorni del blocco sono molto attivi proprio i cacciatorpediniere di base ad Augusta. Il blocco navale così organizzato (del tutto illegale, dato che l'Italia non è formalmente in guerra con la Repubblica spagnola) si rivela un pieno successo, portando in breve tempo alla totale interruzione del flusso di rifornimenti dall'Unione Sovietica alla Spagna repubblicana. Soltanto qualche mercantile battente bandiera britannica o francese riesce a raggiungere i porti repubblicani, oltre a poche navi che salpano dalla costa francese del Mediterraneo e raggiungono Barcellona col favore della notte. Il blocco italiano impartisce un durissimo colpo ai repubblicani, ma scatenerà anche gravi tensioni internazionali (specie col Regno Unito) e feroci proteste sulla stampa spagnola repubblicana ed internazionale, con accuse di pirateria – essendo, come detto, un'operazione in totale violazione di ogni legge internazionale – nei confronti della Marina italiana, ripetute anche da Winston Churchill.



22 novembre 1938

A mezzanotte il Lampo (capitano di fregata Francesco Ruta) salpa da Taranto, insieme al resto della sua squadriglia (della quale è caposquadriglia) ed a buona parte della squadra navale, per compiere un'esercitazione nel Golfo di Taranto. Durante la mattinata ed il pomeriggio la squadra italiana compie evoluzioni, manovre e combattimenti simulati, in condizioni di mare molto mosso; ma nel pomeriggio, durante un attacco silurante simulato da parte della squadriglia «Lampo» contro una fila di incrociatori, tra cui gli incrociatori pesanti Fiume (incrociatore capofila, che viene "silurato" dai cacciatorpediniere) e Pola (per altra fonte, invece, la collisione sarebbe avvenuta durante il rientro alla base, al termine dell'esercitazione), il timone del Lampo – che procede in testa alla squadriglia mentre questa va all'"attacco" – si guasta improvvisamente. Il cacciatorpediniere fuori controllo vira bruscamente a dritta, taglia la rotta della fila di incrociatori, esegue una volta tonda e passa davanti al Pola (capitano di vascello Francesco Maugeri), che pur mettendo tutta la barra a sinistra non riesce ad evitare la collisione. L'incrociatore sperona il cacciatorpediniere con risultati catastrofici; l'intera prua del Lampo viene tranciata di netto ed affonda in pochi attimi. La corazzata Giulio Cesare, che segue il Pola nella linea di fila, deve anch'essa accostare bruscamente a sinistra, per non speronare a sua volta il Lampo. Subito le altre navi si attivano per portare i soccorsi; mentre il danneggiato Pola fa rotta su Taranto, dove riuscirà a rientrare con i propri mezzi (non ha subito danni particolarmente gravi nella collisione), Fiume e Cesare "circondano" il Lampo, per proteggerlo almeno in parte dalla violenza del mare, ed il Fiume mette in mare un'imbarcazione di salvataggio per tentare di raggiungere il cacciatorpediniere mutilato. Non appena tocca l'acqua, tuttavia, la lancia si capovolge, ed a fatica il Fiume riesce a riprendere a bordo i suoi occupanti; il mare è troppo violento per permettere di inviare delle imbarcazioni. Calato il buio, Fiume e Cesare illuminano il Lampo coi proiettori, mentre si cerca di predisporre il rimorchio del cacciatorpediniere: il Fiume lancia al Lampo una cima ed un cavo d'acciaio, che in un momento favorevole in cui la poppa emerge dalle onde – il cacciatorpediniere è continuamente sballottato dai marosi, che lo investono ininterrottamente ed a tratti sembrano quasi sommergerlo completamente – i marinai del cacciatorpediniere riescono a prendere ed assicurare alle bitte. Per tentare di calmare un po' il mare attorno al Lampo Fiume e Cesare, ricorrendo ad un vecchio accorgimento marinaro, pompano abbondantemente nafta in acqua; la corazzata si mantiene costantemente sopravvento, in modo da fare scudo al cacciatorpediniere contro la violenza del vento. Verso mezzanotte, la violenza del mare strappa le bitte cui è stato assicurato il cavo che unisce il Lampo al Fiume: il cacciatorpediniere è di nuovo in balia del mare, tentativi di lanciare al Lampo altre cime per ristabilire il collegamento falliscono perché il mare continua a spazzare la poppa del cacciatorpediniere.

Il Lampo ormeggiato a Messina il 24 maggio 1935 insieme a Fulmine, Baleno, Folgore e Freccia (da sinistra a destra), durante le celebrazioni del 20° anniversario dell'ingresso dell'Italia nella prima guerra mondiale. Notare la differenza tra le sovrastrutture 'spigolose' di Lampo e Folgore e quelle 'arrotondate' di Fulmine e Baleno. Sulla sinistra si riconoscono alcuni traghetti ferroviari delle Ferrovie dello Stato (Coll. Nicola Siracusano, via "Mussolini's Navy" di Maurizio Brescia)



23 novembre 1938

In mattinata, placatasi almeno in parte la furia del mare, la Cesare riesce ad inviare sottobordo al Lampo una lancia con viveri per l'equipaggio del cacciatorpediniere; spinta da dodici rematori (a causa del mare ancora mosso, si preferisce non usare una motolancia perché l'elica potrebbe uscire dall'acqua), l'imbarcazione attende il momento propizio e quando un'onda la porta all'altezza della poppa del Lampo, getta a bordo i sacchi di provviste. Successivamente sopraggiungono i rimorchiatori d'altura Teseo e Salvatore Primo, che dopo lunghi sforzi riescono finalmente ad agganciare il Lampo con due cavi d'acciaio ed a rimorchiarlo di poppa a Taranto, dove arrivano durante la notte successiva.

Quattro uomini del Lampo hanno perso la vita nel grave incidente: tre marinai che si trovavano nell'infermeria del cacciatorpediniere, situata nella parte prodiera staccatasi ed affondata dopo la collisione (i loro corpi non verranno mai ritrovati), ed il marinaio segnalatore Noseda, che era stato trasferito dalla Cesare sul Lampo soltanto per l'esercitazione, rimasto ucciso tra le lamiere contorte della prua (sarà necessario usare la fiamma ossidrica per recuperare il suo corpo). Un altro marinaio è rimasto ferito. Sul Pola non vi sono vittime, né feriti.

La tragedia è così ricordata nelle memorie del marinaio elettricista Gaetano Pacchinari, imbarcato sulla Cesare: *"Taranto, 25 novembre 1938. La tragedia del "Lampo" Al martedì del 22-11-38 assistetti nelle acque dello Ionio da bordo della mia nave ad una tragedia. Ne fu protagonista sfortunato il cacciatorpediniere Lampo, caposquadra di una flottiglia di caccia. Eravamo usciti dalla rada di Taranto alla mezzanotte del lunedì col proposito di compiere esercitazioni di guerra in squadra. Il mare era terribilmente mosso. Per tutta la mattinata le evoluzioni e i posti di combattimento si erano succeduti e continuati al pomeriggio quand'ecco all'improvviso la disgrazia. Si procedeva in fila indiana, l'incrociatore Fiume, il Pola davanti a noi del Cesare, mentre la squadra dei C.T. con alla testa il Lampo, procedendo in senso inverso, ci avrebbero fatto un finto siluramento. Il Fiume era già "silurato" quando ecco che il Lampo, giunto quasi all'altezza del Pola, vira paurosamente di bordo e sembra voler tagliare il passo all'incrociatore.*

Sono sul castello del Cesare, in plancia proiettori, ed assisto alla manovra col cuore in sospeso. È un attimo, incerto, tremendo, istintivamente chiudo gli occhi, quando li riapro la prua del Lampo sta distaccandosi da quella del Pola e si inabissa in mare. Il Pola accostando tutto a sinistra ha fatto una divergenza ed ha lasciato campo libero al caccia. Anche il Cesare ha accostato bruscamente per non speronare il Pola.

Ora il Lampo sembra che da un istante all'altro debba colare a picco ed ha la prora recisa all'altezza della plancia comando, quasi un terzo di nave insomma! In certi momenti è sommerso completamente, poi quando emerge l'acqua gli gronda a cascate da tutte le parti. I poveretti che sono lassù devono stare ben male. Probabilmente erano tutti a posto di combattimento e per questo il Lampo non imbarca acqua, avendo tutti i portelli stagni chiusi dal centro prua alla prora scomparsa, dove si trovavano i locali marinai, la cambusa e l'infermeria.

Il Lampo ballava, alle volte andava sott'acqua al centro e poi risaliva per piombare a poppa. Si vedevano i marinai correre avanti e indietro. Il Cesare e il Fiume lo coprivano e siccome era sopraggiunta la notte la illuminavano coi proiettori. Subito dopo il disastro, dal Fiume veniva calata una imbarcazione di salvataggio che appena toccata l'acqua si capovolgeva e si può ringraziare Dio se a stento si riusciva a salvare l'equipaggio di essa. Poi dal Fiume veniva lanciata una cima a cui era attraccato un cavo d'acciaio che dai marinai del Lampo, in un momento propizio in cui la poppa emergeva, veniva fissato alle bitte.

Il Fiume ed il Cesare buttavano in mare tonnellate di nafta per calmare un po' il mare ed il Cesare si manteneva sempre sopravento in modo da prendere su di sé tutta la violenza del vento. Poi i nostri proiettori nella nottata illuminavano il Lampo per seguirne le peripezie.

Verso la mezzanotte il mare tremendo si portava via le bitte col cavo d'acciaio che il Fiume era costretto ad abbandonare ed il Lampo era di nuovo in balia delle onde. Si tentava di lanciare altre cime, ma era una pazzia prenderle a poppa del Lampo come era spazzata dalle onde.

Dall'alto della plancia proiettori dove ero di guardia assistevo muto al terribile spettacolo reso ancor più tetro dal mare nero come la pece, dal fischio lacerante del vento e dai lampi che ogni tanto illuminavano di una luce sinistra lo scenario.

Poi il tuono si univa alla musica del vento e delle onde ed ogni tanto arrivavano a noi le grida dei marinai che lassù correvano da poppa al centro e viceversa a seconda da dove arrivava la sferzata dell'acqua per mettersi al riparo.

Si vedevano a gruppi stretti uno accanto all'altro fermi in un posto, per correre in un altro quand'era il momento propizio.

Al vederli così apparire e scomparire alla luce grigia del proiettore, che a tratti perdeva di vista la nave, sembravano tanti fantasmi!

Così passa la notte ed al mattino, calmatosi un poco il mare, una imbarcazione del Cesare composta da dodici vogatori s'azzardò ad avvicinarsi al caccia e dopo un paio di giri nel momento in cui un'onda benigna li portava quasi all'altezza della poppa, furono gettati sacchi di gallette, pane e scatole di carne, tanta manna per quei marinai.

Si è preferito usare l'imbarcazione coi vogatori che la motobarca perché il mare era ancora un po' mosso e l'elica delle volte correva rischio di non prendere acqua.

Poi finalmente arrivano due rimorchiatori d'alto mare che con un po' di tribolare riuscivano ad attraccare al caccia due cavi d'acciaio e così rimorchiarlo fino a Taranto dove si arrivava in nottata.

Veniva aperto il ponte per entrare nel mar Piccolo ed ai lati del canale era assiepata tanta gente che aspettava con impazienza per sapere notizie, che in parte erano state date dai marinai del Pola che pure in avaria era rientrato il giorno stesso dell'incidente. Si seppe che la causa dello scontro fu un'avaria al timone e tre marinai in infermeria sono scomparsi in mare mentre un quarto era rimasto ucciso fra le lamiere contorte e si era dovuto adoperare la fiamma ossidrica per ricuperare il corpo dilaniato. Il resto dell'equipaggio si trovava a posto di combattimento. Il quarto lo conosco bene perché faceva parte del nostro equipaggio ed essendo segnalatore era dato in prestito per quelle esercitazioni al caccia. Era di Como e si chiamava Noseda. Noi marinai leviamo un pensiero a Dio a pro di questi compagni!".



Il 25 novembre saranno celebrati a Taranto i solenni funerali delle vittime della collisione; vi parteciperà tutta la popolazione della città, oltre alle autorità civili e militari, tra cui gli ammiragli Arturo Riccardi (comandante della 1a Squadra Navale) e Romeo Bernotti (in rappresentanza del Sottosegretario nonché capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Domenico Cavagnari). Mussolini, che tra l'altro ricopre anche l'incarico di ministro della Marina, invia una corona d'alloro, e lo stesso fa l'ammiraglio Cavagnari. Il corteo funebre attraversa le vie Di Palma e D'Aquino, il ponte girevole e la Piazza Castello. La messa è celebrata dal cappellano capo del Dipartimento Militare Marittimo di Taranto; l'orazione funebre è pronunciata dall'ammiraglio Riccardi.



Collisione nel golfo di Taranto
tra il «Lampo» e la «Pola»

La morte di sei militari

Roma, 24 novembre.

La sera del 22 corrente, nel golfo di Taranto, per un incidente di manovra, conseguente ad una avaria al timone, il Regio Cacciatorpediniere *Lampo* è venuto a collisione con la Regia Nave *Pola*.

Le avarie riportate dalla Regia Nave *Pola* sono lievissime, nè vi sono da lamentare perdite nell'equipaggio della nave.

Di maggiore entità sono i danni subiti dal regio cacciatorpediniere *Lampo* che è stato rimorchiato in porto. Sei militari di questa nave sono rimasti vittime dell'incidente nell'adempimento del loro dovere, mentre un altro è rimasto ferito leggermente. Le famiglie sono già state avvertite.



Tutta Taranto alle esequie
delle vittime del «Lampo»

Taranto, 26 novembre.

Taranto ha reso vibranti manifestazioni di cordoglio ai marinai del caccia *Lampo* caduti nell'adempimento del dovere. Ai funerali hanno partecipato l'intera cittadinanza, le autorità e le forze armate. L'Ecc. Ministro della Marina ha inviato una magnifica corona di alloro e un'altra è stata inviata dal Sottosegretario che si è fatto rappresentare dall'ammiraglio Bernotti.

Il cappellano-capo del dipartimento ha celebrato la messa quindi il corteo funebre ha percorso lentamente la via Di Palma, via D'Aquino, il ponte girevole, fra due fitte ali di popolo raccolto in religioso silenzio. Esso ha sfilato per circa un'ora, ammassandosi poi in piazza Castello, dove gli intervenuti si sono disposti in quadrato intorno al carro. L'ammiraglio Riccardi ha parlato brevemente, accennando con fiere e nobili espressioni all'incidente in cui hanno trovato la morte i quattro marinai. Quindi ha fatto l'appello dei quattro scomparsi, e ad ogni nome la folla ha risposto con un'unica possente voce: «Presente!».

La notizia della collisione tra Lampo e Pola sulla "Stampa" (sopra) e sull'"Osservatore Romano" (sotto) del 25 novembre 1938

La notizia dei funerali su "La Stampa" del 27 novembre 1938 (Archivio La Stampa)



Sei vittime in una collisione
nel porto di Taranto

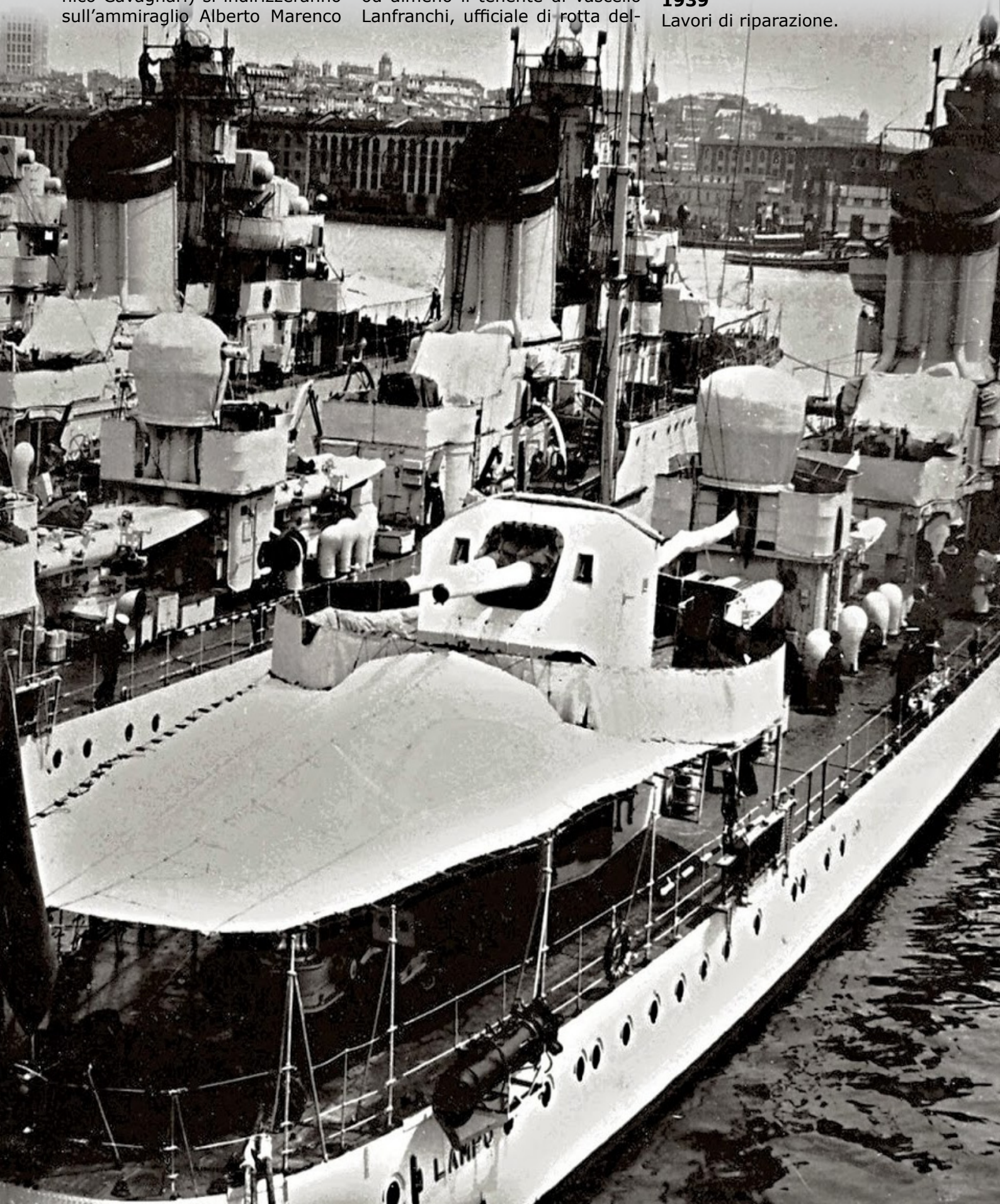
TARANTO, 24.

A causa di un errore di manovra il cacciatorpediniere italiano «Lampo» entrava in collisione con l'incrociatore italiano «Pola» nel Golfo di Taranto. Quest'ultimo riportava danni di lieve entità mentre il «Lampo» doveva essere rimorchiato in cantiere. Si deplora la morte di sei marinai del cacciatorpediniere «Lampo».

L'inchiesta sull'accaduto assolverà da ogni responsabilità i comandanti delle due navi protagoniste della collisione, Ruta del Lampo e Maugeri del Pola, mentre le critiche del capo di Stato Maggiore della Marina (ammiraglio Domenico Cavagnari) si indirizzeranno sull'ammiraglio Alberto Marenco di Moriondo, comandante della I Divisione Navale (di cui fa parte il Pola), per non aver mantenuto in plancia, anche considerando le avverse condizioni meteomarine, un ufficiale esperto (il capo di Stato Maggiore della Divisione od almeno il tenente di vascello Lanfranchi, ufficiale di rotta della Divisione), lasciando invece la guardia ad un aspirante guardiamarina che non era stato in grado di reagire in modo adeguato all'improvvisa accostata del Lampo.

Novembre 1938-22 maggio 1939

Lavori di riparazione.

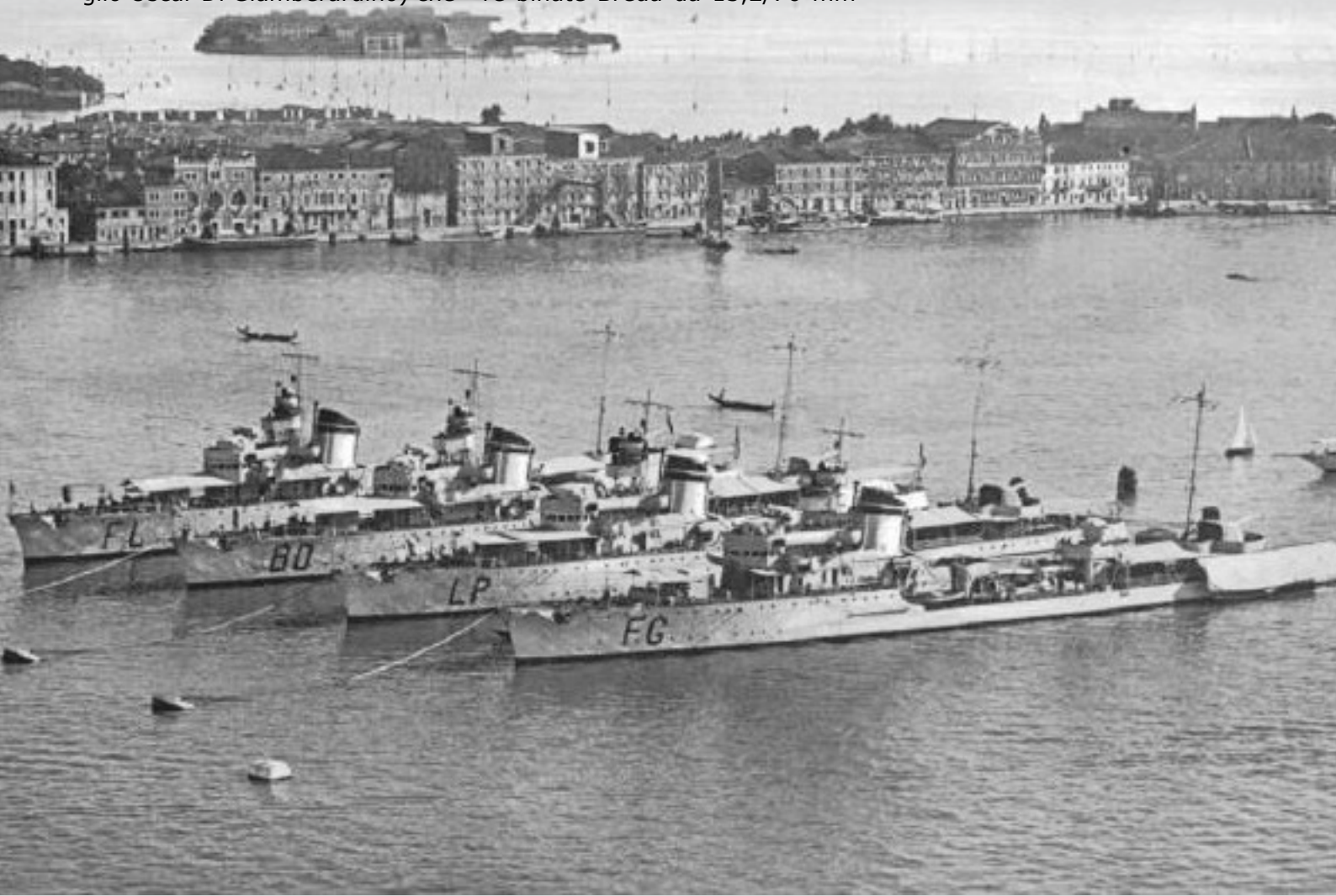




1939-1940
Compie alcune crociere addestrative per gli allievi delle scuole C.R.E.M. (Corpo Reali Equipaggi Marittimi).

Luglio 1939
Il Lampo si reca a Mahon (Minorca) facendo parte di una squadra navale (al comando dell'ammiraglio Oscar Di Giamberardino) che comprende gli incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi ed i cacciatorpediniere Dardo, Freccia, Strale, Folgore, Fulmine e Baleno.

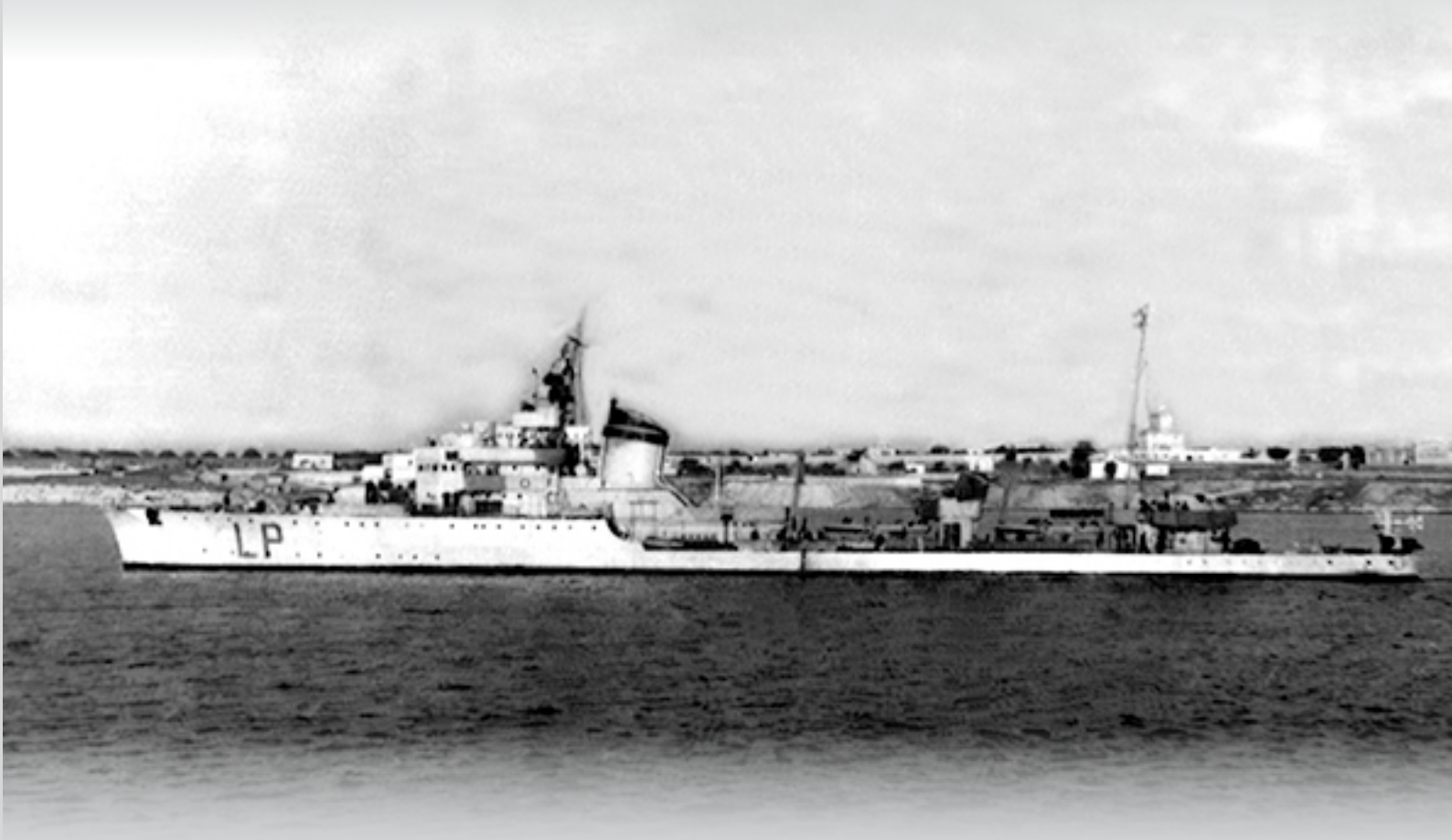
1939-1940
Lavori di modifica: le due mitragliere singole Vickers-Terni 1917 da 40/39 mm e le due mitragliere binate Breda da 13,2/76 mm vengono sbarcate, mentre in loro sostituzione vengono installate cinque o sei mitragliere singole Breda 1939/1940 da 20/65 mm (per altra fonte ciò sarebbe avvenuto a inizio 1941).
Successivamente, durante il conflitto, il Lampo verrà anche dotato di due lanciabombe per bombe di profondità.



1940
Presta servizio sul Lampo il sottocapo silurista Guido Vincon, futura Medaglia d'Oro al Valor Militare.

10 giugno 1940
All'entrata dell'Italia nella seconda guerra mondiale, il Lampo forma la VIII Squadriglia Cacciatorpediniere, insieme ai gemelli Folgore, Fulmine e Baleno.
La VIII Squadriglia ha base a Taranto ed è assegnata alla V Divisione Navale.

7 luglio 1940
Il Lampo salpa da Taranto alle 14.10 con i tre gemelli, la VII Squadriglia Cacciatorpediniere (Freccia, Dardo, Saetta e Strale) e le corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour (la V Divisione Navale), nonché le Divisioni Navali IV (incrociatori leggeri Alberico Da Barbiano, Alberto Di Giussano, Luigi Cadorna, Armando Diaz) e VIII (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi; secondo una fonte la VIII Squadriglia Cacciatorpediniere sarebbe uscita in mare insieme all'VIII Divisione, anziché alle corazzate), e le Squadriglie Cacciatorpediniere XV (Antonio Pigafetta, Nicolò Zeno) e XVI (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare), per fornire sostegno a distanza ad un convoglio di quattro mercantili, salpati da Napoli alle 19.45 del 6 e diretti a Bengasi. Si tratta della 1a Squadra Navale al completo.
Il convoglio, formato dai trasporti truppe Esperia e Calitea e dalle moderne motonavi da carico Marco Foscarini, Vettor Pisani e Francesco Barbaro, trasporta complessivamente 232 veicoli, 10.445 tonnellate di materiali vari, 5720 tonnellate di carburante e 2190 uomini, ed ha la scorta diretta della II Divisione Navale (incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere e Bartolomeo Colleoni), della X Squadriglia Cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco) e di sei torpediniere (le moderne Orsa, Procione, Orione e Pegaso della IV Squadriglia e le vetuste Rosolino Pilo e Giuseppe Cesare Abba), e la scorta a distanza dell'incrociatore pesante Pola (da Augusta), delle Divisioni Navali I (incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia, da Messina), III (incrociatori pesanti Trento e Bolzano, da Messina) e VII (incrociatori leggeri Eugenio di Savoia, Muzio Attendolo, Raimondo Montecuccoli ed Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, da Palermo) e delle Squadriglie Cacciatorpediniere IX (Vittorio Alfieri, Alfredo Oriani, Vincenzo Gioberti e Giosuè Carducci, da Messina), XI (Aviere, Artigliere, Geniere e Camicia Nera, da Messina), XII (Lanciere, Carabiniere, Ascari e Corazziere, da Augusta) e XIII (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino, da Palermo), partite dalle basi della Sicilia: cioè l'intera 2a Squadra Navale, al comando dell'ammiraglio di squadra Ricardo Paladini, imbarcato sul Pola.
Comandante superiore in mare è l'ammiraglio di squadra Inigo Campioni, con bandiera sulla Cesare.



Il Lampo nel 1940 (foto Aldo Fraccaroli, via Coll. Luigi Accorsi e www.associazione-venus.it)

8 luglio 1940

Il mattino dell'8 luglio il sommergibile britannico Phoenix (capitano di corvetta Gilbert Hugh Nowell) lancia alcuni siluri contro Cesare e Cavour scortate dalle quattro unità della VII Squadriglia, in posizione 35°36' N e 18°28' E (circa duecento miglia ad est di Malta). Le armi mancano i loro bersagli e non vengono nemmeno avvistate.

L'operazione va a buon fine (il convoglio raggiunge Bengasi tra le 18 e le 22 dell'8), ed alle 14.30 le navi delle due squadra navali iniziano la navigazione di rientro. Ma alle 15.20, a seguito dell'avvistamento di una formazione britannica – anche la Mediterranean Fleet, infatti, è in mare a protezione di convogli – la 1a e la 2a Squadra Navale dirigono per intercettare le navi nemiche (che si teme dirette a bombardare Bengasi), con l'intento di impegnarle in combattimento almeno un'ora prima del tramonto. La flotta britannica in mare, al comando dell'ammiraglio Andrew Browne Cunningham, consiste in tre corazzate (Warspite, Malaya e Royal Sovereign), una portaerei (la Eagle), cinque incrociatori leggeri (Orion, Neptune, Sydney, Liverpool, Gloucester) e 16 cacciatorpediniere (Nubian, Mohawk, Decoy, Hasty, Hero, Hereward, Stuart, Decoy, Hostile, Hyperion, Ilex, Dainty, Defender, Janus, Juno, Vampire e Voyager).

Alle 19.20, però, in seguito ad ordini di Supermarina (il comando della Regia Marina, che, a differenza dell'ammiraglio Campioni ha avuto modo di apprendere, tramite la crittografia, la reale consistenza e finalità dei movimenti britannici) la flotta italiana accosta per 330° per rientrare alle basi, con l'ordine di non impegnare il nemico. Durante l'accostata le navi vengono attaccate da alcuni velivoli con una dozzina di bombe, rispondendo con intenso tiro contraereo. Le bombe cadono vicine agli incrociatori, ma non causano danni.

9 luglio 1940

La navigazione notturna di rientro si svolge senza grossi inconvenienti, salvo due fallimentari attacchi siluranti contro la III Divisione.

Già dalle 22 dell'8, però, sono arrivati nuovi ordini: Supermarina teme che la Mediterranean Fleet intenda lanciare un attacco aeronavale contro le coste italiane, perciò ordina alle forze in mare di riunirsi nel punto 37°40' N e 17°20' E, 65 miglia a sudest di Punta Stilo, entro le 14 del 9 luglio.

Verso le 4.30, la XV Squadriglia Cacciatorpediniere avvista delle grosse ombre verso est, il lato da cui si prevede che possa essere il nemico, e lo comunica all'ammiraglio Campioni. Si tratta degli incrociatori pesanti della III Divisione (Trento, Trieste e Bolzano) che stanno passando ad est del gruppo «Cesare» a seguito di un ordine dell'ammiraglio Paladini, ma Campioni, che Paladini – ritenendo che questi avesse intercettato l'ordine, inviato a mezzo radiosegnalatore – non ha informato dell'ordine alla III Divisione di proseguire verso nord (che contrasta con quanto ordinato in precedenza da Campioni), ritiene che siano navi nemiche e manda la XV Squadriglia ad attaccarle (questa lancia due siluri, per fortuna senza colpire), e poco dopo impartisce analogo ordine anche alla VIII Squadriglia. Quest'ultima riconosce però il profilo delle navi "nemiche" come quello di incrociatori classe Trento, e permette così di chiarire l'equivoco senza danni.

Verso le 13, dopo una mattinata di infruttuosi voli di ricognizione, un velivolo italiano avvista la Mediterranean Fleet 80 miglia a nordest della V Divisione, ossia molto più a nord di quanto previsto, ed in posizione adatta ad interporsi tra la flotta italiana e la base di Taranto: l'ammiraglio Campioni inverte allora la rotta, ed ordina a Paladini, che si trova più a sud e sta dirigendo per ovest-sud-ovest, di fare altrettanto, accostando ad un tempo per riunire più rapidamente le due Squadre.

La VIII Squadriglia, tuttavia, come altre squadriglie di cacciatorpediniere, viene autorizzata a rifornirsi ad Augusta prima di riprendere il mare per il previsto punto di riunione delle forze navali italiane (37°40' N e 17°20' E, 65 miglia a sudest di Punta Stilo, con incontro previsto per le 14 od al massimo, per i cacciatorpediniere distaccati a rifornirsi, per le 16). Le unità della VIII Squadriglia non faranno però in tempo a ricongiungersi col grosso delle forze navali prima che la battaglia cominci, e ne resteranno così escluse. Terminata la battaglia senza vincitori né vinti, la flotta italiana si avvia alle proprie basi. La VIII Squadriglia, insieme alle Squadriglie Cacciatorpediniere VII, IX, XI, XIV, XV e XVI (36 unità in tutto), alla corazzata Conte di Cavour, agli incrociatori pesanti Pola, Zara, Fiume e Gorizia ed agli incrociatori leggeri Alberico Da Barbiano, Alberto Di Giussano, Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi, entra ad Augusta nel pomeriggio del 9 luglio. Poco dopo mezzanotte, però, a seguito dell'intercettazione e decifrazione di messaggi radio britannici che facevano presagire un imminente attacco di aerosiluranti contro il naviglio ormeggiato ad Augusta, Supermarina ordina a tutte le navi di lasciare la base: dopo essersi frettolosamente rifornite, le unità ripartono per le basi di assegnazione. VIII, VII e IX Squadriglia salpano alle 00.55 del 10 luglio scortando Cavour, Pola e I Divisione (Zara, Fiume, Gorizia), raggiungendo poi Napoli.

31 agosto-2 settembre 1940

Il Lampo partecipa all'uscita in mare della flotta a contrasto dell'operazione britannica «Hats», consistente in varie sotto-operazioni tra cui il trasferimento da Gibilterra ad Alessandria, per rinforzare la Mediterranean Fleet, della corazzata Valiant, della portaerei Illustrious e degli incrociatori Calcutta e Coventry, l'invio di un convoglio da Alessandria a Malta e di uno da Nauplia a Porto Said, ed il bombardamenti su basi italiane in Sardegna e nell'Egeo. Supermarina ha infatti saputo che sia la Mediterranean Fleet (da Alessandria) che la Forza H (da Gibilterra) sono uscite in mare, e si è accordata con la Regia Aeronautica per attaccare la prima con le forze navali di superficie ed attacchi aerei e la seconda con aerei e sommergibili.

La VIII Squadriglia cui il Lampo appartiene (con Folgore, Fulmine e Baleno) parte da Taranto alle sei del mattino del 31 agosto insieme alla IX Divisione (corazzate Littorio, nave di bandiera dell'ammiraglio di squadra Inigo Campioni, e Vittorio Veneto), alla V Divisione (corazzate Duilio, Conte di Cavour e Giulio Cesare, quest'ultima aggregatasi solo il 1° settembre a causa di avarie), alla I Divisione (incrociatori pesanti Zara, Pola, Fiume e Gorizia), all'VIII Divisione (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi) ed ad alle Squadriglie Cacciatorpediniere VII (Freccia, Dardo, Saetta, Strale), X (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco), XIII (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino), XV (Antonio Pigafetta, Alvise Da Mosto, Giovanni Da Verrazzano, Nicolò Zeno) e XVI (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare). Complessivamente all'alba del 31 prendono il mare da Taranto, Brindisi e Messina 4 corazzate, 13 incrociatori della I, III, VII e VIII Divisione e 39 cacciatorpediniere.

Le due Squadre Navali italiane (la 1a Squadra è composta dalle Divisioni V, VII, VIII e IX e dalle Squadriglie Cacciatorpediniere VII, VIII, X, XIII, XV e XVI; la 2a Squadra dal Pola, dalle Divisioni I e III e dalle Squadriglie Cacciatorpediniere IX, XI e XII), riunite, dirigono per lo Ionio orientale con rotta 150°. Le forze navali sono però uscite in mare troppo tardi, hanno l'ordine di evitare uno scontro notturno ed hanno una velocità troppo bassa (20 nodi), ed hanno l'ordine di cambiare rotta e raggiungere il centro del Golfo di Taranto se non riusciranno ad entrare in contatto con il grosso nemico entro il tramonto. Tutto ciò impedisce alle forze italiane di intercettare quelle britanniche; alle 16 Supermarina ordina un cambiamento di rotta, che impedisce alla 2a Squadra, che si trova in posizione più avanzata della 1a, di proseguire verso le forze nemiche (l'ammiraglio Iachino, comandante la 2a Squadra, ha chiesto ed ottenuto alle 16.30 libertà di manovra per dirigere contro le forze britanniche, segnalate alle 15.35 a 120 miglia di distanza, ma alle 16.50 tale autorizzazione viene annullata; comunque la 2a Squadra non sarebbe egualmente riuscita a raggiungere le unità avversarie). Alle 17.27 la 2a Squadra riceve l'ordine d'invertire la rotta ed assumere rotta 335° e velocità 20 nodi, come la 1a Squadra.

Alle 22.30 la formazione italiana, che procede a 20 nodi, riceve l'ordine di impegnare le forze nemiche lungo la rotta 155°, a nord della congiungente Malta-Zante, dunque deve cambiare la propria rotta per raggiungerle (o non potrebbe prendere contatto con esse), dirigendo più verso sudovest (verso Malta) e superando la congiungente Malta-Zante. Il mattino del 1° settembre, tuttavia, il vento, già in aumento dalla sera precedente, dà origine ad una violenta burrasca da nordovest forza 9, che verso le 13 costringe la flotta italiana a tornare alle basi, perché i cacciatorpediniere non sono in grado di tenere il mare compatibilmente con le necessità operative (non potendo restare in formazione né usare l'armamento). Poco dopo la mezzanotte del 1° settembre le unità italiane entrano nelle rispettive basi; tutti i cacciatorpediniere sono stati danneggiati (specie alle sovrastrutture) dal mare mosso, alcuni hanno perso degli uomini in mare. Le navi verranno tenute pronte a muovere sino al pomeriggio del 3 settembre, ma non si concretizzerà alcuna nuova occasione.

10-11 novembre 1940

Il Lampo ed i tre gemelli della VIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Folgore, Fulmine e Baleno), insieme ai più moderni cacciatorpediniere della XIII Squadriglia (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino) scortano la corazzata Andrea Doria durante un'uscita in mare per un'esercitazione di tiro, nel Golfo di Taranto. Al termine dell'uscita, nel mattino dell'11 novembre, la Doria ed i cacciatorpediniere entrano a Taranto e vanno ad ormeggiarsi alle boe del Mar Grande, nel seno della Tarantola, accanto alle altre cinque corazzate della 1a Squadra: Littorio, Vittorio Veneto, Duilio, Giulio Cesare e Conte di Cavour.

Poche ore dopo, un ricognitore britannico Short Sunderland del 228th Squadron, al rientro da un'esercitazione, sorvola Taranto e riferisce ai suoi comandi della presenza in porto di sei corazzate, notizia poi confermata anche da un ricognitore Martin Maryland pilotato dal tenente Brook Walford.



(dall'Albo d'Oro dei Caduti Ferraresi)

In quelle ore la Mediterranean Fleet si trova in mare con la portaerei Illustrious e le corazzate Barham, Valiant, Warspite, Ramillies e Malaya, oltre a dieci incrociatori e 30 cacciatorpediniere, per un'operazione complessa – denominata "MB. 8" – la cui componente principale (operazione "Judgment") prevede un attacco aerosilurante contro la flotta italiana all'ancora a Taranto. Ricevuta conferma dai ricognitori della presenza in porto di tutte e sei le corazzate italiane, in seguito al rientro della Doria, l'ammiraglio Cunningham commenterà: "Tutti i fagiani sono nel nido". L'Illustrious, separatasi dal nucleo principale della Mediterranean Fleet, dirige verso Taranto scortata dagli incrociatori York, Glasgow, Berwick e Gloucester e dai cacciatorpediniere Hyperion, Hasty, Havelock ed Ilex.

Ad attaccare Taranto saranno 24 biplani Fairey Swordfish degli Squadrons 813, 815, 819 e 824 della Fleet Air Arm, metà dei quali dovranno attaccare coi siluri le corazzate italiane presenti in Mar Grande, mentre gli altri saranno impiegati come bombardieri (attaccando obiettivi secondari in Mar Piccolo come azione diversiva) e bengalieri (illuminando i bersagli col lancio di bengala).

Al momento dell'attacco il Lampo si trova ormeggiato in Mar Grande vicino al Fulmine ed alla corazzata Conte di Cavour; le unità della VIII Squadriglia sono tutte ormeggiate nel lato sudorientale del Mar Grande, all'interno della diga della Tarantola, e sono disposte quasi a semicerchio ad ovest della Cavour: in senso orario Fulmine, Lampo, Baleno e Folgore.

Durante l'attacco, alle 23.14, uno dei primi Swordfish ad attaccare – l'aereo L4A dell'815th Squadron, pilotato dal capitano di corvetta Nicole W. Williamson e con il tenente di vascello Norman Scarlet come osservatore –, dopo aver sorvolato l'isolotto di San Pietro a 1220 metri ed aver attraversato la baia e lo sbarramento di palloni frenati della Tarantola (la cui consistenza è stata fortemente ridotta da una tempesta di vento), scende lentamente a motore spento e lancia il suo siluro contro la Cavour: l'arma passa proprio tra il Lampo ed il Fulmine e va a colpire la corazzata, che inizia subito ad imbarcare acqua. Subito dopo, lo Swordfish siluratore viene abbattuto dal tiro contraereo – della stessa Cavour, della Cesare o del Fulmine, a seconda delle fonti – ed i due uomini del suo equipaggio vengono recuperati e fatti prigionieri dal Fulmine.

Subito dopo, altri due Swordfish, il L4C pilotato dal sottotenente di vascello P. D. Sparkle (osservatore sottotenente di vascello A. L. Neale) ed il L4R del sottotenente di vascello A. Macaulay (osservatore sottotenente di vascello A. Wray), seguendo la stessa rotta di avvicinamento dell'aereo di Williamson (che era il loro capo sezione), sorvolano la diga della Tarantola, passano a bassa quota tra Lampo e Baleno e lanciano i loro siluri contro la Doria (ormeggiata poco più in là della Cavour; per altra fonte avrebbero attaccato anch'essi la Cavour), ma entrambi gli ordigni sbattono contro il fondale ed esplodono. Fatti segno a intenso tiro contraereo, i due velivoli virano poi di 180°, escono dal Mar Grande e si allontanano indenni da Taranto.

In tutto, nel corso dell'attacco cinque siluri vanno a segno: uno colpisce la Cavour, affondandola; tre colpiscono la Littorio ed uno la Duilio, che devono entrambe essere portate all'incaglio per evitare l'affondamento. L'incrociatore pesante Trento ed i cacciatorpediniere Libeccio e Pessagno subiscono lievi danni per bombe inesplose e concussioni di ordigni esplosi vicino. Due Swordfish vengono abbattuti.

Nei giorni seguenti, la VIII Squadriglia Cacciatorpediniere è uno dei pochi reparti navali che vengono mantenuti a Taranto, mentre quasi tutte le altre unità vengono evacuate verso porti ritenuti più sicuri dall'offesa aerea. A seguito dell'incursione diversiva effettuata da incrociatori britannici nel canale d'Otranto contemporaneamente all'attacco su Taranto, che ha portato alla distruzione di un convoglio di quattro mercantili, la VIII Squadriglia viene designata per tenersi pronta a muovere insieme alla VIII Divisione (in alternanza con VII Divisione e XV Squadriglia) per contrastare eventuali nuove puntate offensive britanniche nel canale d'Otranto, che comunque non avranno luogo.



(g.c. Carlo Di Nitto)

Inverno 1940-1941
Partecipa, con altre unità (incrociatori leggeri Eugenio di Savoia, Duca d'Aosta, Attendolo e Montecuccoli della VII Divisione, incrociatori leggeri Duca degli Abruzzi e Garibaldi dell'VIII Divisione, cacciatorpediniere Freccia, Dardo, Saetta e Strale della VII Squadriglia nonché i suoi compagni di squadriglia Folgore, Fulmine e Lampo), a crociere notturne (tra i paralleli 39°45' N e 40°18' N, con l'impiego di due incrociatori ed una squadriglia di cacciatorpediniere ogni volta) a protezione dei convogli che trasportano in Albania i rifornimenti per le truppe italiane impegnate sul fronte greco-albanese, nonché ad azioni di bombardamento navale a supporto delle stesse operazioni.

2 febbraio 1941
Il marinaio cannoniere Adrasto Marchi (20 anni, da Campegine), del Lampo, muore a terra in Italia.

5 marzo 1941
Lampo, Folgore ed i cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi (caposcorta), Antonio Da Noli e Lanzerotto Malocello salpano da Napoli alle 17 scortando un convoglio formato dai mercantili tedeschi Ankara, Reichenfels, Marburg e Kybfels («Sonnenblume 7»), diretti a Tripoli.

8 marzo 1941
Il convoglio deve temporaneamente sostare a Palermo, dove arriva alle 7, perché la Mediterranean Fleet si trova per mare.

9 marzo 1941
Rientrato il pericolo, il convoglio lascia Palermo alle 4 e prosegue per la Libia.

10 marzo 1941
Raggiunto dalle torpediniere Centauro e Clio, inviategli incontro da Tripoli, il convoglio giunge a destinazione a mezzogiorno.

12 marzo 1941
Il Lampo (caposcorta) ed il Fulmine lasciano Tripoli per Napoli alle 14, scortando i piroscafi tedeschi Arcturus e Wachtfels che rientrano in Italia.

14 marzo 1941
Il convoglio arriva a Napoli alle 18.

27 marzo 1941
Lampo, Dardo, Folgore (caposcorta, capitano di fregata Ernesto Giuriati) e Strale partono da Napoli alle 23.45 per scortare a Tripoli i mercantili tedeschi Galilea, Heraklea, Ruhr, Adana e Samos. Il convoglio procede ad una velocità di 9 nodi circa, ed imbocca la rotta del Canale di Sicilia.

28 marzo 1941
Alle 9.45, al traverso di Capo Bon, il convoglio assume rotta sud. Cala poi la notte, molto buia, tanto da ridurre di molto la visibilità. Il mare è calmo.
Alle 21.58 il sommergibile britannico Utmost (capitano di corvetta Richard Douglas Cayley), dopo aver avvistato il convoglio – con rotta 150° e velocità 12 nodi, a 8230 metri per 330° – nel punto 35°40' N e 11°19' E (al largo delle Kerkennah e 22 miglia a sudest di Kuriat), lancia quattro siluri contro tre dei mercantili, per poi scendere più in profondità e ritirarsi verso est. Ad essere colpite sono l'Heraklea (avente a bordo 212 soldati tedeschi e 100 automezzi) e la Ruhr (che trasporta 585 soldati tedeschi e 160 veicoli), cioè le navi che procedono in testa alle due colonne del convoglio (il Dardo sta invece zigzagando sul fianco del convoglio, mentre lo Strale è sul fianco opposto ed il Folgore in testa). Mentre l'Heraklea affonda rapidamente, portando con sé 78 dei 212 uomini a bordo, i tre mercantili rimasti indenni accostano in direzioni diverse: il Samos e l'Adana manovrano correttamente, in base alle istruzioni precedentemente impartite, ma il Galilea si ferma per parecchio tempo a raccogliere i naufraghi, nonostante l'ordine del caposcorta di rimettersi in rotta.
Il caposcorta distacca il Dardo (capitano di corvetta Bruno Salvatori) per prendere a rimorchio la danneggiata Ruhr, dopo di che riunisce Samos ed Adana senza molte difficoltà e prosegue con essi (e con Lampo e Strale) la navigazione verso Tripoli. Il Galilea, invece, continua ad ignorare gli ordini di proseguire ripetuti dal Folgore e dallo Strale ed a trattenersi presso il luogo in cui è affondato l'Heraklea, pertanto il caposcorta finisce con l'inviare lo Strale ad assumere la scorta del piroscafo tedesco, essendo questo rimasto isolato dal resto del convoglio. Il convoglio si scinde così in due gruppi – Samos, Adana, Folgore e Lampo; Galilea e Strale – che si riuniscono alle prime luci dell'alba.
Il Dardo, intanto, recupera i naufraghi dell'Heraklea e prende a rimorchio la Ruhr, che dopo una difficile navigazione di 40 ore riuscirà a portare in salvo a Trapani.

30 marzo 1941
Lampo, Folgore, Strale, Samos, Adana e Galilea raggiungono Tripoli alle otto del mattino.

1° aprile 1941
Alle 11 Lampo, Baleno ed i cacciatorpediniere Euro e Luca Tarigo (caposcorta, capitano di fregata Pietro De Cristofaro) salpano da Napoli per Tripoli scortando i trasporti truppe Conte Rosso, Marco Polo, Esperia e Victoria. Da Tripoli escono successivamente le torpediniere Polluce e Partenope, per rinforzare la scorta.
Il convoglio segue la rotta di levante (che è quella solitamente seguita dai convogli veloci per trasporto truppe): attraversa lo stretto di Messina, poi passa circa 150 miglia ad est di Malta (in modo da restare al di fuori del raggio d'azione degli aerosiluranti là basati) a 15-17 nodi di velocità. Di giorno, le navi fruiscono di una scorta aerea assicurata da due-tre idrovolanti CANT Z. 501 per protezione antisommergibili e due caccia FIAT CR. 42 per protezione da attacchi aerei.
Durante il viaggio, una sola volta viene segnalato un sommergibile in zona; la scorta reagisce al possibile attacco zigzagando e lanciando bombe di profondità a scopo intimidatorio.

2 aprile 1941
Il convoglio arriva a Tripoli alle 19.30.

7 aprile 1941
Lampo, Baleno, Euro e Tarigo (caposcorta) ripartono da Tripoli alle 17, scortando i trasporti truppe Conte Rosso, Marco Polo, Esperia e Victoria che tornano a Napoli. Il convoglio segue ancora la rotta di levante.

..//..



momo BEAM

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

EMERGENZA IN MARE
e sulle spiagge

Numero Blu

1530

GUARDIA COSTIERA



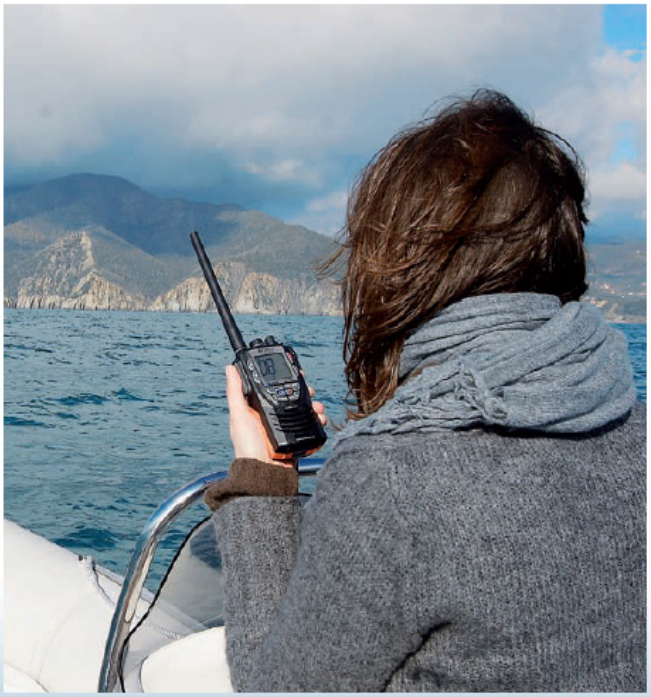
“Per le tue emergenze in mare,
non perdere tempo! chiama il 1530!
la Guardia Costiera è con te”.

NORMATIVA

VALE LA PENA DI FATICARE PER UNA LICENZA SRC/LRC?

Vademecum per il conseguimento del certificato: i corsi e gli strumenti necessari

Ormai sappiamo bene cosa sia il codice identificativo di 9 cifre denominato Mmsi *(Mobile Maritime Service Identities - si veda, al proposito* Il Gommone *n. 333)* e quali benefici possa apportare alle nostre navigazioni gommonautiche. Con un solo *click* sul tasto *Distress*, infatti, ci dà la possibiltà di accedere al sistema Gmdss *(Global Maritime Distress and Safety System)*, il sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare. Abbiamo già visto che richiedere il suddetto codice comporta il superamento di alcuni ostacoli burocratici e l'attenersi a determinate normative che, come dimostrano i fatti, sono elementi con un forte potere «respingente». Certo, quando si tratta di sicurezza, propria e di tutti coloro che si trovano a bordo, nulla è mai eccessivo. Abbiamo già visto che per poter inserire il codice Mmsi nelle apparecchiature ricetrasmittenti che utilizzano il sistema Gmdss come il Dsc (*Digital Selective Calling*) nei classici Vhf di bordo, il diportista deve conseguire una delle due possibili abilitazioni: Src (*Short Range Certificate*) o Lrc (*Long Range Certificate*). La scelta fra le due deve essere fatta sia in virtù della distanza dalla costa (che ne prescrive



Oggi anche molti Vhf portatili sono dotati di dispositivo Dsc. Il problema è relativo alla copertura radio: un palmare non può «fare miracoli» e anche un fisso, se si naviga molto distanti da terra, può non riuscire a contattare i soccorsi in caso d'emergenza. Il sistema Gmdss «lavora» su frequenze molto più ampie, agganciando il segnale alle trasmissioni satellitari.





LE FAQ DEL DSC

✔ Che cos'è il Dsc?
Il Digital Selective Calling è un dispositivo elettronico che consente di effettuare e/o ricevere una cosiddetta chiamata in forma digitale, con possibilità di inoltrarla a tutte le stazioni costiere e navi, alle navi di una determinata area geografica, a un gruppo di navi oppure a una singola stazione. Da qui la definizione della selettività, consentita dal codice Mmsi che funge da canalizzatore della chiamata, indirizzandola verso un altro codice Mmsi oppure a tutte le stazioni.

✔ Come si attiva il Dsc?
La chiamata di soccorso in Dsc in un apparato ricestrasmittente nautico può avvenire in due modi:
■ premendo il tasto rosso «Distress» inizia un conto alla rovescia di 5 secondi allo scadere dei quali ha eseguito in automatico la procedura di chiamata digitale;
■ entrando nel menù dell'apparato, selezionando tra le varie opzioni la natura del pericolo, che sono:
- *Undesigned Distress (Indefinito, di default);*
- *Incendio/Esplosione (Fire/Explosion);*
- *Allagamento (Flooding);*
- *Incaglio (Grounding);*
- *Collisione (Collision);*
- *Sbandamento/Capovolgimento (Listing/Capsizing);*
- *Nave senza governo/Alla deriva (Disabled/Adrift);*
- *Abbandono della nave (Abandon Ship);*
- *Pirateria (Piracy).*

✔ Quali dati trasmette la chiamata in Dsc?
1) *Il codice Mmsi dell'unità in pericolo.*
2) *La posizione (coordinate).*
3) *L'orario UTC.*
4) *La natura del pericolo (se non selezionata risulta Undesigned Distress).*

PERCHE' IL SISTEMA GMDSS NON E' DIFFUSO

▼ Non è obbligatorio per i diportisti (come, al contrario, lo è per il naviglio mercantile)

▼ La scarsa informazione di tale sistema tra l'utenza diportistica in generale

▼ La copertura territoriale delle sedi d'esame per il conseguimento dei «patentini» di operatori Gmdss è inesistente (si tengono esclusivamente presso la relativa Direzione Generale del Ministero a Roma)

▼ Le scuole che effettuano corsi di istruzione regolari sono poche e per lo più dislocate nelle «regioni marittime»

PERCHE' POTREBBE, INVECE, ESSERLO

▲ Perché aumenta in modo esponenziale il grado di sicurezza a bordo, cosa che non dovrebbe essere obbligatoria per legge

▲ La gente pensa che non serva se non ci si allontana troppo dalla costa (ma già a 5 miglia la copertura di un Vhf potrebbe essere insufficiente per lanciare l'Sos)

▲ L'accesso al codice Mmsi e, quindi, al sistema Gmdss non avviene esclusivamente tramite un Vhf con tasto Dsc, ma un primo passo può essere attraverso una boetta Epirb, bypassando problemi di istruzione, di licenze (tranne quella Rtf) e di esami

▲ Una radioboa si attiva in pochi secondi, non richiede procedure complicate e ha una batteria propria, che funziona anche in caso di black out dell'impianto elettrico di bordo. Un Sos con Vhf Dsc avviene in 5 secondi e procede in automatico

la tipologia) sia ragionando su quale grado di sicurezza vogliamo fornire alla nostra navigazione e al nostro equipaggio.
A livello di apparati elettronici di bordo, con un'abilitazione di tipo Src si possono utilizzare Vhf con tecnologia Dsc e dispositivi Ais Rtx *(Automatic Identification System);* il certificato Lrc, invece, amplia le possibilità, consentendo di sfruttare anche sistemi Mf/Hf con Dsc e terminali satellitari Inmarsat di tipo A - B - C - M - mini M e altro.
Ai sopra citati certificati, sono legate anche apparecchiature come Navtex, Radiotelex, Sart *(Search And Rescue radar Transponder)*, Epirb, Vhf portatili, E.G.C. *(Enhanced Group Call)* per la ricezione di MSI *(Maritime Safety Information* - informazioni di sicurezza marittima*)*, che il sistema Gmdss prescrive come dotazioni da tenere a bordo, a seconda dell'area di mare in cui s'intende navigare.

TANTE BARRIERE

Uno dei primi ostacoli legati al conseguimento del certificato prescelto è essenzialmente la scomodità nel doversi recare presso la sede capitolina del Ministero dello Sviluppo Economico per sostenere i relativi esami (Direzione Generale - Servizi di Comunicazione Elettronica, di Radiodiffusione e Postali - 2° Divisione, viale America 201, Roma). L'esame in sé non è molto oneroso: si devono acquistare due marche da bollo da 16 euro ciascuna (una da mettere sulla domanda, l'altra è per il documento) e fare un versamento con bollettino postale di 25 euro, oltre a presentare tre foto-tessera. Ovviamente quello che costa è lo spostamento (a meno che non si abiti a Roma e dintorni), le spese di viaggio ed eventualmente l'alloggio, ma non è certo questo che trattiene il gommonauta dall'avvicinarsi al sistema Gmdss.
Un'altra delle possibili cause che ne impediscono la diffusione è la scarsa disponibilità di strutture di formazione. E' la classica situazione a «circuito chiuso»: se vi è mancanza →



A destra, il Vhf con Dsc GX1200 Eclipse di Standard Horizon, presentato all'ultimo Salone di Genova da Svama Nautica (M. di Cervia).

di obbligatorietà per il diportista, vi è anche scarsa disponibilità di sedi di esame da parte del Ministero (al momento solo a Roma) e le scuole nautiche (o istituzioni similari) non trovano conveniente investire in questo campo, visto l'esiguo numero delle richieste. In questo vero e proprio «mix micidiale» sta la ragione principale della disaffezione dei diportisti verso il sistema Gmdss. Sovente, chi decide di conseguire comunque l'abilitazione si risolve a prepararsi agli esami in modo autodidattico, cercando (con non poche difficoltà) di individuare testi di supporto che siano il più possibile idonei alla formazione, la quale deve però essere effettuata secondo le prescrizioni del Decreto 25 luglio 2002 n. 14.



Il Vhf nautico IC-M560 con Ais integrato e connettività Nmea 2000 proposto da Marcucci (Vignate, MI). In basso, la boetta Epirb ad attivazione automatica MT 403FG di Gme venduta da Marine Pan Service (Civitavecchia, RM).

In più - ostacolo non da poco - il candidato deve avere necessariamente la possibilità di esercitarsi a livello pratico sugli apparati elettronici di radiocomunicazione presenti nelle sedi di esame (simulatori di apparati ricetrasmittenti e satellitari), cosa molto difficile per un diportista lasciato allo sbaraglio (*si veda il box con l'elenco degli apparati utilizzati in sede d'esame*). La soluzione è acquistare un simulatore professionale ed esercitarsi a casa propria.

In commercio esistono prodotti come quelli della Transas Mediterranean (che ha la rappresentanza italiana a Genova) che si rivolgono ai professionisti, ma sono acquistabili anche privatamente. I costi, è naturale, non sono esigui, nell'ordine di diverse centinaia di euro. L'ideale sarebbe poterli condividere con altri diportisti interessati (pensiamo ai soci di un club gommonautico, per esempio), ma c'è un problema per questo caso specifico: il *software* della Transas viene venduto per «postazione Pc» cioè vengono forniti il programma più una sola chiavetta Usb (hardware), necessario per farlo funzionare (per informazioni: www.transas.com/Simulation/Marine - si veda alla sezione Gmdss).

QUALI STRUMENTI

Gli apparati utilizzati in sede di esame per le licenze Src/Lrc Gmdss - come segnalato dallo stesso Ministero - sono i seguenti, tutti del marchio Sailor:

1) 6300 Mf/Hf Dsc
2) 6110 Gmdss System
3) 6222 Vhf Dsc
4) SP 3520 Vhf Gmdss
5) CU 5100 Mf/Hf Radiotelephone
6) RT 5022 Vhf Dsc
7) RT 5020 Dsc Duplex

Questo vuol dire che l'installazione può essere fatta su una sola postazione e i vari soci «corsisti» dovrebbero esercitarsi a rotazione. A meno che, ovvio, acquistare più opzioni con inevitabile innalzamento dei costi… La Transas riferisce che sta creando anche una piattaforma *on-line* dove il singolo utilizzatore potrà collegarsi tramite Internet a un *link*, accedere ai simulatori uguali a quelli del *software* venduto oggi, pagando semplicemente per il tempo di utilizzo. Soluzione interessante, ma ancora non attiva, come - al contrario - lo è quella del sito di *e-learning* egmdss.com, sul quale si può seguire un corso gratuito esercitandosi sui simulatori *on-line* (questo è a pagamento). Tale soluzione, però, presenta alcune pecche: soltanto due apparati simulati corrispondono a quelli presenti a Roma in sede di esame (MF/HF Dsc e Inmarsat), mentre gli altri (Vhf Dsc e Navtex) no. In più mancano il radiotelex, il Vhf portatile, l'Epirb e il Sart cosa che, invece, presenta integralmente il *software* della Transas.

DUE OPZIONI

Se siete ancora dubbiosi, a questo punto, sulla vera utilità di disporre di un codice Mmsi nei vostri apparati elettronici, fate con noi

VIAGGIO INTORNO ALL'EPIRB

Nel settore nautico l'Epirb (Emergency Position Indicator Radio Beacon) *è una radioboa finalizzata alla localizzazione dei sinistri o, meglio, è un dispositivo elettronico che, quando viene attivato o manualmente dall'operatore o automaticamente a contatto con l'acqua, emette dei segnali radio contenenti informazioni importantissime sull'unità in pericolo, allertando i centri di controllo del soccorso. Il tipo più diffuso nel diporto è quello che opera nel sistema satellitare Cospas - Sarsat (406 mHz), che utilizza un segmento spaziale costituito da satelliti Leosar e Geosar. Come abbiamo già spiegato sul numero scorso (si veda* Il Gommone *n. 333), il segnale viene intercettato dai satelliti che lo rimandano alla Lut* (Local User Terminal, in Italia è situata a Bari)*, la quale allerta la MCC* (Mission Control Center)*) la quale, a sua volta, allerta gli RCC* (Rescue Coordinator Center, *in Italia è situato presso il Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, denominato IMRCC), e di conseguenza viene allertata la Capitaneria più vicina al sinistro ai fini dell'intervento, il tutto in tempi brevissimi. La registrazione dell'Epirb è obbligatoria: la richiesta va inoltrata alla Stazione Satellitare Italiana Cospas-Sarsat di Bari utilizzando l'apposita scheda che potete scaricare dal sito www.cospas-sarsat-italy.it. La radioboa, come detto, va attivata esclusivamente in caso di estremo pericolo: se venisse azionata non intenzionalmente bisogna interrompere immediatamente la trasmissione e comunicare rapidamente l'accaduto alla Lut/Rcc (che risponde al numero telefonico 080/5341571) o, nell'impossibilità, alla Capitaneria più vicina per stoppare il falso allarme e, soprattutto, evitare che gli uomini del soccorso siano distratti da situazioni davvero gravi.*





In caso di Sos, la chiamata in voce alla più vicina Capitaneria di Porto non è mai così immediata quanto l'allerta lanciato via sistema Gmdss.

una piccola riflessione. Immaginiamo che la nostra imbarcazione stia prendendo fuoco, con tre persone a bordo. Abbiamo due opzioni per allertare i soccorsi: la prima è di premere semplicemente il tasto rosso *Distress* del Vhf, seguendo una procedura che richiede al massimo 5 secondi (conto alla rovescia della *Distress Call*) e poi continua in automatico; la seconda è quella di prendere il microfono del ricetrasmettitore e lanciare l'allarme sul classico canale 16: tra il tempo della chiamata, la risposta della stazione costiera, l'indicazione a voce della nostra posizione (cercando tra l'altro di restare anche calmi), del numero delle persone a bordo, della natura del problema e di ogni altra informazione utile ai soccorritori, passano, almeno 3-4 di minuti. Quale opzione è meglio secondo voi? Fatte tutte le debite considerazioni, avete invece deciso di «portare a casa» un codice Mmsi, nonostante tutte le difficoltà del caso? Bene, vi diciamo come fare. Perché esistono, essenzialmente, due possibilità. *In primis*, senza dover sostenere alcun esame, possiamo richiedere il codice Mmsi per l'inserimento nella radioboa Epirb. Tenere a bordo del proprio gommone una «boetta», →











In queste fotografie vi mostriamo alcune videate del software di simulazione Tutor TGS 5000 della Transas Mediterranean, degli apparati Gmdss sui quali gli aspiranti candidati per le licenze Src/Lrc Gmdss devono cimentarsi in sede d'esame a Roma. 1) Videata di stand-by dell'apparato. 2) Voce del menù da cui si seleziona la natura del «distress» da inoltrare. 3) Qui si è selezionata la natura del distress e si visualizza l'indicazione delle stazioni verso le quali sta avvenendo l'invio. 4) L'invio del «distress» è avvenuto e si attende l'«acknowledge» (conferma ricezione) da parte di una stazione costiera o di una nave. 5) In questo caso si sta inserendo il codice Mmsi della stazione alla quale inviare la chiamata Dsc (chiamata selettiva): in tal modo la richiesta di soccorso è ricevuta soltanto dalla stazione corrispondente a quel codice Mmsi e da nessun altra. (Fonte: Transas Mediterranean Sas - Italian branch, www.transas.com/Simulation/Marine).

indipendentemente da quale tipo di navigazione si voglia intraprendere (leggi: distanza dalla costa) è sicuramente un'ottima mossa. Non date retta a chi vi suggerisce che un tale accessorio è inutile perché, tanto, non farete mai una traversata atlantica.... L'Epirb vi salva la vita anche a 5 miglia da terra, specie se il Vhf o la sua antenna hanno deciso di abbandonarvi sul più bello! Certo, il costo non è dei più bassi (una comune radioboa Gps si aggira attorno ai 6-700 euro), ma sull'altro piatto della bilancia c'è la sicurezza vostra e dell'equipaggio. Tenete presente che l'attivazione di una radioboa, nel «linguaggio dei soccorsi» indica un abbandono dell'imbarcazione o un affondamento della stessa, ma nulla vieta la sua attivazione anche nel caso di un incendio a bordo (pensate se un corto circuito avesse messo fuori uso il Vhf!). Inoltre, un ricetrasmettitore di bordo ha sempre e comunque una limitazione di portata (circa 30 miglia nautiche per quello fisso) e non sempre è garanzia di sicura ricezione da parte di una stazione costiera o di nave per vari motivi. La radioboa, invece, offre una maggior garanzia a livelli decisamente più elevati perché opera in banda 406 Mhz e utilizza il sistema satellitare Cospas-Sarsat, allertando i satelliti del Sistema Cospas - Sarsat ovunque vi troviate (salvo che non siate dentro a una grotta!) e senza che dobbiate avere alcuna particolare competenza. L'Epirb, infine, è un dispositivo a tenuta stagna, il suo pacco batterie non è ricaricabile (quindi non soggetto a dimenticanze varie) ed è sostituibile solo da centri di assistenza specializzati che certificano il lavoro a «regola d'arte» (sostituzione obbligatoria ogni quattro anni, indipendentemente dalla data di scadenza riportata sulla radioboa). Nella seconda opzione inizialmente citata, invece, dovrete farvi carico di trovare una scuola che programmi corsi Src/Lrc Gmdss (oppure potete prepararvi autonomamente), sottoporvi all'esame a Roma, ottenere uno dei due certificati di abilitazione Gmdss per il diportista, richiedere il codice Mmsi all'Ispettorato Territoriale competente per la vostra zona o per ufficio d'immatricolazione della vostra imbarcazione (qualora fosse immatricolata), inserire il codice Mmsi nell'apparato ricetrasmittente Vhf con Dsc. A voi la scelta. *(Guido Negri)*

(2 - fine. Il precedente articolo è stato pubblicato su Il Gommone *n. 333)*

SERVE L'MMSI SU LAGHI E FIUMI?

Finora abbiamo parlato di mare e di distanza dalla costa. Ma per chi naviga nelle acque interne, come i laghi, ha senso munirsi del codice Mmsi per il proprio Vhf con Dsc? La risposta è no, non conviene. Negli specchi acquei lacustri c'è, purtroppo, mancanza di stazioni costiere in ascolto h24 sulle frequenze Dsc (comunemente il canale 70 del Vhf) che possa fornire una copertura Gmdss. Quando ci sono, come nel caso di Salò, dove è ubicata una stazione della Guardia Costiera in servizio sul Lago di Garda, seppure sono in grado di ricevere le chiamate in Dsc, restano in ascolto preferenzialmente sul canale 16, cioè per gli avvisi in fonia. Del resto bisogna fare una considerazione: uno specchio lacustre non ha mai un'ampiezza tale per cui un comune telefonino non sia coperto dal segnale Gsm/Umts, quindi un apparato radio sembrerebbe inutile. Peccato, però, che i cellulari non siano (quasi tutti) a tenuta stagna (con un grado almeno IPX7), né galleggianti e tantomeno conformi agli standard *nautici richiesti dalla normativa (cfr: Conformità alla direttiva R&TTE 99/05/CE per imbarcazioni non soggette a Solas).*

Per approfondire gli argomenti riguardanti il mondo Gmdss e il codice Mmsi vi ricordiamo due libri che abbiamo recensito sui passati fascicoli de Il Gommone, editi da Il Frangente: «Vhf-Dsc. A portata di voce in mare» di Stefano Malagoli (158 pagg, € 25,00 - recensione sul n. 290) e «Gmdss-Src. Guida all'esame per il conseguimento del Certificato di Operatore Radio Vhf-Dsc» di Giuseppe Accardi (pagg. 112, € 16,00 - pubblicato sul n. 326).





VEDI ALLA VOCE...

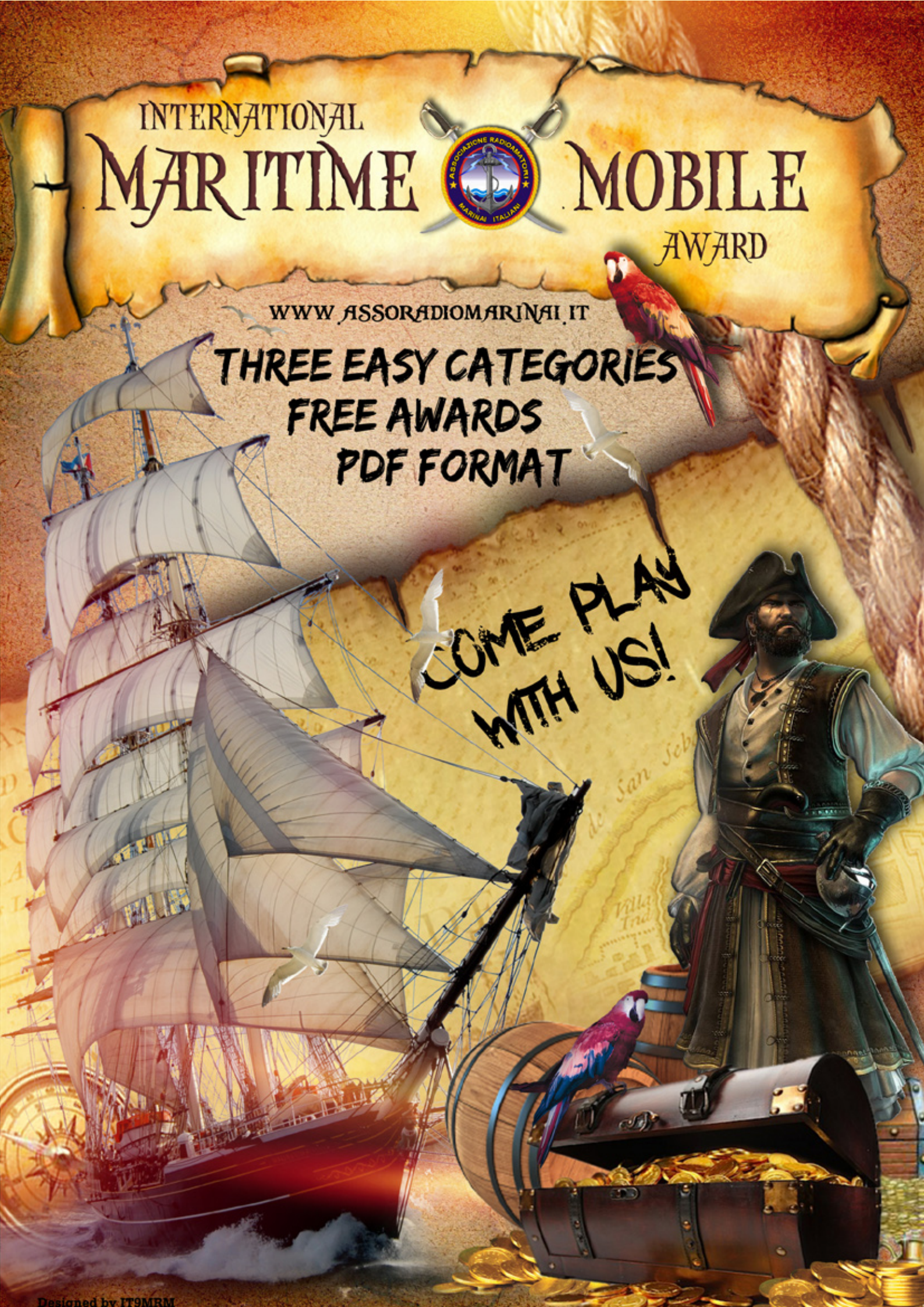
GMDSS: *sistema mondiale di gestione delle emergenze in mare* (Global Maritime Distress Safety System). *Si basa su varie tipologie di comunicazioni via onde radio a copertura globale anche per mezzo di satelliti, incorporando funzioni di telecomunicazioni che permettono di inviare messaggi, comunicazioni telefoniche e fax, con la caratteristica del* real time *(cioè in tempo reale, senza pause nel dialogo).*
Concepito nel 1992, il Gmdss negli anni a seguire fu reso obbligatorio per tutte le navi da carico e passeggeri assoggettate alla normativa e convenzione internazionale Solas 74/88 (Safety of Life A Sea). *Progressivamente tali obblighi furono estesi ad altre tipologie di unità navali, senza mai toccare però il diporto.*
SRC: Short Range Certificate, *documento rilasciato a chi naviga per diporto (quindi non obbligato a operare nell'ambito del sistema Gmdss), che autorizza all'utilizzo della funzione Dsc del ricetrasmettitore Vhf marino entro l'Area 1 (30 miglia dalla costa).*
LRC: Long Range Certificate, *come sopra, ma utilizzabile per navigazioni a distanze senza limiti dalla costa.*
ROC: Restricted Operator's Certificate, *è richiesto per chi opera su imbarcazioni per cui sono richieste le apparecchiature Gmdss (navi, pescherecchi, eccetera) entro l'Area 1.*
GOC: General Operator's Certificate, *come sopra, ma senza limiti.*
AREA 1: *area di mare fino a circa 20/30 mg dalla costa, quindi nella portata delle stazioni Vhf terrestri (praticamente la zona in cui navigano pressoché tutti i gommonauti). Le altre aree previste dal sistema Gmdss sono la A2, fino a circa 150 mg dalla costa (copertura stazione costiera MF/HF); A3 quelle coperte dal sistema satellitare Inmarsat escluse le zone polari; A4 sono tutte le altre, cioè le regioni oltre 70° N e S.*

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



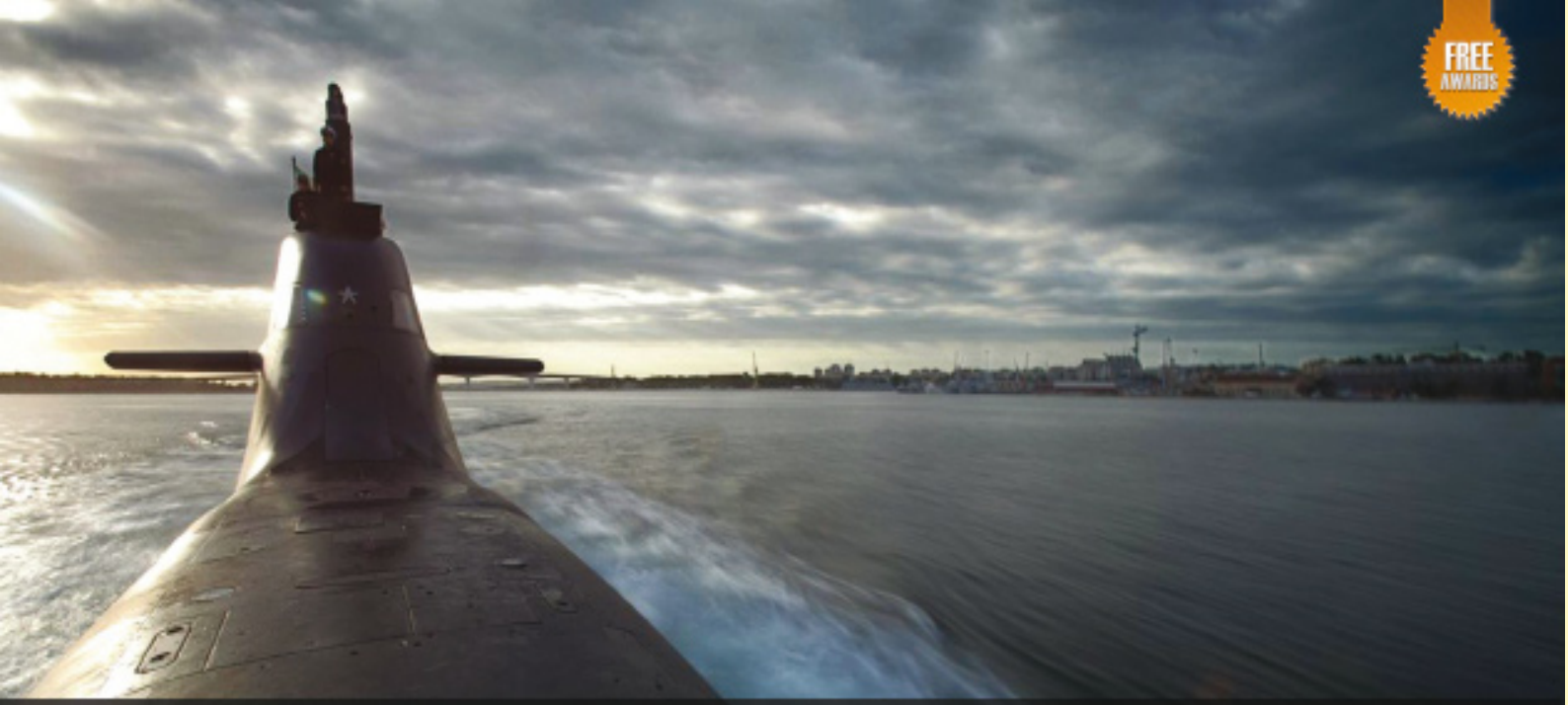
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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.

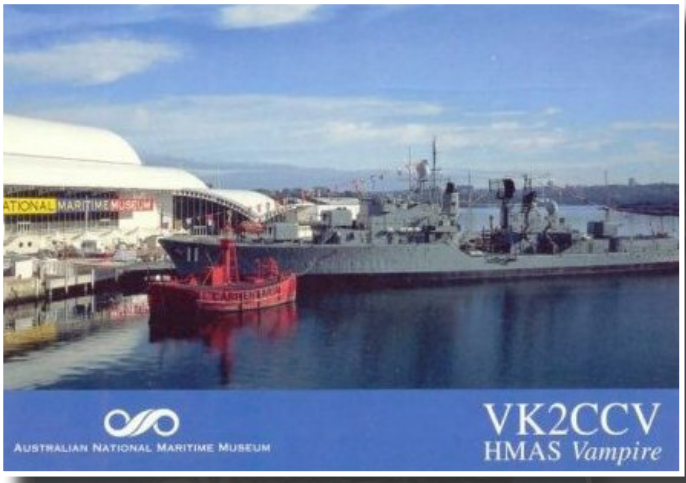



MF-RUNDE · VEREINIGUNG HOCH FUNKENDER MARINEFUNKER
SCHNELLBOOT
DER
DEUTSCHEN MARINE
Member
561
MF-Runde
DF 9 LH
Holger Schukies · Geheimrat-Schultz-Weg 35 · D-24159 Kiel


ZG2FX
GIBRALTAR


GB2STB
H.M.S. Dorsetshire GMUF


Radio Amateur Station of
Gothenburg Radio Historical Society
SK6SUB
Radio Amateur Station of
Gothenburg Radio Historical Society
SK6SL
Radio Amateur Station of
Gothenburg Radio Historical Society
SK6FL
FLADEN
SK6HUG


AUSTRALIAN NATIONAL MARITIME MUSEUM
VK2CCV
HMAS Vampire


OZ7DAL Danish Amateur Lightship


DL6YDX - mm


IZ1GCL/mm
Commemorating a cruise
to the Canary Islands
2007-2008


K5TIA
Houston, Texas USA
USS Texas


W8AGB
W8CCE
83
U.S. COAST GUARD
Icebreaker Mackinaw Museum Ship


UW5EJX/MM
CQ from the Seas

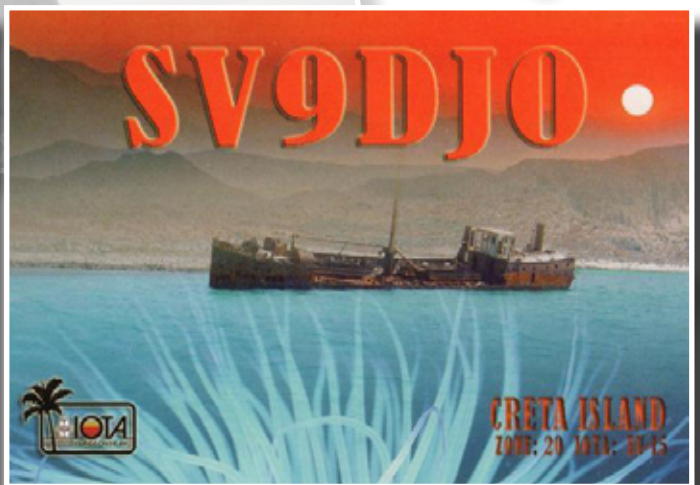

SV9DJO
IOTA
CRETA ISLAND

FOTO STORICHE



Corvetta DANAIDE (1943 - 1968)



Corvetta BOMBARDA (1944 - 1978)

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 :

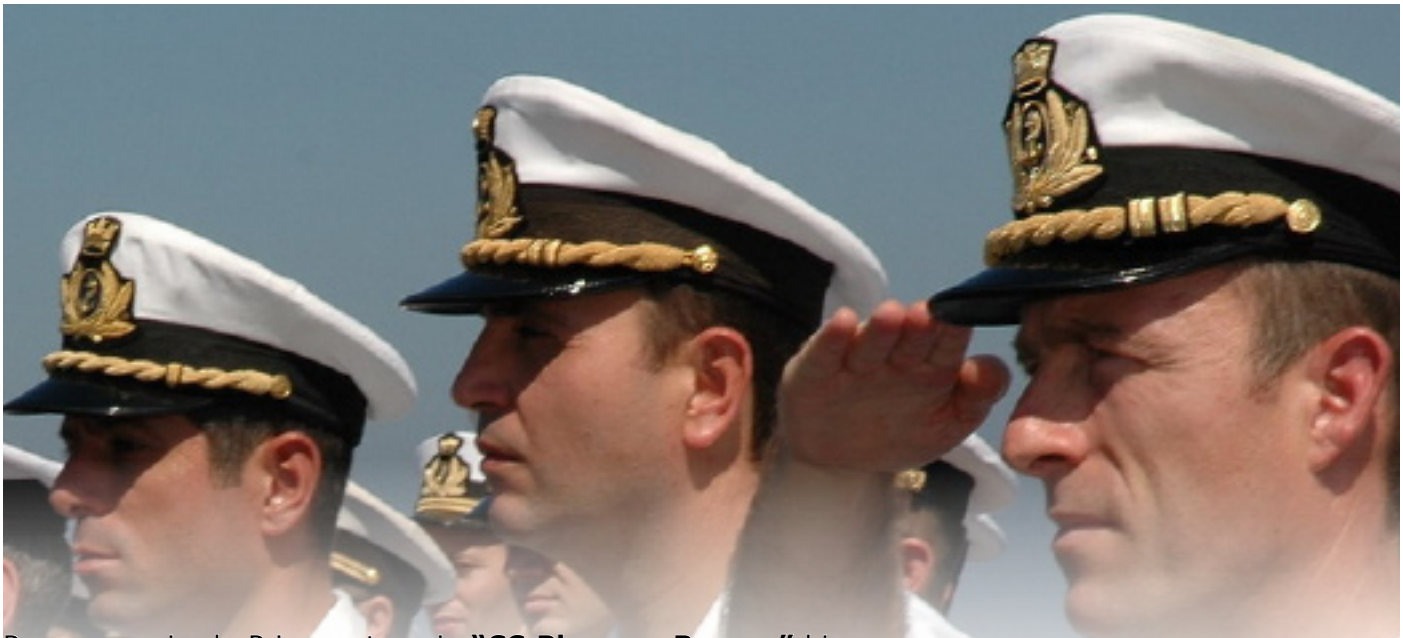
IT9MRM
Alberto Mattei
Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR)
- Italy -
email: it9mrm@gmail.com

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
28-29 Settembre	XX Raduno A.N.M.I.
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

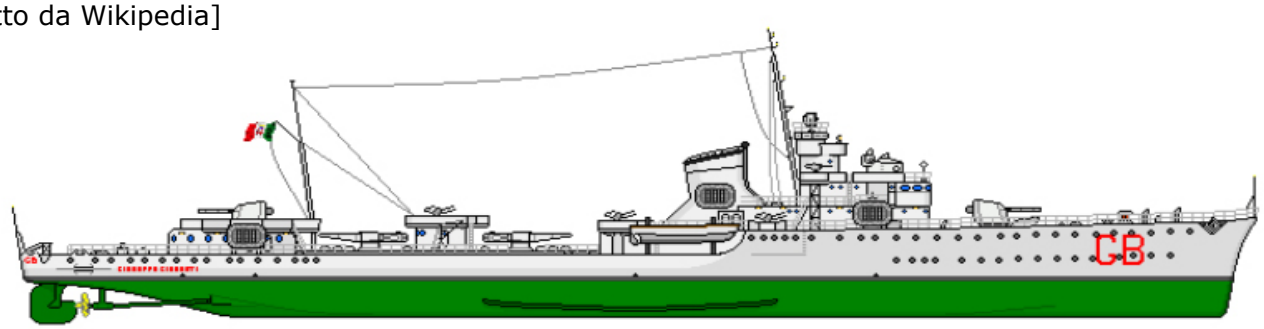


Un pò di storia

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 - IZ0LNP		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 IU8FQJ - IU8FYU		IT9CVX - I1PIK IU1CZH
	IU8CFS - IU8FWT - IK8HEE		(3)
	I8URR - IU8CEC - (1)		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

Dal mare in montagna.. la radio unico mezzo che ci accomuna!!



Un hobby troppo bello, senza confini, intellettualmente molto valido, socialmente utile e MERITA di essere divulgato.

Sabato, 22 Giugno 2019, la Sezione radioamatoriale E.R.A. di Cagliari, in collaborazione con la Sezione A.R.I. di Cagliari, ha attivato il bellissimo sito archeologico di PRANU MUTTEDU (Goni) di epoca prenuragica, neolitico finale. Per l'attivazione è stata essenziale l'accoglienza da parte del Comune di Goni e della s.r.l. Pranu Muttedu, ringrazio quindi tutti i loro componenti per la loro collaborazione.

Ringrazio particolarmente Il sig. Giampiero Serra della Pranu Muttedu s.r.l. che è stato il mio contatto di riferimento, il Sindaco sig. Giovanni Maria Cabras e l'Assessore Lucina Illiana Demuro che ci hanno onorato della loro presenza e che si sono mostrati interessati e sensibili alle nostre attività organizzative e comunicative radioamatoriali.
L'attivazione del Sito è stata fatta nel rispetto delle norme per le attivazioni valide per il D.I.A. (Diploma Italiano Archeologico) con la referenza assegnataci SAR-027. Ringrazio anche tutti i radioamatori che hanno partecipato all'evento (E.R.A. e A.R.I.) e coloro che ci hanno collegato.
Un mio particolare ringraziamento va anche a IS0GVH Luca (MI1520), IS0GFR Maurizio (MI1286), IW0URG Siro (MI548), IS0PAH Salvatore (MI1133) e IS0HNA Giampietro (MI1533) che mi hanno seguito e aiutato fin dall'inizio nell'organizzazione dell'evento e nella costruzione delle antenne impiegate (tutte home made).
Spero che l'attivazione abbia anche aiutato a divulgare l'esistenza di questo antichissimo e bellissimo sito prenuragico attiguo all'abitato di GONI, di fatto ora entrato nelle referenze del D.I.A.



IS0FQK Patrizio alle prese con il montaggio della Moxon



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



B

BASTINGAGGIO
E' sinonimo di impavesata o parapetto. Deriva dal francese bastingage. Si chiama così il luogo, in coperta, dove vengono stivate le amache o le brande.

BATTAGLIOLA
Specie di ringhiera metallica, costituita da aste verticali (candelieri) e catenelle, posta al limite di un ponte di coperta dove non vi sia la protezione dell'impavesata.

BATTELLO
Denominazione generica di piccole imbarcazioni di bordo, a remi e di varia forma, destinate a diversi usi e servizi. E' più piccola delle lance e delle barche. Unica eccezione sono i marinai dei sommergibili: per loro battello è il sommergibile stesso, la loro nave.

BATTERIA
Nella marineria velica antica ha designato ogni fila di cannoni disposta lungo il fianco della nave. Da questo derivano gli specifici: ponte di batteria; batteria di dritta.

BECCHEGGIO o **BECCHEGGIARE**
Oscillazione longitudinale della nave impressale dal moto ondoso. Il movimento è longitudinale, pertanto si immergono e si sollevano alternativamente la prua e la poppa.

BELVEDERE
Nome specifico di una vela dell'albero di mezzana.

BETTOLINA
E' una imbarcazione particolare. Si tratta di una chiatta che, quando la nave è alla fonda, scarica, o carica, liquidi e altri materiali da sotto bordo.

BIGO
Nome marinaresco di ogni asta di carico o gru.

BISCAGLINA
Si chiama così la scaletta di corda e pioli di legno.

BITTA
Colonnetta, in genere di ghisa, un tempo di legno con ghiere metalliche, con testa a fungo posta sull'orlo delle banchine portuali perché vi possano essere fissati gli ormeggi delle navi. Anche a bordo si trovano bitte, in genere di dimensioni minori e disposte a coppia sul ponte di coperta, sia a prua che a poppa.

BOCCAPORTO
Ognuna delle aperture quadrangolari, presenti nei ponti delle navi, che consentono il passaggio delle persone da un ponte all'altro e che consentono il carico e lo scarico dei materiali nella stiva.

BOLINA
Cima di manovra usata per distendere il lato sopravvento di una vela quadra. Le boline erano particolarmente messe in forza quando la nave procedeva con un moto che si avvicinava alla direzione del vento, e così il loro nome è diventato indicativo dell'andatura corrispondente (andare di bolina, in bolina). Si chiama bolina anche la manovra corrente necessaria a tirare verso prora il lato verticale di sopravvento di una vela quadra, quando il veliero vuole stringere il vento.

BOMA
Grossa asta, o trave cilindrica, orizzontale connessa tramite uno snodo (trozza) ad un albero e libera sull'altro lato. Il perno di rotazione è fissato alla parte più bassa dell'albero poppiero e le consente appunto un movimento angolare in orizzontale. Su di esso viene disteso il lato inferiore (bordame) di una randa, la vela trapezoidale di taglio.

BOMBARDA
Nave a vela con due alberi. Quello di maestra con vele quadre a mezzanave e quello di mezzana con vele auriche molto vicino alla poppa. E' munita di bompresso con più fiocchi.

BOMPRESSO
Albero molto inclinato, o quasi orizzontale, che fuoriesce dalla prua dei velieri. Lo stesso consente lo spiegamento di diversi fiocchi, infatti viene disteso il lato inferiore delle vele triangolari chiamate fiocchi.

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	Cagliari	IS0ANZ - Alessandro Alessi



CONVIVIALE A MARITELE CAGLIARI - IDP

di Piergiorgio Nonnis, IM0SDX - Coordinatore Dipartimentale Area Isole

- MARITELE CAGLIARI - IDP -



Incontro con il personale della Marina Militare presso il Maritele di Cagliari, come evento conclusivo per l'attività del diploma delle stazioni radio costiere 2019 a cui abbiamo partecipato col nominativo II0IDP. Nelle foto Capo Nonnis (IM0SDX) consegna al Comandante D'Autilia una targa ARMI, ricordo dell'evento. Il Comandante D'Autilia ci ha resi felici con una foto della base recante una bellissima dedica.



A.R.I.
Associazione Radioamatori Italiani
Via Scarlatti 30
20124 Milano

Il Presidente

Spett.le
Ministero dello Sviluppo Economico D.G.
per la pianificazione e la gestione dello spettro
Divisione II – Attività
internazionale e pianificazione delle frequenze
Viale America, 201
00144 Roma

Alla c.a. dell'Ing. AGELLO Francesco

Pec dgpgsr.div02@pec.mise.gov.it

Milano, 05/07/2019
Prot.n. 3219

L'Associazione Radioamatori Italiani è stata sensibilizzata dal proprio corpo sociale a rappresentare alla Amministrazione in indirizzo la propria posizione in merito ad alcune questioni, di particolare rilievo per il servizio di radioamatore, che potrebbero essere oggetto di discussione già alla prossima World Radio Conference.

Nel corso del Conference Preparatory Meeting Project Team A della CEPT la Francia ha richiesto di inserire, tra gli argomenti in discussione alla WRC-2019, una proposta di risoluzione finalizzata a richiedere alla ITU-R di condurre degli studi relativi alle necessità in termini di impiego di porzione di spettro, di coesistenza con i servizi di radiocomunicazione e di regolamentazione per impieghi mobili aeronautici non correlati alla sicurezza e al controllo del traffico aereo di una porzione di spettro in gamma VHF.

Tale proposta prevederebbe, in ultima analisi, l'assegnazione al descritto servizio mobile aeronautico, su base primaria, della porzione di spettro compresa tra 144 e 146 MHz e comporterebbe enormi limitazioni d'uso della banda per il servizio di radioamatore.

Un tale scenario è visto con particolare preoccupazione dalla comunità radioamatoriale poiché la porzione di spettro compresa tra 144 e 146 MHz è una banda di impiego essenziale per il servizio di radioamatore, in particolare per quello via satellite, ed è l'unica porzione delle VHF assegnata, su base globale, al servizio di radioamatore, risultando comune anche alle Regioni 2 e 3.
Su tale banda inoltre è stata realizzata in Italia una fitta rete di stazioni ripetitrici automatiche utilizzabile in caso di verificazione di eventi calamitosi ed essa è comunemente utilizzata per l'effettuazione di collegamenti tra stazioni appositamente installate presso Istituti scolastici e la Stazione Spaziale Internazionale.

Abbiamo notizia che tale argomento sarà trattato nel 9° meeting del Conference Preparatory Group della CEPT, che si terrà dal 26 al 30 agosto 2019 ad Ankara e, ove fosse positivamente accolto, su di esso si formerà una proposta europea comune (ECP), che entrerà nell'ordine del giorno della prossima WRC.

La Associazione Radioamatori Italiani auspica che i Rappresentanti italiani, condividendo le ragioni di inopportunità dell'iniziativa, tesa in ultima analisi alla riduzione a statuto secondario dell'assegnazione al servizio di radioamatore della porzione di spettro compresa tra 144 e 146 MHz, vorranno formalizzare la propria opposizione alla già descritta proposta sin dal prossimo *meeting* del CPG della CEPT.

Il Presidente ARI
Dott. Gabriele Villa



Associazione Radioamatori Italiani
Ente Morale D.P.R. 368/1950
C.F. 03034860159

Sede nazionale: Via D. Scarlatti 30 – 20124 Milano

NOVITA' DAL WEB...

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

SEZIONE ARMI CAGLIARI

Giorno 29 giugno 2019 presso la sala riunioni della locale sezione ERA di Cagliari che si è offerta di ospitare i soci ARMI, si sono riuniti i radioamatori di marina per fondare la sezione ARMI di Cagliari che sarà intitolata a "Gianni Manca, IS0IGV" ex coordinatore dipartimentale venuto a mancare alcuni mesi orsono. La sede della sezione ARMI di Cagliari è ubicata presso il numero civico del Coordinatore di Sezione. Le cariche sociali sono state distribuite ai seguenti OM:

- Coordinatore di sezione: IS0ANZ Alessandro Alessi - MI-942;
- Vice coordinatore: IS0FQK Patrizio Bina - MI-461;
- Segretario: IS0GVH Luca Cireddu - MI-1520;
- Consigliere: IS0GFR Maurizio Anoffo - MI-1286;
- Consigliere: IS0UTA Andrea Trincas - MI611;
- Sindaco: IS0IEK Emilio Campus - MI1526.

Il coordinatore Nazionale ed il C.D. augurano un buon lavoro al neo coordinatore di sezione IS0ANZ ed a tutto il suo team.

CHI AMA CHIAMA



Giorno 6 e 7 luglio 2019 presso il porto di Castellammare di Stabia si è tenuta la V edizione di "Chi Ama Chiama". L'evento è stato patrocinato dalla Guardia Costiera Capitaneria di Porto di Castellammare di Stabia e dal Comune di Castellammare di Stabia. Evento giunto alla sua V edizione, ha visto partecipi molti giovani e gruppi, che hanno dato un carico di divertimento, spettacolo, cultura, musica, arte, gioia, food, condivisione, festa e preghiera. Tante le associazioni che hanno partecipato portando la loro esperienza, la loro progettualità e che si sono adoperati, nel concreto, per realizzare la speranza di molti. Per la prima volta quest'anno anche una postazione di "**radioamatori di marina**" (sezione di Castellammare), che nascono per dare supporto e aiuto, attraverso le postazioni radio, a chi ha bisogno, dalle missioni umanitarie ai casi di calamità sul nostro territorio; il 06 e il 07 luglio attraverso le onde corte, il Chi Ama Chiama ha abbracciato il mondo intero!



Campagna 2019 per AUTOFINANZIAMENTO

SOSTIENICI

CON UN SOLO EURO



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.