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. 224/2019

ASSOCIAZIONE IQ0MQ RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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

BOLLETTINO DEI MARINAI

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

Associazione Radioamatori Marinai Italiani

editor: Alberto Mattei, IT9MRM

e-mail: it9mrm@assoradiomarinai.it

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

La responsabilità di quanto pubblicato è esclusivamente degli Autori.

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

Grazie e buona lettura!

seguici anche su facebook

Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2019 - Classifica Stazioni Speciali
9	Ultima ammaina bandiera di Nave Driade e Nave Chimera
14	Con la pelle appesa ad un chiodo - Cacciatorpediniere Zeffiro
33	Progetto Capitale
34	Previsione ciclo solare, macchie solari, propagazione HF
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
71	Il calendario 2020 della Marina Militare
73	I4WJO - Un radioamatore accusato di stregoneria
77	International Naval Contest 2019 - Regolamento
79	Glossario dei termini marinareschi - C
80	Novità dal WEB
81	Elenco delle sezioni ARMI



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM



Carissimi amici e colleghi, eccoci ancora una volta al nostro solito appuntamento con il bollettino. Il mese di ottobre sta scivolando via senza aver dato luogo ad attività particolari ARMIgere. Dopo il contest delle stazioni radio navali e l'Enigma award, il prossimo appuntamento è per il Field Day del Regia Marina del 12 novembre e l'ultimo il 4 dicembre. Saranno grosse opportunità per chi è a caccia delle stazioni accreditate al Regia Marina. Non dimenticate di inserire, nelle chiamate, il vostro suffisso permanente per farvi riconoscere. Vi ricordo sempre che è attiva una chat dedicata proprio al diploma su menzionato, dove una cinquantina di colleghi sono soliti darsi appuntamento sulla chat per gli skeed (appuntamenti) per poter acquisire punti per il diploma. Colgo l'ennesima occasione, di invitarvi ad iscrivervi alla chat, semplicemente inviando il vostro numero di cellulare alla seguente email (*it9mrm@gmail.com*) così avrete l'occasione diretta di poter prendere appuntamento con l'eventuale stazione che manca al vostro score. Infine l'ultimo appuntamento radiantistico per eccellenza, per terminare l'anno, con l'International Naval Contest che concluderà l'intensa attività del 2019. Quest'anno è demandata la gestione ai nostri amici del MarineFunker e.V. vi invito a leggere il regolamento che trovate pubblicato su questo numero e che troverete anche sulle pagine web dedicate sul nostro sito istituzionale. La vostra partecipazione è cosa molto gradita, sicuramente avrete occasione di confrontarvi con il TOP dei radioamatori appartenenti alle altre associazioni navali. Vi ricordo che il TOP della categoria CW dei Naval, attualmente è il nostro socio LY2MM Albinas [MI426] che continua già da parecchi anni a indossare la maglia indiscussa del vincitore della categoria più prestigiosa. Quindi provare per credere, c'è sicuramente un bel divertimento per chi è amante del pile-up in grafia. Concludo questo mio breve scritto, inviando i miei migliori auguri alla neo nata sezione ARMI di Roma. Finalmente nella capitale, dove c'è un congruo numero di iscritti, fa capo una nostra sezione che a breve avrà anche il suo nominativo di sezione. Così potrà coinvolgere parecchi nostri soci e potrà intraprendere molte attività con le realtà associative locali. Bene vi lascio alla lettura di questo bollettino e vi do appuntamento al prossimo numero della nostra newsletter ufficiale. Buona lettura a tutti...

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.

Gli ultimi dieci giorni di **Settembre** e metà **Ottobre**, 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.



FK8IK/mm: Michel (Mic) AUSSOURD si trova attualmente a bordo della barca a vela S/v IXILIK partita lo scorso Settembre dal porto di Nouméa (New Caledonia) ed è diretta in Europa attraversando il periplo. I porti che dovrebbe toccare sono: Auckland (New zeland), Puerto Montt (sud del Cile), Canale della Patagonie (sud del Cile), Ushuaia (sud Argentina), passaggio di Cap Horn, Isole Falklands (Territorio Britannico in Oceano Atlantico), Rio de Janeiro (Brasile), Guyane, Martinique (Antilles Francesi), Bermuda, St Pierre et Miquelon (territorio francese), Bayonne (Francia). Michel è in compagnia di altre due persone (Jean Michel - il comandante dell'imbarcazione e Robert.
Potete ascoltare Michel a 7.010 MHz in CW, è presente tutti i giorni (propagazione permettendo). La QSL va inviata via diretta (con contributo): Michel (Mic) AUSSOURD - P.O. Box 14639 - 98803 Noumea - New Caledonia - oppure via Eqsl o Lotw.





LA5ZO/mm: Geir T. Christiansen è un ex Ufficiale marconista della Marina Mercantile norvegese, adesso in pensione. Opera a bordo della sua barca a vela "OCEAN VIKING" e dal 3 giugno 2019 è in viaggio, insieme alla moglie Greta, in Oceano Atlantico, toccando vari porti. Attualmente si trova alla fonda presso Porto Santo (Isola Madeira). Lo si ascolta in 20 metri preferibilmente in grafia (CW). Se vi va potete leggere il suo blog http://syoceanviking.blogspot.com/ La QSL va inviata al suo indirizzo personale: GEIR T. Christiansen - Tjoerveneset 12 - Borhaug, LISTA 4563 - Norway



PE1OAD/mm: Michel Haver è un ufficiale imbarcato a bordo della M/V Sampogracht. Attualmente (12 ottobre 2019) la nave si trova a 400 miglia a Sud Ovest delle isole Azorre diretta a Port Everglades (Florida - USA). Michel è molto attivo e lo si ascolta in radio in 20 metri SSB. Per chi desidera la sua QSL può richiederla via diretta al suo indirizzo su QRZ.com oppure via Bureau. Considerate che potrà rispondervi al suo rientro in Olanda.



VP6R/mm: E' il nominativo usato dalla spedizione sull'isola di Pitcairn nel sud Pacifico. Il nutrito team composto da EA3HSO, EY8MM, JR4OZR, K0IR, K0PC, K9CT, K9NW, N4GRN, N6HC, SM5AQD, W0GJ, W0VTT, W6IZT e W8HC si trovano a bordo della nave RV BRAVEHEART (famosissima per aver trasportato parecchie spedizioni). Partiti dall'ancoraggio di Mangaleva (un isola della Polinesia Francese) giorno 18, l'arrivo è previsto entro 30 ore di navigazione. Durante il tragitto hanno operato alcuni membri del team. Trovate tutte le informazioni sulla spedizione al seguente link http://pitcairndx.com La QSL va inviata, via home call oppure via QRZ.com



RM0M/mm & RM0L/mm: Il primo nominativo appartiene all'International Marine Club SEAFARER mentre il secondo al Marine Bottle Mail. Praticamente sono le stesse persone, ovvero RW3GW Valery Sushkov che gestisce i due nominativi che sono attivi durante le escursioni in barca. Informazioni potete prelevarle dai seguenti siti web: http://seafarer.world/ e http://marinebottlemail.com/ Per la maggior parte le operazioni in marittime mobile vengono svolte dallo yacht Pepelac di R0LS. La QSL via QRZ.com



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 18 settembre 2019 al 18 ottobre 2019), ecco di seguito i nominativi: UA6GO - GD8EXI - MW0EUG - **LA5ZO** - **RM0L** - **RM0M** - **PE1OAD** - SP3P - DL0CUX - F8AHQ - HA3FOK - KC7JEF - SP4PKZ - R0MZ - CT7ANH - DG7LAN - DD4WK - SQ2EEN - **FK8IK** - UW5EJX - F5MYK - IQ8YZ - HB9FWU - DM3RH - DK5BF - DB1GEO - DD1HUR - DG7MAK - DF4EW - DL6MIH - HB9GPA - HB9WNE - DL7ATI - OE1AES - KG5VSG - DL1GHT - **EA3HSO** - **VP6R** -

ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2019 - CLASSIFICA STAZIONI SPECIALI

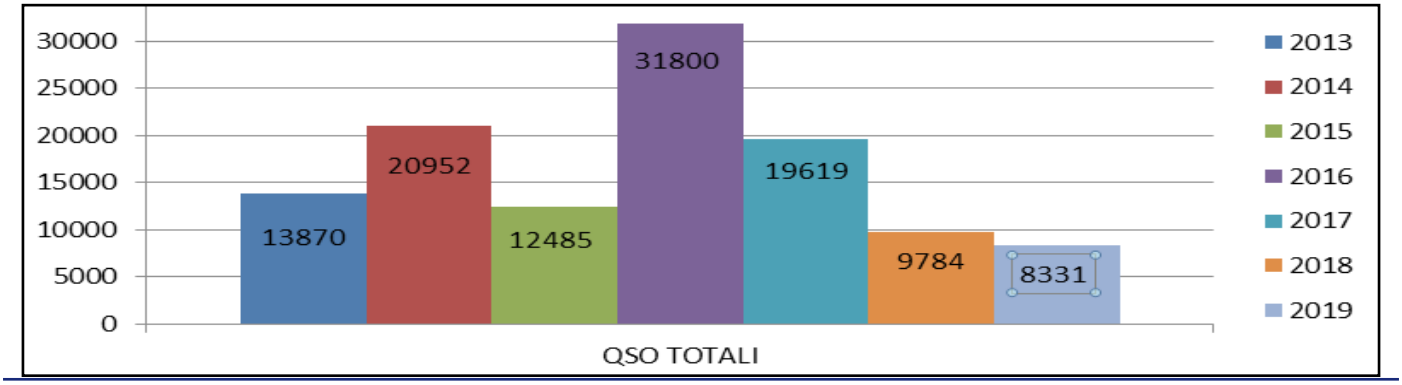
di Alberto Mattei, Coordinatore Nazionale ARMI

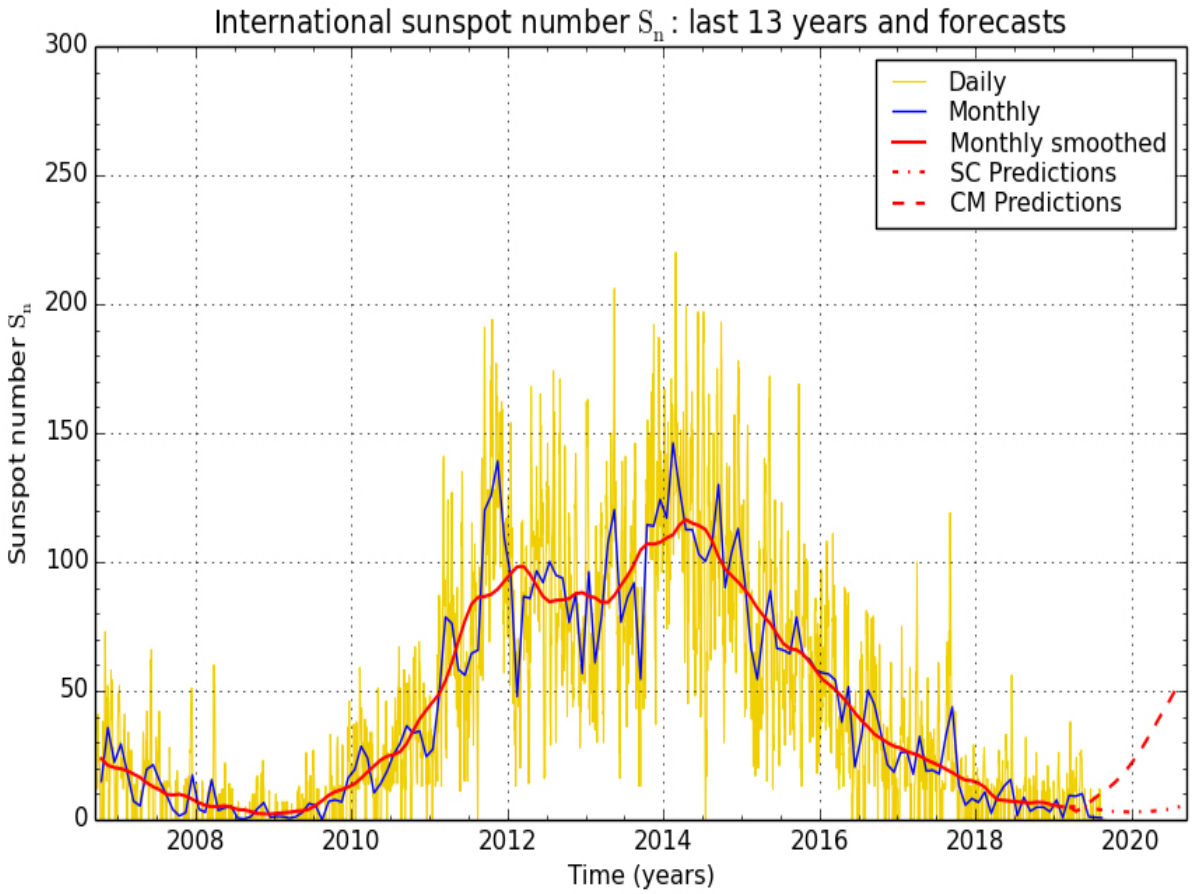
Eccoci alla pubblicazione ufficiale dei risultati del VII contest delle stazioni radio navali 2019, la classifica delle soli stazioni speciali (la classifica definitiva con tutti i partecipanti sarà redatta col bollettino del mese di Novembre).
Il criterio di calcolo del punteggio dei vari log ricevuti, rispetto all'anno precedente è stato basato solo sui collegamenti con le stazioni NAVAL, il calcolo è stato fatto automaticamente tramite il foglio elettronico dato in gestione a tutti ed eliminati solo le stazioni INDIPENDENT (un secondo controllo è stato fatto manualmente).
Quindi la regola per il punteggio era come previsto dal regolamento:
QSOs con stazione "JOLLY" 25 punti (tutti i modi);
QSOs con stazioni speciali navali 15 punti (tutti i modi);
QSOs con stazioni appartenenti all'A.R.M.I. o a Naval Clubs 5 punti (CW);
QSOs con stazioni appartenenti all'A.R.M.I. o a Naval Clubs 3 punti (DIGI);
QSOs con stazioni appartenenti all'A.R.M.I. o a Naval Clubs 2 punti (SSB);

La classifica è data dal punteggio totale ricevuto per il moltiplicatore, inoltre sono stati inseriti i QSO dichiarati, i QSO per ogni tipo di modalità e i QSO con le stazioni NAVAL.
Detto ciò di seguito la classifica ufficiale con il PUNTEGGIO ottenuto ed i QSO dichiarati.

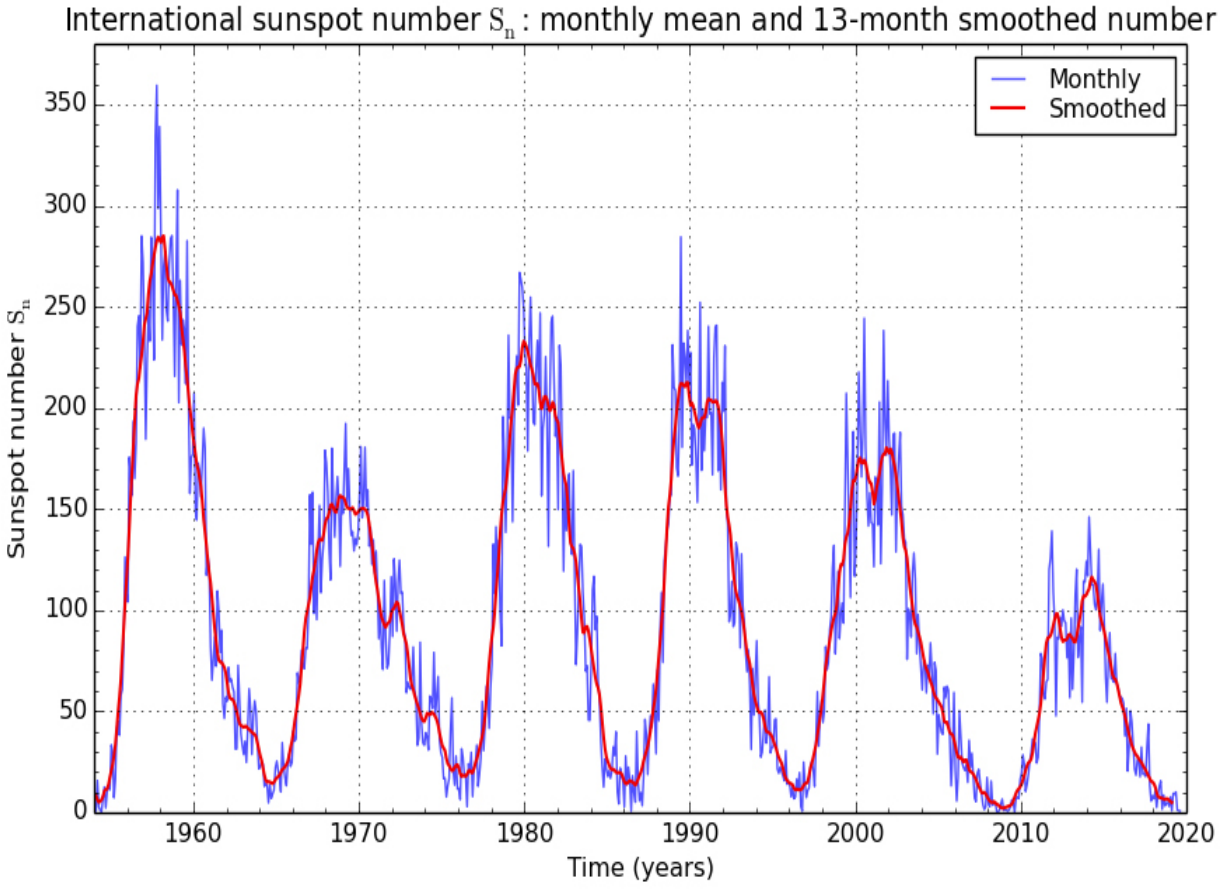
N°	CALL - NAME	QSO SSB	QSO CW	QSO DIGI	QSO DICHIARATI	QSO NAVAL	PUNTI TOTALI
1	II2IARD - Nave Ardito	390	1356	280	2026	336	16856
2	II0IHAN - Nave Anteo	301	713	508	1522	282	14656
3	II0IAJV - Nave V. Veneto	0	1452	0	1452	217	7325
4	II3IARU - Nave Audace	13	312	187	513	100	5390
5	II9IHPM - Nave Albatros	111	479	0	590	170	5270
6	II5IACF - Nave Alpino	90	32	352	474	80	1712
7	II0IGTO - Sommergibile Toti	373	218	679	1270	117	1596
8	II9IADP - Nave D. de la Penne	108	0	290	398	30	785
9	II0IHMW - Nave Viareggio	86	0	0	86	29	730
	TOTALE	1472	4562	2296	8331	1361	54320

Alcune considerazioni sull'andamento del contest radio navale in questi anni, dal grafico notiamo un continuo andamento altalenante dei QSO. Se analizziamo la tabella della propagazione, sul grafico si nota benissimo l'andamento dei QSO fatti negli ultimi anni. Questo si nota, il picco minimo di propagazione che continua ancora anche quest'anno a stabilizzarsi. Solo agli inizi del 2020 si può notare una lieve salita della curva propagativa, e continuerà così anno dopo anno in una fase di crescita. Certo questo non giustifica sicuramente l'andamento discendente che potrebbe essere stato influenzato da questo calo di presenze dovute sia alla propagazione che all'interesse generale.
Auspichiamo che nei prossimi anni ci sia ancora interesse a fare radio! La propagazione ci aiuterà in questo...speriamo!!!





SILSO graphics (http://sidc.be/silso) Royal Observatory of Belgium 2019 September 1



SILSO graphics (http://sidc.be/silso) Royal Observatory of Belgium 2019 September 1

REGIA MARINA

APPUNTAMENTO CON IL

FIELD DAY

MARTEDI 12 NOVEMBRE

PIU' DI 120 STAZIONI ACCREDITATE

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

ULTIMO AMMAINA BANDIERA DI NAVE DRIADE E NAVE CHIMERA

di Alberto Mattei, Coordinatore Nazionale ARMI



L'ultimo saluto alle due ultime unità navali della classe Minerva: Driade e Chimera

Con il bacio del Comandante in Capo della Squadra Navale alle bandiere di combattimento e conseguentemente la posa di esse nel cofanetto, si conclude la cerimonia dell'ultima ammaina bandiera delle ultime due navi della classe Minerva seconda serie.

Un rito che per ogni marinaio sembra scandire il termine di un ciclo di vita e con esso il tempo inesorabile che trascorre senza pietà.

Ad Augusta giorno 25 settembre 2019 presso la banchina Tullio Marcon (ex. banchina Torpediniere), si è celebrata l'ultima ammaina bandiera delle ultime due corvette Driade e Chimera, appartenenti alla classe Minerva. Gloriose unità navali della Marina Militare Italiana che hanno segnato un periodo storico (dal 1988 al 2019) in quanto erano le nuove unità costruite con caratteristiche missilistiche e che sostituivano praticamente le vecchie corvette costruite nel dopoguerra. Il vecchio (un tempo, nuovo) adesso ha concluso il suo ciclo vitale e saranno a breve sostituite dalle nuove generazioni di unità navali polifunzionali.

Le unità ormeggiate ai posti d'ormeggio numero 9 (Chimera) e al numero 10 (Driade) del pennello centrale erano lustrate a nuovo, come la prima volta. Alle 17.30, come da ordine del giorno era prevista l'adunanza dei reparti, per presenziare alla cerimonia. Erano già montati i gazebo ornati da lanterne in ottone ben lustrate, il tappeto rosso sfilava per tutta la sua lunghezza sia verso il pontile che verso la strada, pronto ad essere calpestato dalle autorità che da lì a poco sarebbero arrivate. Ogni ente e nave presente in sede ha dato una propria rappresentanza di uomini per presenziare alla cerimonia, la banda della Marina ed il picchetto d'onore era già schierato. Come da orario, il comandante del picchetto ha dato l'attenti e il cerimoniale è iniziato invitando i vari vessilli e il gonfalone della citta a dirigersi verso la posizione indicata dal capo cerimonia. Nel gazebo centrale, quello delle autorità, erano presenti gli ex comandanti delle navi, gli attuali comandanti invitati ed autorità locali. Ai lati del gazebo c'erano i famigliari e gli ex equipaggi delle navi. Tra questi c'ero anch'io facente parte dell'ex equipaggio di Nave Driade!

Ho avuto l'onore di essere stato imbarcato (temporaneamente) come Capo Segnalatore, per un breve periodo trascorso sul Driade appena reso operativo nel 1992 e al suo primo Tirnav a Taranto.

Gli onori della banda della marina, hanno dato il benvenuto al CINCNAV - Ammiraglio di Squadra Donato Marzano, accompagnato dal Comandante delle Forze da Pattugliamento per la sorveglianza e la difesa costiera (Comforpat) Capitano di Vascello Pasquale Perrotta.

Così si è dato inizio alla cerimonia.

Ha preso la parola il comandante delle due unità, il Tenente di Vascello Marco Teghini che ha parlato dei marinai "*che hanno avuto il privilegio e l'onore di servire la nazione a bordo di queste unità e che oggi si ritrovano nuovamente dinnanzi a esse con il cuore colmo di emozioni e dei ricordi che rimarranno per sempre scolpiti nel tempo*".

A seguire, il lungo discorso del CINCNAV che oltre a ringraziare della presenza delle autorità civili e militari, dei militari donne e uomini della Marina, ha evidenziato l'andamento attuale della componentistica della Marina Militare e del suo futuro. Si è soffermato sulle attività effettuate dalle corvette della Scuola Comando e soprattutto ha ricordato il suo periodo presso il Comando della Prima Squadriglia Corvette (proprio a comando delle unità Driade, Chimera, Fenice e Sibilla), qui ad Augusta.
A termine del suo discorso, ha ordinato l'ammaina bandiera delle bandiere di combattimento del Driade e Chimera, non prima aver recitato la "preghiera del Marinaio", letta dal più giovane Guardiamarina come da tradizione marinara. Tutto ciò mentre sfumava intorno al golfo di Augusta un tramonto mozzafiato. Tutti, civili e militari, erano sugli attenti e, al termine, l'inno di Mameli ha dato il via all'ammaina bandiera.

Le 21 salve di cannone hanno accompagnato il Comandante del Driade e del Chimera insieme ai due Guardiamarina al cospetto del CINCNAV. Al termine delle salve, la consegna delle bandiere di combattimento ha sancito il termine della cerimonia.



Consegna nelle mani del CINC della bandiera di combattimento

Le bandiere di combattimento di nave Driade e nave Chimera saranno successivamente conservate a Roma nel Sacrario delle bandiere delle Forze armate, all'interno dell'Altare della Patria.
Con il sole ormai tramontato e il rompere delle righe, si è dato il via ai saluti ed abbracci tra i tanti convenuti. Pochi scambi di ricordi tra commilitoni e comandanti a sugellare i ricordi delle navi. Anche l'Ammiraglio Marzano è rimasto ancora un po' per salutare i vecchi Comandanti (compagni di corso). Con l'occasione ho voluto personalmente salutarlo, ricordandogli del bel periodo trascorso con lui alla Squadriglia (ero il suo segretario) e augurargli il buon pensionamento (il 12 ottobre lascerà il servizio attivo).
Alle 19.30 la maggior parte delle persone hanno lasciato il luogo della cerimonia e le luci delle unità navali illuminano gli spazi aperti di mare che li circondano sino ad arrivare a specchiarsi di fronte la banchina.
Tutto questo domani sarà passato e "...*domani sarà un altro giorno*"! diceva Rossella Hoara in Via col vento.



Cenni sulle navi:
Nel corso della loro vita operativa, le due corvette classe Minerva, di stanza ad Augusta, sono state prevalentemente impegnate in missioni di pattugliamento, sorveglianza e difesa costiera, quali la vigilanza pesca e il controllo dei flussi migratori nello Stretto di Sicilia, attività di supporto alla Scuola di comando navale e cooperazione internazionale con le marine rivierasche del Mediterraneo. Hanno inoltre partecipato negli anni '90 alle operazioni in mar Adriatico nell'ambito delle sanzioni Onu alla ex Jugoslavia, con "Sharp guard" e "Sharp vigilance".

Dal novembre 2013 al ottobre 2014 hanno anche preso parte a diverse missioni per il soccorso in mare e il controllo del traffico illecito di migranti prima nell'ambito dell'operazione "Mare nostrum", poi nel dispositivo aeronavale denominato "Mare sicuro".

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

http://www.assoradiomarinai.it

sezione ARMI di

CALVI RISORTA

IQ8XS

QSL Commemorativa per il

159° anniversario "Incontro di Teano"

26 Ottobre 2019

con il patrocinio dei
comuni di Calvi Risorta e Teano

Seguici su Facebook



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 ZEFFIRO



Cacciatorpediniere, appartenente alla classe Turbine. Impostata il 29 aprile 1924, è stato varato il 27 maggio 1927 ed è entrato in servizio il 25 maggio 1928. Dislocamento a pieno carico 1715 t, dimensioni lunghezza 93,6 m - larghezza 9,21 m - Pescaggio 3,9 m - apparato motore: Thornycroft 2 gruppi di turbine a vapore Parsons su 2 assi; potenza 40.000 hp; Velocità: 36 nodi - Autonomia: 3800 nm a 20 nodi - Armamento: 4 pezzi da 120/45 mm Odero-Terni-Orlando Mod. 1926, 2 mitragliere da 40/39 Vickers-Terni 1917, 2 mitragliere da 13,2/76 mm, 6 tubi lanciasiluri da 533 mm; 2 tramoggia per bombe di profondità, attrezzature per il trasporto e la posa di 52 mine - Equipaggio: 6 ufficiali, 139 sottufficiali e marinai.

Cacciatorpediniere della classe Turbine (dislocamento standard di 1220 tonnellate, in carico normale 1560 tonnellate, a pieno carico 1715 tonnellate). Rispetto ad altre unità della classe aveva una leggera differenza nella potenza dell'apparato motore, 50.550 HP (contro, ad esempio, i 46.900 dell'Ostro ed i 52.220 del Borea). Durante il conflitto svolse in totale 9 missioni, di cui due di ricerca del nemico, una di caccia antisommergibili, due di trasferimento e quattro di altro tipo, percorrendo complessivamente 2100 miglia nautiche e trascorrendo 580 ore in mare.

Il suo servizio in tempo di guerra ebbe durata brevissima: fu il secondo cacciatorpediniere della Regia Marina ad essere affondato nel conflitto, venticinque giorni dopo l'entrata in guerra.

Potrebbe "spettare" allo Zeffiro il poco invidiabile "primato" di essere stata la prima nave da guerra nella storia ad essere affondata da aerosiluranti: l'unica nave da guerra ad essere affondata da siluri di aerei prima del 5 luglio 1940 potrebbe essere stata l'incrociatore cinese Ning Hai, affondato il 23 settembre 1937 da aerei giapponesi, ma le fonti sono in disaccordo sulla causa del suo affondamento, bombe oppure siluri.

Breve e parziale cronologia.

20 o 29 aprile 1925
Impostazione nei cantieri Ansaldo di Sestri Ponente.

27 maggio 1927
Varo nei cantieri Ansaldo di Sestri Ponente. Madrina è la signorina Lena Bucci (figlia dell'ammiraglio Umberto Bucci) o la signorina Elena Gonzales.

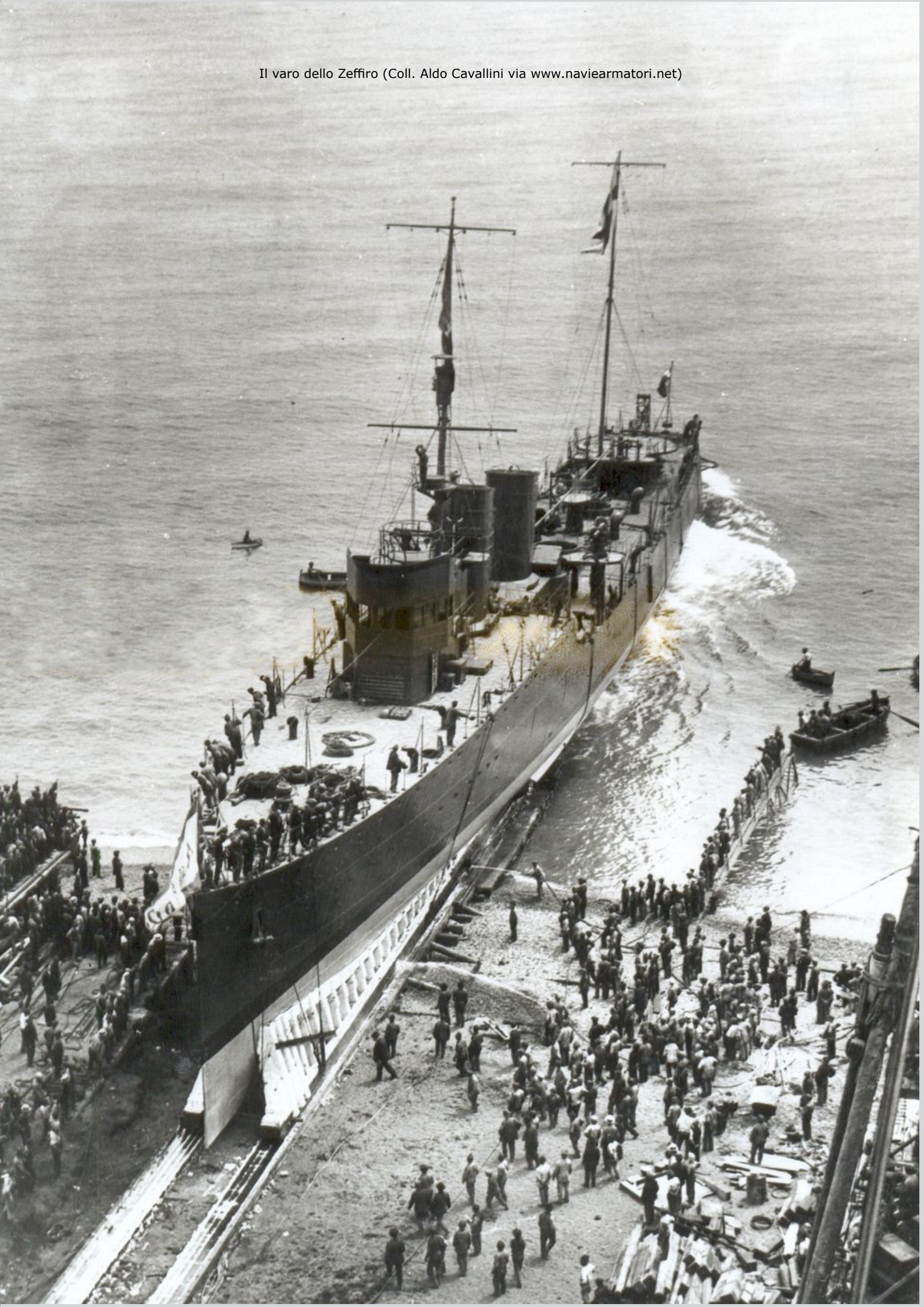
15 maggio 1928
Entrata in servizio (per altra fonte, ciò sarebbe avvenuto il 16 marzo).

1929
Lo Zeffiro fa parte, con i gemelli Espero, Ostro e Borea, della I Squadriglia della 1a Flottiglia della I Divisione Siluranti, facente parte della 1a Squadra Navale, di base a La Spezia.

1929-1932
Compie diverse crociere addestrative nel Mediterraneo.

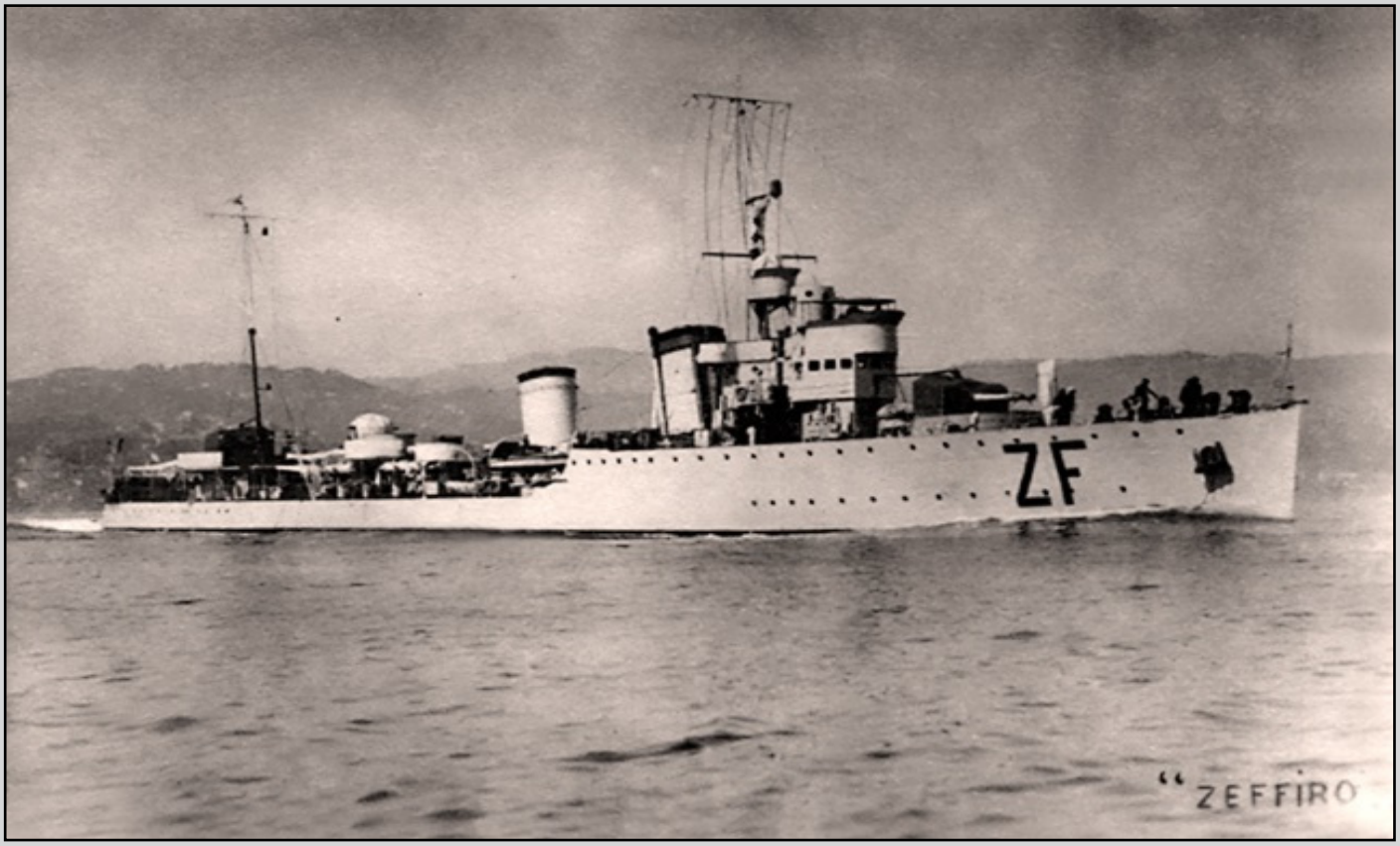
Agosto 1930
Lo Zeffiro riceve a Livorno la bandiera di combattimento, alla presenza degli ammiragli Costanzo Ciano (Ministro delle Comunicazioni e già comandante, durante la prima guerra mondiale, del precedente cacciatorpediniere Zeffiro) e Giuseppe Sirianni (Ministro della Marina).

Il varo dello Zeffiro (Coll. Aldo Cavallini via www.naviearmatori.net)





Lo Zeffiro a La Spezia con la colorazione grigio scuro in uso tra il 1928 ed i primi anni Trenta
(Coll. Giorgio Parodi via www.naviearmatori.net)



Lo Zeffiro nel 1930 (Coll. Sergio Del Santo)

1931
Insieme ai gemelli Nembo, Euro ed Espero, all'esploratore Ancona ed a due flottiglie di cacciatorpediniere (rispettivamente quattro e sei unità, più un esploratore ciascuna), lo Zeffiro forma la II Divisione della 1a Squadra Navale. Per altra fonte Zeffiro, Espero, Ostro e Borea costituiscono nello stesso anno la I Squadriglia Cacciatorpediniere.

1932
Durante un'esercitazione, lo Zeffiro viene accidentalmente colpito da un siluro difettoso lanciato dal gemello Aquilone, che però non esplode.

1933 ca.
Riceve una centralina di tiro tipo «Galileo-Bergamini», progettata dal capitano di vascello Carlo Bergamini e sperimentata con buoni risultati sui gemelli della I Squadriglia Cacciatorpediniere, e subisce lavori di miglioramento delle sistemazioni di bordo, nonché una ulteriore mitragliera binata da 13,2/76 mm

Agosto 1933
Assume il comando dello Zeffiro il capitano di fregata (per altra fonte, capitano di vascello) Alberto Da Zara, che ricopre anche l'incarico di comandante della I V Squadriglia Cacciatorpediniere, della quale lo Zeffiro è caposquadriglia.

1934
Zeffiro, Ostro, Borea ed Espero formano la IV Squadriglia Cacciatorpediniere, che, insieme alla VIII Squadriglia (Nembo, Euro, Turbine ed Aquilone), è aggregata alla II Divisione Navale, composta dagli incrociatori pesanti Fiume e Gorizia.

1935
Presta servizio sullo Zeffiro, durante la guerra d'Etiopia, il sottotenente di vascello Luigi Faggioni, futura M.O.V.M.





Incrociatori e cacciatorpediniere all'ancora a Gaeta nel 1935: lo Zeffiro è all'ancora sullo sfondo, un poco a sinistra del centro della foto. In primo piano cacciatorpediniere delle classi Freccia e Folgore (Coll. Guido Alfano, via Giorgio Parodi e www.naviearmatori.net)

Agosto-Settembre 1937

Durante la guerra civile spagnola, lo Zeffiro partecipa, con altre unità (incrociatori leggeri Luigi Cadorna ed Armando Diaz, cacciatorpediniere Freccia, Dardo, Saetta, Strale, Espero, Ostro e Borea, torpediniere Cigno, Climene, Centauro, Castore, Altair, Aldebaran, Andromeda, Antares) al blocco del Canale di Sicilia, 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 3 agosto Francisco Franco ha chiesto urgentemente a Mussolini di usare la sua flotta per fermare un grosso "convoglio" sovietico appena partito da Odessa e diretto nei porti repubblicani; sulle prime era previsto il solo impiego di sommergibili, ma Franco è riuscito a convincere Mussolini ad impiegare anche le navi di superficie. Nel suo telegramma Franco *afferma: «Tutte le informazioni degli ultimi giorni concordano nell'annunciare un aiuto possente della Russia ai rossi, consistente in carri armati, dei quali 10 pesanti, 500 medi e 2 000 leggeri (sic), 3 000 mitragliatrici motorizzate, 300 aerei e alcune decine di mitragliatrici leggere, il tutto accompagnato da personale e organi del comando rosso. L'informazione sembra esagerata, poiché le cifre devono superare la possibilità di aiuto di una sola nazione. Ma se l'informazione trovasse conferma, bisognerebbe agire d'urgenza e arrestare i trasporti al loro passaggio nello stretto a sud dell'Italia e sbarrare la rotta verso la Spagna. Per far ciò, bisogna, o che la Spagna sia provvista del numero necessario di navi o che la flotta italiana intervenga ella stessa. Un certo numero di cacciatorpediniere operanti davanti ai porti e alle coste dell'Italia potrebbe sbarrare la rotta del Mediterraneo ai rinforzi rossi: la cattura potrebbe essere effettuata da navi battenti apertamente bandiera italiana, aventi a bordo un ufficiale e qualche soldato spagnolo, che isserebbero la bandiera nazionalista spagnola al momento stesso della cattura. Invierò d'urgenza un rappresentante a Roma per negoziare questo importante affare. Nell'intervallo, e per impedire l'invio delle navi che saranno già in rotta per la Spagna, prego il governo italiano di sorvegliare e segnalare la posizione e la rotta delle navi russe e spagnole che lasciano Odessa. Queste navi devono essere sorvegliate e perquisite da cacciatorpediniere italiani che segnaleranno la loro posizione alla nostra flotta. Vogliate trasmettere in tutta urgenza al Duce e a Ciano l'informazione di cui sopra e la nostra richiesta, unita all'assicurazione dell'indefettibile amicizia e della riconoscenza del generalissimo alla nazione italiana».*

Il blocco navale viene ordinato da Roma il 7 agosto ed ha inizio due giorni più tardi; oltre ai sommergibili, inviati sia al largo dei Dardanelli che lungo le coste della Spagna, prendono in mare gli incrociatori Diaz e Cadorna, otto cacciatorpediniere (tra cui lo Zeffiro) ed altrettante torpediniere che si posizionano nel Canale di Sicilia e lungo le coste del Nordafrica francese. 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 lo Zeffiro (gli altri sono Freccia, Dardo, Saetta, Strale, Fulmine, Lampo, Espero, Ostro 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. Il dispositivo di blocco è articolato in più fasi: informatori ad Istanbul segnalano all'Alto Comando 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. In base all'ordine generale d'operazioni numero 1, gli incrociatori, l'Eritrea e parte dei cacciatorpediniere devono compiere esplorazione pendolare sul meridiano 16° E, cooperando con gli aerei da ricognizione che conducono esplorazione sistematica per parallelo; altri cacciatorpediniere formano uno sbarramento esplorativo tra Lampedusa e le propaggini meridionali del banco di Kerkennah (nei pressi di Sfax), mentre le torpediniere conducono esplorazione a rastrello tra Pantelleria e Malta, lungo l'asse del Canale di Sicilia. Adriatico/Lago e Barletta/Rio compiono esplorazione a triangolo presso Capo Bon; Aquila, Fabrizi, Missori, Montanari, Monfalcone, Nievo, Papa e La Masa compiono vigilanza sistematica nello stretto di Messina. Il blocco si protrae dal 7 agosto al 12 settembre con intensità variabile; nel periodo di maggiore attività sono contemporaneamente in mare nel Canale di Sicilia 12 navi di superficie, 5 sommergibili e 6 aerei. Gli ordini per le navi di superficie sono di avvicinare e riconoscere tutti i mercantili avvistati, specialmente quelli privi di bandiera (e che non la issano subito dopo averne ricevuto l'intimazione dalle unità italiane), quelli che di notte procedono a luci spente, quelli con bandiera sovietica o spagnola repubblicana, quelli che hanno in coperta carichi di natura palesemente militare, e quelli che sono stati specificamente indicati per nome dal Comando Centrale. Se un mercantile viene riconosciuto come al servizio della Spagna repubblicana, la nave italiana che l'ha avvistato deve seguirlo e segnalarlo al sommergibile più vicino, che dovrà poi procedere ad affondarlo. Se quest'ultimo fosse impossibilitato a farlo, spetterebbe alla nave di superficie il compito di seguire il mercantile fino a notte, tenendosi in contatto visivo, per poi silurarlo una volta calata l'oscurità. I piroscafi identificati come "contrabbandieri" di notte devono invece essere subito affondati. Se venisse incontrato un mercantile repubblicano a grande distanza dalle acque territoriali della Tunisia, la nave che lo avvista deve chiamare sul posto uno tra Rio e Lago oppure una nave da guerra spagnola nazionalista (parecchie di queste sono appositamente dislocate nel Mediterraneo centrale) che provvederanno a catturarlo. Ordini tassativi sono emanati per evitare interferenze o incidenti con bastimenti neutrali (il che talvolta obbliga a seguire un mercantile "sospetto" per tutto il giorno al fine di identificarlo, dato che talvolta quelli diretti nei porti repubblicani usano bandiere false), e questo, insieme all'intensità del traffico navale nel Canale di Sicilia, rende piuttosto complessa e delicata la missione delle navi che partecipano al blocco.



Nei primi giorni del blocco sono particolarmente attivi i cacciatorpediniere di base ad Augusta. Dopo i primi successi, però, ci si rende conto che il sistema di vigilanza nel Canale di Sicilia non funziona come dovrebbe: diversi piroscafi al servizio dei repubblicani lo aggirano avvicinandosi di giorno ai settori in cui incrociano le navi italiane, aspettando il buio per entrare nelle acque territoriali della Tunisia e poi attraversare la zona di maggior pericolo seguendo la costa, o sostando nei porti francesi in attesa dell'alba. Di conseguenza, il Comando della Regia Marina dispone delle crociere di cacciatorpediniere nella fascia costiera compresa tra 10 e 30 miglia dalla costa tunisina tra Capo Tenes e La Galite, per completare il dispositivo esistente. Lo Zeffiro (insieme ad Euro, Da Recco, Pancaldo, Turbine ed Ostro) è uno dei cacciatorpediniere adibiti a queste missioni, della durata di tre giorni, operando in sezione con l'Euro e con base a Cagliari e Palma di Maiorca.

Siccome queste crociere si svolgono in aree dov'è possibile che i cacciatorpediniere italiani incontrino navi da guerra repubblicane, una sezione di incrociatori (a turno, Attendolo-Eugenio di Savoia, Trento-Trieste, Attendolo-Bande Nere) viene tenuta costantemente a Cagliari pronta ad intervenire in appoggio ai cacciatorpediniere, in caso di scontro con superiori formazioni navali repubblicane. Se i cacciatorpediniere dovessero invece incontrare piroscafi riconosciuti come repubblicani (o al loro servizio) al di fuori delle acque territoriali francesi, dovranno tenersi in contatto visivo fino al calar del sole, dopo di che dovranno avvicinarsi col buio ed affondarlo con il siluro. In caso di riconoscimento notturno, se l'identificazione risulterà inequivocabile, dovranno affondarlo subito.

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: sebbene le navi effettivamente affondate o catturate siano numericamente poche, l'elevato rischio comportato dalla traversata a causa del blocco italiano porta 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. Entro settembre, l'invio di mercantili con rifornimenti per i repubblicani dall'Unione Sovietica attraverso il Bosforo è praticamente cessato, tanto che i comandi italiani si possono ormai permettere di ridurre di molto il numero di navi in mare per la vigilanza, essendo quest'ultima sempre meno necessaria e non volendo provare troppo le navi in una zona dove c'è spesso maltempo con mare grosso. Ad ogni modo, le navi assegnate al blocco vengono mantenute nelle basi siciliane, pronte a riprendere il mare qualora dovesse manifestarsi una ripresa nel traffico verso la Spagna. Oltre alla grave crisi nei rifornimenti di materiale militare, che si verifica proprio nel momento cruciale della conquista nazionalista dei Paesi Baschi (principale centro di produzione di armi tra le regioni in mano repubblicana), il blocco ha un impatto notevole anche sul morale dei repubblicani, tanto nella popolazione civile (il cui morale va deteriorandosi per la difficoltà di procurarsi beni di prima necessità) quanto nei vertici politico-militari, che si rendono conto di come, mentre i nazionalisti ricevono dall'Italia supporto incondizionato, persino sfacciato, con largo dispiego di mezzi, Francia e Regno Unito non sembrano disposte a fare molto più che parlare in aiuto alla causa repubblicana (in alcuni centri repubblicani si svolgono anche aperte manifestazioni contro queste due nazioni, da cui i repubblicani si sentono abbandonati). Il blocco italiano impartisce dunque un durissimo colpo ai repubblicani, ma scatena 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. Il governo britannico, invece, evita di accusare apertamente l'Italia, dato che il primo ministro Neville Chamberlain intende condurre una politica di "riavvicinamento" verso l'Italia per allontanarla dalla Germania; anche questo fa infuriare i repubblicani, che hanno fornito ai britannici prove del coinvolgimento italiano (prove che i britannici peraltro possiedono già, dato che l'Operational Intelligence Center dell'Ammiragliato intercetta e decifra svariate comunicazioni italiane relative alle missioni "spagnole"), solo per vedere questi ultimi fingere di attribuire gli attacchi ai soli nazionalisti spagnoli. Nel settembre 1937 Francia e Regno Unito organizzeranno la Conferenza di Nyon per contrastare la "pirateria sottomarina": gli occhi di tutti sono puntati sull'Italia, anche se questa non viene accusata direttamente (tranne che dall'Unione Sovietica, ragion per cui l'Italia, sebbene invitata, rifiuta di partecipare alla conferenza). Se ufficialmente i britannici non parlano apertamente di coinvolgimento italiano, attraverso i canali diplomatici questi fanno pervenire al ministro degli Esteri italiano, Galeazzo Ciano, l'irritazione per alcuni incidenti che hanno coinvolto proprio navi britanniche (il cacciatorpediniere HMS Havock è stato attaccato, ancorché senza risultato, dal sommergibile italiano Iride), ragion per cui il 12 settembre si decide di sospendere il blocco per non incrinare le relazioni con il Regno Unito. Nel periodo 7 agosto-12 settembre, le navi italiane hanno avvicinato e identificato ben 1070 bastimenti mercantili, di svariate nazionalità. Da questo momento, sarà incombenza unicamente della Marina franchista impedire che altri rifornimenti raggiungano i porti repubblicani. In tutto, durante la guerra civile spagnola lo Zeffiro effettua cinque missioni di repressione del contrabbando di guerra, con base a Cagliari ed Augusta, senza incontrare, durante questi pattugliamenti, alcuna nave "sospetta".

8 agosto 1938
Entra in bacino di carenaggio a Taranto per un turno di lavori.
A fine anni Trenta lo Zeffiro, insieme agli altri "Turbine" costruiti a Sestri Ponente, vien dotato di torretta telemetrica cilindrica in posizione arretrata.

Primavera 1939
Lo Zeffiro, alle dipendenze del Dipartimento di Taranto, partecipa alle operazioni per l'occupazione dell'Albania.

10 giugno 1940
L'Italia entra nella seconda guerra mondiale. Lo Zeffiro (al comando del capitano di corvetta Giovanni Dessy) fa parte della II Squadriglia Cacciatorpediniere, dislocata a Taranto (alle dipendenze del Dipartimento Militare Marittimo Ionio e Basso Adriatico o, per altra fonte, della 1a Squadra Navale), insieme ai gemelli Espero, Ostro e Borea.

27 giugno 1940
Alle 22.45 lo Zeffiro (capitano di corvetta Giovanni Dessy) salpa da Taranto per Tobruk insieme ai gemelli Espero (caposquadriglia, capitano di vascello Enrico Baroni) ed Ostro (capitano di fregata Giuseppe Zarpellon). In seguito allo scoppio della guerra, è stato infatti disposto il trasferimento a Tobruk della II Squadriglia Cacciatorpediniere, che dovrà poi rimanere dislocata nella base libica; il Comando Supremo ha deciso di approfittare del trasferimento della squadriglia per effettuare il trasporto in Cirenaica di alcuni rifornimenti urgenti, ed ha pertanto ordinato a Supermarina di imbarcare sui tre cacciatorpediniere due batterie anticarro (per altra fonte, contraeree) della Milmart (Milizia marittima di artiglieria, una specialità della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale), con il relativo personale. In tutto, Zeffiro, Ostro ed Espero hanno a bordo 10 cannoni contraerei Breda Mod. 35 da 20/65 mm, 273 casse di munizioni (per un totale di 450.000 colpi e 120 tonnellate di munizioni) e 162 uomini (6 ufficiali, 22 sottufficiali e 134 camicie nere), oltre a 37 casse di materiali del Regio Esercito. L'ordine d'operazioni (n. 9), inviato dall'ammiraglio di squadra Antonio Pasetti (comandante del Dipartimento Marittimo Ionio e Basso Adriatico) al caposquadriglia Baroni sull'Espero, prevede che la squadriglia dovrà dislocarsi a Tobruk «in temporanea dipendenza di quel Comando di Settore Militare Marittimo», ed inoltre che « *Le Unità saranno in completo assetto di guerra con la massima dotazione di munizioni e di combustibile. Le Unità imbarcheranno munizioni del Regio Esercito nella misura massima consentita dalle esigenze relative allo impiego delle armi ed a quelle della stabilità delle unità stesse. Imbarcheranno altresì, tenendo sempre presente le esigenze belliche delle singole Unità e compatibilmente con lo sbarco a bordo, Ufficiali e personale del Regio Esercito nonché personale della Regia Marina diretto a Tobruch (…) Allo scopo di evitare incontri con sommergibili SIRENA e BRIN la Squadriglia ESPERO – PILO [seguiva la II Squadriglia Cacciatorpediniere, a qualche ora di distanza, anche le torpediniere Rosolino Pilo e Giuseppe Missori, con analoga missione] giunta sulla congiungente punta Alice – Capo S. Maria di Leuca si porterà per parallelo sulla congiungente Capo S. Maria di Leuca – Ras El Tin. Dopo l'alba procurerà di passare a circa 80 mg. al largo delle coste greche. L'approdo a Tobruch sarà effettuato dirigendo da nord sul punto C, con speciali cautele per probabili insidie di sommergibili*».
Qualche ora prima della partenza da Taranto della II Squadriglia, il Reparto Operativo del Servizio Informazioni della Marina ha intercettato e decifrato alcune comunicazioni radio britanniche, dalle quali risulta che un convoglio britannico è partito o sta per partire da Malta la sera del 27. In base a questa notizia Supermarina decide, a scopo precauzionale, di intensificare la ricognizione aerea nel Canale di Sicilia, a partire dall'alba del 28, e dispone che la II Divisione Navale (incrociatori leggeri Bande Nere e Colleoni), dislocata a Palermo, si tenga pronta a muovere in due ore. Ignari di tutto ciò, Zeffiro, Ostro ed Espero navigano tranquillamente nella notte tra il 27 ed il 28, che trascorre senza che si verifichino eventi degni di nota. I tre cacciatorpediniere sono piuttosto sovraffollati: tra i 50-55 militi della Milmart che ciascuno ha a bordo, e le casse di armi, munizioni e materiali sistemate un po' dappertutto, in certi punti i marinai riescono a fatica a passare. La squadriglia segue la rotta Santa Maria di Leuca-Ras el Tin, a 21 nodi di velocità.
28 giugno 1940
La navigazione si svolge senza intoppi fin verso le nove del mattino, quando l'Ostro subisce un'avaria al timone che lo costringe a fermarsi per un'ora. Mentre questi è intento alle riparazioni, Zeffiro ed Espero gli girano intorno; risolto il problema, le tre navi riprendono la navigazione, sempre a 21 nodi di velocità.
Alle 12.10 un idrovolante Short Sunderland del 228th Squadron RAF (l'L 5806, pilotato dal comandante del 228th in persona, tenente colonnello Gilbert Edward Nicholetts), decollato da Malta, avvista le unità della II Squadriglia Cacciatorpediniere (che in quel momento procedono in linea di fila, con Espero in testa, Zeffiro al centro ed Ostro in coda) a ponente delle Isole Ionie, riferendo prontamente di aver avvistato tre cacciatorpediniere 50 miglia a ponente di Zante (in posizione 36°00' N e 20°26' E; per altra fonte questa posizione sarebbe stata segnalata solo da un secondo ricognitore, qualche ora dopo), con rotta apparente verso Cerigo (per altra fonte, Nicholetts avrebbe indicato nella sua comunicazione la posizione delle navi italiane, ma non la loro rotta, oppure avrebbe indicato che avevano rotta sud). Anche i cacciatorpediniere avvistano l'aereo, che scambiano per un bombardiere (per altra fonte, le navi avvistano a poppavia un grosso idrovolante che viene correttamente identificato come Sunderland, il quale compie un ampio giro tenendosi fuori tiro, prima di sparire all'orizzonte; più tardi viene avvistato anche un secondo aereo, verso proravia, a grande distanza, che compie a sua volta un giro attorno alla squadriglia e poi si allontana verso ovest),

ma proseguono per la loro rotta senza preoccuparsene particolarmente.
All'insaputa dei comandi italiani, una considerevole aliquota della Mediterranean Fleet è uscita in mare il 27 giugno per fornire supporto ad alcuni convogli in navigazione nel Mediterraneo e nell'Egeo; si tratta delle corazzate Ramillies e Royal Sovereign, della portaerei Eagle e del 7th Cruiser Squadron, composto dagli incrociatori leggeri Orion (capitano di vascello Geoffrey Robert Bensly Back), Neptune (capitano di vascello Rory Chambers O'Conor), Gloucester (capitano di vascello Reginald Percy Tanner), Liverpool (capitano di vascello Arthur Duncan Read) e Sydney (quest'ultimo australiano; capitano di vascello John Augustine Collins). Insieme a sette cacciatorpediniere (Hasty, Hero, Hereward, Havock, Hyperion, Janus e Juno), queste unità devono dare appoggio a tre convogli, due provenienti da Malta (Operazione M.A.3) ed uno dalla Grecia (AS. 1, di undici mercantili, in navigazione da Port Helles a Port Said con la scorta degli incrociatori leggeri Caledon e Capetown e dei cacciatorpediniere Garland, Vampire, Nubian e Mohawk), diretti ad Alessandria.
La squadra britannica è a sudovest di Creta quando riceve il segnale di scoperta del Sunderland; Eagle, Ramillies e Royal Sovereign proseguono per la loro rotta, insieme ad otto cacciatorpediniere, mentre alle 16.10 gli incrociatori del 7th Squadron (Forza A, al comando del viceammiraglio John Tovey, con bandiera sull'Orion), che al momento della segnalazione sono a sud di Capo Matapan, accostano verso nord, regolando rotta (220°) e velocità (25 nodi) in modo tale da intercettare le navi della II Squadriglia. L'ammiraglio Tovey ritiene erroneamente che queste ultime siano dirette verso il Canale di Cerigo, con l'intenzione di entrare in Mar Egeo. Le navi della Forza A sono ripartite in due divisioni, l'una formata da Orion, Neptune e Sydney e l'altra da Liverpool e Gloucester.
Alle 16.40 (per altra fonte alle 17.30), un nuovo messaggio da parte di un altro Sunderland in volo da Alessandria a Malta, l'L 5803 (anch'esso avvistato dalle unità della II Squadriglia) segnala a Tovey che i cacciatorpediniere italiani si trovano nel punto 36°00' N e 20°26' E, solo 35 miglia ad ovest dell'Orion, diretti verso sud; l'ammiraglio britannico – per una fonte, alle 17.35 – dispone i suoi incrociatori in linea di rilevamento 180°, così che la seconda divisione (Liverpool, in testa, e Gloucester) si trovi a cinque miglia dalla prima (Orion in testa, Neptune al centro, Sydney in coda) (per una fonte la suddivisione in due gruppi sarebbe avvenuta in questa fase e non prima) e vira verso sudovest (per 220°), accelerando a 25 nodi. Verso le 17 l'Orion si trova in posizione 36°00' N e 21°00' E. Le condizioni meteo vedono 2/10 di cielo nuvoloso in aumento fino a 7/10, vento forza 5 da 280°, mare leggermente mosso con onda corta morta, visibilità variabile tra 8 e 19 miglia ma in calo.
Alle 18.33 dello stesso giorno, quando le navi di Baroni – che procedono in linea di fila, con Espero in testa, Zeffiro al centro ed Ostro in coda (per altra fonte, invece, in quel momento sono in linea di fronte) – sono ormai giunte poco più di un centinaio di miglia a nord di Tobruk e stanno navigando a velocità sostenuta verso sudest, il Liverpool (per primo, essendo la nave più a sud della formazione britannica) ed il Gloucester, che stanno sempre navigando a 25 nodi su rotta 220°, avvistano le sagome delle navi italiane, che si stagliano contro il sole ormai prossimo al tramonto (su rilevamento 235° rispetto all'Orion), 60 o 75 miglia ad ovest/sudovest di Capo Matapan. I due incrociatori accelerano fino alla velocità massima, ed accostano per ridurre le distanze, inseguendo i cacciatorpediniere.
Il primo ad aprire il fuoco è il Liverpool, già tre minuti dopo l'avvistamento, da 20.000 metri di distanza, ben al di fuori della portata dei cannoni dei cacciatorpediniere. I cacciatorpediniere della II Squadriglia si accorgono delle navi britanniche solo quando si ritrovarono ad essere inquadrati dalla prima salva da 152 mm, vedendo le colonne d'acqua dei proiettili sollevarsi a dritta e sinistra, prima ancora di vedere le navi avversarie; il primo a segnalare la presenza del nemico



Lo Zeffiro a La Spezia negli anni Trenta (nel 1935 secondo una fonte, mente un'altra data la foto al 1930)
(Coll. Luigi Accorsi via www.associazione-venus.it)

è l'Ostro, che alle 18.45 comunica «Unità nemiche nel quadratino 7848/2». Il tardivo avvistamento delle navi britanniche verrà poi spiegato con la sfavorevole posizione di quelle italiane, che si trovano con il sole che tramontava alle spalle, mentre le navi di Tovey sono nascoste da una leggera foschia, tanto che anche dopo aver rilevato la loro presenza, sulle prime, quelle italiane ne possono distinguere solo le vampe delle salve in partenza.

Le prime salve da 152 mm cadono a poche centinaia di metri dall'Espero; la situazione è difficile anche per Ostro e Zeffiro: in teoria le unità della classe Turbine hanno una velocità superiore a quella degli incrociatori inseguitori (36 nodi contro 32,5), ma i dodici anni di servizio sulle loro spalle si fanno sentire (ormai non fanno più di 32-33 nodi, in condizioni normali e con tutte le caldaie in funzione; le unità britanniche, invece, sono di costruzione molto più recente e sviluppano ancora la massima velocità previste), ed il peso delle truppe e dei materiali imbarcati le rallenta ulteriormente. Dopo circa cinque minuti, il caposquadriglia Baroni ordina di accostare a un tempo a sinistra (per altra fonte a dritta) di 180°, per allontanarsi, sparando in caccia. Alle 18.50 il Gloucester apprezza che le navi italiane abbiano accelerato a 30 nodi ed accostato per 250°, e lo segnala alle altre unità.

Il secondo gruppo di incrociatori, composto da Orion, Neptune e Sydney, riceve il segnale di scoperta del Liverpool e – dopo aver accelerato per arrivare il prima possibile a contatto visivo – avvista a sua volta le navi italiane alle 18.55; quattro minuti dopo, l'Orion apre il fuoco da 16.500 metri. Gli incrociatori britannici manovrano in modo da "avvolgere" i cacciatorpediniere italiani da due lati: Liverpool e Gloucester da una parte (sulla sinistra, da sud), Orion, Neptune e Sydney dall'altra (sulla dritta, da nord). L'azione si sviluppa verso sudovest; i cacciatorpediniere italiani cercano di sottrarsi all'impari combattimento, accelerando fino a forzare l'andatura e dirigendo a tutta forza verso ovest (per altra fonte verso sud, in direzione di Tobruk; secondo una fonte britannica dirigono verso gli ultimi bagliori del sole che tramonta) con rotta di allontanamento. Completata l'ampia accostata ad un tempo sulla dritta, i cacciatorpediniere emettono cortine nebbiogene e poi fanno anche fumo con i fumaioli; assumendo direttrice di marcia verso ovest, vanno a formare una linea di rilevamento sulla dritta dell'Espero, che dei tre è il più vicino alle navi britanniche. Le navi della II Squadriglia rispondono anche al fuoco con i loro pezzi da 120 mm, ma la distanza è troppo elevata per poter sperare di colpire.

Capendo che le navi nemiche finiranno col sopraffare la sua, impossibilitata a superare i 25 nodi, prima dell'arrivo del buio, Baroni ordina alla squadriglia di prendere caccia (ossia di ripiegare per allontanarsi) alla massima velocità, tenendo il suo Espero in coda alla formazione; in questo modo potrà coprire Ostro e Zeffiro con cortine fumogene (sia fumo emesso dal fumaiolo, che cortine di fumo clorosolfonico), e proteggerne il ripiegamento col tiro delle proprie artiglierie. Il tiro dei cacciatorpediniere (che Tovey giudica "buono in gittata ma non altrettanto per la mira"), che sparano in ritirata sui due lati da distanza di 16-18 km, è diretto principalmente contro Orion, Liverpool e Gloucester, gli incrociatori più vicini (il primo a dritta, gli altri due a sinistra); quello britannico sull'Espero, che risulta più lento di Ostro e Zeffiro a causa di un colpo caduto vicino al suo scafo, che ha messo fuori uso una delle sue caldaie (non riesce così a superare i 25 nodi di velocità, rimanendo progressivamente arretrato rispetto ai due gemelli). Sui cacciatorpediniere il tiro, così come il lancio dei siluri, è anche intralciato dall'ingombro rappresentato dagli uomini e dai materiali caricati a Taranto. Sullo Zeffiro, il centurione (capitano) della M.V.S.N. Federico Vespasiani, appartenente alla XIX Legione M.V.S.N., organizza le sue camicie nere per aiutare l'equipaggio nel trasporto a mano delle munizioni dai depositi ai pezzi, essendo fuori uso il montacarichi, cui è venuta a mancare la corrente (secondo una fonte di dubbia provenienza, perché la nave era stata colpita; ma da nessun'altra parte si parla di colpi britannici a segni sullo Zeffiro, e sembre più verosimile un'avaria). I militi formano un passamano, alternandosi ogni dieci minuti nei punti dove è maggiore il pericolo (Vespasiani verrà in seguito decorato di Medaglia d'Argento al Valor Militare, con motivazione: «Imbarcato di passaggio su un cacciatorpediniere con un reparto di camicie nere, durante un combattimento navale durato circa due ore contro soverchianti forze navali nemiche, prese parte all'azione organizzando efficacemente i suoi legionari per coadiuvare l'equipaggio nel trasporto a mano delle munizioni. Durante l'impari lotta, animava i suoi legionari con ardente slancio ed entusiasmo. Esempio mirabile di sangue freddo ed alto sentimento del dovere»). Ad ogni modo, dovendo rifornire i pezzi di munizioni con questo sistema di fortuna, il tiro dello Zeffiro ha cadenza piuttosto lenta. Secondo una fonte secondaria, lo Zeffiro avrebbe anche lanciato un siluro contro gli incrociatori britannici, ma nessun'altra fonte sembra farne menzione. Per meglio coprire le unità gemelle, cui segnala di ritirarsi, con le cortine nebbiogene (emesse dal nebbiogeno di poppa) e fumogene (emesse dai fumogeni dei fumaioli), l'Espero inizia anche a zigzagare; ma proprio la manovra di zigzagamento porta alla progressiva riduzione della distanza tra l'Espero e gli incrociatori nemici. (L'"Esame Comparativo delle Relazioni Ufficiali" concluderà poi che «Dall'esame dell'azione e dalle testimonianze sembra più logico concludere che il Comandante [Baroni], ordinata l'accostata ad un tempo di 90° a dritta, abbia proseguito per qualche minuto con la sua unità sulla rotta iniziale allo scopo di coprire con nebbia l'accostata delle due unità sezionarie»). Con questa manovra, potendo emettere cortine fumogene più ampie e meglio distese, Baroni salva Ostro e Zeffiro, che riusciranno ad allontanarsi senza danni, ma decide di fatto di sacrificare la sua nave

per permettere la loro ritirata. (Secondo la relazione della Commissione d'Inchiesta Speciale, Ostro e Zeffiro, vedendo l'Espero per il tiro britannico, tentarono di proteggerlo occultandolo con "dense fumate e nebbiogeni"; ma da quanto riferito dai superstiti dell'Espero risulta invece che fu questa unità a proteggere Ostro e Zeffiro con le sue cortine nebbiogene e fumogene).
Per altra versione, l'Espero ordinò ad Ostro e Zeffiro di disimpegnarsi, ripiegare verso sudovest e fare rotta verso Bengasi alla massima velocità, dopo di che diresse contro gli incrociatori nemici allo scopo di trattenerli, per impedire che inseguissero le due unità dipendenti.
Per versione ancora differente, l'Espero diresse verso gli incrociatori di Tovey dopo essere stato raggiunto dai primi colpi, per cercare di attaccare con i siluri, così obbligando gli incrociatori a tenersi a distanza, e permettere ad Ostro e Zeffiro di ritirarsi.
In ogni caso, gli incrociatori del 7th Squadron concentrarono tutti il loro tiro sull'Espero, rimasto solo: la nave di Baroni risponde animosamente al fuoco coi propri cannoni, e lancia anche tre siluri contro l'Orion, che lo insegue da poppa dritta.
Alle 19.05 il Neptune avvista le scie dei siluri e lo riferisce alle altre navi; alle 19.12 Tovey ordina pertanto di accostare, facendo assumere alle sue navi rotta parallela a quella dei siluri per evitare che siano colpite (le navi rimangono sulla nuova rotta per tre minuti, prima di ritornare sulla rotta originaria).
Il gruppo Orion-Neptune-Sydney manovra poi per cercare di aggirare la cortina fumogena e raggiungere Ostro e Zeffiro, lasciando a Liverpool e Gloucester il compito di neutralizzare l'Espero.
Alle 19.21 Orion, Neptune e Sydney, diminuita la distanza dai cacciatorpediniere a 12.800 metri, accostano a un tempo di 50° per portare in campo tutti i pezzi da 152, e poco dopo vedono che il cacciatorpediniere di sinistra (l'Espero) è stato colpito e sta emettendo fumo bianco.
L'impari combattimento si protrae per più di due ore: abilmente manovrato, l'Espero fa sprecare ai britannici più di 5000 colpi prima di essere infine centrato ed immobilizzato.
Prima, però (alle 19.20), è proprio l'Espero a mettere il primo colpo a segno, sul Liverpool, che non riporta danni seri ma ripiega, seguito dal Gloucester, ed alle 20.06 segnala a Tovey che gli sono rimasti solo 40 colpi per cannone: osservando la scena, Tovey decide di interrompere l'inseguimento di Ostro e Zeffiro e dirigere con gli altri tre suoi incrociatori contro l'Espero, che ben presto si ritrova sotto una pioggia di colpi da 152 mm.
Colpito in più punti, poco dopo le otto di sera l'Espero viene ridotto ad un relitto agonizzante: a questo punto, Tovey si volge nuovamente all'inseguimento di Ostro e Zeffiro; ma l'arrivo del buio e l'assottigliamento delle sue riserve di munizioni, insieme al sapiente utilizzo delle cortine fumogene ed alle continue manovre a zig zag dei rimanenti cacciatorpediniere italiani – che rendono l'avvistamento e la punteria molto difficili – lo inducono a rinunciare dopo soli dieci minuti, facendo rotta per Malta e lasciando al Sydney il compito di finire l'Espero, che sarà affondato poco più tardi.

29 giugno 1940

Zeffiro ed Ostro raggiungono Bengasi alle otto del mattino, sostandovi per un po' prima di proseguire per Tobruk.
Per l'azione del 28 giugno, il comandante Dessy (36 anni, da Oristano) verrà decorato di Medaglia d'Argento al Valor Militare («Comandante di cacciatorpediniere, impegnato per circa due ore con la sua squadriglia contro una forza nemica composta da incrociatori e da cacciatorpediniere che l'avevano presa fra due fuochi, impiegava con la massima energia tutti i mezzi a sua disposizione lanciando anche un siluro contro la formazione nemica.
Inquadrata l'unità dalle salve, manovrava con calma, freddezza ed efficacia per sregolare il tiro avversario, malgrado notevoli avarie dovute al grosso mare in prora, e contribuiva, col suo esempio, a mantenere saldo ed altissimo il morale dei dipendenti»), così come il capo radiotelegrafista di prima classe Andrea Molino («Durante il corso di un combattimento sostenuto dal suo cacciatorpediniere contro forze nemiche preponderanti, si prodigava con slancio e Sereno sprezzo del pericolo per rimettere in efficienza gli apparati r. t. avariatisi, e vi riusciva dopo tenace e difficile lavoro.
Magnifico esempio agli inferiori per l'altissimo sentimento del dovere. Pochi giorni dopo sacrificava la vita alla Patria nell'affondamento della sua nave avvenuto in seguito ad offesa nemica») ed il capo segnalatore di terza classe Ciro Romano («Durante il corso di un combattimento navale sostenuto dal suo cacciatorpediniere contro forze preponderanti, compiva il suo dovere con semplicità, serenità e sommo sprezzo del pericolo coadiuvando efficacemente il comandante.
Magnifico esempio di altissimo sentimento del dovere. Pochi giorni dopo, sacrificava la vita alla Patria nell'affondamento della sua nave avvenuto in seguito ad offesa nemica»).
Riceveranno la Medaglia di Bronzo al Valor Militare il sottocapo meccanico Albino Merulla («Durante il corso di un combattimento navale contro forze nemiche preponderanti, eseguiva alcuni lavori di riparazione a tubolature di vapore in condizioni eccezionalmente difficili dimostrando elevato spirito di sacrificio e alto sentimento del dovere.
Sacrificava la sua giovinezza alla Patria pochi giorni dopo, nell'affondamento della sua nave dovuto ad offesa nemica») ed il secondo capo meccanico Ezzelino Dominici («Imbarcato su un cacciatorpediniere, durante il corso di un combattimento navale contro forze nemiche preponderanti, eseguiva alcuni lavori di riparazione a tubolature di vapore in condizioni eccezionalmente difficili dimostrando elevato spirito di sacrificio e Sereno sprezzo del pericolo.
Pochi giorni dopo sacrificava la vita alla Patria nell'affondamento della sua nave dovuto ad offesa nemica»).

1° luglio 1940

Nelle prime ore del mattino Zeffiro ed Ostro arrivano a Tobruk, dove si ormeggiano in rada.

L'affondamento

Il sacrificio dell'Espero allungò la vita dello Zeffiro soltanto di pochi giorni.

Raggiunta Tobruk, il cacciatorpediniere vi rimase per diversi giorni, ormeggiandosi in rada. Durante la sua permanenza nel porto cirenaico, alle dieci del mattino del 4 luglio 1940, Tobruk fu messa in allarme in seguito all'avvistamento di un idroricognitore Short Sunderland: questi, tenendosi a quota abbastanza elevata (1500-2000 metri), effettuò diversi passaggi sulla rada nel giro di una decina di minuti, scattando parecchie foto, mentre la contraerea cercava vanamente di abbatterlo, dopo di che si allontanò verso nordest. L'allarme cessò alle 11.15.

L'idrovolante britannico, appartenente al 228th Squadron della Royal Air Force, proveniva dall'idroscalo di Alessandria d'Egitto: il suo compito era di fornire osservazioni ed immagini che permettessero di valutare l'opportunità di lanciare un attacco di aerosiluranti contro il naviglio italiano presente nella rada di Tobruk. Dalle foto scattate, e dalle informazioni riferite dall'equipaggio del Sunderland, i comandi britannici poterono rendersi conto che il porto di Tobruk era gremito di navi, offrendo agli attaccanti solo l'imbarazzo della scelta in termini di bersagli: oltre allo Zeffiro, infatti, c'erano ben cinque altri cacciatorpediniere (Turbine, Nembo, Ostro, Euro, Aquilone), tutti della classe Turbine; i piroscafi Sabbia (usato temporaneamente come nave caserma per gli equipaggi dei cacciatorpediniere, compreso quello dello Zeffiro), Sereno, Serenitas, Liguria e Manzoni (tutti scarichi ed in attesa di tornare in Italia); il vecchio incrociatore corazzato San Giorgio, impiegato come unità antiaerea in appoggio alle difese terrestri; sette sommergibili (Sirena, Fisalia, Smeraldo, Naiade, Topazio, Galatea e Lafolè) e svariate unità minori.

A parte i sommergibili ed il Turbine, che si trovavano attraccati in banchina, tutte le navi erano ormeggiate in rada; i piroscafi alla fonda formavano una fila più o meno al centro della rada (nell'ordine Sereno, Sabbia, Liguria, Serenitas e Manzoni, da ovest verso est), e Nembo, Ostro ed Aquilone erano anch'essi ormeggiati "in fila", alle boe, nella parte meridionale della rada.

Lo Zeffiro si trovava all'ancora quasi al centro della rada, accanto alla fila dei piroscafi, affiancato al Sabbia sulla dritta (cioè a nord rispetto a questo piroscafo) e con la prua rivolta verso ovest.

L'Euro era ormeggiato in disparte, un po' più ad ovest della fila del piroscafi.

Sulla base delle informazioni ricavate dalla missione del Sunderland, il comandante della Mediterranean Fleet, ammiraglio Andrew Browne Cunningham, ordinò per il giorno seguente un attacco di aerosiluranti contro Tobruk.

L'attacco sarebbe stato soltanto la componente principale di un'operazione complessa articolata su più punti: erano infatti previsti anche il contemporaneo bombardamento dell'aeroporto T2 di Derna (da parte di dodici bombardieri Bristol Blenheim Mk I del 211st Squadron della Royal Air Force, scortati ed appoggiati da altrettanti caccia Gloster Gladiator del 33rd Squadron RAF), allo scopo di impedire alla caccia italiana di intervenire, ed un'azione di bombardamento navale della piazzaforte di Bardia da parte della 3a Divisione Incrociatori (3rd Cruiser Division) del contrammiraglio Edward de Faye Renouf (incrociatori leggeri Caledon e Capetown, più i cacciatorpediniere Janus, Juno, Imperial ed Ilex), che avrebbe anche il compito secondario di dare assistenza agli aerosiluranti di ritorno dall'attacco a Tobruk: il Capetown avrebbe dovuto facilitare il rientro degli aerei emettendo periodicamente segnali con il fanale di testa d'albero, ed i cacciatorpediniere erano posizionati in modo da convergere prontamente verso un qualsiasi aereo che, per danni o per avarie, fosse costretto all'ammaraggio.

Le navi dell'ammiraglio Renouf sarebbero per questo dovute partire da Alessandria al tramonto, all'ora in cui avveniva l'attacco degli Swordfish contro Tobruk, per poi effettuare il bombardamento di Bardia all'alba del 6 luglio.

Ad attaccare le navi in rada sarebbero stati nove aerosiluranti Fairey Swordfish dell'813th Squadron della Fleet Air Arm, assegnati alla portaerei Eagle (che si trovava ad Alessandria) ma dislocati in quel momento nella base egiziana di Dakheila, al comando del capitano di corvetta Nicholas Kennedy. Prima dell'attacco, un bimotore Bristol Blenheim del 211st Squadron R.A.F. avrebbe dovuto compiere un ultimo volo di ricognizione per accertarsi che non vi fossero stati mutamenti significativi nella situazione precedentemente osservata.

Gli Swordfish, per compiere l'attacco (e con i siluri già a bordo), vennero trasferiti nel tardo pomeriggio del 4 luglio da Dakheila, troppo lontana da Tobruk, alla base avanzata di Sidi el Barrani (più precisamente, nella località di Maaten Begush: in verità, più che una base una pista in terra battuta con i soli servizi minimi indispensabili), da dove sarebbero poi decollati per l'attacco.

I bersagli prioritari dovevano essere i cacciatorpediniere, con le navi mercantili in subordine.

Motivo di questo ordine di priorità erano le azioni di bombardamento controcosta eseguite nelle settimane precedenti da altri cacciatorpediniere della classe Turbine, di base a Tobruk fin dal 10 giugno (la I Squadriglia con Euro, Turbine, Nembo ed Aquilone), che avevano in più occasioni cannoneggiato con le loro artiglierie le posizioni britanniche nella zona di Sollum: temendo che l'arrivo di Ostro e Zeffiro fosse un rinforzo ai cacciatorpediniere già dislocati a Tobruk in vista di ulteriori e più pesanti bombardamenti delle posizioni costiere britanniche in Egitto, i comandi della Mediterranean Fleet avevano deciso di eliminare questa minaccia con un attacco di aerosiluranti.

Questi timori non erano infondati: Zeffiro ed Ostro erano stati infatti inviati a Tobruk proprio per

rinforzare la I Squadriglia in nuove missioni di bombardamento degli apprestamenti britannici nell'area di Sollum, nel quadro di una serie di azioni di questo tipo aventi lo scopo di indebolire ("ammorbidire") le difese britanniche in quel settore in preparazione della programmata offensiva italiana in Egitto. Prima dell'affondamento dell'Espero, anzi, Supermarina aveva considerato l'uso anche di parte della IV Divisione Navale (incrociatori leggeri Armando Diaz ed Alberto Di Giussano), scortata proprio dalla II Squadriglia Cacciatorpediniere, per un bombardamento contro Sollum: i due incrociatori sarebbero dovuti partire da Taranto, arrivare a Tobruk nelle prime ore del mattino seguente, e qui avrebbero incontrato i cacciatorpediniere che ne avrebbero assunto la scorta. Compiuto il bombardamento, sarebbero poi tornati immediatamente a Taranto.

I piani britannici prevedevano che gli Swordfish avrebbero attaccato Tobruk nella fase terminale del crepuscolo (che sarebbe durato in tutto, quel giorno, un'ora e 28 minuti), quando le condizioni di luce sarebbero state più sfavorevoli per gli italiani (che con l'arrivo del buio avrebbero faticato ad avvistare gli aerei) ed invece ancora favorevoli per gli attaccanti britannici (la luminosità diffusa che caratterizzava la conclusione del crepuscolo, infatti, sarebbe stata ancora sufficiente a permettere ai piloti di avvistare le navi italiane: essendo queste verniciate di color grigio cenerino chiaro – la mimetizzazione sarebbe stata adottata soltanto diversi mesi dopo –, esse sarebbero state ben distinguibili contro il profilo scuro della costa).

La baia di Tobruk era profonda, al centro, in media una decina di metri. Le difese contraeree della piazzaforte, di competenza della Marina (che a Tobruk aveva un Comando Marina ed un Settore Militare Marittimo, retto dal contrammiraglio Massimiliano Vietina), consistevano in una batteria da 76/50 mm su quattro cannoni, in 16 mitragliere pesanti da 37/54 mm in complessi binati, ed in numerose mitragliere leggere da 13,2 mm collocate in vari punti del porto e del settore foraneo, cui si aggiungeva il San Giorgio – ormeggiato in un duplice recinto di reti parasiluri all'estremità nordorientale della baia ed integrato nel dispositivo di difesa antinave e contraerea di Tobruk – che contro gli aerei disponeva di 10 cannoni da 100/47 mm, tre mitragliere da 20/70 mm ed otto da 13,2 mm. Il tiro delle batterie della difesa costiera era coordinato dalla centrale DICAT (Difesa Contraerea Territoriale) di Forte Perrone, situata a 7 km dalla città di Tobruk e collegata via filo con tutte le batterie. Per la scoperta degli aerei c'erano otto aerofoni, posizionati in vari punti per coprire le provenienze dal primo e quarto quadrante (ritenute le probabili direzioni di provenienza di eventuali aerei attaccanti), e dodici fotoelettriche piuttosto obsolete. Del tutto assenti palloni frenati, sistemi di annebbiamento del porto o reti parasiluri, salvo che attorno al San Giorgio. In caso di attacco aereo anche le navi in rada, a partire dai cacciatorpediniere, avrebbero ovviamente cooperato alla difesa, ma non erano collegate alla rete della piazzaforte, dunque dovevano tirare "a vista". La pre-allerta e l'allerta erano comunicate alle navi in rada dal semaforo, che faceva parte del dispositivo di difesa della piazzaforte, mediante segnalazioni con bandiere oppure con segnali luminosi. La Regia Aeronautica aveva vicino a Tobruk l'aeroporto di El Adem, che però ospitava soltanto bombardieri; i caccia più vicini erano i FIAT CR. 42 (biplani, ma d'altro canto erano biplani anche gli Swordfish, che erano più lenti) dell'aeroporto T2, a sud di Derna, dove aveva sede l'8° Gruppo Caccia Terrestre, ed i più obsoleti FIAT CR. 32 del 10° Gruppo Caccia Terrestre, di base a Benina (vicino a Bengasi). Nel primo pomeriggio del 5 luglio un ricognitore Blenheim del 211st Squadron, come pianificato, decollò da Dakheila, raggiunse Tobruk e sorvolò la rada per controllare la situazione, dopo di che rientrò alla base; la disposizione delle navi, rispetto al giorno precedente, era immutata. Le informazioni raccolte dal Blenheim vennero subito comunicate per telescrivente alla base di Sidi el Barrani, dove gli aerei destinati all'attacco erano in attesa; nel briefing il capitano di corvetta Kennedy illustrò ai suoi piloti il piano d'attacco, diede loro le informazioni di volo ed assegnò a ciascuno un bersaglio.

Ricevuto alle 18, da Alessandria, l'ordine di dare inizio all'operazione, gli Swordfish decollarono da Sidi el Barrani alle 18.50 (al tramonto), in due gruppi, preceduti di venti minuti dai Blenheim – undici, alla fine, invece dei dodici previsti – che dovevano attaccare l'aeroporto T2 (i quali invece partirono da Dakheila o, per altra fonte, da El Daba), i quali regolarono il volo in modo da raggiungere il loro obiettivo mezz'ora prima che gli aerosiluranti attaccassero il porto. L'attacco sul T2 venne eseguito in orario e sorprese i caccia italiani a terra; mentre i Gladiator si tenevano in crociera di protezione per reagire ad eventuali attacchi provenienti da ovest, dai caccia del 10° Gruppo di Benina, i Blenheim, giunti sull'obiettivo senza essere stati avvistati, mitragliarono e spezzonarono a bassa quota gli aerei al suolo e poi, saliti a quota più elevata, bombardarono gli edifici della base. La contraerea italiana si attivò in ritardo, ma quando lo fece reagì furiosamente, così che i Blenheim limitarono l'azione di mitragliamento ad un singolo passaggio e sganciarono le bombe frettolosamente e senza curare granché la mira. Grazie a questo ed al fatto che gli aerei italiani erano saggiamente parcheggiati in modo diradato, proprio per minimizzare i danni da un'azione del genere, i danni furono tutto sommato contenuti, limitandosi al non grave danneggiamento di otto caccia FIAT CR. 42 dell'8° Gruppo della Regia Aeronautica, parte dei quali poi riparati in loco, ed a danni limitati alle installazioni a terra. Vi furono alcune vittime.Al di là della limitatezza dei danni, l'incursione contro l'aeroporto T2 aveva raggiunto il suo obiettivo principale, che era quello di impedire alla caccia italiana di ostacolare

l'attacco degli aerosiluranti: non un singolo aereo italiano, infatti, apparve sui cieli di Tobruk durante l'incursione degli Swordfish (sebbene si possa comunque dubitare che anche nel caso di un intervento della caccia, questa avrebbe potuto ottenere risultati di rilievo, non essendo adeguatamente preparata – come pure quella britannica all'epoca, del resto – per un combattimento aereo al crepuscolo, nel quale la poca illuminazione avrebbe reso difficile individuare gli aerei nemici). Tutti i Blenheim fecero poi rientro a Dakheila alle 22 circa.

Dopo il decollo, i nove Swordfish salirono fino alla quota di 1500 metri e seguirono la costa egiziana e poi libica verso Tobruk, distante circa 110 miglia. Arrivati nei pressi dell'obiettivo, effettuarono una larga virata in modo da arrivare sulla rada di Tobruk provenendo dal mare; nella fase finale dell'avvicinamento si divisero in tre sezioni di tre aerei ciascuna, disposti a cuneo.

Il sole tramontò alle 19.21. Il tempo era buono, con eccellente visibilità, mare calmo e niente vento.

Gli Swordfish, sempre volando a 1500 metri di quota, arrivarono davanti a Tobruk intorno alle 20.15, come previsto; la difesa italiana, messa sul chi va là dagli aerofoni di Bardia e di Belafarid, era in allarme fin dalle 20.06, ed accolse gli attaccanti con un rabbioso tiro di sbarramento (definito nelle fonti britanniche come "a hot fire of 'flaming onions', pompom and .5-inch machine gunfire with red and green tracers"). Anche i cacciatorpediniere aprirono il fuoco con le loro armi antiaeree, ma il loro campo di tiro era in parte ostruito dagli altri bastimenti ormeggiati in rada.

La reazione della contraerea – con fuoco di sbarramento di notevole consistenza e spessore, sviluppato su un ampio spettro di quote – fu più sollecita di quanto i britannici avessero preventivato, pertanto gli Swordfish dovettero mutare la loro formazione per non presentarsi troppo concentrati ai mitraglieri italiani, e si dovettero "tuffare" rapidamente a bassa quota, per poi lanciare i siluri in rapida successione, uno dopo l'altro, in una successione di corse d'attacco nell'arco di dodici minuti. Nonostante questo cambio di tattica forzato all'ultimo momento (che costrinse gli aerei ad un'esposizione più prolungata al tiro della contraerea), l'attacco degli Swordfish risultò preciso e devastante.

I siluri vennero sganciati da 400-500 metri di distanza, da una quota di una trentina di metri; nonostante la scarsa profondità dei fondali (sotto la chiglia delle navi c'erano pochi metri d'acqua), il "sacco" dei siluri, lanciati da quota tanto bassa ed a velocità relativamente ridotta, fu molto limitato, così che i siluri non toccarono il fondale e raggiunsero i loro bersagli. Primo ad attaccare fu il capo formazione, capitano di corvetta Kennedy: questi lasciò per primo la formazione, con una rapida scivolata d'ala a sinistra, scese fino ad una trentina di metri di quota e volando a quell'altitudine percorse la rotta di avvicinamento al suo bersaglio, che era proprio lo Zeffiro, passando tra il San Giorgio ed i piroscafi alla fonda. (Altra fonte, probabilmente erronea, attribuisce il siluramento dello Zeffiro allo Swordfish dei sottotenenti di vascello G. L. Cooper, A. A. O'Hara e P. R. Swift).

Alle 20.20 lo Swordfish di Kennedy, volando a neanche venti metri dal livello del mare, sganciò il suo siluro contro lo Zeffiro da una distanza di circa 400 metri: dopo una breve corsa, il siluro colpì il cacciatorpediniere a prua, sul lato di dritta, tra la plancia e l'impianto binato prodiero da 120/45 mm, in corrispondenza del deposito munizioni di prua. L'esplosione del siluro provocò così anche la deflagrazione delle cariche da 120 mm contenute nel deposito munizioni, con conseguenze catastrofiche per lo Zeffiro: la deflagrazione spezzò in chiglia la nave e provocò il distacco della prua, che affondò immediatamente, scartata lateralmente di ben cinquanta metri dal resto del cacciatorpediniere. Poco dopo ("Navi militari perdute" indica l'ora dell'affondamento come le 20.35), anche il resto della nave affondò di prua, poggiandosi sul bassofondale e lasciando emergere soltanto gli alberi e le estremità superiori dei fumaioli e della plancia. Parte della murata del troncone prodiero venne poi trovata "scoperchiata" verso l'esterno per una decina di metri.

Persero la vita ventuno uomini dello Zeffiro (i corpi di dieci di essi vennero ritrovati, gli altri undici risultarono dispersi), ed altri venti rimasero feriti, sei dei quali in modo leggero.



I fumaioli e le alberature dello Zeffiro affioranti dalle acque della rada di Tobruk in una foto scattata il mattino del 6 luglio 1940; sullo sfondo si riconoscono il relitto rovesciato e semisommerso del Manzoni ed il San Giorgio.

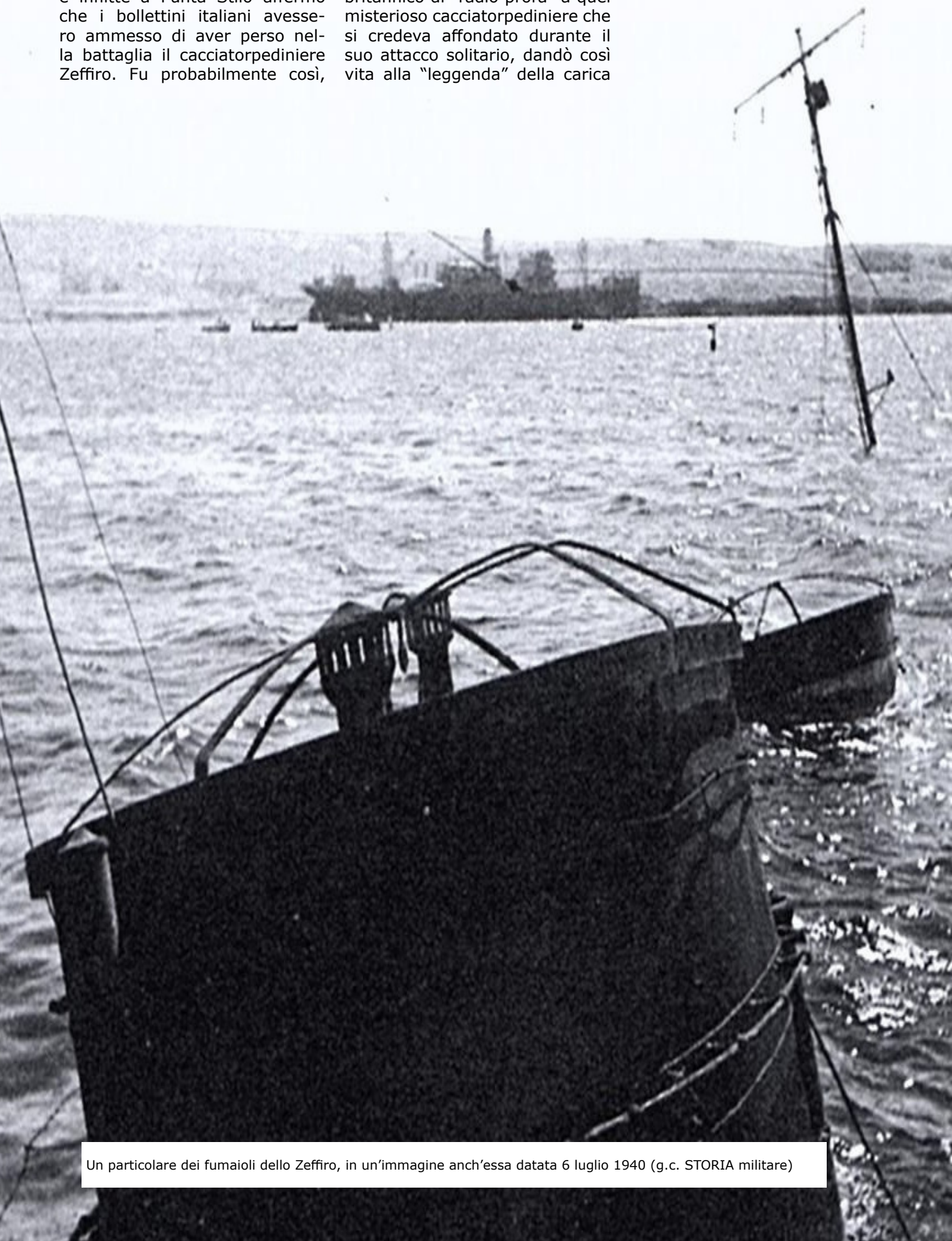
Il comandante Dessy fu tra i superstiti; venne decorato di Medaglia d'Argento al Valor Militare, con motivazione «*Comandante di cacciatorpediniere dislocato in base avanzata soggetta a continue offese del nemico, dimostrava elevate qualità di coraggio e fermezza. Colpita la sua nave da siluro di aereo nemico, si prodigava con assoluto sprezzo del pericolo, ammirevole calma e perfetta padronanza di sé stesso, per il salvataggio della sua gente, lasciando l'unità quando essa stava per scomparire totalmente e dopo essersi personalmente accertato che più nessuno rimaneva a bordo». Alla memoria del capo meccanico di seconda classe Ruggero Del Vecchio venne conferita la Medaglia di Bronzo al Valor Militare, con motivazione «In un combattimento navale sostenuto dal suo cacciatorpediniere contro forze nemiche preponderanti, e sotto la reiterata offesa aerea avversaria nella base avanzata sede dell'unità, dimostrava costantemente freddezza, serenità e coraggio. Offriva la vita alla Patria nell'adempimento del dovere, nel corso di un attacco di aerosiluranti nemici che provocavano l'affondamento del cacciatorpediniere*».

Anche gli altri Swordfish, subito dopo, andarono all'attacco: il secondo Swordfish ad attaccare (secondo una fonte, pilotato dal sottotenente di vascello S. T. Tracy con i sergenti Taylor ed A. T. Cullinan come equipaggio) effettuò la sua corsa d'attacco nella scia di Kennedy e sganciò il suo siluro contro l'Euro, dilaniandone la prua. Questo caccia ebbe più fortuna dello Zeffiro: il siluro lo colpì molto più a proravia, ben lontano dal deposito munizioni, e la nave non riportò danni fatali, anche se si decise comunque di portarla ad incagliare a scopo precauzionale. Poté essere in seguito riparato, tornando in servizio nel marzo 1941 (ironia della sorte, fu proprio l'Euro il primo comando assegnato al capitano di corvetta Dessy dopo l'affondamento dello Zeffiro). Il terzo ed il quarto Swordfish tentarono di attaccare i cacciatorpediniere ormeggiati alle boe nella parte meridionale della rada (Nembo, Ostro e Aquilone), ma a causa dello spazio ristretto in cui dovevano agire e del nutrito tiro contraereo dei cacciatorpediniere, rinunciarono al lancio; il quinto, invece, colpì il piroscafo Manzoni, che si abbatté su un fianco ed affondò rapidamente. Il sesto colpì con un siluro il grosso trasporto truppe Liguria, che dovette essere portato all'incaglio per evitarne l'affondamento (non venne, però, mai disincagliato, andando perduto sei mesi più tardi alla caduta di Tobruk); il settimo e l'ottavo lanciarono senza successo contro il piroscafo Sereno, grazie al forte tiro contraereo che impedì loro di eseguire una corretta manovra di lancio, mentre il nono ed ultimo colpì col suo siluro il piroscafo Serenitas, che venne anch'esso portato all'incaglio per scongiurarne l'affondamento (e, come il Liguria, non venne mai più disincagliato ed andò perduto nel gennaio 1941 alla caduta della città). Compiuto l'attacco, gli Swordfish si allontanarono per rientrare alla base: si riportarono separatamente verso il mare aperto finché non furono fuori tiro rispetto alle batterie contraeree italiane, indi riformarono la formazione per il rientro. Guidati dai segnali luminosi del Capetown, atterrarono tutti a Dakheila verso le 22.30, come previsto; erano stati quasi tutti più o meno sforacchiati dal tiro della contraerea nel rivestimento della fusoliera e del castello motore, ma nessuno era stato abbattuto (da parte italiana si ritenne erroneamente di averne abbattuto uno, oltre ad averne danneggiati altri due). Alle 21.31, dato che gli aerofoni di Bardia e Belafarid avevano perso ogni contatto acustico con gli aerei, venne suonato a Tobruk il cessato allarme.

In uno degli attacchi aerosiluranti più riusciti della guerra del Mediterraneo, gli Swordfish avevano affondato due navi (Zeffiro e Manzoni) e danneggiato gravemente altre tre (Euro, Serenitas, Liguria, questi ultimi due di fatto perduti, in quanto gli eventi successivi ne impedirono il recupero) nel volgere di dodici minuti o poco più: quasi la metà delle navi in rada, cinque su undici, era stata colpita da siluri; i nove aerosiluranti avevano registrato un 55 % di centri. Da parte britannica, l'attacco era stato molto ben eseguito, mostrando un'eccellente coordinazione tra Royal Navy e Royal Air Force, una buona pianificazione effettuata sulla base dell'esperienza operativa sviluppata, un ottimo addestramento degli equipaggi degli aerosiluranti e la notevole manovrabilità e robustezza degli Swordfish, che a dispetto dell'apparenza antiquata si erano rivelati in grado di manovrare abilmente in spazi ristretti e di resistere bene ai colpi subiti. Da parte italiana, la reazione della contraerea e soprattutto quella dei cacciatorpediniere (sui quali, come previsto dalle disposizioni vigenti, le mitragliere da 40/39 e da 13,2 mm erano mantenute costantemente armate), pur non ottenendo abbattimenti, era riuscita a costringere quattro aerei su nove (il terzo, quarto, settimo ed ottavo) a rinunciare ai lanci o a lanciare in modo affrettato ed impreciso, fallendo i bersagli; consolazione comunque piuttosto magra. A determinare un esito così disastroso, si ritenne, era stata soprattutto l'eccessiva concentrazione di navi in un solo porto, e la totale mancanza di reti parasiluri a loro protezione. Il comandante della Mediterranean Fleet, ammiraglio Andrew Browne Cunningham, poté apprendere con precisione i risultati dell'attacco già dopo poche ore, grazie all'intercettazione e decifrazione di comunicazioni italiane dalle quali risultò che «An intercepted Italian report states that the motor vessel MANZONI and destroyer ZEFFIRO were sunk. The destroyer EURO was hit twice [sic] forward and all compartments flooded. The motor vessels LIGURIA damaged, but water being kept down». Il 6 luglio Cunningham trasmise all'Ammiragliato britannico un entusiastico rapporto nel quale menzionò che il successo dell'attacco era in gran parte dovuto all'eccellente collaborazione della RAF

nello svolgere ricognizione e soprattutto nel compiere l'attacco diversivo sulla vicina base aerea italiana contemporaneamente all'attacco della Fleet Air Arm contro le navi, che non aveva così incontrato alcun contrasto da parte della caccia italiana.
All'alba del 6 luglio, dalle 5.37 alle 6.31, ebbe luogo anche il previsto bombardamento navale di Bardia da parte di Caledon, Capetown, Imperial, Ilex, Janus e Juno, partiti da Alessandria il giorno precedente, il cui tiro affondò i piroscafetti Axum e Sant'Antonio ancorati in rada.
L'attacco contro Tobruk fu il primo di una serie di incursioni da parte degli aerosiluranti britannici (altre seguirono il 10 luglio contro Augusta, il 20 di nuovo contro Tobruk, il 22 agosto contro naviglio italiano nel Golfo di Bomba) contro il naviglio italiano in porto, coronate tutte da notevole successo: protagonisti furono sempre gli Swordfish, che di lì a pochi mesi avrebbero lanciato il famoso attacco contro la flotta da battaglia italiana nella base di Taranto.Fu proprio questa serie di successi a convincere l'ammiraglio Cunningham che ormai gli Swordfish della Mediterranean Fleet fossero pronti per un obiettivo di maggior respiro, così decidendo di "rispolverare", aggiornare ed attuare il piano d'attacco contro Taranto, ideato fin dal 1935.Già l'incursione del 5 luglio generò un certo allarme negli alti comandi della Marina italiana, perché mostrò che gli aerosiluranti britannici erano in grado di colpire efficacemente anche navi ormeggiate in bassi fondali; il 24 agosto, dopo che i summenzionati attacchi avevano provocato la perdita di ben quattro cacciatorpediniere (più un quinto gravemente danneggiato), un sommergibile, quattro navi mercantili ed una nave ausiliaria, Supermarina emanò un ordine (dispaccio n. 35901) ai Comandi in Capo della 1a e 2a Squadra Navale, che insieme ai Comandi in Capo di Dipartimento dovevano mettere allo studio dei provvedimenti urgenti per migliorare la protezione delle navi da guerra in porto.
Ciò non bastò, ad ogni modo, ad impedire la "notte di Taranto", che vide tra gli attaccanti proprio gli Swordfish dell'813th Squadron, protagonisti dell'attacco del 5 luglio 1940. Cunningham e l'ammiraglio Arthur Lumley St. George Lyster, comandante della Fleet Air Arm nel Mediterraneo ed ideatore del piano di attacco contro Taranto, citarono proprio il favorevole esito degli attacchi su Tobruk, Bomba e Augusta dell'estate 1940 per convincere il primo lord del mare, ammiraglio Alfred Dudley Pound, che l'incursione contro Taranto (pur essendo questa una base molto meglio difesa di Tobruk o Augusta) fosse concretamente realizzabile. Col senno di poi, queste incursioni risultarono per gli equipaggi degli Swordfish un utile "addestramento" che permise loro di raggiungere un notevole grado di esperienza ed affiatamento che tornarono poi utili nell'attacco contro Taranto.Lo Zeffiro venne giudicato troppo danneggiato per poterne tentare un recupero; ci si limitò a recuperarne l'armamento, che venne poi destinato a rinforzare le difese costiere della piazzaforte di Bardia. In seguito alla perdita dello Zeffiro e dell'Espero, la II Squadriglia Cacciatorpediniere venne sciolta, e le unità superstiti (Ostro e Borea) furono aggregate alla I Squadriglia, che aveva "perso" temporaneamente l'Euro. Anche Ostro e Borea sarebbero rimasti vittime degli attacchi degli Swordfish nei mesi successivi. Una nota conclusiva riguarda una "leggenda" avente ad oggetto lo Zeffiro, ancor oggi riportata erroneamente da alcune fonti anglosassoni (specie australiane, come il libro "Who sank the Sydney?" di Michael Montgomery). Secondo queste, lo Zeffiro sarebbe stato affondato dal tiro delle unità della Mediterranean Fleet, tra cui l'incrociatore australiano Sydney (già affondatore dell'Espero), durante la battaglia di Punta Stilo, svoltasi il 9 luglio 1940 (cioè quattro giorni dopo l'affondamento dello Zeffiro). Stando a questi racconti, durante la battaglia lo Zeffiro si sarebbe lanciato da solo all'attacco contro la flotta britannica, emettendo una cortina fumogena per coprire il ripiegamento della flotta italiana, in una valorosa ma suicida carica che sarebbe terminata con il suo affondamento da parte delle artiglirie britanniche. Notizia del tutto errata, ovviamente, dato che lo Zeffiro era già stato affondato da giorni e che nessuna nave, né italiana né britannica, fu affondata durante la battaglia di Punta Stilo. È possibile fare qualche ipotesi riguardo alla nascita di questo "mito": durante la fase conclusiva della battaglia di Punta Stilo, mentre era in corso lo sganciamento della squadra da battaglia italiana, diverse squadriglie di cacciatorpediniere vennero inviate ad attaccare col siluro la flotta britannica.
Durante questa fase, i cacciatorpediniere della XII Squadriglia (Lanciere, Corazziere, Ascari, Carabiniere) uscirono a più riprese dalla cortina fumogena con cui si erano occultati loro e gli altri cacciatorpediniere italiani che andavano all'attacco; essendo le uniche unità italiane a risultare visibili in mezzo al fumo, per una mezz'ora i cacciatorpediniere della XII Squadriglia si ritrovarono sotto il tiro concentrato di pressoché tutta la Mediterranean Fleet. Nessuno di essi subì danni, ma non è difficile immaginare che, tra la grande distanza, il fumo e l'eccitazione del momento, su qualcuna delle navi britanniche si possa aver avuto l'erronea impressione di aver colpito, e forse affondato, un cacciatorpediniere che stava cercando di attaccarle.
Anche più semplice la spiegazione su come a questo cacciatorpediniere fu abbinato il nome dello Zeffiro: il Comando Supremo italiano diede la notizia della sua perdita («Il nOstro caccia Zeffiro è stato affondato ma l'equipaggio è salvo») nel bollettino di guerra n. 30 del 10 luglio, lo stesso in cui si annunciava la battaglia di Punta Stilo, svoltasi il giorno precedente.
Nel bollettino, la notizia dell'affondamento dello Zeffiro era data subito dopo quella della battaglia, dunque se ne poteva effettivamente trarre l'impressione che il caccia fosse stato affondato durante quest'ultima; certamente questa fu l'impressione della stampa britannica,

che nell'annunciare le rivendicazioni italiane sulle perdite subite e inflitte a Punta Stilo affermò che i bollettini italiani avessero ammesso di aver perso nella battaglia il cacciatorpediniere Zeffiro. Fu probabilmente così, dunque, che il nome dello Zeffiro venne abbinato dall'equivalente britannico di "radio prora" a quel misterioso cacciatorpediniere che si credeva affondato durante il suo attacco solitario, dandò così vita alla "leggenda" della carica suicida dello Zeffiro a Punta Stilo.



Un particolare dei fumaioli dello Zeffiro, in un'immagine anch'essa datata 6 luglio 1940 (g.c. STORIA militare)



momo BEAM

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

EMERGENZA IN MARE
e sulle spiagge

Numero Blu

1530

GUARDIA COSTIERA

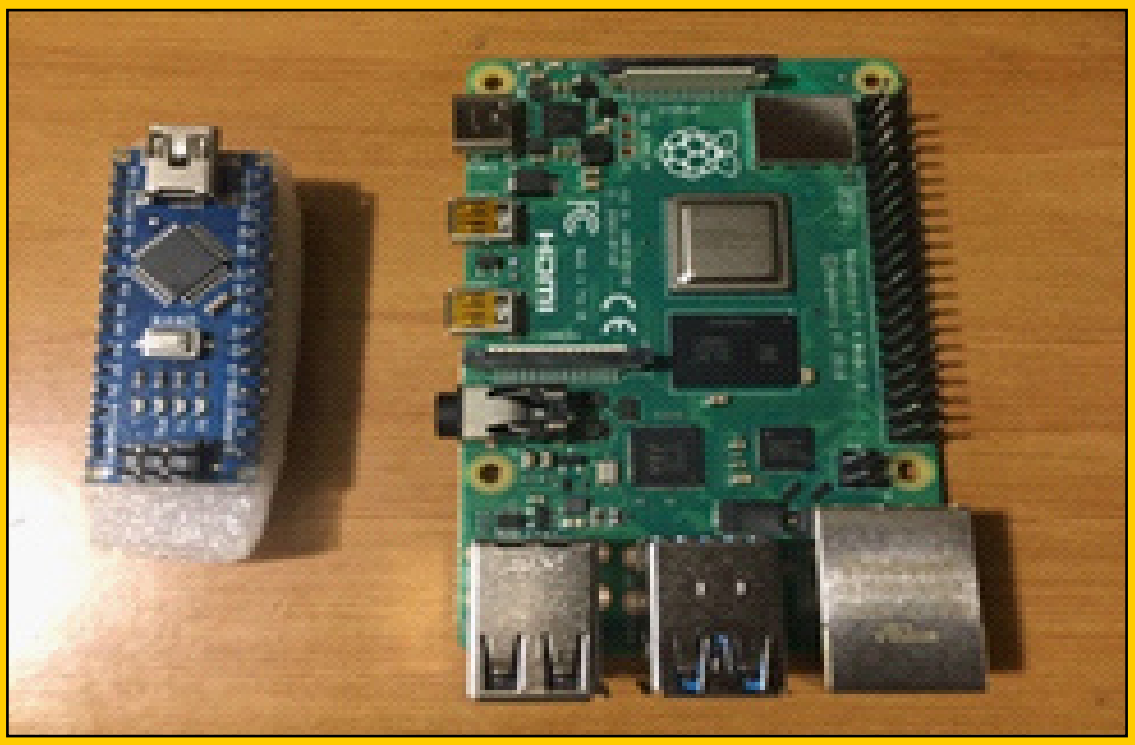


EMERGENZA IN MARE e sulle spiagge 1530 GUARDIA COSTIERA

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

PROGETTO CAPITALE

di IW0DZT, Roberto Matteocci [MI1561]



E' da un po' che stiamo in ascolto sulle varie QRG ……
Tutti sono ampiamente impegnati nelle sperimentazioni della nuova tecnologia DMR, ma … ahimé, ancora c'è molto da fare, organizzare, riunire.

D-Star dimenticato?

E allora tornare alle origini potrebbe essere la soluzione del momento: l'Analogico !

Da qui la nostra soluzione, almeno per il momento …. hihi
Un ripetitore di nuova tecnologia sulla Capitale in banda radioamatoriale UHF, già oggi attivo in locale e aperto a tutti.
Essere poi in rete è importante per ravvicinarci e comunicare di più, visti i pochi radioamatori che ancora si affacciano in fonìa sulle VHF e UHF, e quindi si è scelta la strada dell'**SVXLINK**.

In questi giorni, con l'aiuto degli amici Antonino IZ0XZD e Franco IZ0RJR siamo impegnati al riassetto della postazione sulle alture dei Monti Tiburtini, alla realizzazione della circuiteria di base e alla preparazione delle schede elettroniche di nuova generazione, che ci permetteranno di realizzare il progetto.
Seguiteci qui per ulteriori ragguagli …….

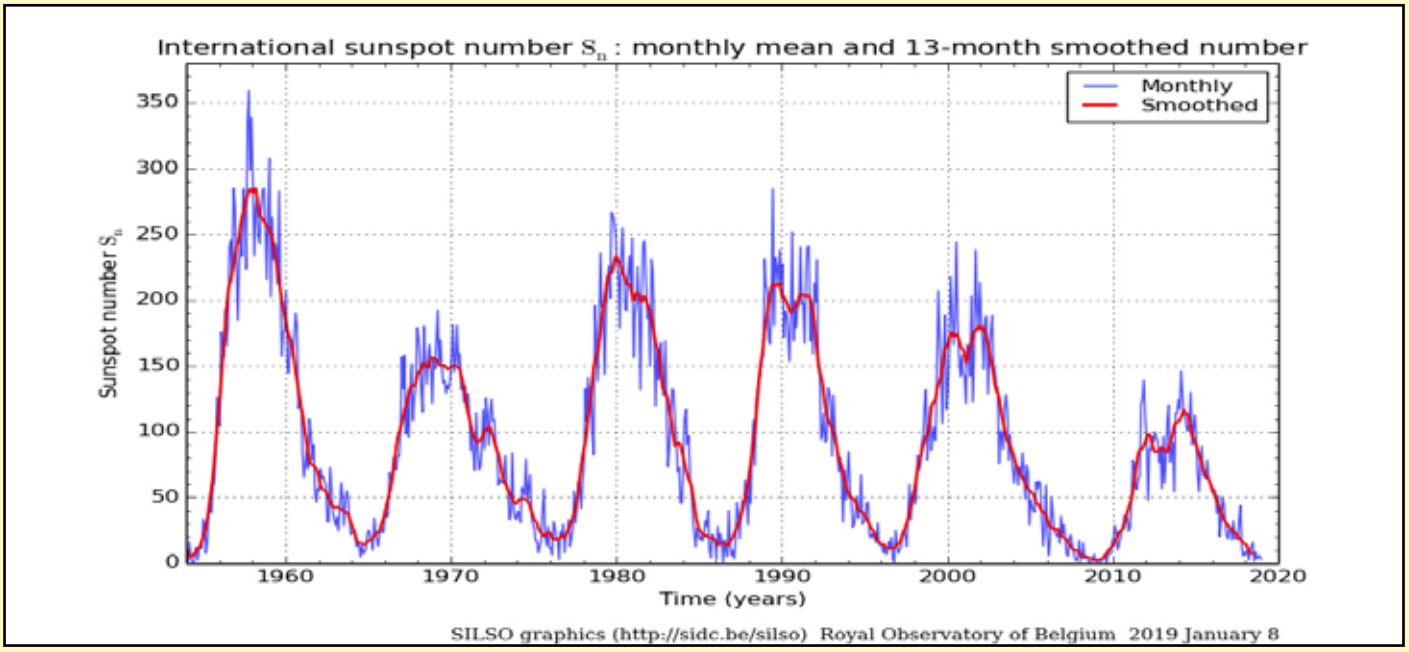
Che cos'è SVXLINK?

Svxlink è un software sviluppato da Tobias Blomberg SM0SVX, installabile su sistemi linux unix. Serve fondamentalmente per collegare nodi distanti utilizzando il sistema echolink. Per lo scopo può essere impiegata una singola radio in simplex, oppure un rx e un tx in configurazione ponte radio, veicolando cosi il traffico voce con il metodo voip. L'hardware può essere un vecchio pc o meglio un piccolo raspberry dai consumi ridotti.



PREVISIONI CICLO SOLARE, MACCHIE SOLARI, PROPAGAZIONE HF

di IK1HGE, Roberto Filippo

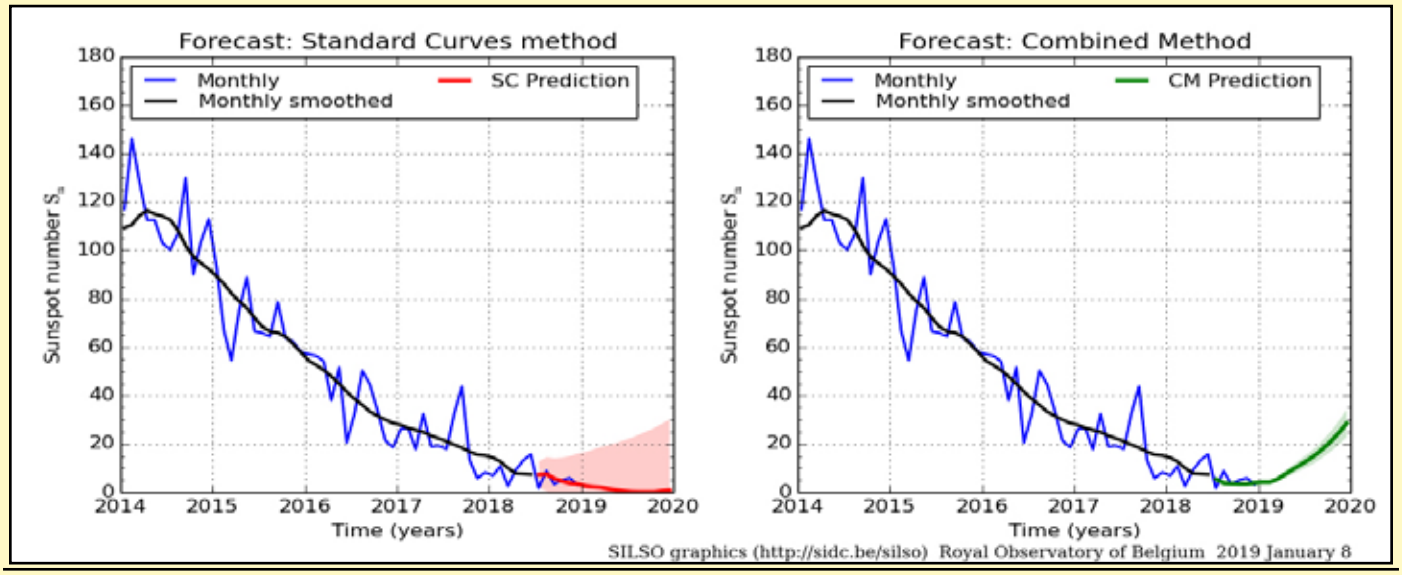


Andamento della media mensile del numero di macchie solari negli ultimi cinque cicli solari

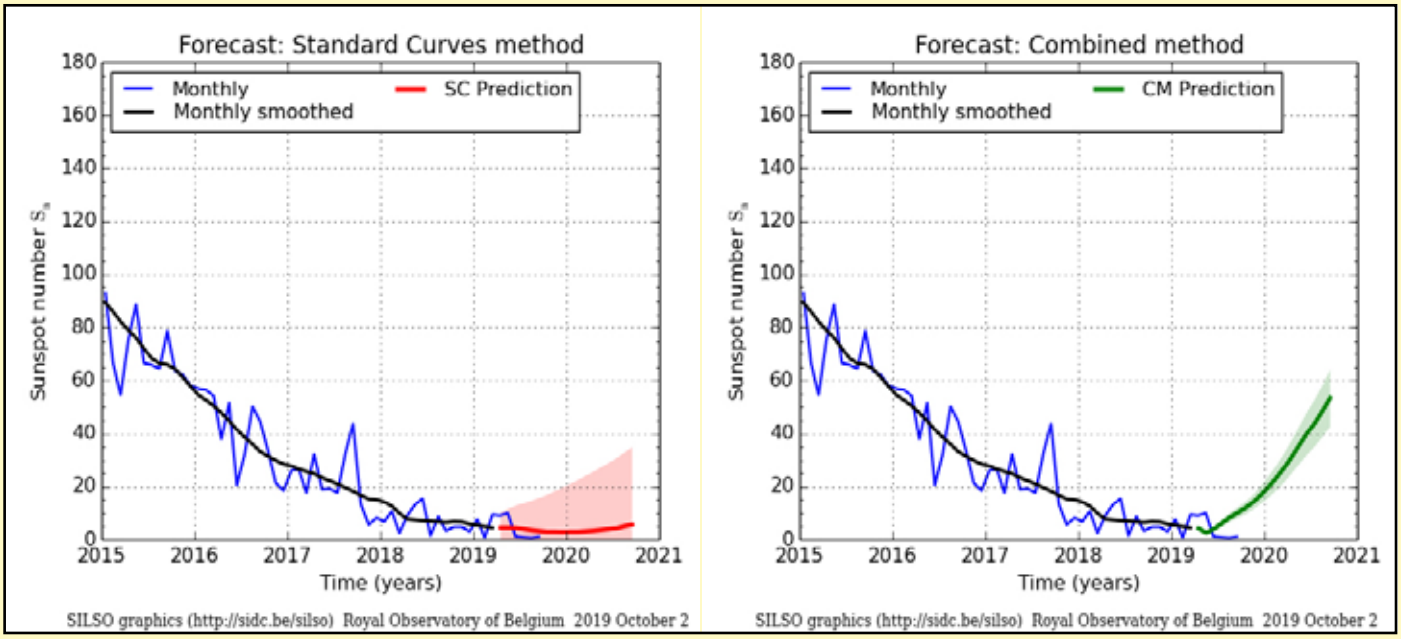
Grosso modo, per dirla in parole semplici, ormai abbiamo capito che la propagazione sulle bande radioamatoriali, in particolare quelle in HF (decametriche), dipende dal numero di macchie solari (SN = Sunspots Number): più macchie ci sono (SN alto) migliore sarà la propagazione delle onde elettromagnetiche e più alta sarà la massima frequenza utilizzabile (MUF). I "vecchi" ci dicono che questo numero di macchie solari, o meglio la sua media giornaliera o mensile, nel lungo periodo ha un andamento ciclico, cioè raggiunge un picco in un tempo relativamente breve, e poi ha una coda di decadimento che si prolunga per diversi anni in cui il numero di macchie solari rimane molto basso con conseguente mediocre propagazione. Questo andamento si ripete con cadenza, grosso modo, undecennale, come vediamo nel grafico della figura seguente che rappresenta il numero di macchie solari medio mensile negli ultimi cinque cicli.

Ahinoi, quella che stiamo vivendo proprio in questo periodo è la fase di minimo del 24° ciclo solare: poche macchie solari, poca propagazione… La domanda che ci facciamo tutti è: quando tornerà a crescere il numero di macchie solari? Cioè: quando inizierà il nuovo ciclo solare? Ma ancora di più: quando migliorerà la propagazione e potremo finalmente fare dei bei DX anche da QTH di normale abitazione, con potenze e antenne non particolarmente "lussuose"? Ci vengono in aiuto le previsioni divulgate da prestigiosi istituti di osservazione e ricerca.

I due grafici che riporto, resi disponibili dal Royal Observatory of Belgium, Brussels (Osservatorio Reale del Belgio di Brussels) mostrano:



Previsioni andamento del numero di macchie solari mensili. A sinistra: metodo standard; a destra metodo combinato. Sopra: previsioni realizzate l'8 gennaio 2019; sotto le previsioni aggiornate mensilmente. Fonte: SILSO data/image, Royal Observatory of Belgium, Brussels.



Numero di macchie solari: previsione con metodo standard e con metodo combinato, grafici aggiornati mensilmente

- in blu il numero medio mensile di macchie solari (osservato nel passato)- in nero l'andamento del numero medio mensile di macchie solari (ovvero, la stessa quantità già rappresentata dalla curva blu ma, in qualche modo, smussata o "allisciata")- in rosso la previsione, realizzata con il metodo standard, dell'andamento del numero medio mensile di macchie solari (quindi questa è una previsone, quello che ci si aspetta nel futuro)- in verde la previsione, realizzata con il metodo combinato, dell'andamento del numero medio mensile di macchie solari (anche questa è una previsione per lo stesso periodo cui si riferisce la linea rossa, ma con un modello di calcolo più completo)

Che differenza c'è tra i due metodi di previsione? Quale dei due metodi è più corretto per il periodo che stiamo vivendo?

Il metodo standard (SC = Standard Curves) consiste nell'interpolazione delle curve standard di Waldmeier; in sostanza, questo metodo si basa sulla serie (cioè la successione dei numeri, messi uno dietro l'altro in ordine fino a questo momento) della quantità di macchie solari. La curva risultante (quella rossa) è una buona previsione nei periori in cui c'è un andamento abbastanza "tranquillo", cioè non sono attese inversioni (ovvero, siamo relativamente lontani dal picco e dal minimo, le due situazioni in cui ci aspetteremmo dei cambiamenti dell'andamento, in particolare da decrescente a crescente come del di minimo tra due cicli solari). In definitiva, questo metodo di previsione non va molto bene per la fase del ciclo solare che stiamo vivendo adesso.

Il metodo combinato (CM = Combined Method) combina una tecnica di regressione applicata alla serie della quantità di macchie solari con l'indice geomagnetico usato come precursore. Questo metodo, dovuto a K. Denkmayr e P. Cugnon, fornisce una previsione migliore durante la fase di minimo tra i cicli solari, cioè esattamente la fase che stiamo vivendo in questi mesi (o anni).

La fascia rosa del grafico di sinistra, e la fascia verdina nel grafico di destra, credo indichino le zone di incertezza, entro le quali si potrebbe posizionare con una certa probabilità la vera curva di andamento. Anche questa fascia dipende dal metodo di calcolo utilizzato. Vediamo come la fascia di incertezza del grafico di sinistra è molto più larga di quella del grafico di destra.

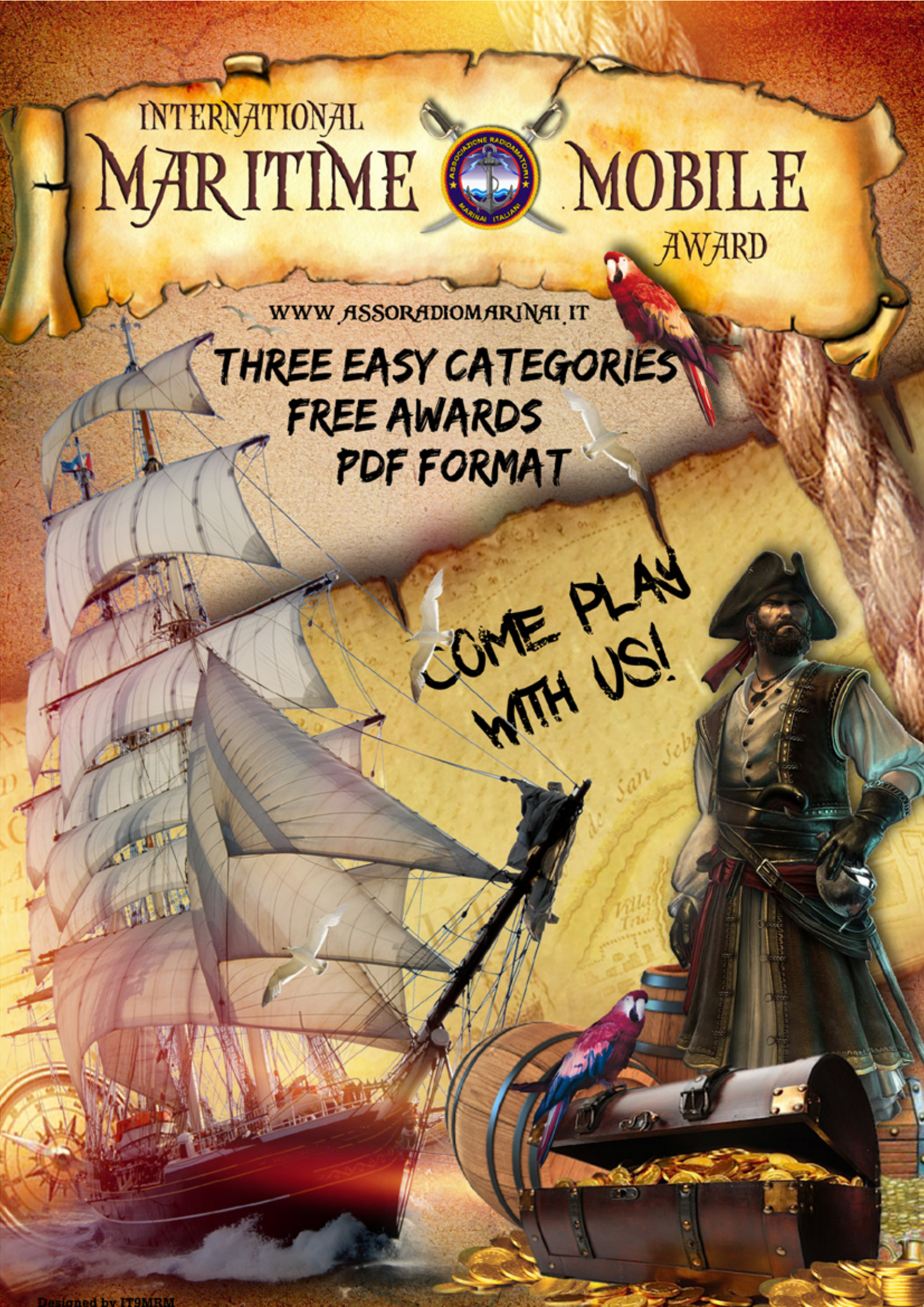
Possiamo, infine, trarre le conclusioni che ci interessano: facciamo affidamento ai grafici datati 8 gennaio 2019, quelli disponibili nel momento in cui sto scrivendo. Beh, la previsione con metodo standard ci preoccupa un po' in quanto pronostica un 2019 sostanzialmente piatto e fa intravedere una possibile ripresa a inizio 2020, mentre la previsione con metodo combinato fa ben sperare in un aumento della quantità di macchie solari, e dunque un miglioramento della propagazione delle onde elettromagnetiche, a partire dalla primavera 2019!

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



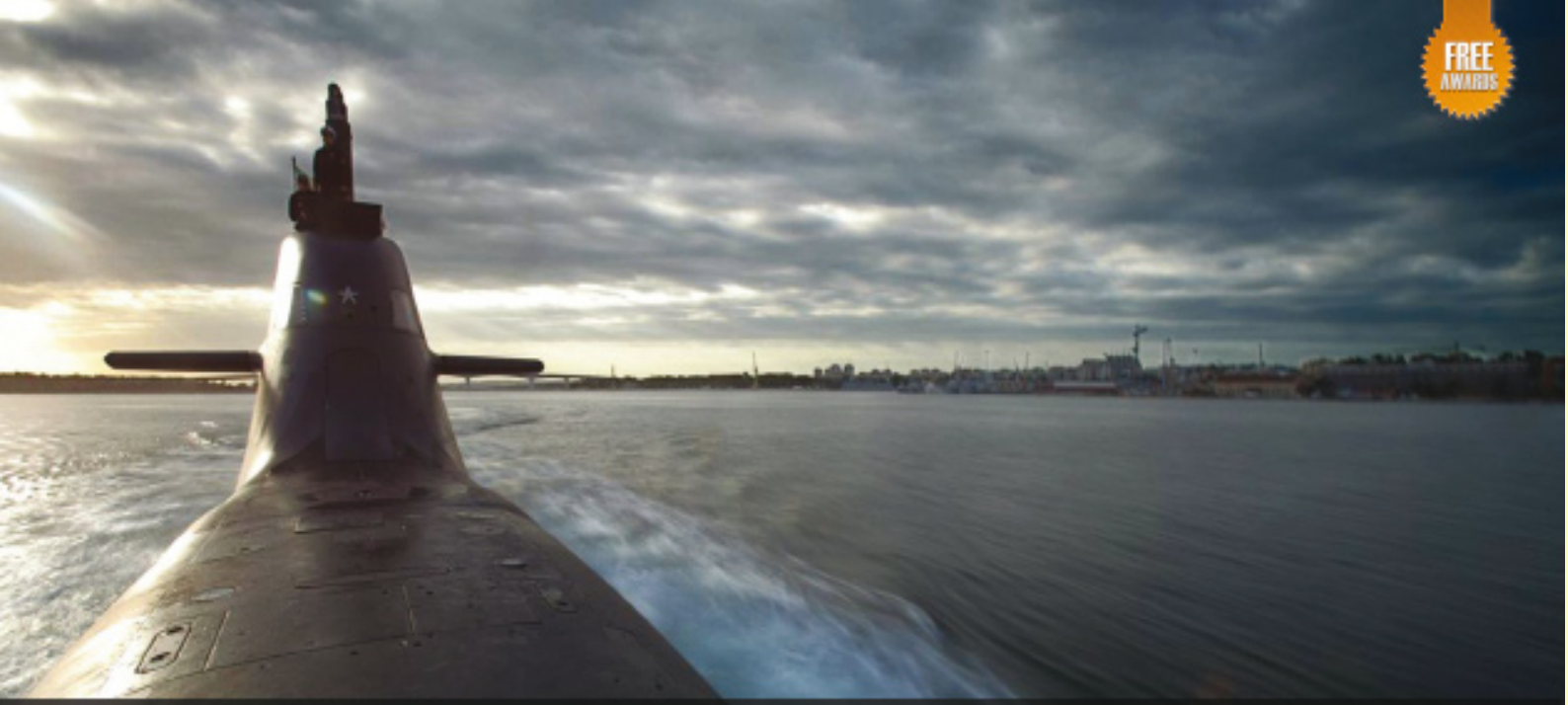
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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.



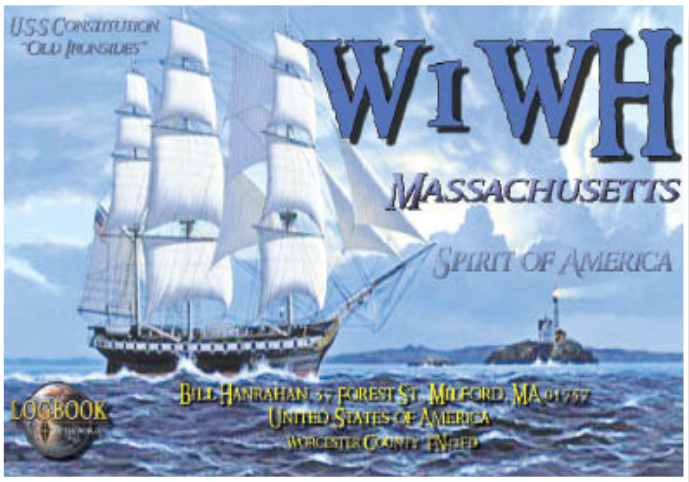

DH 2 MS


MF-RUNDE · VEREINIGUNG NOCH FUNKENDER MARINEFUNKER
DAMPF-EISBRECHER STETTIN
DOK: L23
LOC: JO31JS
WAZ: 14
ITU: 28
Member
913
MF-Runde
DJ7CR
Siegbert Rams, Hübertsweg 3, D-46499 Hamminkeln


R.N.L.B. DORIS BLEASDALE
EI3KE
Seamus Campbell
Reynoldstown
Clogherhead
Ireland
Old call EI8IA
To: This confirms our 2-way SSB QSO
Date: February 4, 2012 Time: UTC
Band: 20M UR Sigs: 59


JA5CPJ
SHODO ISLAND


R6CF/MM


USS Constitution
"Old Ironsides"
W1WH
Massachusetts
Spirit of America
Logbook


2-ая РАДИОЭКСПЕДИЦИЯ "РОССИЙСКИЙ РЕЧНОЙ ФЛОТ"
7-16 СЕНТЯБРЯ МОСКВА-УФА
ПУШКИНСКИЙ РАДИОКЛУБ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ
R2RRF/MM
ТЕПЛОХОД "ВАСИЛИЙ ЧАПАЕВ" RDA:
Confirming QSO with
Date (Z)
UTC
Freq / 2XMode
Report
RA9UUG
12-Sep-08
03:07
14.00000 SSB
57
73,
Tnx QSL Pse
UU9JJ
Our site will help your station to be as powerful as this ship
www.viks.sv.net.ua
Наш сайт поможет Вашей станции быть такой же мощной как этот корабль
ROMANIA
NAVROM DELTA TULCEA &
YP1WFF/mm
Gator Amateur Radio Society
- SWLARC -
c/o WA5VDM
512 S. Crocker Street
Sulphur, LA 70663
Operating Aboard
The USS Orleck Naval Museum
in Lake Charles, LA.
886
W5BII
MUØFAL
COLIN
Island of Guernsey
LOC: IN89RL
WAB: WV38
IOTA: EU114
Kerch Merchant Sea Port
UU7J
Trans-shipment of cargo, transport-forwarding services, motor transport services
28, Kirova Street, Kerch 98312, Crimea, Ukraine

FOTO STORICHE



Sommergibile PRIMO LONGOBARDO ex USS Pickerel (1944 - 1981)



Sommergibile GINAFRANCO GAZZANZA-PRIAROGGIA ex USS Volador (1945 - 1981)

La stazione radio di....



La QSL dei soci....



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

COMMANDER PLAQUE





CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCELLO

COMMANDER PLAQUE
di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO

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

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



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

BANDE
Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

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

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

RICHIESTE
Va richiesto all' Award manager :

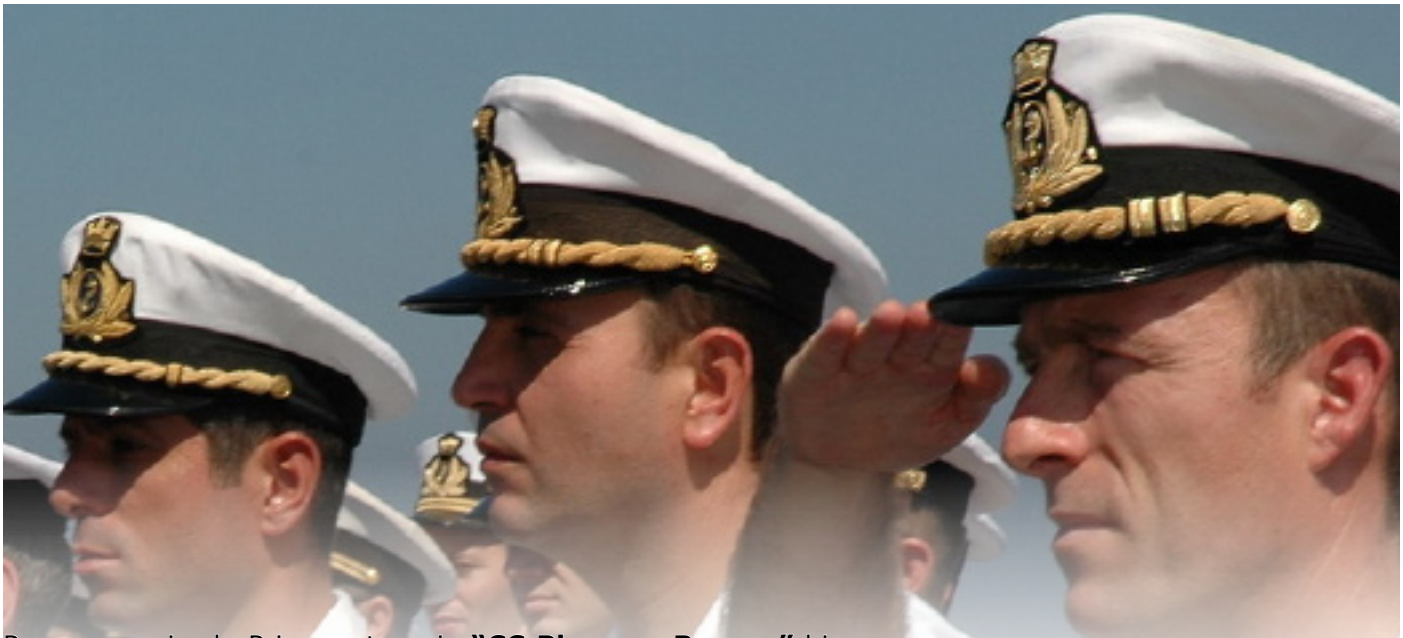
IT9MRM
Alberto Mattei
Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR)
- Italy -
email: it9mrm@gmail.com

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

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

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

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



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



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



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








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

DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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

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

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



























Le QSL dei Radioamatori di Marina sono printed.it

RADIOAMATORI ARMI MARINAI

QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su
facebook

2019

17-18 Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
7-22 Settembre	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2019 by ARMI
23-29 Settembre	II8MI - Special Call “Marinai Italiani” - XX Raduno A.N.M.I.
28-29 Settembre	XX Raduno A.N.M.I.
27 Settembre-12 ottobre	Enigma Reloaded - VI edizione
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 MF



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

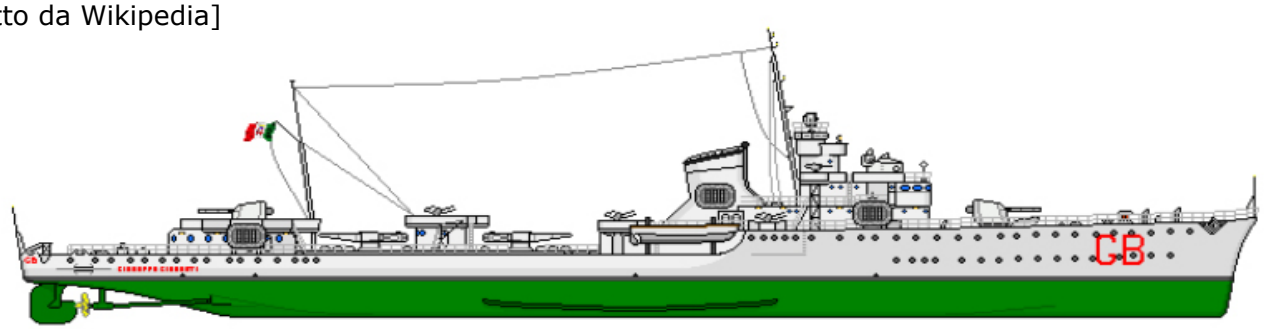


Un pò di storia

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 - IZ0ARL		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

ABBONATI

c'è una passione che il
Notiziario della Marina
condivide con te: il mare



per le modalità di abbonamento
visita il sito www.marina.difesa.it
e segui il percorso:
editoria/Notiziario della Marina/come abbonarsi



CALENDARI 2020



€7,00 IVA Inclusa*

Acquista la versione da parete del Calendario Marina Militare 2020.

PER ASSISTENZA SULL'ACQUISTO DEI PRODOTTI POTETE CONTATTARCI VIA TELEFONO AL NUMERO **3335445156** O SCRIVERE ALLA SEGUENTE EMAIL **amministrazione@gemmagraf.it** , INDICANDO LE VOSTRE PROBLEMATICHE E IL NUMERO DI TELEFONO AL QUALE VOLETE ESSERE RICONTATTATI.

https://www.gemmagraf.it/calendario-marina-militare-2020/

Colora i tuoi QSO con QSL di successo!



QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

I4WJO - UN RADIOAMATORE ACCUSATO DI STREGONERIA
di Stefano Lorenzetto (tratto da http://www.ilgiornale.it)

Questa è la storia di Clarbruno Vedruccio - I4WJO - [MI-259] un Fisico appartenente alla Marina Militare (Ufficiale della forza di complemento) candidato al Nobel per la Medicina nel 2011.



Ha inventato la macchina che vede i tumori: lo accusano di stregoneria

Clarbruno Vedruccio costruisce una sonda contro le mine antiuomo e scopre che interagisce col suo corpo. "Merito di un panino ingurgitato in treno e della gastrite"

Un tubo lungo 30 centimetri che permette di scoprire i tumori non appena cominciano a formarsi. Una sonda elettromagnetica che vede qualsiasi infiammazione dei tessuti. Un esame che dura appena 2-3 minuti, non è invasivo, non provoca dolore o disagi al paziente, e fornisce immediatamente la risposta. Un test innocuo, ripetibile all'infinito e senza togliersi i vestiti, che ha una precisione diagnostica come minimo del 70% ma, se eseguito da mani esperte, può arrivare anche al 100% di attendibilità.
Uno strumento rivoluzionario, poco ingombrante, portatile, che si può usare ovunque e che non necessita di mezzi di contrasto radioattivi, lastre fotografiche o altro materiale di consumo. Un'apparecchiatura che si compra, anzi si comprava, con 43.000 euro più Iva, contro i 3-4 milioni di euro di una macchina per la risonanza magnetica, i 2 milioni di una Pet e il milione e mezzo di una Tac, tutt'e tre con costi di gestione elevatissimi.
Allora chi e perché ha paura del bioscanner, nome commerciale Trimprob? Non certo i potenziali pazienti, che potrebbero individuare per tempo la malattia. Non certo il ministero della Salute, che lo ha inserito nel repertorio dei dispositivi medici del Servizio sanitario nazionale. Non certo il professor Umberto Veronesi, che lo ha sperimentato nel suo Istituto europeo di oncologia di Milano e ne ha decantato la validità. Eppure la Galileo Avionica, società del colosso Finmeccanica, ha annunciato la chiusura della Trim Probe Spa, l'azienda che lo produceva e lo commercializzava, messa in liquidazione in quanto ritenuta non più strategica nell'ambito di un gruppo internazionale specializzato nei mezzi di difesa militare.

Questa è l'infelice historia di un cavaliere d'altri tempi, il professor Clarbruno Vedruccio, 54 anni, l'inventore del bioscanner, laureato in fisica e in ingegneria elettronica negli Stati Uniti, già collaboratore dell'Istituto di fisica dell'atmosfera del Cnr a Bologna e docente di metodologia della ricerca all'Università di Urbino, che nei tempi presenti avrebbe meritato i premi Nobel per la fisica e la medicina fusi insieme, se solo il mondo girasse per il verso giusto, e invece è costretto a prosciugare il conto in banca per tutelare la sua creatura.

Vedruccio è arrivato al bioscanner per puro caso, mentre stava fornendo tecnologia militare avanzata ad alcuni reparti d'élite delle nostre forze armate. Pur di non lasciarsi sfuggire un simile cervello, nel 2004 i vertici della Marina hanno rispolverato la legge Marconi del 1932, così detta perché fu creata su misura per Guglielmo Marconi, l'inventore della radio, che minacciava di passare armi e bagagli agli inglesi. Arruolato «per meriti speciali» nella riserva selezionata, con decreto del presidente della Repubblica, l'Archimede Pitagorico è diventato capitano di fregata ed è stato assegnato all'ufficio studi del Comando subacquei e incursori alla Spezia. Ha anche partecipato con l'Onu alla missione di pace Leonte in Libano, dove s'è guadagnato un encomio.

Quando nel 2004 una serie di fenomeni impressionanti - elettrodomestici che prendevano fuoco, vetri delle auto che esplodevano, bussole che impazzivano, cancelli automatici che si aprivano da soli - sconvolse la vita di Caronia, nel Messinese, la Protezione civile chiamò Vedruccio per trovare il bandolo della matassa. Lo studioso accertò che il paesino dei Nebrodi veniva colpito da fasci di radiazioni elettromagnetiche con particolari caratteristiche. Se oggi gli chiedi chi fosse a emetterle, si limita a tre parole: «Non posso rispondere». L'inventore abita con la moglie Carla Ricci, sua assistente, a pochi chilometri dal radiotelescopio Croce del Nord di Medicina (Bologna). Quando si dice il caso.

Nome insolito, Clarbruno.

«Viene dalla fusione di Clara e Brunello, i miei genitori».

Lei è un fisico. Perché ha accettato di diventare ufficiale di Marina?

«Non sono né guerrafondaio, né pacifista. Ma se la guerra si deve fare, si fa. Diciamo che la vita militare è la normalità, nella nostra famiglia. Sono nato a Ruffano, provincia di Lecce. Mio nonno materno, Ettore Giaccari, disperso in mare nel 1941, era il capo motorista dell'incrociatore Fiume, affondato dagli inglesi nella battaglia di Capo Matapan. Mio padre comandava la brigata costiera della Guardia di finanza. Sono cresciuto tra la caserma e il faro di Torre Canne. Nel gennaio 1958 precipitò in Adriatico un aereo F86 e papà si gettò a nuoto nelle acque gelide per salvare il pilota. Lo riportò a riva: purtroppo era già morto. Io passai l'infanzia fra i rottami di quel caccia militare. Ricordo ancora la carlinga, i comandi, la sala radio. Il mio amore per l'elettronica è nato lì».

E il bioscanner com'è nato?

«Nel 1985 collaboravo col battaglione San Marco. Mi fu chiesto se ero in grado di mettere a punto una tecnologia per intercettare i pescatori di frodo che di notte approdavano sull'isola di Pedagna, zona militare al largo di Brindisi. Le telecamere non potevano essere installate per la troppa salsedine e le frequenti mareggiate. Stavo lavorando a una specie di radar antiuomo, come quelli che gli americani usavano in Vietnam, quando mi accorsi che alcune bande di frequenza in Uhf, fra i 350 e i 500 megahertz, quindi al di sotto dei canali televisivi, interagivano bene con i tessuti biologici delle persone».

In che modo se ne accorse?

«Volevo sperimentare la possibilità di usare l'elettromagnetismo anche per rintracciare le mine antiuomo sepolte nel terreno: il rilevatore registrava qualsiasi discontinuità nella compattezza della sabbia fino a 20 centimetri di profondità. Mentre ero nel mio laboratorio, notai che sugli analizzatori di spettro una delle tre righe spettrali spariva completamente ogniqualvolta mi avvicinavo al banco di prova. Strano. Quel giorno avevo ingurgitato un panino col salame in treno ed ero in preda a una gastrite terribile. Mi si accese una lampadina in testa. Chiamai Enrico Castagnoli, ex radarista della Marina, mio vicino di casa, e gli chiesi come si sentisse in salute. "Benone", mi rispose. Ripetei la prova su di lui: nessuna variazione di spettro. La conferma che cercavo».

Cioè?

«Allora non potevo saperlo. Ma avevo appena provato in vivo ciò che gli scienziati Hugo Fricke e Sterne Morse intuirono e descrissero nel 1926 su Cancer Research e cioè che i tessuti sani hanno una capacità elettrica più bassa, quelli infiammati più elevata, quelli oncologici ancora maggiore. In pratica il mio bioscanner consente di fare una specie di biopsia elettromagnetica, quindi incruenta, dei tessuti biologici, grazie a tre frequenze in banda Uhf, intorno ai 460, ai 920 e ai 1350 megahertz. In particolare, il segnale sulla prima frequenza interagisce con le formazioni tumorali maligne, evidenziando un abbassamento della riga spettrale».

E individua qualsiasi tipo di cancro?

«A eccezione delle leucemie. Ma i tumori solidi su cui abbiamo indagato li ha letti tutti. Ho visto alcuni carcinomi del seno con due anni d'anticipo sull'ecografia e sulla mammografia».

Chi è stato il primo paziente a sottoporsi all'esame?

«Un fisico britannico che era venuto all'Università di Urbino per un congresso. Gli ho scoperto un tumore alla prostata. Nei giorni successivi gli studenti di medicina, farmacia e veterinaria facevano la fila per sottoporsi all'esame e lo stesso i miei colleghi docenti. Io insegnavo a loro e loro a me. Nel 2006 ho portato la macchina in Libano durante la missione Leonte. È stato un altro screening di massa».

Ma chi garantisce che il test non faccia male e sia affidabile?
«Il bioscanner ha l'omologazione dell'Istituto superiore di sanità, che ne ha attestato la non nocività. Per ogni organo occorre poi una procedura di validazione presso enti accreditati dal ministero della Salute. Per le ovaie la sperimentazione avviata dall'Istituto nazionale dei tumori di Milano ha dimostrato un indice di sensibilità del 91%, il che è particolarmente confortante, trattandosi di una neoplasia che non dà sintomi e in genere viene scoperta quando vi sono già le metastasi. Nello stesso istituto sono stati testati i tumori del retto: siamo sull'89% di attendibilità. Le prove per la tiroide e lo stomaco-duodeno, eseguite nelle Università di Catanzaro e Genova e nell'ospedale maggiore della Marina militare a Taranto, si sono rivelate esatte al 90% e in due casi al 100%. I tumori della vescica, testati all'ospedale Vito Fazi di Lecce, hanno restituito un dato sicuro nell'89,5% dei casi. Per la prostata e il seno siamo al 72%».

Il margine d'errore a che cos'è dovuto?
«All'imperizia di chi esegue l'esame e alla fallibilità di tutti i sistemi diagnostici. Non dimentichiamo che anche un ecografo può sbagliare nel 45% dei casi: tanto varrebbe buttare in aria una monetina e fare a testa o croce. Da uno studio pubblicato sulla rivista Urology nel 2008, e relativo alla diagnostica della prostata, risulta che il bioscanner ha offerto un'accuratezza del 72% contro il 55% di un'ecografia transrettale, tanto invasiva quanto fastidiosa».

Gli amici si rivolgeranno a lei al minimo acciacco.
«Li dirotto verso gli ospedali. È troppo pesante scoprire che una persona ha un tumore e doverglielo dire all'istante. Se il Trimprob fosse dato in dotazione ai medici di base, si risparmierebbero miliardi di euro spesi per accertamenti diagnostici spesso inutili. Purtroppo è presente solo in 50 ospedali sui circa 2.000 esistenti in Italia».

E all'estero?
«Si trova in Giappone, Brasile, Malesia, Turchia, Iran, Regno Unito, Francia, Belgio. Ma da due anni la Galileo Avionica ha smesso di produrlo e io mi ritrovo a pagare le spese per il mantenimento del brevetto internazionale dalla Cina al Sudafrica, dall'India al Canada. Si tratta di costi largamente superiori al mio stipendio».

E dire che la Galileo Avionica era andata ad analizzare col bioscanner persino la prostata di Beppe Grillo...
«Credo che il Trimprob sia stato testato anche su Umberto Bossi, che ne ha parlato benissimo a Silvio Berlusconi».

Attrezzo bipartisan. «A questo punto come si fa a dire che l'esposizione ai campi elettromagnetici non ha effetti sulle persone?», s'è chiesto Grillo nel suo blog.
«Il Trimprob utilizza una potenza 100 volte inferiore a quella dei cellulari: 10 milliwatt contro 2 watt. Però bisogna essere onesti: l'industria non ha alcun interesse a divulgare le indagini che invitano ad applicare il principio di precauzione all'elettromagnetismo».

Non mi aveva detto che la non nocività del bioscanner è certificata?
«È così. L'esame dura poco o niente, non vi è un'esposizione cronica, e la frequenza ha uno spettro di assorbimento selettivo sui tessuti infiammati, non su quelli sani».

E i collegamenti wireless sono sicuri?
«Da elettromagnetista ho sviluppato una particolare sensibilizzazione ai campi elettromagnetici anche deboli. Mi sono accorto che il mio vicino di casa aveva cambiato il modem per collegarsi a Internet perché ho cominciato a dormire male. Ho acceso l'analizzatore di spettro e ho visto che aveva installato una rete wi-fi. Gli ho chiesto di spegnerla almeno di notte e sono tornato a dormire bene».

Il Trimprob rischia di rendere superfluo il lavoro dei radiologi?
«No. La diagnostica per immagini resta lo standard. Il bioscanner aiuta, dà il primo allarme. Per esempio, gli urologi che lo impiegano hanno ridotto di molto la prescrizione di biopsie».

Però manda in pensione le mammografie per prevenire il tumore al seno.
«Se vuole condannarmi a morte, scriva così».

Insomma, a quali specialisti dà fastidio?
«A tutti quello che non lo usano».

Qualcuno l'ha ostacolata?
«Durante un vertice all'Istituto superiore di sanità, al quale ero stato accreditato dall'Ieo del professor Veronesi, uno dei presenti mi ha detto: "Cos'è? Stregoneria?". Gli ho obiettato che un'industria che produce cacciabombardieri difficilmente spreca tempo in riti vudù. Il bioscanner è la macchina del futuro. Ma capisco che sarebbe stato come parlare dei telefonini nel 1700».

Com'è possibile che l'Italia non riesca a sfruttare l'invenzione di un italiano?
«Vuol sapere una cosa? Sono un capitano di fregata precario. In Marina ho lavorato solo sei mesi l'anno, agli inizi senza stipendio. E dal 2 luglio sarò congedato perché compio 55 anni, che è l'età limite per far parte come ufficiale delle forze di completamento. Eppure questo è il periodo più fertile della mia vita di inventore: due brevetti depositati, fra cui un'antenna tattica omnidirezionale per collegamenti satellitari utilizzata dal contingente italiano in Afghanistan, e altri quattro già pronti».

Si sarà pentito di non essere rimasto negli Stati Uniti.
«A fuggire si fa presto. Rimanere a combattere in Italia, quello sì è da soldati».





International Naval Contest 2019

7-8 DEC

Saturday, 16:00 UTC to
Sunday, 15:59 UTC
Bands: 3.5 - 7 - 14
- 21 - 28 MHz
Mode: CW - SSB - Mixed

NAVAL CLUB'S

A.R.M.I [MI]
F.N.A.R.S [FN]
I.N.O.R.C. [IN]
M.A.R.A.C. [MA]
MF [MF]
M.F.C.A. [CA]
N.R.A. [PN]
R.N.A.R.S. [RN]
YO-MARC [YO]

MANAGED BY

MF-RUNDE e.V. • NOCH FUNKENDE MARINEFUNKER •

WEB: WWW.ASSORADIOMARINAI.IT



INTERNATIONAL NAVAL CONTEST 2019

Quando: Sabato 07 Dicembre e Domenica 8 Dicembre 2019;

Ora: dalle 16:00 UTC di Sabato alle 15:59 UTC di Domenica;

Bande: 3.5 - 7 - 14 - 21 - 28 MHz.

Modalita': CW - SSB - Mixed mode;

Rapporti:

- Gli iscritti ai Naval Club passeranno il rapporto RST seguito dalla sigla del Club e dal numero di iscrizione. (es.599MI04)
- I non iscritti (Indipendenti) passeranno il rapporto RST seguito da un numero progressivo a partire da 001.(es.599001)

Punti:

- Membri Naval Club : 10 punti
- Non Membri : 1 punto

Moltiplicatori:

- Sono moltiplicatori tutte le stazioni appartenenti ai Naval Club;
- Possono essere contattate UNA SOLA VOLTA indipendentemente dalle bande delle quali sono state lavorate;

Punteggio finale:

- Si ottiene moltiplicando la somma dei punti QSO per la somma dei moltiplicatori.

Sono previste le categorie :

A = Naval, all band mixed mode (single op)
B = Naval, all band CW (single op)
C = Naval, all band SSB (single op)
D = all bands/modes SWL
E = Naval, all bands/modes, "Club-Station" (multi op)
F = Non Naval, all bands/modes (single op).

Premi:

Un trofeo: I primi di ogni classe.
Un certificato: Per i secondi e terzi di ogni classe.

Logs:

Sono accettati i seguenti log elettronici nel seguente formato: Cabrillo, Word, Excel, Text, Acrobat or ADIF (CBR; DOC; XLS; TXT; PDF; ADI).

Tutti i log devono indicare il nominativo di stazione e la classe di partecipazione. Se uno di questi attibuti non è riportato, il log viene escluso dal conteggio.

Eccezzionalmente vengono accettati anche log scritti a mano.

Tuttavia, se i dati sono illeggibili o con scrittura illegibile, saranno ignorati.

Si prevede che il log si concluda con un calcolo plausibile del punteggio totale da parte dell'operatore.

Naval Clubs:

ARMI	Associazione Radioamatori Marinai Italiani	**MI**
FNARS	Finnish Naval Amateur Radio Society	**FN**
INORC	Italian Naval "Old Rhythmers" Club"	**IN**
MARAC	Marine Amateur Radio Club Netherlands	**MA**
MF	Marinefunker-Runde e.V.	**MF**
MFCA	Marine Funker Club Austria	**CA**
NRA	Núcleo de Radio Amadores da Armada Portugal	**PN**
RNARS	Royal Naval Amateur Radio Society	**RN**
YO-MARC	Romanian Marine Radio Amateur Club	**YO**

I log scritti a mano devono essere inviati al seguente indirizzo:

Albert Homrighausen, DF8LD
Am Fliederbogen 2
D-24980 Schafflund
Germany

Log elettronici vanno inviati al seguente indirizzo di posta elettronica:

EMail: **df8ld@darc.de**
(ogni log ricevuto sarà confermato da un breve messaggio)

Ultimo giorno utile per ricevere i log: **31 Dicembre 2019**

GLOSSARIO DEI TERMINI MARINARESCHI

tratto da ammiraglia88.it



C

CAVO
A bordo di una nave non si troveranno mai corde e funi, ma solo cavi e soprattutto cime.

CAVO TORTICCIO
Si chiama così un cavo trecciato; è quel cavo ottenuto avvolgendo insieme tre o più legnoli.

CHIARO - mettere in chiaro
E' l'azione di liberare una manovra da intoppi; è detto così anche lo sciogliere grovigli di corde.

CHIESUOLA
E' la protezione, la custodia, della bussola di rotta.

CHIGLIA
Grossa trave costituente l'asse strutturale di ogni nave. E' situata in basso, al centro della carena (per questo è anche spesso confusa con questa).

CIMA
Nome che viene dato ad ogni fune o corda di media dimensione, può essere in fibra vegetale o sintetica. Non esistono corde a bordo di alcuna nave; l'unica è quella della campana! Le cime più piccole sono chiamate sagole e quelle più grandi gomene o gherlini.

CIURMA
Nome generico dei rematori delle galee. Oggi viene usato per definire, specialmente in tono dispregiativo, l'equipaggio.

CIVADA
La parte centrale del bompresso porta questa dizione. Prendono lo stesso nome anche attrezzature e vele relative. Ad esempio: picco di civada, pennone di civada, vela di civada, ecc.

COFFA
E' la piattaforma semicircolare di legno situata alla sommità del fuso maggiore di ogni albero dei velieri a vele quadre. Accoglie gli uomini di vedetta o gli addetti alle manovre alle vele, gli strumenti di segnalazione e all'occorrenza anche le armi leggere. Ha la parte rotonda rivolta verso prora. Il nome ha origine sugli antichi galeoni dove le coffe avevano la forma della cesta fonda che si chiamava appunto coffa (o corba).

COLOMBIERE
Si chiama così la parte superiore del tronco maggiore, o dell'albero di gabbia, compresa tra la coffa o crocetta e la testa di moro.

COLTELLACCINO
Vela di straglio, avente la forma trapezoidale, che viene affiancata ai velacci quando il vento non è forte.

COLTELLACCIO
Vela di straglio di forma trapezoidale affiancata alle gabbie.

COMANDATA
Turno di guardia sulle navi in navigazione o in porto.

COMANDO (o COMMANDO)
Si tratta di una sagola adatta a fare delle fasciature di protezione intorno ad una cima più grossa o ad un altro oggetto sottoposto a sfregamento

CONSERVA
Si usa dire "navigare di conserva". E' il navigare in gruppo, o in convoglio. In genere designava una compagnia di navi mercantili, anche di padroni diversi, che però facevano il viaggio insieme a difesa l'una dell'altra. Si assicuravano vicendevolmente dai danni della navigazione, e dai pirati, anche con un contratto. Attualmente viene usato anche quando genericamente si naviga in vicinanza con uguale rotta e velocità.

CONTRO
Usato in composizione con altre parole per indicare la contiguità, l'adiacenza o la sovrapposizione sia di vele, sia di parti dell'attrezzatura. Ad esempio: controfiocco, controvelaccio, controranda, ecc.

CONTROFIOCCO
Il più alto e il più piccolo dei fiocchi.

CONTROMEZZANA
La più bassa delle vele quadre posta sull'albero di mezzana. E' una vela a cui spesso si rinuncia, a causa delle sue interferenze con la randa. Il suo pennone è per questo chiamato vergaseca.

NOVITA' DAL WEB...

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

SEZIONE ARMI ROMA

Giorno 2 ottobre 2019 presso la locale sede di ROMA, in Via della Magliana Nuova, 415, si sono riuniti i radioamatori di marina per fondare la sezione ARMI di Roma.
La sede della sezione ARMI di Roma è ubicata presso il numero civico del Coordinatore di Sezione.
Le cariche sociali sono state distribuite ai seguenti OM:
- Coordinatore di Sezione: Marco Naccari – IU0FBK – MI1478
- Segretario: Giuseppe Truglia – IZ0THX – MI1578
- Consigliere: Emanuele Luzi – IZ0ANF – MI1579

Il coordinatore Nazionale ed il C.D. augurano un buon lavoro al neo coordinatore di sezione IU0FBK ed a tutto il suo team.

XX RADUNO NAZIONALE MARINAI D'ITALIA A SALERNO

Giorno 28 e 29 settembre 2019 a Salerno si è svolto il ventesimo Raduno Nazionale dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia. Grande partecipazione di tuti i marinai in congedo da tutta Italia e anche dall'estero, sono arrivati nella splendida cittadina marinara di Salerno. Al raduno sono intervenuti il Presidente dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia, Ammiraglio Paolo Pagnottella e il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Ammiraglio di Squadra Giuseppe Cavo Dragone. Nel corso della manifestazione è stata conferita la Medaglia d'Oro al Merito della Marina all'Associazione Nazionale Marinai d'Italia per essere "esemplare portatrice di antichi valori di cui tiene accesa la fiamma", come cita la motivazione. A rappresentare il Governo c'era il sottosegretario alla difesa Angelo Tofalo e fare gli onori di casa il sindaco Enzo Napoli, il governatore della Campania Enzo De Luca, la consigliera provinciale Paky Memoli."



Nei due giorni è stata attivata una stazione radio con nominativo speciale II8MI situata nelle vicinanze della tribuna d'onore. A rappresentare l'ARMI sono intervenuti alcuni soci della sezione ARMI di Calvi Risorta capeggiati dal Coordinatore della sezione IU8CEU. A far gli onori di casa il Coordinatore della sezione ARMI di Castellammare di Stabia IW8EHK. All'occorrenza anche I6PMV Vittorio Presutti (Coordinatore Provinciale Marche/Abruzzo) ha fatto visita alla postazione.



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
-	-	Si	Roma	IU0FBK - Marco Naccari
-	-	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



Campagna 2019 per AUTOFINANZIAMENTO

SOSTIENICI

CON UN SOLO EURO



ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

http://www.assoradiomarinai.it

by Alberto Mattei - http://www.assoradiomarinai.it

Chi siamo

L'Associazione Radioamatori "Marinai Italiani" nasce ad Augusta (SR) il 01.01.2001, lo scopo di tale Associazione è quello di raccogliere l'adesione di tutti i Marinai (Ufficiali, Sottufficiali, Marinai) della Marina Militare e/o Marina Mercantile Italiana, uniti da una unica passione il "**Mare**" e la "**Radio**".

Questa associazione raccoglie come membri tutti i radioamatori (OM/SWL) che prestano servizio o che abbiano prestato servizio in Marina Militare, o Marittimi iscritti alla Gente di Mare. Anche altri corpi o F.A. che abbiano componente marittima possono far parte dell'A.R.M.I. (Polizia Marittima, G.d.F. del Mare, CC. Marina).

DIVENTA UN RADIOAMATORE DI MARINA



Ideologicamente si avvicina all'A.N.M.I. (Associazione Nazionale Marinai d'Italia) che ne appoggia le idee e gli scopi mantenendo vivo la conoscenza e l'uso del Radioantismo in campo marittimo.

E' un'associazione NO-PROFIT ed apolitica.

Possono iscriversi all'A.R.M.I. anche gli italiani residenti all'estero che abbiano i requisiti sù menzionati.

I Radioamatori che non sono nelle condizioni sù riportate, possono iscriversi come membri "Associati".

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI ★ ARMI ★ MARINAI ITALIANI

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.