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. 226/2019

ASSOCIAZIONE IQ0MQ RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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

BOLLETTINO DEI MARINAI

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

Associazione Radioamatori Marinai Italiani

editor: Alberto Mattei, IT9MRM

e-mail: it9mrm@assoradiomarinai.it

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

La responsabilità di quanto pubblicato è esclusivamente degli Autori.

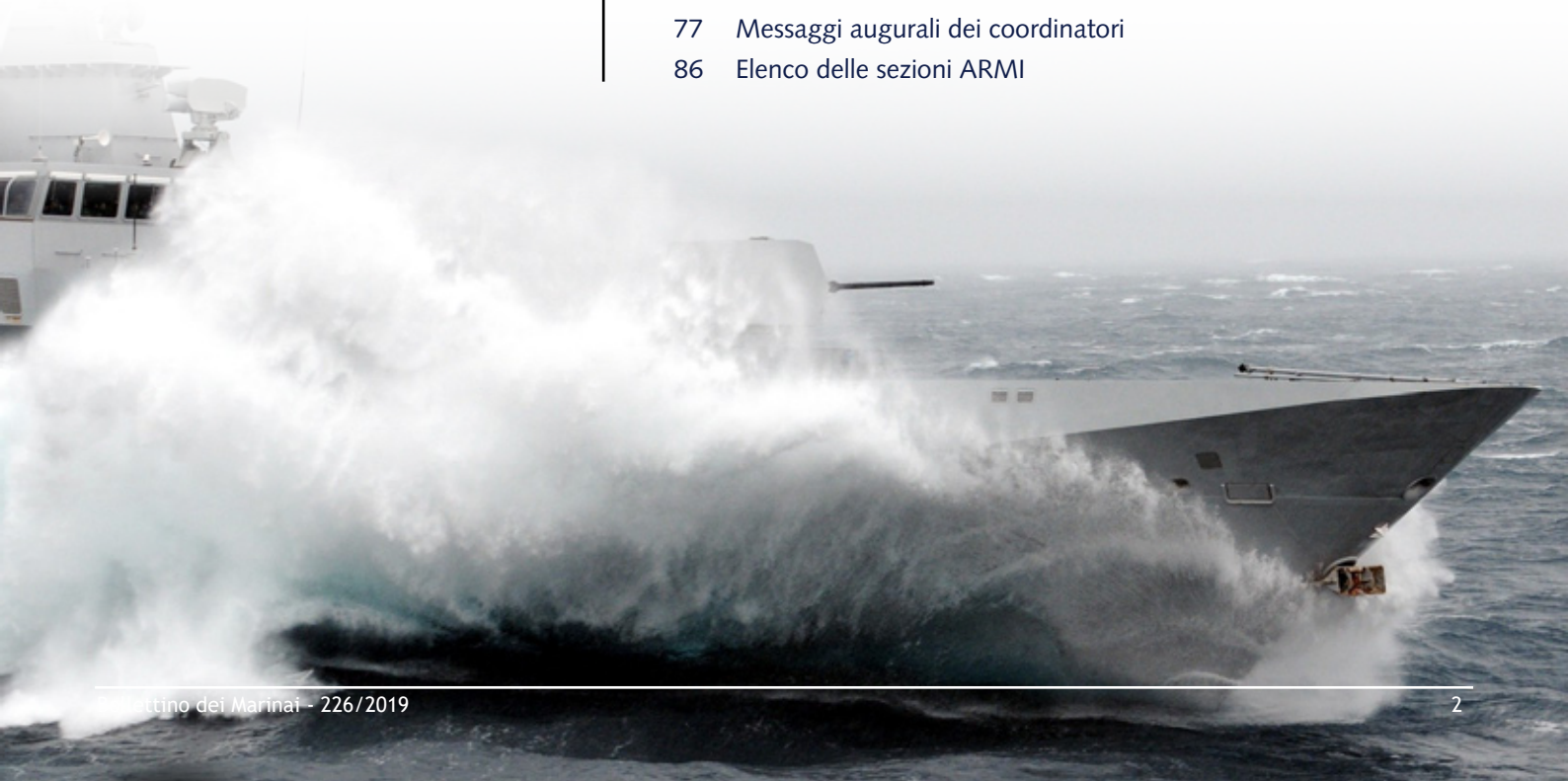
Collabora con noi, invia i tuoi articoli, saranno pubblicati nel prossimo numero.

Grazie e buona lettura!

seguici anche su facebook

Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	Bandiere di combattimento e Stendardi delle navi e dei reparti della Marina
11	IT Navy Ships Radio Stations Award 2019: Classifica
17	Con la pelle appesa ad un chiodo - Sommergibile Ascianghi - Parte Seconda
23	Sommergibile Squalo
33	Un semplice ma versatile accordatore QRP
35	Un interessante ritrovamento storico
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
75	Il controvento ... e non riusciva a capacitarsi
76	Glossario dei termini marinareschi - D - F
77	Messaggi augurali dei coordinatori
86	Elenco delle sezioni ARMI



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi "ARMIgeri", eccoci al nostro consueto appuntamento. Siamo a pochi giorni dalle festività natalizie e tra non molto saluteremo anche il 2019 per un 2020, speriamo, ricco o almeno con più propagazione rispetto a quello che ci stiamo lasciando alle spalle! Tutto è favorevole per un incremento, anche se pur minimo, di macchie solari che vedranno incrementarsi durante il 2020. Tralasciando la propagazione annuale, andiamo invece a visionare quello che abbiamo fatto in questo anno che si conclude, almeno positivamente, visto il numero di iscritti! Già da tempo abbiamo superato la soglia dei 1500 iscritti con un numero nutrito di stranieri che ben si sono integrati nel nostro sodalizio. Gli appuntamenti con i nostri contest di punta: il contest delle stazioni radio costiere e quello delle stazioni radio navali, continua, anche se rispetto agli anni precedenti (ma questo è dovuto al calo di propagazione) ad interessare un buon numero di radioamatori. I numeri degli altri anni non ci sono, ma questo non ci preoccupa minimamente, in quanto con l'arrivo dei cicli propagativi migliori, contiamo che il numero tenderà nuovamente a cresere. Il nuovo award dedicato alla Regia Marina, ancora non ha avuto modo di svilupparsi e di essere recepito dai tanti cultori. Gli appuntamenti giornalieri (Field Day) non sono stati soddisfacenti, vista la poca partecipazione. Questo dovuto sicuramente a giorni scelti infrasettimanali. Ci auspichiamo, con il nuovo anno in una nuova configurazione con più appuntamenti e più giorni di attività. Le altre operazioni svolte sono state l'ultimo ammaina bandiera delle navi EURO e AVIERE a Taranto; il raduno dei Marinai d'Italia a Salerno; la partecipazione dell'ENIGMA sono le tante attività che ci hanno visto protagonisti. La costituzione delle nuove sezioni ARMI di Cagliari, di Roma e di Anzio, concludono un anno proficuo sul contesto riorganizzativo del sodalizio. Possiamo ritenerci più che soddisfatti di queste attività, ci riproponiamo per il nuovo anno di continuare a dare sempre il nostro apporto radiantistico alla comunità nazionale, auspicando ad una ulteriore ed intensa attività soprattutto navale. Il rapporto con le nostre sorelle



"Sister Naval" sarà più accentuato con delle attività da consolidare. Concludo questo mio breve scritto, innanzi tutto augurando a voi ed ai vostri familiari i migliori auguri di buone feste. L'augurio di trascorrere un sereno e caloroso Natale con le persone a voi care e di festeggiare il nuovo anno augurandovi un prospero e ricco 2020. Infine permettetemi di inviare gli auguri ai nostri marinai, che si trovano in navigazione in mari lontani, distanti dai loro affetti e dai loro cari. AUGURI di un BUON NATALE E BUON ANNO!

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 **Novembre** e metà **Dicembre**, 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.



SP2PMW/mm: E' il nominativo assegnato al "Polish Navy Amateur Radio Club". E' stato attivato a bordo della corvetta da pattugliamento ORP SLAZAK nel porto militare di Gdynia. Giorno 28 novembre in occasione della consegna della bandiera di combattimento, gli operatori SQ2OFX, SQ2OTP, SQ2TAA hanno operato dalla nave con il nominativo del club. Sono stati attivi in 80 metri. La QSL va via bureau.
18 anni dopo la cerimonia della posa della chiglia, la corvetta ORP Ślązak è stata finalmente commissionata. La nave di pattuglia farà parte degli squadroni di navi da battaglia della 3a flottiglia di navi. In totale 97 marinai presteranno servizio a bordo della ORP Ślązak.
ORP Ślązak è una nave polacca di pattugliamento di classe corvetta progettata secondo il concetto MEKO A-100 del cantiere tedesco Blohm und Voss di Amburgo. L'unità fa parte dello Squadrone di navi da battaglia della 3a flottiglia di navi. La costruzione dell'unità è iniziata nel 2001. La cerimonia del varo della nave e dell'assegnazione del nome ORP Ślązak si è svolta il 2 luglio 2015 presso il cantiere navale. Maria Waga era la madrina. Lo scopo della nave è combattere obiettivi di superficie e aerei e minacce asimmetriche, pattugliare e proteggere le rotte di avvicinamento e le linee di comunicazione marittima, scortare e proteggere le unità commerciali. L'unità è inoltre adattata per controllare le rotte marittime come parte delle forze multinazionali, combattere la pirateria e il terrorismo marittimo, cooperare con forze speciali per garantire le loro operazioni e partecipare ad azioni umanitarie ed ecologiche. La nave misura 95 metri di lunghezza e può sviluppare una velocità di oltre 30 nodi. C'è anche una piattaforma per l'atterraggio per elicotteri .La propulsione della nave consiste in due motori diesel MTU con una potenza di 4406 CV ciascuno e una turbina a gas GE / Avio LM 2500 con una capacità di 29920 CV. È equipaggiato con un cannone OTO MELARA SR da 76 mm, due cannoni MARLIN-WS da 30 mm, e quattro mitragliatrici WKM-Bm da 12,7 mm di grosso calibro e quattro lanciarazzi Grom PPZR.

AO3DAD/mm & AO3SON/mm: sono i nominativi speciali di Lorenzo Brualla Barbera (EA3IEB) e suo figlio Sergio Roldan (EA3IGR), si trovano a bordo della loro barca a vela "s/y L'esprit du Vignemale" un modello Contessa 32. Il prefisso speciale spagnolo "AO" può essere temporaneamente assegnato solo agli operatori che partecipano a eventi internazionali o agli operatori spagnoli che trasmettono da zone non appartenenti a nessuna sovranità nazionale. Per tutto Dicembre 2019 i nominativi saranno attivi /MM. Operano solo ed esclusivamente in fonia e li trovate in 40 metri. Scambiano QSL via bureau, LOTW o eQSL, in alternativa anche via diretta (con contributo) al loro indirizzo personale: Paseo Xifre 29 (Planta 13. Puerta 3) - Arenys de Mar 08350 - Spain



M0NMC/mm: Nick McIntyre è il comandante del rimorchiatore d'altura per supporto alle piattaforme M/v VOS FABULOUS battente bandiera del Regno Unito. Attualmente la VOCE FABULOUS si trova a circa 40 miglia a Sud Est di Trinidad (Trinidad & Tobago) a Nord delle coste Venezuelane. Insieme alla VOS GRACE danno assistenza al campo petrolifero nella zona. Nick è molto attivo in fonia e lo trovate a 14200 MHz più o meno. Per la QSL va inviata via diretta al suo indirizzo: Minas Morgol, 27 Chapel Close - St Ann's Chapel, Gunnislake, Cornwall, PL18 9JB England.



ZF1PB/mm: Phil Bodden è il capitano della nave taxi "M/y Carib Empress". E' una delle tante imbarcazioni che vanno a prendere i turisti sottobordo delle navi da crociera e li sbarcano a terra. Phil è molto attivo in radio e fa parte del direttivo del Cayman Amateur Radio Society. La QSL va inviata, via diretta al suo indirizzo: Phil Bodden - 192 Abbey Way, Selkirk Dr. P.O. Box 2240 KY1-1107 Grand Cayman - Cayman Islands



G0FFB/mm: Stephen Maughan (GM0FFB) a bordo del catamarano THINGA, insieme a sua moglie Suella (MM3PSM) e il suo figlioletto di 8 anni, si trovano nel porto turistico di Cartagena (Spagna). Stephen è molto attivo in radio, opera soprattutto in CW e lo si ascolta in 40 metri.
Stephen e la sua famiglia salperanno con THINGA probabilmente il prossimo anno per continuare la crociera in Mediterraneo. Per la QSL via diretta: S tephe MAUGHAN - 22 Hazeland House - Northamptonshire NN14 2QP - England

Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 16 novembre 2019 al 16 dicembre 2019), ecco di seguito i nominativi: FK8IK - UR5FA - F5MYK - IU1DUB - UT1FG - MW0EUG - HA3FOK - IN3GLU - PE1OAD - YL3IZ - SP4RKZ - LA5ZO - N4JAH - DD4WK - **SP2PMW** - WB2TQE - **AO3DAD** - **AO3SON** - **M0NMC** - **ZF1PB** - **G0FFB** - F4IBS - UR3IDD -

BANDIERE DI COMBATTIMENTO E STENDARDI DELLE NAVI E DEI REPARTI DELLA MARINA

tratto da http://www.marina.difesa.it



Secondo la tradizione, le Repubbliche marinare di Venezia e Genova utilizzavano in combattimento una bandiera tenuta accuratamente da parte e, pertanto, nuova e dai colori brillanti. Gli ufficiali indossavano, in quelle occasioni, gli abiti migliori e più sgargianti e alla gente era distribuita biancheria pulita. Lo scopo di quest'ultima misura era quello di ridurre i rischi di infezione da ferita, mentre per gli ufficiali e per la bandiera servivano colori vivaci e non appassiti, dal sole e dal tempo, per permettere a tutti, amici e nemici, di riconoscerli nel fumo e nella confusione dello scontro e della mischia.

A queste abitudini, vecchie di mille e oltre anni, seguì la consuetudine, nella seconda metà del XIX sec., dopo la concessione alle navi da guerra di alzare a riva il vessillo del Regno sardo piemontese, del dono della Bandiera di Combattimento da parte di città, province, comitati e associazioni legati al nome delle singole unità, ossia della "loro nave".

Cucite a mano e realizzate con tessuti preziosi, queste Bandiere sono custodite in cofani che rappresentano, a loro volta, nel rispetto degli stili del momento, vere e proprie opere d'arte degne della migliore tradizione artigiana del nostro Paese. Conservata nell'alloggio del comandante la Bandiera di combattimento riposa per anni, talvolta per sempre, in attesa di un preciso momento, sempre uguale nei secoli, quando il più giovane guardiamarina di bordo la prende di persona e la trasferisce, pronta per essere issata nell'imminenza dello scontro dopo che la tromba ha suonato i tre squilli del posto di combattimento.

Sentendo l'esigenza di normare l'istituzione della Bandiera di combattimento, nell'ottobre del 1904, il Ministro della Marina, vice ammiraglio Carlo Mirabello, presentò al Re la seguente relazione:

«*Maestà,*

La consuetudine invalsa già da molti anni della offerta della bandiera di combattimento alle navi da battaglia per parte di comitati, di cittadini, di gentildonne, in rappresentanza di città, di provincie o di regioni, consuetudine che la Maestà del Vostro Augusto Genitore e S.M. la Regina Madre vollero confermare, donando la bandiera alle navi Re

Umberto e Regina Margherita, rende ormai conveniente lo stabilire con sovrana deliberazione che ogni nave da battaglia della R. Marina abbia la propria bandiera di combattimento. Qualora a V. M. piaccia approvare in massima questa nuova istituzione regolamentare, l'unito decreto, che ho l'onore di sottoporre alla augusta firma di V. M., provvede anche alle modalità per le funzioni di consegna ed a quelle per la conservazione della bandiera e passaggio di essa ad altra nave, qualora quella, cui la bandiera fu consegnata, venisse per vetustà ad essere radiata dai ruoli».
Il Regio decreto col quale, da Racconigi, il 7 ottobre 1904, Vittorio Emanuele III istituì la Bandiera di combattimento per le navi da guerra della Regia Marina, riportava quanto segue:
«*Sentito il Consiglio superiore di Marina;*
Sulla proposta del Nostro Ministro della Marina;
abbiamo decretato e decretiamo

Art. 1.
Ad ogni nave da guerra, meno quelle sussidiarie, dalla 3a classe in giù, e quelle di uso locale, sarà consegnata, durante il primo armamento o nell'epoca da stabilirsi dal Ministero, all'infuori della dotazione normale di bandiere, una bandiera nazionale che prende il nome di «Bandiera di combattimento». Questa bandiera, costruita secondo le norme regolamentari, sarà per ogni singola nave del tipo di grandezza immediatamente inferiore alla massima assegnata nell'inventario della medesima.
La bandiera di combattimento dovrà essere di stamigna di ottima qualità o eccezionalmente di stoffa di seta, ma senza alcun fregio speciale e porterà ricamato in bianco sulla tela aderente alla inferitura la scritta «Bandiera di combattimento».
La bandiera di combattimento sarà custodita a bordo in apposito cofano o Cassetta, debitamente installata nell'alloggio del comandante o dell'ammiraglio.

Art. 2.
Alla consegna della bandiera di combattimento, fatta al comandante di ogni Singola nave, presiederà in massima il comandante in capo del dipartimento o della forza navale cui la nave è aggregata.
In caso che la nave sia isolata, fuori della sede dipartimentale, alla funzione della consegna presiederà lo stesso comandante della nave.
Dell'avvenuta consegna si compilerà apposito verbale, che verrà custodito insieme alla bandiera stessa.

Art. 3.
La consegna della bandiera di combattimento al comandante della nave verrà fatta in presenza dello stato maggiore e dell'equipaggio riunito, e se la nave fa parte di una forza navale o trova si nella sede di un dipartimento o di un comando militare marittimo, con l'intervento altresì di una rappresentanza degli stati maggiori e degli equipaggi delle altre navi presenti.
Consegnata la bandiera di combattimento al comandante della nave, essa verrà alzata a segno e salutata da una salva di 21 tiri sulle navi che possono eseguire salve e da una scarica di fucileria sulle altre navi. Essa verrà mantenuta alzata fino al tramonto nel giorno in cui avrà avuto luogo la consegna.

Art. 4.
La bandiera di combattimento dovrà alzarsi sempre in combattimento e: se le condizioni di tempo e di navigazione lo consigliano anche nelle grandi solennità (festa dello Statuto e genetliaco di S.M. il Re) ed allorquando è presente a bordo S.M. il Re.

Art. 5.
La bandiera nazionale offerta ad una nave da guerra dalle LL. MM. il Re e la Regina o da qualsiasi membro della Famiglia Reale è sempre considerata come bandiera di combattimento.

Art. 6.
Le rappresentanze ufficiali della città o della regione di cui una nave porta il nome o comitati di signore o di cittadini potranno, previo il consenso del Ministero della Marina, offrire alla nave medesima la bandiera di combattimento.

Art. 7.
Allorquando una nave da guerra venga radiata, il cofano con la bandiera di combattimento e l'atto di consegna verranno depositati e custoditi nei musei navali o nelle sale di ricordi navali esistenti o da istituirsi presso i singoli dipartimenti o comandi militari marittimi.

Art. 8.
Quando il nome di una nave già radiata sia assegnato ad altra nave, a questa sarà, in seguito ad ordini ministeriali, consegnata, con le stesse formalità prescritte dal presente decreto, la bandiera di combattimento che appartenne alla nave o alle navi che portarono in passato lo stesso nome».
Nel 1912, con un ulteriore decreto - il n. 1344 del 15 dicembre - fu poi istituita la "Bandiera di combattimento" anche per le navi sussidiarie iscritte nei quadri del regio naviglio, per quelle da battaglia di classe inferiore alla 6a e, infine, per le unità siluranti.
Il successivo decreto n. 708, pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 120 del 23 maggio 1939, che regolava la concessione delle bandiere della Regia Marina, della Regia Accademia navale e del Battaglione San Marco si fissavano, altresì, le norme aggiornate per la concessione, confezionamento, custodia e impiego delle Bandiere di combattimento e degli Stendardi delle Unità navali della Marina. Di seguito un estratto del decreto

«*VITTORIO EMANUELE III*
Per grazia di Dio e volontà della Nazione
RE D'ITALIA E DI ALBANIA
IMPERATORE D'ETIOPIA

Visto il R. decreto 11 aprile 1848, sull'uso della Bandiera nazionale da parte della Marina da guerra;
Visto il R. decreto 7 ottobre 1904, n. 583, che istituisce la Bandiera di combattimento per le navi da guerra, modificato dal R. decreto 15 dicembre 1912, n. 1344;
Visto il R. decreto in data 26 novembre 1911, che concede al Corpo delle Forze da Sbarco della Regia marina l'uso della Bandiera nazionale;
Vista la legge 24 dicembre 1925, n. 2264, concernente le norme per

l'uso della Bandiera nazionale;
Udito il parere del Consiglio Superiore di Marina;
Sulla proposta del Duce del Fascismo, Capo del Governo, Ministro per la Marina;
Abbiamo decretato e decretiamo:

…Omissis…

Art. 3.
Ad ogni nave da guerra, escluse le unità ausiliarie e quelle di uso locale, e ad ogni squadriglia di M.A.S., all'infuori della, dotazione normale di bandiere, sono consegnati secondo le norme di cui agli articoli seguenti: una Bandiera nazionale che prende il nome di «Bandiera di combattimento» e uno «Stendardo».
La Bandiera di combattimento, come bandiera nazionale inalberata a bordo di una Regia nave, è emblema di onore che simboleggia il RE e la, Patria, ricorda al militare i fasti della Nazione e lo stimola ad accrescerli.
Lo Stendardo rappresenta la nave o la squadriglia nel suo complesso di uomini e di armi, nelle sue tradizioni militari, e il suo spirito guerriero.
Le decorazioni conferite all'unità sono portate dallo Stendardo secondo norme regolamentari.

Art. 4.
La Bandiera di combattimento deve alzarsi sempre in combattimento e se le condizioni di tempo e di navigazione lo consigliano allorquando è presente a bordo Sua Maestà il RE e nelle grandi solennità.
Lo Stendardo, in combattimento, è posto su apposito sostegno nell'interno della torre, del ponte o della camera di comando.
Esso è usato nelle seguenti circostanze:
- nelle cerimonie militari a terra, in Patria e all'estero;
- nelle cerimonie militari a bordo;
- nelle funzioni del passaggio di Comando.

Art. 5.
La Bandiera di combattimento confezionata secondo le norme regolamentari è per ogni singola nave o squadriglia di M.A.S, del tipo di grandezza immediatamente inferiore alla massima assegnata alla nave medesima ed è offerta da Enti, Associazioni nazionali o da privati previa autorizzazione del Ministero della marina.
Essa deve essere di stamigna di ottima qualità o eccezionalmente di stoffa di seta, ma senza alcun fregio speciale e deve portare ricamato in bianco sulla tela aderente alla inferitura la scritta «Bandiera di combattimento».

Art.6.
La Bandiera nazionale offerta ad una nave di guerra o ad una squadriglia dalle Loro Maestà il RE e la Regina o da altro membro della Famiglia Reale, è sempre considerata come Bandiera di combattimento.

Art. 7.
La Bandiera di combattimento è consegnata al comandante dell'unità alla data stabilita dal Ministero della Marina con cerimonia solenne secondo le disposizioni del regolamento su le bandiere, le insegne, gli onori e le visite.
Dell'avvenuta consegna si compila apposito verbale che è custodito insieme alla Bandiera.

Art. 8.
La Bandiera di combattimento è custodita a bordo in apposito «cofano» od astuccio.

Art. 9.
Lo Stendardo di cui all'art. 3 del presente decreto è costituito da: una freccia, un drappo, una fiamma, un nastro azzurro ed un cordone.
La freccia è la parte moralmente più importante dello Stendardo. Essa è di bronzo ed è formata da una parte cilindrica ornata dal fascio littorio e da due aquile sabaude, sormontata da una galletta sferica con sovrapposta la Corona Reale.
La Corona, la galletta e gli ornamenti sono dorati. Sulla parte cilindrica della freccia è incisa la scritta che riporta le decorazioni concesse alla, nave, i fatti d'arme e le date relative.
Il drappo, in seta con frangia dorata, è di forma quadrata e porta nel recto la bandiera nazionale e nel verso la bandiera di bompresso. Sopra al drappo è inferita una fiamma tricolore di seta.
L'asta, in metallo brunito, composta di due pezzi che si congiungono con ghiera a vite e porta inferiormente un puntale in bronzo.
Il nastro azzurro con frangia dorata, sul quale è ricamato in oro il nome dell'unità e il cordone dorato con fiocchi sono annodati all'asta superiormente al drappo.
Lo Stendardo è di due grandezze regolamentari la prima per le navi corazzate e per gli incrociatori, la seconda per il naviglio sottile e per i sommergibili.
Lo. forma e le dimensioni regolamentari si rilevano dalla tavola allegata.

Art.10.
Lo Stendardo è fornito dal Ministero della Marina. Esso è consegnato al comandante dell'unità quando questa entra a far parte effettiva delle Forze navali.
La consegna avviene in forma solenne ed è effettuata dall'autorità, indicata volta per volta dal Ministero.

Art. 11.
Lo Stendardo è conservato in apposita custodia accanto al cofano della Bandiera di combattimento.

Art. 12.
Alle riparazioni del drappo, della fiamma, dell'asta, del nastro azzurro e del cordone dello Stendardo provvede il comandante della nave o della squadriglia di M.A.S. Ove invece sia necessario rinnovare il drappo deve rinnovarsi l'intero Stendardo meno la freccia.
Tale l'innovazione è disposta dal Ministero della marina direttamente o su proposta del comandante dell'unità.

Art. 13.
Allorquando una nave da guerra è radiata dal quadro del Regio naviglio, il «cofano» con la Bandiera di combattimento e l'atto di consegna sono depositati nel Museo della Regia Marina designato dal Ministero e lo Stendardo con le relative decorazioni viene inviato al Ministero della Marina per essere trasferito al Sacrario del Vittoriano.

Art. 14.
Quando il nome di una nave già radiata sia assegnato ad altra

nave, a questa sono, in seguito ad ordini ministeriali, consegnati con le stesse formalità prescritte dal presente decreto il cofano della Bandiera ,di Combattimento e lo Stendardo che appartennero alla nave o aI1e navi che portarono in passato lo stesso nome.
Il drappo della antica Bandiera di combattimento con l'atto di consegna, resta invece nel Museo navale, mentre per la Bandiera di combattimento della nuova nave valgono le norme del precedente art. 5.

Art. 15.
Il Presente decreto abroga i Regi decreti 7 ottobre 1904 n.. 583, e 15 dicembre 1912, n. 1344, ed avrà vigore dal 24 maggio 1939-XVII.
Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 maggio 1939-XVII

VITTORIO EMANUELE».

Ad oggi, le decorazioni collettive assegnate ad unità della Marina sono le seguenti:

Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia:
Flottiglia MAS Alto Adriatico, successivamente ereditato dal Comando Motosiluranti.

Medaglia d'Oro al Valor Militare:
Torpediniere d'alto mare della Squadriglia dei Dardanelli, Spica, Centauro, Perseo, Astore, Climene; Flottiglia MAS Alto Adriatico; Regio Incrociatore corazzato San Giorgio; Regio Sommergibile Scirè.

Medaglia d'Argento al Valor Militare:
Cacciatorpediniere Zeffiro, regia Torpediniera 24 OS, Regia Torpediniera 9PN, Sommergibile F14, Reparti di terra e unità navali del Comando Superiore dell'Africa Orientale; Regia Torpediniera Calatafimi; Regia Nave Giulio Cesare; Regio Incrociatore Eugenio di Savoia; Regio Cacciatorpediniere Lanzerotto Malocello; Regio Cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi; Regia Torpediniera Lupo; Regia Torpediniera Sagittario; Regio Sommergibile Ambra; Regio Sommergibile Platino; IV Flottiglia MAS; Flottiglia MS e MAS Canale di Sicilia.

Medaglia di Bronzo al Valor Militare:
XIII Squadriglia MAS, Cacciatorpediniere Riboty,

Croce di Guerra al Valor Militare:
Regia Torpediniera Lince





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

IT NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2019 - CLASSIFICA

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award manager

CLASSIFICA FINALE

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	DL3RHN - Rüdiger Hagemann - MI1534	18999	21	I5SOD - Giancarlo Soldatini - MI1151	625
2	IK2SOE - Andy Roncagli - MI008	7308	22	IK8MFJ - Michele Viggiano - MI1207	612
3	IZ3KMY - Fernando Montioli - MI911	6820	23	I6ONE - Sergio Molinelli - MI869	585
4	IV3XPP - Giuliano Gasparutti - MI230	6643	24	M6IWD - Allan Sirrell	580
5	HA8TG - Tagai Lajos - MI1480	4518	25	IV3FNR - Giannino Curelli - MI1224	460
6	DK6LH - Guenter Hellwig - MI1155	4410	26	IK7TVE - Pasquale De Ceglie - MI184	420
7	IN3GYO - Pietro Lazzaretti	2975	27	IZ1JLC - Danilo Giorgerini	400
8	IU7EDX - Gianni Martino - MI1531	2170	28	IZ8EQG - Guido Russo	380
9	IW2JJS - Giorgio Zanone - MI1229	1420	29	IW4EON - Simone Fanigliulo	348
10	IK8MFA - Pier Luigi Zaccari - MI145	1292	30	I3JYL - Lino Tavagna - MI1127	336
11	K6EID - Phil Finkle - MI1544	1175	31	DL1HBL - Claus Lorenzen - MI1246	300
12	OE6FTE - Alexander Kriz - MI1472	1128	32	OM7AT - Vincent Suchánek	280
13	DL2AMM - Manfred König - MI1276	1060	33	OE4GTU - Gerhard Rothfuss - CA-039	240
14	IU6IBX - Gianni Arcieri	1030	34	IZ1GCW - Massimiliano Frisone	174
15	DJ1TA - Wolfgang Mueller - MI1512	1028	35	IK0PRD - Claudio Zoina - MI1182	150
16	F5MGS - Jean Louis Loly	1020	36	IU7GXL - Filippo Favia	80
17	I1PJK - Murizio Coroli - MI1206	940	37	IU1LBK - Giacomo Frola	60
18	HA5BI - Istvan Biliczky - MI1403	840	38	IZ0YIM - Ermes Paglia - MI1186	30
19	IS0HMZ - Luca Mura - MI1519	820	39	I0MPX - Pietro Marigliani - MI255	17
20	IZ2CDR - Angelo De Franco - MI1128	724	-	-	-

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

NAVAL PHONE

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	**IU7EDX** - Gianni Martino - MI1531	2170	7	IV3FNR - Giannino Curelli - MI1224	460
2	DL2AMM - Manfred König - MI1276	1060	8	I3JYL - Lino Tavagna - MI1127	336
3	IZ2CDR - Angelo De Franco - MI1128	724	9	OE4GTU - Gerhard Rothfuss - CA-039	240
4	I5SOD - Giancarlo Soldatini - MI1151	625	10	IK0PRD - Claudio Zoina - MI1182	150
5	IK8MFJ - Michele Viggiano - MI1207	612	11	IZ0YIM - Ermes Paglia - MI1186	30
6	I6ONE - Sergio Molinelli - MI869	585	12	I0MPX - Pietro Marigliani - MI255	17

NAVAL MIXED

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	**DL3RHN** - Rüdiger Hagemann - MI1534	18999	6	DJ1TA - Wolfgang Mueller - MI1512	1028
2	IV3XPP - Giuliano Gasparutti - MI230	6643	7	HA5BI - Istvan Biliczky - MI1403	840
3	DK6LH - Guenter Hellwig - MI1155	4410	8	IS0HMZ - Luca Mura - MI1519	820
4	IK8MFA - Pier Luigi Zaccari - MI145	1292	9	DL1HBL - Claus Lorenzen - MI1246	300
5	K6EID - Phil Finkle - MI1544	1175	-	-	-

NAVAL CW

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	**IK2SOE** - Andy Roncagli - MI008	7308	4	IW2JJS - Giorgio Zanone - MI1229	1420
2	IZ3KMY - Fernando Montioli - MI911	6820	5	I1PJK - Murizio Coroli - MI1206	940
3	HA8TG - Tagai Lajos - MI1480	4518	6	IK7TVE - Pasquale De Ceglie - MI184	420

NAVAL DIGIT

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	**OE6FTE** - Alexander Kriz - MI1472	1128	-	-	-

INDIPENDENT PHONE

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	**IU6IBX** - Gianni Arcieri	1030	4	IZ8EQG - Guido Russo	380
2	M6IWD - Allan Sirrell	580	5	IU7GXL - Filippo Favia	80
3	IZ1JLC - Danilo Giorgerini	400	6	IU1LBK - Giacomo Frola	60

INDIPENDENT MIXED

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	**F5MGS** - Jean Louis Loly	1020	3	OM7AT - Vincent Suchánek	280
2	IW4EON - Simone Fanigliulo	348	4	IZ1GCW - Massimiliano Frisone	174

INDIPENDENT CW

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	**IN3GYO** - Pietro Lazzaretti	2975	-	-	-

INDIPENDENT DIGIT

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
-	-	-	-	-	-

SWL

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	**OE 1-1001007** - HelmutH Abel - CA65	12535	2	I4-4438/BO - Sandro Montorsi - MI	425



CLASSIFICA STAZIONI RADIO NAVALI

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

CLASSIFICA IN BASE AI QSO EFFETTUATI

CLASSIFICA SSB

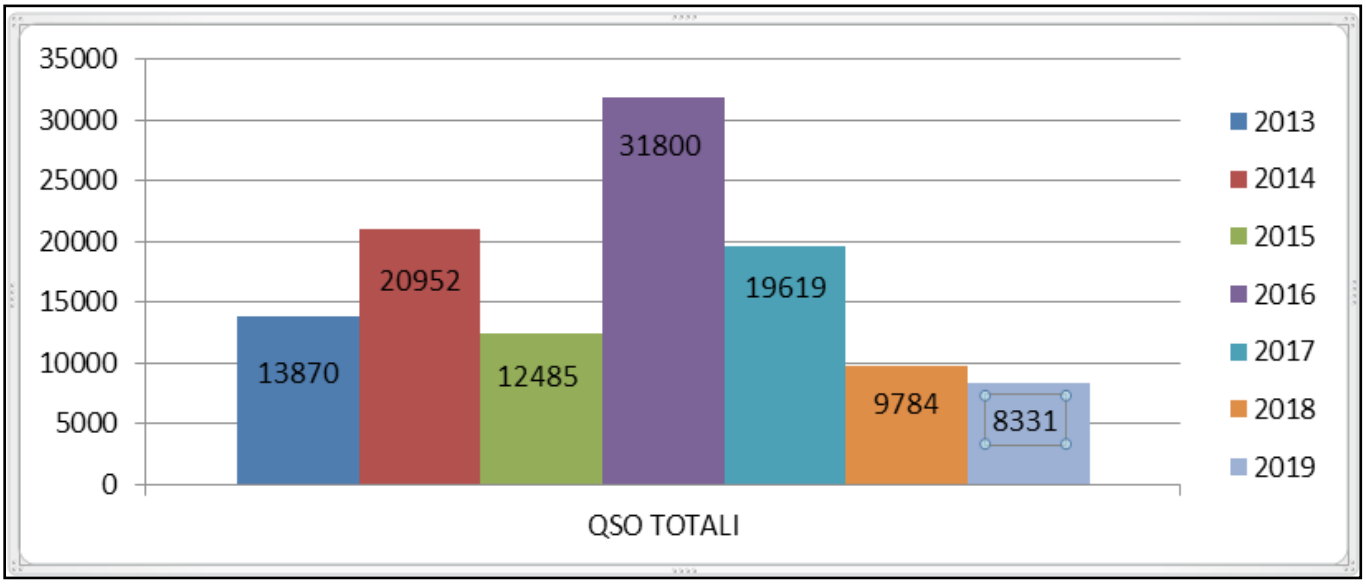
N°	CALL - NAME	SSB
1	II2IARD - Nave Ardito	390
2	II0IGTO - Sommergibile Toti	373
3	II0IHAN - Nave Anteo	301
4	II9IHPM - Nave Albatros	111
5	II9IADP - Nave D. de la Penne	108
6	II5IACF - Nave Alpino	90
7	II0IHMW - Nave Viareggio	86
8	II3IARU - Nave Audace	13
9	II0IAJV - Nave V. Veneto	0

CLASSIFICA CW

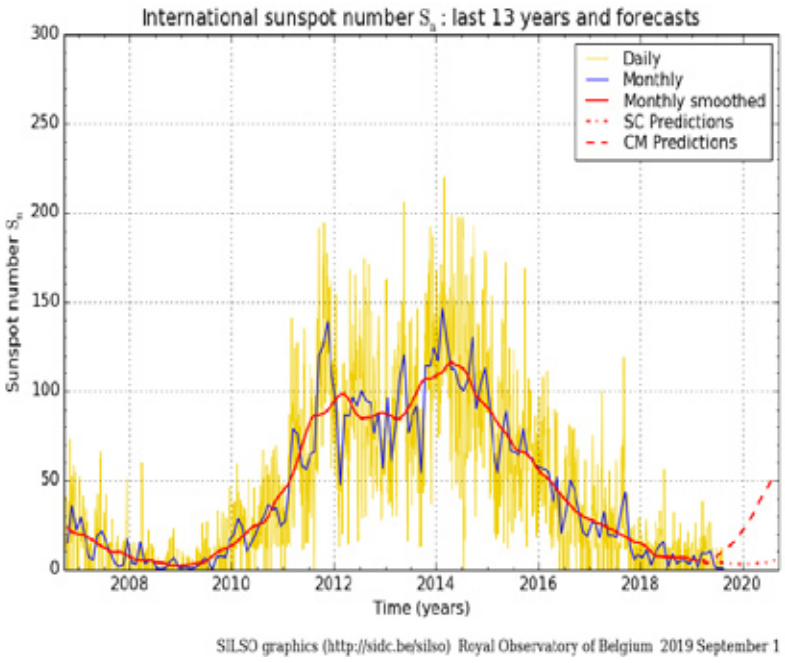
N°	CALL - NAME	CW
1	II0IAJV - Nave V. Veneto	1452
2	II2IARD - Nave Ardito	1356
3	II0IHAN - Nave Anteo	713
4	II9IHPM - Nave Albatros	479
5	II3IARU - Nave Audace	312
6	II0IGTO - Sommergibile Toti	218
7	II5IACF - Nave Alpino	32
8	II9IADP - Nave D. de la Penne	0
9	II0IHMW - Nave Viareggio	0

CLASSIFICA DIGIT

N°	CALL - NAME	DIGI
1	II0IGTO - Sommergibile Toti	679
2	II0IHAN - Nave Anteo	508
3	II5IACF - Nave Alpino	352
4	II9IADP - Nave D. de la Penne	290
5	II2IARD - Nave Ardito	280
6	II3IARU - Nave Audace	187
7	II0IAJV - Nave V. Veneto	0
8	II9IHPM - Nave Albatros	0
9	II0IHMW - Nave Viareggio	0



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



Auspichiamo che nei prossimi anni ci sia ancora interesse a fare radio! La propagazione ci aiuterà in questo...lo speriamo!!!



2019

START

IT'S A PLAY

Regia Marina

award

NEVER ENDS

OUR PERMANENT AWARD

MORE 100 ACCREDITATE STATIONS

MORE 40 AWARDS

THREE STEPS

TOTAL FREE

EASY!

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

Una volta marinaio ... marinaio per sempre



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

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

Sommergibile ASCIANGHI
parte seconda



../..

Sicilia

Nelle prime ore del 10 luglio 1943, una flotta Alleata che contava 2590 unità navali (1614 britanniche, 945 statunitensi, dieci olandesi, nove polacche, sette greche, quattro norvegesi ed una belga) di tutti i tipi (237 navi trasporto, 1742 tra mezzi e navi da sbarco, 6 corazzate, due portaerei, 15 incrociatori, quattro navi antiaeree, tre monitori, 128 cacciatorpediniere, 36 fregate, 5 cannoniere, 4 posamine, 42 dragamine, 26 sommergibili, 243 tra motosiluranti e motocannoniere ed altre unità minori ed ausiliarie), appoggiata da più di 4000 aerei appartenenti a 259 gruppi di volo (146 statunitensi e 113 britannici), sbarcava 160.000 soldati statunitensi, britannici e canadesi (nelle settimane successive, questo numero sarebbe triplicato) sulle coste della Sicilia. Iniziava l'operazione "Husky", e con essa la sequenza di eventi che nel giro di due mesi avrebbe portato alla caduta del regime fascista ed alla resa dell'Italia con l'armistizio di Cassibile.

Nel giro di 38 giorni, l'isola sarebbe caduta; tra le fila italiane si sarebbero contati 4678 morti accertati, migliaia di dispersi, 32.500 feriti e 116.000 prigionieri.

La malridotta flotta di superficie italiana, stante la disparità di forze ed il dominio del cielo da parte angloamericana, che avrebbero reso il suo intervento un suicidio, rimase in porto; l'onere di difendere la Sicilia ricadde sull'arma subacquea e sui mezzi insidiosi.

L'Ascianghi partì da Pozzuoli (per altra fonte Napoli) il 16 luglio (altra fonte parla del 17 o 18 luglio), diretto in un settore d'agguato situato una trentina di miglia a sudest di Augusta, nella Sicilia sudorientale. Insieme ad altri sommergibili, avrebbe dovuto tentare di contrastare le operazioni di sbarco angloamericane: un'impresa disperata, contro forze soverchianti, con poche probabilità di successo e tante di lasciarci la pelle.

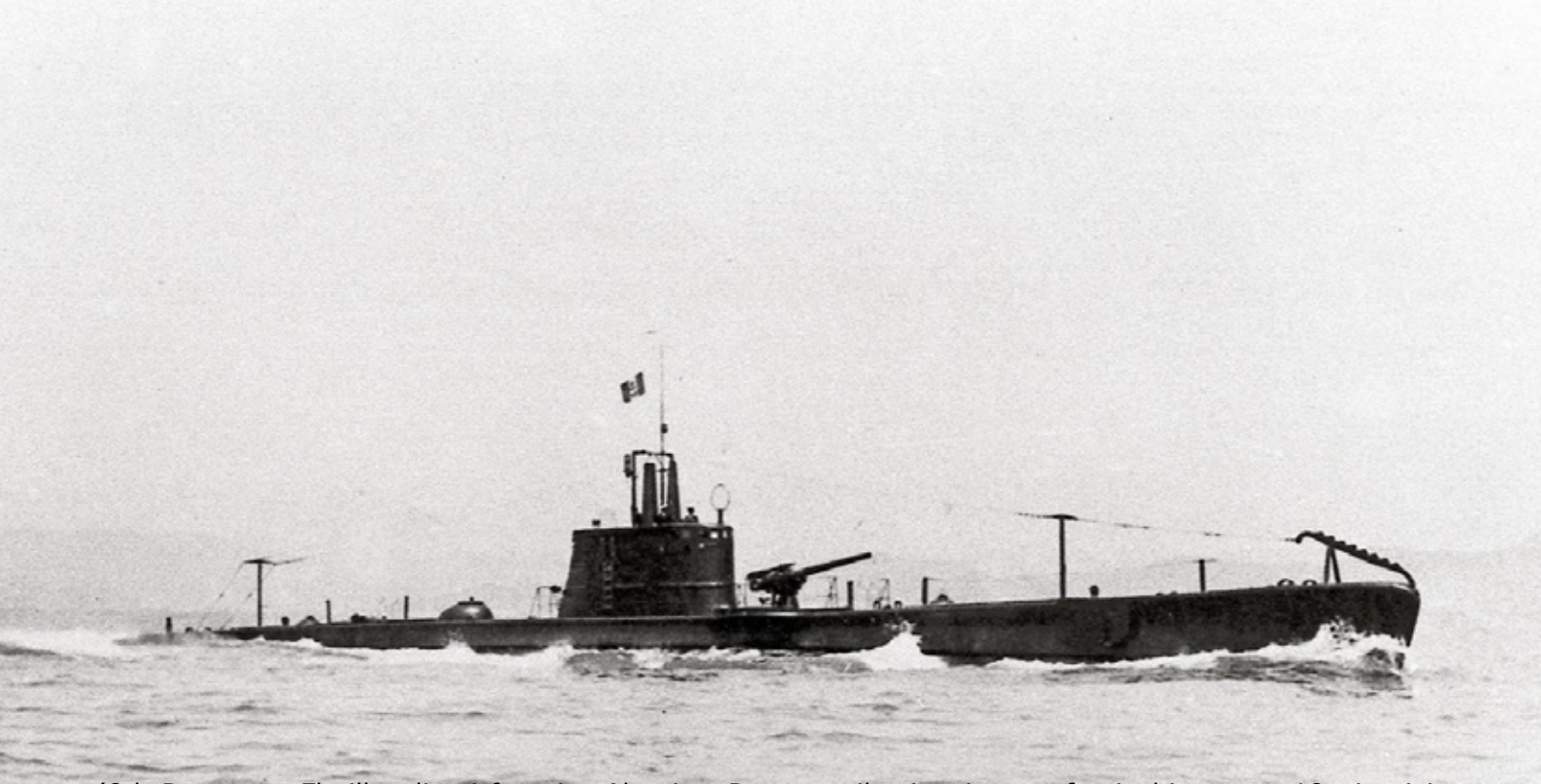
Successivamente gli fu ordinato di spostarsi più a nord, sottocosta lungo la fascia costiera tra Augusta e Catania (per altra fonte, invece, si posizionò tra Augusta e Siracusa). Proprio tra queste due città correva la linea del fronte: Augusta, una delle maggiori piazzeforti militari marittime della Sicilia, era già caduta, conquistata dai britannici il 12 luglio dopo che metà della sua guarnigione, in testa i militi della MILMART, aveva praticamente disertato, per la disperazione dell'ammiraglio Priamo Leonardi, comandante di una piazzaforte dissoltasi sotto i suoi piedi e futuro capro espiatorio dell'intera faccenda. A niente era servita la difesa opposta nelle campagne circostanti dai soldati del 76° Reggimento Fanteria "Napoli" e da quei marinai e fanti costieri ancora intenzionati a battersi: i britannici, ben sapendo che le difese di Augusta erano tanto poderose sul lato mare quanto deboli sul lato terra, avevano attaccato da quest'ultima parte, ed avevano prevalso dopo due giorni di combattimenti.

Catania, le cui deboli difese erano state rinforzate con l'invio di due reggimenti scelti di paracadutisti tedeschi, sarebbe invece rimasta in mano all'Asse fino al 5 agosto.

L'Ascianghi era ormai l'unico sommergibile italiano ad essere

ancora attivo sottocosta nelle acque tra Augusta, Siracusa e Catania, porti dei quali i primi due erano caduti in mano nemica e venivano ora utilizzati dai britannici per sbarcare truppe, mezzi e rifornimenti con cui alimentare l'avanzata in Sicilia: il sommergibile di Fiorini avrebbe dovuto tentare di insidiare queste linee di rifornimento, ma il rischio era grande. Nei giorni precedenti la preponderanza dei mezzi aeronavali angloamericani adibiti alla protezione antisommergibili delle navi di "Husky", soprattutto vicino alla costa ed ai porti conquistati ed usati per lo sbarco di uomini e materiali, aveva fatto mostra della propria letale efficienza, infliggendo una serie di dolorose perdite ai sommergibili italiani che tentavano di attaccare il naviglio Alleato: il Bronzo (catturato) il 12 luglio, il Flutto, il Nereide e l'Acciaio il 13, mentre il 16 era stato gravemente danneggiato da aerei il Dandolo ed il 18 aveva avuto analoga sorte l'Ambra. Tutte le perdite, tranne quella dell'Acciaio, si erano verificate nelle acque di Augusta, Siracusa e Catania, cioè proprio quelle dove si trovava in agguato l'Ascianghi. In conseguenza di ciò, Maricosom decise di arretrare le zone di agguato dei sommergibili, spostandoli verso il largo, con l'obiettivo di attaccare il naviglio nemico prima che giungesse in vista della Sicilia. Unica eccezione fu l'Ascianghi, che venne lasciato dove si trovava. Nel primo pomeriggio del 23 luglio (per una fonte, intorno alle tre del pomeriggio) l'Ascianghi, mentre si trovava immerso ad una decina di miglia da Augusta, avvistò una nutrita formazione navale britannica in uscita da quella rada, composta da incrociatori e cacciatorpediniere (altra fonte parla di un incrociatore e sei cacciatorpediniere, un'altra ancora di una formazione di cinque cacciatorpediniere). Il marinaio Andrea D'Alessandro, molti anni dopo, avrebbe ricordato che la formazione nemica venne dapprima rilevata agli idrofoni; l'Ascianghi si portò poi a quota periscopica ed avvistò le navi britanniche, mentre l'equipaggio veniva mandato ai posti di combattimento. Il comandante Fiorini manovrò per superare lo schermo difensivo, con l'intenzione di colpire quella che sembrava la nave più grossa. Dopo aver serrato le distanze, alle 15.43 (ora italiana) l'Ascianghi lanciò due siluri in rapida successione, da non grande distanza, contro la nave che procedeva in testa alla formazione, identificata variabilmente come un incrociatore od un cacciatorpediniere, a seconda delle fonti (per altra fonte, probabilmente erronea, lanciò infruttuosamente una prima coppiola di siluri dai tubi di prua, contro l'incrociatore che procedeva in testa, dopo di che lanciò un'altra coppiola dai tubi di poppa, stavolta ritenendo di aver fatto centro). Il sommergibile italiano aveva appena iniziato la manovra di disimpegno quando iniziarono a piovere le bombe di profondità, lanciate dai cacciatorpediniere britannici Laforey ed Eclipse. Alle 15.41 (ora britannica, con discrepanza di qualche minuto rispetto all'orario italiano), infatti, uno dei siluri lanciati dall'Ascianghi aveva mancato di stretta misura, passandogli a poppavia, il Laforey (capitano di vascello Reginald Maurice James Hutton), che ne aveva avvistato la scia e si era diretto subito verso il punto in cui essa sembrava avere origine, seguito dall'Eclipse (capitano di fregata Edward Mack). Ottenuto un buon contatto al sonar, Laforey ed Eclipse effettuarono in breve tempo ben cinque attacchi, con lancio di parecchie bombe di profondità. La pesante caccia arrecò danni gravissimi allo scafo del sommergibile; due bombe di profondità esplosero vicinissime alla poppa ed alla prua dell'Ascianghi, che iniziò ad imbarcare parecchia acqua (le infiltrazioni d'acqua si verificarono in particolare nella camera di lancio poppiera) e di conseguenza, per il derivante appesantimento, cominciò a sprofondare rapidamente verso l'abisso, scendendo ben oltre la quota massima strutturalmente consentita. Le esplosioni delle bombe di profondità continuavano, facevano tremare tutto lo scafo. Ancora un po' e la pressione avrebbe schiacciato il malridotto sommergibile, senza lasciare scampo all'equipaggio: fu giocoforza emergere, altrimenti sarebbe stata la fine per tutti. Il comandante Fiorini decise che avrebbe tentato un'ultima lotta con cannoni e mitragliere in superficie, dove almeno l'equipaggio avrebbe avuto una possibilità di salvarsi, dopo di che avrebbe autoaffondato il sommergibile. Lottando contro gli strumenti che rispondevano sempre meno, l'equipaggio riuscì ad arrestare la discesa verso il fondale, e poi, a poco a poco, a risalire; infine l'Ascianghi venne a galla, fortemente appoppato, e non appena in superficie fu immediatamente preso sotto l'intenso e preciso tiro di Laforey ed Eclipse, da distanza ravvicinata. Secondo una fonte parteciparono all'azione anche altri due cacciatorpediniere (secondo altra fonte il cacciatorpediniere HMS Inglefield avrebbe attaccato l'Ascianghi prima di Laforey ed Eclipse, ma senza successo) e la corvetta olandese Flores, che aprì anch'essa il fuoco contro il sommergibile. Ci volle qualche minuto per aprire i portelli e poter uscire in coperta: a chi doveva aspettare, bloccato in un sommergibile divenuto inerme bersaglio contro il quale continuava il cannoneggiamento, parve un'eternità. Prima che si potesse tentare una reazione con cannoni e mitragliere, i pezzi da 120 mm dei caccia britannici colpirono più volte l'Ascianghi, mentre le mitragliere Bofors e Vickers ne spazzavano la plancia e la coperta, falciando gli uomini che fuoriuscivano dal sommergibile: reagire, in quelle condizioni, era del tutto impossibile. Molti furono uccisi, altri feriti; il comandante Fiorini ordinò di abbandonare la nave, aiutò gli uomini che esitavano a gettarsi in mare. L'equipaggio dell'Ascianghi abbandonò il battello, sotto un tiro che non cessava. Anni dopo un superstite, il tarantino Francesco Tortora, avrebbe raccontato al giornalista e scrittore Donatello Bellomo che le navi britanniche mitragliarono i naufraghi che si erano gettati in mare (date le circostanze, sembra più probabile che come spesso avveniva in casi simili, le navi abbiano "semplicemente" sparato sul sommergibile con tutte

le armi per impedire qualsiasi reazione ed assicurarne la rapida distruzione, così colpendo anche gli uomini che lo stavano abbandonando, ma senza intendere deliberatamente far fuoco sui naufraghi; anche se chi si ritrovò ad essere oggetto di quel tiro ciò faceva ben poca differenza). Parecchi uomini erano già morti a bordo del sommergibile, annegati nei compartimenti più danneggiati, che già si erano allagati. Le cannonate continuavano a scoppiare tutt'intorno; il timoniere Salvatore Grande – che ricordò in seguito che il mare "si tingeva di rosso" –, appena diciassettenne (si era arruolato volontario a quindici anni), ed il marinaio Giorgio Bergani, dopo essersi buttati in acqua, videro che l'aspirante guardiamarina Mario Marinelli, ventenne, era gravemente ferito, chiedeva aiuto: lo raggiunsero, lo afferrarono per le braccia e cercarono di riportarlo a bordo del sommergibile che ancora galleggiava, ma prima che potessero riportarlo sull'Ascianghi il giovane ufficiale fu colpito un'altra volta, morì. Il corpo ricadde in acqua, scomparve. Dopo l'emersione, l'Ascianghi rimase a galla soltanto per pochi minuti: le molte cannonate incassate, ed in particolare una via d'acqua a poppa, ne determinarono il rapido affondamento alle 16.23 (altre fonti parlano delle 16 circa, o delle 16.30). Secondo le fonti italiane il sommergibile affondò di poppa nel punto 37°09' N e 15°22' E, una decina di miglia a sudest di Augusta (per altra fonte, invece, una decina di miglia a nordest di quella città) e circa undici miglia al traverso della penisola di Magnisi; le fonti britanniche indicano invece come posizione 37°09' N e 14°22' E, ma deve trattarsi evidentemente di un errore di trascrizione – 14° anziché 15° –, dal momento che detta posizione si trova sulla terraferma. Furono le stesse unità affondatrici a recuperare i sopravvissuti dell'Ascianghi, lanciando loro delle cime con le quali i naufraghi, laceri e sporchi di nafta, furono issati a bordo. In tutto si salvarono 27 tra ufficiali (compresi il comandante Fiorini ed il direttore di macchina capitano G.N. Vittorio Rosati), sottufficiali e marinai, in parte feriti. Tra questi ultimi era anche Andrea D'Alessandro, ferito all'occhio sinistro, che fu raccolto dal Laforey. La maggior parte delle fonti riferisce che le vittime furono 23; dalla consultazione dell'Albo d'Oro dei Caduti e Dispersi della Marina Militare nella seconda guerra mondiale risulta che 21 uomini morirono (tutti dichiarati dispersi) nell'affondamento del sommergibile, un ventiduesimo (il marinaio cannoniere Alfonso Micellino) morì a Malta due giorni dopo, presumibilmente per le ferite riportate, mentre un ventitreesimo (il marinaio motorista Giuseppe Cartelli) morì in Italia nel dopoguerra, nel febbraio 1946, per cause di servizio (presumibilmente i postumi di ferite subite nell'affondamento, o le conseguenze della prigionia). Risulterebbe quindi che l'equipaggio dell'Ascianghi al momento dell'affondamento fosse composto da 48 uomini, di cui 21 morirono nell'affondamento o subito dopo e 27 furono tratti in salvo dalle navi britanniche; dei 27 superstiti uno morì due giorni dopo per le ferite subite, ed un altro morì nel dopoguerra per postumi delle ferite o della prigionia. Qualcuno dei 21 uomini che risultano dispersi nell'affondamento morì a bordo delle navi soccorritrici subito dopo il salvataggio, come il sergente segnalatore Giovanni Nozze il quale, ferito gravemente, spirò a bordo di uno dei cacciatorpediniere e venne avvolto in un lenzuolo e sepolto in mare. Per una fonte, sarebbero stati due i naufraghi italiani deceduti a bordo dei cacciatorpediniere poco dopo il salvataggio. Alle 13.38 dello stesso 23 luglio, in acque vicinissime a quelle in cui fu poco dopo affondato l'Ascianghi (37°05'5" N e 15°24'2" E, al largo di Siracusa), l'incrociatore leggero britannico Newfoundland (capitano di vascello William Rudolph Slayter), facente parte della "Support Force East" e da poco uscito da Augusta per trasferirsi a Malta insieme al gemello Mauritius ed ai cacciatorpediniere Loyal, Lookout e Laforey, era stato colpito a poppa sinistra da un siluro, riportando danni molto gravi alle strutture poppiere (con anche la distruzione del timone) oltre ad una vittima e 6 feriti tra l'equipaggio. Raggiunta faticosamente Malta, il Newfoundland necessitò di riparazioni che si protrassero fino all'aprile 1944 (e cui seguì poi un periodo di raddobbo, per cui l'incrociatore tornò operativo solo in novembre). All'epoca si credette, da parte britannica, che l'Ascianghi fosse il sommergibile che aveva silurato il Newfoundland, e questa versione fu riportata per lungo tempo (e talvolta lo è tuttora) sia dalle fonti italiane che da quelle anglosassoni, anche ufficiali. Il capitano di vascello Hutton, comandante del Laforey, era convinto di aver affondato il siluratore del Newfoundland: nel suo rapporto scrisse che «Alle 15.41 l'U-Boat ebbe la temerità di lanciare due siluri al Laforey, i quali mancarono a poppavia. Risalendo la scia [dei siluri] venne ottenuto un buon contatto e dopo cinque attacchi con cariche di profondità da parte di Laforey ed Eclipse il sommergibile emerse e venne affondato a cannonate alle 16.23. Recuperai un sopravvissuto che mi informò che [il sommergibile] era l'Ascianghi e che aveva lanciato quattro siluri contro il Newfoundland due ore prima». Negli anni Ottanta, tuttavia, un più attento confronto degli orari e dei rapporti delle unità coinvolte ha mostrato che l'orario dell'attacco dell'Ascianghi era del tutto incompatibile con quello del danneggiamento del Newfoundland; mentre risultava coerente con questo evento l'attacco di un altro sommergibile, il tedesco U 407 (tenente di vascello Ernst-Ulrich Brüller), che un paio d'ore prima dell'Ascianghi, alle 13.37, aveva lanciato anch'esso due siluri contro un incrociatore britannico (facente parte di un gruppo formato da due incrociatori e quattro cacciatorpediniere), praticamente nelle stesse acque (37°03' N e 15°24' E), avvertendo una detonazione dopo un minuto e dieci secondi. Dopo il lancio l'U 407 era riuscito ad allontanarsi indisturbato verso il largo, mentre la reazione della scorta



(8th Destroyer Flotilla, di cui facevano parte anche il Laforey e l'Eclipse, distaccati con altre unità per dare la caccia al sommergibile siluratore) si era concentrata sullo sfortunato Ascianghi, ritenuto a torto il "colpevole" (secondo il libro "La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo" di Francesco Mattesini, l'Ascianghi avrebbe inconsapevolmente attaccato i tre cacciatorpediniere che, dopo il siluramento del Newfoundland, erano impegnati nella ricerca, verso nord, del sommergibile che lo aveva silurato; avvistate e risalite le scie dei siluri che l'Ascianghi aveva lanciato contro di essi, erano passati al contrattacco e lo avevano affondato). I sopravvissuti dell'Ascianghi avevano identificato la nave da loro attaccata come un incrociatore, ma con ogni probabilità si trattava in realtà del Laforey. Oggi si ritiene pertanto che sia stato l'U 407 a silurare il Newfoundland.

I superstiti dell'Ascianghi, sorvegliati a vista dopo il salvataggio, furono portati inizialmente a Malta, dove i feriti poterono ricevere le necessarie cure ed i più gravi vennero ricoverati nel locale ospedale (tra questi anche Andrea D'Alessandro, che venne sottoposto ad un'operazione all'occhio ferito); poi, i 21 uomini rimasti illesi furono imbarcati su un'altra nave che li portò ad Algeri, da dove furono inviati nel campo di prigionia numero 211, in Algeria. Durante il viaggio da Malta ad Algeri, i naufraghi dell'Ascianghi rischiarono nuovamente di morire in mare, quando la loro nave venne attaccata da aerei tedeschi; uno di essi, Giorgio Bergoni, disse ai compagni: «A casa non si torna più. Ragazzi, moriremo tutti». Per fortuna, la sua previsione si rivelò troppo pessimistica; la nave non fu colpita. Sempre durante quel viaggio verso la prigionia, i 21 uomini dell'Ascianghi imbarcati sulla nave diretta in Algeria ebbero un'idea quasi romanzesca, forse piuttosto bizzarra col senno di poi: per tentare di informare i famigliari e le fidanzate, che a casa certamente ignoravano la loro sorte, di quanto era accaduto e della loro situazione, scrissero i loro nomi su un pezzo di carta, insieme ad un semplice messaggio: «Siamo vivi!». Arrotolarono il pezzo di carta, lo infilarono in una bottiglia, poi gettarono la bottiglia in mare attraverso un oblò. Le probabilità che quel messaggio in bottiglia approdasse in Italia, e raggiungesse qualcuno che conosceva uno dei superstiti dell'Ascianghi, erano molto tenui, prossime a zero.

La vita nel campo 211 si rivelò un inferno, il trattamento riservato ai prigionieri era pessimo; alla fine alcuni di essi, tra cui il timoniere Salvatore Grande dell'Ascianghi, presero la decisione di fuggire. Il primo tentativo fallì: Grande venne ricatturato e per punizione fu rinchiuso per 18 giorni in una minuscola tenda adibita a prigione. Miglior fortuna ebbe il secondo tentativo, nel quale un gruppetto di prigionieri scavò un tunnel partendo da un foro praticato nel pavimento dei bagni. Fuggito dal campo, Grande riuscì a rientrare rocambolescamente in Italia, quasi un anno dopo l'affondamento dell'Ascianghi; riuscì anche ad essere reintegrato nei ranghi della Marina, ora co-belligerante con gli Alleati in seguito all'armistizio dell'8 settembre, e dal 1945 imbarcò nuovamente su un sommergibile. Avrebbe lasciato la Marina nel 1949.

Il comandante Fiorini, prigioniero per trenta mesi dapprima in Algeria e poi in Inghilterra, fu rimpatriato il 31 marzo 1946, a guerra finita – in Europa – da quasi undici mesi. L'inchiesta sulla sua condotta in occasione della perdita dell'Ascianghi diede un giudizio positivo (il Ministro della Marina, Giuseppe Micheli, gli scrisse in proposito il 14 ottobre 1946: «Ho esaminato la relazione della Commissione Speciale d'Inchiesta, in merito all'affondamento dell'Ascianghi avvenuto il 23 luglio 43 al largo di Augusta e di cui Lei era il Comandante. Da esso ho rilevato che Ella, si comportò con perizia e slancio durante un attacco contro caccia nemici e quando in seguito a grosse avarie riportate dall'Unità al Suo Comando, come da conseguenza avversaria, si trovò nella dura

necessità di dover scegliere tra il perdere l'Unità con tutto l'equipaggio, o perderla cercando di salvare il personale, giustamente decise per quest'ultima soluzione. Giudico, pertanto, il Suo comportamento conforme alle leggi dell'onore militare e dai doveri derivanti dalla situazione contingente»). Fiorini proseguì la sua carriera in Marina nel dopoguerra, raggiungendo il grado di contrammiraglio; morì a Roma il 19 novembre 1983, all'età di 67 anni. Ma la storia dell'Ascianghi, prima di giungere al termine, doveva avere ancora un ultimo, incredibile risvolto. Nel 1999 una giovane ambientalista siciliana, dedita a passeggiare per le spiagge ripulendole dai rifiuti abbandonati dai bagnanti o portati a riva dal mare, trovò su una spiaggia vicino a Catania – non molto lontano dalle stesse acque in cui l'Ascianghi era affondato – una vecchia bottiglia, gettata sulla battigia dalle onde. Al suo interno era visibile un biglietto: presa da curiosità, la ragazza – si chiamava Carmela – lo aprì e vi trovò i nomi di 21 uomini, insieme ad uno strano messaggio. Intraprese delle ricerche, riuscì a rintracciare uno di quei ventuno, ottenerne il recapito telefonico, contattarlo: era Salvatore Grande, ormai settantaquattrenne, pensionato e con due figli, residente a Napoli ed ancora in forma. Fu lui a raccontare alla ritrovatrice la storia incredibile di quella bottiglia che ventuno uomini disperati, prigionieri e isolati dal resto del mondo, avevano affidato alle onde tanti anni prima, da bordo della nave che li portava verso l'Algeria. Dopo 56 anni, il messaggio era arrivato a destinazione. La vicenda del messaggio in bottiglia è confermata anche da Giorgio Tortora, figlio di un altro sopravvissuto dell'Ascianghi, il quale diversi anni dopo – il 25 novembre 2013 – raccontò al programma radiofonico "Voi siete qui", in onda su Radio 24, una storia ancora più stupefacente: nell'estate del 1999, Tortora aveva rivolto mentalmente al defunto padre, durante una visita al cimitero, il seguente pensiero: "Papà, dicevi sempre di non essere un credente, ma di invidiare chi una fede ce l'aveva (…) Ora però tu sai come stanno le cose e se davvero lì dove sei esiste qualcosa e tu ancora esisti, vorrei tanto che me lo facessi sapere… in qualche modo. Se vuoi… e se puoi…" Pochi giorni dopo, era giunta la notizia del ritrovamento della bottiglia sulla spiaggia di Catania, con i nomi e il messaggio «Siamo vivi!».

La Marina Militare ha periodicamente commemorato l'affondamento dell'Ascianghi con il lancio di una corona d'alloro sul punto dell'affondamento, nel suo anniversario. Il 23 luglio 2013, settantesimo anniversario dell'affondamento, un'imbarcazione di rappresentanza con a bordo l'ammiraglio Roberto Camerini (comandante di Marisicilia ed anch'esso sommergibilista in passato), il cappellano militare don Paolo Spinella, il direttore del Museo della Piazzaforte di Augusta Antonello Forestiere, lo storico locale Francesco Migneco (promotore della commemorazione) ed alcuni ufficiali si è portata al largo di Augusta, dove l'aiutante di bandiera dell'ammiraglio Camerini, tenente di vascello Umberto Castronovo, ha dato lettura dei nomi degli scomparsi, accompagnando ciascuno con un minuto di silenzio; dopo una breve omelia di suffragio da parte di don Spinella, è stata deposta in mare una corona d'alloro, benedetta dal cappellano. Ha scritto un giornalista locale, presente alla cerimonia: "Anche se per motivi contingentali, quel simbolo non è stato posato alle otto miglia dalla nostra costa ove avvenne l'affondamento, bensì a circa tre miglia, tuttavia l'abbiamo visto allontanarsi placidamente tra le onde, quasi a dimostrare di conoscere la rotta e di aver fretta di raggiungere quel luogo che custodisce quei 23 giovani, cui il destino negò di conoscere la vita". Una nuova, analoga cerimonia si è tenuta il 24 luglio 2015, alla presenza del nuovo comandante di Marisicilia, ammiraglio Nicola De Felice. È stata lanciata in mare una corona di fiori, benedetta dal cappellano militare Don Nicola Minervini. Il 13 luglio 2016 (con dieci giorni di anticipo rispetto alla data inizialmente prevista, che coincideva con il 73° anniversario dell'affondamento, allo scopo di approfittare della presenza ad Augusta della Palinuro) la nave scuola Palinuro, partita da Augusta, ha deposto in mare una corona d'alloro alla presenza del figlio di Sebastiano Pavone (da Acireale), superstite dell'Ascianghi (il quale durante la cerimonia ha ricordato come il padre, gravemente ferito, si fosse prodigato per aiutare altri compagni durante l'affondamento, e ciononostante, come molti sopravvissuti ad eventi del genere, provasse a distanza di anni un "senso di colpa"), dell'ammiraglio De Felice, dello storico locale Francesco Migneco e delle rappresentanze di diverse associazioni d'arma (tra cui l'Associazione Nazionale Marinai d'Italia, la sezione di Acireale dell'Istituto del Nastro Azzurro, la sezione di Acireale dell'Associazione Arma Aeronautica e l'Assoarma/UNUCI, rappresentata dall'ammiraglio Zanghi). Con una solenne cerimonia, davanti al picchetto d'onore schierato, è stato suonato il silenzio e sono stati letti i nomi degli uomini dell'Ascianghi che riposano ancor oggi nella loro "bara di ferro" al largo di Augusta. A quanto risulta, nel 2016 era ancora in vita un solo sopravvissuto dell'Ascianghi, non più in grado di camminare. La cerimonia commemorativa del 2017 si è svolta il 24 luglio presso il Monumento ai Caduti del Mare del comprensorio Terravecchia di Marisicilia, anziché in mare aperto come in precedenza. Hanno presenziato ancora una volta l'ammiraglio De Felice, altri rappresentanti delle autorità civili e militari della provincia di Siracusa, lo storico augustano Migneco – promotore per anni di iniziative volte a ricordare la tragedia dell'Ascianghi –, i discendenti di alcuni marinai caduti sull'Ascianghi ed anche la figlia del comandante Fiorini, Rossella. Un modello in scala dell'Ascianghi è esposto nel Museo della Piazzaforte di Augusta, insieme all'elenco nominativo dei marinai periti nel suo affondamento,

posto nel settantesimo anniversario dell'affondamento.

L'affondamento dell'Ascianghi e le vicissitudini dei sopravvissuti in un'intervista di Andrea Illiano al superstite Salvatore Grande, nato a Potenza nel 1925 ed arruolatosi volontario in Marina a soli quindici anni (da "Il mattino" del 24 luglio 2000):

"**Ci descriva le fasi dell'affondamento dell'Ascianghi.**

«Furono momenti terribili. Una esperienza che non si può dimenticare. Ero il timoniere «verticale» e ricordo ancora il rumore delle esplosioni che facevano tremare lo scafo. Molti film sono stati girati per testimoniare quei giorni tragici della Seconda guerra mondiale o di altre guerra sotto i mari. Ma non si possono riportare sullo schermo le sensazioni di paura e di terrore disegnate sui volti dei sommergibilisti. La nostra meta era la Sicilia. Nel tratto Siracusa - Catania avvistammo una flotta inglese, il comandante Mario Fiorini decise di lanciare due siluri, ma il contrattacco non si fece attendere. Fu scagliata, subito, contro di noi l'unità antisommergibile. L'Ascianghi fu colpito a poppa, lesioni gravi furono riportate anche a prua. Eravamo spacciati».

A quel punto bisognava solo uscire dal sommergibile..

«Certo, ma ci volle un tempo incredibile per aprire il portello, pochi minuti lunghissimi, in cui si sentivano i boati di morte. Il bombardamento continuava e noi eravamo lì, facile bersaglio».

Dopo l'affondamento dell'Ascianghi, cosa accadde?

«Venni fatto prigioniero dagli inglesi durante le operazioni successive allo sbarco in Sicilia. Venni condotto ad Algeri, nel campo 211».

Che accadde durante la sua prigionia?

«Una vita d'inferno. Nessuno di noi riusciva a resistere, tanto è vero che studiammo una evasione. Ce la facemmo soltanto al secondo tentativo. La prima volta mi presero e fui rinchiuso per diciotto giorni in una tenda piccolissima. Ma la seconda volta riuscimmo a scappare».

Quale fu il piano di fuga?

«Facemmo un buco nel pavimento dei bagni e scavammo un tunnel attraverso il quale riuscimmo a guadagnare la libertà».

Poi cosa accadde?

«Non posso raccontare come ma arrivammo in Italia. Era passato quasi un anno dalle peripezie a bordo dell'Ascianghi. Fui reintegrato nei ranghi della marina e nel '45 nuovamente imbarcato su un sommergibile. Dopo quattro anni lasciai la Marina».

Ha mai cercato di sapere che fine avevano fatto tutti i suoi compagni di sventura?

Non ho mai smesso di sperare di rincontrare i miei compagni superstiti. Ne ho ritrovati tre, Vardo Santini, di Genova, Antonio D'Alessandro, di Roma, Giuseppe Compagnoni di Lezise (lago di Garda)»

Ritorniamo all'affondamento. Voi, superstiti riusciste a rimanere uniti?

«Sì, anche se era difficile. Furono giorni terribili, di terrore, di morte improvvisa, di violenza. Il sergente Giovanni Nozze, ferito gravemente morì sulla nave inglese. Il suo corpo, avvolto in un lenzuolo, fu buttato in mare. Eravamo disperati, sicuri di andare incontro alla morte. A Malta i feriti furono curati, ma ci aspettavano giorni duri di prigionia».

Quale l'immagine di quei giorni che le torna ancora in mente?

«Quando uscimmo dal sommergibile e le bombe continuavano ad esplodere, l'acqua si tingeva di rosso, dovunque era morte. Fu allora che vidi l'aspirante Guardiamarina, Mario Marinelli, 20 anni, urlava dal dolore, chiedeva aiuto, era ferito, io e Giorgio Bergani tentammo di farlo salire su ciò che rimaneva del sommergibile. Lo prendemmo tra le braccia, eravamo pronti a issarlo, ma una bomba lo raggiunse prima, il suo corpo scivolò, squarciato, in acqua. Era morto tra le mie braccia»."

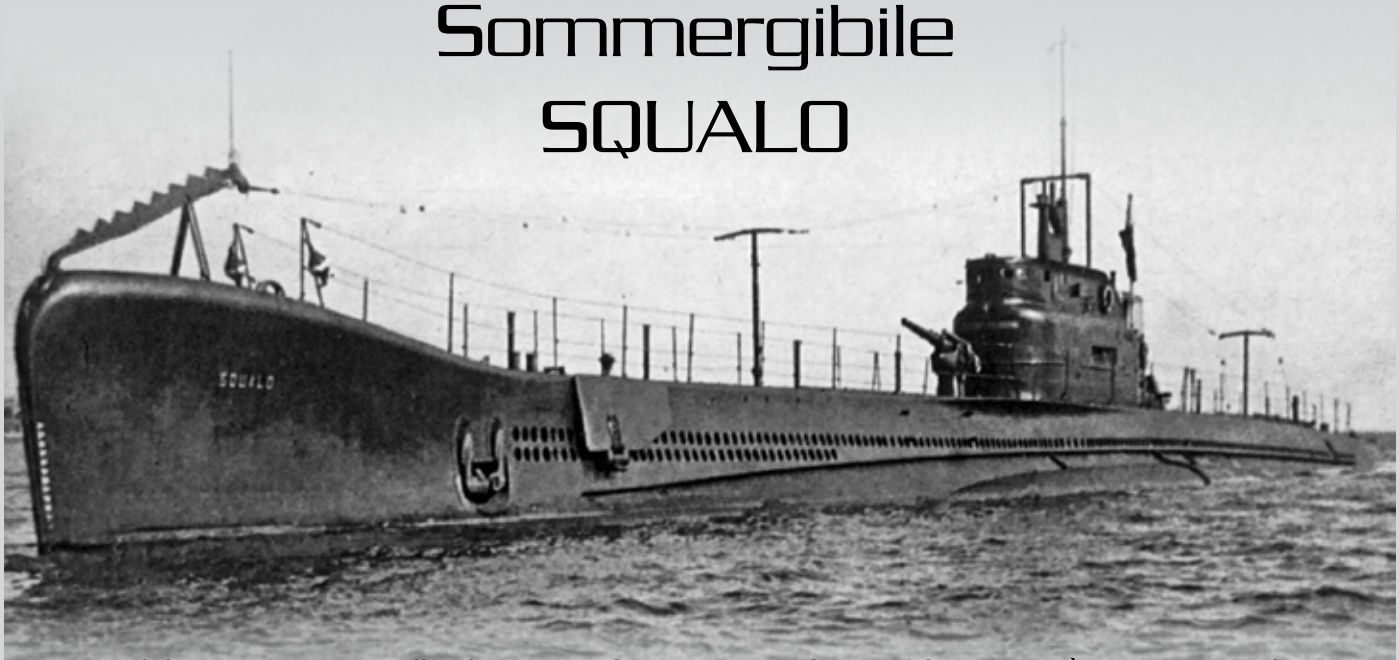
L'affondamento dell'Ascianghi nel ricordo del sopravvissuto Andrea D'Alessandro, nato a Roma nel 1923, volontario in Marina (intervista del 1998 tratta dal defunto sito www.utenti.tripod.it/falcesoft):

"Fu un giorno tristissimo il 23 luglio 1943. Ero allora imbarcato sul Regio Sommergibile "Ascianghi", quando in servizio agli idrofoni si presentò un'intera squadra navale nemica.

Il Comandante S. Ten. Vasc. Mario Fiorini diede l'ordine di venire a quota periscopica e al personale di schierarsi al posto di combattimento. Superò gli sbarramenti difensivi, scelse il bersaglio più grosso e lanciò una coppia di siluri che si presume colpisse l'incrociatore. Dico "si presume" perché il sommergibile non ebbe il tempo di raggiungere la quota di sicurezza e venne raggiunto da una gragnola di bombe in profondità. Colpito a morte e costretto a risalire in superficie, non fece in tempo ad accettare battaglia perché fu centrato dalle batterie di cannone di due caccia inglesi; così lentamente affondò, mentre io, ferito, fui preso a bordo del caccia inglese "Foly" [Laforey], assieme ad altri 23 naufraghi, e portato all'ospedale di Malta, dove venni operato all'occhio sinistro e curato."



Sommergibile SQUALO



Sommergibile, appartenente alla classe Squalo. Impostata il 10 ottobre 1928, è stato varato il 15 gennaio 1930 ed è entrato in servizio il 11 ottobre 1930. Dislocamento in immersione 1146 t, dislocamento in emersione 937 t , dimensioni lunghezza fuori tutto 69,80 m - larghezza 7,18 m - Pescaggio 4,45 m profondità operativa 80 m - apparato motore: 2 motori diesel da 3.000 CV totali 2 motori elettrici da 840 CV totali; Velocità in immersione: 8 nodi Velocità in emersione: 15,1 nodi - Autonomia in emersione: in emersione: 5650 mn a 8 nodi; in immersione: 100 mn alla velocita di 3 nodi - Armamento: 1 cannone da 102/35 mm (152 colpi) - 2 mitragliere singole da 13,2 mm - 4 tubi lanciasiluri da 533 mm a prora 4 tubi lanciasiluri da 533 mm a poppa 12 siluri - Equipaggio: 5 ufficiali, 47 sottufficiali e marinai.
Sommergibile di media crociera, capoclasse della classe omonimo (dislocamento di 937,65 tonnellate in superficie e 1146,87 tonnellate in immersione; altre fonti parlano di 870 o 933 tonnellate in superficie e 1142,87 in immersione, o di dislocamento standard di 857 tonnellate ed in carico normale di 920 tonnellate in superficie e 1125 in immersione).
Progettata dal generale del Genio Navale Curio Bernardis, la classe Squalo apparteneva al tipo a scafo semplice con doppi fondi centrali resistenti controcarene esterne (detto appunto "Bernardis", essendo questi il principale propugnatore di questo tipo di sommergibile in Italia) e rappresentava la terza tappa dell'evoluzione di tale tipo, dopo le classi Pisani e Bandiera. Queste tre classi erano invero state ordinate quasi contemporaneamente, con i Bandiera e gli Squalo impostati prima ancora del completamento del Vettor Pisani, dal quale derivavano, e dunque prima di poter verificare compiutamente le qualità della classe "capostipite", poi rivelatesi mediocri; il risultato fu che i Bandiera e gli Squalo dovettero essere modificati durante la costruzione, per cercare di ovviare agli inconvenienti del tipo.
Impostati dunque troppo prematuramente (quando la costruzione dei Bandiera era iniziata soltanto da sei mesi), prima di aver testato le effettive prestazioni delle classi precedenti, nonostante le modifiche giocoforza applicate durante la costruzione i sommergibili della classe Squalo continuarono a risentire degli stessi problemi di base che avevano afflitto le classi Pisani e Bandiera, subito messi in evidenza durante le prove in mare: stabilità problematica sia in superficie che in immersione, il che costrinse ad applicare controcarene esterne, e problemi di tenuta del mare (in particolare, tendenza ad infilarsi in mare di prua) che costrinsero a modificare la prua poco dopo il completamento, rialzandola per inserirvi una cassa autoriempiente avente lo scopo di contrastare il beccheggio (conferendo alla classe il caratteristico "nasone" dei sommergibili di media crociera progettati da Bernardis). Queste modifiche (specie le controcarene) incisero sulla velocità massima dei sommergibili della classe, esattamente come sui Pisani e sui Bandiera, riducendola di circa un nodo e mezzo rispetto alle specifiche di progetto e limitandola a 15 nodi in superficie contro i 17-18 nodi delle più riuscite classi successive.
Tutto considerato, la classe Squalo era sostanzialmente una ripetizione della precedente classe Bandiera, con alcune migliorie che la rendevano più efficiente ed affidabile, tanto da far ritenere che con questa classe si sia concluso il periodo "sperimentale" della progettazione di sommergibili nella Marina italiana. La somiglianza tra le due classi era tale che la classe Squalo è talvolta definita come una "seconda serie" della classe Bandiera, non essendo le modifiche ricevute dagli Squalo durante la costruzione tali da rappresentare una differenza rilevante tra le due classi; le principali differenze riguardavano il dislocamento leggermente inferiore degli Squalo (di poche tonnellate), le dimensioni principali, la forma della torretta e la sistemazione delle mitragliere.

Nonostante i difetti sopra menzionati, le prestazioni degli "Squalo" vennero valutate come complessivamente buone; in particolare i sommergibili della classe misero in rilievo buone caratteristiche durante la dislocazione in Mar Rosso nel periodo 1936-1938, dove nonostante le difficili condizioni di quel teatro rimasero sempre in eccellenti condizioni di efficienza. Gli Squalo beneficiarono di un allestimento più curato e dello sfruttamento dei vantaggi della riproduzione in serie, mettendo a frutto l'esperienza progettuale e costruttiva dei precedenti Pisani e Bandiera. Risultano così i primi "Bernardis" ad essere giudicati favorevolmente, e nel 1940, pur avendo alle spalle già un decennio di servizio, vennero considerati come dotati ancora di un discreto valore bellico. Lo storico Giorgio Giorgerini scrive in proposito nel suo "Uomini sul fondo" che «finalmente furono ottenuti dei sommergibili soddisfacenti (…) dettero in complesso buone prestazioni e dimostrarono, nel periodo prebellico, di poter operare efficientemente nelle gravose condizioni (…) del Mar Rosso. In guerra poterono essere impiegati in compiti offensivi oltre che di trasporto»; di converso, Bagnasco e Brescia in "I sommergibili italiani 1940-1943" affermano che le prestazioni degli Squalo furono non dissimili da quelle dei Bandiera, a loro volta giudicati, dopo le succitate modifiche, «accettabili, pur con una velocità massima contenuta in rapporto alla potenza installata».
L'apparato propulsivo per la navigazione in superficie consisteva in due motori diesel a due tempi e sei cilindri reversibili FIAT Q 426 da 3000 HP (1500 per motore; 2208 kW complessivi) che consentivano una velocità massima di 15,1 nodi, con un'autonomia di 1820 miglia a tale velocità e di 5650 miglia a 8 nodi; quello per la navigazione in immersione era costituito da due motori elettrici CRDA da 1300 HP (650 HP per motore) che permettevano di raggiungere gli 8,2 nodi, con un'autonomia immersione di sette miglia a tale velocità (autonomia per la verità inferiore rispetto a quella dei precedenti Pisani e Bandiera: queste due classi avevano infatti un'autonomia in immersione di 8,8 miglia a 8,2 nodi) e di cento miglia a 3 nodi. Le batterie erano composte da due sezioni di 56 accumulatori ciascuna, in grado di produrre 4270 ampere in un'ora, 6380 in tre ore, 8400 ampere in dieci ore e 9.350 in venti ore (per la verità, prestazioni inferiori a quelle degli accumulatori delle precedenti classi Pisani e Bandiera).
L'armamento era composto da otto tubi lanciasiluri da 533 mm (quattro a prua ed altrettanti a poppa) con scorta di dodici siluri (metà a prua e metà a poppa), un cannone da 102/35 mm Schneider-Armstrong 1914-1915 con scorta di 150 colpi (inizialmente in una postazione scudata che formava una prosecuzione della torretta, rivelatasi poco pratica e ben presto sostituita da una più tradizionale sistemazione "allo scoperto"), e due mitragliere singole da 13,2/76 mm con scorta di 3000 proiettili. La profondità di collaudo era di 90 o 100 metri. Mentre nel 1942 Delfino e Narvalo subirono lavori di riduzione della voluminosa torretta, per meglio adattarla alle condizioni della guerra in Mediterraneo, lo Squalo mantenne la propria nella versione originale – unica modifica, l'accorciamento delle camicie dei periscopi – fino alla sua radiazione e demolizione.
Durante il secondo conflitto mondiale, lo Squalo effettuò 28 missioni offensive/esplorative e 14 di trasferimento dal 10 giugno 1940 al 30 aprile 1942, percorrendo complessivamente 18.800 miglia in superficie e 2754 in immersione, e trascorrendo 170 giorni in mare; dal 1° maggio 1942 al 1943 effettuò 121 uscite addestrative per la Scuola Sommergibili di Pola, oltre ad alcuni agguati antisommergibili in Alto Adriatico (questi ultimi, a differenza delle uscite addestrative, rientrano nelle summenzionate 42 missioni complessive). Durante la cobelligeranza tra Italia ed Alleati (settembre 1943-1945) svolse attività addestrativa a beneficio di unità antisommergibili italiane.
Il motto dello Squalo era "Coeco sub gurgite unum sidus Italia" ("Dal cieco gorgo vedo una sola stella, l'Italia").

Breve e parziale cronologia.

10 ottobre 1928
Impostazione nel Cantiere Navale Triestino di Monfalcone (numero di costruzione 207).

15 gennaio 1930
Varo nel Cantiere Navale Triestino di Monfalcone.

6 ottobre 1930
Entrata in servizio (altra fonte indica la data del 10 ottobre).
Assegnato alla II Squadriglia Sommergibili di Media Crociera, con base a La Spezia, che forma insieme ai gemelli Tricheco, Narvalo e Delfino.

1932
Compie crociere addestrative lungo le coste italiane, oltre alle abituali uscite periodiche per addestramento.

Metà anni Trenta
Presta servizio sullo Squalo il marinaio torpediniere Pietro Venuti, futura Medaglia d'Oro al Valor Militare.

1934
Trasferito a Napoli, vi forma la IV Squadriglia Sommergibili unitamente ai tre gemelli.

1935-1936
Alterna periodi di dislocazione in basi italiane con lunghe permanenze a Tobruk.

1936-1938
Dislocato a Massaua (Eritrea), in Mar Rosso, fino alla primavera del 1938. Durante questo biennio lo Squalo viene impiegato nell'addestramento nelle acque dell'Africa Orientale Italiana, al fine di assodare se le unità della classe siano adatte all'attività nei mari caldi. I risultati vengono giudicati positivi. (Secondo altra fonte, lo Squalo sarebbe stato inviato a Massaua solo nel 1937, insieme al Delfino, dando il cambio a Narvalo e Tricheco che invece vi erano stati dislocati nel 1936).

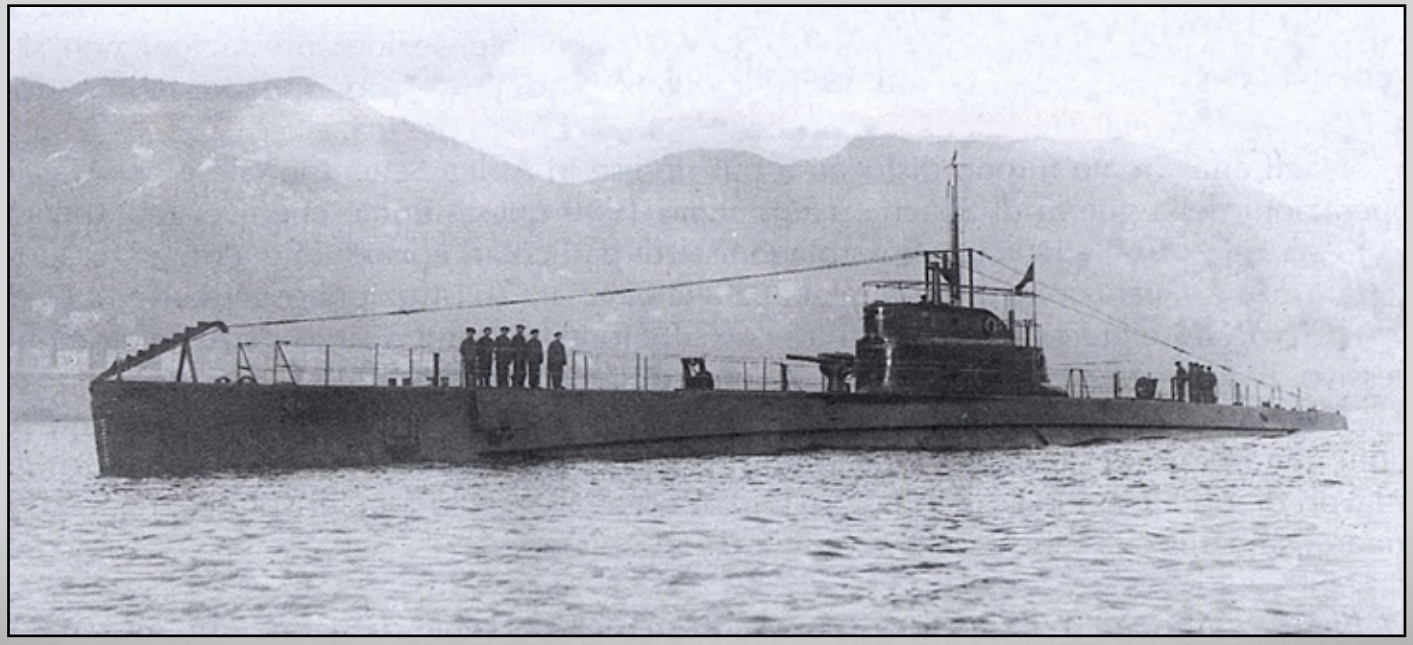
1938
Rientrato in Italia, forma la XXXIII Squadriglia Sommergibili (III Grupsom), con base a Messina, insieme a Delfino, Narvalo e Tricheco. I sommergibili della Squadriglia vengono inviati a turno in Alto Adriatico per lavori in

cantiere e controlli svolti nel silurificio di Fiume.

5 maggio 1938

Lo Squalo prende parte alla rivista navale "H" organizzata nel Golfo di Napoli per la visita in Italia di Adolf Hitler. Partecipa alla rivista la maggior parte della flotta italiana: le corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour, i sette incrociatori pesanti della I e III Divisione, gli undici incrociatori leggeri della II, IV, VII e VIII Divisione, sette "esploratori leggeri" classe Navigatori, diciotto cacciatorpediniere (le Squadriglie VII, VIII, IX e X, più il Borea e lo Zeffiro), trenta torpediniere (le Squadriglie IX, X, XI e XII, più le vecchie Audace, Castelfidardo, Curtatone, Francesco Stocco, Nicola Fabrizi e Giuseppe La Masa ed i quattro "avvisi scorta" della classe Orsa), ben 85 sommergibili della Squadra Sommergibili al comando dell'ammiraglio Antonio Legnani, e 24 MAS (Squadriglie IV, V, VIII, IX, X e XI), nonché le navi scuola Cristoforo Colombo ed Amerigo Vespucci, il panfilo di Benito Mussolini, l'Aurora, la nave reale Savoia e la nave bersaglio San Marco.

La Squadra Sommergibili è protagonista di uno dei momenti più spettacolari della parata, nella quale gli 85 battelli effettuano una serie di manovre sincronizzate: dapprima, disposti su due colonne, alle 13.15 passano contromarcia tra le due squadre navali che procedono su rotte parallele; poi, terminato il defilamento, alle 13.25 tutti i sommergibili effettuano un'immersione simultanea di massa, procedono per un breve tratto in immersione e poi emergono simultaneamente ed eseguono una salva di undici colpi con i rispettivi cannoni.



Sopra: Lo Squalo a La Spezia prima dei lavori di modifica: la prua è infatti ancora sprovvista del "nasone", visibile invece in foto di epoca successiva (g.c. STORIA militare)

Sotto: Lo Squalo dopo i lavori di modifica della prua (da "Gli squali dell'Adriatico" di Alessandro Turrini, Vittorelli Edizioni, 1999, via www.betasom.it)



19 marzo 1939
Entra in collisione con il sommergibile Santorre Santarosa, che subisce danni al braccio portaelica e la rottura dei paratimoni orizzontali. Segue un periodo di lavori in bacino di carenaggio.

1940
Dislocato a Lero, al comando del tenente di vascello Giuseppe Migeca; entra a far parte della LI Squadriglia Sommergibili (V Grupsom di Lero), sempre insieme a Delfino, Narvalo e Tricheco.

10 giugno 1940
All'entrata dell'Italia nella seconda guerra mondiale, lo Squalo fa parte con Delfino, Narvalo e Tricheco della LI Squadriglia Sommergibili con base a Lero. Al comando del tenente di vascello Giuseppe Migeca, svolge le sue prime missioni di guerra nel Mediterraneo orientale, senza incontrare unità nemiche. Successivamente (1941-1942) verrà adibito a missioni di agguato nel Canale di Sicilia.

Giugno 1940
Dopo lo scoppio della guerra, lo Squalo viene inviato in agguato nell'Egeo settentrionale, al largo dei Dardanelli.

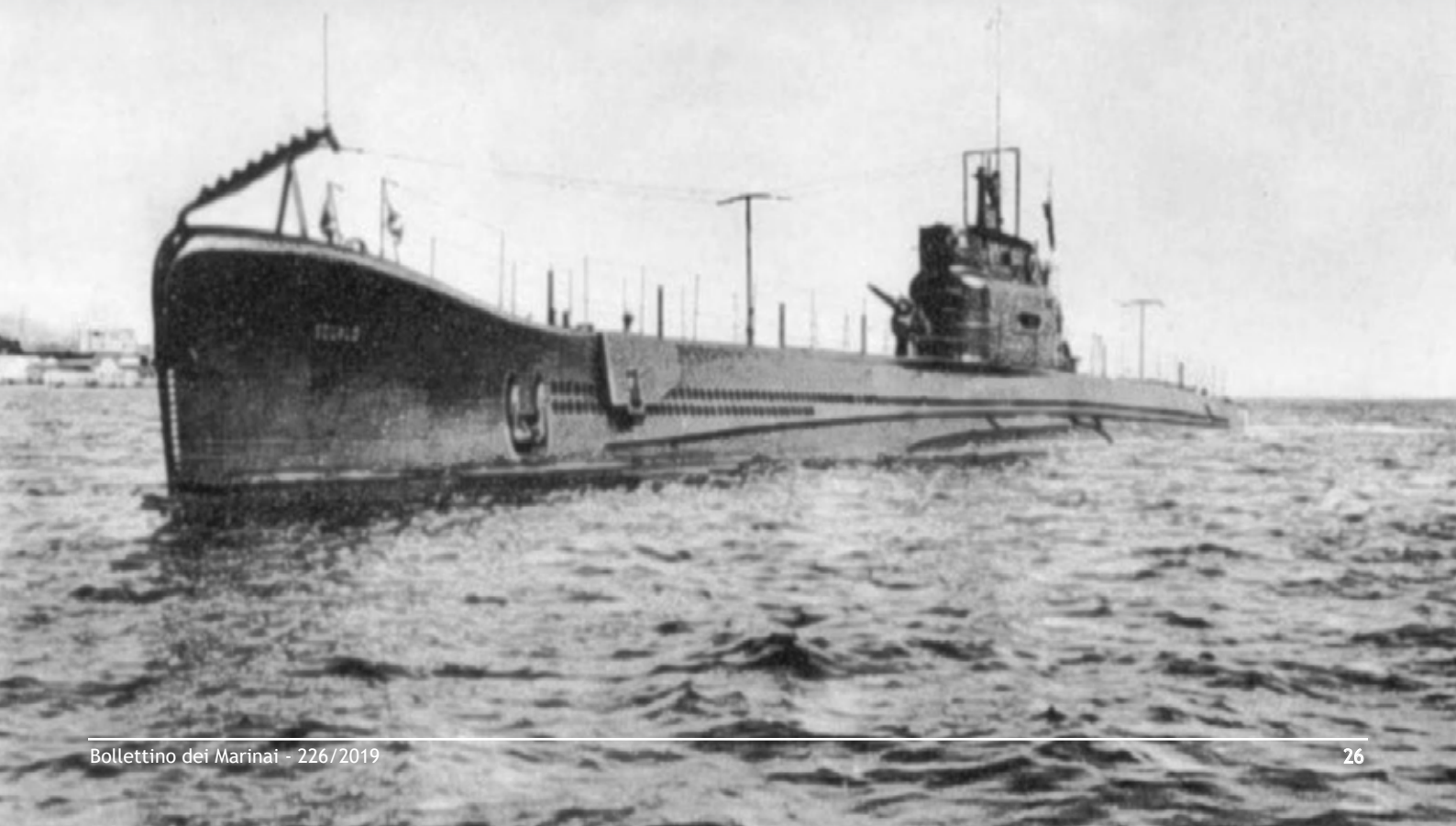
17 settembre 1940
Inviato a pattugliare le acque a nord di Creta, insieme ai sommergibili Beilul, Delfino e Narvalo. Non incontra navi britanniche.

Aprile 1941
Nella seconda metà del mese lo Squalo viene inviato in agguato al largo delle coste egiziane (Golfo di Sollum e Marsa Matruh).

20 maggio 1941
Lo Squalo viene inviato nelle acque tra Creta, Sollum ed Alessandria d'Egitto, insieme a numerosi altri sommergibili (Uarsciek, Tricheco, Topazio, Fisalia, Adua, Malachite, Dessiè, Sirena e Smeraldo), per appoggiare l'assalto tedesco contro Creta (Operazione "Merkur").
Durante questa missione avvista da grande distanza una formazione navale britannica, che non riesce tuttavia ad attaccare.

23 luglio 1941
Inviato in agguato nelle acque della Cirenaica, al largo di Ras Azzaz (circa cinquanta miglia ad est di Tobruk), al comando del tenente di vascello Ludovico Grion.

24 luglio 1941
In serata lo Squalo avvista da ridotta distanza, a nord di Ras Azzaz ed a nordest di Tobruk, un'unità che viene identificata come una nave cisterna britannica "tipo War..." di 10.000-11.600 tsl (probabilmente con forte sovrastima della stazza), in navigazione con rotta ovest (si trattava probabilmente di un'unità adibita al rifornimento della guarnigione di Tobruk, circondata e assediata dalle truppe dell'Asse da più di tre mesi).
Alle 23.01, in posizione 32°20' N e 24°53' E, lo Squalo lancia due siluri da circa mille metri contro la nave nemica; a bordo del sommergibile vengono sentite due forti esplosioni dopo il previsto tempo di corsa dei siluri, e si ritiene pertanto di averla danneggiata, ma quando poco dopo lo Squalo emerge per meglio appurare il risultato dell'attacco la nave si è dileguata, aiutata dal buio e dalla foschia.
Non vi sono riscontri da parte britannica in merito a questo attacco; anche l'identità della nave attaccata rimane un mistero.



30 luglio 1941
Avvistati due cacciatorpediniere britannici a sud di Creta, lo Squalo tenta infruttuosamente di attaccarli, dopo di che viene poi sottoposto a caccia antisom con abbondante lancio di bombe di profondità, dalla quale tuttavia riesce a sottrarsi senza subire danni, grazie alle accorte manovre evasive ordinate dal comandante Grion.
Per il presunto siluramento della nave cisterna, il comandante Grion verrà decorato di Medaglia di Bronzo al Valor Militare ("Comandante di sommergibile, nel corso di una missione di guerra, condotta con elevato spirito combattivo e sereno ardimento, silurava una petroliera armata nemica di 11.000 tonnellate di stazza, provocandone il probabile affondamento. Attaccava decisamente, in seguito, una sezione di cacciatorpediniere e, sottoposto a violenta caccia, con abile manovra riusciva a disimpegnarsi"); con simile motivazione, riceveranno la Croce di Guerra al Valor Militare altri 24 membri dell'equipaggio dello Squalo (il direttore di macchina, capitano del Genio Navale Silvano Lupidi; il comandante in seconda, sottotenente di vascello Gennaro Savino; il guardiamarina Aurelio Schiano di Pepe; il sottotenente del Genio Navale Bruno Miani; l'aspirante guardiamarina Antonio De Natale; il capo silurista di prima classe Pio Albalunga; il capo meccanico di prima classe Mario Pieresca; il capo meccanico di seconda classe Nazzareno Storani; il capo nocchiere di terza classe Ottorino Marzotto; il capo silurista di terza classe Adolfo Botti; il capo meccanico di terza classe Mario Guida; il secondo capo radiotelegrafista Achille Mariotto; i sergenti elettrcisti Angelo Callinella e Carlo Stradella; il sottonocchiere Giusepep Sanalitro; il sottocapo cannoniere puntatore mitragliere Domenico Arena; il sottocapo radiotelegrafista Luigi Baldessari; il sottocapo silurista Rosario Onorato; il marinaio servizi vari Giovanni Velotti; i silurisi Vincenzo Iandolo ed Armando Scaranari; i fuochisti Antonio Pacor, Ettore Capridossi ed Umberto Cassani).

24 agosto 1941
Lo Squalo ed i sommergibili Tricheco, Topazio e Fratelli Bandiera formano uno sbarramento nel Canale di Sicilia insieme a 13 MAS, per intercettare un presunto convoglio britannico in navigazione da Gibilterra a Malta, a seguito dell'avvistamento di ingenti forze navali britanniche (la Forza H con la corazzata Nelson, la portaerei Ark Royal, l'incrociatore leggero Hermione, i cacciatorpediniere Encounter, Fury, Forester, Foresight e Nestor) salpate da Gibilterra (il 21 agosto) e dirette verso est. In realtà non c'è nessun convoglio: i britannici hanno lanciato l'Operazione "Mincemeat", che consiste nell'invio del posamine veloce Manxman (partito da solo il 22 agosto per non dare nell'occhio) al largo di Livorno, per posare campi minati in quelle acque, ed in attacchi aerei lanciati dall'Ark Royal contro obiettivi in Sardegna (stabilimenti industriali e boschi di sughero nella parte settentrionale dell'isola), allo scopo di dissuadere la Spagna di Francisco Franco dall'entrare in guerra a fianco dell'Asse, mostrando le capacità della Royal Navy di colpire il nemico anche in casa propria.

26 settembre 1941
Lo Squalo pattuglia le acque a nord di Capo Ferrat ed a sudovest della Sardegna insieme a Delfino e Fratelli Bandiera, nell'ambito del contrasto all'operazione britannica «Halberd», iniziata il 24 settembre. Quest'ultima ha come scopo principale l'invio a Malta di un convoglio di rifornimenti (cisterna militare Breconshire e navi da carico Ajax, City of Lincoln, City of Calcutta, Clan MacDonald, Clan Ferguson, Rowallan Castle, Imperial Star e Dunedin Star,



Lo Squalo insieme ad altri sommergibili e ad unità di superficie, probabilmente nel periodo interbellico (da www.xmasgrupsom.com)

con un carico complessivo di 81.000 tonnellate di materiali), con la scorta diretta della Forza X (formata dagli incrociatori incrociatori leggeri Kenya, Edinburgh, Sheffield, Euryalus ed Hermione e dai cacciatorpediniere Cossack, Farndale, Foresight, Forester, Heythrop, Laforey, Lightning, Oribi e Zulu) ed inoltre l'appoggio indiretto, nella prima parte del viaggio, della Forza H di Gibilterra, forte di tre corazzate (Rodney, Nelson e Prince of Wales), una portaerei (l'Ark Royal), cinque) e nove cacciatorpediniere (i britannici Duncan, Fury, Gurkha, Lance, Legion, Lively, i polacchi Garland e Piorun e l'olandese Isaac Sweers). Inoltre, operazioni secondarie comprese nello schema di «Halberd» prevedono anche l'invio di un convoglio di tre mercantili scarichi da Malta a Gibilterra (partiti nella notte tra il 26 ed il 27 settembre e scortati solamente da una corvetta) ed un'uscita in mare da Alessandria di un'aliquota della Mediterranean Fleet, a scopo diversivo, il tutto con la protezione di otto sommergibili della 8th e 10th Flotilla schierati nelle aree di più probabile passaggio della flotta italiana. Il convoglio principale e le sue forze di scorta sono salpati da Gibilterra tra il 24 ed il 25 settembre, riunendosi il mattino del 27 un centinaio di miglia a sud di Cagliari. Da parte italiana, però, si ignora del vero obiettivo dei britannici: i comandi italiani, dato che la ricognizione ha avvistato la Forza H ma non il convoglio diretto a Malta (Supermarina riceve le prime notizie sull'operazione nemica alle 11.10 del 25 settembre, quando viene informata da Maristat Infrmazioni che «N.B. NELSON partita ieri ore 18.30 per ponente con 4 CC. TT. alt RODNEY alzata insegna ammiraglio alt Nella notte tutte forze navali Gibilterra partite con scorta numerosi CC. TT. presumesi per Mediterraneo alt Al RODNEY risulterebbe aggregatosi gruppo NELSON con tipo BELFAST alt Scopo missione sarebbe rappresaglia contro coste italiane»), pensano che i britannici intendano lanciare un bombardamento aeronavale contro le coste italiane, e al contempo rifornire Malta di aerei, mentre viene tralasciata l'ipotesi (assai più probabile) dell'invio di un convoglio a Malta. In particolare, Supermarina suppone che i britannici vogliano colpire centri abitati della Sardegna in rappresaglia dell'attacco condotto pochi giorni prima (20 settembre 1941) dalla X Flottiglia MAS contro la base di Gibilterra, nel quale è stata affondata la nave cisterna Fiona Shell e sono state gravemente danneggiate la grossa motonave Durham e la cisterna militare Denbydale. E proprio con in mente l'idea di contrastare un probabile attacco contro le coste italiane («intervenire sia nel caso che le forze nemiche avessero agito all'alba contro Genova, sia nel caso che avessero agito contro la Sardegna o comunque si trovassero verso sud») viene deciso lo schieramento di quindici sommergibili in vari punti del Mediterraneo, tre dei quali (Squalo, Delfino, Fratelli Bandiera) inviati a sudovest della Sardegna. Il mattino del 27 settembre Supermarina verrà finalmente informata della presenza in mare di un convoglio britannico diretto a Malta, ma ormai le navi britanniche sono già passate nei settori d'agguato assegnati ai vari sommergibili, prima ancora che questi ultimi li raggiungessero. Il Comando Squadra Sommergibili (Maricosom) ordinerà allora a tutti i sommergibili di spostarsi più a sud, cercando di intercettare le navi britanniche durante la navigazione di ritorno, comunicando inoltre il 27 sera: «Forza navale nemica già attaccata e danneggiata da ARMERA alt Nella ricerca et nell'attacco agite con massimo impegno et precisione per infliggere al nemico ulteriori et più gravi danni possibili alt Sono certo che vi mostrerete degni della fiducia che in voi ripone la Marina». Lo Squalo, da parte sua, non avvisterà nulla; avvisteranno invece le forze nemiche altri cinque sommergibili, dei quali due (Dandolo ed Aradam) non riusciranno ad attaccare, due (Diaspro e Serpente) attaccheranno senza successo ed il quinto, l'Adua, sarà affondato con tutto l'equipaggio dopo un infruttuoso tentativo di attacco contro un gruppo di cacciatorpediniere. La flotta di superficie italiana, uscita in mare con due corazzate (Littorio e Vittorio Veneto), cinque incrociatori (tre pesanti, Trento, Trieste e Gorizia, e due leggeri, Muzio Attendolo e Duca degli Abruzzi) e 14 cacciatorpediniere, verrà fatta rientrare quando la ricognizione aerea mostrerà che la Forza H è numericamente più potente. Unici danni ai britannici saranno inflitti dalla Regia Aeronautica, i cui aerosiluranti riusciranno a danneggiare seriamente la corazzata Nelson ed affondare la motonave Imperial Star. Nondimeno, «Halberd» si concluderà il 30 settembre con il raggiungimento di tutti gli obiettivi.

29 settembre 1941
Infruttuosamente sottoposto a caccia con bombe di profondità da parte di cacciatorpediniere britannici al largo di Malta.

7 ottobre 1941
Il marinaio silurista Battista Mazzucchelli (21 anni, da Monte Isola) muore a bordo dello Squalo nel Mediterraneo Centrale. Si tratta dell'unico caduto tra l'equipaggio dello Squalo nel corso della guerra.

17 ottobre 1941
Pattuglia le acque di Capo Bon insieme al Narvalo, formando uno sbarramento nel canale di Sicilia unitamente ai sommergibili Ambra, Ametista, Corallo, Diaspro, Alagi, Fratelli Bandiera, Serpente, Turchese, Narvalo e Delfino. Questo sbarramento non riesce però ad ostacolare il trasferimento da Gibilterra a Malta della neocostituita Forza K britannica (incrociatori leggeri Aurora e Penelope e cacciatorpediniere Lance e Lively), incaricata di attaccare i convogli dell'Asse in navigazione tra l'Italia e il Nordafrica: le navi britanniche raggiungono indenni La Valletta il 21 ottobre.

10 novembre 1941
Inviato a pattugliare le acque ad est di Gibilterra insieme ai sommergibili Turchese, Fratelli Bandiera, Aradam, Onice e Narvalo (secondo "I sommergibili italiani 1940-1943", invece, lo Squalo sarebbe stato inviato ad est di Malta insieme a Delfino, Tricheco e Luigi Settembrini).

22-23 novembre 1941
Lo Squalo (tenente di vascello Ludovico Grion) viene inviato in agguato a sud di Capo Passero e ad est di Malta, a copertura del traffico con la Libia, insieme ai gemelli Delfino e Tricheco e ad altri sommergibili (Corallo e Luigi Settembrini); suo compito è avvistare e segnalare (e se possibile attaccare) eventuali uscite in mare da parte della Forza K (incrociatori leggeri Aurora e Penelope e cacciatorpediniere Lance e Lively) di base nell'isola, già autrice, il 9 novembre, della distruzione del grosso convoglio "Duisburg", essendo in corso una grande operazione di traffico verso l'Africa Settentrionale. (Secondo una fonte, il B-Dienst tedesco avrebbe riferito della partenza da Malta della Forza K, uscita in mare per attaccare i convogli italiani). Lo Squalo, tuttavia, non avvista le navi nemiche.

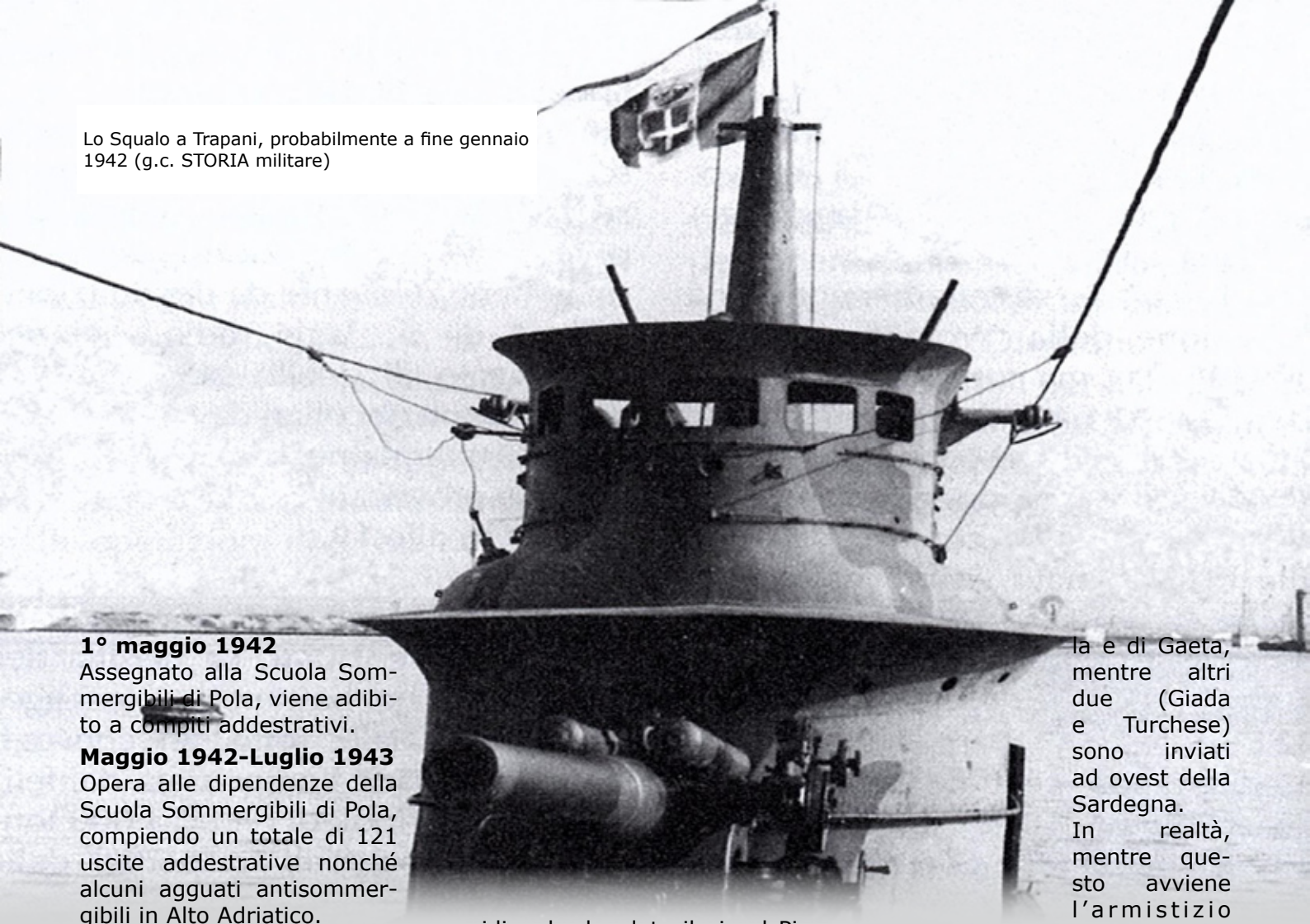
27 novembre 1941
Pattuglia le acque della Sicilia sudorientale insieme al Delfino.

13 dicembre 1941
Lo Squalo viene inviato a pattugliare le acque a sud di Malta, insieme ai sommergibili Narvalo, Topazio, Veniero e Santarosa, per contrastare un'eventuale uscita in mare della Forza K (incrociatori leggeri Aurora, Penelope e Neptune ed alcuni cacciatorpediniere), a protezione dell'operazione «M. 41» (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) per il rifornimento della Libia (poi abortita a seguito degli intensi attacchi subacquei britannici e dei relativi danni e perdite subiti). Contestualmente, altri sommergibili (Ascianghi e Dagabur) vengono inviati al largo di Alessandria d'Egitto per contrastare un'eventuale sortita della Forza B, che lì ha base.
La Forza K, al comando del commodoro William Gladstone Agnew, salpa effettivamente da Malta a contrasto dell'operazione «M. 41», unendosi alla Forza B (incrociatori leggeri Euryalus, Naiad e Galatea e cacciatorpediniere Jervis, Kingston, Kipling, Kimberley, Griffin, Havock, Hotspur, Napier e Nizam, gli ultimi due australiani) uscita da Alessandria 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
Lo Squalo, insieme ad altri sommergibili (Ascianghi, Topazio, Santarosa, Galatea e Dagabur) viene dislocato nel Mediterraneo centro-orientale (ad est di Malta ed a sud di Creta) con compiti esplorativi/offensivi, in appoggio all'operazione di traffico «M. 42», consistente nell'invio in Libia di due convogli con rifornimenti urgenti per le truppe italotedesche 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.
Nel pomeriggio dello stesso 17 dicembre lo Squalo, in agguato al largo di Malta, avvista due incrociatori britannici in uscita dalla Valletta, ed alle 18.15 (o 18.45) lancia un segnale di scoperta con cui comunica il suo avvistamento, aggiungendo che le navi nemiche hanno assunto rotta 140° e velocità 28 nodi (l'apprezzamento di rotta e velocità da parte del comandante dello Squalo si rivelerà piuttosto accurato, così come la stima della posizione del nemico al momento dell'avvistamento). L'avvistamento viene prontamente comunicato anche all'ammiraglio Angelo Iachino, comandante della squadra navale italiana in mare in appoggio dell'operazione «M. 42». Le navi avvistate dallo Squalo sono in realtà un incrociatore, il Neptune, e due cacciatorpediniere, Kandahar e Jaguar: fanno parte della famigerata Forza K britannica e sono salpati da Malta alle 15 per tentare di intercettare i convogli italiani, con l'ordine di raggiungere alle 23 il punto 32°40' N e 16°06' E ed iniziare da quel punto, insieme al resto della Forza K (Aurora, Penelope, Lance, Lively) ed in cooperazione con ricognitori Vickers Wellington, la ricerca del convoglio italiano diretto a Tripoli.
L'operazione «M. 42», che darà vita al breve ed inconcludente scontro divenuto noto come prima battaglia della Sirte, si concluderà felicemente con l'arrivo dei convogli nei porti libici. La Forza K finirà su un campo minato italiano al largo di Tripoli, subendo la perdita del Neptune e del Kandahar ed il grave danneggiamento dell'incrociatore leggero Aurora.

19 dicembre 1941
Infruttuosamente sottoposto a caccia con bombe di profondità da parte di cacciatorpediniere britannici al largo di Malta.

22-25 gennaio 1942
Inviato tra Malta ed il Canale di Sicilia, insieme ai sommergibili Narvalo, Topazio, Santorre Santarosa, Platino e Corallo, a copertura dell'operazione di traffico "T. 18", che vede l'invio in Libia di un importante convoglio con rifornimenti (15.000 tonnellate di materiali, 97 carri armati, 271 autoveicoli e 1467 soldati). Attacchi di aerosiluranti britannici provocheranno la perdita del trasporto truppe Victoria, inabissatosi con la morte di trecento uomini, mentre le altre motonavi raggiungeranno indenni Tripoli e contribuiranno, col loro carico, ad alimentare la controffensiva italo-tedesca che porterà nei mesi successivi alla riconquista della Cirenaica, perduta in dicembre durante l'offensiva britannica denominata "Crusader".



Lo Squalo a Trapani, probabilmente a fine gennaio 1942 (g.c. STORIA militare)

1° maggio 1942
Assegnato alla Scuola Sommergibili di Pola, viene adibito a compiti addestrativi.

Maggio 1942-Luglio 1943
Opera alle dipendenze della Scuola Sommergibili di Pola, compiendo un totale di 121 uscite addestrative nonché alcuni agguati antisommergibili in Alto Adriatico.

Agosto 1942
Compie un agguato protettivo in Alto Adriatico.

Novembre 1942
Altro agguato protettivo in Alto Adriatico.

Luglio 1943
Dinanzi al precipitare degli eventi – la Sicilia invasa dalle forze angloamericane, la flotta subacquea italiana decimata da perdite sempre più pesanti – lo Squalo lascia la Scuola Sommergibili di Pola e viene "richiamato" in servizio di "prima linea".

3 settembre 1943
Parte a Brindisi alle 22.10 per trasferirsi a Taranto.

5 settembre 1943
Arriva a Taranto alle 7.50.

7 settembre 1943
Lo Squalo (tenente di vascello Carlo Girola) salpa da Taranto alle 14.37 per raggiungere un settore d'agguato nel Mar Ionio.
Maricosom (il Comando Squadra Sommergibili), ricevuta notizia dell'avvistamento della flotta d'invasione angloamericana diretta verso le coste dell'Italia meridionale, ha dato il via al Piano "Zeta" (elaborato fin dal 23 marzo 1943 per la protezione delle coste del Sud Italia, della Sicilia e della Sardegna con l'impiego su larga scala delle residue forze subacquee, modificato più volte e diramato il 2 luglio): lo schieramento in massa dei sommergibili in quelle acque, per contrastare lo sbarco Alleato.
Nell'ambito del Piano "Zeta", lo Squalo viene inviato a formare uno sbarramento in Mar Ionio (tra le coste orientali della Sicilia e della Calabria e capo Santa Maria di Leuca in Puglia) insieme ad altri sette sommergibili (Fratelli Bandiera, Marcantonio Bragadin, Jalea, Zoea, Luigi Settembrini, Onice e Vortice): Onice, Vortice, Settembrini e Zoea vi sono già stati schierati in precedenza, mentre Squalo, Bandiera, Jalea e Bragadin vanno ad estendere tale sbarramento preesistente fino al Golfo di Taranto. Altri otto battelli (Brin, Diaspro, Topazio, Alagi, Marea, Galatea, Velella, Platino e Nichelio) vengono dispiegati nel Basso Tirreno a copertura della costa compresa tra i golfi di Paola e di Gaeta, mentre altri due (Giada e Turchese) sono inviati ad ovest della Sardegna.
In realtà, mentre questo avviene l'armistizio tra l'Italia e gli Alleati è già stato firmato da quattro giorni; ma rimane coperto da massimo segreto, tutti ne sono tenuti all'oscuro all'infuori una ristretta cerchia facente capo a Pietro Badoglio ed a Vittorio Emanuele III. Il comandante di Maricosom ha partecipato alla riunione organizzata dall'ammiraglio Raffaele De Courten, capo di Stato Maggiore della Marina, per spiegare ai comandanti superiori le disposizioni previste dal Promemoria numero 1, inviatogli il 6 settembre dal Comando Supremo, e nel quale si impartiscono ordini per un imminente rovesciamento delle alleanze. Il dispiegamento dei sommergibili nelle acque del Sud Italia è stato concordato con i comandi Alleati al fine di non insospettire i tedeschi; gli equipaggi non ne sono ovviamente a conoscenza, e quello del Velella (comandato proprio da Mario Patanè, il precedente comandante del Topazio) pagherà con la vita quest'assurda situazione, venendo silurato lo stesso 7 settembre dal sommergibile britannico Shakespeare.

8 settembre 1943
L'annuncio dell'armistizio tra l'Italia e gli Alleati sorprende lo Squalo in missione offensiva in Mar Ionio (altre fonti, probabilmente erronee, affermano invece che si sarebbe trovato nel Basso Tirreno o nel Canale di Sicilia).
Alle 19.50 dell'8 settembre, otto minuti dopo che l'EIAR ha annunciato la notizia alla nazione (gli Alleati ne hanno dato notizia già alle 18.30, tramite Radio Algeri), Maricosom dirama a tutti i sommergibili in mare il messaggio «Alla ricezione del presente ordine assumere un compito esclusivamente ripeto esclusivamente esplorativo», seguito alle 21.10 da «Alla ricezione del presente messaggio cessare ogni ostilità alt Accusate ricevuta». Alle 21.50 Maricosom ordina a tutti i sommergibili: «Immergetevi subito a quota 80 metri alt Alle 8 del giorno 9 emergete rimanendo in superficie con bandiera nazionale a riva e pennello nero al periscopio di prora alt Riceverete ulteriori ordini alt Accusate ricevuta».
Il comandante Girola dello Squalo decide di consultarsi con i comandanti del Bandiera (capitano di corvetta Rodolfo Scarelli) e del Bragadin (tenente di vascello Alpinolo Cinti), in agguato in aree contigue: Girola e Cinti decidono di raggiungere Augusta, porto siciliano sotto controllo britannico, mentre Scarelli fa rotta per Taranto.

10 settembre 1943
Raggiunge Augusta, dove si consegna ai britannici.

16 settembre 1943
Lascia Augusta al tramonto, insieme ad altri cinque sommergibili (Settembrini, Bragadin, Vortice, Onice, Zoea), per raggiungere Malta, dov'è confluita la quasi totalità della flotta italiana. Subito fuori dal porto di Augusta i sommergibili si immergono, per evitare il rischio che unità alleate, avvistandoli, possano accidentalmente attaccarli ritenendoli nemici; sono state comunicate loro istruzioni sulle rotte di avvicinamento presumibilmente sgombre da mine (ma non c'è la certezza assoluta che non ve ne siano, dato che un campo minato tedesco è stato scoperto ancora il 6 settembre).

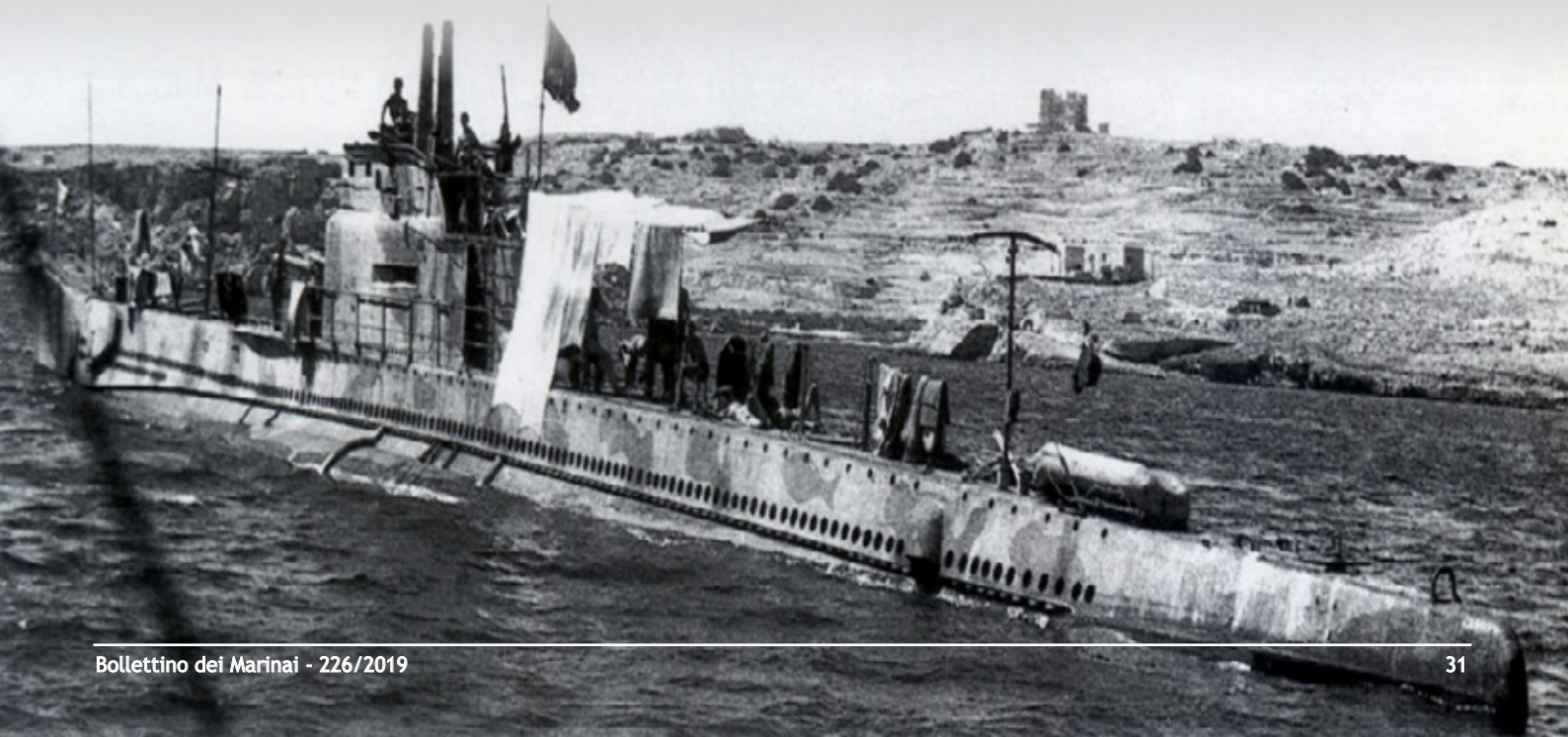
13 ottobre 1943
In seguito alla dichiarazione di guerra dell'Italia alla Germania, lo Squalo e quasi tutti i sommergibili italiani che si trovano a Malta (Brin, Bandiera, Settembrini, Jalea, H 1, H 2 e H 4; alcuni altri invece verranno inviati ad Haifa) lasciano l'isola per tornare in Italia.

20 novembre (?) 1943
Raggiunge Augusta.

20 gennaio 1944-1945
Durante la cobelligeranza tra l'Italia e gli Alleati, fino alla fine del conflitto, lo Squalo (inizialmente al comando del tenente di vascello Alfredo Fellner e poi del sottotenente di vascello Fernando Ubaldelli) viene intensamente impiegato in esercitazioni antisommergibili per l'addestramento sia di unità della Marina italiana che delle Marine Alleate, con base a Taranto e ad Augusta.
Finita la guerra, viene posto in disarmo.

1° febbraio 1948
Radiato ed avviato alla demolizione.

Lo Squalo alla fonda a St. Paul's Bay a Malta, il 22 settembre 1943
(Imperial War Museum, via Dante Flore e www.naviearmatori.net)



Sopra: Sommergibili italiani ormeggiati a Sliema (Marsa Muscetto, Malta) a fine settembre 1943: lo Squalo è il tredicesimo da sinistra (g.c. STORIA militare);
Sotto: Lo Squalo ormeggiato a Taranto verso la fine del 1944. Sulla sinistra il Ciro Menotti in disarmo (lo Squalo è invece ancora in servizio) (g.c. STORIA militare).

UN SEMPLICE MA VERSATILE ACCORDATORE QRP

di Emilio Campus, IS0IEK [MI1526] - Progetto di Patrizio Bina, IS0FQK [MI461]



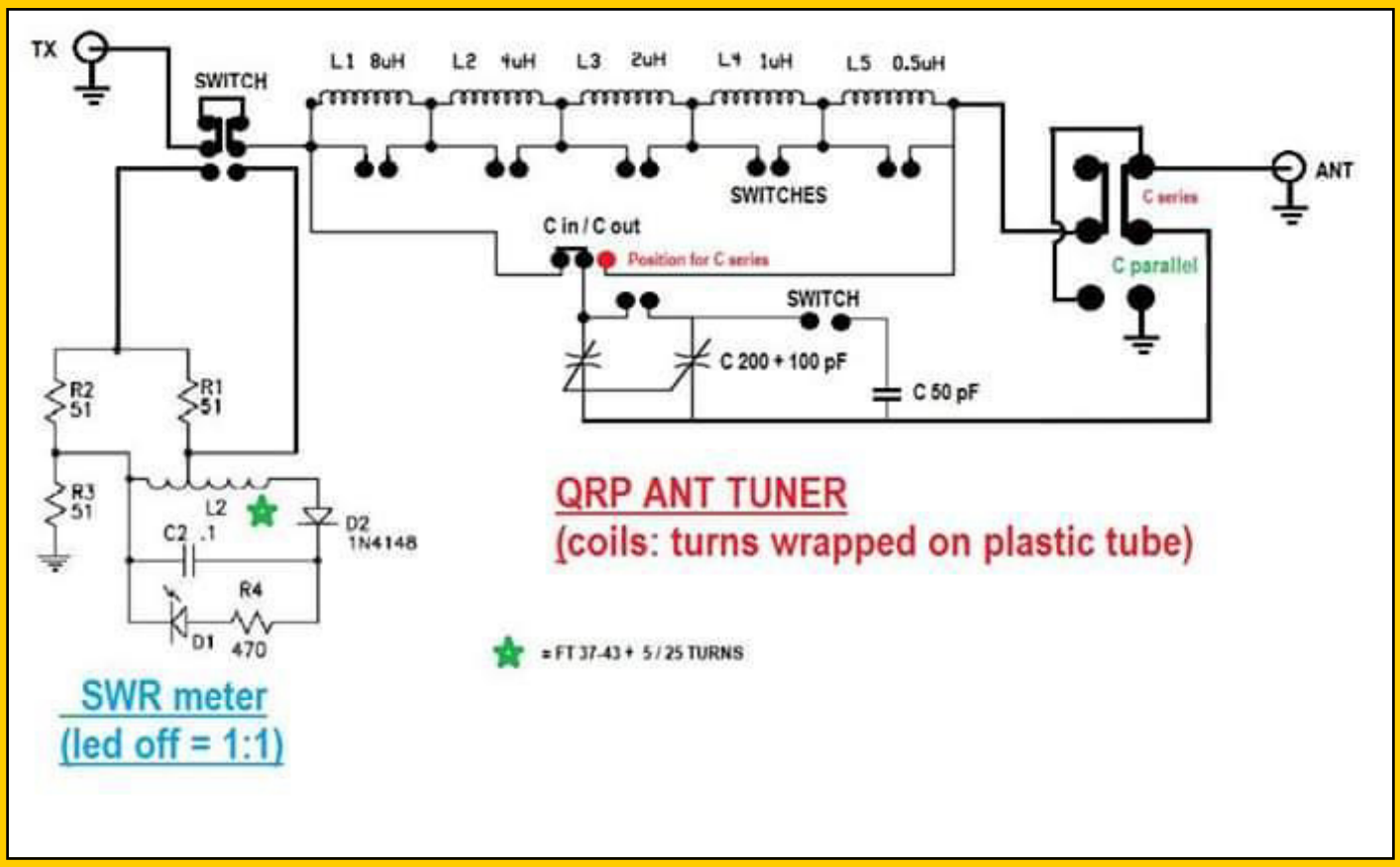
Quello che oggi andiamo a presentare è un semplice ma versatile accordatore per l'utilizzo in QRP ideato e realizzato come fusione di più progetti con alcune aggiunte dall'amico Patrizio Bina IS0FQK, teso al fine di ottimizzare la resa dei nostri impianti d'antenna tanto in ricezione come in trasmissione, assicurando il migliore accoppiamento sorgente (TX) – carico (antenne e linee) e quindi conseguentemente il massimo trasferimento di energia; questo, un po' perché sebbene pochina ed anzi proprio per questo, intendiamo ottenere da essa più risultati che riesca possibile, ma anche per la salute e lunga vita dei nostri pur piccoli tesori. Ed in ogni caso, anche in presenza di un adattamento già perfetto, e quindi non necessitante di ulteriori interventi, l'accordatore si rende sempre utile sia quale efficace filtro contro emissioni armoniche e spurie, sia in ricezione quale blando preselettore, contribuendo tuttavia e spesso in misura determinante all'attenuazione di disturbi talvolta ostinati ricadenti fuori banda o comunque anche a frequenze non tanto distanti da quella in uso. Intendiamoci, lo schema adottato si presta per qualsiasi utilizzo, anche in QRO, verrebbe da dire anche per una stazione broadcasting; quelle da cambiare, nel qual caso, sarebbero le caratteristiche nonché le dimensioni di tutti i componenti, ivi compresi i conduttori ed appunto i deviatori, che andrebbero tutte senza eccezioni adeguate alle maggiori tensioni e correnti in gioco.

Gli ingombri certo non sarebbero più gli stessi, occorrerebbe rispettare delle distanze anche per via degli isolamenti a migliaia di Volt RF (ricordiamo a tal proposito come in presenza di onde riflesse dal carico, vale a dire ROS o SWR che si preferisca, indicativi di disadattamento di impedenza la quale potrebbe dunque risultare maggiore anche di molto rispetto ai 50 Ohm canonici, le tensioni come pure le correnti potrebbero accrescersi persino di qualche decina di volte) si renderebbero inoltre necessarie robuste schermature, ecc.

Per fortuna, verrebbe quasi da dire sia per l'implicito risparmio di consumi energetici e connesso riversamento ambientale come pure per la ridotta complessità (e costi correlati) questo non è il nostro caso, il QRP avendoci del resto assuefatti a soluzioni spartane, e come detto la sua semplicità risiede proprio nei componenti adottati, assai comuni e soprattutto di piccolissimo ingombro. Tale risulta la sua compattezza che il complesso può essere, felicemente e senza problemi di sorta, contenuto in uno scatolino in plastica neppure schermato, di quelli adottati per gli impianti elettrici a bassa tensione, come si può ben vedere dalle immagini.

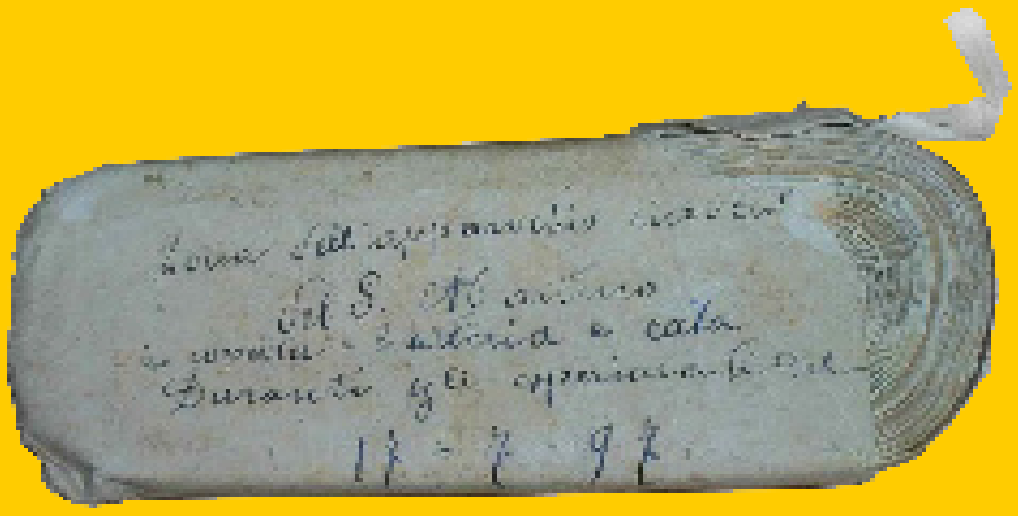
E proprio nei numerosi deviatori, del tipo comune a levetta come ben visibile in foto, risiede la chiave di volta della versatilità di questo apparato, come del resto si evince dallo schema: nel complesso delle induttanze, suddiviso in 5 sezioni, possono esserne incluse o escluse una o più, a piacimento; altrettanto dicasi per le capacità variabili, che possono essere parzializzate a 200 + 100 pF oppure inserite per intero, più ulteriore fissa da 50 pF pure questa opzionale e l'intero blocco dei condensatori può essere anziché parallelato, addirittura serializzato alla parte induttiva (questo grazie ad una brillante ideazione di Patrizio) realizzando così, mediante sole e semplici commutazioni, innumerevoli combinazioni circuitali differenti. La scelta ovviamente della combinazione ottimale dei fattori, che spesso è un vero colpo di fortuna, può essere peraltro grandemente agevolata se già conosciamo le caratteristiche presentate dal carico alla frequenza di lavoro; questo può farsi in molti modi, tra cui l'utilizzo di un analizzatore d'antenna (non compreso nel pacchetto, HI) strumento che va sempre più diffondendosi tra i radioamatori anche a causa della sua praticità, ridotte dimensioni e portatilità, consumi ridotti, completezza di risultati e facilità di lettura grazie anche allo schermo multifunzionale del quale è ormai quasi sempre dotato, e non ultima la rincorsa all'abbattimento dei prezzi. Nulla vieta comunque di affidarsi solamente al sano intuito di cui il radioamatore è, assolutamente sempre dotato e magari con un po' di pazienza raggiungere così il risultato voluto.

In questo siamo coadiuvati dal circuito ausiliario per la verifica del ROS, che possiamo osservare sul lato sinistro dello schema, in basso, azionato una volta di più da un apposito deviatore, che verrà riportato in posizione di riposo una volta fatti gli accordi; circuito abbastanza convenzionale, che però se ne discosta nella modalità di presentazione, affidata anziché all'u-suale strumentino elettromeccanico ad una o due lan-cette, ad un LED (colore a scelta di chi lo realizza ed impiega) indicante con il suo spegnimento il raggiun-gimento o meno della condizione di accordo. Soluzio-ne molto comoda, che mi sentirei di suggerire anche a quanti realizzano strumenti più classici, magari con annesso avvisatore acustico (cicalino) utile nei casi di sopraggiunto distacco dell'antenna e simili; o forse no … non lo sentiremo, o perché impegnati a strillare nel microfono, o per via degli spessi e ben imbottiti padi-glioni auricolari delle cuffie, per tacere poi della tran-quillità e del riposo familiare. Un ultimo suggerimento per ricordare come la migliore efficacia di qualsivoglia accordatore d'antenna si ha quando lo stesso è dispo-sto quanto più a ridosso dell'antenna medesima, quin-di all'estremità superiore della linea di trasmissione, anziché affiancato all'apparato in prossimità cioè dell'inizio della linea stessa.



UN INTERESSANTE RITROVAMENTO STORICO

di Giuliano Sandal, I1SAF [MI] - tratto da Marinai d'Italia Aprile/Maggio 2017

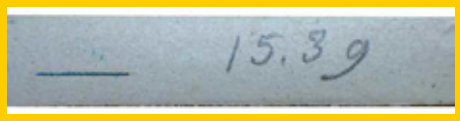


Zone telegrafiche del Piroscafo San Martino

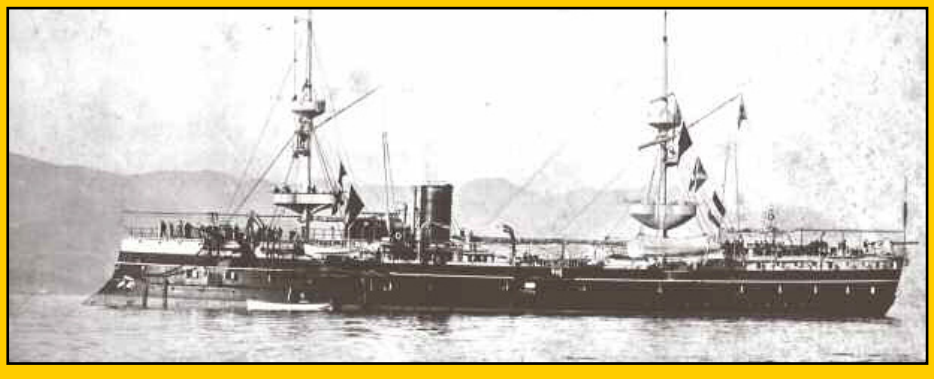
La Spezia, sede del più grande Arsenale Militare Marittimo d'Italia è anche la sede del più importante e prestigioso Museo Tecnico Navale, fiore all'occhiello della Marina Militare. In questo Museo oltre 15000 cimeli raccontano la storia della navigazione dalle origini ai nostri giorni e quella della Marina Militare Italiana, nata nel 1861 con l'unità d'Italia. E non mancano cimeli di epoca classica (romana), medievale e moderna.

Ma quel che più interessa a noi è che in questo Museo sono conservati decine di oggetti che raccontano la storia della radio. Si tratta di pezzi originali che vanno dal 1897 (anno dei primi esperimenti ufficiali di Marconi in Italia, alla Spezia) agli anni '30 del secolo scorso. Da citare l'"ondina campale" la radio con cui il radiotelegrafista della Marina, Biagi, fu in grado di comunicare la posizione dei superstiti della spedizione Nobile al Polo Nord rendendo possibile il loro salvataggio (1928). Tra questi vi sono oggetti appartenuti allo stesso Marconi o prodotti delle sue industrie e altri oggetti progettati e costruiti da tecnici e maestranze dello stesso Arsenale. Forse pochi sanno che l'Arsenale della Spezia fu la prima industria radiotecnica d'Italia che, tra le altre cose, produceva anche le valvole, con una produzione giornaliera di oltre 300 pezzi. Questo accadeva già durante la prima guerra mondiale (1914 – 1918). La Marina Militare diede un grandissimo contributo allo sviluppo teorico e pratico della radio in Italia e fu sempre all'avanguardia negli aspetti tecnologici. Tanto per citare due esempi: il radiogoniometro fu inventato da due tecnici della Marina: Bellini e Tosi e il radar italiano fu anch'esso sviluppato e messo a punto dalla Marina (vds *"Marinelettro e il Radiotelemetro italiano, lo sviluppo e l'evoluzione del radar navale (1933-1943)" di Enrico Cernuschi supplemento della Rivista Marittima dei maggio 1995)*. Anche se arrivò in ritardo per poter dare un fattivo contributo agli eventi bellici della seconda guerra mondiale. Ma questa è un'altra storia. La Spezia è legata quindi moltissimo alla storia della radio ed al suo inventore, Guglielmo Marconi.



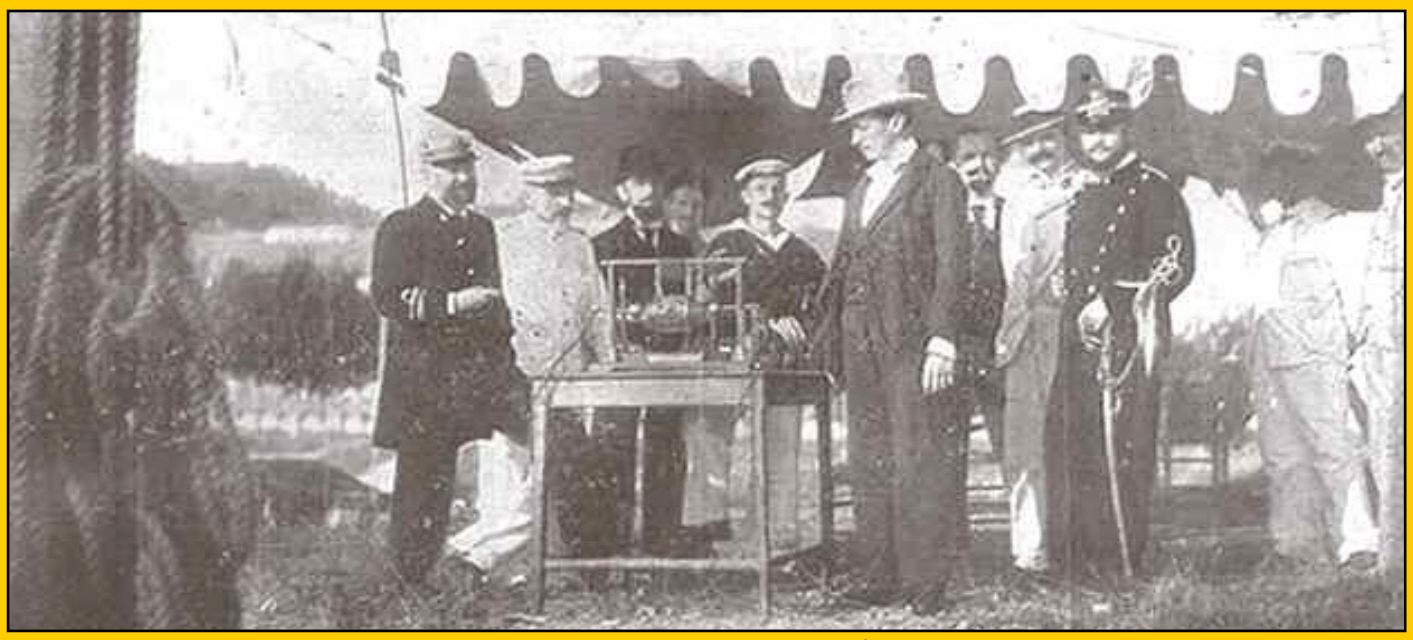


Uno dei due nastri conservati da Mario Da Pozzo e sotto un particolare con i segni di un carattere "morse" e l'orario di ricezione del messaggio.
Foto scattate dall'autore sui nastri telegrafici messi gentilmente a disposizione dalla Prof.ssa Anna Maria Da Pozzo

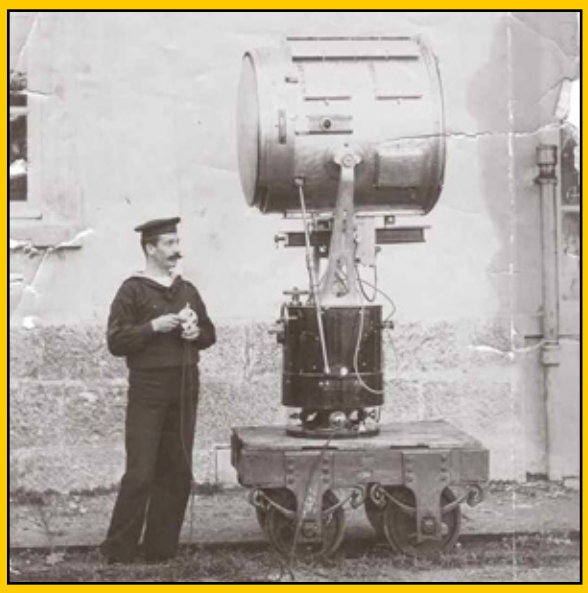


RN S. Martino. Prese parte agli esperimenti del 17 e 18 luglio 1897.
I nastri oggetto dell'articolo si riferiscono al 17 luglio
Cortesia dell'Uff. Storico della MM - Roma

Un socio della locale Sezione dell'ARI (*), Ferdinando Daldegan, (nominativo I1HBY) ha scoperto che una sua cugina era in possesso di alcune "zone" telegrafiche (o nastri) originali degli esperimenti che Guglielmo Marconi fece nel golfo della Spezia nel luglio del 1897.
Ma come sono arrivati fino a noi questi nastri? La cugina di Ferdinando (Prof.ssa Anna Maria Da Pozzo) è discendente da un certo Mario Gaetano Da Pozzo che prestava servizio in Marina all'epoca degli esperimenti di Marconi e prese parte, in qualità di telegrafista, ai primi esperimenti di radiocomunicazione condotti alla Spezia nel 1897.
È interessante notare che l'attestato della Scuola Semaforisti del Varignano riproduce, sul lato sinistro, alcuni elementi legati alle mansioni della categoria: un cannocchiale, un treppiede con apparato di segnalazione ottica, una "stazione segnali" su una collina, un palo con linea telegrafica e una antenna radio che si eleva su tutti gli altri simboli. D'altronde è noto che la base del Varignano fu sede della prima scuola per radiotelegrafisti della Marina Militare e la prima in assoluto in Italia.
La categoria dei radiotelegrafisti fu istituita solo nel 1913 ma già dai primi anni del '900 iniziò l'addestramento del personale per l'uso del nuovo sistema di telecomunicazione, di cui la nostra Marina fu promotrice e pioniera.
A ricordo e dimostrazione delle varie destinazioni del Da Pozzo vi sono alcune fotografie.
Una foto lo ritrae a fianco ad un riflettore per segnalazioni luminose.
Da altre foto si può dedurre come lo stesso sia stato successivamente destinato al servizio di radiocomunicazione.



Postazione trasmittente a S. Bartolomeo.
Il marinaio che compare al centro del gruppo è Mario Da Pozzo
Immagini originali appartenuti a Mario Da Pozzo gentilmente messi a disposizione dalla Prof.ssa Anna Maria Da Pozzo

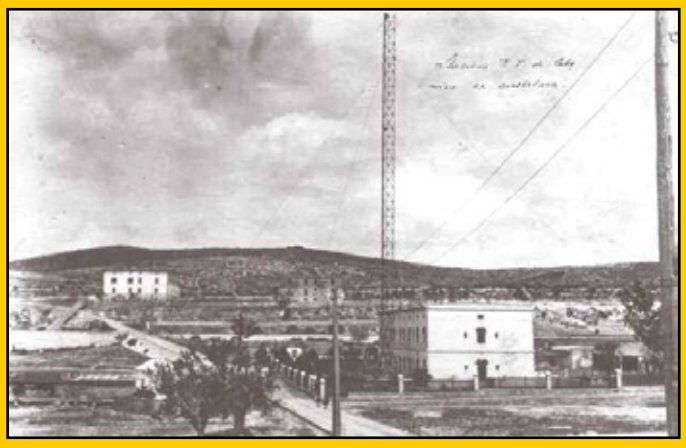


Mario Da Pozzo con un riflettore da segnalazione
Immagini originali appartenuti a Mario Da Pozzo gentilmente messi a disposizione dalla Prof.ssa Anna Maria Da Pozzo

Mario Da Pozzo

Nasce nel 1872. Dal foglio matricolare risulta arruolato come volontario nella Regia Marina, con ferma di quattro anni, con atto del 6 settembre 1891 come "allievo telegrafista". L'anno seguente diventa "Furiere Telegrafista" e nel 1893 è Sottocapo Furiere Telegrafista. Nel 1894 è nominato Sottocapo Timoniere e nel 1895 Sottocapo Semaforista.
Frequenta la "Scuola Semaforisti" del Varignano dove termina con il punteggio di 17,367/20 il 3 febbraio del 1904. Nel maggio del 1906 è promosso Secondo Capo Semaforista e nel 1911 Capo Semaforista di 2a Classe. Trasferito nei ruolo dei Capi Radiotelegrafisti nel 1913. Ripristinato Capo Semaforista e promosso Capo di 1^ classe nel 1915. Nel 1917, in riconoscimento di 25 anni di servizio militare, con decreto del Ministro della Marina, viene autorizzato a fregiarsi della "croce d'argento sormontata dalla corona reale". Nel 1923 viene promosso sottotenente (semaforista) del CREM (Corpo Regi Equipaggi Marina). Nel 1924 promosso tenente. Tra il 1892 e il 1913 imbarca su diverse unità della Regia Marina: Monzambano, Morosini, Nembo, Messaggero, Sicilia, Volta, Italia, Dandolo.
Tra il 1908 e il 1909 presta servizio a terra in Africa Orientale.
Nel 1918 riceve un elogio dal Ministero "per la prontezza e lo spirito di iniziativa dimostrato nel domare un principio di incendio ad un albero della stazione RT presso la quale era destinato" (quasi certamente a Coltano). Destinato alla stazione radio di Coltano dal 1914 al 1918, torna a La Spezia come semaforista fino al luglio del 1919. Viene destinato alla base navale di Valona fino all'agosto del 1920. Di nuovo a La Spezia fino al 1925. Dal 1925 viene destinato al Comando N. M. di Taranto.
E qui finiscono le notizie del suo Foglio Matricolare.





Sopra, dall'alto in basso, vista panoramica della stazione radio "Marconi" di Coltano (PI) e della stazione radio ex austriaca di Sebenico.

Sotto, impianto radio in Africa orientale
Immagini originali appartenuti a Mario Da Pozzo
gentilmente messi a disposizione
dalla Prof.ssa Anna Maria Da Pozzo

La Sala Marconi

Il 18 marzo 2017 è stata inaugurata la Sala Marconi destinata ad esporre degnamente tutti i cimeli relativi alla storia della radio in possesso del Museo Tecnico Navale. Questa sala fa parte di un più ampio progetto di ristrutturazione, ampliamento e valorizzazione del Museo stesso e dei tesori che contiene.
In considerazione della storia che lega La Spezia a Marconi ed alla radio, la Sezione ARI della Spezia ha realizzato, con mezzi propri, un "Museo della Radioelettronica e Telecomunicazioni" disponibile ad operare in sinergia con il MTN. La Sezione ARI della Spezia, in occasione del 70° della sua fondazione (1946 - 2016) è stata dedicata all'Amm. Gino Montefinale, nativo di Portovenere e stretto collaboratore di Marconi.


REGIA MARINA

COMANDO DELLA DIFESA MARITTIMA (SPEZIA)

SCUOLA SEMAFORISTI

Certificato d'idoneità per

Da Pozzo: certificato d'idoneità a Sottocapo Semaforista rilasciato dalla Scuola Semaforisti del Varignano
Immagini ricavate dai documenti originali gentilmente forniti dalla Prof.ssa Anna Maria Da Pozzo

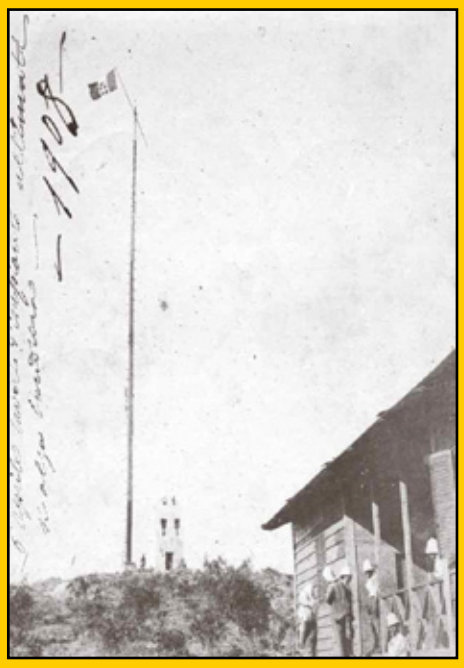
Infatti una foto testimonia il primo impianto radio di Coltano, costruito da Marconi.
Un'altra foto mostra la stazione radio ex-austriaca di Sebenico sulla costa dalmata. Tale foto dovrebbe essere successiva al 1918 dopo la fine della prima guerra mondiale.
Il riferimento a Sebenico appare sul retro della foto.
Altre due foto si riferiscono alla costruzione di un impianto non meglio specificato (radio?) scattate durante la sua destinazione in Africa Orientale. Infatti le persone che vi appaiono indossano caschi di tipo "coloniale".
Una delle due riporta una scritta a penna:
"6 aprile 1908 lavori impianto ultimato si alza bandiera".
Un'ultima foto, di cui esiste anche la lastra del negativo (in vetro), mostra un gruppo di persone in divisa davanti all'ingresso di un edificio della Marina, come si deduce dai fregi (ancore) sulla facciata ai lati della porta su cui è leggibile la scritta: "Mostra Marconiana".
Ma al di là di questa documentazione hanno destato un grande interesse quei nastri, conservati dal Da Pozzo e tramandati per generazioni fino ai giorni nostri.
Si tratta di due nastri telegrafici, fasciati con carta, in perfetto stato di conservazione. Sulla fasciatura di uno dei due appare una scritta a penna, l'altro è anonimo.





Gruppo di militari tra cui il Da Pozzo
Immagini originali appartenuti a Mario Da Pozzo gentilmente messi a disposizione dalla Prof.ssa Anna Maria Da Pozzo

La scritta recita: "*zona dell'apparecchio ricevente del S. Martino in coperta, batteria e cala durante gli esperimenti del 17 - 7 - 97*".
I nastri sono stati svolti solo parzialmente. Quello avvolto nella carta con la scritta summenzionata riporta, nel tratto iniziale, dei caratteri del codice morse. Al termine della serie di caratteri compare, scritto a matita, l'orario di ricezione del messaggio "15.39" (o così ritengo siano interpretabili le quattro cifre riportate).
I "*segni" del codice "morse*" sono molto nitidi ma spesso irregolari e la decifrazione non è semplicissima. Non sono ben definite le spaziature sia tra i caratteri che tra le parole.



Il testo pare essere l'ultima parte di un messaggio più lungo.
Un tentativo di ricostruzione della parte di messaggio ha dato questo possibile risultato :
"(qua)….ndo cpi... te (copiate - capite?) alzate intelligenza".
Il testo avrebbe un senso interpretandolo come la richiesta da parte della stazione trasmittente (installata a terra a S. Bartolomeo) alla nave S. Martino di alzare un segnale visivo (intelligenza) per confermare la ricezione dei segnali radio.
Infatti in tali esperimenti la comunicazione era unidirezionale: da terra a nave. Quindi l'unico mezzo per confermare la ricezione, da parte della nave, erano le segnalazioni visive (o ottiche).
Il 17 luglio 1897, giorno in cui furono "registrati" questi nastri, avvennero delle prove documentate nei rapporti stesi dal Capitano di Corvetta Adolfo Pouchain e dal Dott. Angelo Della Riccia.
In tali prove la trasmittente era posizionata a S. Bartolomeo e la ricevente a bordo della pirofregata corazzata S. Martino all'ancora nella baia di Panigaglia, presso la sponda opposta (occidentale) del Golfo ad una distanza di circa 3200 m.
Si diede dimostrazione che l'apparecchio ricevente era in grado di funzionare anche sottocoperta (in cala) e nella stiva (in batteria) a bordo di una nave con scafo metallico.
Nella foto che ritrae la postazione trasmittente, tra Marconi ed altre personalità, è visibile un marinaio: si tratta di Mario Da Pozzo. (**)
Da parte mia è stata enorme l'emozione per il ritrovamento e per aver avuto l'opportunità di tenere tra le mie mani questi oggetti che, con tutta probabilità, 120 anni or sono, furono tra le mani di Guglielmo Marconi.
In un secondo momento, grazie alla disponibilità della proprietaria dei nastri, Prof.ssa Anna Maria Da Pozzo, ed all'interessamento del Museo Tecnico Navale, nella persona del Direttore C.V. Silvano Benedetti e di suoi collaboratori (tra cui ricordo i Sigg. Sassetti, Grassi, Campanini, Begali) gli stessi sono stati svolti, esaminati e documentati.
A quanto mi è dato sapere (non ho più potuto seguire gli sviluppi) sul secondo nastro compare lo stesso messaggio del primo. Pare che il messaggio trasmesso venisse registrato anche in prossimità dell'apparecchio trasmittente in modo da poter confrontare quanto trasmesso con quanto ricevuto.
A ciò si riferirebbe il secondo nastro e trova senso l'esistenza dello stesso messaggio.
I nastri sono stati sottoposti ad un restauro conservativo ed attualmente sono esposti presso il Museo Tecnico Navale, nella Sala Marconi.







Best of the Best Awards

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.




British Columbia, Canada
Amateur Radio Station
CF7MM
Maritime Mobile
Commemorating Canadian Confederation 1867 - 2017
150 Years Strong and Free


CQ7H


RZ3EC/MM


DJ4DM
Bodenseefähre, Konstanz


MF-Runde e.V.
DL40MFR
40th Anniversary 1977 - 2017 / MF1140

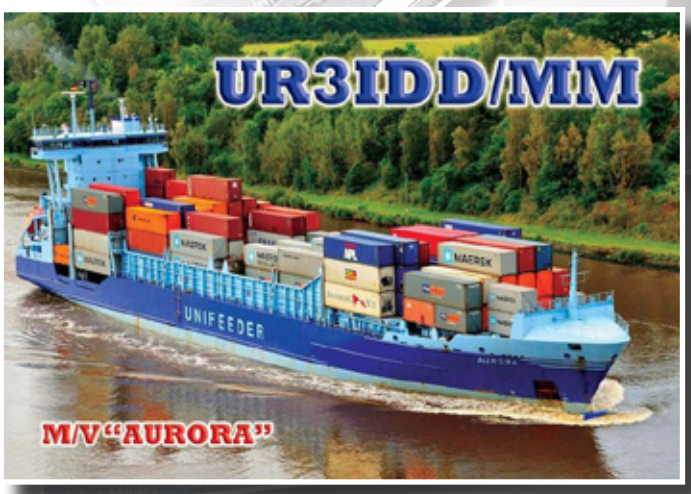

G3UBR


WW2MAN
SEEHUND U-5075


UA1PAC/MM
ZS1/UA1PAC


/MM


GB1SCA
International Lighthouse Weekend 2004
Scarborough Special Events Group - No. 35


UR3IDD/MM
UNIFEEDER
M/V "AURORA"


VK2BD
Jaye
Newcastle, New South Wales, Australia

FOTO STORICHE



Cacciatorpdiniere Lancimissili ARDITO (1972 - 2006)



Cacciatorpediniere Lancimissili AUDACE (1971 - 2006)

La stazione radio di....



La QSL dei soci....



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

COMMANDER PLAQUE





CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCELLO

COMMANDER PLAQUE
di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO

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

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



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

BANDE
Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

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

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

RICHIESTE
Va richiesto all' Award manager :

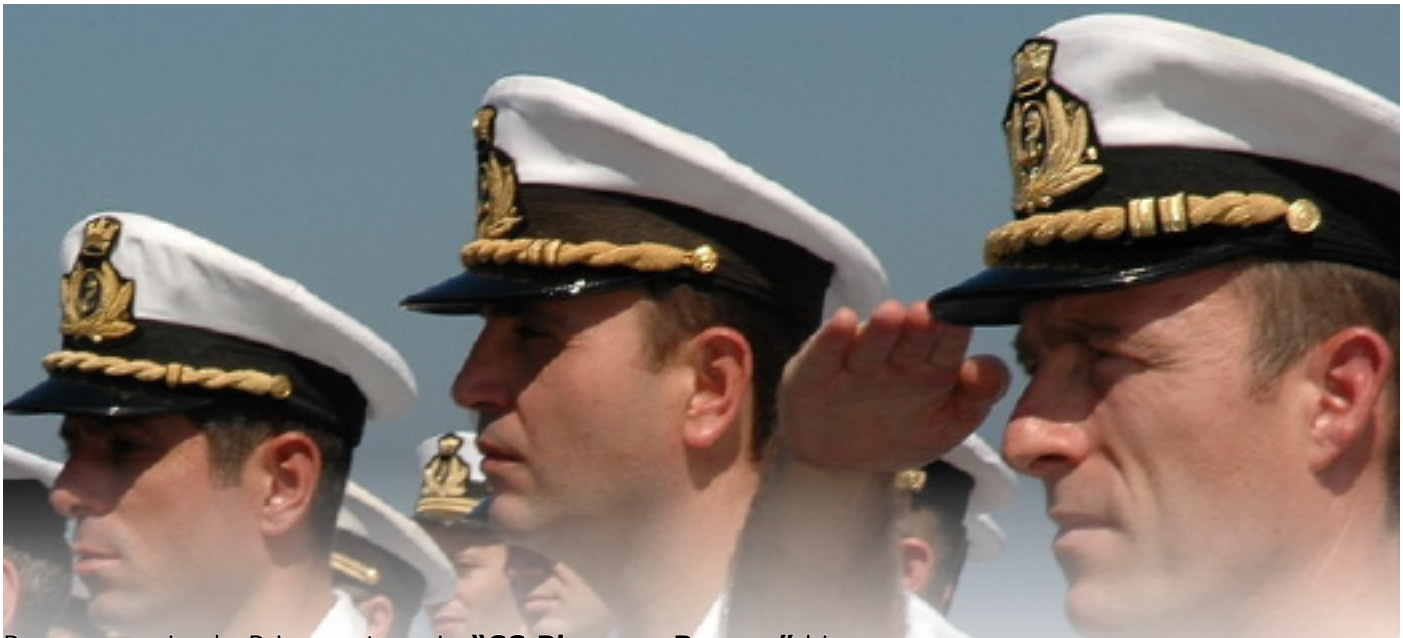
IT9MRM
Alberto Mattei
Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR)
- Italy -
email: it9mrm@gmail.com

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

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

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

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



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



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



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








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

DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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

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

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



























Le QSL dei Radioamatori di Marina sono printed.it

RADIOAMATORI ARMI MARINAI

QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su
facebook

CALENDARIO EVENTI 2020

4 Febbraio - 8 Febbraio	MF Activity Weekend Event's
7-22 Marzo	Italian Navy Costal Radio Stations - Award 2020 by ARMI
	- II0IDP - Maritele Cagliari
	- II7ICT - Maritele Taranto
	- II9IGJ - Maritele Palombara
	- II9IGB - Maritele Pantelleria - Stazione Jolly
*22 Marzo	Award Regia Marina - Battaglia della Sirte
27-29 Marzo	Award Regia Marina - Battaglia di Capo Teulada
Aprile	Radio Maritime Day - Merchant Marine Radio Officers W.W. Event
Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest
Maggio	MARAC 80/40 meter SSB Contest
Maggio	Memorial Day - USS KID (K5KID)
Giugno	International Museum Ship Radio Event
10 Giugno	Festa della Marina Militare Italiana
12-16 Giugno	Award Regia Marina - Battaglia di mezzo Giugno
Luglio	Belgian Navy Day's
9 Luglio	Award Regia Marina - Battaglia di Punta Stilo
19 Luglio	Award Regia Marina - Battaglia di Capo Spada
Luglio	NRA Naval Radio Party - Portuguese Navy
Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
11-13 Agosto	Award Regia Marina - Battaglia di mezzo Agosto
5-20 Settembre	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2020 by ARMI
	- II8IGNL - Nave Stromboli - Stazione Jolly
4 Novembre	Giornata delle FF.AA. Italiane
11-12 Novembre	Award Regia Marina - Battaglia di Taranto
Novembre	MARAC 2m. Contest
Novembre	RNARS CW Activity Contest
4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
Dicembre	INORC CW Activity Contest
5-6 Dicembre	International Naval Contest - Sponsored by
13 Dicembre	Award Regia Marina - Battaglia di Capo Bon

* Non viene effettuato in quanto ricade l'ultimo giorno del Coastal 2020

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

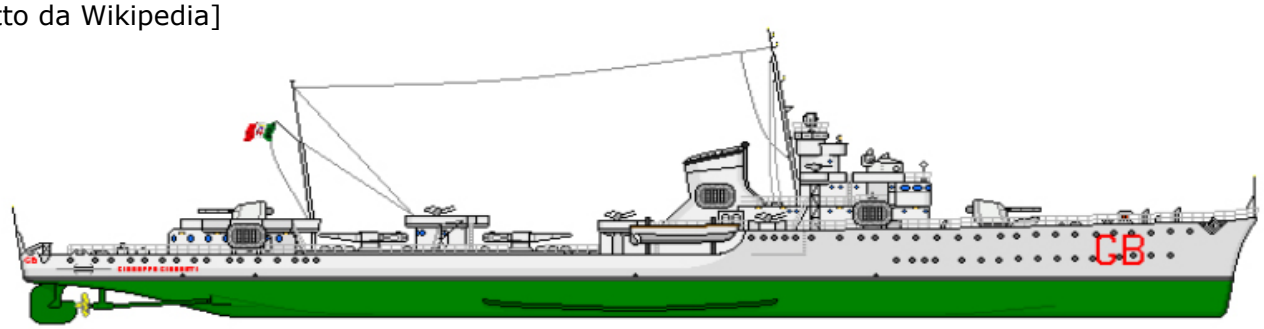


Un pò di storia

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.

ANNIVERSARY DAY
Ci sono i seguenti appuntamenti in ricordo delle battaglie navali e dei marinai caduti:
22 Marzo : Seconda battaglia navale della Sirte;
27-29 Marzo : Battaglia navale di Capo Teulada;
12-16 Giugno : Battaglia navale di mezzo Giugno;
9 Luglio : Battaglia navale di Punta Stilo;
19 Luglio : Battaglia navale di Capo Spada;
11-13 Agosto: Battaglia navale di mezzo Agosto;
11-12 Novembre : Battaglia di Taranto;
13 Dicembre : Battaglia navale di Capo Bon;

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

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




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


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/

2020



GENNAIO

DOM	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

FEBBRAIO

DOM	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29

MARZO

DOM	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28

APRILE

DOM	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

MAGGIO

DOM	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

GIUGNO

DOM	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

LUGLIO

DOM	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

AGOSTO

DOM	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29

SETTEMBRE

DOM	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

OTTOBRE

DOM	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

NOVEMBRE

DOM	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28

DICEMBRE

DOM	LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

Colora i tuoi QSO con QSL di successo!



QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it


ITALIAN NAVY
COASTAL
RADIO
STATIONS AWARD 2020
START 07.03.20 - END 22.03.20
PARTICIPATE IN ONE OF THE MOST BEAUTIFUL AWARDS OF THE YEAR
MORE INFO ON WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

IL CONTROVENTO... E NON RIUSCIVA A CAPACITARSI!

di Ammiraglio Enzo Arena - tratto dalla sua pagina Facebook



In direzione inversa a quella del vento!

Andava avanti e indietro per la mensa equipaggio e la testa era sempre la.
La testa era a quei due secchi di acqua sporca che aveva buttato in mare a distanza di pochi minuti uno dall'altro durante il posto di lavaggio e tutti e due gli erano tornati in faccia.
Si, l'acqua sporca dei secchi, in faccia per colpa del vento.
Eppure il Comandante glielo aveva detto dopo aver visto la scena dalla plancia.
Sul lato dritto…Carmelo! Sul lato drittooooo…gli aveva urlato bonariamente il comandante. E lui del comandante si fidava.
Che tempaccio che c'era! Era stato già difficile mantenersi in equilibrio per lavare la mensa con la nave che sballottolava e poi quel ventaccio più di trenta nodi che gli aveva restituito tutta l'acqua sporca in faccia.
L'aveva buttata sul lato sinistro ed era da quella parte che veniva il vento.
Mai controvento Carmelo…aveva aggiunto il Comandante. Mai controventoooooo!
Ed era tornato in mensa equipaggio per un risciacquo del locale. Aveva riempito il secchio con acqua pulita e aveva ripassato la ramazza. Strizzata per bene.
Il capo si era pure complimentato per l'impegno che ci aveva messo malgrado la nave ballasse.
Doveva uscire per svuotare il secondo secchio e non si era certo scordato del consiglio del comandante.
Allora…riepiloghiamo…diceva nella sua mente. Questa volta il vento non mi frega! Se prima l'ho buttata sulla sinistra, adesso la butto sulla dritta. Il Comandante è ancora in plancia e vedrà che ho imparato la lezione.
Aveva ascoltato il suo suggerimento (suggerimento tra virgolette) e non aveva ottenuto l'effetto sperato. In faccia anche il secondo secchio di acqua sporca.
Ma perché?...ma perché?...si chiedeva.
Lo vide il Comandante. Lo vide anche la seconda volta prendere il secchio d'acqua in faccia e restare meravigliato. Si, l'aveva buttato sulla dritta e lo aveva ripreso in faccia.
Il Comandante lasciò l'Ufficiale di guardia in plancia e scese in mensa equipaggio dove Carmelo era molto giù di morale; lo prese sottobraccio e gli disse: " vedi, caro Carmelo, prima di svuotare il secchio avresti dovuto guardare da dove veniva il vento. Anche la seconda volta lo hai svuotato controvento.
Ma lei, comandanti, mi dissi chi io dovevo buttarlo dell'altra patti, ed io accussì fici (ho fatto così).
Si, caro Carmelo. Vedi, noi con la nostra nave, siamo in "Vigilanza Pesca", stiamo pattugliando una certa zona di mare…facciamo avanti e arreti, caro Carmelo.
Dopo che tu hai svuotato il primo secchio, io ho accostato di 180 gradi come spesso si fa quando si pattuglia. Quando tu hai svuotato il secondo, avendo accostato, il vento che prima ce lo avevamo sul lato sinistro, soffiava adesso da dritta. Ecco perché ti sei preso in faccia anche il secondo secchio.
Dai! Ora non pensarci più, sei stato comunque bravo a fare il posto di lavaggio con questo maltempo mentre parte dei tuoi colleghi sta in branda o a raccare.
Vieni prendiamoci un caffè…anzi no! Con questo mare forse è meglio se ci mangiamo un pacco di gallette.
Il mare era ancora molto mosso ma in Carmelo era tornato il sereno. Il vento non lo avrebbe più fregato.

GLOSSARIO DEI TERMINI MARINARESCHI

tratto da ammiraglia88.it



D

DERIVA
E' lo spostamento di una nave rispetto alla sua rotta. Avviene quando è investita da una corrente che non è parallela od opposta al suo moto. Più genericamente è lo spostamento laterale di un galleggiante a causa di una corrente marina.

DIANA
Il segnale che veniva dato al mattino per destare l'equipaggio di una nave. E' detto così, al giorno d'oggi, il turno di guardia delle prime ore.

DISLOCAMENTO
E' chiamato così il peso totale della nave.

DOPPINO
E' ogni cavo che viene raddoppiato su se stesso.

DORMIENTE
Nel linguaggio marinaresco, contrapposto a corrente, indica la manovra fissa; in una stessa manovra, o cavo, sempre contrapposto a corrente, è invece la parte in tensione ovvero fissata all'estremità.

DRAGLIA
Tutte le funi (oggi anche di acciaio) sulle quali vengono fissati (inferiti) i fiocchi e le vele triangolari di straglio. Sono chiamate così anche le funi delle battagliole.

DRITTA
Il lato destro di una nave, guardando verso prua. Anche tribordo indicava la dritta, mentre babordo, al contrario, veniva chiamato il lato sinistro. Questi due ultimi vocaboli sono in disuso ed erano impiegati sugli antichi velieri inglesi e francesi.

DRIZZA
Sono chiamate così le funi con cui si alza e si trattiene in posizione una vela. Le drizze prendono il nome della rispettiva vela, ad esempio: drizza di fiocco, drizza di controfiocco, drizza di randa, ecc. E' anche la manovra corrente per alzare pennoni, picchi, antenne, fiocchi e vele di straglio.

DUGLIA
Spira in cui viene disposta una cima tenuta pronta per una manovra.

F

FALCHETTA
E' il bordo superiore delle piccole imbarcazioni. Vi sono posti gli scalmi per i remi.

FASCIATURA
Si chiama così la protezione, costituita generalmente da spago, attorno ad un cavo per prevenire l'usura e lo sfilacciamento.

FELUCA
Veliero a due alberi con vele latine e qualche fiocco.

FERZI
E' usato generalmente al plurale. Si tratta delle singole strisce di tela che compongono la vela. La vela in genere non è composta da un unico pezzo di tela, ma da vari ferzi opportunamente cuciti.

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

Auguri

di un

Buon Natale e

di un

Felice 2020



MESSAGGI AUGURALI DAI COORDINATORI



Carissimi Colleghi ,
come si dice in gergo marinaro siamo al giro di boa e quindi è di consueto fare il punto della situazione come chiusura per l'anno 2019. Con le dimissioni dell'ex. coordinatore dipartimentale, e quindi con le elezioni che si sono svolte qualche mese addietro e con la mia candidatura che è stata votata, si è ripianato il posto di Coordinatore Dipartimentale del Centro Italia. Un ringraziamento và a tutti per la fiducia accordatomi e spero di non deludere nessuno, me compreso. Un caro saluto va a chi mi ha preceduto in questa mansione augurandogli ogni bene. In questo mio incarico, mi sono ripromesso di dare un nuovo incentivo al sodalizio, cercando in ogni modo di fare partecipi le sezioni ARMI del dipartimento e nel caso di crearne anche di nuove. In questa occasione voglio farvi partecipi per la nascita della nuova sezione A.R.M.I di Roma che il collega ARMIgero Naccari Marco, instancabile e bravo OM, curerà nel modo dovuto. Molte sono state le attività che hanno visto presente le stazioni del dipartimento: per l'Italian Navy Coastal il nominativo speciale della stazione telegrafica di Roma (II0IDR) e da Livorno (II5IDK); per l'Italian Navy Ships Radio Station abbiamo attivato il nominativo speciale II0IAJV, nave Vittorio Veneto; con il gruppo di Frascati il nominativo speciale del sommergibile TOTI (II0IGTO). L'Award permanente della Regia Marina, sta dando operabilità a molte stazioni ARMIgere del Lazio, della Toscana e delle regioni centrali adriatiche (regioni che appartengono al dipartimento). E per ultimo la presenza nella competizione annuale dell'International Naval Contest. Anche nel campo di rappresentanza alcuni gruppi si prodigano nel rappresentare l'ARMI: Il 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 Romolo Lodati, imbarcato sul Regio sommergibile Scirè, insignito della Medaglia di Bronzo, tale manifestazione è stata curata dal nostro Aldo Palazzese, capo sezione ARMI e il Gruppo A.N.M.I. di Latina. L'instancabile Alessandro Golfi che con la sua "onnipresenza" è sempre presente alle cerimonie dei sodalizi di arma. E molti altri colleghi che in sordina sono presenti sempre alle varie cerimonie locali. Per l'anno nuovo, il mio augurio è quello di continuare sempre con i successi avuti negli anni passati, sia a livello dipartimentale che centrale! Un caloroso ed affettuoso augurio di buone Feste a tutti voi e alle vostre famiglie!
Buon Natale e Buona Anno 2020

Coordinatore Dipartimentale Area Centro Italia
Antonino Grimaldi IZ0XZD ARMI-1394



Carissimi ARMIgeri,



quando Alberto mi ha inviato il messaggio per i soliti auguri natalizi, non mi sembrava vero che fosse trascorso già un anno solare. E invece eccoci nuovamente quà, un altro anno è già volato via, per me ancora in servizio non solo anagrafico, ma anche pensionabile (Hi, Hi).
Purtroppo nel corso del 2019 sono accadute molte cose spiacevoli, mi riferisco ad alcuni colleghi radioamatori e nel contempo anche ARMIgeri che ci hanno lasciato. Con alcuni di loro, oltre all'amicizia che ci legava, ho avuto anche il privilegio di lavorare in team, per cui la loro dipartita mi è ancora più dolorosa. Anche in ambito Marina Militare purtroppo devo dire che non è stato diverso, infatti anche in quel contesto devo annoverare la dipartita di alcuni amici e colleghi.
Cambiando argomento, ma parlando sempre di dipartite, si deve segnalare anche l'assenza di propagazione o, comunque, non all'altezza dei migliori anni passati. Segnali pochi e con il fiorire di tutti i nuovi modi più o meno digitali, pochi colleghi da ascoltare in fonia, questo almeno dalle mie parti e con le mie attrezzature. Tra le altre cose una nevicata di un solo giorno mi ha "ammainato" la filare per le bande basse, in attesa di essere nuovamente assicurata al camino della casa di mio suocero, giace in equilibrio precario legata su un balcone!.
Malgrado quello che mi riguarda personalmente, ho comunque letto di ottime performance di colleghi ARMIgeri riguardo le nostre attività, magari qualcuno pure favorito dal fatto di essere già in quiescenza e di conseguenza con più tempo a disposizione. L'occasione di questo intervento, mi è comunque proprizia vista la vicinanza delle prossime festività per inviare a voi tutti i miei più calorosi saluti e di trascorrere delle serene festività unitamente alle vostre famiglie, speriamo tutti in un 2020 più ricco di condizioni propagative favorevoli ma, soprattutto, ricco di salute e serenità.
A tutti voi ARMIgeri il mio personale augurio di mare calmo e vento in poppa!

Coordinatore Dipartimentale Area Nord Italia
Orazio De Maria IZ1CCH ARMI-113



Carissimi Armigeri,
siamo alla fine di questo anno intenso di attività Radio, dall' annuale contest delle Stazioni Radio Costiere, ai diplomi "della Regia Marina", "all'Italian Navy Ships Radio Station", dove si è vista una nutrita e entusiasta partecipazione di molti ARMIgeri isolani.



Con la nascita della nuova sezione A.R.M.I. di Cagliari e con il nuovo anno riprenderanno le attività già programmate, auguro a tutti una partecipazione fattiva ed entusiasta.

Adesso godiamoci le festività del Santo Natale con i nostri cari e arrivederci fra pochi giorni nel 2020 sempre in sintonia.

Auguroni a tutti voi un felice Natale e un anno pieno di serenità e pace.

Coordinatore Dipartimentale Area Isole
Piergiorgio Nonnis IM0SDX ARMI-095





Giungano a tutti gli Armigeri ed alle rispettive famiglie i più sinceri auguri di Buon Natale e felice Anno Nuovo.

Coordinatore Dipartimentale Area Sud Italia
Francesco GIACOIA, IZ7AUH ARMI-097

Carissimi amici OM ARMIgeri eccoci giunti alla fine di un'altro anno ed è tempo di tirare le somme.
Per quello che mi riguarda è stato un anno ricco di collegamenti ed attività radio e così spero per voi.
La nostra è una grande associazione libera, che riesce ad unire coloro che hanno un fine comune e che tale fine può essere rappresentato dalla passione per il Mare e per la Radio, nonchè la divulgazione e lo sviluppo della scienza radiantistica, con particolare riferimento alle comunicazioni in campo marittimo.
Formulo i migliori auguri per questo Santo Natale e vi auguro di trascorrere un nuovo anno in felicità e tanta salute, per voi e le vostre famiglie.
A presto on-air, con le varie attività, organizzate dal nostro grande Presidente Alberto, che ci vedrà protagonisti per tutto il 2020.
Auguri a tutti,



Buon Natale e Felice Nuovo Anno

Cordinatore ARMI Regione Calabria
Francesco Cupolillo IK8VKW ARMI-024



Carissimi Amici Armigeri,
l'anno 2019 volge al termine.... molte sono state le attività che si sono svolte, contraddistinte sempre dal Nostro Ham Spirit di gruppo e che hanno rimarcato la nostra indole, resteremo sempre gli APPASSIONATI del mare e della radio.
Voglio portarVi con queste poche parole scritte con il cuore il saluto della Sezione ARMI di Calvi Risorta - IQ8XS che mi pregio di rappresentare e trasmetto a Voi Tutti ed alla Vostre Famiglie un Sincero Augurio di un Santo Natale e di un Felice Anno Nuovo, colmo di gioie, di salute e di tanti DX.



Auguri Alberto!!!!! da parte di tutti Noi della Sezione IQ8XS Radioamatori Marinai di Calvi Risorta (CE)

Cordinatore sezione ARMI Calvi Risorta - IQ8XS
Michele Politanò IU8CEU ARMI-1177


Auguri buon Natale
e felice anno 2020
IV3PTU Franco
RADIOAMATORI
ARMI
MARINAI
IV3PTU
Franco
ARMI 694


ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI
IZ1WTM
MI#1017
PIERO
Buone Feste

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.