

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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



bollettino dei marinai

Bollettino tecnico ad uso gratuito per i soci



263/2023

ASSOCIAZIONE 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!



Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	Award 96° anniversario Nave Amerigo Vespucci
8	Dati statistici e classifica dei vincitori
11	Programma Nazionale di Ricerca in Antartide
16	Italian Navy QRP Radio Stations Award 2023 - Regolamento
19	L'Italia per i mari del mondo
20	La lotta col mare
21	Le navi a vela della Marina Militare
26	Con la pelle appesa ad un chiodo - Cacciatorepediniere FUCILIERE - Parte sesta
35	Radiazione e trasmissioni - Parte ottava
43	Propagazione di Aprile
47	Nuova ID Card ARMI
48	QSL Navali
51	Foto storiche
52	La stazione radio di.. IT9IMJ - La QSL dei soci: IK5AEQ
54	Commander Plaque
57	Diploma di attestazione ARMI
59	Calendario eventi 2023
61	Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale
75	Gadgets
79	Abbonamento Notiziario della Marina
82	Le battaglie navali della Regia Marina
84	L'award la battaglia navale di Mezzo Giugno
85	Breve guida di base sulle antenne
89	Organizzazione territoriale - Elenco delle sezioni ARMI
90	Censimento 2023 - Continua
91	Editoria
95	ARM I QSL Bureau

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Cari amici eccoci a noi! Con molto entusiasmo ed un pizzico di soddisfazione vi annuncio (lo sapete già) il grande successo della manifestazione che si è appena conclusa. Parlo della XVII edizione delle Stazioni Radio Costiere. Un successo planetario, a dir dai numeri. Avevamo già visto numeri strabilianti con il diploma del Vespucci, pensavo personalmente di eguagliarli al massimo gli stessi numeri, ma siamo andati oltre, molto oltre!! I numeri di questa edizione la dicono tutta, oltre 80.000 contatti (per la precisione **82.607**) di cui ben **18.287** hunter (cacciatori) di **163** diversi paesi (DXCC) in soli dieci giorni. Paragonabile a numeri di Dx-Pedition rari, con veri pile-up da mancare il fiato (detto dagli operatori). Basta pensare alle ultime spedizioni famose in Burundi 9U4WX (27822), o quella alle Comoros D60AE che ha ottenuto ben 73463, e tante altre. Insomma siamo ad un livello molto alto nel contesto radiantistico, questo grazie alla piattaforma di HAMAWARD che ci ha permesso di gestire le nostre gare. Certo ci vuole la competenza anche dei singoli operatori, vedasi il team valido di ICN e quello di ICT, che hanno contribuito notevolmente al numero dei contatti (tutte e due ben 37,484 QSO). E nemmeno gli altri scherzano con numeri al di sopra dei 5000

contatti (IDK, ICE, IGB e ICF). Il restante gruppo di stazioni costiere (ICV, IDR, IGU, ICZ e IGA) hanno saputo dare anche il loro contributo, pur rimanendo con numeri al di sotto dei 5000 ma pur numeri meritevoli di attenzione! Nel prossimo numero del bollettino, analizzeremo per bene tutti i numeri delle stazioni radio costiere ed approfondiremo maggiormente la classifica, e anticiperemo le novità per le prossime attività. Novità rivoluzionarie in tutti i sensi, nel nome della tradizione ARMigera. Intanto pregustatevi l'attività del Regia Marina, che come al solito inizia a Marzo con i primi due appuntamenti (la seconda battaglia navale della Sirte e la battaglia navale di Matapan) dell'ormai noto diploma. E per tutto aprile rimarrete in compagnia sempre con noi ma questa volta alla seconda edizione del QRP (questa volta in compagnia dell'INORC). Vi ricordo che è in atto la **nuova campagna di autofinanziamento**. Chi vuole aderire può già farlo utilizzando il sistema di paypal sul nostro sito web, oppure utilizzando i vari modi di pagamento che già circolano sul nostro portale. Vi ricordo che il nostro sodalizio, non ha alcun rientro di rinnovi annuali e le vostre donazioni ci servono per pagare la piattaforma che utilizziamo e il server del nostro sito web oltre ai piccoli gadgets



che facciamo. Quindi il vostro aiuto è essenziale per l'esistenza della nostra associazione. Terminò qui, non mi prolungo oltre! Vi auguro una buona lettura con il nostro bollettino dandovi appuntamento al prossimo mese. Buona attività naval!

MILITARE
73's de
IT9MRM



NEWS

Molte sono le attività radioamatoriali a bordo di navi (da crociera, porta containers, research ships e tanti altri) in tutto il globo, e molti sono i cacciatori di "maritime mobile" che vogliono collegare la stazione nautica, per diversi diplomi o per il solo piacere di aver collegato il "barrato nautico". Di seguito una carrellata di news, sulle /mm che potete avere l'occasione di ascoltare o collegare nelle nostre bande.

La fine del mese di **Febbraio** e il mese di **Marzo**, ha offerto una buona attività di stazioni in "**Maritime Mobile**"; di seguito vengono riportate alcune segnalazioni di OM a bordo di navi da guerra, navi da crociera, mercantili, bulk carrier, gassoniere, porta containers, barche a vela ecc. Le segnalazioni sono monitorate sui principali cluster.



KH7Z/mm (AA7JV/mm - KN4EEI/MM) - Il Magnet, di proprietà di George Wallner, AA7JV, e con a bordo Michael Snow, KN4EEI, ha intrapreso un viaggio di due anni attraverso il Pacifico. Fermate e nominativi saranno annunciati poco prima dell'arrivo per prevenire falsi intrusi. In un esperimento pionieristico sponsorizzato da NCDXF, lungo il percorso verrà gestita una stazione di 6 metri controllata a distanza da centinaia di quadrati della griglia molto rari. Con l'aumento dell'attività delle macchie solari nei prossimi due anni, si prevedono buone condizioni in 6 metri, rendendo questi remoti quadrati della griglia accessibili a un gran numero di stazioni. Intendiamo testare le connessioni Starlink in rotta utilizzando l'indicativo KH7Z/MM nel pomeriggio quando la nave è in acque calme (il mare mosso non favorisce una buona connettività satellitare). Il Magnet è partito il 22 febbraio 2023 dal Costa Rica e sta viaggiando verso ovest diretto verso le aree del Pacifico centrale. Tutti i QSO di KH7Z/MM verranno automaticamente caricati su LOTW dopo il completamento di ciascuna griglia. Non c'è bisogno di QSL per le operazioni /mm.

Maggiori dettagli sulle DXpedition di AA7JV nel 2023 e 2024 saranno annunciati su DX News. Presso le varie entità rare, le stazioni RIB saranno posizionate a terra per consentire i QSO per i crediti DXCC. Durante il viaggio del M/y Magnet nel Pacifico meridionale, stanno pianificando di attivare un certo numero di entità DXCC. Inizieranno dalle isole Marchesi intorno la terza settimana di marzo. Nel periodo aprile-giugno saranno operativi dalle Isole della Società. Si installeranno su varie isole utilizzando le stazioni Radio In a Box (RIB) e il mezzo da sbarco RIB. Opereranno in CW e FT8, con qualche attività anche in SSB. Dopo FO, si dirigeranno verso le Isole Cook e infine verso le Samoa americane.

[Fonte www.dx-world.net]



George Wallner, AA7JV

LB4PJ/MM: Ole Widar Saastad, a bordo della sua barca a vela **sy ALGOL**, attualmente alla fonda nel porto turistico di Lovoyevien nella città di Horten - Svezia. E' operativo in 10 metri (28,074 MHz) in FT8 . Per la QSL conferma solo via LOTW.



LU2AIB/mm: E' il nominativo assegnato alla nave rompighiaccio "**ALMIRANTE ILIZAR**" della Marina Militare Argentina. La nave attualmente si trova alla fonda nel porto di Ushuaia - Tierra del Fuego (Argentina). E' stato operativo in HF (40m) in fonia, giorno 24 febbraio per la comunità dei radioamatori. Il servizio è reso dal S.A.R.A (Servicio Auxiliar de Radioaficionados de la Armada) di cui è QSL manager LU2CN. Per chi ha collegato la nave può inviare la sua QSL via bureau oppure via diretta al seguente indirizzo: Servicio Auxiliar de Radioaficionados de la Armada - S.A.R.A. - Av. Comodoro PY 2055 - CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES C1104BEA - Argentina



SP4KWD/mm: Dariusz "Darius" Zajackowski attualmente si trova a bordo della nave trasporto oli e carburante **M/T SPECIALITY** battente bandiera del Regno Unito. Darius è abbastanza attivo in radio e lo si ascolta in 20 metri (14303 MHz) in fonia. Utilizza il sailor HC4500B in dotazione a bordo e una antenna GP. Attualmente la nave è ferma nel porto di IMMINGHAM (Gran Bretagna). Per la QSL potete inviarla via bureau.



IU1DUB/mm: Alvaro Brignone, l'Ingegnere Capo a bordo del cargo italiano **M/v JOLLY VANADIO** si trova attualmente nel porto di Jeddha (Arabia Saudita). Alvaro è molto attivo in radio, e lo trovate spesso in QSO in telegrafia, soprattutto in 20 metri e saltuariamente in 17 e 15 metri. Di tanto in tanto opera anche in digitale (FT8). La Jolly Vanadio tra breve mollerà gli ormeggi per dirigersi a Djbouti, e dopo in India per ritornare nel Golfo Persico (negli Emirati Arabi Uniti). Per la QSL potete inviarla via bureau oppure diretta al suo indirizzo su QRZ.com (espleterà l'invio delle QSL al suo rientro).



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 21 Febbraio 2023 al 21 Marzo 2023), ecco di seguito i nominativi: **KH7Z** - 4S7JL - KD3SN - ND9M - **AA7JV** - **KN4EEI** - **LU2AIB** - KJ4RMJ - BX8AAN - 3B7M - **IU1DUB** - **LB4PJ** - **SP4KWD** - ON8VC - PD2DVB - DP0POL - G0HUZ - EA3IOK - SP4RKZ - ND9M -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

AWARD 92° ANNIVERSARIO NAVE AMERIGO VESPUCCI

di Alberto Mattei, IT9MRM - Presidente Nazionale

Nave Scuola Amerigo Vespucci, l'Unità più anziana in servizio nella Marina Militare interamente costruita e allestita presso il Regio Cantiere Navale di Castellamare di Stabia. Impostato lo scafo il 12 maggio 1930, è stata varata il 22 febbraio 1931; madrina del varo è stata la signora Elena Cerio. Consegnata alla Regia Marina il 26 maggio 1931, entrò in servizio come Nave Scuola il successivo 6 giugno, aggiungendosi alla gemella Cristoforo Colombo (in realtà leggermente più piccola), di tre anni più anziana, e costituendo con essa la "Divisione Navi Scuola" al comando dell'Ammiraglio Cavagnari. Al rientro dalla prima Campagna di Istruzione, il 15 ottobre 1931 ricevette a Genova la Bandiera di Combattimento, offerta dal locale Gruppo UNUCI (Unione Nazionale Ufficiali in Congedo d'Italia).

Il motto della nave è "**Non chi comincia ma quel che persevera**", assegnato nel 1978; originariamente il motto era "Per la Patria e per il Re", già appartenuto al precedente Amerigo Vespucci, sostituito una prima volta, dopo il secondo conflitto mondiale, con "Saldi nella furia dei venti e degli eventi", infine con quello attuale.

Dal punto di vista tecnico-costruttivo l'Amerigo Vespucci è una Nave a Vela con motore; dal punto di vista dell'attrezzatura velica è "armata a Nave", quindi con tre alberi verticali, trinchetto, maestra e mezzana, tutti dotati di pennoni e vele quadre, più il bompresso sporgente a prora, a tutti gli effetti un quarto albero. L'unità è inoltre fornita di vele di taglio: i fiocchi, a prora, fra il bompresso e il trinchetto, gli stralli, fra trinchetto e maestra e fra maestra e mezzana, e la randa, dotata di boma e picco, sulla mezzana.





92nd Anniversary Amerigo Vespucci

From Feb 18 to Feb 26, 2023

61,324
QSO

15,076
Hunters

153
Countries

9
Days

In ricordo di questo evento, è stato organizzato un diploma coinvolgendo tutti i nostri distretti (tenutari di nominativo IQ) ed invitando anche la sezione **ARI di Castellammare di Stabia IQ8ST** (dove insiste anche una delegazione ARMI in fase di ristrutturazione distrettuale). All'occorrenza è stato richiesto un nominativo speciale **II9AV** per ricordare l'evento. Tutta l'organizzazione è stata gestita dalla piattaforma **HAMAWARD** che ha dato il supporto logistico ai team IQ's.

Non ci si aspettava un vero e proprio assalto, abbiamo iniziato in sordina e abbiamo terminato il diploma con il "botto". Tutte le stazioni speciali hanno avuto un pile up da DX-Pedition, anch'io ho provato l'ebbrezza in fonia di un quarto d'ora di pile-up. Tutto questo si è infiammato, portando ad una vera competizione, una gara che ha coinvolto la maggior parte dei team delle stazioni speciali. Hanno cercato in tutti i modi di primeggiare in una sana competizione. Tutto questo a dir il vero è stato studiato come si suol dire a tavolino, producendo un sistema indotto di partecipazione facendo giocare da **"hunter"** un nostro operatore puntando su contatti mirati e appuntamenti a *skeed*, così da stimolare le altre stazioni che cercavano in tutti i modi di raggiungere lo score per cercare di avanzarlo. Questo portava ad incrementare i collegamenti, e di fatti abbiamo notato subito l'avanzare di stazioni europee che cercavano in tutti i modi di far più collegamenti per il punteggio, soprattutto in tutti i modi possibili. Devo ringraziare per questo il nostro Segretario Nazionale IT9YBL Andrea, che si è prestato diligentemente a questa operazione, prendendosi a cuore l'iniziativa, e riuscendo nell'intento. La piattaforma non è attrezzata per operazioni di *control log* e quindi abbiamo dovuto cancellare alcuni QSO quasi al termine della gara, per ufficializzare appunto, i primi tre arrivati. Devo dire che non sono mancate alcune segnalazioni al riguardo dell'attività fatta, soprattutto quella compiuta dal nostro segretario, che a parere di alcuni figurava come una sorta di irregolarità, ma la cosa è stata chiarita subito e condivisa. Il fine giustifica i mezzi e i risultati si sono visti subito. Uno score effettivo di **15.076** cacciatori per un totale di **61.324** contatti (un vero record assoluto). Appunto di record parliamo, che vede un nominativo speciale dell'ARMI (**II9AV**) raggiungere un primato che

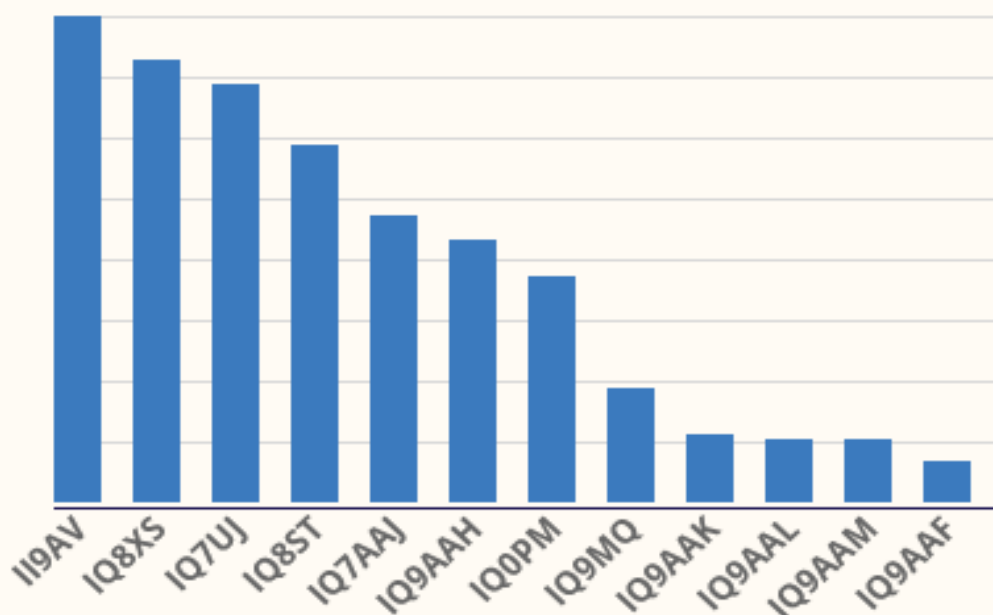
nei tanti anni di attività NAVAL non era mai stato raggiunto da nessun altro nominativo. Uno score di **10.591** contatti. E' vero che anche gli altri hanno, chi eguagliato e chi superato il proprio record (vedasi **IQ8XS** con i suoi **9.598** QSO, o anche **IQ7UJ** con i suoi **9.066**), ma anche i "neo-distretti" hanno saputo dare il loro contributo scuotendo un discreto successo. Insomma, il diploma nato solo per dare visibilità al nostro sodalizio e al nome della nave Scuola Amerigo Vespucci, si è trasformato in una a dir poco coinvolgente gara. Un altro punto che voglio sottolineare è la coesione dei teams, anche questi studiati appositamente, facendo in modo che quelli distrettuali appartenessero tutti allo stesso distretto (provincia), mentre la stazione speciale vedeva un team composto da stazioni da tutta Italia. Questo ha comportato una vera e propria gestione di uomini che pur conoscendosi solo per mezzo della radio, hanno fatto sì che la competizione amalgamasse ancor di più il modo di fare gruppo. Questa attività ormai è alle spalle, sicuramente ci lascia un ricordo indelebile, fatto di sacrifici, lotte, e soddisfazioni. Di amici e nemici, di disturbi e propagazione strana, ma una sola cosa ci accomuna per sempre la nostra grande e durevole amicizia, che è e rimarrà sempre salda in ogni sua sfaccettatura. Come ha detto il nostro segretario: *«il risultato è stato possibile grazie al lavoro di squadra dell'intero gruppo ARMI. Senza l'instancabile passione di ognuno di noi questo non si sarebbe potuto realizzare. Ogni team ha saputo orientare le proprie individualità verso un obiettivo comune. I grandi risultati arrivano solo dopo grandi sacrifici perché nella vita le cose belle hanno un prezzo!»*.

Concludendo, volevo ringraziare tutti quanti (non è il momento di fare nomi), dal primo all'ultimo operatore, dal più bravo al meno bravo, da quello che ha fatto migliaia di contatti a quello che ne ha fatti poche centinaia, insomma tutti quanti! Tutti abbiamo remato per portare avanti il nome del nostro sodalizio per farlo conoscere ancor di più nel mondo. E come il nostro bel veliero "Amerigo Vespucci" la nave più bella del mondo, anche l'ARMI ha voluto rendergli onore! Questo è il ricordo che noi abbiamo donato al vascello più anziano della nostra Marina Militare. Un ricordo perpetuo che si ricorderà per tanti anni.

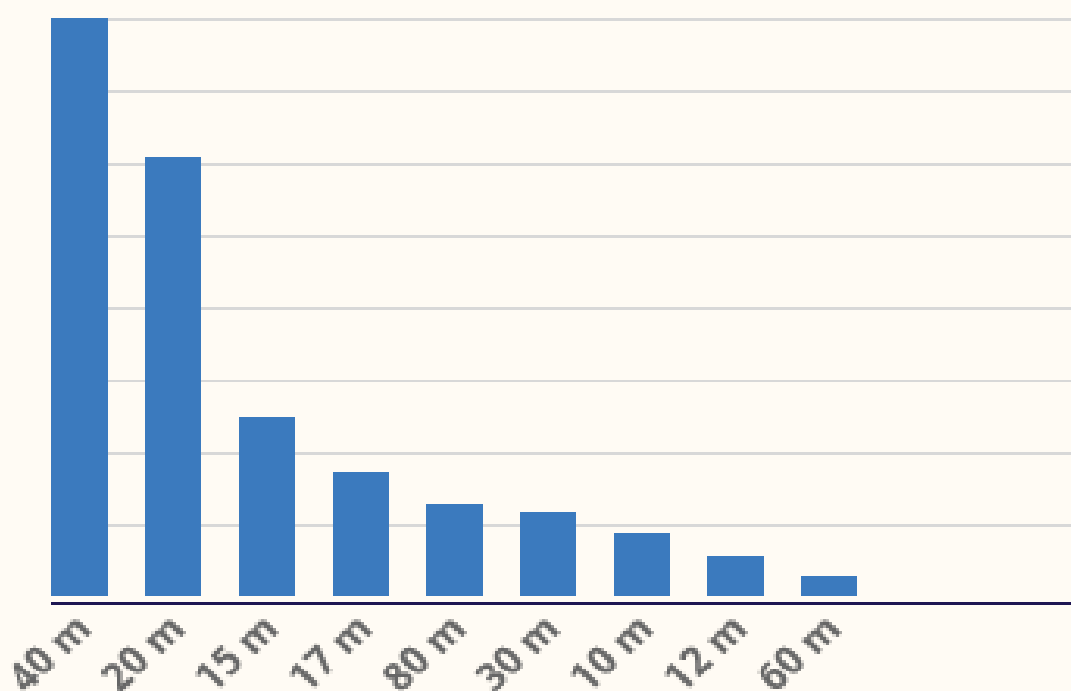
DATI STATISTICI E CLASSIFICA DEI VINCITORI

di Alberto Mattei, IT9MRM - Presidente Nazionale

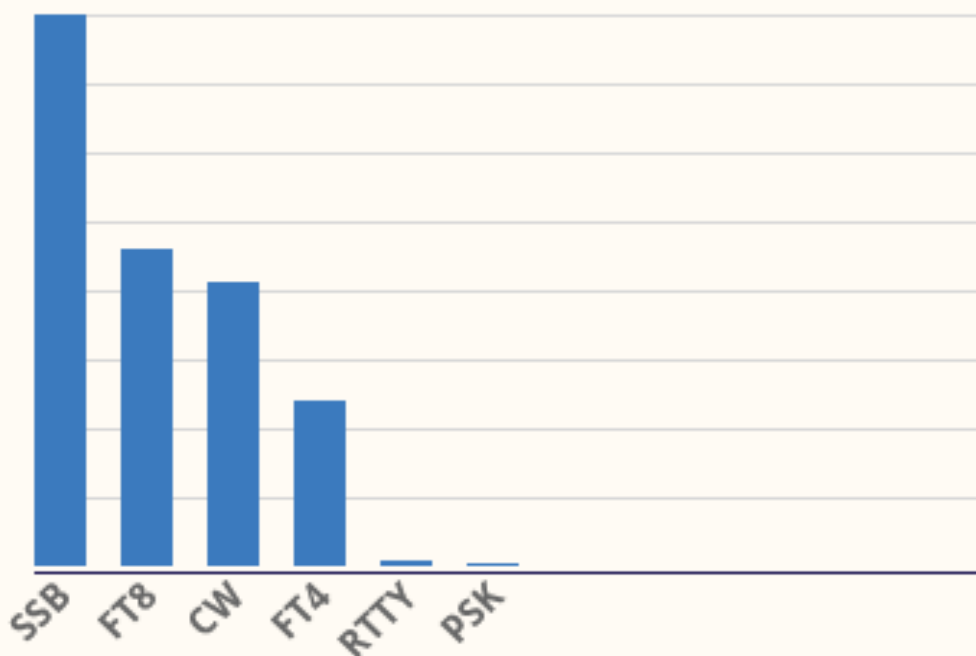
Activators



Bands



Modes



CLASSIFICA HUNTER

I primi 10 classificati

RANK	HUNTERS	SCORE	VALID QSO	SPECIAL CALL	BANDS	MODE
1	YL2QG	2456	414	12	9	5
2	SQ7BFC	1908	329	12	9	5
3	SP5ITO	1696	277	12	9	5
4	DF4HA	1654	270	12	8	5
5	IZ4AIF	1400	242	12	9	5
6	SP5EJG	1338	243	12	8	4
7	IK2TTJ	1306	250	12	8	5
8	I8PXT	1239	190	12	9	3
9	9A4FM	1217	208	12	8	4
10	IT9ETC	1160	171	12	7	4



Per chi desidera la placca realizzata per il **92° anniversario del varo di Nave Vespucci**, può inviare la sua richiesta al seguente indirizzo email info@assoradiomarinai.it
Il costo della placca è di **Euro 40,00** compreso di imballo e spese di spedizione.
La targa è in legno di cm. 20 x 26 con la placca d'orata e serigrafata con nave Vespucci. Viene personalizzata con una targhetta d'orata con inciso il nominativo di stazione.



La Marina Militare in Antartide

Dal 1985 l'Italia è presente in Antartide con un proprio Programma Scientifico denominato "Programma Nazionale di Ricerca in Antartide (P.N.R.A.)".

L'istituzione del programma ha comportato la realizzazione di una Base Scientifica Italiana (IT35), intitolata al ricercatore Mario Zucchelli, con funzionalità stagionale (attiva nel periodo ottobre - febbraio) e situata nel Mare di Ross a Baia Terra Nova, in posizione 74°42'S - 164°07'E.

Tra le varie attività di ricerca finanziate dal Programma, spiccano per continuità ed importanza strategica quella svolta dall'Istituto Idrografico della Marina (I.I.M.) di Genova e dal Comando Subacquei e Incursori "Teseo Tesei".

L'Istituto, unico Organo Cartografico di Stato per la Cartografia Nautica, esegue rilievi idrografici in Antartide, in zone circostanti la Base Italiana, finalizzati alla produzione di Cartografia Nautica e tematica dell'area.

L'importanza della cartografia ha subito negli ultimi anni, un notevole incremento, grazie all'interesse per il Continente Antartico sia da un punto di vista prettamente scientifico che culturale. Organizzazioni quali lo SCAR (Scientific Committee for Antarctic Research) ed il COMNAP (Council of Managers of

National Antarctic Programmes) promuovono lo sviluppo di tutte quelle attività scientifiche, che concorrono ad una conoscenza più approfondita del Continente, oltre al monitoraggio ed allo studio di tutti quegli aspetti legati all'ecosistema globale "Terra".

Anche altre organizzazioni internazionali, quali lo IAATO (International Association of Antarctic Tour Operators), premono affinché informazioni legate alla Cartografia Nautica dell'area siano sempre più aggiornate e complete, al fine di rendere più sicura possibile l'attività turistica in Antartide.

Con queste premesse il ruolo dell'I.I.M. in Antartide ha assunto una nuova valenza. La Commissione Scientifica Nazionale per l'Antartide (CSNA), che coordina ed approva l'attività di ricerca, visti gli impegni che l'Italia ha assunto nei confronti delle Organizzazioni Internazionali coinvolte nell'attività in Antartide (IHO-SCAR-COMNAP), ha riconosciuto l'importanza strategica della "Cartografia Nautica" per la Sicurezza della Navigazione. Sono state valutate tutte le possibili implicazioni che, in campo internazionale, la conoscenza del fondo marino può avere, e si è svincolato l'I.I.M. dal presentare "Progetti di Ricerca" triennali e quinquennali alla CSNA, come avveniva in precedenza, rendendo l'Idrografia in Antartide un'attività "Istituzionale" di stretta competenza del Programma Antartide gestito dall'Enea.

Il Comando Subacquei ed Incursori "Teseo Tesei"

Il Comsubin rende disponibile, da molti anni, la propria esperienza operativa al Programma Nazionale di Ricerche in Antartide (PNRA) in supporto alle attività scientifiche condotte nel mare di Ross e nei campi remoti realizzati all'interno del continente. L'Enea, fin da subito, riconoscendo le capacità operative degli Incursori e dei Palombari della Marina, ha richiesto annualmente la presenza di questi uomini per incrementare la sicurezza dei ricercatori che operano nell'ambito delle loro attività scientifiche svolte in condizioni, molto spesso, al limite.

In particolare, dal XXXI° spedizione italiana in Antartide, Enea ha richiesto a Comsubin di potersi assumere anche l'onere di coordinare e dirigere qualsiasi attività subacquea venisse svolta nella base

Mario Zucchelli. Così, dal 2015, le attività subacquee sono condotte sotto l'egida delle normative della Marina Militare ed il loro coordinamento è affidato al Palombaro più anziano presente in area. Gli uomini di Comsubin gestiscono, pertanto, gli operatori subacquei della spedizione, sia militari che civili, nonché le attività d'immersione; attività, quest'ultime, che hanno permesso di portare a termine numerosi progetti scientifici e molti lavori tesi a mantenere le infrastrutture marittime della base, attraverso centinaia di ore trascorse sotto il ghiaccio o in mare aperto.

Questo importante supporto alla ricerca italiana, svolto in climi estremamente rigidi ed in ambienti confinati, è condotto anche nell'entroterra grazie agli Incursori che, oltre ad essere impiegati come subacquei, vengono utilizzati in qualità di guide alpine per garantire la sicurezza delle attività scientifiche svolte nell'ambito di campi remoti.



L'Attività operativa nel Mare di Ross

Il territorio antartico rappresenta la frontiera dell'uomo. L'isolamento, la totale mancanza di porti e la notevole lontananza dagli altri continenti influiscono sulle esigenze logistiche delle unità che solcano i mari dell'Antartide.

Le condizioni meteorologiche estreme mettono a dura prova apparecchiature, mezzi, uomini e non ultimo le navi stesse.

Se il mare rappresenta un elemento rischioso, le acque antartiche centuplicano tale rischio e tutto ciò che si dice di questo territorio è certamente riduttivo rispetto a ciò che si osserva "in situ"; non a caso questa parte del pianeta è riconosciuta come la più inospitale ed i mari che la circondano come i più tempestosi del mondo.

Molto spesso la coscienza di possedere l'esperienza in navigazioni di questo tipo comporta una eccessiva confidenza nell'affrontare determinate situazioni, e ciò si può tramutare in tragedia.

Capitani esperti con equipaggi addestrati hanno incontrato serie difficoltà, con condizioni estreme, fino a perdere la nave, con l'impotenza purtroppo di evitare il sinistro.

L'Istituto Idrografico della Marina partecipa alle operazioni in Antartide con un proprio nucleo operativo che ha le caratteristiche di una vera e propria "Spedizione Idrografica", la cui composizione ottimale e le cui attività specifiche di attuazione vengono definite e pianificate dalla Direzione dell'Istituto.

L'impegno di realizzare cartografia, prima a livello nazionale e con finalità più scientifiche e successivamente inserita nel contesto internazionale con finalità esclusivamente legate alla "Sicurezza della Navigazione", ha fatto sì che l'attività del team idrografico si sviluppasse secondo le seguenti linee di ricerca:

Geodesia: necessaria per l'inquadramento dei rilievi idrografici dell'area e per ancorare i rilievi idrografici alla parte a terra;

Topografia: necessaria per definire la linea di costa prossima alla Base Italiana di Baia Terra Nova, intorno alla quale sono centrate le Carte Batimetriche e Nautiche realizzate e in corso di realizzazione da parte dell'I.I.M.;

Idrografia: indispensabile per determinare la conformazione del fondo marino e per fornire

il supporto cartografico alla ricerca scientifica dell'area;

Reperimento di Spot Satellitari: necessari ad inquadrare aree non più determinabili (data la loro vastità e lontananza dalla Base Italiana) a mezzo di topografia tradizionale;

Cartografia: attività svolta in sede di Istituto Idrografico che, con metodologie dapprima semi-automatiche e poi completamente automatiche e digitali, ha portato alla realizzazione delle Carte Batimetriche e Nautiche dell'Antartide.

La cartografia nautica necessita di un rilievo eseguito con grande dettaglio e con impegno ben maggiore di un rilievo terrestre equivalente e di scala analoga. Su quest'ultimo è l'occhio dell'osservatore che permette di interpretare, con maggiore o minore precisione, tra i vari punti osservati con gli strumenti, e ricostruire la topografia del suolo. Nel caso invece di rilievi batimetrici, bisogna affidarsi esclusivamente ai dati strumentali che, come abbiamo visto, devono essere dettagliati, precisi ed affidabili.

Crediamo sia giunto il momento di assegnare il giusto ruolo e peso all'Idrografia nella Comunità Scientifica operante in Antartide la quale, al pari degli altri studi, consente la realizzazione di cartografia nautica sicura ed affidabile, in un territorio in cui sicurezza ed affidabilità sono condizioni estremamente importanti, affinché le operazioni di ricerca in mare non si tramutino in tragedie.





CAMPAGNA PER
AUTOFINANZIAMENTO
2023

SOSTtienici
con un solo euro!



SOSTIENICI !



WWW.ASSORADIOMARINAL.IT

1

APRIL

NAVAL QRP



30

APRIL



ITALIAN NAVY QRP RADIO STATION AWARD 2023

L'Associazione Radioamatori Marinai Italiani - A.R.M.I. in collaborazione con l'Italian Naval Old Rithmers Club - I.N.O.R.C. organizza il secondo contest QRP dedicato a tutti coloro che sono appassionati ed amano il magico mondo delle basse potenze. Il diploma denominato "ITALIAN NAVY QRP RADIO STATION AWARD 2023" è stato ideato per incentivare l'incontro fra le stazioni A.R.M.I. ed I.N.O.R.C. operanti in QRP e quelle operanti in QRO. La partecipazione al diploma è aperta a tutti gli OM e SWL del mondo.

PERIODO DI VALIDITA':

Inizio: Sabato, 01 Aprile 2023 (00:00 ore italiane)
Termina: Domenica, 30 Aprile 2023 (24:00 ore italiane)

STAZIONI ACCREDITATE:

IZ8XXE - HB9TWU - I2QIL - IK5TBI - IS0FQK - IS0IEK - IS0SZU - IT9CLY - IT9CVX - IT9ETC - IT9HRL - IT9JAV - IT9MRM - IT9SDU - IT9YBL - IW0DPJ - IZ0FVD - IZ0PAP - IZ3AYQ - IZ7LOW - IZ8PRQ.

A tutti gli attivatori verrà rilasciato in formato elettronico un attestato di gratitudine.

MODI E POTENZA CONCESSA:

Sono consentiti i seguenti modi di emissione: MORSE (CW) - FONIA (SSB) - DIGITALE (RTTY-PSK-FT8/FT4).

La potenza dei trasmettitori delle stazioni QRP accreditate (Navy QRP Station) dovranno essere tarate per assicurare una uscita non superiore a 5 w pep per le trasmissioni in CW-DIGI e 10w pep e per quelle in SSB.

BANDE:

Sono consentite tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU.

PUNTI DIPLOMA:

Il diploma è caratterizzato da quattro livelli di traguardo:

1° livello - Award Bronzo: conseguito con 5 pt.

2° livello - Award Argento: conseguito con 10 pt.

3° livello - Award Orgo: conseguito con 15 pt.

Top Honour Plaque: conseguito con 30 pt.

Ogni collegamento effettuato con le stazioni accreditate (per ogni modo di emissione) valgono n. 1 pt.

Anche le stazioni QRP accreditate potranno concorrere al raggiungimento dei livelli di traguardo

per l'ottenimento degli "Awards" e della "Top Honour Plaque" collegandosi fra loro nelle stesse modalità definite dal regolamento.

Le stazioni accreditate QRP, che sono quelle presenti nell'elenco, potranno essere collegate soltanto una volta per ogni modo di emissione (SSB/CW/DIGI) - pertanto ognuna di esse potrà assegnare, a chi la collegherà, un massimo di tre punti per l'intera durata della manifestazione.

MOLTIPLICATORE:

Ogni "Navy QRP Station" collegata costituirà un moltiplicatore.

Es. Se al termine della manifestazione si è collegato in tutto cinque "Navy QRP Station" diverse, il punteggio sarà moltiplicato per cinque.

CHIAMATA:

La chiamata CW è in FONIA dovrà essere breve ed eseguita come da schema:

"CQ ITALIAN NAVY QRP AWARD, chiama IT9YBL/QRP ...QRZ"

CATEGORIE:

Sono previste due categorie:

- MIXED: SSB/CW/RTTY/PSK

- DIGI: FT8/FT4

PREMI:

Tutte le stazioni che attesteranno, tramite log, il collegamento con le stazioni accreditate, riceveranno gratuitamente i diplomi in formato JPG secondo il proprio livello raggiunto.

Per la richiesta della "Top Honour Plaque" è prevista una spesa forfettaria di Euro 40,00 secondo le indicazioni che darà l'Award Manager al momento della richiesta. I diplomi e la Top Honour Plaque dovranno essere richiesti esclusivamente via mail all'Award Manager.

LOGS:

Il log deve essere esclusivamente in formato "ADIF" e deve essere inoltrato all'Award Manager entro il 15/05/2023

CLUSTER:

La piattaforma hamaward.cloud verrà utilizzata come "cluster" e dovrà essere utilizzata per informare i cacciatori sulla presenza delle stazioni Naval QRP in real-time.

AWARD MANAGER: Per l'edizione dell' ITALIAN NAVY QRP RADIO STATION AWARD 2023 viene nominato Award Manager: IT9YBL Andrea Angelillis. Pregi inviare tutte le richieste di informazioni in merito al diploma ed all'accreditamento QRP al seguente indirizzo e-mail:

it9ybl@assoradiomarinai.it



Marinai d'Italia

Sito ufficiale dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia (ANMI)

HOME MAPPA DEL SITO CHI SIAMO NORMATIVA EDITORIA ATTIVITÀ VETRINA CONVENZIONI RUBRICHE
ARCHIVIO WEBMAIL CONTATTI LINK INFORMATIVA PRIVACY

Covid-19: Comunicato n. 16 – 28/10/2020



clicca sulla foto per saperne di più

AVVISI AI SOCI

- Comunicato di Assoarma relativo alla **Sentenza del Consiglio di Stato per il ricalcolo TFS** con l'inclusione dei 6 scatti stipendio.

Agenda e Calendario ANMI 2021



1 copia: € 10.00
10 copie e oltre: € 8.00 l'una

COME SI ORDINA

Via posta
alla Presidenza Nazionale ANMI
Piazza Randaccio 2 - 00195 Roma

Via e-mail
amministrativa@marinaiditalia.com

Via fax
06.3680.2090
specificando nome, cognome, indirizzo con via,
numero, città, CAP, provincia e numero di telefono
per gli eventuali contatti con lo spedizioniere

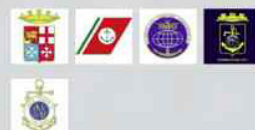
NON USARE CASELLE POSTALI

COME SI PAGA

Con c/c postale
n. 26351007 intestato a
"Associazione Nazionale Marinai d'Italia
Presidenza Nazionale Roma"
con la causale "Volume/Agenda 2021"

Bonifico bancario
a UNICREDIT Agenzia Ministero Marina 36041
IBAN: IT 28 J 02008 05114 000400075643
con la causale "Volume/Agenda 2021"

Link istituzionali



» Gruppi ANMI & Componenti

Link: pagina Delegazioni - Gruppi e
Componenti Specialistiche ANMI

» Locandine delle ATTIVITÀ'

Link: Locandine delle attività dei
Gruppi

CORONAVIRUS comunicati della Presidenza Nazionale



Collegamento al Giornale on-line

L'ITALIA PER I MARI DEL MONDO

di Nunzio Giancarlo Bianco - tratto da Facebook



Ormai la costa è lontana, tutti portano dentro di sé tanti pensieri, sembra quasi che gli argomenti si siano esauriti, ognuno porta con sé qualcosa che ricorda i propri affetti.

Nel frattempo nei reparti si lavora incessantemente, la vecchia signora del mare sente sempre più il peso degli anni, lo sanno bene i vecchi colleghi di bordo, il moto ha un suono ogni giorno più pesante, i ragazzi addetti alle macchine per l'occasione a soccorrere il vecchio cuore del bastimento, stanno sempre a riparare qualcosa, anche le guarnizioni non sono così stagni, i meccanici lavorano alacremente.

I ragazzi del servizio armi sono impegnati con il cannone di prora, aggredito dalla salsedine ha bisogno di tante cure, sono una ferita che non si rimargina mai, il sale entra nell'acciaio, quando fa così fa rabbia, si diverte a scalfirla avvertendone come un lamento di dolore.

La nave comunque va nonostante il suo cuore stanco, la sala macchine trasuda di olio ovunque, la nafta si diverte comparire su tanti contorni.

Il radar fa un cigolio quasi sinistro, i tecnici si adoperano perché arrivi fino alla fine della missione, dalle cucine il capo gamella sente la stanchezza di tanti giorni di mare, impreca ed è meno disponibile, i cuochi lavorano taciturni, sanno che non è il momento di scherzare.

La telescrivente che batte qualche volta caratteri caotici, la testina usurata dal tempo sembra quasi staccarsi dalla sede, il capo posto radio furioso incalza il tecnico, le comunicazioni a volte balbettano, l'operatore è sempre più stanco.

In COC la spazzata del PPI diventa sempre più fioca, diventa quasi incomprensibile sta lì dalla notte dei tempi, anch'esso sente il peso del tempo.

Il furiere che incessantemente batte sulla sua macchina da scrivere, i tasti sono sempre più duri

procurando ferite alle dita dal tempo della battitura. Il vecchio nostromo sempre ad armeggiare con quel suo coltello taglia e ripara le cime, i nocchieri in giro a lenire le ferite dell'unità, le paratie sembrano come una pelle fatte di vernice, quello che era un acciaio indomabile ora si deforma, troppo tempo esposto alle intemperie, alla salsedine, il picchettare quelle bolle di ruggine, lo scrosta da quello strato di ruggine e pittura, ma i solchi sono sempre più profondi.

Seppur stanca e logorata la nave continua imperterrita il suo viaggio, i suoi uomini col sacrificio dei loro corpi le daranno la forza di continuare, anche il tricolore della fiamma sembra sbiadita, ma che fare? La missione va portata avanti fino alla fine.

Quando approderà al nuovo porto le genti continueranno ad ammirarla, ella sventolerà fiera il suo tricolore, i suoi uomini indomiti gli regaleranno altri momenti di vita splendida, e nessuno capirà l'età della vecchia signora.

Di lei diranno che è una magnificenza italiana, che dà lustro a quella amata terra italica, i suoi uomini lavorano incessantemente, l'equipaggio e l'unità daranno splendore alla storia di quei due elementi, personale di bordo e bastimento, in questa lunga maledetta navigazione tutti si sentiranno sempre più uniti, lei la matrona di quegli uomini, li ripagherà nell'approdo di una nuova terra.

Sì cara Italia, la tua imbarcazione darà sempre lustro a Te, i tuoi uomini daranno lustro alla tua storia, al lavoro di tanti ragazzi e ragazze, alla gioia e la fierezza di essere italiani, si per davvero sii sempre pacata Italia, quella ciurma ti riempirà di orgoglio, dall'ultimo dei marinai al comandante, ti regaleranno una immagine di Te, fiera e orgogliosa.

LA LOTTA COL MARE

di Nunzio Giancarlo Bianco - tratto da Facebook



La pioggia cade copiosa, nei locali interni della nave si sente quel ticchettio sulla lamiera, si è alzato anche il Maestrale che ci fa sobbalzare, il mare si è increspato.

Come sempre di corsa a rizzare i materiali, quello stridere delle lamiere danno quel lamento di chi sta soffrendo questo momento di tempo avverso.

La prua sbatte violenta sull'onda, come accade col fulmine dopo pochi secondi il rumore del salino, il tuo fisico è lì alla ricerca di equilibrio, maledici e imprechi sempre più stanco affronti il mare.

Le draglie della nave sembrano le corde dell'arpa, senti il sibilo maschio del vento, qualche boccaporto, maldestramente rimasto aperto sbatte sulla lamiera, un secchio dell'immondizia sobbalza in mensa riversando sul pavimento il contenuto.

C'è poco da stare allegri, in oceano le onde si ingigantiscono assumendo le dimensioni di un palazzo, oramai è una lotta tra lo scafo e il mare, ad ogni onda ne senti la forza, l'unità che trema e scarroccia, dalla sala macchine ne avverti il livore di rabbia dei ragazzi, il pericolo è sempre in agguato. Da poppa avverti la frenata del riduttore, quel frenare il moto dell'elica fuori dall'acqua, quei rumori li senti nello stomaco, ti fanno quasi schiumare la bocca, l'acido dell'intestino te lo senti in gola, prendi una galletta salata per frenare quel maledetto acre che si mangia i denti.

In plancia la vedetta è dentro, lo vedi spaventato quando la nave fende l'onda, intorno a te si forma una bolla di aria, sembrano momenti interminabili, solo quando vedi la luce uscire dal mare prendi respiro.

Il nocchiere al timone legato alla struttura per non essere sobbalzato e sbattuto a terra, sembra che il timone non risponda ai comandi, la bussola sembra impazzita, sembra perdere il magnetismo terrestre. Quando arrivano quei schiaffi del frangente sui vetri della plancia, sembra che a momenti esplodono, e di tanto in tanto ti metti una mano a difesa degli occhi.

Il jack di prora quasi strappato, il mare se lo sta mangiando, il nostromo che pazzo non obbedisce al comandante, va assicurandosi che i boccaporti sono tutti serrati, la sua tuta, la sua barba bianca

e quella maledetta sigaretta sempre fra le labbra.

Dalle macchine chiedono di rallentare la corsa, la vecchia signora ha il cuore che soffre, dalle testate trasuda l'olio, non si sente più quella sua forza dei tempi andati, il comandante vuole scendere giù, e avvisa il direttore di macchine.

Sono momenti concitati, è una lotta continua, l'ufficiale di comando in plancia è la prima volta che si trova in quelle condizioni, ma il vecchio capo segnali si avvicina e gli dà un colpo alle spalle, incitandolo ad essere padrone del mezzo, lui di quei mari ne ha visti tanti, sa quello che dice e rassicura il giovane ufficiale.

Nella COC le luci sono intermittenti, fogli che volano, ragazzi aggrappati al PPI ma non mollano, il vecchio capo radarista ha il fegato d'acciaio, i suoi ragazzi vedendolo si sentono più sicuri, non fa una piega sembra incollato a terra, ne avverti lo sforzo solo dal viso, i suoi tratti ruvidi ne danno la giusta espressione.

In radio un tintinnare di lucine degli apparati, le telescriventi impazzite, il caotico della battitura è più evidente, i segnali sembrano burlati dalle onde, vige il silenzio, il capo posto radio aggrappato alla sua scrivania fa finta di leggere la messaggistica, ma i suoi occhi osservano l'ambiente, vede i due radiotelegrafisti silenziosi e sofferenti, fuori il segretario in attesa di ricevere i suoi messaggi.

Il capo gamella dalle cucine che smadonna, impreca su qualunque cosa, vedi i vapori fuoriuscire dalle cucine, lattine del pomodoro cadere per terra, batte la mano sul banco d'acciaio incavolato nero, non sa che cosa cucinare, i suoi cuochi che non sanno dove aggrapparsi.

In infermeria un via vai di ragazzi, essendo giovani si fanno spesso male, ma la forza della vita ti salva sempre, si la nave è in guerra col suo mare, è un braccio di ferro continuo, la lotta fra due titani, maledici ma ti piace questa cavolo di emozione, ti rendi partecipe col pensiero a quella maledetta competizione, il Magellano trovò lo stesso mare e ne uscì vincitore, pensare questo ti fa sentire quel marinaio che è solidale con la nave, ama anche quelle ore maledette e che anche se sarai dolorante dagli sforzi, è una avventura tutta tua.

LE NAVI A VELA DELLA MARINA MILITARE

di Gustavo Ottolenghi, tratto da lincontro.news



Nel corso dei secoli, elemento fondamentale per tutte le marinerie mondiali è sempre stato quello di poter disporre – specialmente nei quadri di comando – di personale preparato, disciplinato e addestrato. Questa necessità, determinante nelle Marine mercantili, è sempre stata tassativa e irrimediabile in quelle Militari, in ogni Stato e in ogni tempo. A questo scopo tutte le Nazioni marinare si sono dotate di Scuole nautiche strutturate e finalizzate a “produrre” Comandanti formati dai punti di vista professionale ed etico e con buona esperienza marinaresca, impartendo loro elementi teorici accanto a pratiche attività. A questo proposito, un antico detto che suona “Un marinaio non è un “buon” marinaio se non conosce la vela”, ancor oggi, nell’epoca di sofisticate apparecchiature tecnologiche, si applica praticando, per i futuri Comandanti di nave, una propedeutica preparazione basata sulla teoria e sulla pratica della navigazione a vela.

Nel mondo

Le Marine militari mondiali – e soprattutto quelle europee – si sono dotate, nel tempo, di navi a vela, di vario tipo e dimensioni, sulle quali hanno imbarcato gli Allievi Ufficiali delle rispettive flotte: ancor oggi si possono incontrare ,nei mari e negli oceani, splendide navi che procedono a tutta velatura, orgoglio delle rispettive marinerie. Fra queste ricordiamo, come le più famose, la più grande di tutte (1.260 tons. di dislocamento) , la venezuelana “Simon Bolivar”, la più lunga (11metri) e col maggior apparato velico (4.200 metri quadri) la russa Sedov, la Eagle statunitense, le Nippon Maru II e Kaiwo Maru II giapponesi, la Cisne Branco brasiliana, la Gloria colombiana, la Capitan Miranda uruguaiana, la Guayas equadoregna, la Esmeralda cilena, la Libertad argentina, la

Cuauhtemoc messicana e, -fra le europee – la Gorka Foch tedesca, la Mircea romena , la Sagres III portoghese (gemella della Gorka Foch e della Mircea), la Juan Sebastian de Alcanò spagnola, la Mir e la Krusenstern russe, la Etoile e la Belle Poule francesi, la Kobenhavn danese, la Christian Radich e la Statsraad Lehmkuhl norvegesi, la Dar Młodzieży polacca, la Byraktar turca e la più bella di tutte la Amerigo Vespucci italiana (nel 1962, in un incontro nel Mediterraneo con la portaerei statunitense USS Independence, essa le chiese – con il lampeggiatore luminoso – “Chi siete ?” a cui fu risposto “Nave scuola Amerigo Vespucci, Marina Militare Italiana” e ci fu come risposta “Siete la nave più bella del mondo”.



Le navi scuola

Numerose sono state, negli anni, le Navi Scuola a vela della Marina Militare Italiana, che ne hanno fatto – ancor oggi – la Nazione europea con il maggior numero di tali imbarcazioni in attività operativa. Attualmente essa ha in funzione 10 Navi Scuola a vela (propulsione mista vela-motore) e, nella sua storia, ne risultano anche altre 5 che sono andate distrutte, cedute o divenute oggetto di studio in Musei navali. Tutte queste navi ebbero ed hanno, come caratteristica fondamentale comune, lo svolgimento di campagne di istruzione alla navigazione a vela destinate ad Allievi Ufficiali e Sottufficiali delle varie Scuole navali militari italiane (Accademia navale di Livorno, Scuole Sottufficiali di Taranto e La Maddalena, Scuola navale militare "Francesco Morosini" di Venezia) e, saltuariamente ed a scopo promozionale ("Naval Diplomacy") , a giovani (15 /20 anni) presentati dalla Lega Navale Italiana, dalla A.N.M.I. (Associazione Nazionale

Marinai d'Italia) e dalla S.T.A. (Sail Training Association) ,mediante crociere e regate in tutto il mondo. Dal marzo 2014 tutte le Navi Scuola italiane in attività dipendono, gerarchicamente, dal Cincnav (Comando in Capo Squadra navale) e, subordinatamente, dal Comflotaus (Comando Flottiglia Unità Ausiliarie) e dal Comgrupvela (Comando Gruppo Unità a vela) del Ministero della Difesa. Nel XX secolo la prima Nave Scuola a vela italiana fu la pirofregata Flavio Gioia (motto "Saldi nella furia dei venti e degli eventi"), varata nel 1881 che, insieme alla gemella Amerigo Vespucci I, svolse attività di addestramento Allievi Ufficiali dal 1892 al 1920, eccetto un periodo di tre anni durante la Prima guerra mondiale nel quale operò – a motore – come scorta convogli . Radiata dai ruoli operativi, fu ormeggiata nel porto di Napoli, adibita a convitto per ragazzi orfani e quindi demolita nel 1923.





Le Amerigo Vespucci

La Amerigo Vespucci I seguì il percorso della gemella e, alla fine della guerra, fu impiegata come guardiacoste a vela sino al 1925 e quindi, radiata dai ruoli della marineria, venne ormeggiata nel porto di Venezia e adattata ad asilo infantile per orfani di marinai morti in guerra, sino alla demolizione avvenuta nel 1930. Nel 1928, in loro sostituzione, venne varato ed entrò in servizio il veliero Cristoforo Colombo (primo nome "Patria" , motto "Navigare e osare") che, con la gemella Amerigo Vespucci II , andò a costituire la prima Divisione Navi Scuola della Marina Militare. Effettuò 9 Campagne di istruzione per Allievi Ufficiali nei mari di tutto il mondo sino a che, al termine della Seconda guerra mondiale, in ottemperanza al Trattato di pace di Parigi, nel 1949 dovette essere ceduta all'Unione Sovietica. Ormeggiata nel porto di Odessa col nome "Dunay" (Danubio) fu destinata per un anno a Scuola navale per Allievi Ufficiali russi e poi a trasporto legname nel Mar Nero. Devastata da un incendio nel 1963, fu demolita nel 1971. Nel 1901 la Regia Marina Militare acquistò dal Duca degli Abruzzi Luigi Amedeo di Savoia la goletta Stella Polare che, varata nel 1881 in Norvegia,, dopo esservi stata impiegata come baleniera col nome "Jason", era stata comprata dal Duca che, dopo opportune modifiche, se ne era servito per le sue esplorazioni al Polo artico (1899/1900) mutandone il nome in "Stella Polare". La Regia Marina la adibì a Scuola vela per Sottufficiali e per Ufficiali Guardiamarina sino al 1911, quando la cedette al Comune di Roma che la sfruttò come sede di educazione marinara e addestramento di giovani (12/20 anni) alla vita militare -. Uno yacht da regata d'altura portante lo stesso nome (motto "Ex vento vis in viris Fortitudo") attrezzato per l'addestramento di Allievi fu ordinato dalla Marina Militare nel 1965, e da allora, compie crociere di addestramento nel Mediterraneo (1966/1970) e

in Atlantico (1972) con 20 Allievi a bordo in ogni crociera e tuttora effettua uscite in mare giornaliere nell'arcipelago toscano per Allievi della Accademia di Livorno. Famosa è stata la sua partecipazione alla regata della Giraglia nel 1966 quando stabilì il record della traversata. Il brigantino goletta privato "San Giorgio", varato nel 1921, venne acquistato dalla Marina Militare nel 1952 che, previo cambio del nome in Ebe e opportune modifiche , lo destinò a Scuola vela per Allievi Sottufficiali, effettuando decine di campagne addestrative nelle acque nazionali sino al 1958; radiato in quell'anno, venne allogato nel Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica di Milano a scopo dimostrativo. Nel 1948 venne varato il yawl (veliero a due alberi) Caroly come nave privata da diporto (il nome era quello della moglie dell'armatore Riccardo Preve) e compì due traversate atlantiche nel 1948 e nel 1955 : nel 1983 gli eredi dell'armatore lo donarono alla Marina Militare e fu adattato a Nave Scuola a vela mantenendone il nome su loro richiesta e da allora viene impiegato come tale, essenzialmente in acque nazionali per campagne addestrative estive per Allievi, spesso in coppia con la Nave "Chaplin". Il 1956 vide l'entrata in servizio del yawl da regata Artica II (l' "Artica I" era stata una delle imbarcazioni usate dal Duca degli Abruzzi nel 1902) che venne impiegato (restauri furono effettuati nel 1989 e nel 2001) sino a oggi come Nave Scuola per regate competitive nel Mediterraneo di Allievi Ufficiali e di membri della associata S.T.A. Italia ; e il 1961 fu l'anno del Corsaro II (il "Corsaro I" risale agli anni Venti), yawl da regata d'alto mare che partecipò a numerose regate di navi d'epoca in Italia (Imperia) e in Europa con Allievi Ufficiali, con i quali compie tuttora crociere estive annuali della durata di tre mesi in acque nazionali e dell'Egeo.

Nel 1972 prese il mare lo yacht Sagittario, ordinato dalla Marina Militare e varato nel 1970 come Nave a vela per Allievi della Scuola navale "Morosini", partecipò con loro a numerose crociere di addestramento internazionali (famosa quella del 1972 a Newport – U.S.A.) e, tuttora, a regate competitive in acque nazionali, con significative vittorie (Middel Sea Race 1980 e 1981 e Barcolane 1995 e 1998). Undici anni dopo entrò in linea lo yawl d'altura Capricia varato a Malmoe in Svezia nel 1963, comprato da Gianni Agnelli nel 1971 e da questi donato alla Marina Militare nel 1983. Dopo opportune modifiche (e con motto "Nulla nos via tarda eunte") fu destinato all'addestramento degli Allievi della Accademia di Livorno e, ancor oggi, compie uscite addestrative in mare nell'arcipelago toscano. Insieme alla "Stella Polare" e all' " Orsa Maggiore " effettua campagne estive d'istruzione per Allievi Guardiamarina. Nel 1995 fece il suo esordio la più grande delle Navi Scuola a vela della Marina Militare, lo yacht oceanico Orsa Maggiore (motto "Ad maiora duco") di 80 tons di displacement standard e 820 metri quadrati di velatura. Costruito nel 1993, varato un anno dopo, sede del Comando in mare del Gruppo Navi Scuola a vela della Marina Militare, ha compiuto con Aspiranti Guardiamarina a bordo, due volte il giro del mondo (1998 stabilendo il record di traversata per barche a vela e 2002), numerose regate internazionali e campagne estive di addestramento e svolge attività di insegnamento in mare a favore di organizzazioni ambientaliste Onlus. Le più recenti Navi Scuola della Marina Militare sono l' "Italia" e la "Chaplin". L'Italia (motto " Sursum corda") è un brigantino goletta, il più grande al mondo della sua categoria, costruito in Olanda nel 1992 e varato l'anno successivo, venne acquistato nel 2007 dalla Fondazione Tender, Onlus costituita in quello stesso anno dalla Marina Militare e dallo Yacht Club Italiano con finalità particolari, rappresentate da studi e realizzazione di progetti di ricerca, educazione, terapia e formazione di personale operante a favore di persone o famiglie con disabilità bisognose di assistenza fisica, psichica o sociale tramite crociere in acque nazionali supportate da maestranze della Marina Militare e da Allievi delle Scuole navali. La Chaplin yacht d'altura costruito nel 1974 dall'armatore genovese Novi che se ne servì sino al 2008, venne da lui donato in quell'anno alla Marina Militare che, dal 2010, lo adibì a crociere addestrative nel Mediterraneo per gli Allievi Sottufficiali , spesso insieme alla nave "Caroly". Dal 2012, anno in cui ospitò a bordo il Capo di Stato Maggiore della Marina in occasione di partecipazione alla regata della Giraglia, è diventata anche imbarcazione di rappresentanza per Alti Ufficiali e Personalità civili. Tra tutte queste Navi Scuola a vela le più famose della Marina Militare Italiana sono la goletta "Palinuro" e il veliero "Amerigo Vespucci II".

Il **Palinuro** (motto "Faventibus ventis") , che porta il nome di una corvetta della Marina napoletana (1844), di una corvetta (1860) di un brigantino

(1887) e di una goletta (1920) della Regia Marina, fu costruito nei cantieri navali Dubigeon di Nantes nel 1934 col nome di "Comandante Louis Richard" e destinato, dal suo proprietario, al trasporto e al commercio del merluzzo che pescava al largo dei grandi banchi delle isole canadesi di Terranova. Acquisito nel 1950 dalla Marina Militare Italiana, gli fu dato il nome del mitico timoniere della nave di Enea, entrò in servizio in Italia nel 1955 e fu destinato all'addestramento degli Allievi sottufficiali nocchieri, meccanici e motoristi della Scuola navale. A seguito dei accordi con l'Anmi e la Lega Navale Italiana imbarca anche ogni anno giovani (15/20 anni) per brevi crociere premio di 15 giorni in acque nazionali . Ha un equipaggio di 97 militari (6 ufficiali, 25 sottufficiali e 66 sottocapi e comuni) e imbarca 54 allievi in ciascuna campagna addestrativa. Il suo porto di assegnazione è La Maddalena in Sardegna. Ammodernato nel 1984, ha effettuato 55 campagne addestrative (10 in Atlantico ; la più lunga durò 200 giorni – 1987 e la più lunga continuativa a vela fu di 150 ore consecutive – 2018) e toccando 65 porti differenti di 18 Nazioni, coprendo 320.000 miglia marine.

La **Amerigo Vespucci II** (motto "Non chi comincia ma quel che persevera") è attualmente la nave più anziana in servizio nella Marina Militare italiana. Costruita nel 1930, varata e consegnata alla Marina Militare nel 1931, costituì, con la gemella "Cristoforo Colombo" (di cui era leggermente più piccola) , la Divisione Navi Scuola a vela della Marina Militare. Ha un equipaggio di 264 militari (15 ufficiali, 64 sottufficiali e 185 sottocapi e comuni) e imbarca ogni anno, per una crociera addestrativa va di tre mesi in ogni mare del mondo (Mediterraneo, Mari del Nord, Oceano Atlantico, Africa ,Australia) 140 cadetti del Primo anno di corso della Accademia di Livorno. Sottoposta a lavori di manutenzione nel 1964,1973 , 1997 e 2006, grandi lavori di ammodernamento furono effettuati nel 2013/ 2016 che la dotarono dei più aggiornati sistemi per la navigazione e lo studio (radar, ecoscandagli, sonar, comunicazioni e-mail , sistemi di navigazione DGPS, antenne satellitari, meteoSAT, ecc.) . Il suo porto di assegnazione è La Spezia , e ha effettuato 81 campagne addestrative (fra le quali due volte il giro del mondo) coprendo 850.000 miglia marine e toccando 98 porti di 22 Nazioni diverse. Detentrica di alcuni record nautici, attualmente svolge anche compiti di "Naval Diplomacy" all'estero ed è testimonial internazionale dell'Unicef, ma soprattutto è ambasciatrice, nel mondo, dell'arte, della cultura e dell'ingegneria italiana.

PLAY
WITH US

I T · S · A · P L A Y



Regia Marina

award

S
E
N
E
N
E
S

OUR PERMANENT AWARD

MORE 100 ACCREDITATE STATIONS

MORE 40 AWARDS

THREE STEPS

TOTAL FREE

EASY!

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT



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

Cacciatorpediniere FUCILIERE

parte sesta



17 dicembre 1941

Alle otto del mattino, dopo una navigazione notturna priva di eventi, il gruppo «Littorio» dirige per sudest, in attesa di eventuali avvistamenti di navi nemiche provenienti da est. La Littorio procede in testa, seguita in linea di fila da Doria e Cesare, mentre i cacciatorpediniere della XII e XIII Squadriglia sono disposti in scorta ravvicinata di prora e sui lati. Sopraggiungono i primi velivoli della scorta aerea: prima due Junkers Ju 88 della Luftwaffe di base in Sicilia, poi Savoia Marchetti S.M. 79 e CANT Z. 1007 bis italiani.

Alle 9 la formazione britannica viene avvistata da un ricognitore tedesco; l'ammiraglio Iachino ne viene informato alle 10.24, anche se le notizie riferite dal ricognitore contengono vari errori (la velocità, di 16 nodi, è sovrastimata a 20, e soprattutto la Breconshire è stata scambiata per una corazzata). Iachino sapeva già della presenza in mare di una formazione britannica (già prima della

partenza ne è stato informato da un primo ricognitore tedesco, che ha anch'esso scambiato la Breconshire per una corazzata); ora ne conosce anche, sia pure sommarariamente, rotta e posizione.

Curiosamente, tutti gli aerei italiani e tedeschi avvicinandosi sul cielo del convoglio britannico persisteranno nello scambiare la Breconshire per una corazzata.

In seguito a tale comunicazione il gruppo «Littorio» aumenta la velocità (24 nodi) e modifica la rotta (prima 180°, poi 224°) per stabilire il contatto con essa quanto prima (Iachino crede che le navi britanniche siano in mare per attaccare il convoglio che è sotto la sua protezione, non essendo al corrente della presenza della Breconshire diretta a Malta; suo obiettivo primario è quindi impedire questo presunto attacco).

Nel primo pomeriggio, sulla base delle comunicazioni dei ricognitori (e di un erroneo avvistamento di fumo all'orizzonte su rilevamento 195° da parte dell'Oriani

alle 15.43, smentito tuttavia dallo stesso Oriani dopo due minuti) l'ammiraglio Iachino ritiene che l'incontro con i britannici sia imminente, e dispone le sue navi di conseguenza (la X Squadriglia Cacciatorpediniere viene lasciata dove si trova, a 10 miglia per 200° dalla Littorio, mentre la XII e XIII Squadriglia ricevono ordine di portarsi nelle posizioni stabilite per il combattimento); alle 16.40, però, viene informato dai ricognitori che le navi britanniche hanno accostato per sud. Dieci minuti dopo, ritenendo di non poter raggiungere il nemico prima della notte, Iachino decide di rinunciare all'incontro, anche per non allontanarsi troppo dal convoglio, pertanto fa ridurre la velocità a 20 nodi (alle 16.59 la XII e XIII Squadriglia Cacciatorpediniere ricevono ordine di assumere posizione di scorta ravvicinata) e cessare il posto di combattimento (17.05), disponendo nuovamente le navi in linea di fila, dirigendo verso sud.

Proprio a questo punto, quando non si crede d'incontrare più i britannici, la Littorio avvista vampate di intenso fuoco contraereo al traverso a sinistra (in direzione inaspettata, rispetto alla posizione stimata sulla base delle notizie dei ricognitori): le navi di Vian. Sono le 17.23. Ritenendo di poter dare battaglia prima di notte, Iachino fa nuovamente accelerare a 24 nodi ed accostare le navi ad un tempo di 90° a sinistra (verso ovest), dirigendo verso il nemico. Alle 17.40, mentre il sole tramonta, vengono avvistati dapprima fumi e poi sagome di navi a 30° di prora a dritta; alle 17.45 la formazione italiana accosta ad un tempo di 90° a dritta, così effettuando lo spiegamento, per aprire il fuoco su brandeggio adeguato. Alle 17.52 l'ammiraglio Vian, avendo avvistato le navi italiane, ordina alla Breconshire di allontanarsi verso sud con la scorta di Havock e Decoy, poi dirige verso la squadra italiana col resto della sua formazione: il suo obiettivo è di occultare la Breconshire con cortine fumogene ed al contempo, mandando i cacciatorpediniere all'attacco silurante, indurre le navi italiane ad allontanarsi verso nord. Più o meno a quell'ora, le corazzate e gli incrociatori di Iachino e Parona aprono il fuoco contro le navi di Vian, da 29.000 metri di distanza, a ritmo alquanto lento, essendo il bersaglio poco visibile. Le navi britanniche (in netta inferiorità) simulano un contrattacco con gli incrociatori leggeri Aurora, Penelope, Naiad ed Euryalus e 10 cacciatorpediniere, avvicinandosi ed aprendo il fuoco. I cacciatorpediniere britannici vengono inviati all'attacco degli incrociatori italiani, ed in risposta (alle 18.02, secondo il rapporto di Iachino) la X e XIII Squadriglia Cacciatorpediniere sono mandate al contrattacco silurante, dirigendo incontro al nemico alla massima velocità e sparando anche con tutti i pezzi sulle navi britanniche. Calato poi il buio, alle 17.57, Vian richiama i suoi cacciatorpediniere, indi accosta verso est: ha raggiunto il suo scopo, prendendo tempo per difendere la Breconshire in attesa che calasse

il buio, ed ora non intende per-severare in uno scontro con una formazione italiana nettamente superiore. Tra le 17.59 e le 18.07 le navi maggiori italiane cessano il fuoco, seguite, alle 18.10, dalle unità sottili (alle 18.12 Iachino ordina ai cacciatorpediniere di riunirsi al grosso, restando di poppa). Lo scontro, che prenderà il nome di prima battaglia della Sirte, ha così termine in un nulla di fatto, perché l'ammiraglio Iachino, temendo – a torto, in seguito ad errate informazioni della ricognizione aerea – la presenza in mare di almeno una corazzata britannica, decide di non portare a fondo l'attacco, data l'inferiorità della Marina italiana nel combattimento notturno, e ritenendo di aver respinto un attacco (in realtà mai verificatosi, e frutto di un reciproco equivoco) contro il convoglio da lui scortato. Alle 18.28 la formazione italiana accosta ad un tempo di 90° a dritta; le navi maggiori si dispongono in linea di fila, mentre i cacciatorpediniere ricevono ordine di assumere la posizione di scorta ravvicinata su una linea di fila unica, ad est della formazione. Durante la sera e la notte, il gruppo segue alternativamente rotte 40° e 220°, tenendosi ad est del convoglio.

18 dicembre 1941

Alle sei del mattino, Granatiere e Corazziere entrano in collisione, distruggendosi a vicenda la prua. Alle 7.12 la III Divisione e la X Squadriglia ricevono ordine di dare loro assistenza; alle 14.15 la III Divisione riceverà ordine di lasciare i cacciatorpediniere alle 18, dirigendo per Taranto.

Oriani, Maestrale e Gioberti, cui più tardi si unisce lo Strale, rimangono ad assistere Granatiere e Corazziere, che riusciranno a raggiungere Navarino. Alle 15 del 18 dicembre sia il gruppo di copertura ravvicinata che quello di scorta a distanza lasciano la scorta dei due convogli, che arriveranno a destinazione l'indomani (pur subendo il leggero danneggiamento della Napoli), e fanno ritorno a Taranto, con rotta 45 e velocità 20 nodi.

19 dicembre 1941

A mezzogiorno il gruppo «Littorio» viene avvistato in posizione

39°14' N e 17°49' E, su rilevamento 235°, dal sommergibile polacco Sokol (capitano di corvetta Borys Karnicki), che dieci minuti prima ha rilevato rumore di motrici di navi su rilevamento 220°. Karnicki identifica la flotta avversaria come composta da due corazzate (in realtà sono tre: Littorio, Cesare, Doria), due incrociatori (Trento e Gorizia) e dieci cacciatorpediniere (Fuciliere, Granatiere, Bersagliere, Alpino, Corazziere, Carabiniere, Maestrale, Oriani, Gioberti, Usodimare), con un "ombrello" di dieci aerei nel loro cielo; le navi italiane hanno rotta 295° e velocità 20 nodi, la distanza dall'incrociatore più vicino è di oltre 9 km. Alle 12.15 la flotta italiana vira verso nord e scompare alla vista del Sokol, passando tra quest'ultimo ed il sommergibile britannico Unbeaten (capitano di corvetta Edward Arthur Woodward), che forma uno sbarramento al largo del Golfo di Taranto insieme al Sokol ed al P 31 (tenente di vascello John Bertram de Betham Kershaw). L'Unbeaten avvista fumo su rilevamento 040°, ma poco dopo viene avvolto da un piovasco, che gli impedisce di avvistare le navi italiane. Il gruppo «Littorio» arriva a Taranto alle 17 (per altra fonte, a Napoli alle 18.15).

23 dicembre 1941

Fuciliere e Bersagliere (capo sezione) salpano da Augusta alle 10.30 per trasportare a Tripoli cento (per altra fonte 122) tonnellate di benzina tedesca in fusti (od in lattine).

24 dicembre 1941

Arrivati a Tripoli alle 12.30, i due cacciatorpediniere vi scaricano la benzina per poi ripartire dalle 18.30, con a bordo un gruppo di prigionieri da portare in Italia. In uscita da Tripoli, mentre è in corso un pesante attacco aereo, Fuciliere e Bersagliere si accodano ad un altro gruppo di cacciatorpediniere anch'essi di ritorno in Italia con prigionieri a bordo, ossia Vivaldi, Da Recco ed Usodimare. In tutto i cinque cacciatorpediniere hanno a bordo 870 prigionieri (460 europei e 410 di colore) scortati da 45 soldati e tre ufficiali.

Le cinque unità, costituendo un'unica formazione su due colonne (il cui comando va al capitano di vascello Giovanni Galati del Vivaldi), seguono a 27 nodi una rotta che passa ad est di Malta anziché, come prescritto dagli ordini ricevuti in precedenza, ad ovest dell'isola: tale variazione è stata decisa dal comandante Galati di propria iniziativa, alle ore 21 del 24, sulla base del fatto che i suoi cacciatorpediniere sono stati attaccati da bombardieri britannici dopo aver assunto la rotta definitiva per Lampioni, il che dà motivo di credere che ormai i britannici conoscano con certezza gli elementi della navigazione delle navi italiane, cosa che renderebbe estremamente facile, per il nemico, organizzare la loro intercettazione nelle acque di Lampedusa. Considerato anche che le sue navi, avendo a bordo ciascuna circa 300 tra prigionieri, operai e militari di scorta e di passaggio, sono in condizioni tutt'altro che ottimali per un combattimento notturno, Galati decide di cambiare radicalmente il percorso da seguire, e pertanto cambia rotta in modo da passare 100 miglia ad est di Malta, invece di percorrere il Canale di Sicilia come previsto. La velocità viene portata a 25 nodi, in modo da essere al traverso di Malta non più tardi delle prime luci dell'alba.

25 dicembre 1941

I cacciatorpediniere giungono a Napoli a mezzanotte.

Inizio 1942

In seguito alla collisione che ha messo fuori uso Granatiere e Corazziere per diversi mesi, la XII Squadriglia Cacciatorpediniere viene sciolta e le sue unità vengono assegnate alle altre due squadriglie composte da unità classe Soldati: la XIII Squadriglia viene così ad essere composta da Fuciliere, Bersagliere, Alpino, Lanciere e Carabiniere.

3 gennaio 1942

Il Fuciliere lascia Messina per Tripoli alle 10.15, insieme ai cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi (nave ammiraglia del contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone, comandante dei cacciatorpedi-

niere della scorta diretta), Nicolo Da Recco, Antoniotto Usodimare e Bersagliere, scortando le motonavi Nino Bixio, Lerici e Monginevro, nell'ambito dell'operazione di rifornimento «M. 43». Il Fuciliere e gli altri cacciatorpediniere del suo gruppo si sono trasferiti da Napoli a Messina il giorno precedente, rifornendosi nel porto siciliano prima di prendere il mare per la missione.

Le tre motonavi formano il convoglio n. 1 di tale operazione; la «M. 43» prevede in tutto l'invio in Libia di cinque grandi motonavi da carico ed una petroliera, tutte veloci (almeno 14 nodi) e di recente costruzione, con una scorta poderosa: oltre alle siluranti di scorta di ciascun convoglio, vi sono una forza di «scorta diretta incorporata nel convoglio» (gruppo «Duilio», al comando dell'ammiraglio di squadra Carlo Bergamini, con il compito di respingere eventuali attacchi di formazioni leggere di superficie come la Forza K) composta dalla corazzata Duilio (nave ammiraglia di Bergamini) con gli incrociatori leggeri Emanuele Filiberto Duca d'Aosta (nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Raffaele De Courten), Raimondo Montecuccoli, Muzio Attendolo e Giuseppe Garibaldi ed i cacciatorpediniere Maestrale, Scirocco, Alfredo Oriani e Vincenzo Gioberti, ed un gruppo d'appoggio a distanza (gruppo «Littorio», al comando dell'ammiraglio di squadra Angelo Iachino, con l'incarico di proteggere il convoglio da un eventuale attacco in forze della Mediterranean Fleet) formato dalle corazzate Littorio (nave di ammiraglia di Iachino), Giulio Cesare ed Andrea Doria (nave ammiraglia dell'ammiraglio di divisione Guido Porzio Giovanola), dagli incrociatori pesanti Trento e Gorizia (nave ammiraglia dell'ammiraglio di divisione Angelo Parona) e dai cacciatorpediniere Aviere, Geniere, Carabiniere, Alpino, Camicia Nera, Ascari, Antonio Pigafetta ed Antonio Da Noli. Alla scorta aerea concorrono la Regia Aeronautica (Armata Aerea e Ricognizione Marittima) e la Luftwaffe (II

Corpo Aereo Tedesco e X Corpo Aereo Tedesco, di base l'uno in Sicilia e l'altro in Grecia) per effettuare ricognizione sul porto della Valletta (Malta) e nelle acque di Alessandria, bombardamenti preventivi sugli aeroporti maltesi e scorta di caccia, antiaerosilurante ed antisommergibile sui cieli del convoglio nonché a protezione delle navi impegnate nello scarico una volta giunte a Tripoli. Completa il dispositivo di difesa la dislocazione di undici sommergibili sulle probabili rotte che una ipotetica forza navale nemica dovrebbe percorrere per attaccare il convoglio.

4 gennaio 1942

Tra le 7 e le 11, come previsto, il convoglio n. 1 si unisce ai convogli 2 (motonave Monviso, motocisterna Giulio Giordani, torpediniere Orsa, Aretusa, Castore ed Antares) e 3 (motonave Gino Allegri, cacciatorpediniere Freccia, torpediniera Procione), partiti rispettivamente da Taranto e Brindisi; si forma così un unico grande convoglio, il cui caposcoria è il contrammiraglio Nomis di Pollone. Mentre il convoglio «Allegri» si unisce al Gruppo «Duilio», la III Divisione Navale (Trento e Gorizia) del gruppo d'appoggio viene avvistata da un ricognitore britannico; da Malta decolla una formazione aerea per attaccare, ma deve rientrare senza essere riuscita a trovare il convoglio. Al tramonto il gruppo «Duilio» s'incorpora nella formazione del convoglio, che durante la notte mette la prua su Tripoli.

5 gennaio 1942

Poco dopo le tre di notte il gruppo «Duilio» lascia il convoglio, che giunge indenne a Tripoli alle 12.30 senza aver subito alcun attacco. Complessivamente, con questo convoglio giungono in Libia oltre 15.000 tonnellate di carburante, 12.500 di munizioni, 650 veicoli e 900 soldati.

Il Fuciliere si unisce poi al gruppo «Littorio» di ritorno in Italia. Alle 14.53 tale gruppo viene avvistato dal sommergibile britannico Unique (tenente di vascello Anthony Foster Collett) in posizione 40°07' N e 17°07' E: dapprima

l'Unique rileva rumore distante di navi su rilevamento 140°, poi (alle 14.56) avvista le alberature di una nave su rilevamento 130°, indi (14.58) avvista altre navi ed alle 15 si ritrova davanti una corazzata (la Littorio), un incrociatore e cinque cacciatorpediniere. Portandosi a quota periscopica, alle 15.05 il sommergibile perde momentaneamente il controllo dell'assetto prima di poter osservare i suoi bersagli, ed alle 15.10 rileva i rumori di un cacciatorpediniere vicinissimo, il che lo induce a scendere a 15 metri; tornato a quota periscopica alle 15.24, Collett scopre che la Littorio ha intanto cambiato rotta, ma alle 15.30, pur essendo in una posizione poco favorevole per attaccare, decide di lanciare lo stesso quattro siluri. Nessuna delle armi va a segno, nonostante a bordo dell'Unique sia avvertita una forte esplosione dieci minuti dopo i lanci.

22 gennaio 1942

Alle 11 il Fuciliere salpa da Taranto insieme a Bersagliere, Carabinieri ed Alpino (coi quali forma la XIII Squadriglia, al comando del capitano di vascello Ferrante Capponi sull'Alpino) ed agli incrociatori leggeri Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, Muzio Attendolo e Raimondo Montecuccoli della VII Divisione, con cui forma il gruppo «Aosta» (ammiraglio di divisione Raffaele De Courten sul Duca d'Aosta) incaricato di per fornire protezione ravvicinata all'operazione «T. 18», che prevede l'invio a Tripoli di un convoglio formato dalla motonave passeggeri Victoria, salpata da Taranto con 1125 soldati a bordo, e dalle moderne motonavi da carico Ravello, Monviso, Monginevro e Vettor Pisani, partite da Messina con circa 15.000 tonnellate di rifornimenti (nonché 271 automezzi e 97 carri armati), il tutto con la scorta diretta di Vivaldi, Malocello, Da Noli, Aviere, Geniere e Camicia Nera nonché delle torpediniere Castore ed Orsa. Sei ore dopo prende il mare anche un secondo gruppo di copertura, denominato «Duilio» (al comando dell'ammiraglio di divisione Carlo Bergamini imbarcato sulla corazzata omonima, comandante superiore in mare) e formato appunto dalla

corazzata Duilio e dai cacciatorpediniere Scirocco, Oriani, Ascari e Pigafetta (XV Squadriglia Cacciatorpediniere, al comando del capitano di vascello Enrico Mirti della Valle sul Pigafetta).

La Victoria salpa insieme al gruppo «Duilio», che con essa forma il convoglio numero 2 (del quale è capo scorta il Pigafetta: la XV Squadriglia ne è la scorta diretta), mentre il convoglio 1 si forma in mare con l'Unione delle quattro motonavi da carico, salpate in precedenza da Napoli e Messina, scortate dal gruppo «Vivaldi» (contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone) che conta sui cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi (nave ammiraglia di Nomis di Pollone), Antonio Da Noli e Lancerotto Malocello della XIV Squadriglia, Aviere (caposquadriglia), Geniere e Camicia Nera della XI Squadriglia (capitano di vascello Luciano Bigi sull'Aviere), sulla torpediniera Castore (capitano di corvetta Alfonso Congedo) e sulla torpediniera di scorta Orsa (capitano di corvetta Eugenio Henke). Nove sommergibili sono stati inviati in agguato ad est di Malta e tra Creta e l'Egitto occidentale, mentre la Regia Aeronautica e la Luftwaffe forniscono copertura aerea con ricognitori, aerei antisommergibili e soprattutto caccia, i quali di giorno saranno sempre presenti sopra le navi italiane.

I convogli numero 1 (privato della Ravello, rientrata a Messina per problemi al timone, ed unitosi al gruppo «Aosta» nel pomeriggio del 22) e 2 (che procede a 19 nodi) seguono rotte che, prima e dopo la riunione, li fanno passare a 190 miglia da Malta, dieci miglia in più di quello che si ritiene essere il massimo raggio operativo degli aerosiluranti basati in quell'isola e nella Cirenaica (stime che però si riveleranno inesatte, causa l'avanzata britannica in quei territori); si prevede che la sera del 23 le navi, riunite in un unico convoglio, accostaranno per Tripoli, sempre mantenendosi ai margini del cerchio di 190 miglia di raggio con centro su Malta.

La Royal Navy, informata dai decrittatori di «ULTRA» che «un importante convoglio diretto a

Tripoli dall'Italia e coperto dalla flotta sarà in mare oggi [22 gennaio], così come il 23 e il 24 gennaio» (il giorno seguente «ULTRA» riesce a fornire ai comandi britannici informazioni più dettagliate, sebbene meno del solito, indicando che un «importante convoglio» è partito dall'Italia per Tripoli con probabile arrivo il giorno 24, e che, sebbene la sua esatta composizione non sia nota, probabilmente esso comprende la Victoria con mille soldati e la motonave Vettor Pisani partita da Messina il 22 mattina, il tutto coperto «da un certo numero delle principali unità della Marina italiana»), ha disposto numerosi sommergibili in agguato nel Golfo di Taranto; nel primo pomeriggio del 22 la VII Divisione viene avvistata da due o tre sommergibili britannici, che segnalano l'avvistamento ai rispettivi comandi. Uno di essi, il Torbay (capitano di fregata Anthony Cecil Capel Miers), alle 13.47 (orario britannico; le 13.55 secondo le fonti italiane) lancia anche sei siluri contro la formazione italiana (di cui ha apprezzato la composizione in tre incrociatori e sei cacciatorpediniere, in navigazione a 20 nodi su rotta 140°), da 7300 metri di distanza, in posizione 39°40' N e 17°27' E, ma senza riuscire a colpire nessuna delle navi. Le basi britanniche a Malta ed in Egitto e Cirenaica sono poste in allarme, e vengono inviati dei ricognitori per appurare rotta, velocità e composizione delle forze italiane. Il gruppo «Duilio» viene avvistato il 22 sera dal ricognitore «B6KT»: i suoi messaggi vengono però subito intercettati e decifrati dai decrittatori imbarcati sulla Duilio, permettendo all'ammiraglio Bergamini di apprendere che il suo gruppo era stato avvistato. Il ricognitore britannico rimane in contatto con il gruppo di Bergamini in modo da poter raccogliere informazioni più precise e dettagliate, e poco dopo mezzanotte invia un secondo segnale più particolareggiato, anch'esso intercettato e decifrato dalla Duilio; alle 00.47 lancia una cortina di bengala su uno dei lati del gruppo «Duilio», poi si porta sul lato opposto in modo da poter contare una per una le navi che

lo compongono, le cui sagome sono ora chiaramente visibili nel controluce generato dai bengala; solo a questo punto, inviato a Malta un ulteriore messaggio ancora più ricco di dettagli, il ricognitore si allontana.

23 gennaio 1942

In mattinata, mentre sul cielo della formazione giungono i primi bombardieri tedeschi Junkers Ju 88 della scorta aerea, compaiono nuovamente i ricognitori britannici: restando molto lontani sia dalle navi italiane che dagli aerei tedeschi, non vengono attaccati ed inviano alle loro basi ulteriori informazioni, con crescente precisione, sulle navi del convoglio, senza che né le ripetute variazioni di rotta da parte di Victoria e Duilio, né la doppia inversione di marcia del gruppo «Aosta» possano trarli in inganno.

Alle 15 i convogli 1 e 2, in ritardo piuttosto considerevole rispetto al previsto, si riuniscono in una posizione prossima a quella prestabilita; le motonavi si dispongono su due colonne di due navi ciascuna (con la Victoria, capoconvoglio, in testa alla colonna sinistra). La XI e XIV Squadriglia Cacciatorpediniere si posizionano a scorta diretta intorno ai mercantili, mentre la Duilio e la VII Divisione si portarono ai lati del convoglio; il complesso navale assume una velocità di 14 nodi, sempre pedinato dai ricognitori nemici (uno dei quali appare alle 15.55 volando a bassissima quota, procedendo ad est delle navi italiane e mantenendo il contatto da circa 20 km di distanza). Sia l'ammiraglio Bergamini che l'ammiraglio De Courten hanno l'impressione che gli aerei provengano dalla Cirenaica.

Alle 16.16 cominciano gli attacchi aerei: dapprima alcune bombe di piccolo calibro mancano di poco la Victoria, che non subisce danni, poi la VII Divisione viene bombardata con ordigni di maggiore calibro, ma la sua reazione contraerea respinge l'attacco senza danni. Ritenendo insufficiente la scorta aerea di nove bombardieri tedeschi Ju 88 presente sopra il convoglio, l'ammiraglio Bergamini chiede via radio al comando della Luftwaffe della

Sicilia – primo caso di comunicazione radio diretta effettuata con successo tra i comandi navali ed aerei italo-tedeschi – l'invio di altri aerei in rinforzo alla scorta; giungono perciò altri tre Ju 88, che rafforzarono la scorta aerea. Alle 17.25 vengono avvistati altri tre velivoli britannici: provenienti dalla direzione del sole ormai prossimo a tramontare, si avvicinano con decisione al convoglio volando bassi, divenendo presto oggetto di violento fuoco contraereo da parte delle torpediniere che si trovano su quel lato del convoglio; poi, giunti a più di un chilometro dalle siluranti ed ad oltre tre dalla Victoria, cabrano ed invertirono la rotta, gettando in mare il carico offensivo, senza che gli Ju 88 riescano ad evitarlo. Agli uomini a bordo delle siluranti della scorta, che hanno negli occhi la luce del sole basso che impedisce di vedere bene, i tre aerei attaccanti sono sembrati dappprincipio dei bombardieri, e si pensa che abbiano rinunciato ad attaccare, gettando in mare per alleggerirsi quelle che sembrano bombe; ma in realtà sono aerosiluranti Bristol Beaufort del 39th Squadron della Royal Air Force, decollati da Berka (Bengasi), e dopo 60-90 secondi, il Vivaldi avvista le scie di due siluri, che evita passandoci in mezzo, ordinando al contempo ai mercantili di accostare d'urgenza di 90° a dritta, ma non tutti comprendono bene l'ordine. Quelli che erano stati scambiati per bombardieri, erano in realtà aerosiluranti.

Alle 17.30 un siluro colpisce a poppa la Victoria, sul lato dritto, lasciandola immobilizzata e leggermente appoppata, mentre a dritta del convoglio, gli Ju 88 attaccano ed abbattano uno degli aerei britannici.

Ad assistere la Victoria vengono distaccati Aviere, Ascari e Camicia Nera, mentre il resto del convoglio prosegue per non esporsi inutilmente ad ulteriori attacchi. La Victoria sarà affondata da un nuovo attacco aerosilurante alle 19, con la perdita di 409 uomini, mentre 1046 potranno essere tratti in salvo.

Alle 19.15 la Duilio e la XV Squadriglia Cacciatorpediniere, come previsto, si posizionano a nord

del 36° parallelo ed ad est del 19° meridiano, per difendere il convoglio da eventuali navi da guerra britanniche provenienti dal Mediterraneo orientale, ma tale minaccia non si concretizza; le motonavi proseguono invece per Tripoli scortate dai gruppi «Vivaldi» e «Aosta».

24 gennaio 1942

Il convoglio, dopo aver superato indenne altri attacchi aerei e subacquei, giunge a destinazione alle 14.

25 gennaio 1942

Il gruppo «Aosta» raggiunge Taranto alle 15.30.

Febbraio 1942

Il capitano di fregata Umberto Del Grande, quarantunenne, avvicenda il parigrado Cerrina Feroni nel comando del Fuciliere.

14 febbraio 1942

In serata il Fuciliere, insieme a Carabiniere, Bersagliere, Alpino (coi quali forma la XIII Squadriglia), alla VII Squadriglia Cacciatorpediniere (Freccia, Folgore, Saetta), alla VIII Divisione (incrociatori leggeri Montecucoli e Duca d'Aosta, al comando dell'ammiraglio Raffaele De Courten) ed alla corazzata Duilio (nave di bandiera dell'ammiraglio Carlo Bergamini), salpa da Taranto per partecipare all'operazione «M.F. 5» a contrasto dell'invio di un convoglio britannico (convoglio «M.W. 9», formato dai piroscafi Clan Chattan, Clan Campbell e Rowallan Castle scortati dall'incrociatore leggero Penelope e da sei cacciatorpediniere della Forza K) da Alessandria a Malta.

Il gruppo salpato da Taranto deve congiungersi alle otto del mattino seguente con un altro proveniente da Messina e formato dalla III Divisione (ammiraglio di divisione Angelo Parona; incrociatori pesanti Trento e Gorizia) e dalla XI Squadriglia Cacciatorpediniere (Aviere, Geniere, Ascari, Camicia Nera) in un punto situato 70 miglia ad est di Malta (successivamente spostato 40 miglia più a sud, a seguito di ordine delle 20.20). III e VIII Divisione, riunite in un unico gruppo, procederanno in posizione avanzata, seguite a dieci miglia dalla Duilio con l'VIII Squadriglia.

La formazione, che gode della scorta aerea di velivoli da caccia della Luftwaffe, dovrà intercettare ed attaccare il convoglio britannico in navigazione verso Malta; è prevista un'estesa e precisa ricognizione aerea per guidare la formazione navale, nonché crociere d'interdizione di caccia Reggiane Re 2000 dell'Aeronautica della Sicilia dirette contro le provenienze da Malta verso est, ed intensificazione dei bombardamenti su Malta, a copertura dell'operazione. Già alle 19.55, tuttavia, la Duilio e la VIII Squadriglia ricevono ordine di rientrare in porto. Supermarina, infatti, ha appurato che non ci sono corazzate britanniche in mare (difatti la Mediterranean Fleet non ha più una sola corazzata efficiente da dicembre, quando le ultime due sono state poste fuori uso ad Alessandria dagli incursori della X MAS), pertanto l'impiego della Duilio è ritenuto superfluo. La III e VIII Divisione, invece, vengono fatte proseguire.

15 febbraio 1942

III e VII Divisione si riuniscono verso le 9.20, formando un'unica formazione sotto il comando dell'ammiraglio De Courten, che dirige su rotta 180° a 20 nodi di velocità. I primi velivoli della scorta aerea sono arrivati alle 7.15, e resteranno sul cielo delle navi, senza interruzioni, fino alle 16. Supermarina ritiene che siano in mare non uno ma due convogli diretti verso Malta: uno, in posizione più avanzata, di due piroscafi con 1-2 incrociatori e 5-6 cacciatorpediniere, ed un altro più arretrato con tre piroscafi (uno dei quali in avaria) e cinque navi di scorta, compresi forse due incrociatori. In realtà soltanto il convoglio «M.W. 9» è diretto a Malta: non esiste un secondo convoglio. Verso le otto del mattino Supermarina, sulla base degli avvistamenti da parte di un gruppo di S-Boote tedesche in agguato ad est di Malta, giunge alla conclusione che il convoglio più avanzato non sia più intercettabile, perché ormai quasi arrivato a destinazione (non è così); il secondo convoglio, benché intensamente

cercato dai ricognitori, non viene trovato (perché non esiste). In realtà, il convoglio «M.W. 9» ha già cessato di esistere a causa dei ripetuti attacchi aerei italo-tedeschi: dei tre mercantili del convoglio, il Clan Campbell, troppo danneggiato per proseguire, si è dovuto rifugiare a Tobruk, mentre Clan Chattan e Rowallan Castle sono stati affondati. Alle 18.30 la formazione comprendente la III e VII Divisione riceve ordine di rientrare alla base, seguendo rotte che la tengano sempre ad almeno 180 miglia da Malta.

16 febbraio 1942

Alle 4.44 l'accensione di alcuni bengala annuncia l'arrivo di un attacco aereo diretto contro la formazione di De Courten, comunque già preannunciato da intercettazioni di comunicazioni radio britanniche; viene subito iniziata l'emissione di cortine nebbiogene. Alle 5.30 ha luogo un attacco di aerosiluranti; grazie alle cortine nebbiogene ed alle pronte manovre di tutte le navi della formazione, che impediscono ai piloti nemici di determinare correttamente i dati necessari al lancio, nessuna nave viene colpita. Alle 5.57 si spengono gli ultimi bengala. Alle 7 sopraggiungono i primi aerei tedeschi per ricominciare la scorta aerea; alle 7.25 le due Divisioni si separano, scambiandosi le squadriglie di cacciatorpediniere: Fuciliere e XIII Squadriglia si trovano così ad accompagnare la III Divisione, anziché la VIII. Alle 7.47 la III Divisione avvista un bombardiere britannico Vickers Wellington, che viene abbattuto verso le otto dagli Junkers Ju 88 della scorta aerea: l'ammiraglio Parona distacca il Fuciliere per recuperarne i superstiti, e verso le 8.30 il cacciatorpediniere trae in salvo tre dei sei uomini dell'equipaggio del bombardiere, mentre gli altri tre sono rimasti uccisi. Due dei prigionieri sono gravemente feriti e spirano a bordo del Fuciliere poco dopo il salvataggio, nonostante le cure prestate dall'equipaggio; il terzo, tenente John W. W. Richards, ha invece riportato soltanto ferite leggere, e rac-

conta che il suo aereo proveniva direttamente dall'Inghilterra e che sarebbe dovuto atterrare a Malta: smarritosi durante la notte a causa del maltempo, si era messo in cerca dell'isola e si era avvicinato alle navi italiane avendole scambiate per britanniche. Alle 11.30, essendo la formazione in procinto di entrare in acque abitualmente infestate da sommergibili britannici (gli approcci meridionali dello Stretto di Messina), l'ammiraglio Parona ordina di incrementare la velocità a 24 nodi; per rafforzare la protezione della formazione contro gli attacchi subacquei, si uniscono ad essa la torpediniera Giuseppe Dezza e due MAS usciti da Messina, nonché due idrovolanti antisommergibili CANT Z. 501, tre Junkers Ju 88 e due caccia Messerschmitt Bf 109. Nonostante questo dispiegamento di forze, alle 13.45 il Carabiniere (capitano di fregata Giacomo Sicco) viene colpito da un siluro che gli asporta la prua, senza che nessuna nave od aereo abbia avvistato un periscopio. L'attaccante è il sommergibile britannico P 36 (tenente di vascello Harry Noel Edmonds), che ha avvistato la formazione italiana alle 13.01 – ventuno minuti dopo aver rilevato rumore di motrici di cacciatorpediniere su rilevamento 110° – mentre si trovava a quota periscopica a sud dello stretto di Messina. Dopo aver inizialmente manovrato per attaccare l'incrociatore di testa, correttamente identificato come il Trento, alle 13.07 Edmonds ha cambiato bersaglio e deciso invece di attaccare il Gorizia; alle 13.15 (evidente la discrepanza con le fonti italiane), in posizione 37°42' N e 15°35' E, il P 36 ha lanciato quattro siluri da 915 metri, per poi scendere in profondità (verrà poi sottoposto a caccia a partire dalle 13.18, con il lancio di 105 bombe di profondità nei primi 45 minuti, nessuna delle quali esplosa particolarmente vicina). Venti uomini del Carabiniere sono rimasti uccisi; i feriti, quaranta, vengono trasbordati sull'Alpino, sul Bersagliere e sui MAS (questi ultimi prelevano i più gravi, per portarli rapidamente a terra), dopo di che il cacciatorpediniere mutilato viene preso a rimorchio

dapprima dalla Dezza e successivamente dal rimorchiatore Instancabile, con la scorta della torpediniera Generale Marcello Prestinari.

Solo il Fuciliere rimane con Trento e Gorizia, che entrano a Messina alle 15. I MAS con i feriti giungono in porto mezz'ora più tardi, l'Alpino ed il Bersagliere alle 19, mentre il Carabiniere riuscirà a raggiungere Messina solamente il mattino successivo.

7 marzo 1942

Il Fuciliere, insieme al caccia-torpediniere Vivaldi ed alla torpediniera Castore, si unisce alla scorta del convoglio numero 3 (motonave Monreale e torpediniera Circe, partite da Napoli all'1.30) dell'operazione di traffico «V. 5», che prevede l'invio di tre convogli da Brindisi, Messina e Napoli a Tripoli, per un totale di quattro moderne motonavi scortate complessivamente da cinque cacciatorpediniere e tre torpediniere.

8 marzo 1942

Alle 7.30 il convoglio numero 3 si aggrega ai convogli 1 (motonavi Nino Bixio e Reginaldo Giuliani, cacciatorpediniere Antonio Pigafetta e Scirocco) e 2 (motonave Gino Allegri, cacciatorpediniere Antonio Da Noli e Bersagliere), partiti rispettivamente da Brindisi e Messina e riunitisi già il giorno precedente.

Entro le 8.30, a 190 miglia da Leuca, si forma così un unico convoglio sotto il comando del capitano di vascello Enrico Mirti della Valle, imbarcato sul Pigafetta. Poco dopo, alle 9.45, sopraggiunge anche il gruppo di scorta, al comando dell'ammiraglio di divisione Raffaele De Courten, formato dagli incrociatori Eugenio di Savoia, Raimondo Montecuccoli e Giuseppe Garibaldi e dai caccia-torpediniere Alfredo Oriani, Aviere, Ascarì e Geniere; tale gruppo zigzaga a 16-18 nodi di velocità mantenendosi poco a poppavia del convoglio, che procede a 15 nodi verso sud passando a 190 miglia da Malta. La scorta aerea, mantenuta pressoché senza interruzione durante tutte le ore diurne, è fornita da due bombardieri medi CANT Z. 1007 della Regia Aeronautica e (in media)

da sei tra bombardieri Junkers Ju 88 e caccia pesanti Messerschmitt Me 110 della Luftwaffe; comunque non si concretizza alcuna minaccia da parte degli aerei di Malta, a causa di un equivoco commesso dai piloti britannici (vedi 9 marzo). Al tramonto il gruppo di scorta dell'ammiraglio De Courten viene "incorporato" nel convoglio.

9 marzo 1942

Sulla base delle informazioni di "ULTRA", decolla da Malta un ricognitore Martin Maryland del 69th Squadron R.A.F. con il compito di intercettare il convoglio formato da Bixio, Allegri, Giuliani e Monreale, per guidare sul posto gli aerosiluranti incaricati di attaccarlo. Il ricognitore trova (e segnala) effettivamente un convoglio formato da quattro moderne motonavi, tre cacciatorpediniere e tre torpediniere, circa 200 miglia a sudest di Malta: si tratta però del convoglio sbagliato, anche se l'equipaggio dell'aereo non può saperlo. Il convoglio trovato dal Maryland è composto dalla motonave cisterna Giulio Giordani e dalle motonavi da carico Unione, Lerici e Ravello, scortate dai cacciatorpediniere Scirocco, Pigafetta e Strale e dalle torpediniere Cigno e Prociòne; ma queste navi sono dirette verso nord, in viaggio di ritorno da Tripoli verso l'Italia, mentre il convoglio che comprende il Vivaldi, quello che i comandi di Malta vogliono attaccare (essendo questo formato da navi cariche di rifornimenti per il fronte nordafricano, mentre le altre stanno tornando scariche), procede in direzione opposta, verso sud.

Poco più tardi un altro ricognitore, un Maryland del 203rd Squadron, avvista il convoglio "giusto" (quello del Vivaldi): in seguito a questo avvistamento, i comandi britannici fanno decollare dalla base libica di Bu Amud (vicino a Tobruk) una formazione di otto aerosiluranti Bristol Beaufort del 39th Squadron R.A.F. (guidati dal capitano C. S. Taylor), nonché una di bombardieri Boeing B-17 Flying Fortress del 220th Squadron. I Beaufort dovrebbero essere scortati da dei caccia Bristol Beaufighter, ma questi ultimi non si presentano al punto d'incon-

tro; gli aerosiluranti proseguono ugualmente senza scorta, ed alle 16.40 avvistano un convoglio 170 miglia a nord di Tripoli, passando dunque all'attacco. Ma il convoglio che i Beaufort hanno trovato e attaccato è quello sbagliato; si tratta infatti di quello di ritorno dalla Libia, formato da Giordani, Unione, Lerici e Ravello. La composizione molto simile dei due convogli e delle relative scorte trae in inganno gli equipaggi dei Beaufort: siccome il convoglio da essi trovato è formato da quattro moderne motonavi scortate da una mezza dozzina di siluranti, il che corrisponde grosso modo alla descrizione del convoglio segnalato loro dai comandi sulla base delle notizie dei ricognitori, i piloti britannici ritengono di aver trovato il convoglio loro assegnato come obiettivo, senza apparentemente notare, o badare, al fatto che esso stia seguendo rotta opposta a quella che dovrebbe seguire. L'attacco, ad ogni modo, è del tutto infruttuoso: nessuno dei siluri lanciati dai Beaufort va a segno, così come nessuno degli aerei britannici viene danneggiato dal tiro contraereo delle navi (uno viene invece danneggiato dai caccia tedeschi postisi al loro inseguimento, ma in modo non grave).

Nel frattempo, ignaro di tutto ciò, il convoglio che include il Fuciliere prosegue tranquillo verso la propria rotta. Neanche i B-17 riescono a trovarlo, e la sua navigazione non viene così molestata durante tutta la navigazione.

Al largo di Ras Cara (punto d'atterraggio), in mattinata, il gruppo di scorta lascia il convoglio e si posiziona in modo da coprirlo da eventuali attacchi di navi britanniche, che però non hanno luogo. Alle 7.30 Scirocco e Pigafetta lasciano anch'essi il convoglio per rinforzare la scorta di un altro partito da Tripoli per tornare in Italia (e che ha in quel momento incrociato quello proveniente dall'Italia); il convoglio entra nel porto di Tripoli tra le 17.30 e le 18.

.....CONTINUA.....

ICOM IC-7610

APPARATO SDR A CAMPIONAMENTO DIRETTO CON FILTRO DIGI-SEL
AD ELEVATA SELETTIVITA'



- Ricetrasmittitore HF/50 MHz
- DUAL DIGI-SEL
- Campionamento diretto RF
- 110 dB di RMDR
- Doppio monitoraggio in tempo reale
- Display a colori Touch Screen
- 2 uscite BF indipendenti
- 2 antenne separate ed indipendenti
- 2 porte USB posteriori e 2 frontali
- Slot SD per archiviazione dati
- Uscita video DVI-D
- Gestione remota

SM Technology
By Salvo Mangano **IW9GZS**

PRODOTTI PER RADIOAMATORI
ACCESSORI - ANTENNA - RICETRASMITTENTI
Il primo sito in DropShipping d'Italia

A prezzi super convenienti
VISITA IL NOSTRO NEGOZIO ON LINE
www.smelettronica.com



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



Spunti per la preparazione all'esame per la patente di radioamatore, messi a disposizione gratuitamente per uso non commerciale.

Laboratorio, complementi esercizi e ripasso, radiotecnica dilettevole e qualche chiacchierata. In quanto tale, occorrerà sempre fare riferimento ai testi di base adottati per i corsi. Rivisitazione della tecnica alla scoperta del come e un po' anche alla ricerca dei perché. In fondo, il ripasso altri non è che radiantismo vissuto, cose magari ovvie ma raccontate con semplicità e chiarezza. Ciò che ritengo più importante di tutto in questa rivisitazione, e che facilmente sfugge ad un primo approccio, è la sintesi, che sovente svela interconnessioni tra argomenti solo apparentemente scollegati. Queste note sono pertanto dedicate a quanti hanno voglia di crescere verso conoscenze e consapevolezze maggiori, e disponibilità ma soprattutto determinazione a farlo.

1.8 RADIAZIONE (PARTE OTTAVA)

radiazione: combattiamo le perdite !

Ci si potrebbe domandare perché insisto tanto nel voler attingere alla radice delle cose, nell'esplorare particolari e dettagli che potrebbero alla fine rivelarsi insignificanti, se non apparire stucchevoli. Credo, e amo, la conoscenza intuitiva, istintuale quasi, quella che sovente ci fa discernere (almeno speriamo) la via giusta a primo acchito; quella che mai prescinde da una conoscenza profonda, una lunga familiarità, quasi un senso di mutua appartenenza. Quella che oltre a permetterci un uso più consapevole delle risorse strumentali impiegate, non scivola di dosso, nemmeno dopo periodi più o meno lunghi di oblio, non cede alla slavatura, alla scoloritura, all'erosione, in una parola all'usura del tempo e, a differenza di altre, non ci pianta in asso lasciandoci nell'incertezza più cupa. Quella che ci dà quell'appagamento profondo, che rammenta lo scrivere tenendo presente l'etimologia delle parole, o il visitare una città d'arte conoscendone la storia, la letteratura, i protagonisti.

Distribuzione lungo l'antenna dell'energia irradiata

Alla luce di quanto visto nelle ultime puntate, vedremo ora come si distribuisca, lungo l'antenna, l'energia irradiata e di conseguenza dove si localizzino in essa le zone di massima irradiazione. Alcuni, me compreso, hanno ritenuto o ritengono che in una generica antenna questa avvenga in corrispondenza del ventre di corrente (*current loop* ovvero *current antinode*) ed in particolare nel dipolo hertziano a mezz'onda

alimentato al centro in corrispondenza del suo centro geometrico (o nel suo corrispettivo marconiano, alla base della verticale a quarto d'onda ivi alimentata); è infatti opinione comune che la massima irradiazione dell'antenna si abbia al centro dell'elemento (ossia all'estremità interna di ciascun semidipolo) vale a dire ove in antenna la corrente ⁽¹⁾ assume il suo massimo valore; per gli stili verticali ed i piloni a quarto d'onda usualmente corrisponderà all'estremo più prossimo alla terra o al piano conduttore che ne rappresenta il sostituto. Avrei tuttavia qualche fondato motivo per mettere in dubbio tale convincimento anche rilevando come, a seguito di attente ricerche su fonti qualificate sia bibliografiche che sul web, mi sia apparso piuttosto scarso di riscontri. Teniamo inoltre presente come nella formazione del campo e.m. qual'è rappresentato dal vettore di Poynting $\underline{W} = \underline{E} \times \underline{H}$ (puntata 1.6) intervengano tanto il campo elettrico $\underline{E}$ originato dalle cariche, statiche o in moto, e responsabile dell'accelerazione impressa alle cariche, quanto quello magnetico $\underline{H}$ originato appunto dal moto delle cariche e proporzionato al numero delle cariche mosse. Senza la simultanea presenza di una tensione determinata dal campo $\underline{E}$ come pure di una corrente, nella cui assenza il fattore $\underline{H}$ sarebbe azzerato, non vi sarebbe pertanto radiazione di sorta ⁽²⁾. Il campo $\underline{E}$, cioè quello che come abbiamo visto rappresenta la fem ed in quanto tale imprime accelerazione alla carica, in tutte le sue componenti compresa dunque quella tangenziale indicata dal modello Kink precedentemente citato (punta 1.6), sarà dunque lungo l'antenna proporzionale punto per punto ⁽³⁾ alla tensione RF ivi presente $\underline{E}$, mentre il campo $\underline{H}$, anch'esso in tutte le sue componenti

sarà proporzionale alla corrente $\underline{I}$, vale a dire al numero delle cariche che partecipando di tale moto accelerato, attraversano una data sezione di conduttore in un determinato tempo.

Ricordiamo (v. puntata 1.4) che la tensione RF (e con essa il modulo del vettore campo elettrico $\underline{E}$) è massima all'estremo mentre passando per il centro raggiunge un minimo (teoricamente zero qualora il dipolo non fosse alimentato appunto al centro) per poi cambiare segno e raggiungere ancora un massimo, ma di segno opposto, all'altra estremità; senza che però il campo elettrico $\underline{E}$ subisca discontinuità di segno, rimanendo sempre diretto lungo l'asse dell'antenna ed orientato (convenzionalmente) dall'estremo che ad un dato istante assumiamo positivo verso l'altro estremo, che al medesimo istante sarà negativo; la corrente RF, e con essa il campo magnetico $\underline{H}$, è invece nulla agli estremi dell'antenna e raggiunge il massimo valore in corrispondenza del centro del dipolo, vuoi perché il numero delle cariche spostate che vi transitano è via via maggiore avendone raccolte in numero crescente lungo il percorso (ricordiamo l'analogia dell'onda marina che discende la china della battigia) vuoi perché le stesse, progressivamente accelerate dal campo elettrico (per quanto decrescente verso il centro) raggiungono ivi la massima velocità (ricordiamo l'analogia del pendolo) vale a dire vi transitano più cariche nell'unità di tempo ⁽⁴⁾; dette cariche, oltrepassato il centro, man mano che si avvicineranno all'altra estremità saranno via via decelerate ed addirittura si arresteranno per strada alcune prima, altre poi, ma questo non perché il campo vi sia meno intenso, che anzi (come accade in un acceleratore di particelle) ne verrebbero

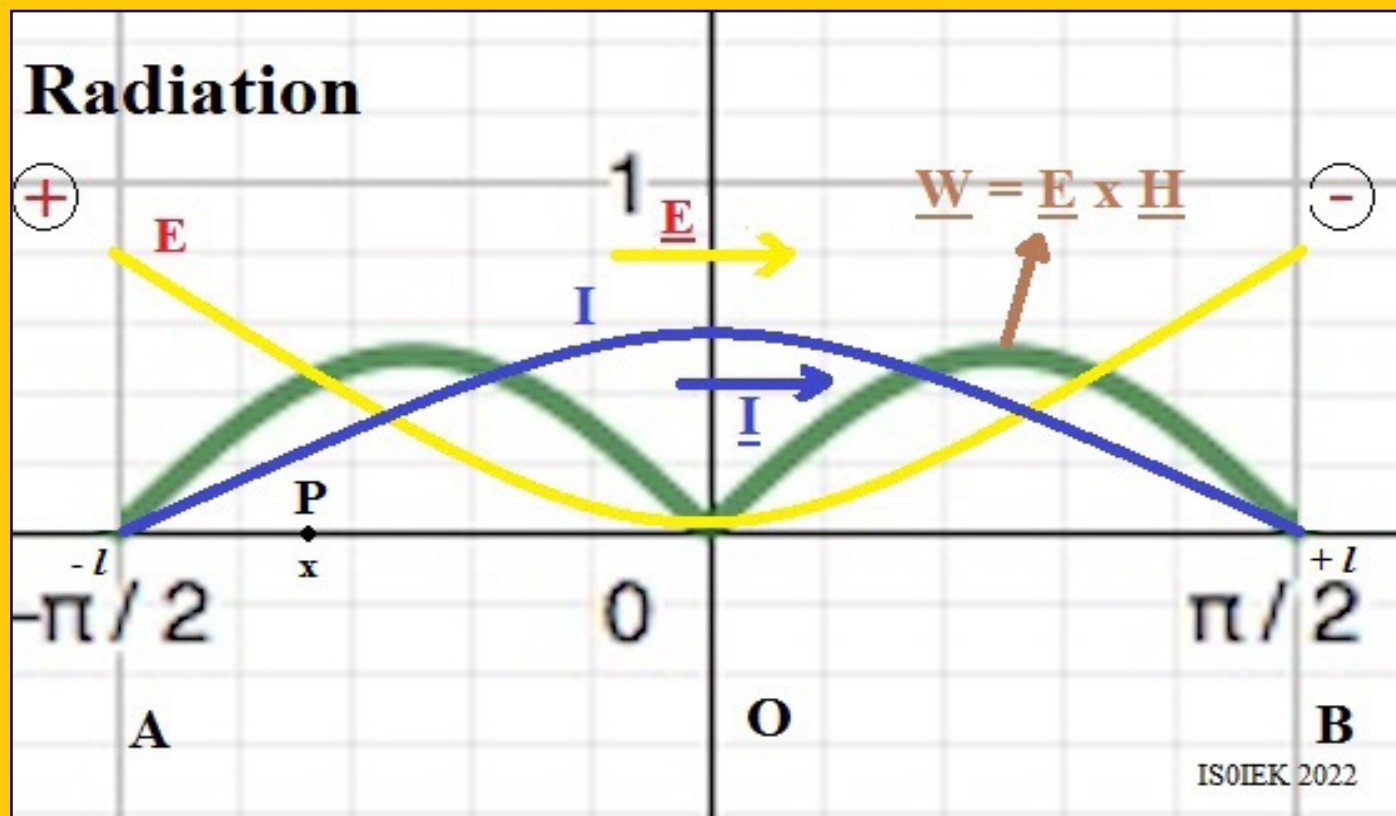


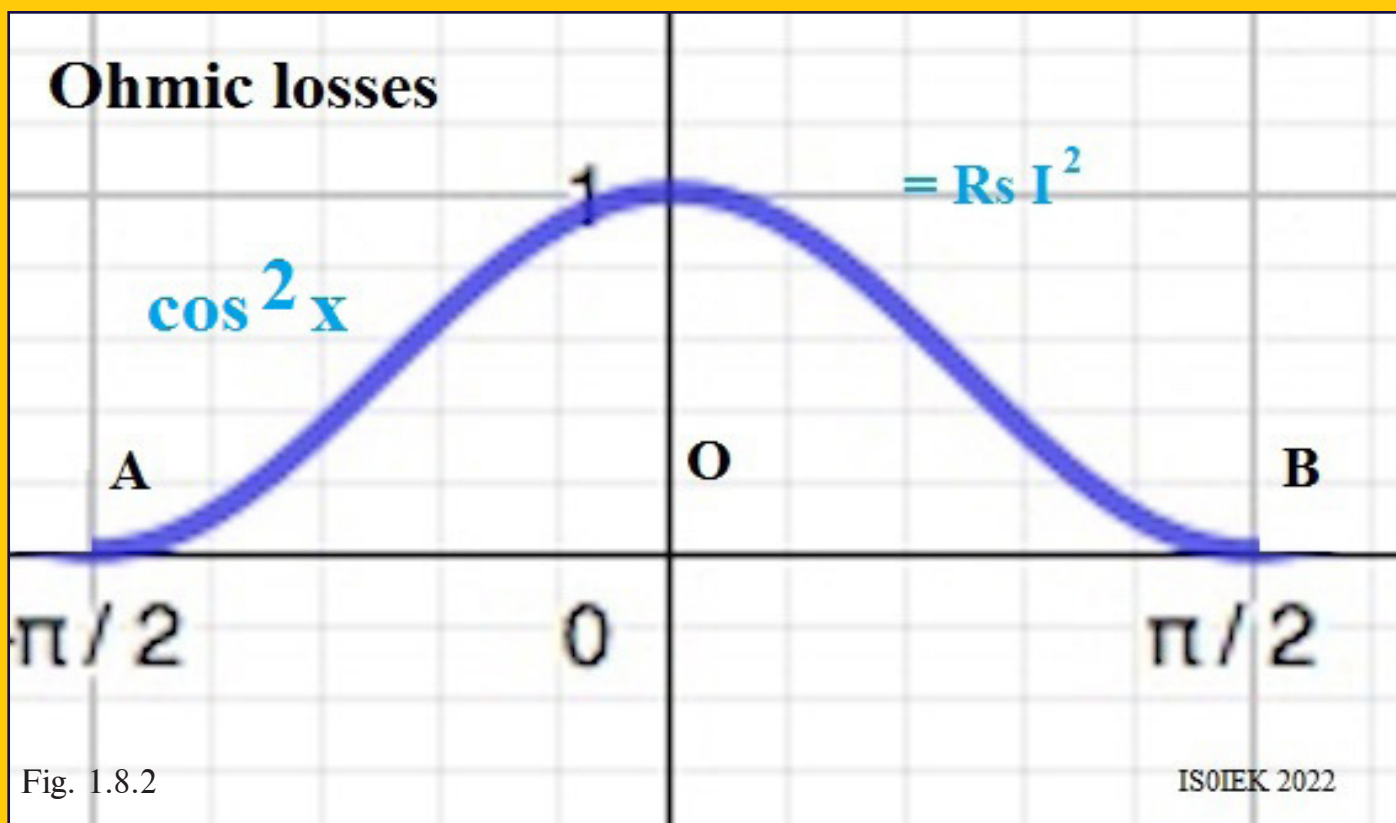
Fig. 1.8.1

accelerate ulteriormente, ma semplicemente perché il ciclo RF avrà nel frattempo mutato di segno, dunque respingendole, per ripetere il fenomeno ma a parti invertite. Viene pertanto da attribuire un andamento sinusoidale (Fig. 1.8.1) alla distribuzione lungo l'antenna della corrente massima al centro (linea blu) dunque posta l'origine O al centro del dipolo, proporzionale al coseno dell'ascissa **x** (espressa in radianti) cioè **cos(x)** ; così pure della tensione (linea gialla) crescente in modulo all'allontanarsi dal centro pur mantenendo (all'istante considerato) il proprio segno invariato dunque proporzionale al valore assoluto del seno dell'ascissa cioè **|sen(x)|**. Pertanto l'irradiazione, proporzionale al prodotto delle grandezze E ed H, avrà di conseguenza una distribuzione (linea rossa) che rispecchia detto prodotto nella forma **cos(x)*|sen(x)|** (5). Ciò almeno in base alla distribuzione ideale assunta lungo l'antenna dalle grandezze elettriche interessate; molte di queste considerazioni sono basate su modelli che si rifanno ad una distribuzio-

ne approssimativamente sinusoidale delle grandezze lungo l'antenna, adottando talvolta coefficienti correttivi per tener conto di alcuni fattori quali le capacità terminali ecc. La distribuzione reale potrà però discostarsi anche notevolmente da quanto suggerirebbero considerazioni teoriche, essendone nel caso reale verificate più o meno parzialmente alcune premesse; ad es. nel dipolo alimentato al centro la tensione, appunto al centro, ha un valore finito anziché essere nulla, e quella alle estremità risulta inferiore a quanto dovrebbe per via della presenza di capacità più elevate di quanto la teoria vorrebbe (dipolo perfettamente rettilineo in libero spazio) come per essere gli estremi posti spesso ad un'altezza inferiore (ricordiamo che dalla $C = Q/V$ alias $V = Q/C$ al crescere di C a parità di altre condizioni V diminuisce) una disposizione angolata, la presenza di materiali dielettrici, ecc.; inoltre data la complessità dei fenomeni implicati, in parte forse ancora oggetto di investigazione (6).

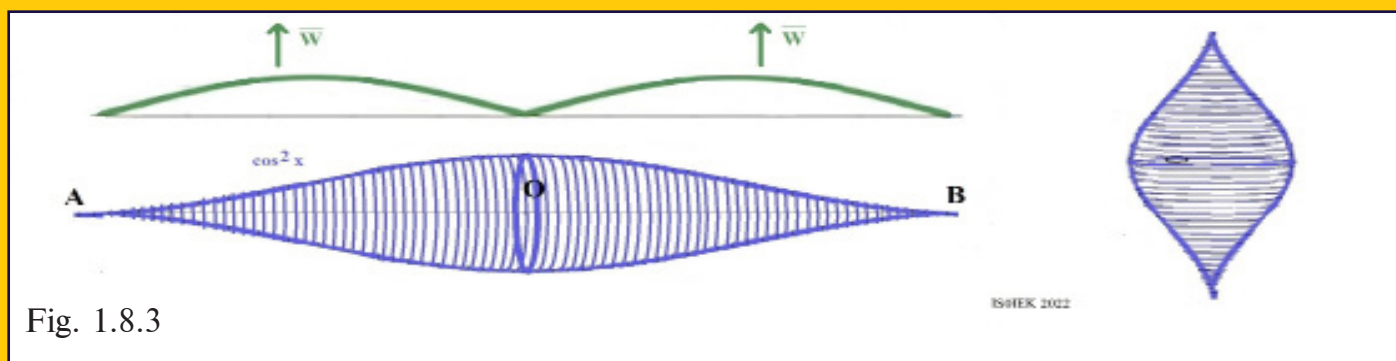
Distribuzione trasversale e longitudinale della conduttanza

Dal fatto che la conduzione per le correnti a radiofrequenza sia essenzialmente superficiale a causa dell'effetto pelle (*skin effect*) discende che non venga ad esserne interessata l'intera sezione trasversale del conduttore, bensì la sola parte più esterna, il che vale a dire in prima approssimazione (ed almeno per frequenze sufficientemente elevate quali lo sono quelle impiegate dai radioamatori, dalle HF *-high frequencies*, appunto- in sù) la sola circonferenza della sezione del conduttore nel caso più comune in cui questo sia di sezione circolare, ovvero il solo perimetro qualora questa sia quadrata, rettangolare o comunque poligonale. Ora, mentre la sezione cresce con legge quadratica, ossia col quadrato delle dimensioni trasversali ($\pi d^2/4$ nel caso della sezione circolare di diametro **d**, l^2 se quadrata di lato **l**, o più in generale $l_1 \cdot l_2$ se rettangolare, ecc.) il perimetro o la circonferenza crescono in semplice proporzione lineare (anziché quadratica) con queste: con il diametro attraverso il fattore π nel caso della sezione circolare (πd), ed analogamente con la diagonale (e dunque i lati) negli altri casi: rispettivamente, $4l$, $2(l_1 + l_2)$... Per la stessa ragione dalla formula, riferita ad un tratto di conduttore di lunghezza unitaria, che ci dà la conduttanza **G = S/p** (7) ove **p** rappresenta la resistività intrinseca del materiale (rame, ottone, alluminio ...) interessandoci non già l'intera sezione, ma nel caso della RF solamente la sua zona perimetrale, possiamo ritenere (sempre in prima approssimazione) la conduttanza proporzionale appunto alla circonferenza (o perimetro) di detta sezione. Se nel conduttore d'antenna desideriamo mantenere costante la conduttanza su tutte le sezioni che fanno parte del conduttore, al solito ammettendo almeno come ipotesi di lavoro una distribuzione sinusoidale della corrente d'antenna **i**, dovremo far sì che il diametro **d** dello stesso, assieme alla sua circonferenza cui come si è visto è linearmente proporzionale, decresca dal centro verso le estremità in proporzione al coseno dell'ascissa lineare **x** misurata appunto a partire dal centro O del dipolo, cioè **d ∝ cos(x)** ; in altre parole la rastremazione del conduttore dovrebbe di preferenza seguire una legge sinusoidale, più che un andamento lineare. Ricordando inoltre che la componente dissipativa per effetto joule è proporzionale ad **i²**, la quale **i** in un'antenna ideale è distribuita proporzionalmente al cos(x), in Fig. 1.8.2 è rappresentato l'andamento delle perdite suddette dipendenti dal quadrato della corrente (sempre assumendo per questa una distribuzione sinusoidale) proporzionale dunque al **cos²(x)** attraverso il fattore **Rs** assunto per semplicità come dipendente dalle sole perdite resistive nel conduttore, e solamente a queste, almeno in un'antenna fatta bene e ben isolata. Se quindi per giunta ed a maggior ragione volessimo mantenere costanti le perdite resistive, contenendole pertanto entro valori comparabili con quelle che si hanno verso le estremità, anche la conduttanza, e con essa come visto il diametro **d** del conduttore, dovrà a sua volta crescere con legge quadratica (anziché lineare) cioè **d ∝ cos²(x)**. A tal fine, il profilo longitudinale ideale dovrebbe essere tale che la sua sezione segua appunto una legge siffatta (9) e quindi una forma per il conduttore più che possibile simile al solido che si otterrebbe dalla rotazione della curva di dissipazione (in colore nella Fig. 1.8.2) intorno all'asse delle ascisse. Ottenendo con ciò una sagoma fusiforme oblunga ed appuntita alle estremità, quale vediamo nella Fig. 1.8.3 in differenti polarizzazioni ed allungamento, malgrado l'insolito aspetto squaliforme forse un tantino inquietante (non è però un pesce d'aprile!) rammentando anche un po' il sommergibile Nautilus del misterioso e cupo Cap. Nemo. I due bracci del dipolo irradiano comunque all'unisono e, nel caso in cui si dispongano angolati tra loro (10), dai manuali nonché dalle applicazioni di modellazione (quali ad es. MMANA ecc.) ci verrà illustrato bene come si comportino il lobo od i lobi di irradiazione, nonché gli altri parametri dell'antenna; cosa che, dato anche l'elevato numero di possibili configurazioni differenti, sarebbe oltremodo prolisso approfondire qui.



In definitiva, quanto alle perdite di natura ohmica test  trattate, sar  dunque conveniente che il conduttore d'antenna abbia una forma rastremata, vale a dire ciascuno dei suoi due bracci presenti (come le colonne) una sezione decrescente man mano che ci si allontana del centro, oppure dalla base nel caso di antenna verticale in quarto d'onda (zone di maggior corrente), per andare verso le/l'estremit ; inoltre di tipo cavo all'interno (considerato come la parte centrale della sezione, per via dell'effetto pelle citato, concorra in misura trascurabile alla conduzione delle correnti a radiofrequenza; tutto ci  oltretutto anche per ragioni di resistenza meccanica, nonch  di peso (e di costo del materiale). E pur senza la pretesa di ottenere quella che, come test  visto, sarebbe la sagoma ideale al fine del contenimento delle perdite, si preferisce in pratica limitarsi ad approssimarla, anche per ragioni costruttive, di ingombro e magari anche estetiche, come ad esempio adottando una rastremazione che segua un andamento con legge lineare, il che significa impiegare elementi rettilinei, quali i tubolari raccordati di tra loro e di

diametro via via decrescente (es. le grandi direttive Yagi-Uda, Log periodica, o di altro tipo) oppure far ricorso a strutture reticolari (piloni o elementi in traliccio) come   dato vedere ad esempio negli impianti di grande potenza quali le stazioni di radiodiffusione ecc. Analoga conformazione avranno, nel caso di allineamenti pluri-elementi (quali le antenne direttive cennate, ma non solo) tutti gli altri elementi che lo costituiscono, considerato come anche negli elementi cosiddetti parassiti scorrano correnti RF indotte di notevole intensit , tanto pi  elevata quanto pi  questi siano ravvicinati (essendo maggiore la mutua induzione) e si renda pertanto imperativo contenere le rispettive perdite, anche abbondando nella sezione dei medesimi che saranno in tal caso quasi esclusivamente costituiti da tubo, profilati o strutture reticolari (traliccio), assai pi  che non conduttori semplici (e peggio ancora sottili).





(Foto 1.8.4) https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/42/Lakihegyi_adotorony_1.jpg
Moja at Hungarian Wikipedia, CC BY-SA 3.0 <<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>>, via
Wikimedia Commons

Senza però perdere di vista le perdite dielettriche, e soprattutto quelle per insufficiente isolamento (e quindi dispersione) alle estremità dei dipoli, laddove la tensione RF è massima in quanto lo è ivi il campo elettrico; anzi converrà che queste abbiano possibilmente forme arrotondate, intanto per creare un carico capacitivo minimale che tenda a rendere maggiormente omogeneo il regime delle correnti nei tratti dell'antenna prossimi alle estremità ⁽¹¹⁾ ma anche per ovviare o limitare (specie in impianti di una certa potenza) effluvi e dispersioni per effetto corona, dovute alla concentrazione del campo elettrico in corrispondenza delle punte. Conformazione un tempo approssimata da alcuni piloni autoirradianti delle stazioni per radiodiffusione, i quali pur essendo in genere costituiti da strutture reticolari di elementi rettilinei, non presentanti dunque linee curve, avevano una base sottile (poggiata in genere sopra un isolatore di adeguata consistenza e robustezza), una ragguardevole sezione mediana (corrispondente al punto di massima corrente, trattandosi in tal caso di dipoli verticali -end fed- eccitati d'estremità cioè alla base; difatti a prescindere da dove è applicata l'alimentazione -ossia dove si collega la linea, cavo o altro- nel dipolo a mezz'onda la corrente è sempre massima al centro), ed una punta nuovamente sottile, magari dotata in cima di un cappello capacitivo (ed alla base analogamente, di una qualche sorta di raggiera, distanziata un poco rispetto al terreno circostante). Ciò che rispondeva bene ad esigenze statiche come pure di risparmio di materiale, ed altrettanto bene alla regolare distribuzione delle inevitabili perdite su tutta la lunghezza, evitandone la concentrazione nelle sezioni percorse da corrente elevata. In realtà però i piloni autoirradianti alimentati alla base, specie in onde medie o lunghe stante la grande lunghezza d'onda e pertanto la difficoltà pratica (per non dire quasi impossibilità) della realizzazione di strutture che risulterebbero eccessivamente elevate, lavorano di preferenza in quarto d'onda o poco più, per cui la corrente è massima alla base o un po' più sopra anziché al centro, e la forma "a diamante" (*diamond*) loro impartita più che a considerazioni di natura elettrica (resistenza e conseguente dissipazione) è da ricollegarsi a motivazioni prevalentemente di ordine statico, tese a meglio contrastare il momento flettente della struttura, vincolata alla base ed alla sommità o nelle vicinanze di questa (stralli), che è massimo appunto al centro della stessa. Rimane comunque il sacrosanto dovere di disporre il dipolo (o l'asta della verticale, come pure i radiali) quanto più possibile discosto da oggetti circostanti assorbenti, presentanti cioè perdite dielettriche (proporzionali al quadrato delle tensioni, dunque con attenzione soprattutto alle estremità) o perdite per correnti indotte (proporzionali al quadrato delle correnti quindi con attenzione al centro nonché alle porzioni di ciascun braccio più prossime al centro), poiché tutte queste perdite si rifletterebbero immancabilmente e spesso pesantemente sul rendimento delle antenne stesse. Se poi un bel dipolo sveltante in alto e con una buona resa, risonante sui 40m, lo prolungo ad esempio quanto

occorra per farlo risuonare in 80m, e ciò magari di necessità un po' artificiosamente con carichi concentrati, percorsi a zigzag o come altrimenti capita, e con estremità che possono anche venire a cadere in basso, e con ad altri manufatti o materiali circostanti e peggio se inframmezzati rispetto al resto dell'antenna, non posso poi attendermi che sulla nuova banda abbia la stessa resa dell'altra. Che poi si faccia altrimenti, nell'impercorribilità di alternative praticabili, è un conto; e così si paga sovente un doppio pedaggio: da un lato all'adattamento forzato, dall'altro magari alla localizzazione infelice. In altre parole, un'antenna può diventare o rimanere ciofeca, ma proprio perché adottata laddove riesce difficile. L'importante è esserne consapevoli! Perciò non stupiamoci se le perdite divoreranno i nostri segnali. La battaglia contro di esse non è infine ancor persa, nemmeno quando non riuscendo adeguatamente a combatterle, né altrimenti esorcizzarle, si decida infine di ignorarle e passarci sopra (come del resto si fa talvolta in campo economico, seppur per periodi limitati e giustificabili da ragioni commerciali -*dumping*- o altrimenti di sviluppo o quanto meno mantenimento, dovendo in qualche modo comunque sopperirvi almeno fin quando sostenibili) dandoci dentro con l'introdurre nel sistema dal lato trasmittente un guadagno addizionale di 16 dB ed oltre; vale a dire passando ad es. da 100W in uscita a 4.000W -ove concesso- e più (si... abbiamo letto bene, per non mettere poi in conto gli ulteriori guadagni in antenna) in tal modo il collegamento diventa possibile ed anche vantaggioso, persino quando asimmetrico perché sbilanciato dal lato ricevente, ad esempio per via dell'utilizzo di sistemi riceventi ben lungi dall'ottimale; è quanto del resto avviene (o quanto meno avveniva) nella radio/tele-diffusione, ove vengono impiegate grandi potenze proprio al fine di sopperire a possibili carenze degli apparati riceventi e relative (se pur ci sono) antenne, onde consentire una buona fruizione anche in aree marginali e con apparati economici o comunque dai costi abbordabili al largo pubblico, magari anche malamente collocati; chiaramente lo streaming sul web, nonché le emissioni digitali, hanno alquanto modificato detto scenario. . Quella dell'aumento eccessivo ed indiscriminato delle potenze, comportante peraltro dispendi energetici non trascurabili, non mi pare tuttavia una buona pratica, né giustificabile specialmente in campo amatoriale. E comunque nella fase ricevente le perdite del sistema d'antenna (sempreché si vada impiegando il medesimo...) rimarrebbero tutte, lasciandoci magari una certa "sordità" residua nell'ascolto, tale da rendere efficaci le chiamate ma non permettendoci il più delle volte di udire le eventuali e più deboli risposte! Però in HF, e particolarmente nelle bande più basse, quelle sotto i 14 MHz il rumore originato nel sistema ricevente (vale a dire quello determinato dall'inevitabile rumorosità dei componenti -attivi e passivi- interni al ricevitore, nonché appunto dalle perdite nel sistema d'antenna, nella linea di trasmissione, e negli eventuali organi di sintonia, quali accordatori, carichi e trappole) non è rilevante

(qualora non eccessivo) essendo il rapporto S/N (segnale / rumore) essenzialmente ivi determinato dal rumore esterno di origine atmosferica e cosmica, per tacere di quella antropica quale il rumore radio di origine domestico, industriale, o dovuto al traffico di veicoli ecc. (cfr. ad es. M. Miceli I4SN: Elementi di Radiotecnica, ed. ARI – Milano 1972, ed altri scritti sul tema) per cui dette perdite andranno attenuando in egual misura tanto il segnale quanto il rumore esterno, lasciando quindi inalterato il rapporto S/N. Non così in V/UHF e superiori, e talora persino nelle bande più alte delle HF, ove il rumore esterno non è più dominante, e l'attenuazione colpirà pertanto prevalentemente il segnale utile, rischiando di farlo per così dire soggiacere al rumore interno al sistema compromettendone così, e stavolta in modo irrecuperabile, la ricezione. Un'ottima soluzione infine, da alcuni anni resa fattibile ed anzi agevole sul piano normativo, e sempre più praticabile su quello tecnico dall'alleggerimento e miniaturizzazione delle dotazioni e dalle loro sempre più contenute esigenze energetiche, dunque più ecocompatibile, largamente praticata (come e quando possibile) ed anche fonte di sano divertimento extra radiantistico all'aperto, è quella del riantismo itinerante, con operazioni ove saremo noi a sceglierci la locazione che riteniamo più adatta, e così godremo magari (non sempre tutto assieme) di cime elevate, terreni umidi e conduttivi, e prossimità di specchi d'acqua riflettenti, o pareti di rocce metallifere, canaloni, recinzioni o allineamenti di pali metallici che casualmente ci favoriscano verso le direzioni preferite, della possibilità di impiegare antenne (purché trasportabili) dei tipi, dimensioni e caratteristiche più disparate, disposte quanto ad orientazione nonché elevazione come meglio riteniamo o ci garba (purché i climi, ed in particolare il vento, ce lo consentano) nonché il più delle volte di silenzi (tanto ambientali che elettromagnetici) che in città nemmeno ci sogniamo, così da alimentare vantaggiosamente la pratica tra l'altro del QRP ottenendone anche notevoli soddisfazioni.

Note:

- 1) la corrente I_0 nel punto di alimentazione (centro del dipolo) è quella più semplice a misurarsi, essendo a ciò sufficienti anche strumenti rudimentali e facili da porre in opera, quali anche semplicissimi amperometri RF termici (il cui campo di misura partendo dalla corrente continua può essere tarato con maggiore facilità ed esattezza) o persino valutazioni comparative ad es. della maggiore o minore brillantezza nell'accendersi di una comune lampadina ad incandescenza (di adatto wattaggio); è quanto del resto usavano fare i radioamatori (ma non solo) nei primi decenni della radio. La misura della tensione RF, specie agli estremi, incontra invece difficoltà di varia natura, sovente causa anche di imprecisioni, specie non disponendo di una adeguata e moderna strumentazione. Non sorprende pertanto come gran parte delle formule concernenti le antenne siano espresse in funzione della corrente d'antenna i (o del suo quadrato i^2) sebbene vi compaia comunque la resistenza di radiazione R_r , sia in modo esplicito, come pure implicito quale funzione del rapporto l/λ tra le dimensioni lineari (lunghezza del conduttore) e la lunghezza d'onda λ , rapporto tra lunghezze e dunque numero puro, posto in relazione con la $Z_0 = 377 \Omega$. Data quest'ultima, come noto, dal rapporto tra le costanti del vuoto (ed approssimativamente dell'aria) che sono la permeabilità magnetica μ_0 e la costante dielettrica ϵ_0 , rapporto pari a quello $|E| / |H|$ tra i moduli (sempre nel vuoto o nell'aria) dei vettori campo elettrico e campo magnetico, dal cui prodotto vettoriale $E \times H = W$ trae appunto origine il vettore di Poynting W ; rapporto $[E/H] = [V/m]/[A/m] = [V/A] = [Z]$ che dimensionalmente rappresenta appunto un'impedenza $[Z]$. Al valore della corrente di antenna sono altresì legate alcune grandezze dall'uso ormai poco frequente, forse perché riferibili prevalentemente alle emittenti di radiodiffusione ed utility (radiofari ecc.) operanti nel campo delle onde lunghe e medie con l'impiego di piloni autoirradianti verticali (i quali meglio supportano l'onda di terra, avente per sua natura polarizzazione verticale, indispensabile alla propagazione diurna di tali frequenze). Tali sono la cosiddetta forza cimomotrice (*station product*) lett. "motrice dell'onda", e l'altezza efficace dell'"aereo" (antenna), riferita questa, soprattutto in antenne verticali, proprio all'altezza fisica della stessa. Tutto ciò ha forse contribuito a ritenere che agli effetti dell'irradiazione contasse prevalentemente o anzi solamente la corrente i d'antenna a prescindere delle altre grandezze pur presenti, seppur diversamente distribuite lungo la stessa, e tuttavia sempre compresenti nella relazione $P = R i^2 = v^2/R$ (cfr. ARRL Antenna Book, al cap. 2). Ci si è dunque focalizzati sulle correnti d'antenna, e di conseguenza -va da sé- sulle sezioni dei conduttori che queste dovranno percorrere, ossia la sezione centrale se questi sono rastremati (ed in particolare come meglio vedremo nella seconda parte della presente puntata, causa l'effetto pelle, la circonferenza o il perimetro della stessa qualora il conduttore sia tubolare o consista in una struttura reticolare quale pilone ecc.); ma per converso abbastanza poco sulle tensioni, e dunque sull'isolamento; forse anche perché le antenne di notevoli dimensioni e pertanto di adeguata fattura quali i piloni autoirradianti, le antenne Yagi ecc. hanno in genere le estremità sottoposte ai massimi della tensione ben isolate ... in aria. E così l'assenza di correnti alle estremità può aver favorito l'errato convincimento che, pur ritenendole parti integranti più che altro al fine di portare l'antenna alla misura assegnata per ottenerne la condizione di risonanza, queste non arrecassero se non trascurabile contributo all'irradiazione; e potessero di conseguenza materialmente collocarsi un po' come veniva più comodo, ad altezze ridotte se non in prossimità del suolo o del tetto, e magari in prossimità di ostacoli e/o materiali assorbenti di sorta (cfr. gli studi del Macleish W7TX citati da M. Miceli I4SN in Radio Rivista 2/1995);
- 2) in ciò corroborati dall'analogia meccanica ove non sempre la presenza di una forza implica uno spostamento (si pensi all'intera branca costituita dalla statica! Si dice, in tal caso, che la forza non sta compiendo un lavoro) mentre uno spostamento di masse, o di cariche cioè una corrente, presuppone sempre un qualche tipo di forza agente su queste (sulle cariche, una f.e.m.) a determinare il lavoro delle forze, nel nostro caso l'aspetto energetico rappresentato dal vettore di Poynting W ;
- 3) andranno esclusi i punti d'estremità delle antenne, ove essendo nullo per definizione il valore i della corrente assumono pertanto un valore teoricamente infinito i valori tanto della tensione e quanto dell'impedenza ($Z = V/I$); anche perché essendo nulla i e di conseguenza H , il modulo $W = E \times H$ del vettore di Poynting il cui flusso rappresenta l'energia irradiata, sarebbe ivi anch'esso nullo (forma $0 \times \infty \rightarrow 0$);
- 4) il che rappresenta appunto la corrente $I = Q/t$ ove la definizione -elettrica- della sua unità nel S.I., l'ampere, è appunto quella di un coulomb al secondo;

5) una considerazione relativa al dipolo a mezz'onda, ma estensibile a piè pari alla verticale a quarto d'onda, suggerirebbe che essendo nulla per definizione la corrente di estremità, non essendovi quivi moto di cariche, e posta l'origine **O** appunto al centro del dipolo (o alla base della verticale a quarto d'onda) mentre x rappresenta l'ascissa lungo il dipolo presupposto rettilineo, con $-l \leq x \leq l$ ove $l = \lambda/4$ è la lunghezza del braccio del dipolo AB, cioè del semidipolo AO ovvero OB, ovvero ancora l'altezza della verticale OB mentre I_0 rappresenta la corrente (massima) in O, la distribuzione della corrente lungo l'antenna abbia andamento approssimativamente sinusoidale, cioè $i_x = I_0 \cos(\pi x/2l)$ cioè per $x=0$ abbiamo $I_0 \cos(0) = I_0 * 1 = I_0$ mentre in estremità ove $x = \pm l$ avremo $i_{A,B} = I_0 \cos(\pm\pi/2) = 0$. Teniamo altresì presente, ai fini di quanto segue, che nell'intervallo considerato ($-l \leq x \leq l$) la funzione coseno è sempre positiva, e nulla in coincidenza con gli estremi. Potremo attribuire un andamento del pari sinusoidale all'accelerazione delle cariche, la quale come abbiamo visto sta all'origine dell'irradiazione, la quale è invece massima agli estremi (ove il verso della corrente si inverte per forza di cose, non potendo essa proseguire oltre, mentre invece vi si registra il massimo valore della tensione quindi del campo elettrico che ne anima il moto, e dunque dell'accelerazione delle stesse appunto nell'istante e nel luogo ove il loro moto bruscamente si inverte) e minima al centro (non nulla però, almeno nel dipolo alimentato al centro, in quanto pur sempre vi agisce la f.e.m. E_0 del generatore), con ex proporzionale al valore assoluto $|\sin(\pi x/2l)|$; ciò in quanto, come anzi detto, oltrepassato il centro O la funzione seno cambia di segno, mentre il campo E mantiene il medesimo verso e cioè (convenzionalmente) dal più al meno. Dunque si riterrà l'irradiazione nel generico punto P di ascissa x lungo l'antenna proporzionale tanto all'accelerazione d^2x/dt^2 impressa alla carica generica dal campo e_x ivi agente, quanto al numero ed alla velocità assunta da queste che vi partecipano dunque a i_x scrivendo che l'irradiazione è proporzionale a $\cos(\pi x/2l) * |\sin(\pi x/2l)| = |\sin(2*\pi x/2l)/2| = |\sin(\pi x/l)/2|$ massima per $x = \pm l/2$ vale a dire al centro di ciascun braccio del dipolo (anziché al centro dell'intero dipolo), e nel caso della verticale al centro dell'asta (anziché alla base). Quanto sopra emerge dalla considerazione del vettore di Poynting W originante da un tratto elementare infinitesimo di elemento radiante originante in P (di ascissa x e lunghezza dx) lungo l'antenna, essendo e_x ed i_x le grandezze RF rispettivamente tensione e corrente nel punto P, vettore che sarà $W = E \times H = E(e_x) \times H(i_x)$ (quanto alla notazione "x" qui impiegata ad indicare il prodotto vettore, vedasi puntata 1.6 nota 2) avente dunque modulo $|W| = |E \times H|$ funzione lineare del prodotto $e_x i_x$ (dimensionalmente $[E]*[H] = [V/m]*[A/m] = [V*A/m^2] = [W/m^2]$ nelle unità del Sistema Internazionale) e la potenza complessiva irradiata sarà data dall'integrale doppio di W esteso in prima istanza alla lunghezza $2l$ del dipolo (così da totalizzare i contributi elementari di ciascuno dei segmenti infinitesimi in cui si è pensata suddivisa l'antenna) ed in seconda ad una generica superficie chiusa comprendente l'intero dipolo (ad una sufficiente distanza da esso) come del resto già visto nella precedente puntata 1.6, ottenendo così il valore corrispondente al complessivo flusso energetico irradiato che, originando dall'antenna, attraversa detta superficie per dirigersi verso lo spazio: $W_{RF} = \int_{S-1} \int_{+l}^{-l} E(e_x) \times H(i_x) dx \cdot n dS$;

6) cfr. M. Miceli (I4SN) "La radiazione delle antenne" in Radio Rivista 2/1995, riportante tesi recenti di vari autori tra cui K. Macleish W7TX ed una buona bibliografia; che rivaluta il fattore tensione rispetto alla sola corrente nell'originarsi della radiazione, mostrandoci "come alle estremità dei semidipoli si abbia una radiazione maggiore di quanto si credeva [...]"; ergo, non mettetele troppo vicine al suolo!

Cfr. Why an Antenna Radiates (ARRL) by Kenneth Macleish, W7TX QST November 1992, ARRL;

7) $G = 1/R$ è appunto reciproca della resistenza $R = p/S = 1/G$;

8) ove x sia appunto l'ascissa del punto generico lungo l'antenna riferita al centro O della stessa, ed espressa in gradi (o radianti) elettrici quale frazione della lunghezza d'onda λ (ossia $\lambda/2 = 180^\circ = \pi$ rad. lunghezza dell'antenna a $1/2$ onda; $\pm \lambda/4 = \pm 90^\circ = \pm \pi/2$ rad. ciascuna delle due estremità A o B);

9) cioè diametro $d = d_{\max} \cos^2(x)$ dove $d_{\max}$ ne rappresenta il diametro nel centro geometrico del dipolo con x al solito posto uguale a zero al centro e pari rispettivamente a $\pm \pi/2$ radianti a ciascuno degli estremi, tale cioè che accrescendosi la circonferenza della sezione (maggiormente interessata dalla corrente RF) in ragione di π * diametro e la conduttanza linearmente con essa (trascuriamo il contributo del "pieno" della sezione, che potrebbe benissimo essere internamente cava -tubo- per concentrarci appunto sulla sua periferia) la dissipazione per effetto Joule, proporzionale al quadrato dell'intensità di corrente, possa rimanere costante su tutta l'estensione del dipolo, senza subire quel drammatico incremento al centro che si avrebbe qualora la conduttanza fosse costante in tutte le sezioni. Se dunque assumiamo per esso un diametro (una diagonale) decrescente con $\cos^2(x)$ dal centro verso le estremità, avremo per la potenza dissipata in corrispondenza del punto P generico lungo l'antenna $P_s = ri^2 = i^2/g$ con $i = I_0 \cos(x)$ quindi $i^2 = I_0^2 \cos^2(x)$ dove I_0 e G_0 sono rispettivamente la corrente al centro del dipolo (massima) e la conduttanza sempre al centro, per la forma impressa alla sezione del conduttore $g = G_0 \cos^2(x)$ da cui consegue $P_d = I_0^2 \cos^2(x) / G_0 \cos^2(x) = I_0^2 / G_0 \forall x$ cioè non dipende dal punto di ascissa x , ovvero la dissipazione dell'energia RF si presenta uniforme su tutta la lunghezza del conduttore;

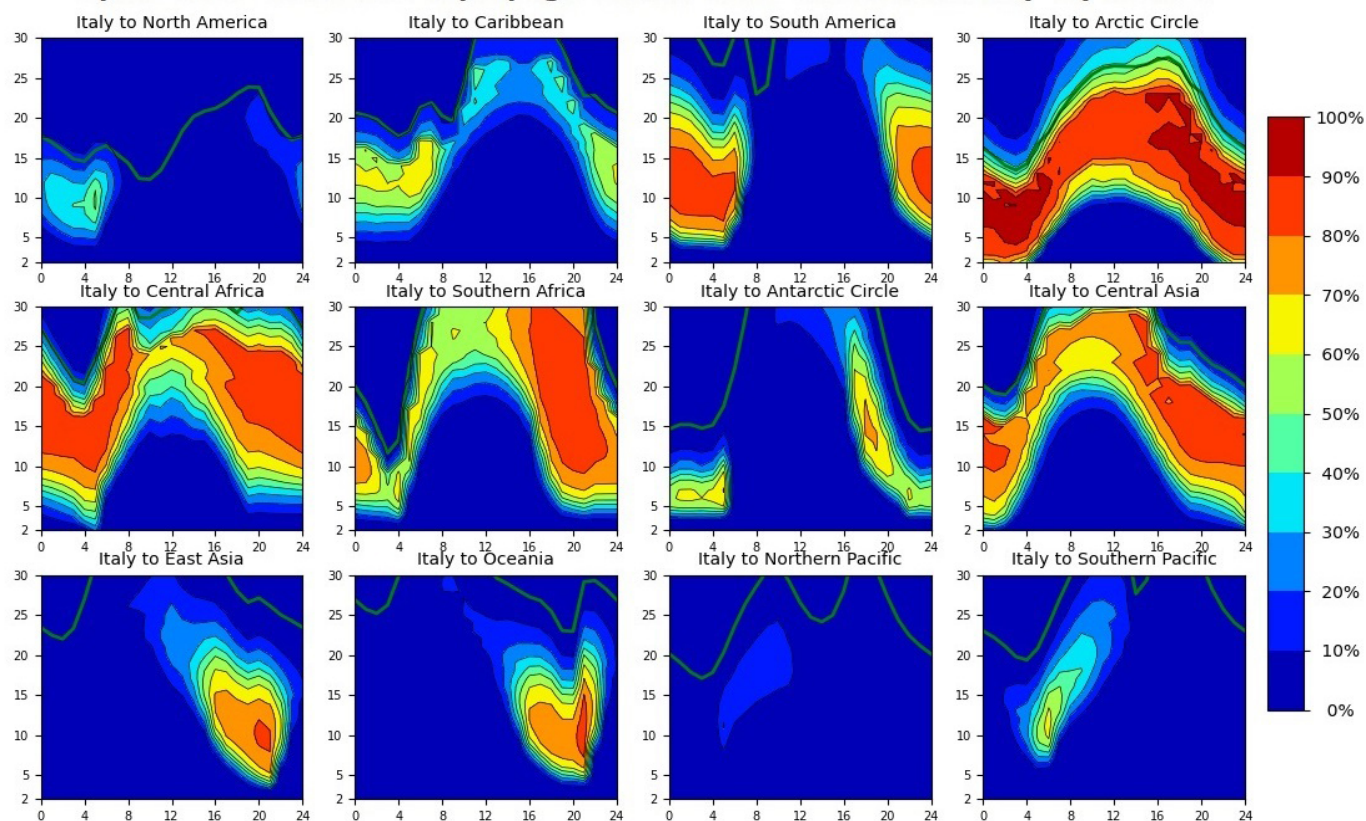
10) dipoli inclinati come nel caso dell'*inverted V dipole* (in questo caso una parte maggiore o minore dell'irradiazione è diretta verso il terreno sottostante, che in certa misura la riflette), o angolati a freccia nel piano orizzontale, o come sovente capita, entrambe le cose insieme;

11) anche per questo, oltre che per praticità per consentire una regolazione più fine della lunghezza nelle operazioni di taratura in frequenza per la risonanza, si osserva spesso come alle estremità ed in particolare in prossimità degli isolatori terminali, l'eccezione di filo conduttore venga arrotolata a formare delle piccole matassine o gomitolì, oppure ripiegata avanti ed indietro lungo il filo d'antenna così da neutralizzarne tanto l'effetto induttivo (presente invece nel gomitolì) quanto l'irradiazione; così pure alle estremità di aste e piloni, sotto forma di sferette, raggere, ecc.

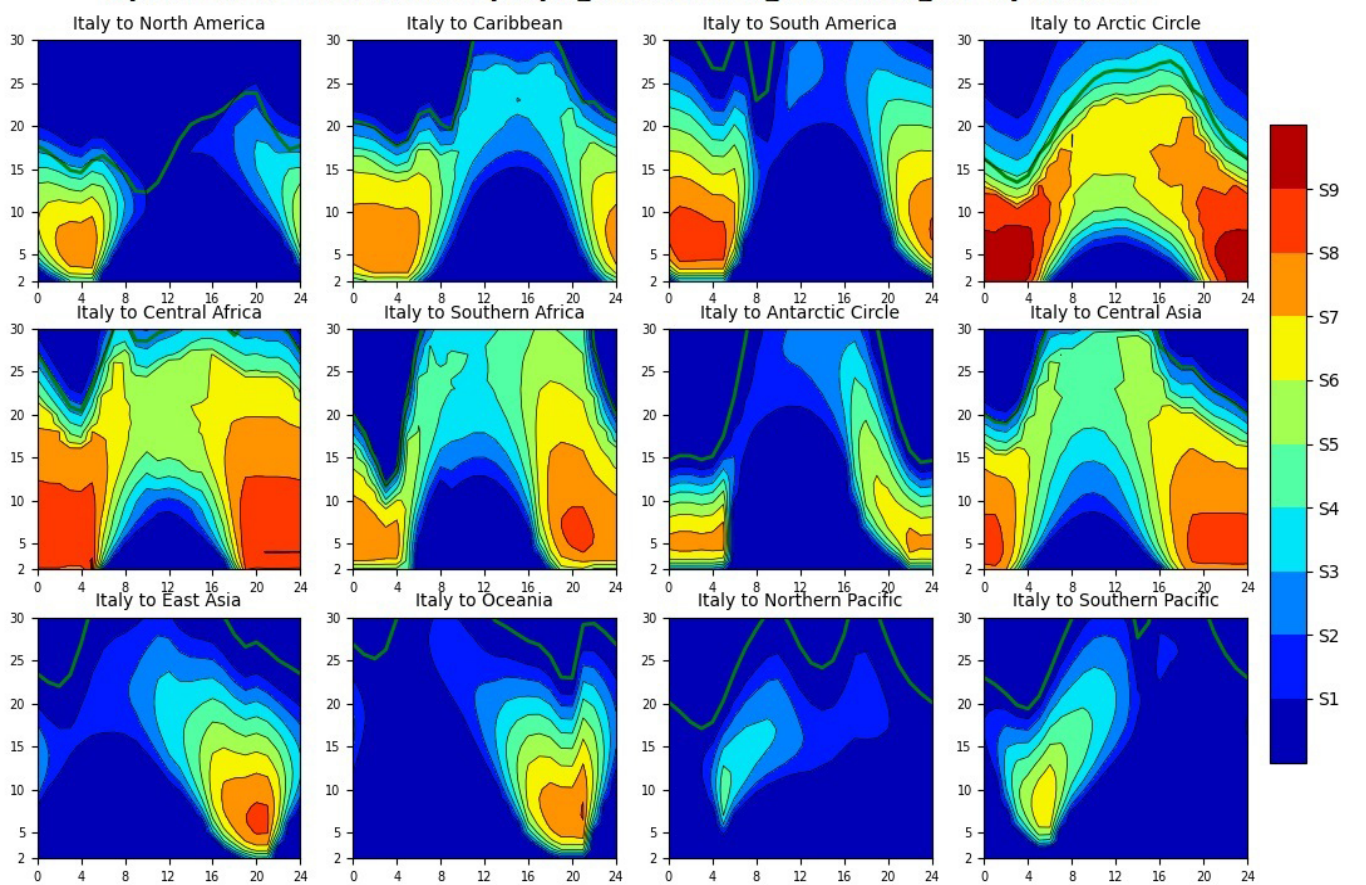
PROPAGAZIONE DI APRILE

di Maurizio Diana, IU5HIV MI-1446

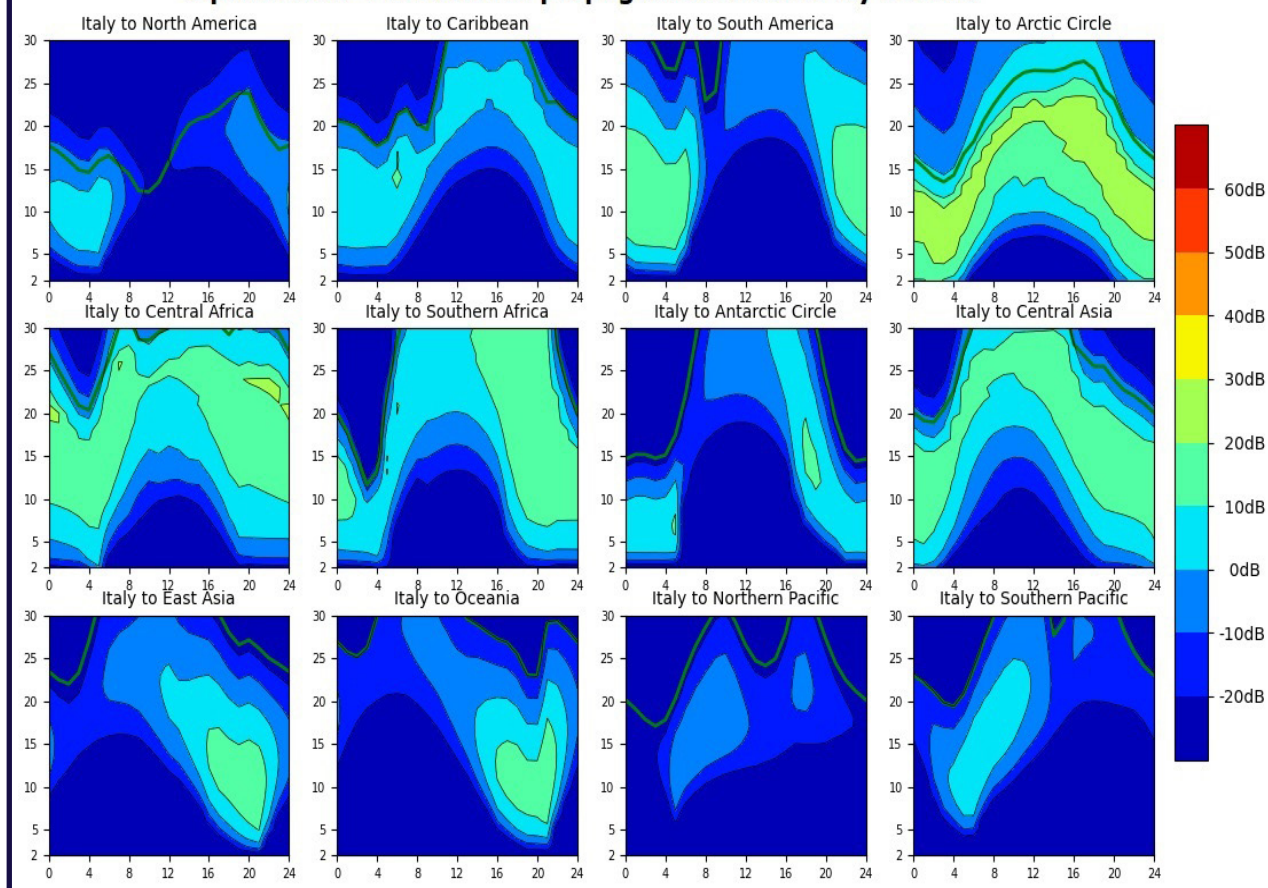
Aprile 2023 -Previsioni di propagazione in Basic Circuit Reliability- by IU5HIV



Aprile 2023 -Previsioni di propagazione in Signal Strength- by IU5HIV



Aprile 2023 -Previsioni di propagazione in SNR- by IU5HIV



IU5HIV

<https://www.iu5hiv.cloud/>

Carissimi,

con gli importanti incarichi affidatimi dal mio stato maggiore, non è esagerato affermare che sono fra i marinai che danno più lustro alla nostra gloriosa Marina.

Con orgoglio



INTERNATIONAL
WARSHIPS AWARD

EIGHT CLASSES
FREE AWARDS

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT
VIA E. MILLO, 20
96011 AUGUSTA
ITALY

PDF FORMAT
PROFESSIONAL HAM RADIO GAME'S

**BEAUTIFUL WARSHIPS AROUND
OF THE WORLD**

40




INTERNATIONAL
MARITIME MOBILE AWARD

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT

**COME PLAY
WITH US!**



Designed by 7714024

www.assoradiomarinai.it

THE BEST ARMI AWARD

**INTERNATIONAL SUBMARINES
AWARD**

I.S.A. BRONZE
Obtained with 5 different submarines call-sign contacts around of the world and 10 country DXCC List (see in the web site).

I.S.A. SILVER
Obtained with 10 different submarines call-sign contacts around of the world and 20 country DXCC List (see in the web site).

I.S.A. GOLD
Obtained with 20 different submarines call-sign contacts around of the world and 30 country DXCC List (see in the web site).

An International free award, from A.R.M.I. easy and beautiful award! If you like the Navy, this is what you want! Just ask information!

Associazione Radioamatori Marini Italiani
info@assoradiomarinai.it

Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR) - ITALY




**Best
of the Best
Awards**

NUOVA ID CARD ARMI

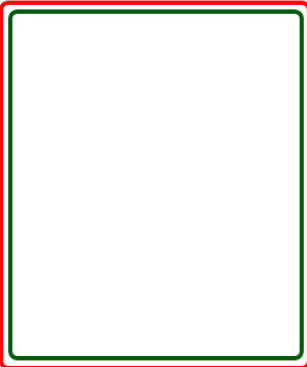
di Alberto Mattei, IT9MRM

La prima versione della nostra carta ID era oramai obsoleta ed abbiamo provveduto a modificarne il layout e ad automatizzare l'inserimento della foto e l'invio automatico via email.

Quindi per tutti coloro 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 cartoleria, fatevela stampare e plastificare e la tessera è pronta per l'utilizzo.

**ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
★ MARINAI ITALIANI ★**
Affiliata A.R.I.



Nominativo:
Cognome:
Nome:

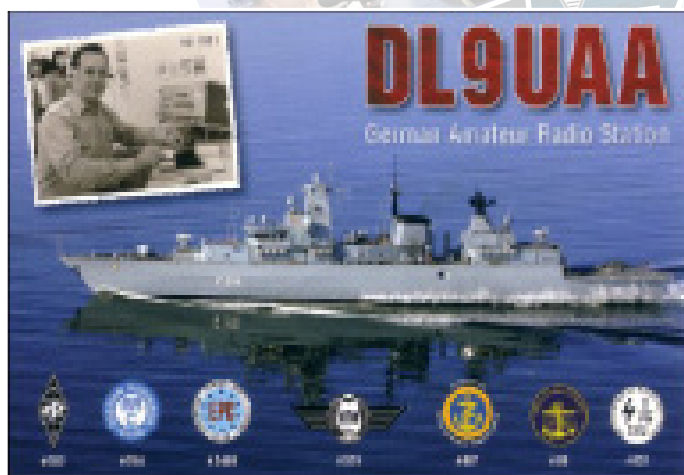




QSL NAVALI

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.





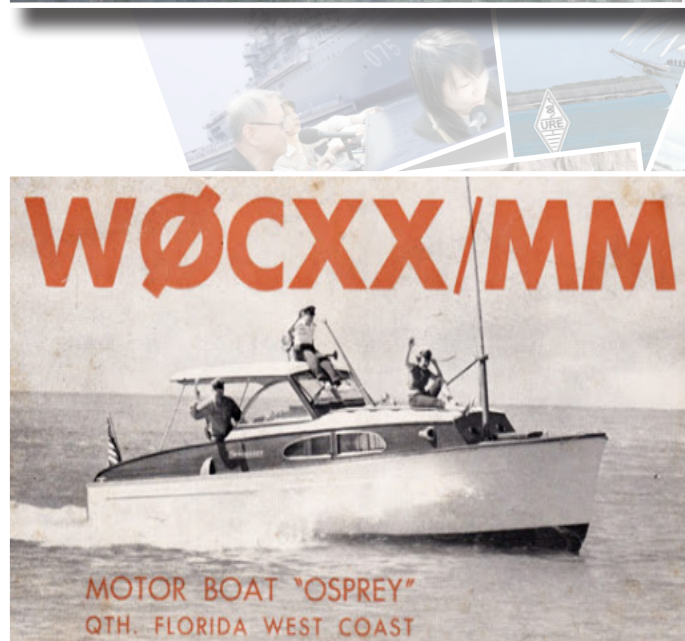


FOTO STORICHE



Dragamine EDERA



Posa reti FILICUDI

La stazione radio di....



La QSL DEI SOCI....



COMMANDER PLAQUE



CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCHELLO

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

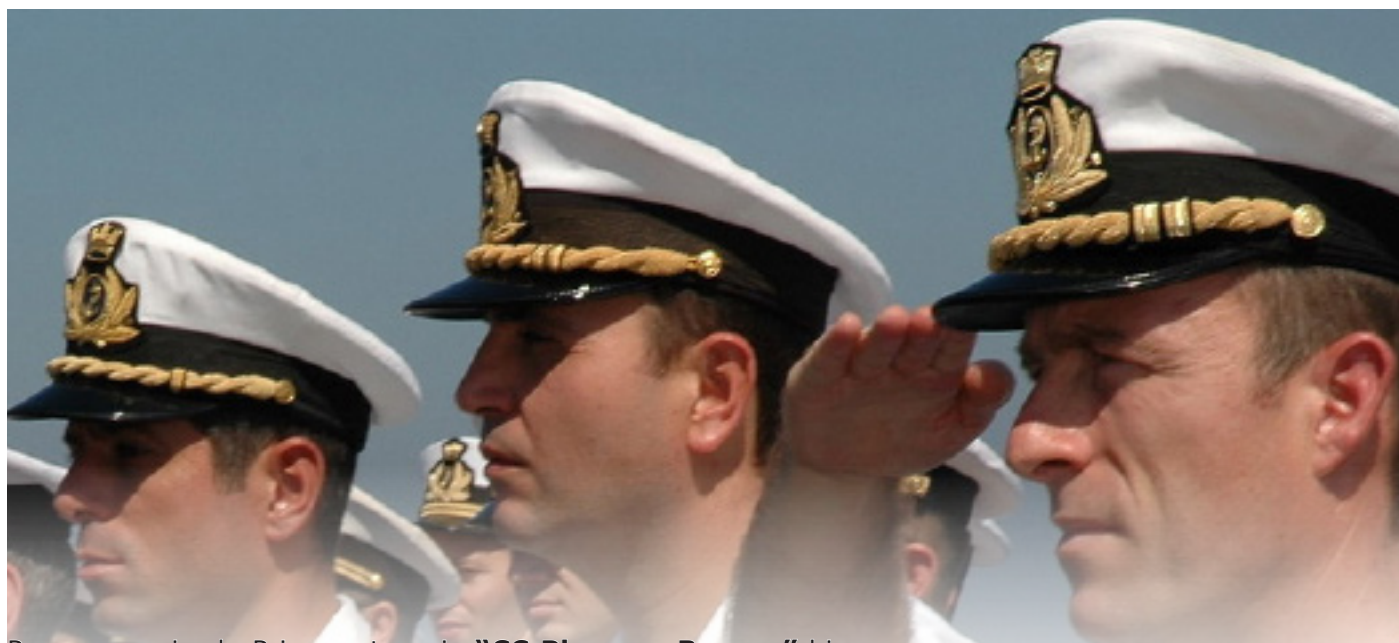
IBAN: IT64E0306984620100000004132 Banca Intesa-S.Paolo Filiale di Augusta

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 è 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);





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



Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su



2023

21 - 22 Gennaio	International Navy Teams Challenge
28 - 29 Gennaio	Italian Navy Contest - CW
18 - 26 Febbraio	II9AV - 92° Anniversario varo Nave Scuola Amerigo Vespucci
10 - 19 Marzo	Italian Navy Coastal Radio Stations Award
22 Marzo	Award Regia Marina - Seconda Battaglia Navale della Sirte
29 Marzo	Award Regia Marina - Battaglia Navale di Capo Matapan
1 - 30 Aprile	Italian Navy QRP Radio Station Award
12 - 16 Giugno	Award Regia Marina - Battaglia Navale di Mezzo Giugno
24 - 25 Giugno	Italian Navy Contest - SSB
9 Luglio	Award Regia Marina - Battaglia Navale di Punta Stilo
18 - 19 Luglio	Award Regia Marina - Battaglia Navale di Capo Spada
11 - 13 Agosto	Award Regia Marina - Battaglia di Mezzo Agosto
15 - 24 Settembre	Italian Navy Ships Radio Station Award
11 - 12 Ottobre	Award Regia Marina - Battaglia di Capo Passero
28 - 29 Ottobre	Italian Navy Contest - FT8
3 - 5 Novembre	Italian Armed Forces Award
11 - 12 Novembre	Award Regia Marina - Battaglia del Canale d'Otranto
26 - 27 Novembre	Award Regia Marina - Battaglia di Capo Teulada
4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
9 -10 Dicembre	International Naval Contest - Sponsored by
12 - 13 Dicembre	Award Regia Marina - Battaglia Navale di Capo Bon
17 Dicembre	Award Regia Marina - Prima Battaglia Navale della Sirte



IL DIPLOMA DELLA



REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



1939-1944

LE EROICHE NAVI DELLA
REGIA MARINA

PERMANENT
AWARDS

L'A.R.M.I. PRESENTA

LE NAVI DELLA
REGIA MARINA
NELLA SECONDA
GUERRA MONDIALE

www.assoradiomarinai.it



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:

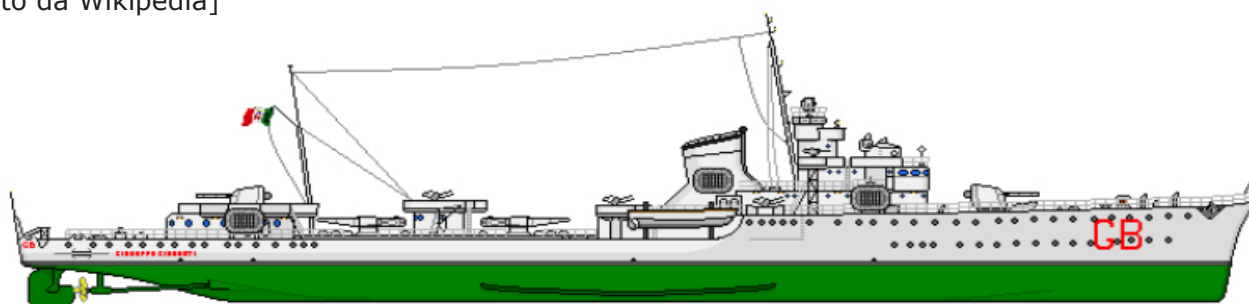
«Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo, capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile [...] consacrerò tutte le mie forze [...] affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle 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.

REGOLAMENTO

Il 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 (billettera). 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 categorie: 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;

Diamond Cup: 100 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 Matapan;

12-16 Giugno : Battaglia navale di mezzo Giugno;

9 Luglio : Battaglia navale di Punta Stilo;

18-19 Luglio : Battaglia navale di Capo Spada;

11-13 Agosto: Battaglia navale di mezzo Agosto;

11-12 Ottobre : Battaglia navale di Capo Passero;

11-12 Novembre: Battaglia navale del Canale d'Otranto

26-27 Novembre: Battaglia navale di Capo Teulada;

13 Dicembre : Battaglia navale di Capo Bon;

17 Dicembre : Prima battaglia navale della Sirte

FIELD DAY

Nell'arco dell'anno ci possono essere dei giorni nei weekend dove vengono attivate dei Field Day della durata giornaliera di 4 ore (dalle 14:30 alle 18:30)

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" e dalla "Diamond Cup" è prevista una spesa forfettaria di Euro 40.

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'ARM.I.



AWARD
REGIA
MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

AWARD'S

SQUADRA
NAVALE

SQUADRON & DIVISION SHIP'S
MORE THAN 20 FREE DIPLOMAS OF SHIPS

ASSORADIOMARINA.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.

REGOLAMENTO

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) - Chinotto (CN)
- III^ Squadriglia Torpedinieri: Prestinari (PR) - Audace (AD) - Gru (GU) - Minerva (MI)
- IV^ Squadriglia Torpedinieri: Stocco (SO) - Messori (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

 V^A DIVISIONE CORAZZATE GC - CV - DU - DO	IZ6OYT - IK5AIO IK8FIQ - IK2SOE	 IX^A DIVISIONE CORAZZATE LT - VV - RO	IQ9MQ - IZ1GJK IZ0XZD
 I^A DIVISIONE INCROCIATORI ZA - GO - FI	IT9CKA - IOQMY IZ5MME	 IV^A DIVISIONE INCROCIATORI BA - LA - GI - DI	IT9BRY - IT9SDU IT9PPX - I2QIL
 VIII^A DIVISIONE INCROCIATORI AZ - GG	IZ0EUX - IT9ASD	 III^A SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE NL - SU - MA - BT	IZ0MQV - IU3MEY IZ3CAR - IU0MUN
 V^A SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE PT - TI - LE	IS0HGX - IU8FSU IQ7QN	 VII^A SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE FR - DA - SA - ST	IW0BTN - IS0HMY IS0CDS - IW0HIQ
 VIII^A SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE FG - FL - BO - LP	IK7FPU - IS0HMQ IT9ACJ - I3JYL	 IX^A SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE AF - OA - CO - GB	IZ5RZS - IK8VHP IQ9BF - IT9FDR
 XIV^A SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE VI - ON - MC - PN	IW1CDU - IT9ETC IG9ITO - IZ8CJT	 XV^A SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE PI - OM - OV - ZE	IU0KNS - IS0IEK IT9GHW - IW0GFS
 XVI^A SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE OR - PS - TA - US	IU8NNS - IV3HJB IU2BYH - IK8IJN	 I^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE AO - AE - AU - AC	IK8NKQ - IT9MRM IV3XPP - IK5AEQ
 II^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE PA - MN - CI - CH	(4)	 III^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE PR - AD - GU - MI	I3VAD - IQ1YY IU1HGN - S53EO
 IV^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE SO - MO - SR - IB	IZ1WTM - IZ1HVD IT9JAV - IZ0LNP	 V^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE SF - DZ - LF - AB - AA	I2AZ - IZ0JSD (3)
 VI^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE ON - OS - PG	IT9HHL (2)	 VII^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE BS - FB - MD	IW2JJS - IS0SZU IK7LQH
 VIII^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE LU - LC - LR - LB	IZ6BUV - IS0HZE IW9HKM - IS0FAP		

(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) - Ascarì (AI) - Lanciere (LN) Legionario (LG)
- XIII[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Granatiere (GN) - Fuciliere (FC) - Bersagliere (BG) - Alpino (AP)
- IX[^] Squadriglia Torpediniere: Cassiopea (CS) - Cairolì (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

 II^A DIVISIONE INCROCIATORI BN - BC - TT	IW8EHK - IW0DPJ IT9ECY	 III^A DIVISIONE INCROCIATORI TR - BL - TS - PO	IZ0DIB - IZ8ITT - IM0SDX (1)
 VII^A DIVISIONE INCROCIATORI SV - DD - ME - RM	IZ7AUH - IT9EYV - I2DMK - IT9HRL	 I^A SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE TB - AQ - ER - NB	IK8MFJ - IK8MFA I1EIS - IZ7LFP
 II^A SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE ES - BR - ZF - OT	IZ1QNX - IV3DSB IT9AVP - IS0BMU	 IV^A SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE CR - SE	IK1MTV - I1CMA
 X^A SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE ML - LI - SC - GR	IZ1CCH - IZ8VNQ - IZ6ASI - IS0FQK	 XI^A SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE AR - CN - AV - GE	IK6ARS - IU0GCO IZ0PAP - IU0DZA
 XII^A SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE CB - CZ - AI - LN - LG	IS0FEZ - IU8CEU IT9JPW - IW6CAE IZ0HDB	 XIII^A SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE GN - FC - BG - AP	IS0GVH - IT9CLY IW5BBV - IS0UNG
 IX^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CS - CL - MT	I1PJK - (2)	 X^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE VG - SG - SI	IT9YBL - IU4FLT IS0SRN
 XI^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CG - CT - CE - CO	IK5TBI - IW9FI IU8IYW - IZ7LOW	 XII^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE AT - AN - AL	IT9CVX - IS0DSW (1)
 XIII^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CC - CP - CI	IU8CFS - IU8FWT (1)	 XIV^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE PC - PL - PD	(3)
 XV^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CF - SL - SM	I8URR - IZ0ARL (1)	 XVI^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE MB - CM - CA - LM	IZ0IVZ - IU2JYW - IT9OUY - IU6IBX

(n.) Stazioni ancora da accreditare

AWARD REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE





WWW.ASSORADIOMARINA.IT

Award REGIA MARINA



CALENDARIO EVENTI

22 MARZO:
SECONDA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE

27-29 MARZO:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO MATAPAN

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 OTTOBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO PASSERO

11 NOVEMBRE:
LA NOTTE DI TARANTO

26-27 NOVEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO TEULADA

13 DICEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO BON

17 DICEMBRE:
PRIMA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE



AWARD REGIA MARINA
WWW.ASSORADIOMARINAI.IT



DRASERVICES.IT

shop@draservices.it

Per info e trasferimento file



+39 3920733361

Numero abilitato solo per whatsapp

STAMPA QSL PERSONALIZZATE



STAMPA A PARTIRE DA SOLI 50 PEZZI!!!!



OFFERTA RISERVATA AI SOCI ARMI
a partire da
9 EURO

postepay



PayPal



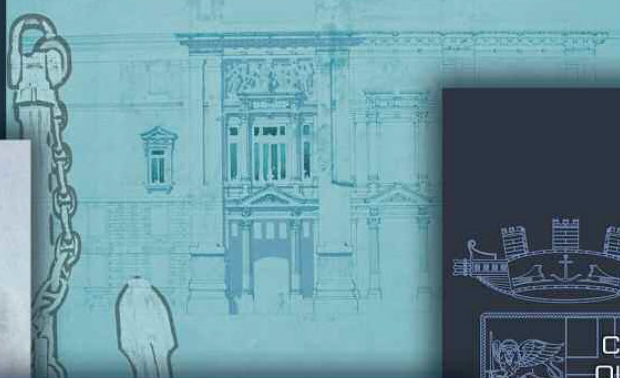


MARINA
MILITARE

NOVITÀ EDITORIALI

PALAZZO MARINA

DESIRÉE TOMMASELLI



Acquistabili su
amazon.it/marinamilitare
ufficiostorico@marina.difesa.it

Wi i Marinai d'Italia



GADGET'S



capi di abbigliamento originali
MADE IN ITALY

VASTO ASSORTIMENTO DI CAPI 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



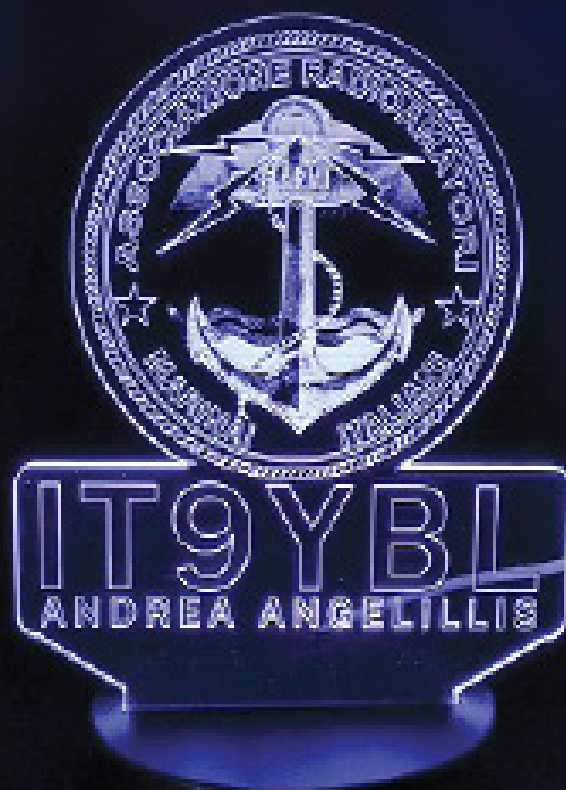
by **NICO'S**

**OFFICIAL
ARMI
STORE**





€ 17,00



BASE 14 CM
CON LAMPADA

€ 25,00

QUELLO PICCOLO
BASE 7CM
CON LOGO ARMI

€ 13,00



Callsign CUSTOMIZED

L A M P A D A
IN PEXIGLASS MULTICOLORE

CON PERSONALIZZAZIONE NOMINATIVO E NOME OPERATORE



IT 9MRM
Alberto

ARM I 001



GADGETS
**TOPPE
PATCHES**

Visita il nostro sito www.stickerland.it
troverai un'area dedicata a tutti i soci
ARMI.

stickerland

Grafica & Stampa - Adesivi & Ricami

**PREZZI
BASSI**



stickerland@libero.it

WWW.STICKERLAND.IT

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

Colora
i tuoi QSO
con **QSL**
di successo!



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it



AMAZON STORE MARINA MILITARE

NAVE VESPUCCI

IL MISTERO DEL TEMPO



Un viaggio tra passato
e presente a bordo della nave
scuola più bella del mondo.

240 pagine, 30x29.5, rilegato

ACQUISTABILE SU

amazon.it/marinamilitare



Inquadra
il Qr-code

www.marina.difesa.it



MARINA
MILITARE

LE BATTAGLIA NAVALI DELLA REGIA MARINA

Durante il secondo conflitto mondiale, la Regia Marina ha avuto modo di confrontarsi con il suo rivale nel Mar Mediterraneo ovvero la Royal Navy. Vi furono delle battaglie navali importanti e strategiche dove in alcune la Regia Marina ha avuto la meglio in altre no.

I nostri valorosi marinai hanno combattuto con perizia marinara ed abnegazione dando la propria vita per la gloriosa Patria.

Questi appuntamenti che sono già calendarizzati rientrano nel contesto del nostro award base quello della Regia Marina e della Squadra Navale.

Ad ogni battaglia sarà abbinato un diploma ed un regolamento dedicato che cambierà, per quanto riguarda le stazioni jolly o il punteggio per richiedere il di-

ploma, da regolamento a regolamento.

I diplomi sono perenni ed annuali e cambierà solo l'anno di emissione.

Il primo appuntamento è stato il **9 luglio 2020** con la "**Battaglia Navale di Punta Stilo**".

A seguire il **18 e 19 luglio** con la "**Battaglia navale di Capo Spada**".

I futuri appuntamenti saranno: dal **11 al 13 agosto** con la "**Battaglia navale di Mezzo Agosto**";

dal **11 al 12 ottobre** con la "**Battaglia navale di Capo Passero**";

dal **11 al 12 novembre** con la "**Battaglia navale del Canale d'Otranto**";

dal **26 al 27 novembre** con la "**Battaglia navale di Capo**

Teulada";

dal **12 al 13 dicembre** con la "**Battaglia navale di Capo Bon**";

il **17 dicembre** con la "**Prima battaglia navale della Sirte**".

Il **22 marzo 2021** con la "**Seconda battaglia navale della Sirte**";

dal **27 al 29 marzo 2021** con la "**Battaglia navale di capo Matapan**";

e per finire dal **12 al 16 giugno 2021** con la "**Battaglia navale di mezzo Giugno**".

Per poi ricominciare nuovamente. Come vedete gli appuntamenti sono abbastanza completi e serati in tutto l'anno, cambieranno i diplomi e sarà un susseguirsi di divertimento.

Mi auguro che ci sia il coinvolgimento di tutti i nostri soci!



REGIA MARINA AWARD

BATTAGLIA NAVALE DI
**MEZZO
GIUGNO**

DAL 12 AL 16
GIUGNO



L'AWARD DELLA BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO GIUGNO

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager Nazionale

REGOLAMENTO

L'award delle "Battaglie Navali" rientra tra gli award permanenti del Regia Marina.

Valgono le regole dello stesso award.

Per ricevere gratuitamente l'award della "Battaglia Navale di Mezzo Giugno" ed in formato grafico, bisogna contattare almeno due delle stazioni Jolly di seguito elencati:

IZ7AUH [SV] - IK8VHP [OA] - IT9FRD [GB] - IT9JPW [AI] - IW0GFS [ZE] - I2DMK [RM] -
IZ1GJK [VV] - IZ0DIB [TR] - IOQMY [GO] - IT9ASD [GG] - IT9EYV [DD] - IK7FPU [FG] -
IW0BTN [FR] - IS0HMZ [SA] - IZ0HDB [LG] - IU0GCO [AV] - IZ0PAP [CN] - IU8CEU [CZ] -
IU0DZA [GE] - IS0UNG [AP] - IW5BBV [BG] - IU0KNS [PI]

I collegamenti valgono solo per l'award della **BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO GIUGNO** e per l'Award della Regia Marina e della Squadra Navale.

Per questo award valgono solo i contatti effettuati dal **12 al 16 giugno 2023**

Inviare log (estratto log) in formato excel, doc, txt, adi, via email al seguente indirizzo:

it9mrm@assoradiomarinai.it





Purtroppo a chi si cimenta nel nostro hobby a volte manca quella conoscenza basilare di teoria che può permettere la costruzione di un'antenna: una delle ultime soddisfazioni che il radioamatore moderno può forse ancora permettersi e alla fine poche e semplici sono le regole per una buona autocostruzione, basta avere chiari alcuni concetti. Prima di tutto dobbiamo capire che qualsiasi pezzo di filo di una data lunghezza fisica potrà irradiare oppure captare un segnale a radiofrequenza solo nel caso che la sua lunghezza fisica possa risuonare sulla lunghezza d'onda su cui vogliamo ricevere o trasmettere. Pertanto come si vede nella figura 1 il famoso pezzo di filo, ovvero l'antenna, risulta risonante alla frequenza corrispondente ad un ciclo completo di un'onda intera, e cioè sia la semionda positiva che la semionda negativa. A questo punto come si fa a calcolare la lunghezza fisica di un'antenna conoscendo la frequenza su cui vogliamo farla risuonare? Semplice:

lunghezza in metri = $300.000 / \text{Frequenza in kHz}$
(oppure $300 / \text{MHz}$);

lunghezza in millimetri = $30.000 / \text{Frequenza in MHz}$.
naturalmente conoscendo la lunghezza fisica del famoso pezzo di filo possiamo conoscerne la frequenza di risonanza con la formula:

frequenza in kHz = $300.000 / \text{lunghezza in metri}$;

frequenza in MHz = $300 / \text{lunghezza in metri}$ (oppure $300.000 / \text{lunghezza in millimetri}$).

Bene, per capire come costruire un'antenna a questo punto dobbiamo sapere come si distribuiscono la tensione e la corrente lungo un filo che risuona a una determinata frequenza. Presto detto: la ten-

sione e la corrente sono sfasate, cioè si propagano lungo il conduttore la prima in anticipo sulla seconda di novanta gradi. Cioè come si vede in figura

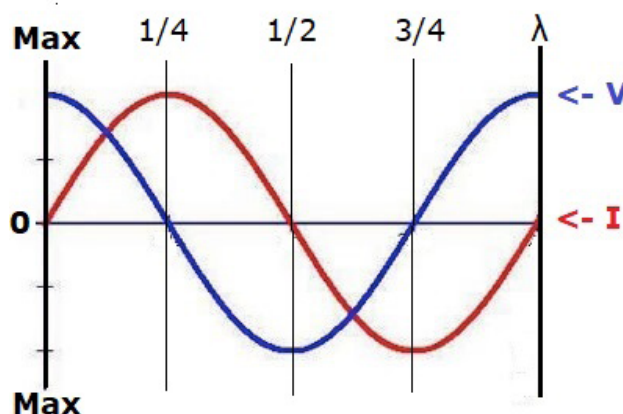


Fig. 2

ra 2, l'onda di radiofrequenza inizia da un estremo dell'antenna con una corrente nulla e una tensione massima e poi ogni quarto della sua lunghezza capovolge i valori. Infatti a $1/4$ della sua lunghezza avremo la corrente a valore massimo e la tensione a zero, a $1/2$ della sua lunghezza di nuovo la corrente a zero e la tensione al massimo negativo, a $3/4$ ancora la corrente al valore massimo negativo e la tensione a zero, per poi finire a $4/4$ o onda intera come all'inizio. I punti dove la corrente o la tensione raggiungono il loro massimo si chiamano "ventri", dove invece raggiungono lo zero si chiamano "nodi". A noi interessano proprio i ventri di corrente perchè sono questi i punti adatti per collegarsi con la linea di alimentazione standard a 52 o 75 Ohm che comunemente siamo abituati ad usare. Infatti in genere le antenne commerciali sono costruite con una lunghezza fisica di mezz'onda con la presa per il cavo coassiale nella loro metà e cioè a $1/4$ d'onda.

Il perchè è presto spiegato: a $1/4$ d'onda l'impedenza dell'antenna risulta molto prossima ai 52 o 75 Ohm dei cavi coassiali normalmente usati, mentre allontanandoci da questa misura, la corrente scende verso il suo valore minimo e nel contempo la tensione sale verso il suo valore massimo e se

Semionda positiva

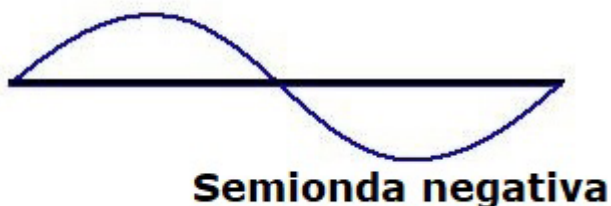


Fig. 1

noi ci attaccassimo con il cavo coassiale a una misura per esempio di 1/2 onda troveremmo un'impedenza talmente alta, di alcune migliaia di Ohm, tale da vanificare la captazione o trasmissione di RF su quella lunghezza d'onda. Dunque, come si vede in figura 3, al centro di un'antenna a mezz'onda avremo un'impedenza prossima ai 52-75 Ohm, mentre ai suoi estremi un'impedenza altissima, oltre i 5.000 ohm.

E questo anche nel caso l'antenna invece di un dipolo filare posizionato orizzontalmente fosse un dipolo verticale. Naturalmente sia il dipolo orizzontale che verticale andranno alimentati al centro, ovvero dove ci sono i 52-75 Ohm. Nel caso del dipolo verticale se lo alimentassimo alla base tro-

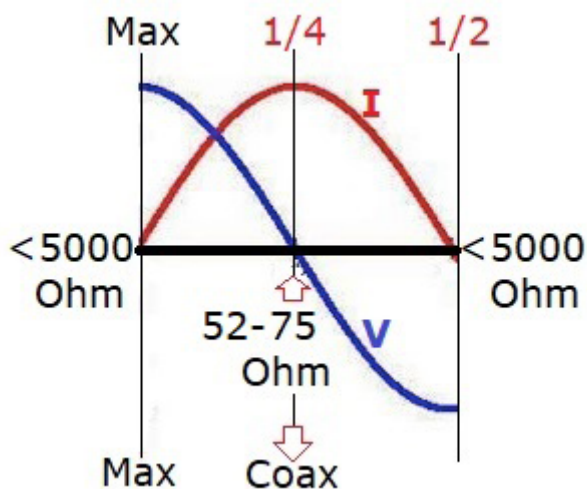


Fig. 3

veremmo infatti un'impedenza altissima. Il solito dipolo verticale per poterlo collegare alla base dovremmo tagliarlo ad una lunghezza di 1/4 oppure 3/4 d'onda, dove (come abbiamo già detto e come si vede in figura 4) avremo di nuovo un ventre di corrente e un nodo di tensione con bassa impedenza conseguente.

Naturalmente sull'impedenza di un dipolo filare influisce anche l'altezza di collocazione dal suolo, ma preferisco non addentrarmi in questo e rimanere sui concetti di base per quanto riguarda le antenne a polarizzazione verticale a 1/4 d'onda o 3/4 d'onda. I radiali, alla base dello stilo, disposti a 45 o 90 gradi di inclinazione, formano un piano di terra riportato che svincola la stessa antenna dal suo rapporto di altezza dal suolo (come si vede nelle figure 5 e 6). Non dimentichiamo che un dipolo teso orizzontalmente rispetto al terreno irradia e capta onde con polarizzazione orizzontale; uno stilo collocato in maniera verticale invece onde con polarizzazione verticale, mentre se l'antenna è inclinata rispetto al suolo, ovvero nella famosa posizione sloper (figura 7), questa capterà ed irradierà un misto delle due polarizzazioni. Molto comoda risulta per antenne molto lunghe la collocazione a "V" rovesciata (in inglese "inverted V"), adatta per diminuirne l'ingombro fisico (figura 8). Oltretutto, queste due ultime soluzioni hanno il vantaggio di rendere le antenne praticamente omnidirezionali. Fate attenzione nelle figure alla collocazione del cavo di alimentazione: la sua discesa ottimale è

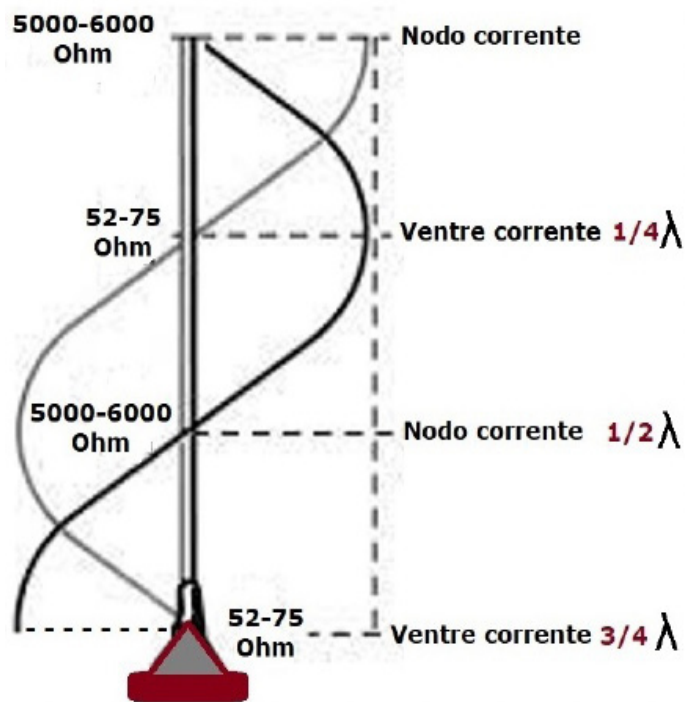


Fig. 4

quella raffigurata nelle figure e se per la "inverted V" è perpendicolare al piano di terra per la "sloper" è perpendicolare al conduttore dell'antenna.

Diciamo anche brevemente che un'antenna a mezz'onda calcolata per una data frequenza, ad esempio 7 MHz, riesce a risuonare anche sulle armoniche (e cioè in questo caso sui 14-18 MHz ecc.), però tenete presente che la sua efficienza sarà ottimale solo sulle armoniche dispari, perché solo su queste nel punto in cui è attaccato il cavo

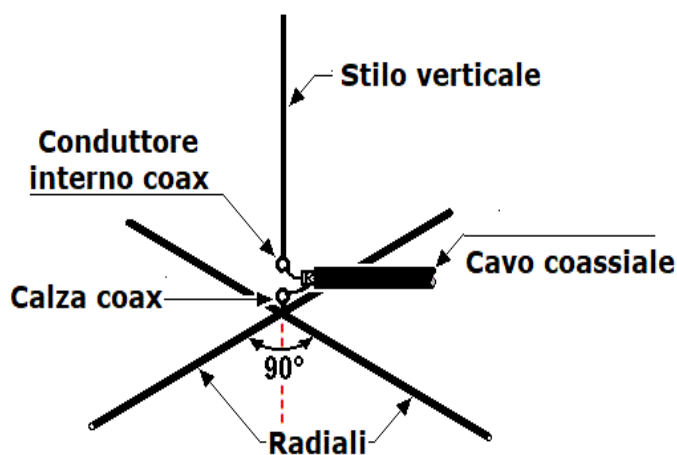


Fig. 5

di alimentazione si potrà ritrovare un ventre di corrente, e cioè un valore prossimo ai 52-75 Ohm; mentre sulle armoniche pari in quel punto avremo un nodo di corrente e un ventre di tensione e come abbiamo già visto quindi un'impedenza altissima. L'unica soluzione per farla lavorare bene sulle armoniche pari sarebbe quella di spostare il punto di alimentazione sino a trovare il ventre di corrente più vicino, ma non mi sembra pratico. A questo punto, per calcolare la lunghezza di un'antenna a mezz'onda, non rimane che esaminare il fattore "K" e cioè: la lunghezza fisica di un'antenna

risulterà sempre minore ,anche se di poco ,della sua lunghezza elettrica. In pratica un'antenna a mezz'onda la cui lunghezza è stata ottimizzata per eliminare qualsiasi reattanza e quindi risuonante,

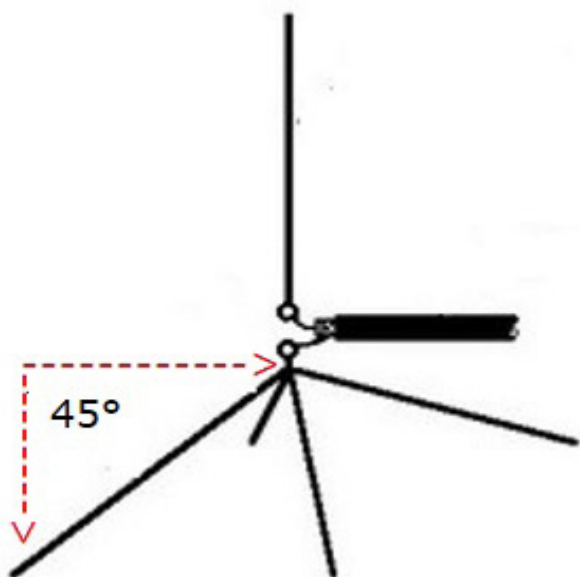


Fig. 6

dipende strettamente dal rapporto tra la lunghezza e il diametro del conduttore di cui è fatta. Praticamente più piccolo è il suo rapporto e più piccola risulta l'antenna per quella data lunghezza elettrica. Facciamo un esempio :prima di tutto il rapporto va fatto rapportando la lunghezza e il diametro del conduttore entrambi in millimetri ,quindi per un'antenna per i 145 MHz costruita con tubo di alluminio di 20 mm di diametro la procedura per determinare la sua effettiva lunghezza ottimale è la seguente: $300/145 = 206$ cm e abbiamo la lunghezza d'onda $206/2 = 103$ cm che è la mezz'onda a questo punto 103 cm sono uguali a 1030 mm quindi $1030/20$ (lunghezza conduttore diviso il suo diametro) = 51,5 (rapporto fra i due)

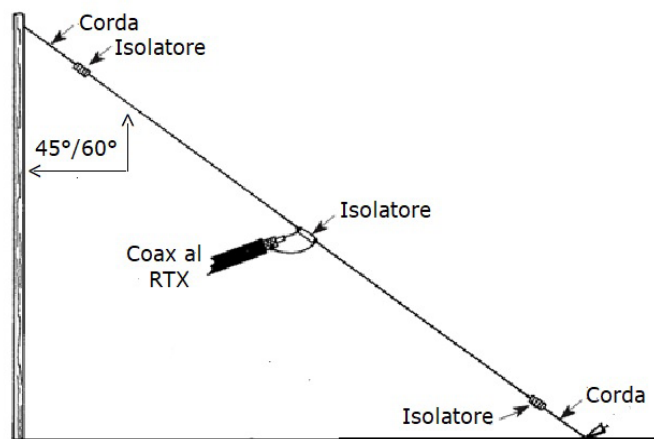


Fig. 7

e come si vede nelle figura 9, ad un valore di 51,5 all'incirca corrisponde un fattore K di 0,95 , che moltiplicato per la mezz'onda da: $103 \times 0,95 = 97,85$ cm.

Naturalmente questa non è una certezza, ma la via più breve per trovare la più probabile lunghezza di un'antenna a mezz'onda per una data frequenza. Anche la resistenza d'irradiazione varierà, se pur di poco, a seconda del rapporto L/D, da un minimo di circa 50 Ohm con un rapporto di 15, a circa 60 Ohm con un rapporto di 200, sino a oltre i 65 Ohm da un rapporto di 5000 in su. Insomma, queste quattro

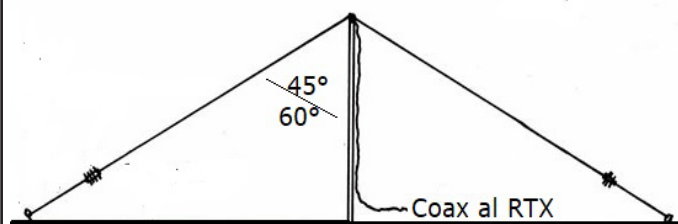
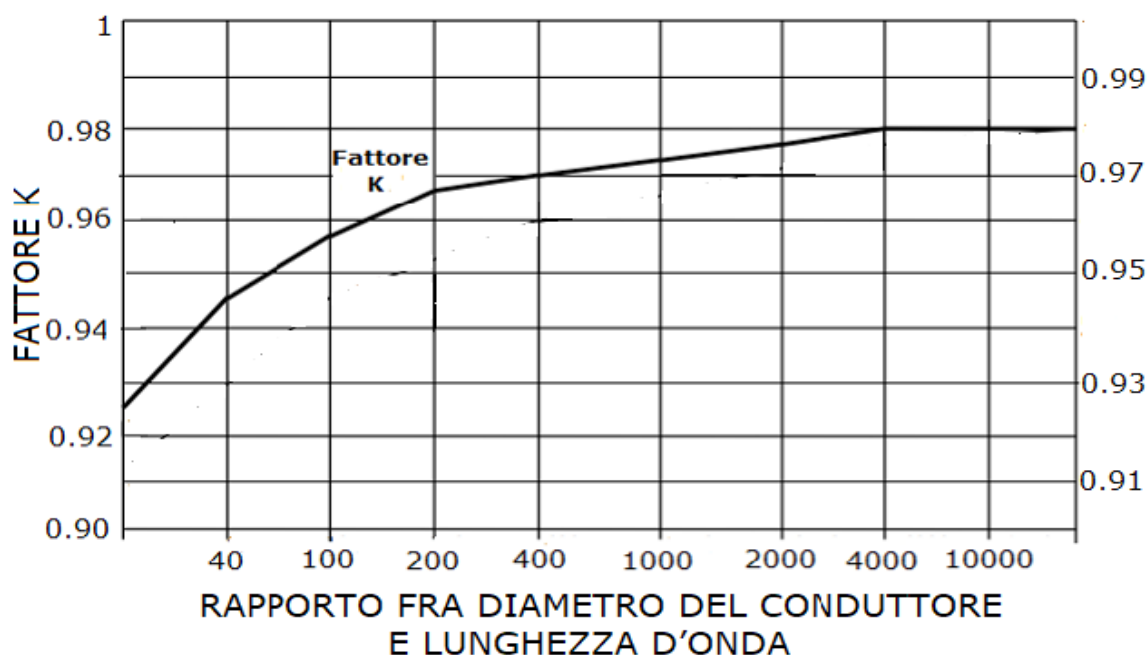


Fig. 8

regoline sono di base per iniziare a costruire un'antenna ma non vanno certo trascurate per ottimizzare da subito le nostre realizzazioni "casalinghe".

TABELLA FATTORE "K"





MINISTERO DELLA DIFESA



MARINA
MILITARE

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

Non perdere
questa opportunità
SEGUI LA SCIA

ABBONATI alla Rivista Marittima



(abb. annuale 11 numeri, 128 pp. a fascicolo)

Italia ordinario	€ 30,00
Esteri zona 1	€ 76,70
Esteri zona 2	€ 109,70
Un fascicolo arretrato	€ 6,00
	+ spese postali (*)

SCONTO LIBRERIE ITALIA 30%
SCONTO LIBRERIE ESTERO 10%

(*) Da concordare con l'Ufficio Abbonamenti.

NOVITÀ

Rivista Marittima + Notiziario della Marina
Abbonamento € 45,00

AVVISO AGLI ABBONATI

Per evitare ritardi o sospensioni nella ricezione della Rivista, gli Abbonati sono pregati di comunicare l'avvenuto versamento via FAX o tramite EMAIL.

MODALITÀ DI PAGAMENTO

- con **Bollettino Postale** o **Bonifico Bancario** sul C/C n° 001028881603 intestato a: Difesa Servizi S.p.A.
Causale: Abbonamento Rivista Marittima.
è obbligatorio inserire anche il CODICE FISCALE
- IBAN = IT26G0760103200001028881603 BIC/SWIFT = BPPIITRRXXX
- **dall'Esteri:** Bonifico Bancario oppure tramite libreria con sede in Italia.

Direzione e Redazione
della Rivista Marittima

Via Taormina 4 - 00135 ROMA

Tel. 06/36807251 - Fax 06/36807249

e.mail: rivista.abbonamenti@marina.difesa.it



MARINA
MILITARE



ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE



IQ9MQ



CENSIMENTO 2023 - CONTINUA

di Alberto Mattei, IT9MRM - Presidente Nazionale ARMI

Non si arresta il grande lavoro che stiamo facendo! Centinaia di email, controllate e censite, controllo incrociato nel nostro database degli indirizzi e soprattutto l'inserimento del numero di telefono, utilissimo per rintracciare le persone. Stiamo rifacendo il database nuovo con i nuovi ARMIGeri censiti. Questo lavoro comporta tantissimo tempo, e appena ultimato, passeremo al restyling della lista dei membri ARMI nella pagina web del nostro sito. Al momento come accennato nello scorso bollettino, ci stiamo occupando solamente dei radioamatori italiani, lasciando (per il momento) gli

SWL e le stazioni straniere iscritte all'ARMIG. Anche l'ARI ha avviato una campagna di controllo sulle email, in quanto molte risultano scadute e mai aggiornate. Lo stesso è capitato anche a noi, molti dei soci avevano altra email, e quella che a suo tempo era stata indicata, non la utilizzavano più. Al momento non invieremo più email di sollecito per il censimento, sarà però utilizzata la pagina social dell'ARMIG su FB, per sollecitare ancora chi non lo abbia inviato.

CALL	MI#	STATUTO	DISTRETTO DI	PRESIDENTE
IQ0XH	1499	Si	Roma	(sezione congelata in attesa di elezioni)
IQ0PM	601	Si	Cagliari	IS0ANZ - Alessandro Alessi
IQ7UJ	990	No	Taranto	IZ7LDC - Fabrizio Fornaro
IQ7AAJ	1800	Si	Lecce	IZ7LOW - Roberto Pepe
IQ8XS	1270	Si	Caserta	IU8CEU - Michele Politanò
IQ9AAF	1788	Si	Catania	IT9YBL - Andrea Angelillis
IQ9AAH	1810	Si	Caltanissetta	IT9JAV - Enzo Palmieri
IQ9AAK	1820	Si	Agrigento	IW9FI - Carmelo Petrone
IQ9AAL	1830	Si	Trapani	IT9YEM - Mario Barbera
IQ9AAM	1840	Si	Palermo	IT9HRL - Rosario Romano
IQ9AAQ	1850	Si	Ragusa	IT9ETC - Danilo Contino
IQ9AAP	1860	Si	Messina	IT9SKY - Domenico Natale Intersimone
-	-	Si	Cosenza	IZ8EYN - Mario Nigro
-	-	Si	Napoli	IW8EHK - Alessandro Formisano

EDITORIA

di Alberto Mattei, IT9MRM

Vi presento due libri della serie i **"Sommergibili d'Italia"**, che secondo me, per i cultori della storia navale, non dovrebbero mai mancare nella propria biblioteca.

Il primo **"Gli Oceanici di Monfalcone 1926-1942 Squali nell'Atlantico"** consta di 202 pagine con tantissime fotografie dei sommergibili e per ogni sommergibile la cronostoria, con la prefazione del C.V. Manuel Moreno Minuto capo del 5° reparto Sommergibili dello Stato Maggiore della Marina

Militare; il secondo **"I 600 di Monfalcone 1932-1942 Nel silenzio degli abissi"** consta di 118 pagine con la prefazione del Contrammiraglio (r) Roberto Semi. Le copertine sono semirigide. Sono redatti dalla sezione "Memoria storica - Marinai della Roca" del Gruppo ANMI di Monfalcone.

Si ringrazia il nostro armigero IV3PTU Franco Valenti e il Presidente dell'ANMI Monfalcone Dott. Enrico Cernigoi.



LIBRI DEI MARINAI DELA ROCA

**Il Gruppo ANMI di Monfalcone presenta
i libri della serie "I Marinai dela Roca"**

I libri sono autoprodotti digitalmente in limitate
quantità dal Gruppo, non hanno scopo commerciale
e sono ceduti ai soci e sostenitori a fronte di un
minimo contributo volontario da usare ai soli fini
istituzionali del Gruppo A.N.M.I. di Monfalcone.

(Contributo consigliato per ROCA 1, 2, 3, 4, 5	10,00 ☐
" " per Costruzioni militari	5,00 ☐
" " per ROMA e PERLA	10,00 ☐
" " per Catalogo Smg I 600	15,00 ☐
" " per Catalogo Smg Oceanici ...	20,00 ☐
Spese imballo e spedizione fino a 2 libri	2,50 ☐
Spese imballo e spedizione 3 o più libri	gratis)

Le richieste di cessione dei libri vanno indirizzate all' indirizzo:

A.N.M.I. Gruppo di Monfalcone

Via San Francesco, 44

34074 - Monfalcone

o, preferibilmente, via e-mail a: anmi.monfalcone@gmail.com

Indicando quantità, indirizzo spedizione e contatto telefonico.

Il contributo va versato tramite bonifico bancario al codice IBAN:

IT40 X088 7764 6100 0000 0324 886

intestato a :

ANMI Gruppo di Monfalcone

Via San Francesco, 44

34074 MONFALCONE

Banca BCC di Staranzano e Villesse

Piazza della Repubblica 9

34079 STARANZANO



ASSOCIAZIONE NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA



LIBRI DEI MARINAI DELA ROCA



ROCA 1

**Costruzioni
Militari Monf.**

76 pagine

32 pagine

Formato A4

Formato A4



ROCA 2

**Regia Nave
Roma**

88 pagine

50 pagine

Formato A4

Formato A4



ROCA 3

Libro

84 pagine

Smg Perla

Formato A4

176 Pagine



ROCA 4

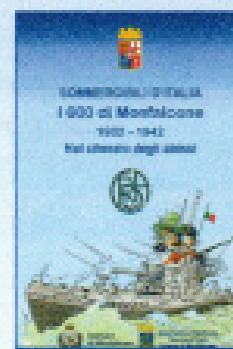
Formato A5

76 pagine

Catalogo

Formato A4

Smg 600



ROCA 5

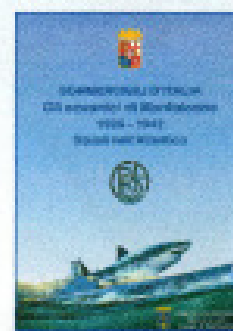
120 Pagine

72 pagine

Formato A4

Formato A4

Catalogo



ROCA 6

Smg Oceanici

In corso

204 Pagine

Formato A4

Formato A4



*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

www.assoradiomarina.it

ARMI QSL BUREAU SERVICE

Un servizio offerto dall'Associazione
Radioamatori Italiani. Un bureau tutto
nazionale a costo vantaggioso.

A CHI E' RIVOLTO?

Solo ai "Radioamatori di Marina" non avendo
un servizio QSL Bureau oppure ai soci che
vogliono rientrare dal bureau esteri.

Cosa aspetti? Il servizio sarà
attivo dal **1 gennaio 2023**.

Le iscrizioni sono aperte
sino al **15 dicembre 2022**.



QSL CARD

Invio delle cartoline QSL
nazionali/esteri tramite la
sede ARMI.



INVIO

Due invii all'anno, uno
nel mese di Giugno e
l'altro a Dicembre.



Web Page

Informative tramite
pagina web sicura
dell'associazione.



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".



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT





A.R.M.I.

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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.