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. 225/2019

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	Quella divisa blu!
8	Radioamatori: Le reti mondiali dei servizi mobili marittimi
17	Con la pelle appesa ad un chiodo - Sommergibile Ascianghi
33	Convenzione Internazione per la salvaguardia della vita umana in mare - SOLAS
34	S.A.R. - Search and Rescue
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	Internet sta distruggendo la radio amatoriale?
79	International Naval Contest 2019 - Regolamento
81	Glossario dei termini marinareschi - C
82	Commemorazione Sgt. Romolo Lodati ed equipaggio Regio Sommergibile Scirè nel 13° anniversario della fondazione del gruppo ANMI di Latina
84	Elenco delle sezioni ARMI



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Cari "ARMIgeri", scrivo questo mio editoriale, subito dopo aver terminato l'appuntamento con il FIELD DAY della Regia Marina del 12 novembre. La mancanza di partecipazione delle stazioni accreditate a questo award è sicuramente una pecca che dovremmo scongiurare nei prossimi appuntamenti che si stanno calendarizzando per il 2020. Sicuramente l'attività infrasettimanale del Field Day non rende abbastanza, in quanto molti sono impegnati con il proprio lavoro e quando rientrano a casa è già tardi in quanto la propagazione, specialmente in questo periodo, non è efficiente per poter effettuare i contatti previsti. Quei pochi che sono attivi, danno il massimo ma non essendo in tanti, la riuscita del diploma è quasi nulla. L'ultimo appuntamento con il Field Day è per il prossimo mese giorno 4 dicembre, una ricorrenza importante per la Marina Militare in quanto si festeggia Santa Barbara la patrona della M.M.I. Ormai per quest'anno è andato in questo modo, proveremo a studiare un sistema che coinvolga di più le stazioni accreditate e che diano più possibilità alle stazioni che vorranno partecipare. Il modo più plausibile è sicuramente una sorta di contest suddiviso nelle tre categorie e spalmato in più giorni e soprattutto comprensivo di weekend. Delle tornate di una settimana ciascuno, magari in un periodo che sia lontano dai nostri contest principali (per esempio giugno e ottobre) con delle gare effettive di sette giorni ciascuno. Magari la prima tornata saranno dedicate alla sola fonia, mentre alla seconda tornata solo in CW e Digitale. E potremmo essere presenti anche una volta al mese per esempio l'ultimo weekend del mese. Insomma studieremo un approccio diverso da quello già fatto per dare più occasione a tutti. *Stay tuned*!! Pensiamo adesso all'ultima attività che ci aspetta a Dicembre, "**International Naval Contest**". Il contest dedicato ai NAVY Clubs, quest'anno è demandata la gestione del contest agli 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. E' inutile ricordarvi che la vostra partecipazione è essenziale per portare in alto il nome della nostra associazione in



campo dei naval societies. La competizione con le stazioni TOP europee, soprattutto con i radioamatori appartenenti alle altre associazioni navali è una occasione veramente unica, inoltre si ha la possibilità di aumentare il vostro score di stazioni naval per gli awards permanenti sia dell'ARMI che di altre associazioni navali. Concludo questo mio breve scritto, augurandovi una buona lettura e dandovi 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 **Ottobre** e metà **Novembre**, hanno offerto una discreta attività di stazioni in "**Maritime Mobile**"; di seguito vengono riportate alcune segnalazioni di OM a bordo di navi da guerra, navi da crociera, mercantili, bulk carrier, gassoniere, porta containers, barche a vela ecc.
Le segnalazioni sono monitorate sui principali cluster.



PD2DVB/mm: Daan van Breemen è l'ufficiale in seconda a bordo della draga "BREUGHEL" battente bandiera olandese. La Breughel attualmente (5.11.2019) si trova a Sud delle isole Canarie con rotta in direzione sud. Daan è molto attivo e lo si ascolta in fonia sui 20 metri (14205 MHz più o meno) verso le ore 1800z. Scambia la sua QSL ben volentieri via diretta al suo indirizzo personale: Daan van Breemen - Vermeerstraat 5 - Sint Maartensvlotbrug 1753 BG - Netherlands, oppure via bureau.

Hopper Dredger vessel BREUGHEL - c/s PCKS - IMO 9602849 - MMSI 244020374 - Flag Netherlands [NL] - Gross Tonnage: 11136 - Deadweight: 18440 t - Length Overall x Breadth Extreme: 121.5m × 28m Year Built: 2011





IU1DUB/mm: Alvaro M. Brignone (primo ufficiale di macchina) attualmente è imbarcato a bordo della RO/RO JOLLY PERLA, della compagnia MESSINA, in navigazione dal Mar Rosso attraversando il canale di Suez diretta in Italia. Alvaro è sempre disponibile ed opera in radio quando libero dal turno di servizio. E' attivo soprattutto in grafia e lo trovate spesso in QSO sui 20 metri (14042 MHz). La QSL va inviata via bureau o LOTW o eQSL, in alternativa anche via diretta al suo indirizzo personale: Alvaro M Brignone - Località Grillo n°1 - 17020 Calice Ligure (SV)



IN3GLU/mm: Maurizio Mazzalai è stato segnalato sul cluster in 20 metri (14016 MHz) in CW. Opera quando può a bordo della sua barca a vela s/v TIZIANA ormeggiata nel porticciolo sul Lago di Garda. Maurizio (Max) è facile incontrarlo in radio in QSO con i suoi amici radiotelegrafisti. Scambia QSL via eQSL.cc o via Bureau, per chi vuole inviare via diretta, questo è il suo indirizzo: Maurizio Mazzalai - Via Fornasetta,43 - 38066 RIVA DEL GARDA (TN)



UW5EJX/mm: Vladimir Dudnichenko è il capo macchina a bordo della petroliera M/t KATYAVALA battente bandiera panamense. Attualmente si trova alla fonda al largo di Lome - Togo (Golfo di Guinea). Vladimir è molto attivo in radio e lo si ascolta moltissimo in FT8 e anche in SSB. La QSL va inviata, via eQSL; LOTW; HRDLOG; HAMLOG; oppure Bureau



UR5FA/mm: Oleg Vdovenko è il comandante della nave da trasporto M/v MINERAL BRUGGE battente bandiera belga. La nave ex CHARLOTTE SELMER si trova (oggi 12/11/2019) nel canale di Sicilia in transito direzione nord per il porto di Gibilterra dove è previsto arrivare il giorno 16/11/2019. Oleg è molto attivo in radio e lo si ascolta in 20 metri sia in CW che in FT8. La QSL va inviata via (KM4QZP) suo indirizzo in USA: Oleg Vdovenko - 215 NW 35th street - Boca Raton, FL 33431 - USA



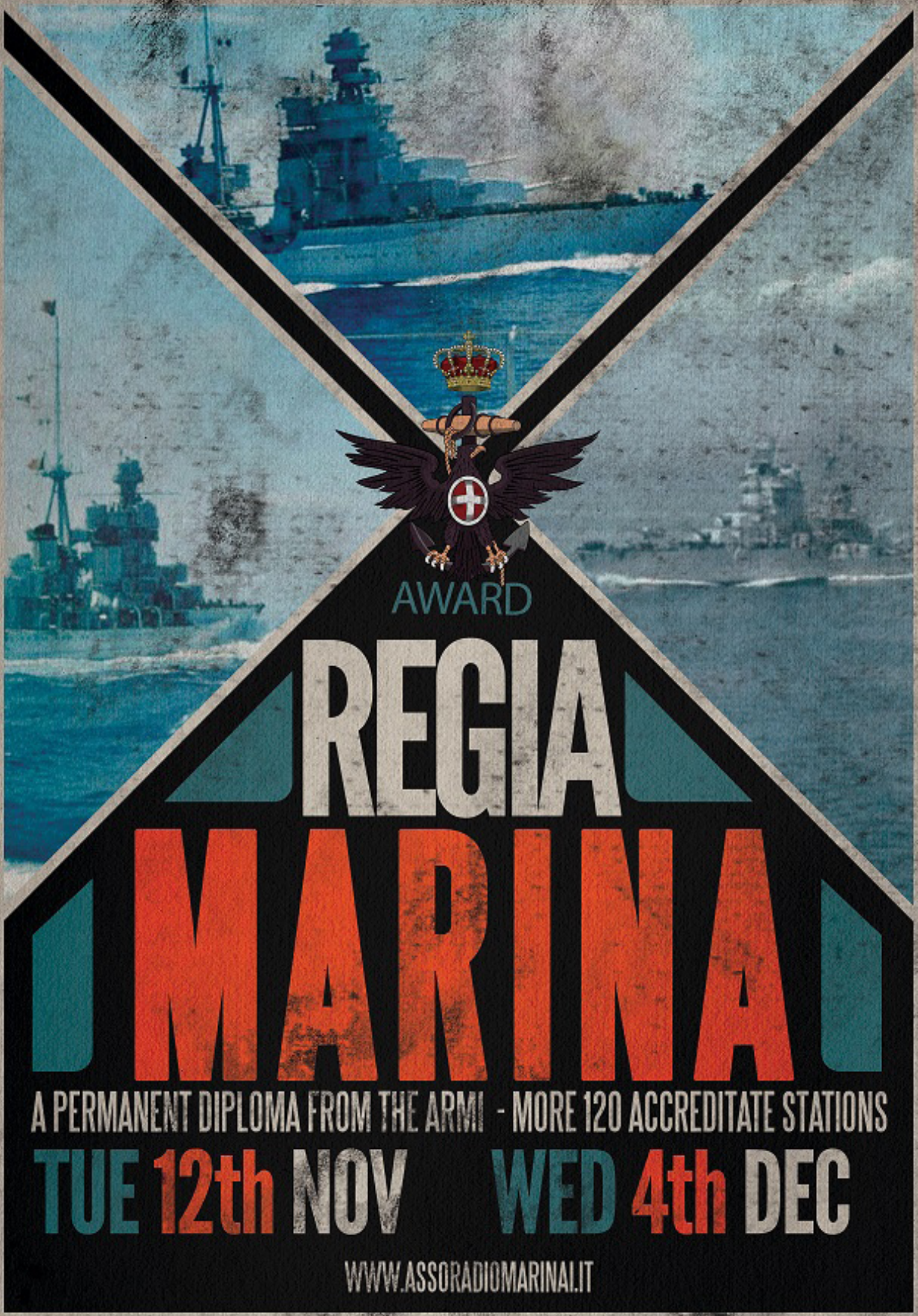
Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 18 ottobre 2019 al 15 novembre 2019), ecco di seguito i nominativi: F5MYK - **UW5EJX** - F6CTF - CT7ANH - HA3FOK - HA0LC - FK8IK - UT1FG - PD0LK - OH6EUM - **IU1DUB** - LA5ZO - PE1OAD - **IN3GLU** - YL3IZ - RN6LOC - SM0WBP - **UR5FA** - **PD2DVB** - MW0EUG - EA3HSO - DD4WK - KG4BSF - DM3RH - DL7ATI - KG5VDK - DG7MAK - DG1GEO - DD1HUR

QUELLA DIVISA BLU!

tratto da Marinai d'Italia (Un pensionato)



Ricordo con orgoglio quando per la prima volta, nel casermaggio, indossai l'uniforme da marinaio mi sentivo goffo in quei pantaloni larghi e fuori misura ma l'emozione era tanta che dimenticai subito la parte esteriore.
Il solino blu, il fazzoletto nero e il cordoncino bianco avevano un significato che non sapevo ma li curavo con devozione molti mi dicevano che rappresentavano storie di eroismo altri simboli delle passate marinerie.
Attesi tempo prima di poter uscire in franchigia con quella uniforme che non aspettava altro di mettersi in mostra tra la gente e con il berretto su cui cera scritto scuole C.E.M.M. mi sentivo fiero.
L'abito civile con l'avanzare dell'anzianità sostituì nelle franchigie l'uniforme che con il tempo divenne solo dispensabile per il servizio.
Venne il tempo in cui quel solino fu sostituito dalla giacca e cravatta, la riposi in un baule insieme alla mia giovinezza passata.
Guardavo con un pizzico di nostalgia quei marinai in solino pensando che il tempo ha cambiato il contenuto ma non quell'uniforme.
Ora che anch'io per la seconda volta e per sempre ho riposto un'altra uniforme in quel baule ho chiuso in esso parte della mia vita.
Quell'uniforme portata con orgoglio in tutto il mondo a cui ho dato e ha dato tanto.
La ringrazio per ciò' che mi ha insegnato nella vita.


AWARD
REGIA
MARINA
A PERMANENT DIPLOMA FROM THE ARMI - MORE 120 ACCREDITATE STATIONS
TUE 12th NOV WED 4th DEC
WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

RADIOAMATORI: LE RETI MONDIALI DEI SERVIZI MOBILE MARITTIMO

di Alberto Mattei, Coordinatore Nazionale ARMI



LE NET A DISPOSIZIONE DEI NAVIGANTI

Sin dai primordi delle radiocomunicazioni, i radioamatori erano usuali a condurre conversazioni QSO in determinate frequenze, da queste sono nate le NET dedicate. Principalmente utilizzate per avere contatti con stazioni DX, ma poi trasformate in vere e proprie NET dedicate alla salvaguardia della vita umana sia in mare che in terra. Di seguito andremo a vedere le più importanti a livello mondiale tra cui la NET 14300.

- **U.S. COAST GUARD AMATEUR RADIO CLUB** (***http://www.w5cgc.org***)

La rete radio amatoriale della Guardia costiera degli Stati Uniti si tiene ogni sabato alle 1700 UTC (1200 EST) su 14.300.0 MHz, 1800UTC su 14.327.0MHz, in fonia (USB) e il giovedì alla stessa ora su 14.052.0MHz in morse (CW). Lo scopo della rete è quello di fornire un luogo di incontro in diretta per uomini e donne in servizio ed ex della Guardia Costiera. Le reti sono affiliate all'USCG Amateur Radio Club e alla Coast Guard CW Operators Association.
Il gestore della rete e la principale stazione di controllo della rete in fonia SSB è affidato a Dick Anderson / KE7A, ZUT-1286, Southlake, Texas, mentre il controllo della rete in CW è affidato a Fred Goodwin / K7LF, ZUT-702, Port Angeles, Washington.
I membri del USCGARC che gestiscono le reti CW e SSB conducono settimanalmente le operazioni di Net Control utilizzando le proprie procedure.
Queste due reti sono attive tutto l'anno ed iniziano a funzionare alle 12ØØ ET di ogni sabato.
La rete SSB (W5CGC) funziona su 14.3ØØ MHz fino alle 13ØØ ET, quindi passa a 14.327 MHz per ulteriori check-in e dura fino a quando non ci sono check-in aggiuntivi.
La rete CW (K7ZUT) imposta QLH su 7.Ø52 MHz e 14.Ø52 MHz.



- **14300 NET (http://14300.net)**

14.300 MHz è diventata una frequenza molto nota nel mondo dei Radioamatori.
Esistono tre reti principali nell'emisfero occidentale che operano su 14.300 MHz. Dalla mattina presto fino a tarda sera la frequenza è molto attiva e piena di traffico. A partire dalle 0700 ET di ogni giorno, il "The Intercon Net", formalmente conosciuta come "The Intercontinental Amatuer Traffic Net", inizia la giornata. Intercon è operativo sino alle ore 1200 ET, prima di passare la frequenza al "The Maritime Mobile Service Network". L'MMSN, che funziona anche quotidianamente, opera dalle 1200 ET fino alle 21:00 EST / 10 PM EDT o 0200 UTC.
Dopo l'MMSN inizia le operazioni il "Pacific Seafarers Net" e opera dalle 22:00 EST / 23:00 EDT o 0300 UTC in poi per diversi periodi di tempo, a seconda del carico del traffico, ma di solito circa 2 ore o meno.
Tutti i dati (check-in) provenienti dalle stazioni relay o net control, vengono raccolti in un database "Net Watch" che può essere visionato sempre sulla pagina web del sito di 14300.net



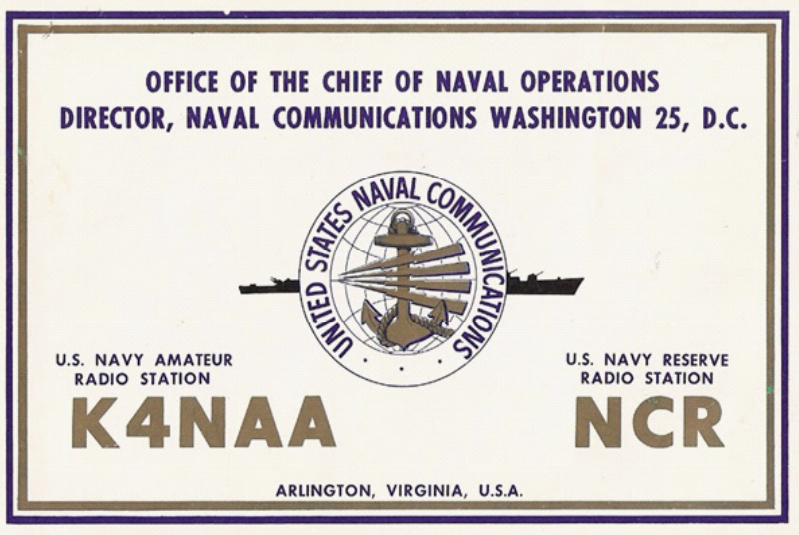
Andiamo a conoscere rapidamente le tre reti che compongono il 14300.net:

- **INTERCONET - The Intercontinental Amateur Traffic Net (http://www.intercontinentalnet.org/)**

The Intercontinental Amatuer Traffic Net [Intercon] opera nei 20 metri, ed è stata creata per promuovere la buona volontà e le relazioni amichevoli tra gli operatori radio di tutto il mondo.
Gestisce il traffico di terze parti e fornisce le comunicazioni di emergenza in qualsiasi luogo dove i normali mezzi di comunicazione sono interrotti.

La rete opera ogni giorno dalle 0700 alle 1200 ora orientale (1200Z-1700Z durante l'ora solare e 1100Z-1600Z durante l'ora legale) su 14.300 MHz che è stata designata dalla IARU come frequenza di centro di attività mondiale per il traffico di emergenza .

I compiti della rete Intercon sono quelli di fornire un mezzo di comunicazione di emergenza per chiunque ne abbia bisogno e in qualsiasi luogo in cui i mezzi normali sono interrotti da disastri locali come incendi, terremoti, tempeste, inondazioni e attività terroristiche.
Gestisce il traffico di terze parti tra individui e / o organizzazioni in qualsiasi paese in cui tale gestione del traffico è consentita da un trattato o un accordo reciproco.
Mantiene il controllo sulla frequenza del Centro di attività globale della IARU sui 14.300 MHz nel caso in cui dovessero verificarsi situazioni di emergenza che richiedono assistenza radioamatoriale.
Promuove la buona volontà e la relazione amichevole tra gli operatori radio di tutto il mondo.



Breve storia della rete

The Intercontinental Amatuer Traffic Net è stata formalmente "fondata" l'8 settembre 1960 da sette stazioni radioamatori americani. Queste sette stazioni hanno deciso di incontrarsi due volte alla settimana sotto la stazione radio amatoriale "NCS" Naval Reserve K4NAA, Arlington, Virginia. Tra i primi radioamatori c'erano K4AAM, K3FAR, K5AGJ, K0TON, K4BOB e K4CRU. Il primo Net Manager fu Dave - K5OFH, capo operatore di K4NAA e disse:
"Ogni stazione può essere molto orgogliosa del suo contributo per rendere questa rete un luogo in cui le élite si incontrano per passare l'ora del giorno e gestire il traffico."

La rete si è ampliata negli anni fino ad oggi, sette giorni alla settimana di attività.
Intercon è un'operazione ben disciplinata che offre i suoi servizi ai dilettanti di tutto il mondo.

L'attuale gestore della rete è K1ALL – Alan eletto nel 2017.



- **Maritime Mobile Service Network (http://mmsn.org)**

Il Maritime Mobile Service Network (MMSN) è stato creato il 3 gennaio del 1968, i padri fondatori sono stati: il cappellano militare USN Winston Robertson (KB5YX, ex WB4AKB), Steve Rock (N4SR, ex WA4YVQ), Don Van Horn (K1FZY, ex WA4TPW), Mel White (WA4IQS), D. Freeman (K1YLI) , JG Kincade (WA4YVX), Art Werner (K3QYQ), H. Bretches (K4DBR), L.B. Lapman (W4SAW) e G.W. Powell (WA4RRO).

A quei tempi, alle navi della US NAVY non era permesso di avere a bordo una stazione MARS. Per ovviare a questo, i radioamatori del MMSN, si sono dedicati alla gestione delle comunicazioni telefoniche per assistere i militari sulle navi soprattutto nella frequenza assegnata ai maritttimi, principalmente sui 20 metri.

La frequenza operativa originale scelta era i 14.320 MHz, ma la rete dovette passare a 14.317 MHz poche settimane dopo per evitare eccessive interferenze. Nel 1969, quando la rete passò a 14.313 MHz, stabilì anche i 14.300 MHz come frequenza di lavoro alternativa e per anni operò su entrambe le frequenze a seconda delle interferenze, dal 2000 in poi, la rete ha iniziato ad operare solo ed esclusivamente su 14.300 MHz.

Lo scopo originale dell'MMSN era quello di assistere le comunicazioni dei militari degli Stati Uniti durante la crisi in Vietnam.

Da quel momento, la rete è cresciuta considerevolmente in ore di funzionamento e di servizi forniti, e attualmente consiste in un gruppo di radioamatori che dedicano con altruismo, il loro tempo libero, le proprie attrezzature radio e con molti sforzi per servire e assistere coloro che hanno bisogno di comunicazioni in paesi stranieri o che si trovano in navigazione in alto mare.

Lo scopo primario adesso è quello di gestire il traffico legale da terze parti, provenienti da cellulari o radio marittimi, sia di piacere che commerciali e militari dispiegati all'estero.

Aiutano anche i missionari che si trovano in paesi stranieri e gli operatori delle stazioni di controllo, a mantenere la rete dei volontari di tutto il Nord America e dei Caraibi. Inoltre, queste stazioni sono assistite da stazioni di rilancio per garantire la copertura totale dell'Oceano Atlantico, del Mediterraneo e dei Caraibi e dell'Oceano Pacifico orientale.

Le stazioni di controllo della rete chiedono spesso a tutte le stazioni di mettersi in standby mentre invitano per il check-in solo le stazioni marittime, poiché le navi in mare hanno priorità, in quanto generalmente si trovano impianti poco performanti, che funzionano a batteria e con filo o antenne verticali e a volte i loro segnali possono essere difficili da copiare.

La rete, in particolare, è stata ufficialmente riconosciuta per il suo lavoro con il traffico di emergenza dal Dipartimento della sicurezza nazionale, dalla Guardia costiera degli Stati Uniti e dal Servizio meteorologico nazionale, per citarne alcuni.

La rete funge da faro meteorologico per le navi durante i periodi di maltempo e ripete regolarmente avvisi di burrasca e bollettini meteorologici emessi dal National Weather Service e dal National Hurricane Center.

La rete marittima di servizi mobili è operativa tutti i giorni dalle 12:00 alle 21:00, ora solare orientale, e dalle 12:00 alle 22:00 ora legale orientale, sulla frequenza del centro di emergenza globale dei 20 metri (*) su 14.300 MHz come indicato dalla International Radio Union.

Tutti gli operatori radioamatori sono invitati a partecipare semplicemente effettuando il check-in.

(*) Alla riunione della Regione 1 della International Amateur Radio Union (IARU) nel 2005, è stato deciso che determinate frequenze su determinate bande amatoriali sarebbero state designate come frequenze del "Global Emergency Center Of Activity" (GECOA). Lo scopo di stabilire le frequenze GECOA era quello di designare un luogo per il passaggio del traffico di emergenza sulle frequenze amatoriali, in caso di necessità. Nel corso dei prossimi anni, le Regioni 2 e 3 hanno seguito l'esempio nel produrre le seguenti frequenze GECOA in tutto il mondo. Tali frequenze sono: 21.360 MHz, 18.160 MHz, 14.300 MHz, 7.240 MHz, 7.060 MHz, 3.985 MHz e 3.750 MHz. Queste e altre frequenze, con i loro piani di banda, possono anche essere visualizzate su www.iaru-r2.org/band-plan.

- **PACSEA - The Pacific Seafarers' Net (https://pacseanet.blogspot.com/**

La Pacific Seafarers Net fornisce un servizio di check-in giornaliero gratuito tramite radio SSB amatoriale (HAM) alle navi da diporto che si trovano nel Pacifico.
E' un gruppo di radioamatori volontari che partecipano giornalmente dalle ore 0300 UTC su 14300 KHz nella banda dei 20 metri ed operano per dare assistenza agli yacht o navi in transito che viaggiano nell'Oceano Pacifico.
Il Pacsea utilizza stazioni dal Nord America e dalla Nuova Zelanda / Austrailia e prende rapporti di posizione e osservazioni meteorologiche dalle navi che attraversano il Pacifico.
Pacsea NCS utilizza un software speciale per pubblicare le posizioni delle navi su Internet ed inviare le previsioni meteorologiche osservate nell'area del Pacifico.
Amici e familiari possono quindi rintracciare la propria nave di interesse online.

I primi 25 minuti della rete sono aperti al check-in generale, successivamente, iniziano la porzione delle chiamate sulla rete per le stazioni marittime. Qualsiasi stazione interessata all'area del Pacifico è invitata a fornire assistenza come stazione di rilancio.

Ci sono anche altre reti radioamatoriali, meno conosciute che si occupano della salvaguardia delle vite umane in mare, di seguito alcune sigle con relativo indirizzo web:

CANADA

- **BRITISH COLUMBIA BOATERS' NET**
(https://www.bcbn.ca)
La BC Boaters Net opera tutti i giorni alle 17:00 PDT durante i mesi estivi utilizzando il Vancouver Island Trunk System (un sistema di reti VHF). Opera in VHF e HF, lo scopo di questa rete è di fornire informazioni ai naviganti e di facilitare le comunicazioni tra i diportisti e con amici e familiari a casa.

- **GREAT NORTHERN BOATER'S NET**
Il control net è VE7KLU, Barbara con suo marito Gerry sono sempre presenti e disponibile. Barbara si trova a Sidney, nell'isola di Vancouver. Inoltre c'è Pat VE7GZZ, che si trova in Broughton, e per la zona dell'Alaska della rete c'è Darlene KL0YC che si trova nella baia di Dora, in Alaska. La Great Northern Boater's Net inizia a lavorare a metà aprile. Inizia le operazioni Darlene KL0YC alle 0730 ora del Pacifico e subito dopo alle 0800 subentra Barbara VE7KLU.

- **THE WEST COAST BOATER'S NET**
(http://www.rolybrown.ca/wcboaters.htm)
Questa rete funziona ogni estate durante la stagione di crociera. È strettamente legato alla rete del Great Northern Boater, serve principalmente agli stessi scopi e condivide lo stesso database di membri. Molti clienti abituali effettuano il check-in su entrambe le reti e i dati del check-in vengono trasmessi avanti e indietro tra le due reti. Questa rete iniziò a funzionare nel giugno 2005, dopo che la BC Boater's Net aveva chiuso la sezione di 80 metri e divenne esclusivamente VHF. Le difficoltà principali nel reclutare i controllori della rete HF in buone posizioni tranquille e il successo dell'operazione VHF sul sistema Island Trunk. Una buona copertura HF della costa BC, al di fuori dell'area coperta dalla rete VHF BCBN, è ancora disponibile sulla Great Boaters Net del mattino, che ha NCO a Sidney, BC e SE Alaska e molte stazioni di rilancio. Tuttavia, alcuni di noi HFer non erano contenti della perdita della nostra rete serale amichevole su 80. Ivan, VE7IVN, che era stato un NCS HF sulla rete di BC Boater, fu convinto a iniziare una nuova net, usando la vecchia ora e frequenza BCBN , e la West Coast Boater's Net è nata nel giugno 2005. La rete non ha funzionato nel 2007 e nel 2008 a causa dei conflitti di frequenza con i rag-chewer, ma è stata ripresa nel giugno 2009 da Bill, VE7WSM, a Port Alberni, che è anche un supplente NCS per la Great North Boaters Net. Bill gestisce la rete ed è il solito NCS e Ivan arriva dalla stazione di luce Scarlett Point, ma altre stazioni possono intervenire quando nessuna delle due è disponibile. La rete funziona da qualche parte all'inizio di giugno fino alla fine di settembre o un po 'più a lungo, a seconda di chi è ancora in mare. I check-in iniziano a 3860 kHz a 1800 PDT e la rete funziona per tutto il tempo necessario, in genere una mezz'ora circa.

HAWAII

- **OHANA NET**
(http://www.ohananetradio.com)
La Ohana Net opera tutti i giorni (dal lunedì al sabato) alle 16:30 locali su 14268 MHz mentre la domenica su 14307 MHz.

- **HAWAII NET**
(http://www.earchi.org/rptr_nets.html)
E' il principale Net di emergenza nelle Hawaii, opera su 14340 MHz alle 19:00 e su 14305 MHz alle 22:00. Il suo Net Control è KH6FHI

USA

- **CALIFORNIA HAWAII NET**
La California Hawaii Net opera dal lunedì al venerdì alle 09:00 ora locale su 14340 per tutta l'area del Nord America e del Pacifico.

- **PACIFIC MARITIME MOBILE SERVICE NET**
(http://www.pmmsn.net)
Il Pacific Maritime Mobile Service Net opera tutti i giorni dalle ore 2100 alle 2400 gmt sulla frequenza 21412 MHz. Provvede al servizio pubblico per le comunicazioni radio per le piccole imbarcazioni a vela nell'area del Pacifico.

- **TRIPLE H NET**
(http://www.hhhnet.net)
La rete funziona 364 giorni / anno su una frequenza di 7,190 mHz, a partire dalle 0700 Z. I primi trenta i minuti sono dedicati ai check-in, con la preferenza data in primo luogo alle stazioni DX. Il i check-in negli Stati Uniti vengono effettuati in base ai distretti di chiamata che coincidono con il giorno del mese.

- **THE CARIBBEAN MARITIME MOBILE NET**
(http://users.isp.com/kv4jc/index.html)
La rete opera quotidianamente su 7.241 MHz da 1100Z a 1200Z, aiutando le imbarcazioni da crociera a contattarsi o a essere contattati da stazioni terrestri e consentendo loro di rimanere in contatto con le loro basi domestiche, la famiglia e altri. Fornisce inoltre buone informazioni meteorologiche quotidiane, gestisce le emergenze e altro ancora. George, KP2G, il Meteorogical Net effettua il check-in alle 1115 Z su 7.241 MHz ogni giorno e comunica tempestivamente le cartine meteorologiche ricevute con il satellite e altri bollettini meteorologici per tutti i Caraibi. A seguito di questi rapporti, passa a 7.086 per fornire ulteriori informazioni meteo ed inviare foto weatherfax a coloro che hanno la possibilità di riceverli.

UNITED KINGDOM

- **UK MARITIME MOBILE NET**
(https://ukmaritimemobilenet.wordpress.com)
La rete del Regno Unito opera ogni giorno sulla banda radio amatoriale dei 20 m alle 08:00 e alle 18:00 UTC
Le frequenze della rete per un contatto di prova con il NET CONTOL sono su 14.303 Mhz oppure la frequenza alternativa, 14.306 Mhz.

GERMANY

- **INTERMAR**
(http://www.intermar-ev.de/)
E' la rete net tedesca che opera su 14313 MHz ed è attiva tutti i giorni sia in Atlantico che nel Mediterraneo. Ha un nodo EchoLink per le comunicazioni con i vari Control Net.

Ham Maritime Mobile Nets

Time (UTC)	Freq (MHz)	Name	Area	Notes
0000-0200	14.300/313	Mar. Mobile Service Net	CAR, PAC	also 1600Z
0100	3.925	Gulf Coast Hurricane Net	GC	wx, tfc
0130-0300	28.313	10M MM Net	EPAC, Haw	
0130	7.126	MM Fast CW Net		
0200	21.402	Gerry's Happy Hour	PAC, Baja	soc
0200	14.334	Brazil/East Coast Net	EC, ATL	wx, tfc
0200	3.932	Great Lakes Emergency	GL	wx, tfc
0200	7.126	MM Slow CW Net		
0200-0400	14.300/313	Seafarer's Net	PAC, WC	MM
0300	14.313/300	PAC Maritime Net Warmup	PAC	WU
0330	14.313/300	PAC Maritime Net	PAC	MM, rc
0330	7.294	Sandia Net	WC, Baja	soc
0400	14.115	Canadian DDD Net	PAC	also 1730Z
0400	14.318	Arnold's Net	SPAC	MM, wx
0500	21.200	UK/NZ/African Net	PAC, IOC	MM
0630	14.316/105	S. African Maritime Net	SATL, IOC	also 1130Z
0630	14.313	International MM Net	ATL, MED, CAR	also 1700Z
0700	7.235	HHH Net		
0700-0000	7.085	MED, SEA Cruisers Net	MED, SEA	MM
0715	3.820	Bay of Islands Net	NZ, AUS, PAC	MM
0800-0830	14.315	Pacific Inter-Island Net	SPAC, SEA	tfc
0800	14.303	UK Maritime Net	MED, PAC	also 1800Z
0900	14.313	MED, SEA MM Net	MED	MM
1000	14.313	German MM Net	ATL, MED	MM
1000	14.320	South China Sea Net	SPAC	

1030	3.815	Caribbean Weather Net	CAR	wx,+1045,2230Z
1045	7.163	Caribbean WX Net	CAR	wx,+1030,2230Z
1100	3.770	Mar Provinces WX Net	NE Canada	wx
1100-1200	7.237/241	Caribbean MM Net	CAR	MM
1100	14.300/313	Intercon Net	NA, CA, SA	tfc, also 2200Z
1100	14.283	Carribus Traffic Net	EC, CAR	tfc
1110	3.930	Puerto Rico WX Net	PR/VI	wx, also 2310Z
1115	14.316	Indian Ocean MM Net	WPAC, IOC	
1130	14.316	South African MM Net	SATL, IOC	& 0030, 0630Z
1130	21.325	South Atlantic Roundtable	SATL	tfc, also 2330Z
1200	28.380	Maritime Mobile Net		novice ok
1200	14.121	Mississauga Net	E Canada	ATL wx
1200	14.320	Southeast Asia Net	SEA, SPAC	
1230	7.185	Barbados Info Net	CAR	tfc
1245	7.268	East Coast Waterway Net	EC, CAR	MM
1300-1400	21.400	Trans Atlantic MM Net	NATL, CAR	rc, wx
1300	7.083	Cen. Am. Breakfast Club	CA	MM, soc
1415	3.968	Sonrisa Net	Baja, So. Calif.	MM
1400-1600	7.263/268	Rocky Mtn RV Net	Mid West	tfc
1430	7.294	Chubasco Net	Baja, So. Calif.	MM
1600	7.238	Baja Calif. MM Net	Baja, So. Calif.	MM
1600	7.200/268	Taco Net	Baja	
1600-2200	14.300/313	Maritime Mobile Service Net	ATL, CAR, PAC	also 2400Z
1600-1800	7.263/268	Pacific RV Service Net	Western U.S.	tfc
1630	14.303	Swedish Maritime Net	MM	also 0530, 2030
1700-1800	14.308	RV Service Net	U.S.	tfc
1700	14.323	US/Canada Power Sqdn Net	U.S./Canada	tfc
1700	14.340	Cal Hawaii Net	EPAC	tfc
1700	7.240	Bejuka Net	CA	tfc
1700	14.313	International MM Net	ATL, MED	MM, also 0630Z
1700-1900	14.280	Inter Mission RA Net	CA, SA	tfc
1730	14.115	Canadian DDD Net	PAC	MM, also 0400Z
1800	14.303	UK Maritime Net	ATL, MED	MM, also 0800Z
1800	7.076	South Pacific Cruising Net	SPAC	MM, wx
1830	14.340	Manana Net Warmup	WC, EPAC	MM, WU
1900	14.285	Kaffee Klatch Un-Net	Hawaii, Tahiti	MM, news
1900	14.305	Confusion Net	PAC	tfc
1900	7.285	Hawaii AM Net	Hawaii	tfc, wx
1900-2000	21.390	Halo Net	NA, SA	tfc
1900	14.329	Bay of Islands Net	NZ, SPAC	MM
2000	7.080	New Zealand WX Net	NZ	MM, wx
2000	7.095	Harry's Net	WPAC, SPAC	MM
2000	14.260	Partyline Net	CAR, CA	
2000-2200	21.390	Inter-American Traffic Net	NA, CA, SA	tfc
2030	14.303	Swedish Maritime Net	ATL	MM,0530,1630Z
2030	14.315	Tony's Net Warmup	NZ, SPAC	MM, WU
2100	14.261	Ben's Friends MM Un-Net	EC	MM, soc
2100	14.315	Tony's Net	NZ, SPAC	wx, 2130Z

2100	14.113	Mickey Mouse Connection	SATL, SPAC	MM
2130	14.290	EC Waterway Net	EC, U.S.	MM
2200-2230	3.963	EC Recreational Vehicle Net	EC, U.S.	also 1300Z
2200	21.402	Pacific Maritime Net	PAC, Baja	MM
2200	21.412	Maritime Mobile Service Net	PAC	MM
2200-2400	14.300/313	Intercon Net	NA, CA, SA	also 1100Z
2230	3.815	Caribbean WX Net	CAR	wx, also 1030Z
2310	3.930	Puerto Rico WX Net	PR, VI	wx, also 1110Z
2330	21.325	South Atlantic Roundtable	SATL	tfc, soc
0000-0200	14.300/313	Maritime Mobile Service Net	CAR, Baja, PAC	MM
0000	3.968	Happy Hour Net	Baja, W. Mexico	MM, soc
0000	14.320	Southeast Asia MM Net	PAC, SEA	MM
variable	14.325/275/175	Hurricane Watch Net	ATL, CAR, PAC	hurr. track





MEMPHIS BELLE
MILITARY WATCHES

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



Una volta marinaio ... marinaio per sempre



www.marinaiditalia.com
Associazione Nazionale
Marinai d'Italia
Piazza Randaccio, 2 - 00195
tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090
e-mail segreteria@marinaiditalia.com

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

Sommergibile ASCIANGHI



Sommergibile, appartenente alla classe Adua. Impostata il 20 gennaio 1937, è stato varato il 5 dicembre 1937 ed è entrato in servizio il 25 marzo 1938. Dislocamento in immersione 866 t, dislocamento in emersione 698 t , dimensioni lunghezza fuori tutto 60,18 m - larghezza 6,45 m - Pescaggio 4,66 m - apparato motore: T2 motori diesel FIAT da 1400 CV totali 2 motori elettrici Magneti Marelli da 800 CV totali; Velocità in immersione: 7,5 nodi Velocità in emersione: 14 nodi - Autonomia in emersione: 2200 mn a 14 nodi o 3180 mn a 10 nodi in immersione:7,5 mn alla velocità di 7,5 nodi o 74 mn a 4 nodi - Armamento: 4 tubi lanciasiluri da 533 mm a prora, 2 tubi lanciasiluri da 533 mm a poppa, 1 cannone da 100/47 Mod. 1935 (152 colpi), 2 mitragliere singole Breda Mod. 31 da 13,2 mm (3.000 colpi), 6 siluri - Equipaggio: 4 ufficiali, 32 sottufficiali e marinai.
Sommergibile di piccola crociera della classe Adua (detta anche "classe Africani"; dislocamento di 698 tonnellate in superficie, 866 tonnellate in immersione).
Durante il conflitto effettuò 47 missioni di guerra (22 esplorative/offensive, una di trasporto e 24 di trasferimento), percorrendo in tutto 24.601 miglia in superficie e 4312 in immersione, affondando una piccola nave mercantile di 389 tsl ed una nave da guerra di 940 tonnellate.

Breve e parziale cronologia.

20 gennaio 1937
Impostazione nei cantieri Odero Terni Orlando del Muggiano.

5 dicembre 1937
Varo nei cantieri Odero Terni Orlando del Muggiano. Madrina è la moglie dell'ammiraglio Arturo Riccardi, comandante del Dipartimento Militare Marittimo dell'Alto Tirreno (e futuro capo di Stato Maggiore della Marina).

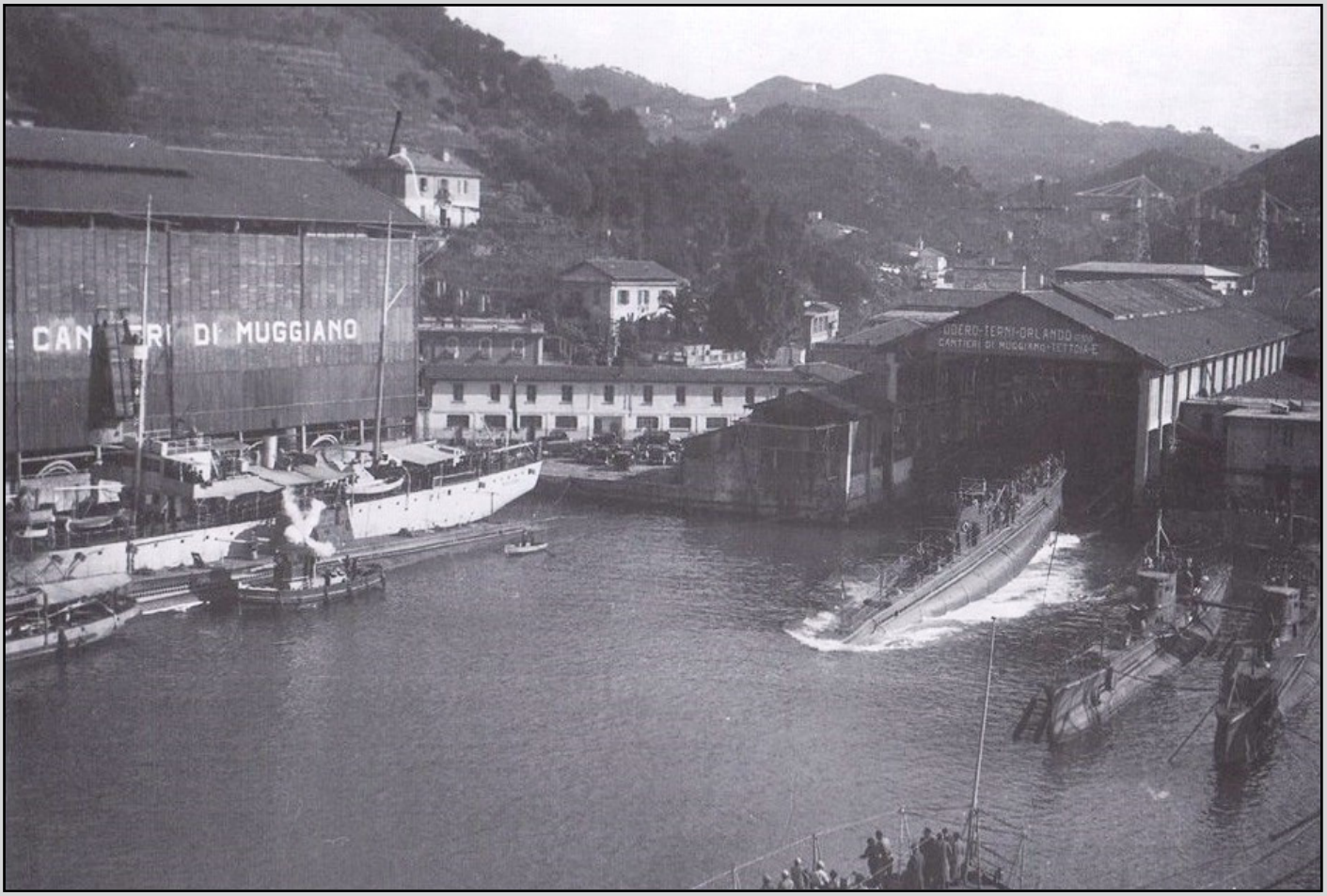
25 marzo 1938
Entrata in servizio.

28 marzo 1938
Passa alle dipendenze di Maricosom e viene subito dislocato nell'isola di Lero, nel Dodecaneso.

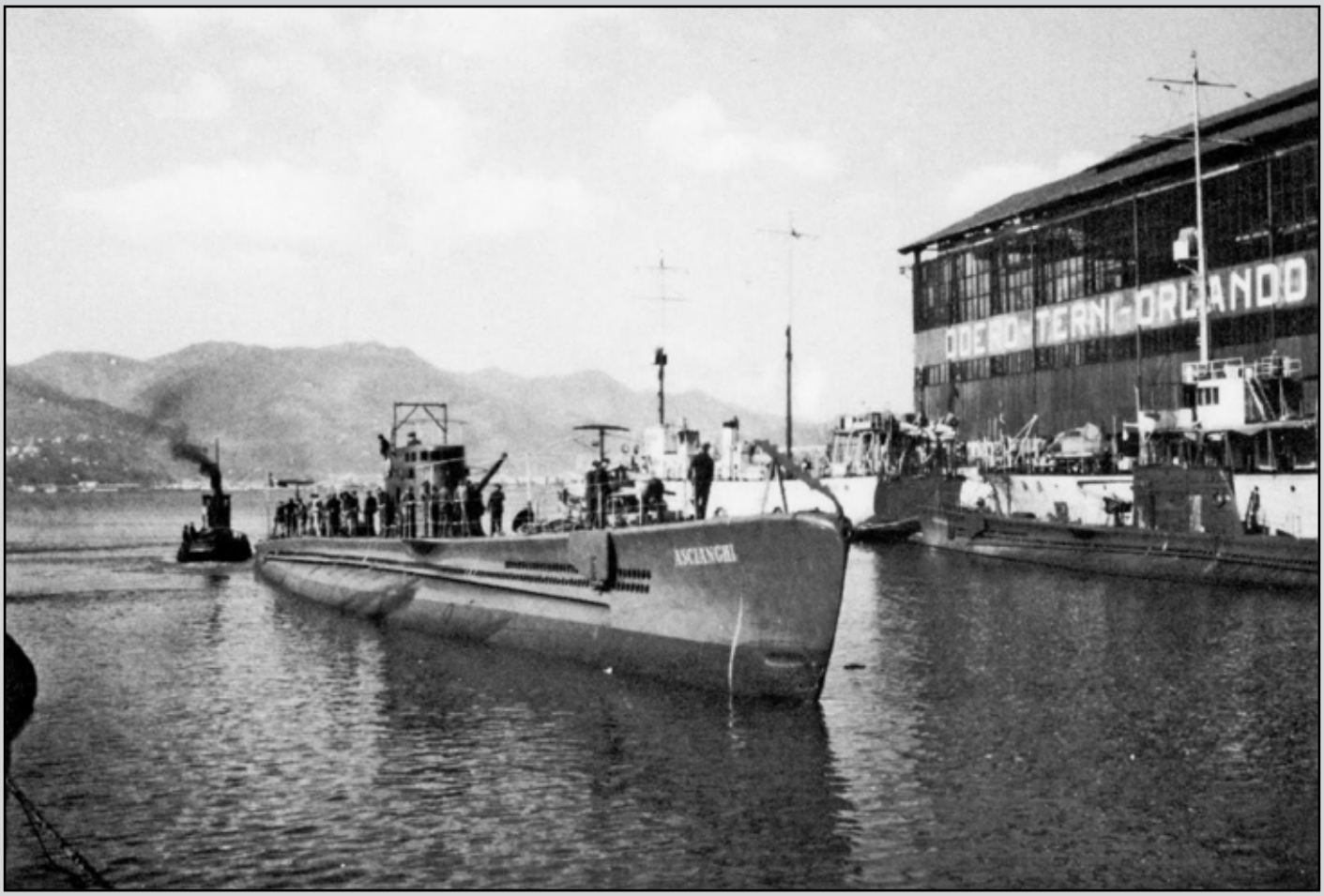
10 giugno 1940
All'entrata dell'Italia nella seconda guerra mondiale l'Ascianghi fa parte della XV Squadriglia Sommergibili (I Gruppo Sommergibili), di base a La Spezia, insieme ai gemelli Gondar, Neghelli e Scirè. Sebbene la squadriglia abbia base a La Spezia, al momento della dichiarazione di guerra l'Ascianghi si trova dislocato a Cagliari. Inizialmente verrà destinato a missioni protettive tra Capo Sant'Antonio e Formentera.

20 giugno 1940
L'Ascianghi (tenente di vascello Ugo Gelli) lascia Cagliari per la sua prima missione di guerra, un pattugliamento al largo delle Baleari (nella stessa zona sono inviati i sommergibili Fratelli Bandiera, Nani e Santorre Santarosa) e più precisamente tra Capo Sant'Antonio e Formentera.

22 giugno 1940
Durante la notte l'Ascianghi, al largo di Formentera (a sud delle Baleari), avvista da una distanza di quasi 4 km – in condizioni di mare agitato forza 4, con luna quasi piena a sudest, bassa sull'orizzonte – un piroscafo che naviga totalmente oscurato.
La sagoma della nave si profila contro la costa; il comandante Gelli ne stima la stazza in circa 15.000 tsl ed all'1.25,



Sopra: Il varo dell'Ascianghi; sulla sinistra un posamine classe Durazzo (da "La Spezia: la sua storia, l'arte e le tradizioni", via Nedo B. Gonzales e www.naviearmatori.net)
Sotto: L'Ascianghi appena varato (da "I sommergibili classe 600 serie Adua" di Alessandro Turrini, su "Rivista Italiana di Difesa" n. 3 – marzo 1986, via Marcello Risolo e www.naviearmatori.net)





Sopra: Terminata la cerimonia del varo, viene assicurato all'Ascianghi un cavo di rimorchio per rimorchiare il sommergibile alla banchina allestimento (Coll. Maurizio Brescia, via www.associazione-venus.it)
Sotto: L'Ascianghi ed il Neghelli durante l'allestimento (da www.marinai.it)





subito dopo l'avvistamento, l'Ascianghi manovra per attaccarla. All'1.30 viene lanciato un primo siluro dal tubo numero 3, ma questi manca il bersaglio, passandogli a proravia. Viene poi lanciato un secondo siluro dal tubo 4; sebbene a tutti sembri che abbia colpito, non si sente nessuna esplosione, anche se il mercantile sembra ridurre la velocità. Vengono allora lanciati altri due siluri, dai tubi 1 e 2, ma il siluro del tubo 2 sembra avere corsa irregolare; secondo una fonte c'è mare grosso, che contribuisce al fallimento dei lanci. A questo punto, trovandosi fuori dalle acque territoriali, Gelli decide di aprire il fuoco con il cannone di coperta, anche se le condizioni di luce non sono favorevoli; la seconda e la terza cannonata centrano il piroscafo, che esegue una netta accostata a dritta ed apre il fuoco a sua volta con l'armamento di bordo, inquadrando l'Ascianghi fin dalle prime salve. Preso sotto un tiro avversario estremamente preciso, il sommergibile deve interrompere l'attacco e s'immerge con la rapida.
Alle 4.38 l'Ascianghi riemerge e comunica a Supermarina «Ascianghi – Ore 1.30 attaccato grosso piroscafo armato con 4 siluri et cannone fuori acque territoriali spagnole. Alcuni proietti visti scoppiare suo bordo. Sospeso tiro per sua reazione con artiglieria».
Dopo la resa della Francia con l'armistizio di Villa Incisa (25 giugno 1940), le autorità transalpine, interpellate in merito all'attacco del 22 giugno, risponderanno che nessuna loro nave è stata danneggiata o comunque attaccata in quella data e luogo; da parte italiana si riterrà allora che la nave attaccata fosse un mercantile od un incrociatore ausiliario britannico, ma nel dopoguerra il Regno Unito negherà a sua volta che una sua nave sia stata attaccata in circostanze compatibili con quelle riferite dal rapporto dell'Ascianghi.
Ci sarà persino qualcuno, in Italia, che nel dopoguerra arriverà a sostenere che l'equipaggio dell'Ascianghi si sia inventato del tutto l'episodio per ottenere una decorazione (quando in realtà tutto ciò che Gelli aveva ottenuto per quell'attacco era stato, il 14 luglio 1940, una reprimenda da parte niente meno che del comandante in capo della flotta subacquea italiana, ammiraglio Mario Falangola, per aver usato in una sola occasione tutti i siluri della camera di lancio AV, così mettendosi nell'impossibilità, per il resto della missione, di usare i tubi di lancio di prua contro eventuali navi da guerra che avesse poi avvistato), ricevendo una dura risposta dal comandante Gelli per una tale assurda accusa, infamante non solo per lui ma anche per tutto l'equipaggio dell'Ascianghi, metà del quale aveva successivamente trovato la morte nell'affondamento del sommergibile.
La spiegazione del misterioso episodio verrà scoperta, oltre settant'anni più tardi, dallo storico Enrico Cernuschi: un piroscafo passeggeri di 9989 tsl, l'Exochorda, né francese né britannico, ma invece statunitense (costruito nel 1931, apparteneva all'American Export Lines e formava una serie chiamata "Quattro Assi", insieme ai gemelli Exeter, Excambion ed Excalibur, dei quali fu l'unico a sopravvivere alla guerra), risultava effettivamente essere stato attaccato con il cannone, colpito e leggermente danneggiato nel Mediterraneo occidentale (anche se una fonte secondaria collocava invece l'episodio in Mar Nero) nel giugno 1940.
Parecchi particolari, però, non quadravano: secondo giornali statunitensi dell'epoca (estate 1940), l'attacco si sarebbe verificato a Genova il 12 giugno 1940, da parte di un'unità francese, oppure – secondo il "New York Times" – l'Exochorda sarebbe stata danneggiata, sempre nel porto genovese e nella notte tra l'11 ed il 12 giugno (dunque in data e luogo non compatibili con quelli riportati dall'Ascianghi), da un proiettile inesploso dell'artiglieria contraerea italiana, sparato contro alcuni bombardieri britannici che stavano attaccando Genova e ricaduto poi, dopo aver descritto la sua parabola nel cielo, colpendo a poppa la nave statunitense.

In realtà, se da una parte era vero che due bombardieri britannici Armstrong Whitworth Whitley avevano attaccato Genova quella notte, dall'altra risultava che la contraerea italiana non avesse affatto aperto il fuoco, per non rivelare la posizione della città (difficile da individuare grazie alle dense nubi ed alla foschia), stante anche la pochezza degli attaccanti (il cui bombardamento non provocò, infatti, alcun danno). Ed i registri della Capitaneria di Porto di Genova mostravano che l'Exochorda era partito da Genova già nel pomeriggio dell'11 giugno, diretto a Barcellona (avendo come meta finale in Europa Lisbona, da dove poi sarebbe proseguito verso gli Stati Uniti), quindi non poteva essere stato danneggiato a Genova la notte successiva; quanto all'attribuzione del danneggiamento alla Francia, dagli archivi francesi non risultava alcun attacco da parte di navi od aerei d'oltralpe compatibile con le circostanze indicate, l'11 o 12 giugno 1940. Mentre la documentazione dell'U.S.M.M. relativa a questa specifica missione dell'Ascianghi risultava insolitamente (e sospettosamente) sintetica, il mistero ha potuto essere risolto grazie ad una ricerca presso l'archivio del Ministero degli Esteri, condotta da un ambasciatore. L'Exochorda (capitano Wenzel Abel) era salpato da Barcellona il 21 giugno 1940, dopo aver sostato in quel porto molto più a lungo di quanto programmato, sia per via delle operazioni militari in corso nel Mediterraneo occidentale, sia e soprattutto – dietro disposizione del Dipartimento di Stato statunitense – per imbarcare cittadini statunitensi in fuga dalla Costa Azzurra, che minacciava di diventare zona di guerra, e profughi ebrei in fuga dalle persecuzioni naziste, che avevano ottenuto il visto per entrare negli Stati Uniti. In tutto l'Exochorda aveva a bordo 213 passeggeri (in maggioranza profughi ebrei, tra cui Gershon Weinberg, rabbino capo di Tel Aviv), compresi ben 50 bambini, sistemati alla meno peggio in locali normalmente destinati ad ospitarne 140 (e infatti 57 passeggeri avevano dovuto arrangiarsi a dormire su materassi provvisoriamente sistemati nel ristorante di bordo). Era a bordo anche la moglie del console generale statunitense in Palestina, George Wadsworth, la quale aveva diviso la sua cabina con quattro bambine. Il comandante Abel, per scelta personale oppure cedendo alle insistenze dei passeggeri, aveva deciso di navigare, durante la notte successiva, a luci spente, per "evitare di esporsi come un albero di Natale": una madornale imprudenza, perché le navi che navigavano a luci spente erano quelle delle nazioni belligeranti, mentre i mercantili dei Paesi neutrali viaggiavano con le luci accese per essere prontamente riconosciuti ed evitare così di essere attaccati, come accadde all'Exochorda per la sciagurata scelta di spegnere le luci. Era infatti l'Exochorda la grossa nave oscurata che l'Ascianghi di Ugo Gelli aveva incontrato nella notte sul 22 giugno, e che aveva attaccato ritenendo, legittimamente (visto che navigava oscurata), che fosse un bastimento nemico. Durante l'attacco l'Exochorda era stato colpito da un siluro, che non era esploso, e da uno dei proiettili da 100 mm sparati dal cannone di coperta del sommergibile, che aveva perforato una piastra (spessa 37 mm) dello scafo del piroscafo statunitense, a poppa, esplodendo all'interno ed aprendo un foro di mezzo metro quadrato, con notevole proiezione di schegge tutt'intorno. Per fortuna, nessuno era rimasto ferito. L'Exochorda, forzando le macchine (poteva raggiungere i 16 nodi), aveva accostato ed era fuggito alla massima velocità, dileguandosi nella notte; aveva superato lo stretto di Gibilterra, raggiunto Lisbona (dove aveva imbarcato altri profughi) il 23 giugno e poi era proseguito per Boston (dove erano state compiute le prime riparazioni) e Jersey City (dov'era giunto due giorni più tardi). Già il 23 giugno, non appena l'Exochorda era giunto a Lisbona, la notizia dell'attacco era stata comunicata via telegrafo a Washington, dove gli animi erano ancora accesi dopo che qualche giorno prima un sommergibile tedesco, l'U 101, aveva fermato un altro piroscafo passeggeri statunitense, il Washington, scambiandolo per una nave al servizio del Regno Unito, ed ordinando ai suoi passeggeri di abbandonare la nave in dieci minuti. L'U-Boot aveva poi annullato l'intimazione e si era scusato, rendendosi conto dell'errore, e nessuno si era fatto male, anche se sul Washington c'erano state scene di panico; l'episodio aveva però rasentato l'incidente diplomatico tra Stati Uniti e Germania, e si era appena chiuso quando era piombata la notizia di un nuovo attacco, ben più grave, ai danni dell'Exochorda. Da parte statunitense si era rapidamente intuito che l'attaccante doveva essere stato un sommergibile italiano; in quel periodo, però, gli Stati Uniti mantenevano ancora una politica relativamente conciliante nei confronti dell'Italia, e per giunta l'intera responsabilità dell'increscioso episodio non era da ascriversi all'Ascianghi ma al capitano Abel dell'Exochorda, che con la sua iniziativa di oscurare la nave aveva reso impossibile riconoscere l'Exochorda come bastimento neutrale. I governi italiano e statunitense decisero dunque di comune accordo di insabbiare l'incidente e, siccome non era possibile nascondere il fatto che una nave con a bordo centinaia di passeggeri era stata attaccata e colpita da una cannonata, venne artefatta una versione concordata dell'episodio, da pubblicare sui giornali statunitensi prima che l'Exochorda arrivasse negli Stati Uniti. Versione che venne però cambiata più volte. Dapprima fu deciso di dire che l'attacco era avvenuto addirittura in Mar Nero; poi, visto che probabilmente sarebbe risultato troppo inverosimile, si disse che l'Exochorda era stato attaccato nel Mediterraneo occidentale, ma da un sommergibile francese (la Francia, ormai sconfitta, poteva essere più facilmente sfruttata per l'occasione come capro espiatorio), anziché italiano. Infine, si era deciso di rivelare che effettivamente il danno era stato causato dall'Italia (in modo da potersi fare anche pagare i danni),

ma mentendo sulle circostanze, inventando quell'inesistente proiettile della contraerea genovese che sarebbe accidentalmente caduto a bordo dell'Exochorda durante un'incursione aerea avvenuta quando in realtà il piroscafo non si trovava neanche più a Genova. Si volle anche aggiungere, per dare alla notizia un tono leggero, il particolare inventato che la cannonata in questione aveva centrato una cassa di formaggio ("after passing through the deck the shell entered a case of cheese"). Di qui le notizie fumose e discordanti, con data e luogo dell'attacco rigorosamente falsificati, pubblicate sui quotidiani d'oltre oceano nell'estate 1940. L'arzigogolata faccenda del "quasi incidente" Ascianghi-Exochorda ebbe anche un risvolto positivo, perché i contatti diplomatici avviati in quell'occasione proseguirono e portarono, nei mesi successivi (luglio-ottobre 1940), ad un accordo in seguito al quale centinaia di profughi ebrei provenienti dall'Europa orientale, i cui documenti non erano del tutto regolari, poterono passare attraverso l'Italia diretti verso gli Stati Uniti, dove furono portati nientemeno che dal rappezzato Exochorda. Un ultimo punto oscuro nell'episodio Ascianghi-Exochorda era la reazione del piroscafo che, secondo il rapporto dell'Ascianghi, aveva aperto il fuoco costringendo il sommergibile ad immergersi: l'Exochorda non era armato (le navi mercantili statunitensi non furono munite di armamento fino al 1941), dunque non poteva aver sparato contro il battello italiano. La soluzione a quest'ultimo dilemma è venuta dalla Francia – che in fin dei conti era davvero coinvolta nella vicenda del 22 giugno 1940, anche se in un modo del tutto diverso da quello che si era creduto –, sottoforma di un libretto scritto di Hervé Cras, che nel 1940 era ufficiale medico nell'Aéronavale, l'Aviazione di Marina francese, e più precisamente alla squadriglia idrovolanti/aerosiluranti "T2", munita di idrovolanti (ricognitori, idrosiluranti e bombardieri in picchiata) Latécoère 298. Il 18 giugno 1940 tale squadriglia aveva iniziato un trasferimento in più tappe dalla Bretagna all'Algeria; nella notte tra il 21 ed il 22 giugno nove Latécoère 298 della squadriglia "T2" si erano trasferiti con un lungo volo dagli stagni di Barre, in Francia, all'idroscalo di Bougie, in Algeria (una località che molto tempo dopo sarebbe stata protagonista proprio di un'altra impresa dell'Ascianghi). Durante quel volo notturno, cinque dei Latécoère 298 avevano improvvisamente avvistato, alla luce della luna piena, un grosso sommergibile emerso che stava prendendo a cannonate una nave a sud delle Baleari; sapendo che nella zona non c'erano sommergibili francesi e presumendo dunque (e correttamente) che si trattasse di un battello nemico, il comandante della squadriglia, tenente di vascello Jacques Lamiot, aveva lanciato il segnale di scoperta e si era subito dopo lanciato in picchiata a tutta velocità contro il sommergibile, seguito da altri quattro aerei. Qualche secondo più tardi il velivolo di Lamiot aveva sganciato due bombe alari da 220 kg contro il sommergibile, che era stato mancato e si era immerso prima che gli altri Latécoère 298 potessero raggiungerlo ed attaccarlo a loro volta. La data, il luogo e le circostanze non lasciavano dubbi: il sommergibile avvistato ed attaccato dagli aerei francesi era l'Ascianghi, intento in quel momento a cannoneggiare l'Exochorda, pure esso avvistato dagli aerei di Lamiot. Nel buio della notte il comandante Gelli non si era accorto della presenza degli aerei, e quando aveva visto le bombe esplodere in mare le aveva scambiate per colpi di cannone sparati, presumibilmente, dalla nave che stava attaccando. Ciò lo aveva indotto all'immersione rapida, saggia scelta in ogni caso visto che in caso contrario si sarebbe di lì a poco trovato sotto attacco da parte di almeno altri quattro idrovolanti. Con il senno di poi si può dire che l'intervento francese fu inconsapevolmente provvidenziale, per tutte le parti coinvolte: se Lamiot non avesse sganciato le sue bombe sull'Ascianghi, infatti, il sommergibile avrebbe proseguito nel suo attacco e probabilmente affondato l'Exochorda, provocando una strage di innocenti ed un gravissimo incidente internazionale tra Italia e Stati Uniti. A poco sarebbe servito, in tal caso, protestare dinanzi all'infuriata stampa e opinione pubblica statunitense che il piroscafo americano viaggiava oscurato come una nave di un Paese belligerante, circostanza peraltro che sarebbe stato ben difficile dimostrare. L'ultimo capitolo di quella incredibile storia lo scrisse un altro idrovolante francese, un Lioré et Olivier LeO H-257 bis della squadriglia "B2", che il mattino seguente sorvolò la zona in cui i Latécoère 298 avevano attaccato l'Ascianghi, avvistando un'ampia chiazza di nafta. Da ciò i comandi francesi dedussero che il sommergibile doveva essere stato almeno danneggiato, o forse anche affondato, ragion per cui il tenente di vascello Lamiot fu citato nell'ordine del giorno della flotta. In realtà l'Ascianghi era uscito indenne dall'attacco, e la nafta proveniva dall'Exochorda, che l'aveva persa da un'ammaccatura nello scafo provocata dall'unico siluro (il secondo in ordine di lancio), tra i quattro lanciati dal sommergibile, che era andato realmente a segno, ma senza esplodere (anche questa fu una fortuna per tutti, col senno di poi), facendo sconnettere alcune lamiere e facendo infiltrare dell'acqua di mare in un deposito di nafta (ciò confermava l'impressione dell'equipaggio dell'Ascianghi, che riteneva di aver colpito il bersaglio con un siluro ma che non aveva visto l'esplosione).

28 o 30 giugno 1940

L'Ascianghi termina la missione raggiungendo Cagliari.

Nell'ultimo tratto di navigazione viene raggiunto dalla torpediniera Vega, mandatagli incontro, che lo pilota attraverso un corridoio dragato in un campo minato posato alcuni giorni prima dal sommergibile francese Saphir.

7 luglio 1940

Inviato in pattugliamento a sud della Sardegna, insieme ai sommergibili Axum, Glauco, Turchese, Luciano Manara e Ciro Menotti.

9 luglio 1940

L'Ascianghi viene inviato, insieme ad altri cinque sommergibili (Axum, Turchese, Glauco, Luciano Manara e Ciro Menotti), tra il meridiano di Capo Spartivento Sardo e le congiungenti Capo Carbonara-Capo Lilibeo e Capo Passero-Zuara, per pattugliare le acque tra l'isola di La Galite e Tunisi fino a una profondità di 50 miglia dalla costa tunisina. La formazione di tale sbarramento è stata disposta da Maricosom (il Comando Squadra Sommergibili, ammiraglio Mario Falangola) per ordine del capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Domenico Cavagnari, in seguito all'uscita da Gibilterra della Forza H britannica. Quest'ultima, partita alle 17 dell'8 luglio con l'incrociatore da battaglia Hood (nave di bandiera dell'ammiraglio James Somerville), le corazzate Valiant e Resolution, la portaerei Ark Royal, gli incrociatori leggeri Delhi, Aurora ed Enterprise e dieci cacciatorpediniere (Keppell, Douglas, Vortigen, Wishart, Watchman, Faulknor, Foresight, Fearless, Fouhound, Escort), è uscita in mare per creare un diversivo rispetto all'operazione "M.A. 5" (invio di convogli tra Malta ed Alessandria con la protezione del grosso della Mediterranean Fleet), in corso negli stessi giorni nel Mediterraneo centro-orientale (ne deriverà la battaglia di Punta Stilo). L'Ark Royal deve lanciare un attacco aereo con 12 aerosiluranti Fairey Swordfish contro Cagliari, all'alba del 10 luglio; scopo dell'operazione è tenere in allarme le forze italiane anche nel Mediterraneo occidentale. Supermarina ha saputo alle 13.40 dell'8 luglio, da osservatori appostati in territorio spagnolo vicino a Gibilterra, della partenza da qul porto di una corazzata, una portaerei, tre incrociatori e tredici cacciatorpediniere; un dispiegamento di forze simile a quelle uscite nello stesso tempo da Alessandria, che desta notevole preoccupazione a Supermarina, la quale ipotizza che possa essere in atto un'operazione combinata da parte della Forza H e della Mediterranean Fleet, nei due bacini del Mediterraneo, anche perché la Forza H, a differenza della Mediterranean Fleet, non sta scortando nessun convoglio. Alle 14.30 dell'8 Marina Orano, sulla base di un'intercettazione francese, ha comunicato che alle 13.45 sono state avvistate quattro grosse navi, due incrociatori e unità leggere in posizione 36°16' N e 03°16' E. A questo punto l'ammiraglio Cavagnari, supponendo che la Forza H possa dirigere verso le acque meridionali della Sardegna per attaccare all'alba obiettivi sulle coste sud di quell'isola (come infatti avverrà) e magari anche sulle coste orientali della Sicilia, ha ordinato all'ammiraglio Falangola di predisporre uno sbarramento di sommergibili. L'Ascianghi non entrerà però in contatto con le forze britanniche, il cui attacco contro Cagliari non produrrà danni.

5 agosto 1940

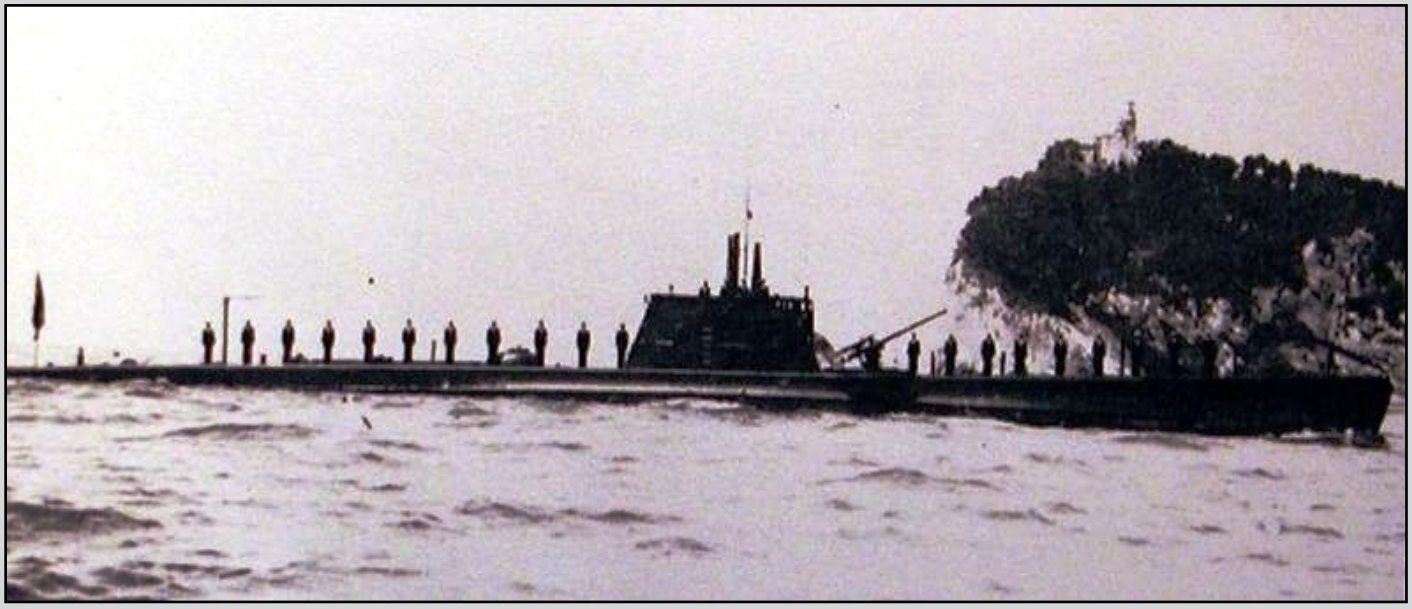
Inviato in pattugliamento ad est di Gibilterra, insieme ai sommergibili Gondar e Marcello.

15 ottobre 1940

Inviato a pattugliare le acque tra Alessandria d'Egitto e Creta, insieme ai sommergibili Anfitrite, Topazio, Fratelli Bandiera, Tito Speri e Santorre Santarosa (coi quali forma uno sbarramento a sud di Creta), senza risultato.

16 ottobre 1940

Alle 21.20, in posizione 32°57' N e 23°22' E (a nord del Golfo di Bomba), il sommergibile britannico Pandora (capitano di corvetta John Wallace Linton) avvista due sommergibili in navigazione in linea di fila, a 1370 metri di distanza l'uno dall'altro: si tratta dell'Ascianghi e del Topazio. Il Pandora inizia la manovra di attacco, ma il sommergibile in posizione più arretrata, cioè l'Ascianghi, s'immerge; l'altro – il Topazio – rimane in superficie e diventa il bersaglio dell'attacco. Anche il Pandora è stato avvistato dal Topazio, ma il sommergibile italiano, incerto sull'identità del battello avvistato, si astiene dall'azione, temendo di attaccare accidentalmente l'Ascianghi. Il lancio del Pandora ai danni del Topazio risulterà fallimentare.



L'Ascianghi con l'equipaggio schierato in coperta, all'inizio del conflitto (da www.sommergibili.com)

3 febbraio 1941
In seguito alla partenza da Gibilterra, il 31 gennaio, della Forza H (corazzata Barham, incrociatore da battaglia Renown, portaerei Ark Royal, incrociatore Sheffield e dieci cacciatorpediniere) diretta verso est (suo obiettivo è bombardare Genova il mattino del 3 febbraio, minare le acque di La Spezia con aerei dell'Ark Royal e lanciare un attacco aereo contro la diga del Tirso il mattino del 2), l'Ascianghi lascia La Spezia e viene inviato da Supermarina venti miglia a sudest di Capo Mele, per un agguato protettivo. Grazie al maltempo, tuttavia, la formazione nemica si limita a lanciare un infruttuoso attacco aereo contro la diga del Tirso e rientra alla base nel pomeriggio del 4, senza attaccare Genova (il tentativo sarà ripetuto, e portato a termine con successo, il successivo 9 febbraio). L'Ascianghi viene pertanto fatto rientrare a La Spezia. Secondo una fonte ("I sommergibili italiani 1940-1943" di Erminio Bagnasco e Maurizio Brescia) l'Ascianghi sarebbe poi stato nuovamente fatto salpare da La Spezia a contrasto dell'operazione "Grog" (il secondo tentativo - stavolta riuscito - di bombardare Genova da parte della Forza H, il 9 febbraio 1941), venendo inviato a nord della Corsica.

17 febbraio 1941
Inviato in agguato ad ovest di Capo Corso.

5 marzo 1941
L'Ascianghi è tra gli undici sommergibili (gli altri sono Ambra, Anfitrite, Beilul, Ondina, Galatea, Smeraldo, Nereide, Malachite, Onice e Dagabur) inviati a pattugliare le acque a sud, ad est e ad ovest di Creta in cerca di convogli britannici: compito dei sommergibili è contrastare l'operazione britannica «Lustre», consistente nell'invio dall'Egitto alla Grecia di 58.000 uomini, quale rinforzo per la Grecia, con una serie di convogli (uno ogni tre giorni, da Alessandria al Pireo), nell'arco di un mese. I primi due convogli di «Lustre» partono il 6 marzo: incrociatori York, Gloucester e Bonaventure con truppe da Alessandria al Pireo (dove giungono il 7 marzo) e mercantili Cingalese Prince e Clan Macauley con carri armati e rifornimenti, scortati dai cacciatorpediniere Wryneck, Nubian e Mohawk, anch'essi da Alessandria al Pireo (dove giugono l'8 marzo).
L'Ascianghi non trova nulla.

24-29 marzo 1941
L'Ascianghi viene inviato in agguato sulla direttrice Alessandria-Capo Krio (costa sudorientale di Creta) insieme ai sommergibili Ambra e Dagabur, coi quali deve formare uno sbarramento. All'Ascianghi è assegnata la posizione più sudorientale, tra Creta e l'Egitto: deve posizionarsi 60 miglia a sudest dell'Ambra, che a sua volta deve assumere una posizione 60 miglia a sudest del Dagabur.
La dislocazione dei sommergibili in Mediterraneo orientale (poco lontano ve ne sono altri due, Nereide e Galatea) è stata programmata nell'ambito dell'operazione «Gaudo», un'incursione in Egeo da parte di un'importante aliquota della flotta italiana, avente lo scopo di attaccare i convogli britannici in quel settore; i sommergibili hanno scopo offensivo/esplorativo (segnalare eventuali avvistamenti di forze navali nemiche nel Mediterraneo orientale) nonché di appoggio dell'azione delle forze di superficie, ma non sono avvertiti da Supermarina dell'operazione in corso, e della particolare importanza di segnalare qualsiasi segno di movimento rilevato. I sommergibili non coglieranno il risultato desiderato: nella notte sul 28 marzo la flotta britannica passerà tra le maglie troppo larghe dello sbarramento (nella zona occupata da Ascianghi, Ambra e Nereide), e dei cinque battelli, soltanto l'Ambra rileverà qualche segnale del passaggio di navi britanniche (lontani rumori di motori captati all'idrofono), senza però giungere all'avvistamento. L'operazione «Gaudo» sfocerà nella tragedia di Capo Matapan.

1-12 maggio 1941
In pattugliamento al largo di Marsa Matruh (Egitto).

Agosto 1941
Compie una missione in Mar Egeo.

20 settembre 1941
Inviato in pattugliamento al largo di Beirut e Tripoli di Siria, in Libano.

21 settembre 1941
Alle 21.46 l'Ascianghi (tenente di vascello Olinto Di Serio) attacca in posizione 33°57' N e 35°04' E (otto miglia a nordovest di Ras Beirut; altra fonte indica erroneamente al largo di Haifa) la piccola nave cisterna Antar di 389 tsl, battente bandiera palestinese (altra fonte riporta erroneamente "polacca, al servizio degli inglesi") ed appartenente alla Atid Navigation Company di Haifa, in navigazione da Port Said a Mersina con un carico di tè, cotone e latta.
Dopo aver dato all'equipaggio il tempo di abbandonare la nave sulle scialuppe, l'Ascianghi lancia contro di essa ben sei siluri in tre coppiole, ma senza riuscire a colpirla (secondo una fonte secondaria, uno o più siluri avrebbero colpito l'Antar, danneggiandola, ma ciò appare impossibile, dato che con una nave così piccola un singolo siluro a segno avrebbe certamente provocato l'immediato affondamento). Dispendio notevole per una nave tanto piccola: forse sintomo dell'esasperazione di comandanti che, nel Mediterraneo, trascorrevano spesso intere missioni senza trovare un bersaglio. Risultati vani gli attacchi coi siluri, l'Ascianghi passa al cannone ed incendia la nave a cannonate (durante l'azione il cannone subisce un guasto e deve interrompere l'azione, ma l'avaria viene riparata e viene ripreso il tiro, ostacolato anche dalle condizioni del mare piuttosto avverse), dopo di che lascia la zona. Il relitto in fiamme dell'Antar verrà successivamente preso a rimorchio dalla baleniera armata HMS Southern Isle, accorsa sul posto, ma affonderà il 23 settembre prima di poter arrivare in porto. (Fonti italiane non parlano del tentato rimorchio da parte del Southern Isle, affermando che l'Antar sarebbe affondata sotto i colpi dell'Ascianghi e non in un secondo momento. Non cambia, comunque, il risultato finale). L'equipaggio dell'Antar, che ha abbandonato la nave sulle lance, sbarca a Tiro, sulla costa libanese.

Per quest'azione, il comandante Di Serio riceverà la Medaglia di Bronzo al Valor Militare, mentre riceveranno la Croce di Guerra al Valor Militare il tenente di vascello Marco Colotto (comandante in seconda), il tenente del Genio Navale G. Antonio Prondi (direttore di macchina), i guardiamarina Guido Trapani e Giuseppe Cardillo, l'aspirante guardiamarina Elvidio Cavarocchi, i capi motoristi di seconda classe Alfredo Gambula e Luigi Norma, il capo elettricista di seconda classe Francesco Carmelo Gugliotta, il capo silurista di terza classe Filomeno Lacitignola, il capo radiotelegrafista di terza classe Antonio Carrisi, ed i sei serventi del cannone: secondo capo nocchiere Andrea Mazzella, sergente nocchiere Ernesto Azzi, sottocapo cannoniere Giovanni Di Stefano, marinaio Mario Gori, marinaio silurista Vladimiro Berselli, marinaio cannoniere Alberto Cellone.

24 settembre 1941
Termina la missione.

15-24 novembre 1941
In pattugliamento al largo delle coste della Palestina, senza risultato.

13 dicembre 1941
L'Ascianghi viene inviato a pattugliare le acque a sud di Creta con compito esplorativo ed offensivo, insieme ai sommergibili Dagabur e Galatea, per contrastare un'eventuale uscita da Alessandria d'Egitto della Forza B britannica, a protezione dell'operazione di traffico «M. 41» per il rifornimento della Libia, che prevede l'invio di 3 convogli per un totale di 8 mercantili, con la scorta diretta di 7 cacciatorpediniere ed una torpediniera nonché la scorta a distanza di tre gruppi pesanti che contano in tutto 4 corazzate, 5 incrociatori, 18 cacciatorpediniere e due torpediniere (l'operazione verrà abortita a seguito degli intensi attacchi britannici e dei relativi danni e perdite subiti). Contestualmente, altri sommergibili (Santarosa, Narvalo, Squalo, Topazio e Veniero) vengono inviati al largo di Malta per contrastare un'eventuale sortita della Forza K che lì ha base (incrociatori leggeri Aurora, Penelope e Neptune ed alcuni cacciatorpediniere).
La Forza B (incrociatori leggeri Euryalus, Naiad e Galatea e cacciatorpediniere Jervis, Kingston, Kipling, Kimberley, Griffin, Havock, Hotspur, Napier e Nizam, gli ultimi due australiani), al comando dell'ammiraglio Philip L. Vian, salpa effettivamente da Alessandria a contrasto dell'operazione «M. 41», unendosi alla Forza K uscita da Malta per cercare convogli italiani nel Mar Ionio. Le navi britanniche non riescono tuttavia ad intercettare nulla, dal momento che i convogli sono stati fatti rientrare, pertanto dopo ore di inutili ricerche intraprendono la navigazione di rientro verso Malta (Forza K) ed Alessandria (Forza B).

17 dicembre 1941
Ascianghi, Topazio, Squalo, Galatea, Dagabur e Santarosa sono ancora in agguato nel Mediterraneo centro-orientale (ad est di Malta ed a sud di Creta), con compiti esplorativi/offensivi, in appoggio stavolta all'operazione di traffico «M. 42», organizzata dopo il fallimento della «M. 41».
Questa volta l'operazione – con la quale vengono inviati in Libia di due convogli con rifornimenti urgenti per le truppe italo-tedesche in Africa Settentrionale (312 automezzi, 3224 tonnellate di carburanti e lubrificanti, 1137 tonnellate di munizioni, 10.409 tonnellate di materiali vari), con la scorta di consistenti aliquote della flotta da battaglia – è un pieno successo: tutti i mercantili arrivano indenni a destinazione, mentre la forza italiana di scorta a distanza si scontra con una formazione britannica (impegnata anch'essa nella scorta di un convoglio – o piuttosto di una singola nave, la petroliera Breconshire – diretto a Malta) in un'inconclusiva scaramuccia divenuta poi nota come prima battaglia della Sirte, e la Forza K britannica, inviata al largo di Tripoli per intercettare il convoglio italiano, finisce su un campo minato subendo la perdita dell'incrociatore Neptune e del cacciatorpediniere Kandahar ed il grave danneggiamento dell'incrociatore Aurora.



11 giugno 1942
Viene inviato, assieme ad altri quattro sommergibili (Onice, Aradam, Corallo e Dessiè), in agguato nel triangolo compreso tra Malta, Pantelleria e Lampedusa a contrasto dell'operazione britannica "Harpoon" (consistente nell'invio da Gibilterra a Malta di un convoglio formato dai mercantili Burdwan, Kentucky, Chant, Orari, Troilus e Tanimbar, carichi di rifornimenti e scortati dall'incrociatore antiaerei Cairo, da nove cacciatorpediniere e da quattro dragamine di squadra, oltre ad una forza pesante di copertura a distanza nel primo tratto della navigazione), nell'ambito della battaglia di Mezzo Giugno. In tutto sono 16 i battelli schierati nel Mediterraneo centrale e centro-occidentale per contrastare "Harpoon"; la dottrina d'impiego dei sommergibili è mutata rispetto al passato: ora è previsto l'impiego a massa contro navi o gruppi di navi avvistati e segnalati dagli aerei.
Mentre a Mezzo Agosto, due mesi più tardi, questa tattica avrà grande successo, a Mezzo Giugno i sommergibili non coglieranno alcun risultato (per quelli dislocati al largo di Malta, anche a causa della forte vigilanza antisommergibili da parte degli aerei).
L'Ascianghi, infatti, non avvista navi nemiche; il convoglio subirà gravi perdite per opera dell'azione congiunta degli aerei italo-tedeschi e della VII Divisione Navale dell'ammiraglio Alberto Da Zara, cui poi si aggiungeranno quelle causate dai campi minati.
Complessivamente andranno a fondo quattro mercantili e due cacciatorpediniere, mentre diverse altre unità riporteranno seri danni.

16-17 giugno 1942
L'Ascianghi ed un altro sommergibile, l'Onice, vengono inviati ad attaccare la formazione britannica (Forza X) di ritorno da Malta a Gibilterra dopo la conclusione dell'Operazione "Harpoon" (si tratta dell'incrociatore leggero Cairo e dei cacciatorpediniere Marne, Ithuriel, Blankney e Middleton).
Lasciata Malta la sera del 16 giugno, le cinque navi britanniche si ricongiungono poco dopo le 19 del 17 con la Forza W (forza di copertura a distanza, composta dalla corazzata Malaya, dalle portaerei Eagle ed Ark Royal, da tre incrociatori e da otto cacciatorpediniere) nel Mediterraneo occidentale, e raggiungono indenni Gibilterra; gli attacchi di Ascianghi ed Onice contro di esse risulteranno infruttuosi, al pari di quelli della Regia Aeronautica e della Luftwaffe.

Luglio 1942
Il comando dell'Ascianghi passa al tenente di vascello Rodolfo Bombig, che lo manterrà per poco tempo. In questo periodo il battello è alle dipendenze dell'VIII Gruppo Sommergibili, con base a Trapani.
Nella prima metà del mese l'Ascianghi, insieme all'Onice, pattuglia le acque al largo dell'isola tunisina di La Galite.

11 agosto 1942
L'Ascianghi (comandante tenente di vascello Rodolfo Bombig, direttore di macchina tenente del Genio Navale Vittorio Rosati) lascia Trapani per raggiungere la zona d'agguato assegnata, nell'ambito della battaglia aeronavale di Mezzo Agosto.
Insieme ad altri nove sommergibili (Alagi, Avorio, Axum, Bronzo, Cobalto, Otaria, Dandolo, Dessiè ed Emo), viene schierato a nord delle coste tunisine, tra Scoglio Fratelli e Banco Skerki (dalle acque ad est di La Galite fino agli approcci del Canale di Sicilia, costituendo una linea a sbarramento dell'ingresso occidentale del Canale di Sicilia, a nord della congiungente La Galite-Banco Skerki), per attaccare il convoglio britannico diretto a Malta nell'ambito dell'Operazione "Pedestal", composto da 14 navi mercantili con la scorta diretta di 4 incrociatori leggeri e 11 cacciatorpediniere, più una forza di appoggio composta da 2 corazzate, 3 portaerei, 3 incrociatori leggeri e 15 cacciatorpediniere.
Gli ordini sono di agire con grande decisione offensiva, lanciando quanti siluri possibile contro ogni bersaglio, mercantile o militare, più grande di un cacciatorpediniere.
L'Ascianghi fa parte del gruppo di sommergibili posizionato più ad est, insieme ad Alagi, Axum e Bronzo.

12 agosto 1942
Raggiunge l'area assegnata e, sulla scorta delle notizie che riceve ogni ora al "Siti", riesce dapprima ad individuare con gli idrofoni, e poi anche ad avvistare al periscopio, da grande distanza, il convoglio britannico.
Cerca di avvicinarsi, ma quando è giunto a 15 km il convoglio accosta in fuori e scompare alla vista.
Durante la notte, mentre l'Ascianghi è in superficie, l'equipaggio sente un'esplosione ed avvista fumo e fiamme ad una certa distanza; si porta sul luogo in cui ristagna il fumo e vi trova parecchi rottami ed imbarcazioni di salvataggio che galleggiano nel mare.

13 agosto 1942
Durante il pomeriggio l'Ascianghi si sposta verso una zona dove, stando alle comunicazioni ricevute, dovrebbe esserci una portaerei danneggiata, ma di questa unità, o di qualsiasi altra, non c'è traccia.

14 agosto 1942
Riceve ordine di portarsi in un nuovo settore d'agguato, situato 140 miglia più ad ovest di quello di prima. Supermarina, infatti, spera di poter cogliere ancora l'occasione per attaccare le unità superstiti del convoglio (che ha subito pesanti perdite ad opera di sommergibili, aerei e motosiluranti, anche se qualche mercantile è riuscito a raggiungere Malta con i rifornimenti vitali alla sopravvivenza dell'isola) durante la loro navigazione di ritorno verso Gibilterra.
Di conseguenza, Ascianghi, Bronzo, Alagi ed Axum la sera del 14 ricevono ordine di emergere immediatamente, spostarsi 140 miglia più ad ovest e riprendere l'agguato nelle nuove posizioni, con le stesse modalità di prima. Poco dopo tale ordine viene modificato, spostando le aree d'agguato altre 20 miglia più ad ovest.

17 agosto 1942
Non avendo avvistato nulla, l'Ascianghi fa ritorno a Trapani.

17-18 agosto 1942
Durante la notte tra il 17 ed il 18 l'Ascianghi viene fatto ripartire da Trapani: la battaglia di Mezzo Agosto si è ormai conclusa, ma alle 6.50 del 17 è stato avvistato al largo di Algeri un gruppo di navi britanniche identificate come la vecchia portaerei Furious, un incrociatore e sette cacciatorpediniere, ed è inoltre giunta notizia che il 16 agosto altre navi britanniche si apprestavano a lasciare Gibilterra; l'insieme di queste informazioni ha determinato uno stato di allarme e l'ordine di far prendere il mare a tutti i sommergibili pronti, tra cui l'Ascianghi. La Furious e le altre navi del suo gruppo sono in mare per l'operazione "Baritone", consistente nell'invio a Malta di 32 caccia Supermarine Spitfire allo scopo di rimpinguare le decimate squadriglie di base nell'isola. Gli Spitfire, portati a Gibilterra da un mercantile proveniente dal Regno Unito, vengono lanciati dalla Furious, uscita allo scopo da Gibilterra il 16 agosto con la scorta degli incrociatori leggeri Aurora e Charybdis, e dei cacciatorpediniere Antelope, Eskimo, Derwent, Bicester, Keppel, Lookout, Laforey, Lightning, Malcolm, Tartar, Venomous e Wishart (parte della Forza H). La Furious lancia gli Spitfire il 17 agosto, a sud delle Baleari; 29 dei 32 caccia riusciranno a raggiungere a Malta, mentre Furious e scorta rientreranno a Gibilterra il 18.
L'Ascianghi non avvista nulla.

19 agosto 1942
Chiarita la natura dei movimenti avvistati o segnalati delle navi britanniche (appreso cioè che a Gibilterra, prima di partire, la Furious ha imbarcato 35 caccia Hawker Hurricane – il che indica con certezza che essa era in mare per rifornire Malta di aerei –, mentre le navi in partenza da Gibilterra il 16 sono dirette in Atlantico ed in Inghilterra, non in Mediterraneo), gli alti comandi fanno cessare l'allarme e richiamano in porto tutti i sommergibili, Ascianghi compreso.
Qualche tempo dopo Mezzo Agosto, il comando dell'Ascianghi passa al tenente di vascello Rino Erler.

1° novembre 1942
L'Ascianghi (tenente di vascello Rino Erler, alla sua prima missione) salpa da Messina per Tobruk alle 22, in missione di trasporto: a bordo ha 20 (per altra fonte 18) tonnellate di munizioni.

3 novembre 1942
Alle 14.15 l'Ascianghi s'imbatte in un aereo tedesco caduto in mare (o abbattuto) e ne recupera 20 sopravvissuti, che poi trasborda sul cacciatorpediniere Corsaro, precipitatosi sul posto.

4 novembre 1942
Arriva a Tobruk alle 9, sbarca le munizioni e poi riparte alle 18.

8 novembre 1942
Arriva ad Augusta alle 12.30.
Nel frattempo, fin dal mattino del 7 novembre, Maricosom (il Comando della Squadra Sommergibili), prevedendo il passaggio di un convoglio nemico nel Canale di Sicilia, ha ordinato all'Ascianghi di raggiungere al più presto una zona d'agguato nel Canale di Sicilia.
È iniziata l'operazione "Torch", che vedrà lo sbarco di oltre 107.000 soldati angloamericani sulle coste del Nordafrica francese (Algeria e Marocco). In seguito all'avvistamento della flotta d'invasione Alleata, in navigazione da Gibilterra verso ovest, Supermarina invia numerosi sommergibili nelle acque della Tunisia e dell'Algeria, ritenendo probabile uno sbarco su quelle coste (che in realtà avverrà però più ad ovest, in Algeria e Marocco), ma non esclude del tutto la possibilità che si tratti di un convoglio di rifornimenti diretto a Malta. Proprio per quest'ultima eventualità, viene ordinato all'Ascianghi e ad altri tre sommergibili di posizionarsi nel Canale di Sicilia, dove un eventuale convoglio diretto a Malta dovrebbe passare.



Un'altra immagine dell'Ascianghi (da www.sommergibili.com)

9 novembre 1942
L'Ascianghi (tenente di vascello Rino Erler) salpa da Trapani per una missione offensiva nelle acque di Bougie, in Algeria.

11 novembre 1942
Arriva nelle acque dell'Algeria. Lo stesso giorno, alle 17.56, Maricosom annuncia ai sommergibili in mare che truppe nemiche stanno sbarcando nella rada di Bougie (si tratta dell'operazione "Perpetual", una sotto-operazione di "Torch" che consiste nell'occupazione di Bougie da parte di truppe della 36a Brigata di fanteria britannica sbarcate dai trasporti truppe Marnix van St. Aldgegonde, Karanja e Cathay, con l'appoggio dell'incrociatore britannico Sheffield, della nave antiaerei Tynwald – poi affondata a Bougie dal sommergibile italiano Argo –, dal monitore Roberts e da alcuni cacciatorpediniere, più il trasporto truppe Awatea – pure affondato dall'Argo qualche giorno dopo – con commandos e materiale della RAF, ed i dragamine di squadra Algerine e Cadmus) ed ordina ad Ascianghi, Argento, Argo, Avorio, Diaspro ed Emo di portarsi subito in quelle acque e di operarvi «senza alcuna limitazione con energia e decisione», per poi fare ritorno nei rispettivi settori assegnati il giorno seguente. L'Ascianghi e gli altri sommergibili eseguono l'ordine; muovendosi a tutta velocità verso la zona indicata, notano nella rada di Bougie una ferrea vigilanza antisommergibili, ma agiscono egualmente con decisione, grazie anche all'ampia libertà d'iniziativa loro accordata.

13 novembre 1942
Alle 18.38, avendo ricevuto informazione che truppe britanniche sono sbarcate a Bona e Philippeville (in Algeria), Maricosom ordina ai sommergibili di portarsi in quelle rade ed agirvi con la massima risolutezza fino all'alba, quando dovranno tornare nelle zone d'agguato a ciascuno assegnate. L'Ascianghi, in particolare, insieme ad Argento, Asteria, Velella e Mocenigo, viene mandato nelle acque di Philippeville. Questo invio si rivelerà però infruttuoso, perché parte dei sommergibili non avvisterà nessuna nave, mentre gli altri non riusciranno a portare a termine gli attacchi iniziati a causa delle sfavorevoli condizioni di avvistamento e della forte vigilanza avversaria.

14 novembre 1942
Alle 10.40 Maricosom ordina una nuova putnata offensiva contro la rada di Bougie, da effettuarsi nella notte successiva.

15 novembre 1942
Forzata la rada di Bougie con ardita manovra, favorita dalla notte molto buia e con visibilità estremamente limitata, l'Ascianghi si porta vicino alla riva ed alle 3.39 avvista una formazione di tre navi da guerra che sembra stiano uscendo dal porto, e che vengono identificate dal comandante Erler come un incrociatore classe Caledon, un incrociatore classe Leander ed un cacciatorpediniere (secondo lo storico Francesco Mattesini, inizialmente sarebbero stati avvistate due navi da guerra in linea di fila, ritenute incrociatori classe Caledon, e poi una terza, giudicata un incrociatore classe Leander; altra fonte parla di un convoglietto di quattro navi, ma sembra trattarsi di un errore; un'altra ancora afferma che l'Ascianghi avrebbe identificato i bersagli come un incrociatore scortato da due cacciatorpediniere). Restando in superficie, il sommergibile serra le distanze per attaccare ed alle 3.45 (o 3.42), da ridotta distanza, lancia una coppiola siluri contro la seconda nave della formazione, identificata come incrociatore classe Caledon, ma le armi non vanno a segno; allora l'Ascianghi inverte la rotta ed alle 3.46 (o 3.47) lancia un'altra coppiola, da 700 metri di distanza, stavolta contro la nave che procede in coda alla formazione, ritenuta un incrociatore classe Leander. Dopo due minuti e 47 secondi dal lancio, entrambi i siluri vanno a segno: secondo quanto visto dal comandante Erler, uno colpisce il bersaglio a proravia della plancia, l'altro a centro nave tra la plancia ed il fumaiolo. La nave affonda, mentre l'Ascianghi s'immerge e si disimpegna senza che si materializzi, da parte britannica, alcuna reazione (per altra fonte, invece, la reazione ci sarebbe stata ma il sommergibile l'avrebbe elusa senza subire danni).
Una nave britannica è stata effettivamente affondata, anche se il comandante Erler, complice il buio e la poca visibilità, ha sovrastimato di parecchio le dimensioni dei suoi bersagli. Non si trattava, infatti, di un incrociatore e due cacciatorpediniere, bensì di tre grossi dragamine di squadra della classe Algerine, dal dislocamento di 850 tonnellate standard e 1125 a pieno carico: l'Algerine stesso, l'Alarm ed il Cadmus. Al momento dell'attacco, le unità britanniche hanno appena completato una missione di dragaggio della rada di Bougie (loro compito era di liberare tale rada dalle mine dell'Asse, sempre nell'ambito dell'operazione "Perpetual"; per altra fonte tale missione era svolta solo da Alarm ed Algerine, mentre il Cadmus si trovava anch'esso sul posto in quel momento per caso), nella quale hanno neutralizzato in tutto 46 mine, nell'ambito dell'attività di supporto all'operazione "Torch" (per altra fonte, l'Algerine e l'Alarm erano impegnati in un pattugliamento antisommergibili al momento del siluramento). I siluri dell'Ascianghi hanno colpito proprio l'unità capoclasse e capoflottiglia, l'Algerine (capitano di corvetta Wilfrid Alan Cooke, che è anche il comandante della 12th Minesweeping Flotilla, che l'Algerine forma insieme ai gemelli Albacore, Alarm, Acute e Cadmus), che affonda rapidamente cinque miglia a nord di Capo Carbon ed a levante di Bougie, nel punto 36°45′ N e 05°11′ E (per altra fonte, probabilmente erronea, 36°47′ N e 05°11′ E).
L'esplosione delle bombe di profondità che lo stesso Algerine aveva a bordo (le unità di questa classe, di dimensioni ed aspetto simili alle corvette classe Flower, sono sovente utilizzate anche come navi scorta, ed armate di conseguenza), verificatasi subito dopo l'affondamento, ha conseguenze catastrofiche per il suo equipaggio: su 92 uomini imbarcati sull'Algerine, parecchi fanno in tempo a gettarsi in mare, calandosi lungo la murata, mentre la nave affonda, ma vengono uccisi dalle esplosioni;

32 vengono tratti in salvo all'alba, quando la formazione si accorge dell'affondamento dell'Algerine (la cui scomparsa, essendo unità di coda, non era stata subito notata), dal gemello HMS Cadmus (altra fonte attribuisce erroneamente il salvataggio alla nave antiaerei ausiliaria HMS Pozarica, oppure affianca al Cadmus, nel soccorso dei naufraghi, il gemello Albacore), che li sbarca a Bougie, ma 24 di essi muoiono nei giorni successivi per le lesioni interne causate dallo scoppio delle bombe di profondità mentre si trovavano in acqua. Soltanto in otto sopravvivono, perché al momento dell'esplosione delle bombe si trovavano su una zattera Carley invece che in acqua, e di conseguenza non sono stati interessati dalla tremenda onda d'urto subacqua. L'equipaggio del Cadmus, cui era parso che i naufraghi dell'Algerine tratti in salvo stessero tutti bene salvo che per ferite minori, rimarrà stupefatto nell'apprendere, qualche giorno dopo, che dopo lo sbarco a Bougie sono morti quasi tutti. Sarà l'autposia a rivelare le gravissime lesioni interne, soprattutto allo stomaco, che sono state loro fatali. Alla fine i morti saranno 84, tra cui il comandante Cooke e tutti gli ufficiali (nove in tutto, nessuno dei quali, comunque, era nemmeno tra i naufraghi raccolti dal Cadmus).



L'HMS Algerine, affondato dall'Ascianghi il 15 novembre 1942 (Imperial War Museum)

In conseguenza di questa tragedia, la Royal Navy modificherà le proprie procedure relative all'utilizzo delle bombe di profondità, ordinando che vengano armate soltanto subito prima dell'inizio della caccia ad un sommergibile anziché, come si faceva in precedenza, fin dal momento della partenza dal porto.

16 novembre 1942

Lascia la zona d'agguato per rientrare alla base.

18 novembre 1942

L'Ascianghi arriva a Napoli, ponendo termine alla sua missione. Per il duplice forzamento della rada di Bougie e l'azione del 15 novembre, il comandante Erler verrà decorato di Medaglia d'Argento al Valor Militare; la stessa decorazione verrà conferita al comandante in seconda, sottotenente di vascello Ignazio Spinale, mentre il capo silurista di terza classe Filomeno Lacitignola avrà la Medaglia di Bronzo al Valor Militare ed altri 35 membri dell'equipaggio (guardiamarina Mario Ferrando e Claudio Ansaldo, sottotenente G.N. Mario Nebbiani, secondi capi motoristi Francesco Peluso e Vittorio Maschio, secondo capo furiere Santo Manzoni, secondo capo silurista Carmelo Luparelli, sergenti radiotelegrafisti Mario Ponticelli e Ottavio Chetry, sergente elettricista Edoardo Soresini, sottocapo fuochista Ferrando Pellegrinetti, sottocapi elettricisti Antonio Grando e Vincenzo Romano, sottocapo silurista Giacinto Petrella, sottocapo segnalatore Sergio Bernardoni, sottocapo motorista Giuseppe Somma, marinaio cannoniere puntatore mitragliere Alfonso Micellino, motoristi Giuseppe Lanotte, Ugo Palestini ed Enrico Serini, siluristi Michele Correro e Giovanni Culatina, sottonocchiere Domenico Franco, marinaio cannoniere Alberto Cellone, elettricisti Renato Demori, Onelio Zaina ed Alessandro Quagliata, nocchieri Giovanni Zamboni, Bruno Bucciarelli, Francesco Zappia, Romano Quarantotto, Vittorio Siena ed Angelo Pippa, fuochista Camillo Morsella) riceveranno la Croce di Guerra al Valor Militare.



Dopo il forzamento di Bougie e l'affondamento dell'Algerine, l'equipaggio dell'Ascianghi dipinse sulla torretta del proprio battello questa scritta canzonatoria: "Visitate Bougie – Grand Hotel Rada – Tutti i conforti moderni" (sopra: da "Sommergibili in guerra" di Achille Rastelli ed Erminio Bagnasco, via Dante Flore; sotto: da www.betasom.it)



Gennaio 1943
Sottoposto ad ispezione, in seguito alla quale viene giudicato in buone condizioni di efficienza (equipaggio compreso), con un punteggio di 100/100 (il giudizio complessivo è «buono» nella seguente scala: ottimo-buono-mediocre-cattivo-pessimo).

18 febbraio 1943
Prende il mare per una nuova missione in acque nordafricane, nel Golfo della Sirte.

2-3 marzo 1943
Nella notte tra il 2 ed il 3 l'Ascianghi (tenente di vascello Rino Erler), in agguato nel Golfo della Sirte, avvista un grosso convoglio fortemente scortato in posizione 31°47' N e 16°13' E; serrate le distanze fino a soli 800 metri, all'1.31 del 3 marzo lancia tre siluri contro un cacciatorpediniere. Dopo il lancio viene avvistato ed una delle navi della scorta tenta di speronarlo, costringendolo all'immediata immersione per evitare la collisione; non è così possibile verificare l'esito dei lanci, anche se un minuto dopo il lancio vengono distintamente sentite due (o tre) esplosioni, tali da indurre l'equipaggio a ritenere d'aver fatto centro (si ritiene di aver colpito un cacciatorpediniere ed una nave mercantile). Non risulta, tuttavia, che alcuna nave sia stata danneggiata od affondata in tale occasione.

5 marzo 1943
Rientra alla base.

Marzo 1943
Entra in arsenale per un periodo di lavori, che si protrarranno per oltre tre mesi.
Giugno 1943
Assume il comando dell'Ascianghi, ancora ai lavori, il sottotenente di vascello Mario Fiorini (27 anni, da Camogli), mentre il comandante Erler, promosso a capitano di corvetta, è destinato al comando del sommergibile Atropo. Il comandante Fiorini è uno dei pochissimi sottotenenti di vascello (non più di due o tre, in tutta la Regia Marina) a ricevere il comando di un sommergibile, incarico solitamente riservato almeno a tenenti di vascello: un sintomo, probabilmente, della moria di comandanti – e in generale di uomini – che l'arma subacquea italiana sta subendo in una guerra sempre più disperata.

19 luglio 1943
Secondo alcune fonti polacche, in questa data l'Ascianghi sarebbe stato attaccato con quattro siluri, al largo di Malta, dal sommergibile polacco Dzik (che stava rientrando a Malta dopo un agguato al largo di Taranto), mentre si apprestava a sua volta a silurare il sommergibile britannico Unshaken (che proprio in quelle acque doveva incontrare, a quell'ora, lo Dzik). I siluri dello Dzik avrebbero mancato l'Ascianghi, ma lo avrebbero indotto ad interrompere l'attacco contro l'Unshaken. In realtà, l'Ascianghi in quella data non si trovava al largo di Malta, bensì (vedi sotto) in navigazione da Pozzuoli alla zona di Augusta, oppure già in agguato al largo di Augusta; pertanto è del tutto erronea la notizia del suo coinvolgimento nell'azione dello Dzik. Secondo alcune fonti il sommergibile attaccato dallo Dzik sarebbe stato lo stesso Unshaken, scambiato per nemico: eventualità questa tutt'altro che impossibile, essendosi episodi del genere verificati in quel conflitto in quasi tutte le Marine, talvolta con esito fatale.

[...continua...]



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".

CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER LA SALVAGUARDA DELLA VITA UMANA IN MARE - SOLAS

Tratto da Wikipedia

Safety of life at sea



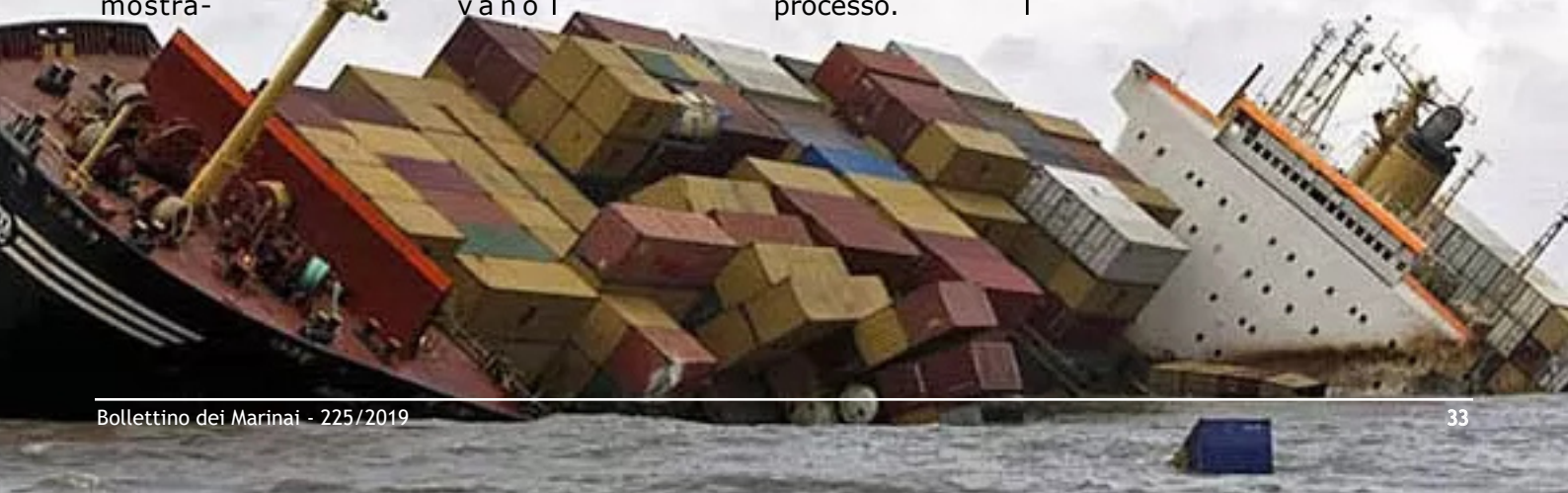
La Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (nota anche semplicemente come: **SOLAS**, acronimo di ***Safety of life at sea***) è un accordo internazionale volto a tutelare la sicurezza della navigazione mercantile, con esplicito riferimento alla salvaguardia della vita umana in mare.

Le origini di tale convenzione si rifanno al disastro del Titanic, avvenuto nella notte tra il 14 e il 15 aprile 1912, uno dei primi grandi incidenti marittimi, anche perché fu il primo ad essere documentato dai media e quindi ad interessare grandi masse di persone. Dopo circa due anni, esattamente il 20 gennaio 1914, venne approvata a Londra la prima versione di tale convenzione, che in realtà poche pagine, ma che mostravano una volontà di porre sotto regolamentazione ogni aspetto della vita di bordo che potesse comportare pericolo per la vita umana: non solo i passeggeri, ma anche l'equipaggio. Successive modifiche furono apportate nel 1929, nel 1948 e nel 1960.

La versione del 17 giugno 1960 entrò in vigore il 26 maggio 1965 e fu il più grande atto di studio dell'IMO dopo la sua creazione; in tale occasione le misure che vennero adottate palesarono la volontà di una modernizzazione delle norme per restare al passo coi tempi, date le nuove costruzioni e i nuovi sviluppi del mondo marittimo. L'intenzione fu quella di mantenere la Convenzione aggiornata periodicamente attraverso una serie di emendamenti, ma di fatto tale idea si rivelò irrealizzabile, data la lentezza del processo.

Per far fronte a tali difficoltà, il 1º novembre 1974 venne approvata una nuova versione della Convenzione (entrata in vigore il 25 maggio 1980), che riportava molti degli emendamenti proposti fino a quel momento, usando la procedura del tacito accordo: per accelerare i tempi, si dichiarò che i suddetti emendamenti sarebbero entrati in vigore in una specifica data, a meno che una serie di Paesi membri entro tale data non avessero opposto obiezione.

In seguito, in particolare nel 1988 fu presentato un emendamento che aggiornò il capitolo riguardante le radiocomunicazioni e sostituì il Codice Morse col GMDSS Code (Global Maritime Distress and Safety System) ed è stata applicata nel 1992.



S.A.R. - SEARCH AND RESCUE

di Francesco Miraglia, Avvocato in Roma e Presidente Aguarcost.Ucpi - Ass.ne Italiana Ufficiali di Complemento delle Capitanerie di Porto – Guardia costiera



Col termine ricerca e soccorso, spesso abbreviato con l'acronimo SAR (dal termine inglese search and rescue), si indicano un insieme di operazioni di salvataggio condotte da personale addestrato a tale scopo e all'impiego di specifici mezzi navali, aerei o terrestri volti alla salvaguardia della vita umana in particolari situazioni di pericolo e ambienti ostili, in questo caso il mare.
Ogni paese ha assegnate delle zone di competenza nelle quali è tenuto a fornire una simile operatività.
Le attività di Ricerca e Soccorso in mare (S.A.R. – Search and Rescue) sono disciplinate da un'articolata disciplina normativa, a livello internazionale (Convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo – S.A.R. 1979 - Amburgo 24 aprile 1979), comunitario e nazionale, che detta disposizioni inerenti l'organizzazione delle strutture deputate a gestire le emergenze in mare, nonché le modalità di svolgimento delle operazioni di ricerca e soccorso.

[tratto da wikipedia]

L'Organizzazione italiana competente per il S.A.R. marittimo

Il D.P.R. 662 del 28.9.1994 (Regolamento) in esecuzione della Convenzione di Amburgo, stabilisce l'organizzazione nazionale preposta al soccorso in mare e l'ambito dell'area di responsabilità italiana. In particolare, ex art.2, **l'Autorità Nazionale responsabile dell'esecuzione di detta Convenzione è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)**, il quale ha demandato al Corpo delle Capitanerie di Porto - Corpo specialistico inquadrato nella Marina Militare ma dedicato eminentemente al supporto e controllo degli usi civili del mare, e pertanto dipendente dal MIT - l'attività di coordinamento delle operazioni per la ricerca ed il salvataggio marittimo.
Tale azione di coordinamento si estrinseca nell'attuazione dei compiti assegnati dal Capitolo 5 della Convenzione di Amburgo del 1979 e specificati nel "*Piano nazionale per la ricerca ed il salvataggio in mare*" (25.11.1996), nonché nell'individuazione ed assegnazione dei compiti ai vari organismi cooperanti allo scopo di conseguire con tempestività ed efficacia il fine comune (soccorso in mare), evitando possibili e reciproche interferenze.
L'organizzazione del servizio S.A.R. marittimo è così strutturata, ex art.3 D.P.R. 662/1994:
Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, quale Centro Nazionale di Coordinamento del soccorso in mare (I.M.R.C.C. – Italian Maritime Rescue Coordination Center - Centrale Operativa di Roma).
- 15 Direzioni Marittime (regioni costiere) sono centri secondari di soccorso marittimo (**M.R.S.C. – Maritime Rescue Sub Center**);
- Comandi di Porto sono le Unità Costiere di Guardia (**U.C.G.**);



- le Unità navali e aeromobili del servizio di Guardia Costiera del Corpo delle Capitanerie di Porto (CP), appositamente allestiti, sono le unità di soccorso marittimo (bianche con banda rossa).

L'area S.A.R. d'interesse (S.R.R.), qui accanto raffigurata, notificata all'I.M.O.,

ed **estesa circa 500.000 chilometri quadrati**, entro i cui limiti vengono forniti servizi di ricerca e salvataggio è quella indicata nel D.P.R. n. 662/94, che, tra l'altro, specifica le 15 sub-aree di giurisdizione in cui è divisa, corrispondenti ai 15 sottocentri di soccorso (M.R.S.C.) da cui dipendono le U.C.G. (Unità Costiere di Guardia, presso gli altri 300 Comandi del Corpo, in ordine decrescente: Compartimenti, Circondari e Uffici Locali marittimi, Delegazioni di spiaggia), con le relative unità aereo-navali CP.

Oltre alle suddette Unità costiere ed aereo-navali del Corpo CP, per le esigenze S.A.R., l'art.5 del D.P.R. 662/94 prevede (comma 1) che l'I.M.R.C.C. e gli M.R.S.C. richiedano "agli alti comandi competenti della Marina militare e dell'Aeronautica militare, in caso di necessità, il concorso dei mezzi navali ed aerei appartenenti a tali amministrazioni dello Stato. Parimenti le U.C.G. richiedono alle altre amministrazioni dello Stato o a privati il concorso di mezzi navali ed aerei, ritenuti idonei per partecipare alle operazioni di soccorso marittimo secondo le procedure e le modalità" di cui al DM Marina mercantile 01.6.1978, e precisa (comma 2) "Il comando e il controllo operativo dei mezzi navali o aerei della Marina militare, dell'Aeronautica militare e delle altre amministrazioni, eventualmente chiamati a concorrere alle operazioni di soccorso marittimo, sono esercitati dai rispettivi comandi competenti per giurisdizione, che terranno informati i centri di soccorso marittimo (I.M.R.C.C. - M.R.S.C. - U.C.G.) responsabili del soccorso e del coordinamento, secondo le rispettive competenze".

Inoltre, l'Italia, nell'anno 2000, ha sottoscritto accordi bilaterali di cooperazione in materia di ricerca e soccorso con Albania, Croazia, Grecia e Slovenia, c**on i quali sono stati confermati i confini tra le aree S.A.R. di rispettiva competenza e concordate procedure operative tese ad incrementare l'efficienza e l'efficacia delle operazioni S.A.R.** Analogo Accordo è stato definito con l'Algeria il 14.11.2012 e altri sono in itinere.

Funzionamento del sistema S.A.R., secondo la normativa internazionale di settore

L'articolo 98, para 2, della **Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare – UNCLOS 1982** prevede che "*ogni Stato costiero promuove la costituzione ed il funzionamento permanente di un* ***servizio adeguato ed efficace di ricerca e soccorso*** *per tutelare la sicurezza marittima ed aerea e, quando le circostanze lo richiedono, collabora a questo fine con tutti gli Stati adiacenti tramite accordi regionali*".

L'**Annesso alla Convenzione di Amburgo del 1979** (ratificata, tra gli altri, da Italia e Malta) stabilisce nel dettaglio la disciplina in materia S.A.R. in mare, cogente per gli Stati aderenti, di cui si riportano di seguito gli elementi di rilevanza per la presente trattazione:

- il centro incaricato di provvedere all'organizzazione dei servizi e di coordinare le operazioni S.A.R. in una zona S.R.R. è denominato Centro di Coordinamento di Salvataggio Marittimo – M.R.C.C. (1.3.5 dell'Annesso). Per l'Italia è l'I.M.R.C.C. Roma;
- l'organizzazione S.A.R. di un Paese è tenuta a formare personale specializzato; attivare servizi h24; utilizzare mezzi aeronavali dedicati al S.A.R.; istituire centri secondari di soccorso; individuare le aree S.A.R. di competenza; adottare piani operativi; **determinare le fasi di emergenza** *(incerfa: pericolo non certo; alerfa: pericolo certo ma non immediato; detresfa: pericolo immediato)*; installare sistemi di comunicazione e di monitoraggio del traffico navale; prevedere la nomina di un on scene coordinator (O.S.C.); promuovere l'apertura di inchieste marittime a seguito di eventi S.A.R. in ossequio alle convenzioni SOLAS e MARPOL ed alle norme nazionali;
- sono disciplinati altresì i rapporti tra Stati/MRCC, per favorire: lo scambio e la messa a disposizione di mezzi ed informazioni; la promozione della formazione e di esercitazioni; l'avvio di cooperazioni in materia S.A.R. per la determinazione delle aree S.A.R., per ammettere l'ingresso nel proprio mare territoriale dei mezzi aeronavali addetti al S.A.R. e per il coordinamento di operazioni congiunte;
- altra importante previsione contenuta nell'Annesso riguarda **la gestione operativa del soccorso marittimo**, nella misura in cui si stabilisce che *ogni autorità di ricerca e salvataggio che ha motivo di ritenere che una persona, una nave o altro congegno si trova in una situazione di emergenza, deve al più presto comunicare tutte le informazioni disponibili al centro di coordinamento di salvataggio o al centro secondario di salvataggio competente* (4.2.3 dell'Annesso). *Inoltre, ogni unità di ricerca e di salvataggio che viene a conoscenza di un caso di pericolo prende immediatamente dei provvedimenti se è in grado di fornire assistenza ed in tutti i casi informa senza indugio il centro di coordinamento di salvataggio o il centro secondario di salvataggio della zona dove si è verificato il caso di pericolo* (4.3 dell'Annesso). *Ed infine, se non vi è un centro di coordinamento di salvataggio responsabile o se, per qualsiasi ragione,* ***il centro di coordinamento di salvataggio responsabile non è in grado di coordinare la missione di ricerca e di salvataggio, i mezzi che partecipano dovrebbero designare di comune accordo un coordinatore sul posto*** (4.7.3 dell'Annesso).

Ancora l'Annesso distingue i casi in cui la posizione del mezzo/naufrago è nota da quella non nota. Nel primo caso, se la posizione ricade all'interno della propria area S.A.R., si agisce in base alla propria pianificazione (vds. IMRCC 001), **viceversa si agisce sotto il coordinamento dell'MRCC competente.**

Se la posizione non è nota:

- quando la fase di emergenza

sussiste, il MRCC che riceve notizia deve, a meno che sappia che altri centri prendono i provvedimenti del caso, incaricarsi di far scattare le misure necessarie a conferire con altri centri al fine di designare un centro che si assuma la responsabilità delle operazioni;
- salvo diversa decisione adottata di comune accordo dai centri interessati, il centro così designato diventa il centro responsabile della zona in cui si trovava l'oggetto ricercato secondo l'ultima posizione segnalata;
- dopo l'inizio della fase di pericolo, il centro incaricato di coordinare le operazioni S.A.R. informa, se del caso, gli altri centri di tutte le circostanze del caso di emergenza e dell'andamento della situazione (4.5.4 dell'Annesso).
Il paragrafo 3.6.1 del **Manuale IAMSAR**, **Vol 1**, stabilisce che, di norma, un RCC (*Rescue Coordination Center*) quando riceve una chiamata di soccorso, assume la responsabilità nella gestione delle operazioni S.A.R. connesse a quell'evento. Qualora accada che il primo R.C.C. a ricevere la chiamata di soccorso non sia quello responsabile dell'area (S.R.R. – *Search and Rescue Region)* in cui l'evento è in corso, esso dovrebbe immediatamente riferire in merito alla situazione di emergenza al R.C.C. di competenza ed intraprendere tutte le azioni necessarie per coordinare la risposta alla situazione in atto, fintanto che l'R.C.C. di competenza non assuma la responsabilità del coordinamento.

Disposizioni e procedure S.A.R. per normativa nazionale e atti dispositivi di settore.

Ricezione della richiesta di soccorso

Le segnalazioni possono arrivare alla Guardia Costiera da fonti e con modi diversi:
- dalle persone presenti a bordo dell'unità navale in difficoltà, che chiamano direttamente con telefoni satellitari o GSM il n. 1530, o tramite altri numeri di emergenza (112, 113, 118) che poi provvedono ad informare i comandi CP-Guardia Costiera;
- da parte di M.R.C.C. stranieri;
- da parte di associazioni/parenti/conoscenti/religiosi/giornalisti che in Italia od all'estero sono in contatto con i naufraghi, o da altre persone informate sul fatto;
- da parte di mezzi aereonavali nazionali in pattugliamento o da unità mercantili, da pesca o da diporto o da persone a terra nei pressi del punto di sbarco.

Prime azioni a seguito della richiesta di soccorso

Le segnalazioni possono arrivare I.M.R.C.C. Roma e gli altri Comandi della Guardia Costiera (I^Autorità S.A.R. che riceve la notizia), ricevuta una richiesta di soccorso relativa a unità navali in difficoltà con a bordo persone, al fine di determinarne la fase di emergenza, procedono a:
- **individuare la posizione in mare dell'unità in difficoltà.** L'approfondimento può essere svolto in tempi brevi se il segnalante ha comunicato la posizione (quest'ultima deve essere comunque verificata da I.M.R.C.C. tramite il gestore telefonico), ovvero in tempi medi/lunghi se la richiesta di soccorso è formulata in termini generici ovvero mediante comunicazioni confuse che indicano solo alcuni degli elementi necessari ad organizzare tempestive attività di soccorso (comunicazione ad es. limitata alla descrizione della tipologia di mezzo di difficoltà e/o numero di persone a bordo, etc.).
In entrambi i suddetti casi viene comunque richiesta la localizzazione della posizione al gestore della rete di telefonia mobile (satellitare o GSM);
-**attivare le procedure per fare altre immediate valutazioni** riguardanti: stima della posizione in mare, persone da soccorrere (numero, sesso, particolari casi sanitari, presenza di bambini etc.), condizioni meteo in zona, stato di navigabilità e di galleggiabilità del mezzo in difficoltà, luogo di partenza, distanze, etc.

Scambi di informazioni

Ricevuta la richiesta di soccorso, l'I.M.R.C.C. diffonde l'informazione, caso per caso:
- a tutti gli M.R.C.C. stranieri interessati (Malta, Libia, Tunisia, Grecia, Egitto);
- alle Autorità Nazionali competenti in materia di immigrazione (Ministero dell'Interno, Marina Militare, Guardia di Finanza, Carabinieri, Protezione Civile) al Ministero degli Affari Esteri ed agli Uffici DIFEITALIA presso le Ambasciate;
- alle Autorità Marittime locali dipendenti (M.R.S.C. e/o U.C.G.).

Attività svolte in attesa della localizzazione

In attesa di ricevere la localizzazione, l'I.M.R.C.C. e i Comandi del Corpo CP, sempre in qualità di prime autorità S.A.R. che hanno ricevuto la notizia, provvedono a:
- **mantenere contatti con** i chiamanti o telefonare ai naufraghi in mare onde ottenere tutte le possibili informazioni per programmare e condurre il S.A.R. ;
- **approntare gli assetti operativi** (navi ed aerei) e disporre, in relazione al tempo trascorso ed alle valutazioni effettuate

- tra cui presenza di naviglio nella zona interessata -, l'uscita delle unità navali S.A.R. richiedendo, in relazione al caso, il contributo di M.M. e A.M. o della G.d.F. (per il tramite dei rispettivi Comandi) e/o del naviglio mercantile;
- **emanare avvisi urgenti** ai naviganti (Inmarsat-C e Navtex);
- **acquisire tutti gli elementi da parte dei sistemi di monitoraggio** del traffico navale gestiti dalla Centrale Operativa della Guardia Costiera;
- **continuare raccolta info** contattando altri M.R.C.C. ed unità in navigazione.

Impiego di risorse SAR italiane al di fuori della SSR di competenza

Dall'anno 2009 - a fronte dell'incremento esponenziale del fenomeno migratorio verificatosi già dall'inizio dell'anno precedente (2008) che costringeva i mezzi navali della M.M., della Guardia Costiera e della G.d.F. a eseguire missioni di soccorso diurne e notturne, quasi senza soluzione di continuità e con sforzi continui e prolungati per gli equipaggi, spesso senza adeguato recupero psico-fisico, mentre le risorse S.A.R. disponibili erano ai limiti delle loro capacità operative - sono state emanate, con atto di approvazione del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, in data 07.10.2009, le "*Linee Guida per l'impiego delle risorse S.A.R. nelle aree situate al di fuori della S.R.R. Italiana nel corso di eventi riguardanti il controllo del flusso dei migranti via mare*", nelle quali si prevede che:

a. a seguito di segnalazione all'I.M.R.C.C. dell'avvistamento di un'unità navale non identificata in navigazione oltre i limiti della S.R.R. Italiana, che verosimilmente trasporta migranti in direzione delle coste nazionali, lo stesso I.M.R.C.C. **provvede alla diffusione delle informazioni relative all'evento** stesso secondo le previsioni dell'accordo tecnico operativo per gli interventi connessi con il fenomeno dell'immigrazione clandestina via mare, di cui al Decreto Interministeriale 14.7.2003;

b. la Centrale Operativa, ai sensi del punto 4.2.4 S.A.R. '79, nella sua veste di I.M.R.C.C., **procede immediatamente all'acquisizione delle informazioni necessarie e valuta l'evento sotto il profilo della salvaguardia della vita umana in mare**, onde determinare se vi siano condizioni di pericolo grave e imminente e necessità di immediata assistenza per gli occupanti dell'unità;

c. a tal fine le unità aeronavali eventualmente presenti nella scena d'azione provvederanno ad acquisire e trasmettere, con il mezzo di comunicazione più idoneo, secondo quanto previsto dal punto 4.4 S.A.R. '79, all'I.M.R.C.C. i seguenti elementi per la classificazione dell'evento (S.A.R. – non S.A.R.): posizione geografica, ora dell'avvistamento, condizioni meteomarine, dimensioni e tipologia dell'unità, suo bordo libero (galleggiamento), numero delle persone a bordo e loro condizioni fisiche, eventuale presenza tra essi di donne in stato di gravidanza, bambini, malati, traumatizzati, presenza di cadaveri nei pressi dell'unità; dotazioni di sicurezza presenti a bordo, elementi del moto, altri elementi utili a discrezione del rapportante;

d. solo ove l'I.M.R.C.C ritenesse sussistere pericolo immediato per la sicurezza delle persone a bordo (*detresfa*) classificherà l'evento come "S.A.R." e darà corso a tutte le azioni previste dal DPR 662/1994 e dal Piano Nazionale S.A.R., edizione 1996.

Conclusione dell'evento S.A.R. relativo a migranti

Una volta effettuato il recupero in mare dei naufraghi, il SAR si conclude con il loro sbarco in un luogo sicuro (cd., nelle Convenzioni, *Place of Saefety - POS*) individuato dal M.R.C.C. che ha coordinato l'operazione SAR. In ambito nazionale, l'IMRCC si coordina con il Ministero dell'Interno (ed in particolare col Dip.to per le Libertà civili e l'Immigrazione) competente per l'identificazione e l'accoglienza dei migranti sul territorio italiano, ex art.10*ter d.lgs* 286/98. La procedura operativa emanata dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto (Sop 009/2015, a valenza interministeriale) prevede che tale individuazione del POS avvenga "*tenendo conto delle convenzioni internazionali e avendo cura di limitare la permanenza a bordo delle persone soccorse*», di ogni status, indirizzandovi le unità che li hanno presi a bordo durante il S.A.R. Nel tragitto verso il porto di sbarco, vengono fornite le primissime cure evidenziatesi come necessarie nel corso di apposito screening sanitario, svolto a bordo delle unità CP dal personale medico ed infermieristico del C.I.S.O.M. (Corpo Italiano di Soccorso dell'Ordine di Malta) a tal scopo imbarcato, ed i casi più gravi vengono prelevati in navigazione da elicotteri della Guardia Costiera e trasferiti a terra nell'ospedale più vicino.

A bordo delle unità CP, compatibilmente con le loro dimensioni ed il numero delle persone dell'equipaggio non strettamente impegnate nella condotta della navigazione, si svolgono pure prime attività di identificazione e di p.g. per individuare tra i naufraghi eventuali "scafisti".

Nel frattempo, sulle banchine del porto assegnato viene allestita - sotto il coordinamento della prefettura - la struttura sociosanitaria per la prima accoglienza e di polizia per l'identificazione, a cui l'organizzazione SAR - con lo sbarco nel POS, senza il quale il SAR non è concluso - consegna ed affida definitivamente tutte le persone che ha soccorso e salvato in mare.







Best of the Best Awards


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.



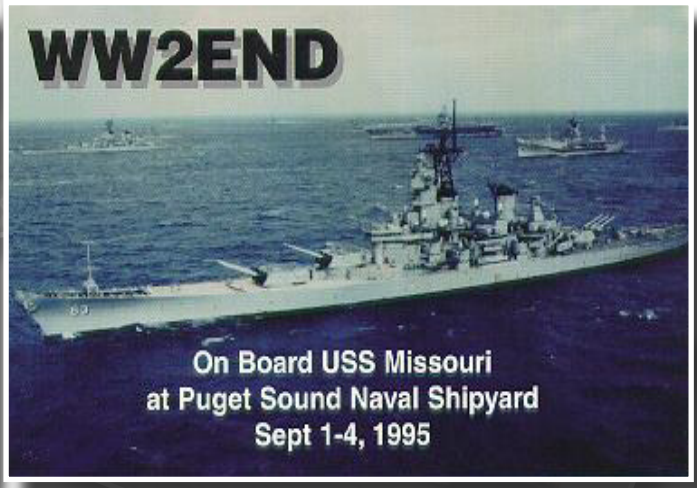

GERMAN NAVAL AMATEUR RADIO STATION
DF4BV
COMBI LINE
Heinz Müller - Norderende 34 - D-21782 Bülkau DOK E32


German Amateur Radio Station
DB 1 LW
DL 1 LBS

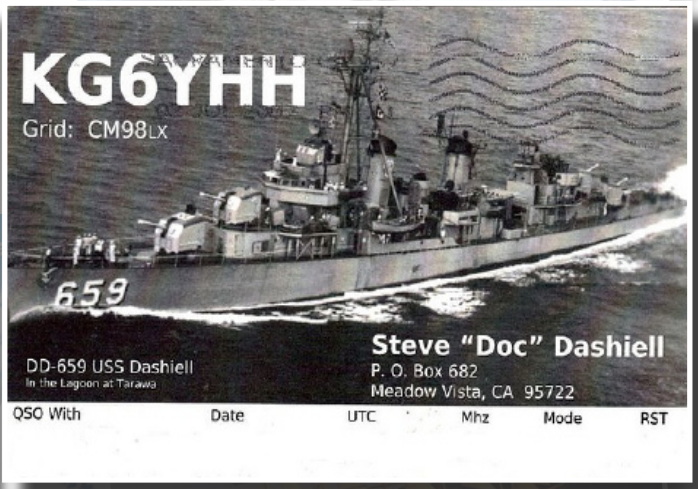

EE5GG
www.hotelesposeidon.com
VOLVO
OCEAN
RACE
2008 - 2009
ALICANTE
BENIDORM - SPAIN


GB2BPF
H.M.S. Duke of York
(GCFQ)


SM7BDB
Ex. SM2BDB
Lars Nordqvist
Hästkvarnsg. 4
S-371 31 KARLSKRONA (K2 07)
QSL PSE ☐ TNX ☐
TRE KRONOR
INORC
098
1281
218
To
Cfm MHz cw / ssb QSO
at UT RST
on
73 Lars


WW2END
On Board USS Missouri
at Puget Sound Naval Shipyard
Sept 1-4, 1995


JA3EQC
WAKAYAMA JAPAN
JCC 2601


KG6YHH
Grid: CM98LX
659
DD-659 USS Dashiell
In the Lagoon at Tarawa
Steve "Doc" Dashiell
P. O. Box 682
Meadow Vista, CA 95722
QSO With
Date
UTC
Mhz
Mode
RST


HB9BQR
enjoyed another fine Navy contest


VK0/VK5ABN/mm
P.O. Box 501, Nairne, SA5252, Australia


ZL1SW
Tony Wright
Fly Emirates
New Zealand

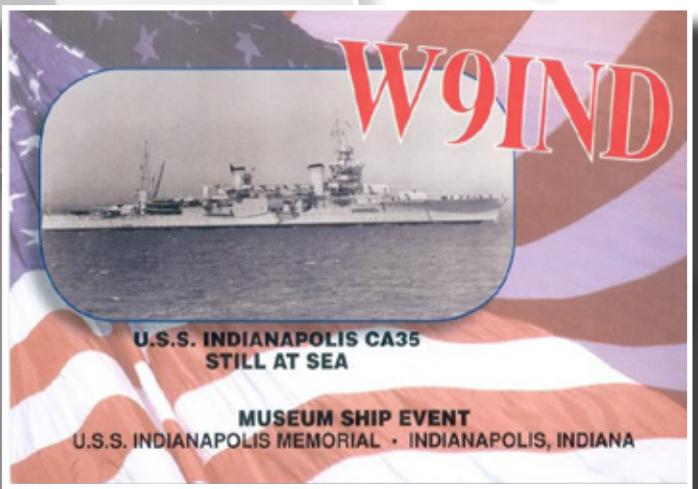

W9IND
U.S.S. INDIANAPOLIS CA35
STILL AT SEA
MUSEUM SHIP EVENT
U.S.S. INDIANAPOLIS MEMORIAL · INDIANAPOLIS, INDIANA

FOTO STORICHE



Nave da sbarco GRADO ex USS De Soto County (1956 - 1992)



Motocannoniera FULMINE ex Fregata Sentinella (1954 - 1970)

La stazione radio di....



La QSL dei soci....



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

COMMANDER PLAQUE





CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCELLO

COMMANDER PLAQUE
di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO

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

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



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

BANDE
Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

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

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

RICHIESTE
Va richiesto all' Award manager :

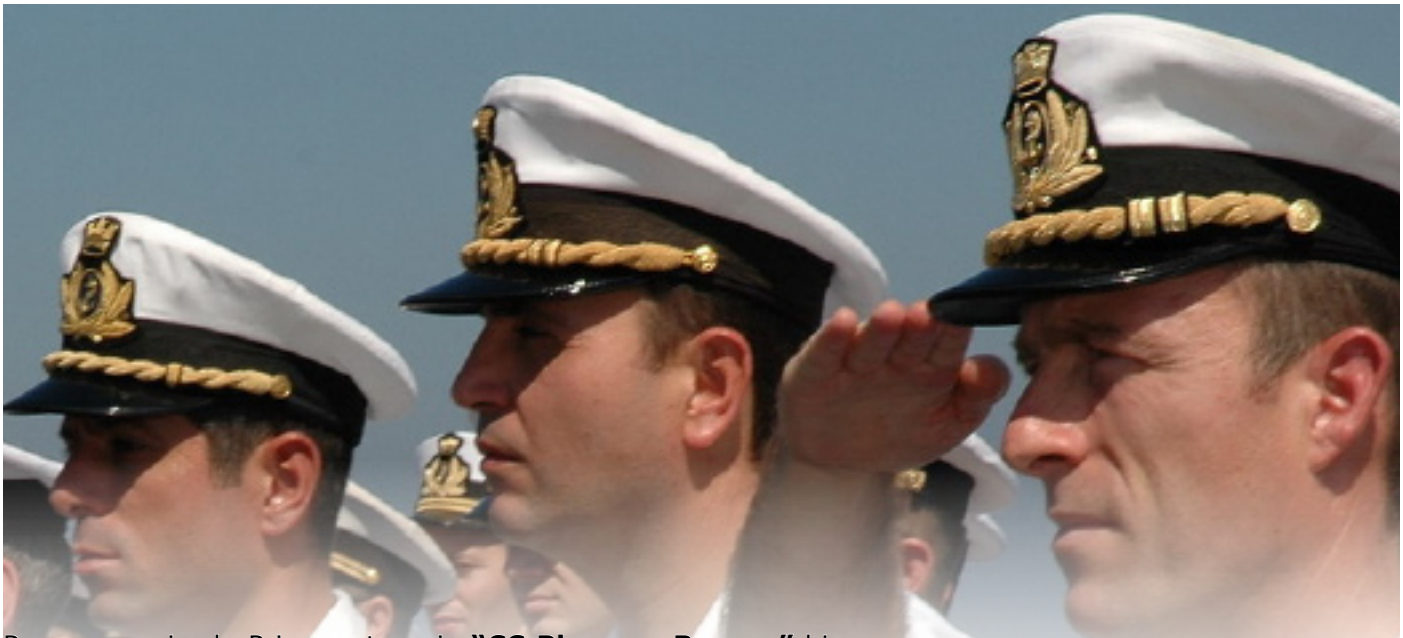
IT9MRM
Alberto Mattei
Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR)
- Italy -
email: it9mrm@gmail.com

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

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

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

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



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



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



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








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

DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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

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

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



























Le QSL dei Radioamatori di Marina sono printed.it

RADIOAMATORI ARMI MARINAI

QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su
facebook

2019

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

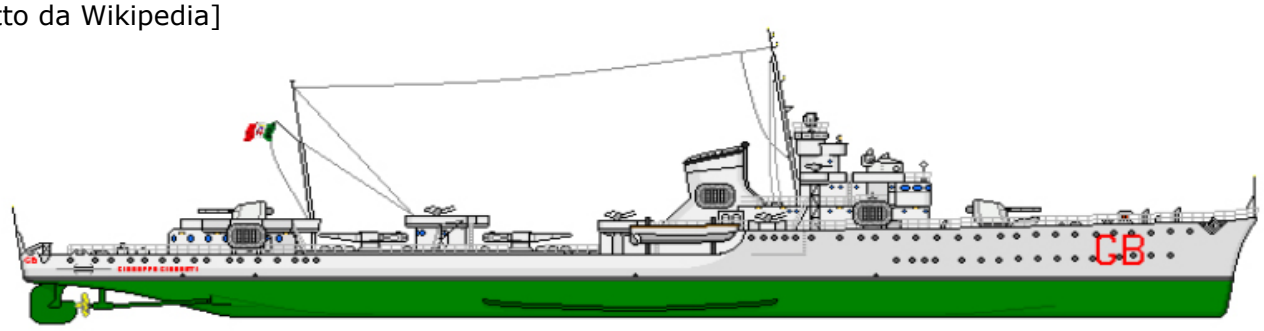


Un pò di storia

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 - IS0HZE (2)		

(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

by NICO'S




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

INTERNET STA DISTRUGGENDO LA RADIO AMATORIALE?

tratto da http://www.webhamradio.com

*Quante volte avete sentito la frase "**cosa?... i radioamatori? ...esistono ancora?**" seguito dall'affermazione che "**...sicuramente internet ha reso obsoleta la radioamatoriale**". Questo articolo è dedicato alla maggior parte di quelli che non colgono il significato dell'uso e della bellezza della **radio amatoriale**.*



Bob Witte, KØNR, radioamatore dell'Iowa, USA, nel suo blog ha scritto questo bellissimo articolo che analizza l'impatto che **Internet** ha generato nel mondo dei radioamatori. Bob sostiene che il radiantismo non è fatto solo per parlare in radio e che il suo scopo universale è quello di creare divertimento a smanettarci su.

Una statistica significativa che lui ha rilevato è che il numero di radioamatori della FCC rimane sempre alto. Alla fine, il fattore demografico probabilmente prenderà il sopravvento e questo numero inizierà a diminuire, ma ad oggi non è ancora successo; perché oggi, forse, c'è qualcosa che qualcosa che rende ancora più attraente la radio amatoriale: **internet**.

Internet è diventato, oggi, uno strumento che viene usato per supportare la radio amatoriale, spesso in modi che forse non erano previsti. Anche se ci sono un sacco di "***...tenere internet fuori dalla radio amatoriale***", ci sono molti altri che hanno trovato modi intelligenti per fare uso di internet. Bob considera le tecnologie emergenti e l'innovazione tecnologica come **forze inarrestabili** che avranno un impatto su di noi, indipendentemente dal fatto che cerchiamo di ignorarle o meno. Usando questa lente, esaminiamo l'impatto di internet sulla radio amatoriale.

Ecco alcune ampie categorie di impatto:

1. Sistemi di comunicazione
Internet è spesso utilizzato per fornire un meccanismo aggiuntivo per il trasporto delle comunicazioni radioamatoriali. Esempi evidenti sono i sistemi VoIP come EchoLink e IRLP. In questa categoria sono inclusi anche i sistemi vocali digitali che usano internet per collegare le radio tra loro: D-STAR, Yaesu System Fusion, Brandmeister Network, DMR-MARC Network. WinLink è un sistema di posta elettronica globale che utilizza radioamatori. Il cuore della tecnologia di trasmissione è l'Internet Protocol Suite (TCP/IP) che non si limita all'Internet pubblica. Alcune organizzazioni di radioamatori stanno implementando collegamenti IP utilizzando apparecchiature a microonde sulle bande radio amatoriali in modo che siano indipendenti da Internet.



Un'altra implementazione in questa categoria è la gestione remota delle stazioni radioamatoriali. Cioè, utilizzare una connessione internet per controllare una stazione radioamatoriale in un altro luogo. A volte le persone definiscono questo sistema come "Long Microphone Cord Model" (o forse l'ho appena inventato). I radioamatori lo fanno con le loro stazioni private, ma ci sono anche stazioni condivise stabilite da radio club e venditori commerciali. Con le restrizioni comunitarie sulle antenne esterne che sono molto comuni, avere una stazione remota a disposizione è molto interessante.

Questo sistema si è rivelato essere abbastanza destabilizzante perché la gran parte dell'essenza del funzionamento delle radio amatoriali dipende dalla vostra posizione, che è generalmente determinata dalla posizione del trasmettitore. Ma ora è possibile avere una persona seduta nel centro di Denver che gestisce un trasmettitore che si trova nelle Fiji. Una specie di leggero disorientamento delle cose. Entrano in gioco anche questioni normative: quel trasmettitore nelle Fiji rientrerà nel campo di applicazione del regolamento Fiji, il che di solito significa avere bisogno di una licenza di radioamatore rilasciata dal governo locale. Sta arrivando il giorno in cui una spedizione DXpedition verso un'isola remota consisterà nella consegna in elicottero di un radiobox remoto (con collegamento satellitare e antenna HF autodispiegante) che è gestito da qualcuno seduto a casa usando il proprio smartphone.

2. Reporting, spotting e coordinamento

Gli operatori radioamatori utilizzano Internet anche a scopo di **spotting** e **reporting**. Lo spotting è stato utilizzato per molto tempo, il che significa fondamentalmente far sapere ad altri radioamatori che una particolare stazione è in onda e può essere collegata da una particolare località. I radioamatori lo hanno per tanto tempo fatto senza internet, ma internet consente certamente una maggiore efficienza. O almeno molti più spot. DX Maps è un buon esempio di un sito web di spotting che supporta le liste e la localizzazione degli spot.





I radioamatori utilizzano anche internet per **coordinare i collegamenti radio**. Uno degli esempi più estremi è l'uso del **pingjockey** per organizzare le comunicazioni di passaggi di **meteore**. Di solito due radioamatori si connettono su pingjockey e accettano di sperimentare un contatto meteorico su una frequenza specifica, con un timing specifico, ecc. Questa tecnica è facile da sfruttare, sia intenzionalmente che attraverso pratiche operative approssimative, perché è possibile condividere facilmente le informazioni di contatto radio via internet. Tuttavia, usato correttamente, il pingjockey è uno strumento meraviglioso che promuove il sistema di scattering meteorico.

Il **Reverse Beacon Network** (RBN) è una rete di ricevitori radio che ascoltano le bande amatoriali e segnalano quali stazioni sentono. Queste stazioni sono spesso denominate CW Skimmers, in quanto rilevano le informazioni CW dai segnali ricevuti. RBN ha iniziato con la decodifica CW ma ora supporta anche RTTY. Non c'è ragione fondamentale per cui non potrebbe essere esteso ad altri modi, anche a quelli vocali, con sufficiente potenza di calcolo.

PSK Reporter è un sistema di reporting simile che accumula i report di segnale dalle stazioni digitali HF. Come suggerisce il nome, è stato inizialmente focalizzato sul PSK31 ma si è esteso ad altre modalità digitali.

Il **Weak Signal Propagation Reporter** (WSPR) è un sistema di reporting di propagazione più avanzato che utilizza ricetrasmettitori e tecniche DSP avanzate. Il protocollo compresso invia il nominativo della stazione trasmittente, il localizzatore di rete Maidenhead e la potenza del trasmettitore in dBm.

Il WSPR è un sistema che funziona con trasmettitori a bassa potenza e che misura la propagazione HF su tutte le bande in tempo reale. Sistema molto intelligente.

Queste reti mondiali producono un quadro molto completo della propagazione disponibile e delle stazioni che trasmettono. Alcuni radioamatori si lamentano che "***...nessuno regola più il selettore***" perché si affidano semplicemente alla stazione di interesse per essere individuati. Le stazioni DX hanno spesso l'esperienza di un enorme pile-up non appena vengono individuate su una delle reti.

3. Log e convalide

Per decenni, i radioamatori hanno tenuto i loro registri radio utilizzando un'ampia gamma di **software** a loro disposizione. Questo è un modo pratico per tenere traccia dei contatti radio e seguire i progressi in vista dell'ottenimento di premi o diplomi. Più recentemente, sono stati sviluppati sistemi online per consentire la conferma elettronica dei collegamenti radio. In altre parole, invece di scambiare cartoline QSL come conferma di un collegamento radio, entrambi i radioamatori inviano le **informazioni di log** a un server centrale che registra il collegamento radio. L'ARRL offre il Logbook of The World (LoTW) che supporta questi contest: DXCC, WAS, VUCC e CQ WPX.

Il sito web **eQSL** è stato il primo sito QSL online, che offre la consegna elettronica delle QSL card e il proprio record di premi nei contest.

Club Log è un altro sistema di registrazione elettronica online. Il popolare sito web **qrz.com** ha aggiunto una funzione di logbook alla sua serie di funzioni.

La conferma elettronica dei collegamenti radio è un enorme miglioramento per la radio amatoriale. Anche se molti di noi apprezzano ancora la possibilità di ottenere una cartolina QSL, bisogna riflettere sul fatto che la spedizione di cartoline QSL è costosa, richiede tempo e spesso comporta lunghi ritardi.

Impatto sulla radio amatoriale

Ecco l'analisi finale di **Bob Witte** su questa intera situazione: **le categorie 2** e **3** rappresentano per lo più una netta **influenza positiva** sulla radio amatoriale. Si tratta di semplici applicazioni dell'era dell'informazione che



forniscono aggiornamenti utili e veloci sulla propagazione radio e sui collegamenti radio. Sì, c'è qualche aspetto negativo nel fatto che molti radioamatori diventano **dipendenti** da loro invece di farlo alla vecchia maniera, girando la grande manopola della radio e ascoltando. Non è un grosso problema, dati i benefici che si ottengono.

La **categoria 1** costituisce un problema per Bob, perché il suo effetto principale è quello di permettere di comunicare in tutto il mondo molto più facilmente, usando la radio amatoriale.



Questo è ciò che fa dire a molti radioamatori che "***non è vera radio amatoriale...***" quando si usa internet per fare la maggior parte del lavoro da fare. Concentrandosi sull'effettiva propagazione delle onde radio, non c'è paragone tra il lavorare in DX sulla banda dei 15 m e fare lo stesso QSO con un palmare **DMR UHF** collegato ad internet. A questo punto Bob cerca di non pensare troppo al problema, tornando a pensare a quello che è lo scopo universale della radio amatoriale: divertirsi a smanettarci sopra. Quindi, sia che rincorrere un DX su 15 m o usare un palmare DMR, fornisca un puro divertimento per un radioamatore, beh... che continuino a farlo!

Forse è ancora più importante affermare che non possiamo davvero fermare l'impatto delle nuove tecnologie. Bob suppone anche che la comunità dei radioamatori potrebbe chiedere alla FCC di limitare l'uso dei sistemi di **categoria 1**. Si potrebbe fare anche riferimento a norme che limitano l'uso di internet interconnesso con il funzionamento della radio, specificato nell'articolo 97 del regolamento Radio Amatoriale (Fcc Norme e regolamenti per il servizio radio amatoriale). Tuttavia, questo avrebbe un impatto negativo ancora più grande sull'hobby, limitando arbitrariamente l'innovazione.

Immaginiamo, se dovessimo dire ai **neofiti** con una mentalità già tecnicamente predisposta a questo hobby "***...allora, ragazzi, abbiamo questa regola che dice che non si può usare il più grande cambiamento tecnologico del XXI secolo mentre si usa la radio amatoriale"***, cosa succederebbe. Certo, ci sono alcune regole riguardanti i premi e i contest, come ad esempio non è possibile utilizzare una rete VoIP per qualificarsi per il DXCC. Probabilmente ci saranno altre restrizioni di questo tipo man mano che la tecnologia avanza, cosa che potrebbe anche andare bene per non alterare l'essenza della radio amatoriale.

Cosa ci sarà dopo?

Quando si tratta di cambiamenti tecnologici è spesso difficile prevedere il futuro. Alcuni di essi sono ovvi: vedremo **larghezze di banda** più elevate e una maggiore **copertura wireless** sul pianeta man mano che la 5G e altre tecnologie future si diffondono. È un po' più difficile capire come questo influenzi la radio amatoriale. Al momento ci sono ancora località remote che non sono sulla rete ma che prima o poi subiranno il cambiamento. Bob si aspetta che anche le DXpeditions più lontane avranno un'eccellente connettività che potrebbe portare al controllo istantaneo delle QSL. (Questo sta già accadendo, ma potrebbe diventare ancor di più un evento in tempo reale.)

Man mano che le applicazioni diventano più intelligenti (ad esempio, apprendimento automatico, intelligenza artificiale...), i sistemi di comunicazione diventeranno più automatizzati. Possiamo aspettarci una maggiore automazione dell'attività radioamatoriale che sarà certamente controversa. Un radioamatore potrà dire di aver davvero collegato un'altra stazione se il software della sua stazione radio domestica avrà effettuato un collegamento mentre lui era sul posto di lavoro?

Per concludere, **Bob Witte** non crede che internet stia distruggendo realmente la radio amatoriale, ma certamente la sta cambiando.

La chiave è continuare a divertirsi e **godersi questo hobby**: se qualche radioamatore non si sta divertendo, probabilmente non lo sta praticando bene.





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

MANAGED BY

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

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]

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

CONTROVELACCIO
Genericamente sono le vele più piccole e più alte dei velieri a vele quadre. E' la vela sopra il velaccio. In particolare è il nome della vela più alta dell'albero di maestra. Se viene usato al plurale definisce genericamente tutte le vele più alte di una nave (controvelaccino, controvelaccio e controbelvedere). Si chiama controvelaccino la vela dell'albero di trinchetto e controbelvedere quella dell'albero di mezzana.

COPERTA
Il ponte che si estende per tutta la lunghezza della nave posto più in alto, quello superiore. Sopraelevati su di esso si possono trovare altri ponti parziali come il cassero e il castello.

CORDA
Termine che in Marina viene usato esclusivamente per definire l'unica corda presente a bordo di una nave. Questa è unicamente la corda che pende dal batacchio della campana, utilizzata in caso di emergenza per la nebbia. Tutte le altre, che noi "terricoli" chiamiamo corde, presenti a bordo hanno nomi diversi a seconda dell'uso. Così troveremo ad esempio gomene, cime, sagole, barbette, lezini, cavi, ecc.

CORDAME
E' chiamato così l'insieme di sagole, di spaghi e di corde usati nella nautica.

CORRENTE
Nel linguaggio marinaresco è contrapposto al termine dormiente ed indica la manovra mobile; in una stessa manovra, o cavo, sempre contrapposto a dormiente, è detta così la parte non in tensione su cui si lavora.

CORRIDOIO
E' lo spazio tra l'uno e l'altro ponte, naturalmente sulle navi a più "piani". Non si chiama così quello sottostante al più basso (stiva) che è chiamato invece sentina.

CORSA
Si chiamava così la guerra navale fatta da un veliero privato, che possedeva un'autorizzazione particolare rilasciata dal sovrano (patente di corsa), contro il traffico marittimo di uno Stato nemico. Da qui poi sono nate tutte le altre varie derivazioni riguardanti i Corsari e la loro storia.

CORVETTA
Nome di una nave da guerra fornita di un solo ponte di batteria, quello di coperta. In genere è armata con tre alberi a vele quadre; se ne ha solo due prende contemporaneamente il nome di brigantino.

CROCETTA
Ciascuna delle due barre longitudinali che assieme alle barre trasversali sostengono la coffa.

CROCIAME
L'insieme dei pennoni.

CUBIA (o **OCCHIO DI CUBIA**)
E' il foro in cui scorre la catena dell'ancora

COMMEMORAZIONE SGT. ROMOLO LODATI ED EQUIPAGGIO REGIO SOMMERGIBILE SCIRE' NEL 13° ANNIVERSARIO DELLA FONDAZIONE DEL GRUPPO ANMI DI LATINA

di Aldo Palazzese, IZ0INU [MI-275]

Domenica 20 Ottobre 2019 a Latina, presso la Chiesa di San Matteo con una suggestiva celebrazione alla presenza di un coro, ha avuto luogo l'ormai consueta commemorazione del Sgt. Radiotelegrafista insignito della Medaglia di Bronzo Romolo Lodati, a cui è stato intitolato il Gruppo A.N.M.I. di Latina.
In realtà l'infausto episodio bellico che visto cadere l'allora giovane Sergente Lodati e gli altri membri dell'equipaggio del Regio Sommergibile Scirè, avvenne il 10 Agosto 1942.
Il sommergibile rimase in porto sino al luglio 1942, quando fu pianificata l'operazione «S.L. 1»: l'attacco ad Haifa. Il sommergibile in questa occasione non avrebbe trasportato SLC, bensì undici «uomini Gamma» (subacquei incursori), di cui due ufficiali e nove sottufficiali e marinai.
Il 27 luglio 1942 lo Scirè, lasciò La Spezia ed il 2 agosto giunse a Lero.
Il 6 agosto partì per l'"operazione S.L. 1" contro il porto britannico di Haifa dove doveva lasciare dei sommozzatori del Gruppo Gamma che avrebbero forzato il porto per applicare delle cariche esplosive su alcune navi britanniche ormeggiate.
L'azione si sarebbe dovuta svolgere la notte del 10 Agosto che era di novilunio. Comunicò più volte con la base di Rodi ove si trovava il capitano di corvetta Max Candiani, comandante a terra dell'operazione.
Il 10 Agosto, di fronte alle coste dell'odierna Haifa, oggi Israele, allora Protettorato Britannico di Palestina; lo Scirè, unità cui era stato assegnato l'evocativo nome di un tratto del deserto dell'Eritrea, al comando del Tenente di Vascello Bruno Zelik, chiamato a subentrare al Comandante Borghese che l'8 Marzo fu destinato al Comando della Sezione Subacquea della X^ Flottiglia MAS; fu individuato prima, poi attaccato ed infine affondato in un'operazione coordinata tra le forze aeree, le batterie costiere e l'HMS Islay della Royal Navy.
Il 10 agosto lo Scirè non diede più notizie: invano si continuò a cercare di contattare lo Scirè sino al 18 del mese e, quando si rese evidente la realtà, il 31 agosto l'unità fu dichiarata scomparsa in mare in azione di guerra.

Dal diario del Capitano di Corvetta Max Candiani,

Alle 10.30 lo Scirè, individuato da aerei, fu attaccato con bombe di profondità dalla corvetta HMS Islay: seriamente danneggiato ed emerso per evitare la morte di tutto l'equipaggio, il sommergibile fu subito bersagliato dalle batterie costiere che, colpendolo nella torretta ed a prua di essa, ne provocarono il rapido affondamento con la chiglia spezzata prima che l'equipaggio potesse abbandonarlo. Dopo l'affondamento l'Islay effettuò un ultimo passaggio con il lancio di altre sei cariche di profondità, per completare la distruzione dello Scirè

Al termine della cerimonia come si usa in tutte le cerimonie in suffragio di appartenenti alla Marina Militare è stata data lettura, nella commozione generale, la Preghiera del Marinaio, che scritta da Antonio Fogazzaro, è ancora oggi recitata ogni sera sulle navi in navigazione, letta dall'ufficiale più giovane.



Campagna

2020

per

AUTOFINANZIAMENTO



SOSTIENICI

con un solo €uro

http://www.assoradiomarinai.it

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



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 MARINAI ITALIANI ARMI

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.