ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

IQ0MQ

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

bollettino dei marinai

Bollettino tecnico ad uso gratuito per i soci

267/2023

ASSOCIAZIONE IQ0MQ RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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

BOLLETTINO DEI MARINAI

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

Associazione Radioamatori Marinai Italiani

editor: Alberto Mattei, IT9MRM

e-mail: it9mrm@assoradiomarinai.it

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

La responsabilità di quanto pubblicato è esclusivamente degli Autori.

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

Grazie e buona lettura!

seguici anche su facebook

Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Presidente Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	Italian Navy Contest - SSB - Classifica
8	Italian Navy Ships Radio Stations award 2023 - Regolamento
12	Cambiano le regole per i teams nei diplomi ARMI
15	110° anniversario costituzione RT della Marina Militare Italiana - II9RT - Considerazioni Finali
17	60° Anniversario della fondazione di Maristaeli Catania
18	92° Anniversario Amerigo Vespucci - Premi
19	ARMI nelle scuole: telegrafia e fisica
23	Con la pelle appesa ad un chiodo - Torpediniera CASSIOPEA - Parte prima
40	Radiazione e trasmissioni - Parte dodicesima
48	Propagazione di Agosto e Settembre
52	Nuova ID Card ARMI
53	QSL Navali
56	Foto storiche
57	La stazione radio di.. IU3EEG - La QSL dei soci: IK2CGH
59	Commander Plaque
62	Diploma di attestazione ARMI
64	Calendario eventi 2023
66	Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale
80	Gadgets
84	Abbonamento Notiziario della Marina
87	Le battaglie navali della Regia Marina
89	L'award della battaglia navale di Mezzo Agosto
91	L'uomo e gli elementi
92	Antenna filare aperiodica per TV tunner
95	Viaggiare su navi cargo
98	Organizzazione territoriale - Elenco delle sezioni ARMI
99	Censimento 2023 - Continua

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi amici e colleghi, eccoci al giro di boa! Adesso il caldo è eccessivo e le fitte ondate di calore che stanno attraversando l'Italia in questo periodo non ci danno tregua. Stare in sala radio, con queste altissime temperature, è una grande sofferenza sia per noi che per le nostre apparecchiature. Quindi, la soluzione c'è... andare al mare! Le vacanze sono inziate (almeno per qualcuno) e già si sentono i primi operatori da isole e isolotti atti a fare attività con i piedi a mollo. Come è di consuetudine, oramai da alcuni anni, il numero di Luglio ed Agosto esce doppio. Questo per dare possibilità a tutti (compreso me) di dedicarci per qualche giorno alle dovute e rinfrescate vacanze (non dico ferie in quanto sono oramai in pensione) nei QTH balneari!! Nel frattempo ci organizziamo per le prossime attività, quelle autunnali, che sono abbastanza corpose. Per il prossimo Navy Ships di Settembre si stanno formando i teams che al momento, formeranno le stazioni speciali che sono una decina. Queste gareggeranno con le nuove regole che sono pubblicate e rese ufficiali proprio su questo numero (li trovate nelle pagine a seguire). Come vi avevo accennato nei numeri passati, abbiamo dato una svolta al regolamento del NAVY SHIPS, questo sarà valido anche per il prossimo COASTAL. Queste regole sono frutto di parecchi anni di studio sulle nostre attività nei vari diplomi che nel corso del tempo abbiamo sviluppato. Abbiamo voluto dare una svolta totale dando più gioco al sistema e dando la possibilità a tutti di giocare e divertirsi (cosa fondamentale). Il supporto, come sempre, ce lo garantirà HAMAWARD, leader del settore HAM oramai ai vertici mondiali per il supporto al WRTC. Intanto per chi rimane nel propio QTH, ci sono alcuni appuntamenti che non dovete assolutamente perdere. per primo le nostre oramai battaglie navali che ci tengono compagnia durante l'anno e per tutto il periodo. A fine mese una bella spedizione sull'Isola di San Pietro, postazione della Marina Militare, dove il Distretto ARMI di Taranto sarà on-air con due nominativi speciali IJ7DX e IJ7SAT. Il secondo nominativo sarà attivato sui vari satelliti geostazionari che orbiteranno sopra di noi. Come vedete non mancano gli appuntamenti in aria e sicuramente ad Agosto oltre alle nostre attività, si aggiungeranno quelle singole ad uso locale dei nostri ARMIgeri

sparsi in tutti i mari ed isole d'Italia ed oltre. Bene, vi lascio, dandovi appuntamento con il bollettino alla terza settimana di Settembre (quasi al termine del Navy Ships). Vi auguro buone vacanze e soprattutto rilassatevi con i vostri cari. Buona lettura e buon bagno.

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 **Giugno** e il mese di **Luglio**, ha offerto una ottima 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.

DL6MLA/MM - Karl Schmidt è nuovamente a bordo della nave cargo M/v **HENNEKE RAMBOW** battente bandiera della Germania (nominativo internazionale DDVQ2). Karl è uno dei tanti turisti estivi che utilizzano le navi da carico per farsi una vacanza (crociera) a bordo di navi mercantili. Karl è un assiduo di queste crociere, quasi ogni anno lo si sente in radio a bordo di questa o altre navi mercantili. Munito del suo fidelissimo tasto e del suo portatile, opera preferibilmente in CW e lo si ascolta quasi tutti i giorni. Karl è partito da Amburgo il 12 luglio e toccherà i porti di Rotterdam – Ferrol – Las Palmas – Santa Cruz Tenerife – Casablanca – Gibraltar – Cadiz – Huelva – Tilburye rientrerà ad Amburgo la seconda settimana di Agosto. Per la QSL potete inviarla via bureau oppure diretta al suo indirizzo privato: Karl Schmidt - Im Brunnenhof 1 - 39126 Magdeburg - Germany

W6TPB/MM: Steve H. Taymor a bordo della sua barca a vela **S/y JEREMYAH** si trova nel porto turistico di Santa Cruz (Baia di Monterrey) in California. Lo si ascolta in 20 metri in fonia, per la QSL scambia volentieri e va inviata al suo indirizzo; Steve H. Taymor - 484 Washington St, STE B-130 Monterey, CA 93940 USA.

ON7GY/mm: Roger De Witte si trova a bordo della sua barca **m/v VAGABOND** una imbarcazione fluviale, adattata per le esigenze famigliari. Roger nel periodo estivo si trasferisce a bordo della sua imbarcazione in Aalstad e naviga lungo il fiume Deender. E' molto attivo in radio e lo si ascolta in 40 metri in fonia. Per la QSL va indirizzata al suo indirizzo: Roger De Witte - Nanovestraat 153 - 1745 Opwijk - Belgium

IT9PZM/mm: Giovanni Chiappisi ex giornalista dal 2012 in pensione, vive a bordo della sua imbarcazione a vela s/y **HORUS** nel porto turistico di San Nicola Arena (Palermo). E' molto attivo in radio e lo si ascolta in tutti e tre i modi, preferibilmente in fonia ma anche in digitale e ogni tanto anche in grafia. Se volete conoscere la sua storia ha un blog dove scrive il suo diario: http://chiappisi.blogspot.com/ Per la QSL ricambia via eQSL

ON8VC/mm: Jurgen Van Cauwenberge, opera a bordo della nave draga **LANGE WAPPER** battente bandiera belga. La nave si trova attualmente nel porto di Velacruz in Messico. Jurgen è molto attivo in radio e lo potete trovare in 20 metri in fonia. Scambia volentieri la sua QSL e potete inviarla via bureau oppure diretta al suo indirizzo: Jurgen Van Cauwenberge - KULKADETSTRAAT 7 - BRAKEL, OV 9660 - Belgium

Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 22 Giugno 2023 al 15 Luglio 2023), ecco di seguito i nominativi: BX8AAN - ON3CHH - YO4RYU - KF5JC - **ON8VC** - SP4RKZ - IT9APJ - **IT9PZM** - W1VE - VE3PL - WR1TC - DL9KV - FO4AE - **W6TPB** - DL4BHA - GI5KSO - 4S7JL - AA7JV - **DL6MLA** - **ON7GY** - LA7MHA -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

ITALIAN NAVY CONTEST - SSB

di Alberto Mattei, IT9MRM - Presidente Nazionale

E' trascorso anche questo secondo step in fonia del nostro contest "ITALIAN NAVY CONTEST". Discreta partecipazione dovuta al più blasonato contest spagnolo che normalmente satura tutte le frequenze a disposizione. Ad ogni modo ho avuto modo di collegare alcuni di voi ed ho visto la presenza di altri colleghi che, rispetto all'anno scorso, non erano presenti. Tutto sommato possiamo dire che il contest ha avuto un buon rientro tra le fila degli appassionati del NAVAL. Ecco di seguito la classifica. Complimenti a Rosario IT9HRL (operatore anche di IQ9AAD e IQ9AAM) che con i suoi 5880 punti ha sbaragliato tutti. BRAVO ZULU a tutti i partecipanti.

POSIZIONE	NOMINATIVO	QSO	PUNTI QSO	MOLTIPLICATORE	TOTALE PUNTI
1	IT9HRL - Rosario - MI1622	29	245	24	5880
"	IQ9AAD - Sez. ERA Catronovo di S. - MI1797	29	245	24	5880
"	IQ9AAM - Sez. ARMI Castronovo di S. - MI1840	29	245	24	5880
2	IT9ZEO - Corrado - MI1834	21	201	20	4020
3	IU6IBX - Gianni - MI1588	35	188	17	3196
4	IW0HIQ - David - MI1327	20	146	14	2044
5	IZ0PAP - Maurizio - MI1630	14	135	13	1755
"	IZ6ASI - Marco - MI355	17	134	13	1742
6	IK5TBI - Emilio - MI349	17	134	13	1742
7	IT9CLY - Francesco - MI844	16	133	13	1729
8	IT9ETC - Danilo - MI1699	14	130	13	1690
9	IT9GND - Giuseppe - MI1835	13	121	12	1452
10	IU7QCI - Fabio Andrea - MI1805	10	100	10	1000
11	IQ9AAQ - Sez. ARMI Ragusa - MI1850	10	90	9	810
12	IT9MRM - Alberto - MI001	10	55	5	275
13	OE4GTU - Gerhard - CA039	4	13	1	13

PER ULTERIORI INFORMAZIONI VISITA IL NOSTRO SITO

www.assoradiomarinai.it

ITALIAN NAVY

SHIPS RADIO STATION AWARD

DAL 15 AL 24 SETTEMBRE

IL CONTEST DELLE STAZIONI RADIO NAVALI

Per partecipare al contest delle stazioni radio navali, bisogna richiedere il nominativo identificativo della nave. Visita il sito web e scegli il nominativo tra i tanti, così potrai essere protagonista del nostro prossimo contest!

RICHIEDETE IL NOMINATIVO NAVALE

ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2023

di Alberto Mattei, IT9MRM - Presidente Nazionale

Il Diploma A.R.M.I. denominato "**ITALIAN NAVY SHIP RADIO STATIONS**" è stato ideato per ricordare e commemorare le Stazioni Radio Navali della Marina Militare Italiana dal 1960 ad oggi ed incentivare le radiocomunicazioni in tutti i modi con tutte le stazioni radioamatoriali. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo.

PERIODO di validità
Il diploma avrà inizio il 15 settembre 2023 (00:00 UTC) e si concluderà il 24 settembre 2023 (23.59 UTC).

STAZIONI
Saranno attive le stazioni con nominativi speciali in rappresentanza delle Stazioni Radio Navali della Marina Militare (vedasi elenco riportato sul sito http://www.assoradiomarinai.it);

MODI
Sono consentiti i seguenti modi: CW - SSB – DIGITALE*
*DIGITALE: PSK – RTTY – FT8/FT4

BANDE
Tutte le bande HF comprese le WARC, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO
QSOs (HRD) con le stazioni speciali valgono:
- CW: 10 punti;
- SSB: 6 punti;
- PSK/RTTY: 4 punti
- FT8/FT4: 2 punti

N.B.: Il collegamento con la stazione speciale nella stessa giornata può essere fatto in tutti i modi consentiti dal regolamento, ed in tutte le bande previste (farà fede il wall di HAMAWARD).

PUNTI DIPLOMA
Per ottenere il diploma è necessario un minimo di punti come segue:
Stazioni Italiane: 120 punti;
Stazione Europee: 60 punti;
Stazioni extra-Europee: 30 punti;

A tutti sarà rilasciato un attestato di partecipazione (diverso dal NAVY AWARD) in formato pdf/jpg scaricabile dalla piattaforma HAMAWARD al termine della gara.

CHIAMATA
La chiamata sarà come segue:
CW / DIGI : CQ CQ DE II9IABJ AWARD IT NAVY SHIP RADIO STATIONS K
SSB : CQ CQ da II9IABJ – CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI RADIO NAVALI DELLA MARINA MILITARE ITALIANA – .

RAPPORTI E NUMERI
La stazione radio navale passerà il rapporto RST (seguito dal numero di iscrizione MI#).

CATEGORIE
Sono previste SEI categorie:
"DIGIT1" (PSK-RTTY)
"DIGIT2" (FT8/FT4)
"PHONE" (SSB)
"MORSE" (CW)
"MIXED" (solo CW-SSB)
"MIX GENERALE" (CW-SSB-PSK-RTTY-FT8-FT4)
E' ammessa la partecipazione solo ad una categoria.
Sarà cura dell'award manager al termine della gara di contattare il vincitore della categoria, se presente in più categorie, per indicare in quale categoria vuole essere premiato.
Automaticamente il secondo in classifica passerà al primo posto come vincitore della categoria.

REGOLE SOLO PER LE STAZIONI SPECIALI
Le stazioni speciali navali, saranno composte da un minimo di 1 ad un massimo di 10 operatori, potranno operare in tutti i modi ed in tutte le bande.
Dovranno utilizzare obbligatoriamente la piattaforma HAMAWARD, che sarà l'unica a gestire le classifiche.
Saranno premiati con un NAVY AWARD le stazioni speciali che si troveranno ai primi tre posti in classifica:

- "**DIGIT1**" (PSK-RTTY)
- "**DIGIT2**" (FT8/FT4)
- "**PHONE**" (SSB)
- "**MORSE**" (CW)
- "**MIXED"** (solo CW-SSB-PSK-RTTY)
  (questa categoria vale come classifica generale per le stazioni speciali).

Sarà inserita solo ai fini della statistica anche la categoria
"**MIX GENERALE**" (CW-SSB-PSK-RTTY-FT8-FT4)

N.B. :
Si riportano alle regole generali per le stazioni speciali scritte sul sito web ARMILOG.

PREMI
Saranno premiati con un NAVY AWARD solo i primi classificati di ogni categoria.

RICHIESTE
Potranno richiedere tutti il NAVY AWARD:
- in cartoncino formato A4 a colori, contributo spese € 10,00
- in pergamena formato A4 a colori, contributo spese € 15,00

Inoltre possono richiedere tutti la placca in legno formato 20x26 cm con un contributo spese di € 40,00

andrà richiesto all'Award manager nazionale:

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

Le stazioni italiane, potranno inviare il proprio contributo per l'award tramite le seguenti modalità:
- via "POSTEPAY" 4023600964377842 intestata a Mattei Alberto;
- via "PAYPAL" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com
- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

E' OBBLIGATORIO INFORMARE VIA EMAIL INVIANDO I DATI DI PAGAMENTO

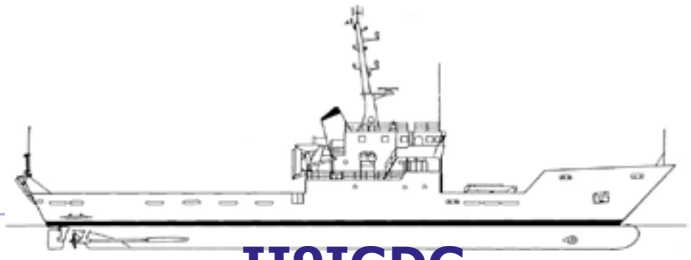
LOGS
Non sono accettati log in quanto la classifica è gestita dalla piattaforma HAMAWARD e genera automaticamente il punteggio e la classifica.

INFORMAZIONI
Eventuali informazioni in merito alle stazioni partecipanti e al diploma possono essere prelevate dal sito ufficiale dell'A.R.M.I. http://www.assoradiomarinai.it

[Esempio Navy Award]

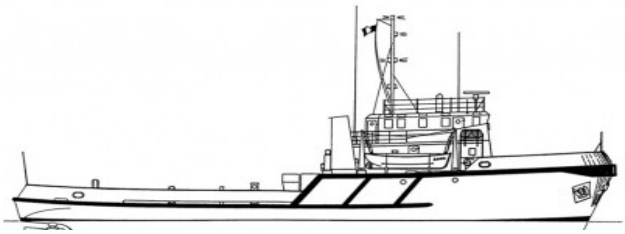
LE STAZIONI SPECIALI CHE SARANNO ATTIVE PER L'ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD

II2IALV
Sommergibile Da Vinci



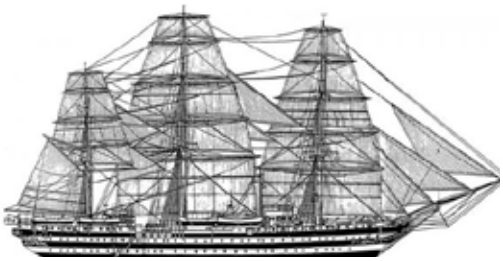
II9IGDG
MTC Pantelleria

II7IAME
Fregata Maestrale



II9IHFD
Rimorchiatore Gigante

II9IAGM
Sommergibile Marconi



II9IABJ
Nave Scuola A. VESPUCCI

IL PROSSIMO NOMINATIVO SPECIALE POTREBBE ESSERE IL TUO!!

RICHIEDILO!

CAMBIANO LE REGOLE PER I TEAMS NEI DIPLOMI ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM - Presidente Nazionale

Eccoci alle nuove regole che entrano in vigore dal prossimo NAVY SHIPS di settembre. Queste regole emanate per i capo teams ed i rispettivi teams danno loro una buona norma per svolgere i compiti egregiamente durante le attività dei diplomi interessati. Una svolta significativa per le attività oramai consolidate del NAVY SHIPS e del NAVY COASTAL. Sono state emanate in base alle esperienze maturate durante le attività effettuate negli anni passati. Una linea decisamente più morbida per far divertire tutti e avere una più massiccia partecipazione nella gara.
Ecco di seguito le norme:

Regole per i Capo Teams e gli operatori dei teams

• I teams devono essere formati da 1 ad un massimo di 10 operatori;
• Gli operatori devono essere tutti della stessa regione o al massimo dello stesso suffisso;
• Il capo team è colui che richiederà il nominativo speciale al Ministero, ed è responsabile di tutta la squadra e del comportamento degli operatori;
• Il Capo team deve essere un socio ARMI;
• Gli operatori che formano il team possono essere misti (appartenenti ad altri club o associazioni);
• Gli operatori della stazione speciale possono operare indistintamente su più modi e più bande contemporaneamente. E' vietato operare con due o più stazioni nella stessa banda e nello stesso modo.
• Le bande autorizzate per le operazioni sono le HF comprese le WARC (10 - 12 - 15 - 17 - 20 - 30 - 40 - 60 - 80 metri);
• I modi autorizzati per le operazioni sono: SSB - CW - modi Digitali (RTTY - PSK - FT8/FT4);
• E' a cura del Capo Team creare su whatsapp una chat dove poter interagire con i propri operatori dando le dovute indicazioni;
• Il capo team gestirà l'uso della DX-Chat (sul sito ARMI) per eventuali skeed richiesti da hunter;
• E' fondamentale che tutti gli operatori delle stazioni speciali devono connettersi tramite il proprio account su HAMAWARD ed effettuare le procedure per collegarsi automaticamente con il proprio log con la piattaforma;
• Non è consentito ai componenti di teams gareggiare col proprio nominativo personale;
• Eventuali log esterni che devono essere inseriti, lo si devono inserire entro il termine della gara, per dare l'opportunità ai partecipanti di conteggiare il proprio score;
• Tutti i log che entro il termine della gara non saranno stati inseriti in HAMAWARD, saranno presi in considerazione solo come "Control Log" e non potranno essere conteggiati nel proprio score di stazione speciale.

Regole per le operazioni in SSB/CW:

• Gli operatori che operano in fonia o in morse, devono rispettare le norme dettate dalla legge;
• Sono autorizzati ad operare dal proprio domicilio o dalle stazioni ubicate presso le sedi distrettuali dell'ARMI;
• Sono autorizzati, previo comunicazione al contest manager, operazioni in remoto con stazioni ubicate nella propria provincia di residenza.

• La potenza in uso deve rispettare quanto dettato dalla legge.
• Possono adoperare sistemi per operazioni in split (nella stessa porzione di banda);
• Possono inviare autospot utilizzando il sistema di HAMAWARD;
• L'invio dell'autospot tramite altri cluster è considerato solo una volta ogni ora.
• Per gli operatori in CW, devono adeguare la loro velocità al corrispondente, prestando il massimo della loro professionalità;

Regole per le operazioni nei modi DIGITALI
• Gli operatori che operano nei modi digitali, devono rispettare le norme dettate dalla legge;
• Sono autorizzati ad operare dal proprio domicilio o dalle stazioni ubicate presso le sedi distrettuali dell'ARMI;
• Sono autorizzati, previo comunicazione al contest manager, operazioni in remoto con stazioni ubicate nella propria provincia di residenza.
• Per coloro che operano in RTTY la velocità consentita è di 45.45 baud rate, shift 170.
• Per coloro che operano in FT8/FT4 è consentito operare in split con un massimo di due slot (tipo MSHV).
• Le operazioni in FT8/FT4 devono essere effettuate in presenza, non sono ammesse operazioni in automatico.

Regole Generali
• NON BISOGNA UTILIZZARE LE CHAT DELL'ARMI (REGIA MARINA, RADIOAMATORI DI MARINA) SU WHATSAPP
• Al termine della gara sarà stilata la classifica per queste categorie:
- "DIGIT1" (PSK-RTTY)
- "DIGIT2" (FT8/FT4)
- "PHONE" (SSB)
- "MORSE" (CW)
- "MIXED" (solo CW-SSB-PSK-RTTY) (questa categoria vale come classifica generale per le stazioni speciali).
• Sarà inserita solo ai fini della statistica anche la categoria "MIX GENERALE" (CW-SSB-PSK-RTTY-FT8-FT4)
• La classifica delle stazioni speciali verrà stilata dal numero totale dei QSO + i punti dati dai collegamenti effettuati tra stazioni speciali. I collegamenti tra stazioni speciali valgono come segue:
CW: 10 punti;
SSB: 6 punti;
PSK/RTTY: 4 punti
FT8/FT4: 2 punti

NOTE:
[Condotta antisportiva] *Sono vietati inserimenti a log di contatti con stazioni inesistenti, o con stazioni che si prestano al gioco, solo a scopo di aumentare il proprio punteggio.*

[Contest] *Se nel periodo del COASTAL/NAVY SHIPS insiste un contest nazionale/internazionale di altra associazione, la stazione speciale con il suo team può partecipare, previo comunicazione al Contest Manager, solo come "control log". Si da facoltà alla stazione speciale di inviare l'estratto log al contest manager del contest in gara.*

www.marinaiditalia.com

Marinai d'Italia

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

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.

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 ATTIVITA'

Link: Locandine delle attività dei Gruppi

CORONAVIRUS comunicati della Presidenza Nazionale

Collegamento al Giornale on-line

110° ANNIVERSARIO DELLA COSTITUZIONE DEI RADIOTELEGRAFISTI DELLA MARINA MILITARE ITALIANA - II9RT - CONSIDERAZIONI FINALI

di Alberto Mattei, IT9MRM Award Manager

*Forse sono il meno indicato nel dare le mie considerazioni a questo importante evento. Non sono un "**radiotelegrafista**", in Marina mi hanno assegnato la categoria "Segnalatore" (cugino dell'RT), anche se mi sarebbe piaciuto tanto farlo. Il codice morse ha percorso con me piu di 30 anni, insegnandolo anche agli **allievi** segnalatori. Ho sempre coinvolto i ragazzi sia a bordo che nelle aule studio nei vari comandi a terra, nell'insegnamento del **codice morse**. Pur non avendo la velocità degli RT abbiamo sempre trasmesso le nostre segnalazioni luminose, cadenzando e trasmettendo il punto e linea, facendoci sempre apprezzare nelle comunicazioni ottiche. Questa manifestazione ricade nel 110° anniversario della costituzione della categoria dei "radiotelegrafisti" della Regia Marina (prima) e dopo della Marina Militare. I nostri radiotelegrafisti, pari ai colleghi della Marina Mercantile hanno sempre dato il massimo del loro impegno, assolvendo il loro compito sempre e dovunque. L'ascolto delle comunicazioni di emergenza e della salvaguardia della vita umana in mare, è sempre stata una prerogativa del Radiotelegrafista. Mi ricordo a bordo c'era sempre la **500 KHz** accesa ed un ragazzo, quasi sempre di leva era con le cuffie di guarda all'ascolto. I lunghi meteomar, gli avurnav, i notiziari e molti messaggi operativi e non, ricevuti e trasemssi in morse prima e dopo in telescrivente, hanno dato un passo generazionale alla categoria. Adesso il "radiotelegrafista" è tornato nuovamente ai ranghi (dopo essere passato per un po in riserva), ma con una vesta totalmente tecnologica. Non c'è più il tasto e tutte le comunicazioni avvengono con un terminale (PC) e via satellite. Insomma adesso il compito di continuare l'assolvimento della conoscenza del "Codice Morse" è devoluto sostanzialmente a noi "**Radioamatori**" che dobbiamo insistere nel far conoscere il dolce suono melodico del punto e linea. Ecco che l'ARMI sposa in pieno questo evento, uno per far conoscere la storia, secondo per invogliare i giovani OM nell'arte del codice morse. Di seguito alcune considerazioni di colleghi che hanno partecipato all'evento:*

Serafino De Filippi - IT9CKA - MI 771

E’ senza dubbio tra le più importanti iniziative intraprese da questo sodalizio, un’opportunità per incontrare in radio vecchi professionisti dalla nobile arte vintage. Al di là della partecipazione, a volte abbastanza limitata, della propagazione a tratti poco generosa, tuttavia si è centrato in pieno l’obiettivo di ottenere buona risonanza, offrendo alla platea di hunters un considerevole incremento di operatori CW nell’intera durata della manifestazione. La storia insegna a non dimenticare tanti eroi che hanno speso la loro esistenza con sacrificio per la radiotelegrafia marittima, un monito di profonda riflessione indirizzata alle capacità dell’operatore in quel tempo sprovvisto di tecnologia, arricchito esclusivamente di preparazione ed esperienza, mentre il resto dell’equipaggio, attonito e ironicamente goliardico, quasi a volerlo sbeffeggiare, affibbiava al Radiotelegrafista il nomignolo di “Signorina di bordo.” Si ringrazia l’ARMI per aver rievocato un pezzo della mia vita professionale, consumata tra i mari, incidentata di episodi indelebili, ma che sarei pronto domani a ricominciare il primo giorno vissuto!

Antonino Di Bella - IT9DSA – MI 633

In questo periodo, grazie all'associazione ARMI, la figura del Radiotelegrafista è tornata in auge nelle frequenze radioamatoriali, infatti, si è voluto commemorare 110 anni della costituzione della categoria nella Marina Militare: Ruolo, prestigio, responsabilità, che tanti uomini hanno avuto l'onore di ricoprire, dietro l'immenso lavoro formativo acquisito sulla propria pelle; migliaia e miglia di ore passate con la cuffia attaccata saldamente sulle meningi, l'indice e il medio della mano incollate sul tasto telegrafico, la passione, l'entusiasmo viscerale di anteporsi in poco meno di una frazione di secondo, come strumento codificatore e decodificatore del segnale Morse, sono stati elementi predominanti che hanno caratterizzato assoluta padronanza del mestiere e fatto divenire una celebre professione mitologica. -- Sebbene l'inerzia delle vicissitudini quotidiane, mi portano a mantenere la stazione radio quasi sempre spenta, sarebbe stata imperdonabile, anzi, un sacrilegio non partecipare a questo glorioso evento; così trovo qualche manciata di ora post-cena, per imprimere via etere la mia fievole presenza. Alle occasioni di gala ci si presenta in pompa magna, il sottoscritto non doveva deludere, decide di far cantare il suo "pupillo" acquistato nel 1981 quando fece ingresso alla scuola per RT, il celebre tasto verticale HK706 affiancato dal quadribanda FT 897 dipolo monobanda 40 m e 90 w irradiati. Poco importa se molte stazioni preferiscono snobbare la competizione, alcune plagiate dalla tecnologia, ormai consente di disconoscere il gusto di comunicare avvalendosi esclusivamente della risorsa umana, tante altre assenti perché è avvenuto il trapasso a vita eterna, tali situazioni hanno reso il Log poco fruttuoso. --- Dunque, una fantastica opportunità per dare lustro a uno dei lavori più belli esistiti, un omaggio a questi professionisti che hanno assicurato per oltre un secolo di storia la sicurezza e la salvaguardia della vita umana in mare, dove qualsiasi nave fuori dal porto, la sala radiotelegrafica era un barlume di speranza per comunicare con la terraferma. Complimenti allo staff ARMI, continuamente in fermento, che persegue iniziative memorabili, eleva lo spirito radiantistico in tutta la sua essenza, fino a raggiungere un dogma a cui specchiarsi, costituire un campo di applicazione solido per il futuro!

Antonino Di Pietro - I2QIL - MI 1181

Ho partecipato con molto piacere alla ricorrenza del 110mo anno della costituzione dei Radiotelegrafisti della Marina Militare Italiana. Operare con il nominativo II9RT (per il significato e l' importanza che rappresenta) è stato motivo di orgoglio e soddisfazione. Ringrazio molto il nostro Presidente IT9MRM Alberto per l'iniziativa. Oltre alla responsabilità ed alla piacevolezza dell'attività è stato molto simpatico giornalmente ritrovare gli assidui e coinvolti partecipanti con finalità dei prestigiosi diploma e targa commemorativa. Oltre agli Italiani, Tedeschi, Francesi,Spagnoli, Inglesi,Polacchi, Scandinavi, Russi Europei ed Asiatici in grande quantità. Non sono mancati gli amici giapponesi sempre molto attratti dalle iniziative della nostra ARMI. Termino qui, cogliendo l'occasione per salutare con un abbraccio, i compartecipanti attivatori con i quali ho condiviso il piacere di questa bella ricorrenza anche con l'ausilio della telematica chat creata appositamente per la cooperazione dell'attività.

60° ANNIVERSARIO DELLA FONDAZIONE DI MARISTAELI CATANIA

di Andrea Angelillis, IT9YBL - Segretario Nazionale

Nel 1963 nasceva la "Stazione elicotteri della Marina Militare - MaristaELI Catania", intitolata alla memoria del sottotenente di vascello Mario Calderara, il primo ufficiale della Regia Marina a ottenere il brevetto di pilota… ma la storia dell'Aviazione Navale, in effetti in Sicilia, ebbe inizio nel 1956 nel comprensorio MariEliport ad Augusta, risultato in seguito piccolino per ospitare i grandi elicotteri che la tecnica andava via via sfornando, così la conseguente scelta epocale di spostare tutto all'attuale Base di Catania.

Da allora la base di MaristaELI è stata sempre operativa ed impegnata su tantissimi fronti ed oggi abbiamo così festeggiato 60 primavere ed è stato meraviglioso come si sia riuscito a fondere, ad unisono, la vita civile con quella militare attraverso gli sguardi sbigottiti degli ospiti presenti che ammiravano esterrefatti gli aeromobili, attrezzature, munizioni, esercitazioni, simulazioni e tanto altro.

Ma noi dell'A.R.M.I. dove eravamo? Ebbene, avevamo progettato una bellissima attività radio che purtroppo abbiamo dovuto sospendere in quanto lo Stato Maggiore, nonostante abbia condiviso l'attività che avremmo voluto svolgere, ci ha chiesto, giustamente, delle certificazioni in ottemperanza alle nuove normative, quindi per ragioni tecnico-professionali e di tempistica, abbiamo dovuto desistere dall'attività.

Ci siamo così accontentati di fare semplicemente presenza, ma con la promessa di finalizzare molto presto un altro meraviglioso progetto, che vi sveleremo più avanti.

Resta comunque la soddisfazione di aver avuto, ancora una volta, la conferma della stima e della fiducia che la Marina Militare Italiana ripone in noi!

Grazie A.R.M.I.

IT9YBL con il comandante in II di Maristaeli Catania (C.F. Pulvirenti)

IT9YBL con il comandante di Maristaeli Catania (C.V. Leoni)

92° ANNIVERSARIO AMERIGO VESPUCCI - PREMI

di Alberto Mattei, IT9MRM - Presidente Nazionale ARMI

*Andris Rozentals **YL2QG** primo classificato con 2456 punti.*

*Tomasz Kozlowski **SQ7BFC** secondo classificato con 1908 punti.*

*Zbyszek Zonko **SP5ITO** terzo classificato con 1696 punti.*

ARMI NELLE SCUOLE: TELEGRAFIA E FISICA

Di Antonino Grimaldi, IK0ZXD [MI1394]

Premessa

La scienza è lo studio di tutti i fenomeni "fisici" che attirano la nostra attenzione

In data 1° giugno 2023 dalle 15.00 alle 17.00, nell'Aula Magna, dell' l. C. MARCO EMILIO SCAURO si è tenuta la giornata conclusiva del progetto "**Telecomunicazioni e scacchi**".

I ragazzi hanno illustrato ai genitori il lavoro che hanno svolto durante tutto l'anno.

Gli alunni hanno, sotto la guida dell'esperto, Antonino Grimaldi, hanno costruito antenne, spiegato fenomeni fisici, parlato di grandi " fisici" e di come le loro creazioni ci hanno semplificato la vita di ogni giorno.

Alcuni di loro hanno anche spiegato le peculiarità di ogni "pezzo" degli scacchi, e alcune aperture di grandi scacchisti, e si sono sfidati in piccole partite; avendo avuto a disposizione solo poche ore nel secondo quadrimestre dobbiamo essere fieri del risultato che hanno ottenuto.

Riteniamo tutti gli allievi dei **Fisici** (in quanto hanno studiato la materia), **inventori** (costruzione di strumenti e apparati funzionanti), **sperimentatori** (perche' la loro replicabilità è perpetua) e la prova conclusiva di funzionalità e di riproduzione dei segnali prodotti dal tasto costruito dai nostri alunni ha fatto egregiamente il suo dovere nella trasmissione del codice Morse.

Hanno capito in forma elementare i meccanismi di trasmissione del cellulare e dei personal computer.

Insomma un gioco affascinante e per nulla stancante ed attuale sia come tempi che "tecnologia spinta", una strategia di insegnamento unica, coinvolgente e produttiva.

Per la buona riuscita di tutto ciò, desidero ringraziare la Dirigente Prof.ssa Bianca Del Regno per le dovute autorizzazioni, non tralasciando di elogiare gli instancabili collaboratori scolastici, che hanno acconsentito a esaudire tutte le mie richieste : **Clementina, Lorenzo, Enrico, Stefano** , nel mettere a punto le aule per gli esperimenti.

Uno speciale ringraziamento dedico alla Prof.ssa Emma D'adamo per aver creduto in tutti questi anni a questo progetto straordinario.

Il nostro Antonino Grimaldi, IK0XZD alla consegna degli attestati con i suoi allievi.

Conclusioni

Laboratorio di grande levatura che ha un grande merito, **non "Inclusivo", ma alla "Pari".**

Il metodo di apprendimento è redatto lezione per lezione per dare spazio a tutti indistintamente nel ritrovare il giusto equilibrio a tutti i ragazzi partecipanti a questo corso

In sintesi hanno lavorato tutti insieme e allo stesso livello, con grande armonia e gioia di fare.

CAMPAGNA PER
AUTOFINANZIAMENTO

2023

SOStienici

con un solo euro!

SOSTIENICI !

PayPal

UniCredit

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

PLAY
WITH US
IT'S ITALY
Regia Marina
award
OUR PERMANENT AWARD
MORE 100 ACCREDITATE STATIONS
MORE 40 AWARDS
THREE STEPS
TOTAL FREE
EASY!
NEVER ENDS
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI
WWW.ASSORADIOMARINA.IT

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

Torpediniere CASSIOPEA

parte prima

Torpediniera della classe Spica, tipo Climene (640 tonnellate di dislocamento standard, 970 in carico normale, 1010 a pieno carico).
Nelle fasi iniziali del conflitto fu impiegata nelle acque della Sicilia, in Mar Ionio e nel Basso Adriatico, per poi passare sulle rotte della Libia e del Mar Egeo; durante la guerra effettuò 18 missioni offensive e 127 di scorta convogli.

Breve e parziale cronologia.

10 dicembre 1935
Impostazione nei Cantieri Navali del Tirreno di Riva Trigoso (numero di costruzione 123).

22 novembre 1936
Varo nei Cantieri Navali del Tirreno di Riva Trigoso.

24 giugno 1937
Entrata in servizio. Assegnata alla IX Squadriglia Torpediniere, dislocata a La Maddalena ed impiegata lungo le coste della Sardegna.

Agosto-Settembre 1937
Durante la guerra civile spagnola, la Cassiopea partecipa al blocco del Canale di Sicilia, per impedire l'invio di rifornimenti dall'Unione Sovietica (Mar Nero) alle forze repubblicane spagnole. Benito Mussolini deciso di ordinare il blocco a seguito di richieste da parte dei comandi spagnoli nazionalisti, i quali sostengono, esagerando di molto, che l'Unione Sovietica stia per rifornire le forze repubblicane spagnole con oltre 2500 carri armati, 3000 "mitragliatrici motorizzate" e 300 aerei. Il blocco navale viene ordinato da Roma il 7 agosto ed ha inizio due giorni più tardi; oltre ai sommergibili, invati sia al largo dei Dardanelli che lungo le coste della Spagna, prendono in mare otto cacciatorpediniere ed altrettante torpediniere che si posizionano nel Canale di Sicilia e lungo le coste del Nordafrica francese. Cacciatorpediniere e torpediniere operano in cooperazione con quattro sommergibili ed un sistema di esplorazione aerea a maglie strette (idrovolanti dell'83° Gruppo Ricognizione Marittima, di base ad Augusta) e sono alle dipendenze dell'ammiraglio di divisione Riccardo Paladini, comandante militare marittimo della Sicilia; successivamente verranno avvicendati da altre siluranti e dalla IV Divisione Navale (incrociatori leggeri Armando Diaz, Alberto Di Giussano, Luigi Cadorna, Bartolomeo Colleoni). Sono complessivamente ben 40 le navi mobilitate per il blocco: i quattro incrociatori della IV Divisione, l'esploratore Aquila, dieci cacciatorpediniere (Freccia, Saetta, Dardo, Strale, Fulmine, Lampo, Espero, Ostro, Zeffiro e Borea), 24 torpediniere tra cui la Cassiopea (le altre sono Cigno, Canopo, Castore, Climene, Centauro, Altair, Antares, Andromeda, Aldebaran, Vega, Sagittario, Astore, Sirio, Spica, Perseo, Giuseppe La Masa, Generale Carlo Montanari, Ippolito Nievo, Giuseppe Cesare Abba, Generale Achille Papa, Nicola Fabrizi, Giuseppe Missori e Monfalcone) e la nave coloniale Eritrea.

La Cassiopea pronta al varo (sopra: da "Riva Trigoso, il cantiere e la sua storia" di Edoardo Bo, via Franco Lena e www.naviearmatori.net;

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

Autunno 1937-Aprile 1939

In seguito alla conferenza di Nyon, tenutasi tra il 10 ed il 14 settembre 1937 per risolvere il problema dei "sommergibili pirata" in Mediterraneo (ossia i sommergibili italiani che attaccano clandestinamente ed illegalmente le navi dirette nei porti della Spagna repubblicana: pressoché tutti sono al corrente della loro nazionalità, che francesi e britannici preferiscono però ufficialmente fingere di ignorare allo scopo di non danneggiare troppo i rapporti con l'Italia), le nazioni partecipanti (Francia, Regno Unito, Unione Sovietica, Turchia, Jugoslavia, Irlanda, Bulgaria, Grecia, Egitto e Romania; Italia e Germania, invitate a partecipare, hanno rifiutato in segno di protesta contro le – fondate –

La Cassiopea, prima a sinistra, all'ormeggio insieme a varie unità gemelle, tra cui si riconosce subito a destra la Canopo (g.c. Nedo B. Gonzales, via www.naviearmatori.net)

accuse sovietiche di pirateria rivolte all'Italia) stabiliscono che per la navigazione d'altura in acque internazionali le proprie navi mercantili dovranno seguire delle rotte concordate tra i principali porti del Mediterraneo, rotte che saranno pattugliate da cacciatorpediniere ed aerei delle principali potenze aderenti all'accordo, ossia Francia e Regno Unito, che per i pattugliamenti nel Mediterraneo orientale si appoggeranno anche ad alcuni porti messi appositamente a disposizione dalle nazioni rivierasche. I Paesi partecipanti saranno responsabili ciascuno del pattugliamento delle proprie acque territoriali. Viene stabilito che in caso di attacco da parte dei sommergibili "pirati" (ogni riferimento alla loro nazionalità è accuratamente evitato) contro navi non spagnole, o loro tentativo di avvicinarsi in immersione alle rotte pattugliate, questi dovranno essere attaccati da tutte le unità di pattuglia presenti in zona, fino alla distruzione; in Mediterraneo i sommergibili si potranno spostare soltanto navigando in superficie, accompagnati da navi di superficie e dando preavviso del proprio passaggio. Gli accordi, sottoscritti dal 14 settembre, entrano in vigore dal 20 settembre.

All'Italia viene offerto, ed anzi chiesto, di provvedere a pattugliare con analoghe modalità le rotte del Mar Tirreno (l'Adriatico è invece escluso dagli accordi e non sarà soggetto a sorveglianza); la diplomazia britannica e francese fa ripetute pressioni affinché le autorità italiane accettino tale responsabilità, ma il 14 settembre il governo italiano rifiuta, adducendo a motivazione il mancato riconoscimento della parità con Francia e Regno Unito, cui è affidata la sorveglianza in tutto il resto del Mediterraneo. Il 21 settembre si tiene a Roma un colloquio tra il ministro degli Esteri italiano, Galeazzo Ciano, e gli incaricati britannico e francese, Edward Maurice Ingram e Jules Blondel, con cui viene chiarito che l'Italia potrebbe accettare di pattugliare il Tirreno se le venisse riconosciuta una posizione paritaria con le Marine francese e britannica nell'applicazione delle misure di protezione del traffico mercantile concordate a Nyon, ed il giorno stesso i governi francese e britannico propongono di tenere una riunione a tre a Parigi con rappresentanti italiani per emendare le decisioni prese a Nyon in modo da consentire l'adesione dell'Italia. La proposta viene accettata, ed i colloqui si tengono a Parigi dal 27 al 30 settembre: rappresentante italiano l'ammiraglio Wladimiro Pini, capo di Stato Maggiore della Regia Marina, rappresentante francese l'ammiraglio René-Émile Godfroy (che ha partecipato alla conferenza di Nyon), rappresentante britannico l'ammiraglio William M. James, sottocapo di Stato Maggiore della Royal Navy. Al termine degli incontri, pressoché tutte le richieste italiane vengono accettate, e l'Italia entra a far parte del dispositivo di sorveglianza internazionale in condizioni di piena parità con Francia e Regno Unito: il Mediterraneo è diviso in tredici zone, e ad ognuna delle tre Marine è affidato il pattugliamento di una uguale lunghezza delle rotte che i mercantili dovranno seguire. L'Italia ottiene la sorveglianza di zone in tutti e tre i bacini del Mediterraneo, con un'area di competenza che va dalle Baleari al canale di Suez, comprese le rotte che uniscono la Cirenaica al Dodecaneso. Gli ultimi particolari (modalità di impiego delle navi, collegamenti e codici per le comunicazioni tra i rispettivi comandanti e le unità impegnate nei pattugliamenti) vengono concordati il 30 ottobre a Biserta tra gli ammiragli Romeo Bernotti (comandante in capo della 2a Squadra Navale italiana), Dudley Pound (comandante in capo della Mediterranean Fleet britannica) e Jean-Pierre Esteva (comandante in capo delle forze navali francesi nel Mediterraneo).

Ciano commenta significativamente nel suo diario questa vittoria diplomatica: "Una bella vittoria. Da imputati siluratori a poliziotti mediterranei, con esclusione degli affondati russi" (l'Unione Sovietica, principale accusatrice dell'Italia e proprietaria di alcune delle navi affondate, non è stata inclusa nel dispositivo di sorveglianza delle rotte).

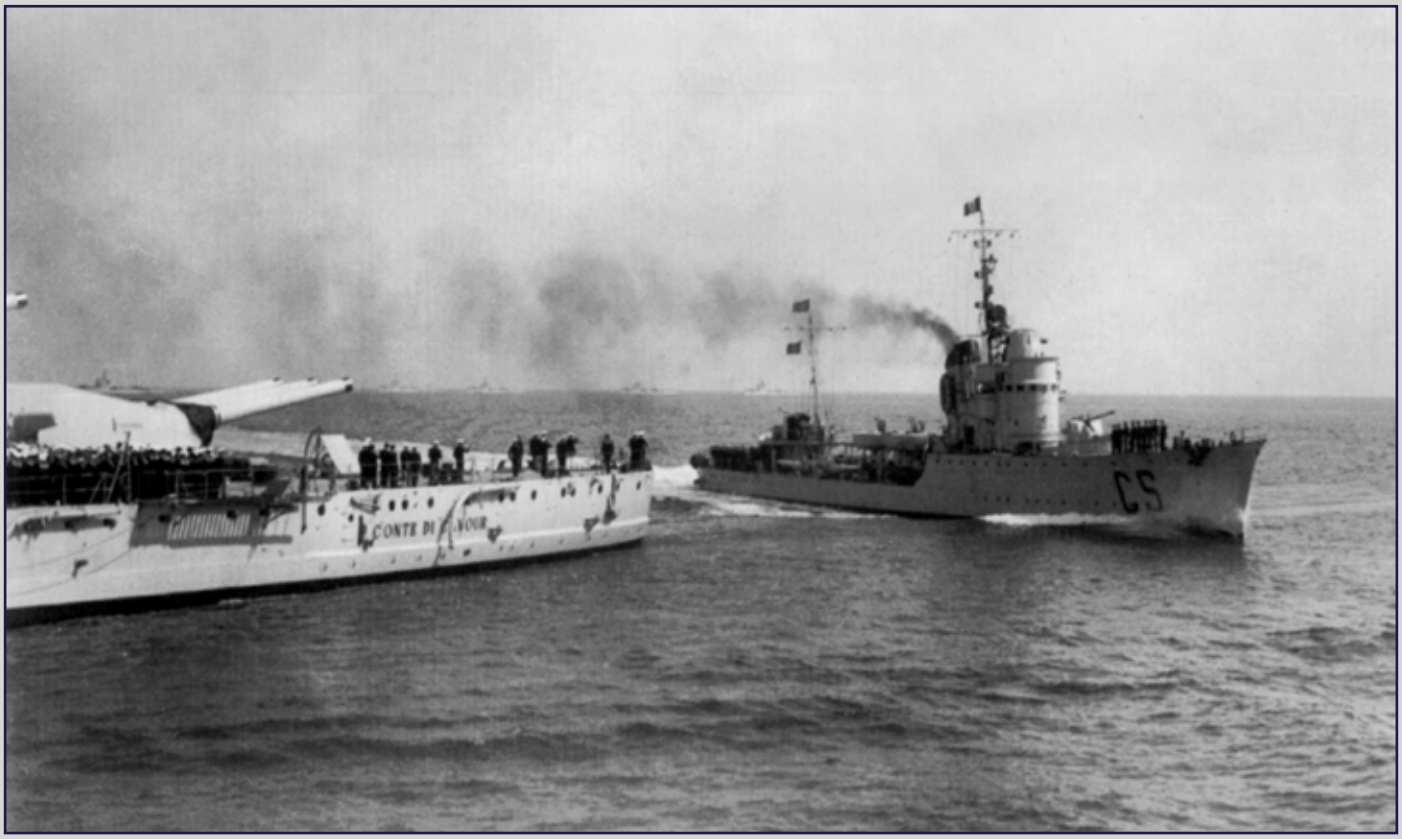
Le rotte assegnate all'Italia per il pattugliamento sono la Genova-Algeri, la Marsiglia-Biserta-Port Said, la Marsiglia-Messina-Port Said, la Genova-Gibilterra, le rotte dalla Spagna al Mediterraneo orientale, quella dal Mar Nero ad Alessandria d'Egitto, quelle tra il Mediterraneo orientale e l'Adriatico e quelle tra il Mediterraneo occidentale e l'Adriatico. I compiti di pattugliamento vengono affidati alla 2a Squadra Navale, ed il suo comandante, ammiraglio Romeo Bernotti, è pertanto nominato comandante del dispositivo di sorveglianza, con comando a Palermo. Complessivamente, da parte italiana vengono destinati ai pattugliamenti due incrociatori leggeri (Alberico Da Barbiano e Giovanni delle Bande Nere), quattro esploratori (Ugolino Vivaldi, Antonio Da Noli, Leone Pancaldo, Antoniotto Usodimare), otto cacciatorpediniere (Confienza, Curtatone, Palestro, Euro, Turbine, Aquilone, Quintino Sella, Bettino Ricasoli), venti torpediniere (Altair, Andromeda, Antares, Aldebaran, Astore, Cigno, Canopo, Castore, Centauro, Cassiopea, Climene, Giuseppe Dezza, Giuseppe La Masa, Giacinto Carini, Giacomo Medici, Generale Antonio Cantore, Generale Carlo Montanari, Generale Marcello Prestinari, Sirio, Sagittario), due incrociatori ausiliari (Adriatico e Barletta) e le Squadriglie Idrovolanti 141, 146, 148 e 185 della Ricognizione Marittima. Le forze aeronavali impiegate nei pattugliamenti hanno base a Tripoli, Cagliari, Augusta, Messina, La Maddalena, Trapani, Brindisi, La Spezia, Lero e Tobruk. La Cassiopea, in particolare, è dislocata a La Maddalena ed incaricata, insieme alle gemelle Astore e Canopo, di pattugliare la rotta numero 7 (Marsiglia-Messina-Port Said). La Cassiopea e la gemella Libra scortano la cisterna militare Tarvisio dai Dardanelli a Rodi. Cassiopea e Libra scortano il piroscafetto Tarquinia, con a bordo 400 tonnellate di materiali vari del Regio Esercito, dal Pireo a Porto Vathi (Samo). Cassiopea e Libra lasciano Rodi per scortare Calino e Calitea a Patrasso, via Sira.

1938

È comandante della Cassiopea e della relativa squadriglia il capitano di corvetta Vittorio Giannattasio.

Febbraio 1938

La Cassiopea scorta da La Maddalena a Porto Conte i vecchi cacciatorpediniere Guglielmo Pepe ed Alessandro Poerio, ceduti alla Marina nazionalista spagnola nel quadro del supporto italiano ai nazionalisti durante la guerra civile spagnola; a Porto Conte le due unità vengono consegnate ai nuovi equipaggi spagnoli (assumeranno, sotto la bandiera spagnola, i nuovi nomi di Teruel e Huesca). La notte successiva, scatenatasi una tempesta di vento, la Cassiopea viene spinta ad incagliarsi su un bassofondale; il primo tentativo di disincaglio, effettuato con l'arrivo dell'alta marea, non ha successo, e si renderà necessario alleggerire la nave ed attendere che il vento cambi direzione per liberare finalmente la Cassiopea, dopo quattro giorni. Un'ispezione della carena da parte di palombari accerta che nell'incaglio la nave non ha subito danni di rilievo.



La Cassiopea passa dietro la poppa della corazzata Conte di Cavour durante le prove della rivista "H" nel Golfo di Napoli, inizio maggio 1938 (g.c. Marcello Risolo e Giorgio Parodi, via www.naviearmatori.net)

La Cassiopea nel 1939 circa (da "The Italian Navy in World War II" di Marc'Antonio Bragadin)

5 maggio 1938
La Cassiopea (capitano di corvetta Gianroberto Burgos di Pomaretto), insieme al resto della IX Squadriglia Torpediniere (Astore, Spica e Canopo) di cui è caposquadriglia, partecipa alla rivista navale "H" organizzata nel Golfo di Napoli per la visita in Italia di Adolf Hitler. Partecipa alla rivista la maggior parte della flotta italiana: le corazzate Cesare e Cavour, i 7 incrociatori pesanti della I e III Divisione, gli 11 incrociatori leggeri della II, IV, VII e VIII Divisione, 7 "esploratori leggeri" classe Navigatori, 18 cacciatorpediniere (le Squadriglie VII, VIII, IX e X, più il Borea e lo Zeffiro), 30 torpediniere (le Squadriglie IX, X, XI e XII, più le vecchie Audace, Castelfidardo, Curtatone, Francesco Stocco, Nicola Fabrizi e Giuseppe La Masa ed i quattro "avvisi scorta" della classe Orsa), 85 sommergibili e 24 MAS (Squadriglie IV, V, VIII, IX, X e XI), nonché le navi scuola Cristoforo Colombo ed Amerigo Vespucci, il panfilo di Benito Mussolini, l'Aurora, la nave reale Savoia e la nave bersaglio San Marco.
La IX Squadriglia è inquadrata nella Flottiglia Torpediniere (capo flottiglia il capitano di vascello Sergio Fontana, sull'esploratore Nicoloso Da Recco) insieme alle Squadriglie X (Sirio, Sagittario, Perseo e Vega), XI (Cigno, Castore, Centauro e Climene) e XII (Andromeda, Antares, Altair, Aldebaran).

1939
Presta servizio sulla Cassiopea il sottotenente di vascello Salvatore Gattoni, futura Medaglia d'Oro al Valor Militare.

10 giugno 1940
All'entrata dell'Italia nella seconda guerra mondiale, la Cassiopea (capitano di corvetta Paolo Cardinali) è caposquadriglia della IX Squadriglia Torpediniere, di base a La Maddalena ed alle dipendenze del Comando Militare Marittimo della Sardegna, che forma insieme alla gemella Canopo ed alle ben più anziane torpediniere Fratelli Cairoli ed Antonio Mosto.

5 agosto 1940
Alle quattro del pomeriggio la Cassiopea, con le gemelle Cigno, Pleiadi ed Aldebaran, salpa da Augusta per scortare gli incrociatori leggeri Alberico Da Barbiano (nave di bandiera del comandante della IV Divisione, ammiraglio Alberto Marenco di Moriondo) ed Alberto Di Giussano ed i cacciatorpediniere Antonio Pigafetta e Nicolò Zeno, incaricati di posare il campo minato "7 AN" (composto da 486 ordigni) al largo di Pantelleria.
La Cassiopea procede a proravia della formazione, effettuando il dragaggio delle rotte costiere di sicurezza.
Già alle 20.30, le quattro torpediniere vengono lasciate libere ed invertono la rotta per tornare ad Augusta.

6 agosto 1940
Cassiopea, Cigno, Pleiadi ed Aldebaran arrivano ad Augusta all'1.30.

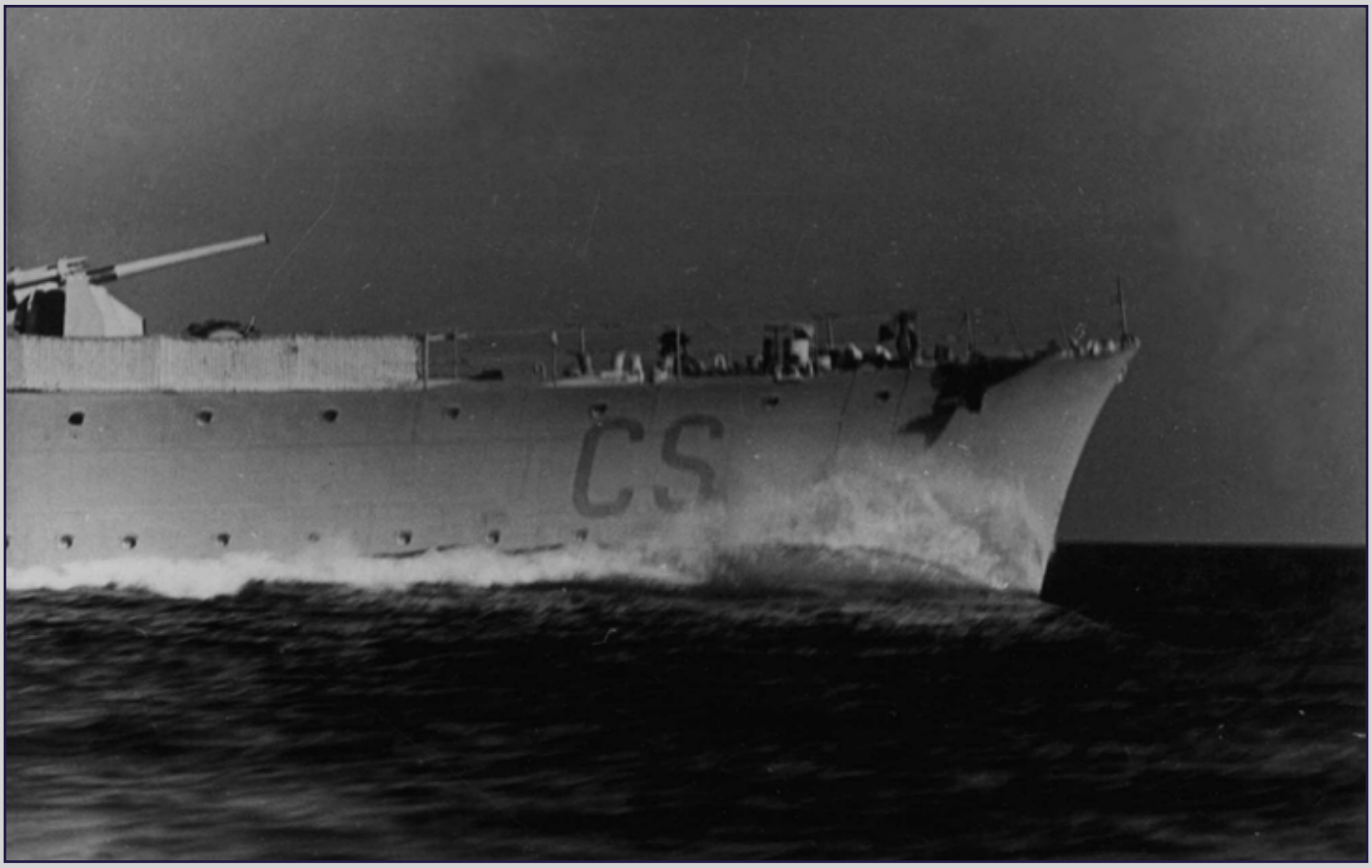
15 agosto 1940
La Cassiopea, le gemelle Pallade e Polluce e la ben più vecchia torpediniera Francesco Stocco vengono inviate a condurre un rastrello antisom al largo di Durazzo, per dare la caccia al sommergibile britannico Osiris, che ha silurato ed affondato il piroscafo Morea. La ricerca non dà risultati.

Fine ottobre 1940

La Cassiopea scorta da Crotone a Brindisi, in una traversata notevolmente travagliata a causa del maltempo, la IX Squadriglia MAS, assegnata alla neonata Forza Navale Speciale dell'ammiraglio di squadra Vittorio Tur, creata per la prevista operazione di sbarco a Corfù, all'inizio dell'invasione della Grecia. La Forza Navale Speciale ha l'incarico di scortare i convogli con le truppe da sbarco (due dovranno partire da Taranto ed un terzo da Brindisi, più un gruppo di motovelieri anch'esso da Brindisi) e di appoggiare le operazioni di sbarco. Il piano prevede che il convoglio da sbarco, formato dalle navi cisterna e da sbarco Adige, Tirso, Sesia e Garigliano, nonché da piroscafi e da bragozzi trasformati in mezzi da sbarco, sbarchi all'alba del giorno previsto, in quattro punti dell'isola, la 47a Divisione Fanteria "Bari" ed un battaglione del Reggimento "San Marco" della Marina. La scorta del convoglio sarà costituita appunto dalla Forza Navale Speciale, con i vecchi incrociatori leggeri Bari e Taranto, gli altrettanto datati cacciatorpediniere Mirabello e Riboty, le torpediniere Altair, Antares, Andromeda, Aretusa, Bassini, Fabrizi e Medici, la IX Squadriglia MAS ed il posamine Azio, mentre la IV e VII Divisione Navale, con 7 incrociatori leggeri e 7 cacciatorpediniere, dovranno fornire protezione a distanza. Gli ordini d'operazione vengono diramati il 22 (Supermarina, ordine generale di operazione) e 26 ottobre (Forza Navale Speciale, ordine più particolareggiato), ed in quest'ultimo giorno viene disposta la sospensione di tutte le partenze dai porti nel Basso Adriatico a sud di Manfredonia, tranne che per le navi dipendenti da Maritrafalba; negli ultimi giorni di ottobre confluiscono a Brindisi Bari, Taranto (da Taranto) e la XII Squadriglia Torpediniere (da Augusta) oltre appunto alla IX Squadriglia MAS, mentre Tirso e Sesia vengono trasferite da Brindisi a Valona. Vengono emanati anche gli ordini per l'impiego della 1a e 2a Squadra Navale per la protezione indiretta dell'operazione (il 29 sarà ordinato all'incrociatore pesante Pola, nave ammiraglia della 2a Squadra, ed alla I e VII Divisione Navale di tenersi pronti a muovere in due ore).

La Cassiopea in uscita da Taranto di prima mattina, nell'estate del 1940 (g.c. STORIA militare)

Un convoglio fotografato da bordo della Cassiopea nell'inverno del 1940-1941 (da "Struggle for the Middle Sea" di Vincent O'Hara)



Tre immagini della Cassiopea scattate dalla gemella Canopo, nella primavera del 1941 (Archivio Centrale dello Stato)

Lo sbarco è inizialmente pianificato per il 28 ottobre, in contemporanea con l'inizio delle operazioni terrestri contro la Grecia, ma il maltempo (mare in tempesta) costringe a rimandare l'operazione dapprima al 30 e poi al 31 ottobre (anche perché i comandi militari, ritenendo che l'occupazione della Grecia dovrebbe avvenire in tempi rapidi, considerano di scarsa utilità un'invasione di Corfù dal mare). Il 31 Supermarina dirama l'ordine esecutivo per lo sbarco, da effettuarsi il 2 novembre, ma nel frattempo la situazione rivelata dai primi giorni di combattimento in Grecia, con operazioni che vanno molto più a rilento del previsto e si rivelano molto più difficili a causa del maltempo, delle interruzioni nella rete stradale e dell'accanita resistenza greca, induce Mussolini ad annullare l'operazione contro Corfù, inviando invece la Divisione "Bari" in Albania come rinforzo. Informata per telefono, Supermarina annulla l'ordine esecutivo; lo sbarco a Corfù non si farà.

1941
Lavori di modifica dell'armamento: vengono eliminate le mitragliere da 13,2 mm, al cui posto sono installate dieci più moderne mitragliere da 20/65 mm; inoltre vengono imbarcati due lanciabombe per bombe di profondità, portando la riserva complessiva di bombe di profondità a 40. (Per altra fonte, nel 1941 sarebbero state installate tre mitragliere binate Breda 1935 da 20/65 mm e sarebbe stata lasciata una mitragliera binata da 13,2/76 mm, poi eliminata a sua volta nel 1942-1943 e rimpiazzata da quattro mitragliere singole Scotti-Isotta Fraschini 1939 da 20/70 mm).

19 aprile 1941
La Cassiopea scorta il sommergibile H 8 (tenente di vascello Giovanni Cunsolo) durante un'uscita addestrativa da Taranto.

4 maggio 1941
La Cassiopea e le torpediniere Orione e Pegaso partono da Napoli per Tripoli all'1.15, insieme ai cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi (caposcorta), Antonio Da Noli e Lanzerotto Malocello della XIV Squadriglia Cacciatorpediniere, formando la scorta diretta di un convoglio (convoglio «Victoria») diretto a Tripoli e scortato dalle motonavi Victoria, Andrea Gritti, Marco Foscarini, Sebastiano Venier, Barbarigo, Ankara (tedesca) e Calitea.
Il convoglio segue la rotta che passa per lo stretto di Messina ed a levante di Malta; durante la navigazione è continuamente pedinato da ricognitori britannici e soggetto a diversi attacchi aerei, ma non subisce danni. Zeno e Pigafetta attaccano un contatto subacqueo (alcune fonti attribuiscono a questo attacco la perdita del sommergibile britannico Usk, ma è molto più probabile che questi sia affondato su mine alcuni giorni prima).
Dal momento che a Malta sono state avvistate unità leggere della Royal Navy, il convoglio gode anche della scorta a distanza della VII Divisione Navale (ammiraglio di divisione Ferdinando Casardi), con gli incrociatori leggeri Eugenio di Savoia, Muzio Attendolo ed Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, ed i cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco, Alvise Da Mosto, Antonio Pigafetta, Giovanni Da Verrazzano e Nicolò Zeno. Queste navi prendono posizione in testa al convoglio «Victoria» alle 20.03, a circa tre chilometri di distanza, con i cacciatorpediniere in posizione di scorta avanzata. La formazione di marcia notturna disposta da Casardi è così articolata: cacciatorpediniere in scorta avanzata, seguiti dagli incrociatori in linea di fila, seguiti dal convoglio disposto su tre colonne, con scorta laterale. Ciò al fine di consentire alle navi della VII Divisione di reagire prontamente contro unità di superficie che dovessero attaccare dai settori dove ciò appare più probabile, senza essere intralciati nelle manovre da convoglio e scorta, che avrebbe inoltre così modo di allontanarsi senza perdite. La scorta diretta, secondo la valutazione dell'ammiraglio, dovrebbe bastare a proteggere il convoglio da attacchi nei settori poppieri, che comunque sono poco probabili, stante la velocità del convoglio e la posizione delle basi britanniche.
Fino al tramonto, il convoglio fruisce di numerosa scorta aerea con velivoli sia da caccia che da bombardamento.

5 maggio 1941
La navigazione notturna si svolge senza inconvenienti.
Alle 5.45 la VII Divisione si porta sulla congiungente Malta-convoglio, sulla quale poi si mantiene zigzagando per tutta la giornata, tenendosi in vista del convoglio.
Alle 6.40 sopraggiungono i primi velivoli della scorta aerea (idrovolanti della ricognizione marittima e bombardieri).
Alle 14.26 viene avvistato un secondo convoglio, il «Marco Polo», in navigazione su rotta opposta, e la VII Divisione passa a scortare quest'ultimo, mentre il «Victoria» dirige su Tripoli.
Dopo un viaggio nel quale il convoglio «Victoria», continuamente pedinato da ricognitori, ha subito diversi infruttuosi attacchi aerei, le navi entrano a Tripoli alle 20.45.

19 maggio 1941
La Cassiopea, le gemelle Circe e Partenope ed il cacciatorpediniere Geniere partono da Tripoli alle 20, scortando le motonavi Marco Foscarini e Calitea (per una fonte, ci sarebbe stata anche la Sebastiano Venier), con a bordo prigionieri britannici. Il convoglio "condivide" con altri due (uno in navigazione da Napoli e Palermo per Tripoli, l'altro da Tripoli per Napoli) la scorta a distanza della VII Divisione (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi; cacciatorpediniere Granatiere, Bersagliere ed Alpino) uscita da Palermo.

21 maggio 1941
Il convoglio giunge a Napoli alle 11.

30 giugno 1941
La Cassiopea scorta da Brindisi a Rodi, via Patrasso, le motonavi Calino e Calitea, aventi a bordo 1008 soldati, nonché materiali e merci varie per le forze armate e per la popolazione.

1° luglio 1941
La Cassiopea scorta la cisterna militare Nettuno da Patrasso a Taranto.

8 luglio 1941
La Cassiopea e l'incrociatore ausiliario Egitto scortano da Valona a Corinto le motonavi Città di Trapani e Città di Agrigento, con a bordo truppe e materiale militare.

24 luglio 1941
La Cassiopea scorta il piroscafo tedesco Salzburg, con personale e materiale della Wehrmacht, dal Pireo a Suda.

26 luglio 1941
La Cassiopea e la più anziana torpediniera Calatafimi scortano il piroscafo italiano Caterina ed i tedeschi Savona, Arcturus e Castellon, carichi di personale e materiali tedeschi, da Suda al Pireo.

31 luglio 1941
La Cassiopea scorta la Calitea dal Pireo a Rodi.

2 agosto 1941
La Cassiopea scorta i piroscafi Dubac e Fertilia da Rodi al Pireo.

7 agosto 1941
La Cassiopea scorta dal Pireo a Sira i piroscafi Aprilia e Città di Bergamo, carichi di truppe e materiali.

19 agosto 1941
La Cassiopea scorta la nave cisterna Albaro dal Pireo ai Dardanelli, dopo di che la petroliera prosegue da sola (le navi da guerra di Paesi belligeranti non possono attraversare lo stretto, in base alla convenzione di Montreux) verso il Mar Nero, dove deve caricare nafta romena.

28 agosto 1941
La Cassiopea scorta i piroscafi Palermo e Polcevera, carichi di 5050 tonnellate di materiale militare e merci per la popolazione civile, dal Pireo a Rodi.

2 -7 settembre 1941
La Cassiopea scorta la piccola motonave frigorifera Genepesca II da Lero al Pireo.

11 settembre 1941
La Cassiopea, il cacciatorpediniere Fuciliere e l'incrociatore ausiliario Brioni scortano dal Pireo a Rodi, via Sira, il piroscafo Vesta, la cisterna militare Prometeo e la motonave Città di Agrigento, con a bordo truppe e materiali.

16 settembre 1941
La Cassiopea e l'incrociatore ausiliario Brioni scortano Vesta e Città di Agrigento di ritorno da Rodi al Pireo.

25 settembre 1941
La Cassiopea scorta il piroscafo Caterina Madre dal Pireo ad Iraklion.

27 settembre 1941
La Cassiopea viene inviata sul luogo dell'affondamento della motonave Città di Bastia, silurata poco dopo le sei del mattino dal sommergibile britannico Tetrarch in posizione 36°21' N e 24°33' E, circa 10-12 miglia a sud di Milo, durante la navigazione in convoglio dal Pireo a Candia. Completato il salvataggio dei naufraghi (vengono salvati in 432, su 582 uomini imbarcati sulla motonave), la Cassiopea riceve ordine dal caposcorta di scortare a Candia la motonave Città di Marsala, un altro dei mercantili del convoglio.

29 settembre 1941
La Cassiopea scorta la Calitea da Lero a Rodi.

30 settembre 1941
La Cassiopea scorta Calino e Calitea da Rodi a Lero.

1° ottobre 1941
La Cassiopea scorta il piroscafo Sagitta da Lero al Pireo.

3-7 ottobre 1941
La Cassiopea, insieme al cacciatorpediniere Francesco Crispi ed all'incrociatore ausiliario Barletta, scortano da Iraklion al Pireo il piroscafo Sant'Agata e le motonavi Città di Alessandria e Città di Savona, cariche di truppe e materiali.

11 ottobre 1941
La Cassiopea ed il Crispi scortano dal Pireo a Rodi le motonavi Calino e Calitea, con a bordo 120 civili e 1123 militari, nonché 500 tonnellate di materiali e derrate per la popolazione.

1-2 novembre 1941
Cassiopea e Libra scortano da Rodi al Patrasso, via Sira, Calino e Calitea.

3-4 novembre 1941
La Cassiopea viene inviata a rinforzare le torpediniere Castelfidardo e Monzambano nella scorta alla nave cisterna Tampico, silurata alle 10.37 del 3 novembre dal sommergibile britannico Proteus nel Canale di Doro, in posizione 37°53' N e 24°30' E, durante la navigazione dal Mar Nero al Pireo con un carico di nafta romena. Presa a rimorchio dal rimorchiatore Ardenza, e scortata dalla Cassiopea e dalla gemella Lira (che sostituiscono Castelfidardo e Monzambano, rientrate perché a corto di carburante; successivamente si uniscono alla scorta anche il MAS 538 e le vedette tedesche 11 V 1 e 11 V 4), la Tampico raggiunge il Pireo all'una di notte del 4 novembre.

11 novembre 1941
Cassiopea, Sirio, Lupo e due motovedette tedesche scortano da Suda al Pireo la nave cisterna Cerere, il piroscafo italiano Sant'Agata ed i piroscafi tedeschi Delos e Santa Fe, carichi di personale e materiale tedeschi.

23 novembre 1941
In un momento particolarmente critico della guerra dei convogli, la Cassiopea (capitano di corvetta Vittore De Gaetano) e la gemella Lupo (caposcorta, capitano di fregata Francesco Mimbelli), entrambe facenti parte dell'VIII Squadriglia Torpediniera, salpano dal Pireo alle due del pomeriggio (14.30 per altra fonte) per scortare a Bengasi il convoglio "Maritza" (nome in codice tedesco "Drossel"), formato dai piroscafi tedeschi Maritza e Procida, carichi di benzina avio, automezzi e bombe d'aereo. Particolarmente importante è il carico di benzina avio B4, 2300 tonnellate tra tutti e due i piroscafi: in questo momento le riserve della Luftwaffe in Africa ammontano a sole 730 tonnellate, con un consumo giornaliero di 120-150 tonnellate.
I due mercantili sono originariamente partiti da Taranto l'11 novembre, giungendo tre giorni più tardi al Pireo dove hanno completato il carico; pronti a salpare per l'Africa già dalla sera del 17 novembre, hanno visto la loro partenza rimandata più volte, fino al 23 (in attesa che il porto di Bengasi, di ricettività limitata e pieno di relitti, fosse pronto a riceverli), come concordato tra Supermarina ed il Comando tedesco dell'Egeo, da cui essi dipendono. La prolungata sosta al Pireo, porto occupato ed infestato da informatori al servizio dei britannici, non ha però giovato al mantenimento del segreto sulla loro traversata: già dal 18, infatti, gli agenti del Servizio Informazioni della Marina hanno potuto appurare che gira voce al Pireo sull'imminente partenza per Bengasi dei due piroscafi, carichi di truppe e materiali tedeschi ("tra cui delle autoblinde mimetizzate color sabbia"), chiosando nel loro rapporto che "il segreto della missione non è stato affatto mantenuto dal personale di bordo, o da chi era al corrente di questa partenza per l'Africa". Una successiva inchiesta da parte del Comando tedesco dell'Egeo non riuscirà a risalire alla fonte della fuga d'informazioni.

In realtà, i Comandi britannici non necessitano neanche degli informatori appostati al Pireo, perché i loro decrittatori – l'organizzazione "ULTRA" – stanno monitorando i messaggi in codice relativi al viaggio dei due piroscafi tedeschi già dal 2 novembre, quando hanno informato i comandi britannici che "PROCIDA e MARITZA, che arriveranno al Pireo all'incirca il 9 novembre, proseguiranno per Bengasi con circa 1.500 tonnellate di benzina avio e altri urgenti carichi"; il 3 novembre hanno intercettato un messaggio della Luftwaffe in cui il X. Fliegerkorps sollecitava un'accelerazione nei preparativi per la partenza di Maritza e Procida, insistendo sulla necessità di disporre di 3000 tonnellate di carburante in Cirenaica prima del 20 novembre (per altra fonte, la sorveglianza da parte di "ULTRA" sarebbe iniziata già il 26 ottobre, quando le navi erano ancora a Napoli). Anche un messaggio urgente di Supermarina a Marina Bengasi, inviato alle 12.32 del 22 novembre, in cui si ordinava al Comando Marina cirenaico di sgombrare il porto da tutte le navi non essenziali per fare posto per l'arrivo di navi mercantili e militari nei giorni successivi, è stato prontamente intercettato e decifrato. Il 23 novembre ULTRA ha comunicato che "Cisterne [sic] PROCIDA e MARITZA scortate dal FRECCIA lasceranno il Pireo alle 07.00 del 24 per Bengasi" (è un errore: quello è l'orario previsto per l'avvicendamento di Lupo e Cassiopea da parte del Freccia), e l'indomani riferirà che "PROCIDA e MARITZA hanno lasciato il Pireo alle 14.00 del 23 per Bengasi. Scortate da due torpediniere fino al canale di Kithera e poi dal cacciatorpediniere FRECCIA. Debbono giungere a Bengasi alle 12.00 del 25". Lo stesso Winston Churchill è stato informato e, ritenendo decisivo per le sorti della battaglia in Nordafrica (dov'è in corso l'offensiva britannica "Crusader") impedire l'arrivo a destinazione del convoglio e del suo carico di carburante per la Luftwaffe, ha telegrafato personalmente all'ammiraglio Andrew Browne Cunningham, comandante della Mediterranean Fleet, per sincerarsi che ogni sforzo venga intrapreso in questo senso. Dopo la partenza delle navi dell'Asse dal Pireo, "ULTRA" non tarda ad informare i Comandi britannici del Mediterraneo sulla composizione della scorta e sul suo programma di navigazione. Maritza e Procida escono dal Pireo in linea di fila, con Lupo e Cassiopea disposte sui fianchi; superati i campi minati e Capo Turlo (Egina), alle 15.33 i due piroscafi si dispongono in linea di fronte, con la Cassiopea di scorta sulla sinistra e la Lupo sulla dritta; li sorvola un idrovolante antisommergibili. Poco dopo si unisce alla scorta anche il MAS 7D, che rimarrà con il convoglio fino a notte, per poi fare ritorno a Poros. L'ordine d'operazioni per la navigazione del convoglio, emesso dal comandante del Gruppo Navale italiano dell'Egeo settentrionale (Marisudest, capitano di vascello Corso Pecori Giraldi, che ha scelto anchela composizione della scorta) sulla base delle istruzioni concordate tra Supermarina ed il Comando tedesco dell'Egeo (retto dall'ammiraglio Erich Förste), prevede che questo esca dall'Egeo passando dal Canale di Cerigotto (tra tale isola e Cerigo), indi proceda verso Bengasi seguendo una spezzata che si mantiene lontana sia da Malta che dal raggio d'azione delle basi aeree britanniche dell'Egitto. Cassiopea e Lupo scorteranno i due bastimenti tedeschi fino alle sette del mattino del 24 novembre, quando saranno rilevate dal cacciatorpediniere Freccia – 24 miglia a sud di Cerigotto – e rientreranno al Pireo. Velivoli del X Corpo Aereo Tedesco forniranno scorta aerea il 23, il 24 ed il 26 novembre, e ricognizione aerea nel mare tra Creta e la Cirenaica durante l'intera traversata; Supermarina ha inoltre schierato quattro sommergibili (Squalo, Tricheco, Delfino e Luigi Settembrini) ad est di Malta, per avvistare ed attaccare eventuali navi britanniche che dovessero partire dall'isola per attaccare il convoglio. La velocità del convoglio è di dieci nodi.

Alle sei di sera il convoglio viene avvistato una prima volta da un ricognitore britannico, appena un quarto d'ora dopo una nuova decrittazione di "ULTRA" relativa alla sua traversata. Sempre in serata, Marisudest informa il caposcorta che per via di un disguido, il Freccia arriverà all'appuntamento col convoglio più tardi del previsto.

24 novembre 1941

Alle 5.03 il sommergibile Settembrini (capitano di corvetta Mario Resio), in agguato ad est di Malta, capta agli idrofoni i rumori di una forza navale in navigazione su rilevamento 135°, a 105 miglia per 125° da Malta, e lo segnala a Supermarina (anche il Delfino, in agguato più a nord, ha captato dei rumori tra le 3.20 e le 4.50, ma non è riuscito a stimarne né il rilevamento, né la velocità). I rumori avvertiti dal Settembrini sono generati dalle navi della Forza K britannica, uscita da Malta alcune ore prima proprio per intercettare il convoglio "Maritza". I Comandi britannici, informati dell'imminente partenza del convoglio dal Pireo e ritenendo che la sua distruzione sarebbe decisiva per privare di carburante le forze aeree tedesche in Nordafrica, hanno infatti disposto l'uscita, nella notte tra il 23 ed il 24 novembre, di due formazioni navali per tentare di intercettarlo: da Malta la Forza K (commodoro William Gladstone Agnew; incrociatori leggeri Aurora e Penelope, cacciatorpediniere Lance e Lively), salpata alle 23.30 del 23, e da Alessandria d'Egitto la Forza B (contrammiraglio Henry Bernard Hughes Rawlings; incrociatori leggeri Ajax, Galatea, Naiad, Neptune ed Euryalus, cacciatorpediniere Kandahar, Kingston, Kimberley ed Hotspur), salpata alle quattro del mattino del 24. A supporto della sortita di queste due formazioni, prenderà il mare da Alessandria, alle 16 del 24, anche il nucleo principale della Mediterranean Fleet, con le corazzate Barham, Valiant e Queen Elizabeth ed i cacciatorpediniere Jervis, Griffin, Decoy, Napier, Nizam, Kipling, Hasty e Jackal (il giorno seguente, la Barham verrà affondata dal sommergibile tedesco U 331).

La Forza B ha l'ordine di operare a sud del parallelo 33°30' N; fatta inizialmente rotta verso ovest prolungando le coste della Cirenaica, si spingerà fino alla congiungente Pireo-Bengasi e poi virerà verso nord alle 7.40 del 25, distendendosi in catena di ricerca su un'estensione di 6 miglia, ma non troverà niente e rientrerà in porto il mattino del 25. Diverso esito avrà la ricerca della Forza K, che dopo la partenza da Malta ha assunto velocità 25 nodi dirigendo verso il punto 33°40' N e 21°41' E (130 miglia a nordest di Bengasi). Dopo la segnalazione del Settembrini, la formazione britannica – come pure la Forza B – viene avvistata anche dalla ricognizione aerea italo-tedesca, i cui aerei lanciano a più riprese segnali di scoperta ai rispettivi Comandi sebbene con alcune imprecisioni circa rotta, velocità, posizione o composizione della forza nemica. Supermarina fa ritrasmettere ogni segnale di scoperta a tutte le navi in navigazione tra il Mar Ionio e la Cirenaica, nonché a Marisudest, Marimorea e Marina Bengasi, chiede a Superaereo (il comando della Regia Aeronautica) di attaccare la forza navale nemica ed inviare altri ricognitori nel Mediterraneo centro-orientale, e dispone il dirottamento delle navi e convogli più a rischio d'intercettazione verso il porto più vicino. Nel caso del convoglio "Maritza", tale porto sarebbe Suda; ma un banale disguido impedirà l'esecuzione di tale ordine, che avrebbe salvato il convoglio da certa distruzione. I segnali di scoperta relativi alla Forza K, e gli ordini di dirottamento per i convogli, vengono trasmessi da Supermarina tra le 7 e le 7.30 sulle frequenze radio prescritte per le zone in cui si trovano le unità destinatarie; non viene chiesto ai destinatari di accusare ricevuta per tali comunicazioni, per evitare che la trasmissione dei relativi messaggi da parte delle navi in mare possa essere intercettata dai britannici e rivelare così la presenza e posizione dei convogli. Supermarina rimane così all'oscuro del fatto che l'ordine di dirottamento impartito al convoglio "Maritza" non è mai stato ricevuto: né la Cassiopea né la Lupo, infatti, eseguono ascolto sull'onda radio prescritta per la zona ed ora in cui si trovano, perché il capo-scorta Mimbelli, avendo ricevuto l'ordine d'operazioni da Marisudest, è erroneamente convinto di dover rimanere in ascolto per tutta la durata della navigazione sull'onda radio di servizio di tale Comando, e per maggior sicurezza ha ordinato anche alla Cassiopea di sintonizzare su tale onda il suo apparato ad onda corta, dimenticando la norma di massima che stabilisce che fuori dall'Egeo anche le unità di Marisudest passano alle dipendenze di Roma e devono dunque tenersi in collegamento con Roma. Il mattino del 24 la Lupo intercetta vari segnali di scoperta ritrasmessi da Roma, ma tutti questi segnali sono relativi a navi che si trovano molto più a sud del convoglio ed in allontanamento (rotta est-sud-est), ragion per cui Mimbelli non ritiene di dover variare la rotta. Il convoglio prosegue dunque ignaro per la sua rotta. Alle 7.49 viene raggiunto da una sezione di Heinkel He 111, provenienti da nord, che ne assumono la scorta antiaerea ed antisommergibili fino alle undici, quando vengono rilevati da altri due aerei. Vengono anche avvistati numerosi aerei da trasporto Junkers Ju 52, in volo verso sud (provenienti dalla Morea, sono diretti a Cirenaica). Alle 9.50 la Forza K viene avvistata in posizione 33°50' N e 19°00' E da un idrovolante CANT Z. 506 della 186a Squadriglia della Ricognizione Marittima, che lancia un segnale di scoperta relativo a "due incrociatori a 120 miglia per 332° da Bengasi rotta 135 velocità elevata". Alle 10.50 Supermarina ordina all'idrovolante di seguire il nemico fino al limite dell'autonomia, e poi ammarare a Bengasi; alle 11.20 il velivolo comunica "10.35 il nemico segue rotta 110°", ed alle 12.35 lascia il contatto ed ammara a Bengasi, dove pilota ed osservatore confermano le posizioni segnalate e precisano che i due incrociatori sono della classe Arethusa (esatto) ed i due cacciatorpediniere della classe Javelin (sbagliato, sono della classe Laforey). Sempre alle 12.35 uno Junkers Ju 88D del Gruppo Ricognizione Strategica del X Fliegerkorps avvista la Forza K e lancia un segnale di scoperta relativo a due incrociatori e due cacciatorpediniere aventi rotta 105° e velocità 22 nodi in posizione 33°35' N e 20°25' E; alle 12.55 un altro aereo avvista la Forza B, di cui apprezza la composizione in una corazzata, quattro incrociatori e quattro cacciatorpediniere, aventi rotta 300°, 25 miglia a nord di Marsa Matruh. Alle 10.40 (10.24 per altra fonte), intanto, il convoglio "Maritza" è stato avvistato in posizione 35°40' N e 22°22' E da un ricognitore britannico, che ne apprezza con buona precisione rotta – 239° – e composizione – due mercantili e due cacciatorpediniere – sottostimando invece di molto la velocità (cinque nodi invece degli oltre nove e mezzo reali), e lo segnala alla Forza K. Agnew decide di non dirigersi subito verso la posizione segnalata: temendo di essere a sua volta avvistato dalla ricognizione avversaria, che informerebbe il convoglio del suo avvicinamento (non può, ovviamente, sapere del malinteso che fa sì che il convoglio "Maritza" non venga raggiunto dalle comunicazioni di Supermarina), decide di proseguire il più a lungo possibile per la propria rotta – che, in caso di avvistamento, farebbe ritenere al nemico che le sue navi siano in navigazione da Malta ad Alessandria – e di attaccare più tardi nel corso della giornata, in modo che il convoglio si allontani maggiormente da Creta, e rimangano meno ore di luce per un intervento dei bombardieri in picchiata dell'Asse di base nell'isola. È pertanto solo alle 13.10, una volta raggiunta la rotta Pireo-Bengasi, che la Forza K accosta pertanto verso il convoglio ed assume rotta 29° (verso nord/nordest), disponendosi in linea di fronte (da est ad ovest, Aurora, Lance, Penelope e Lively, distanziati di cinque miglia l'uno dall'altro) in modo da coprire una fascia di dieci miglia a cavallo della rotta. (Il Servizio Informazioni Segrete

della Regia Marina sospetterà proprio sulla base di questa manovra che i britannici siano riusciti a violare i codici tedeschi).
Nel pomeriggio la Forza K viene attaccata a più riprese da aerei tedeschi, specialmente Heinkel He 111, senza però subire danni (per altra fonte tra le 13 e le 16 la Forza K, già sorvolata da diversi aerei durante la mattinata, e pedinata a lungo da velivoli dell'Asse, sarebbe stata soltanto sorvolata dagli He 111, in volo da Creta verso l'Africa per trasportarvi truppe e rifornimenti, senza esserne attaccata); un attacco, alle 14.50, prende di mira il Lively. Alle 14.30 uno Junkers Ju 52 tedesco, in volo da Derna a Lecce, avvista la Forza K 120 miglia a nord di Bengasi, mentre questa è in navigazione verso nordest, ma l'equipaggio ne darà notizia (errando peraltro nell'identificazione delle navi, ritenute essere una corazzata, una portaerei e quattro unità minori) solo dopo l'atterraggio, e la notizia giungerà a Supermarina solo alle 18.30, quando ormai è troppo tardi per fare alcunché.
Alle 15.23 il Lively avvista del fumo all'orizzonte, seguito tre minuti dopo dal Penelope (il fumo viene avvistato su rilevamento 5°), e subito dopo vengono avvistate anche delle alberature di navi; alle 15.36 queste vengono riconosciute dal Penelope per due mercantili ed altrettanti "cacciatorpediniere". Le navi britanniche accelerano a 26 nodi (Aurora e Lance portano le macchine alla massima velocità) ed accostano per 330° (verso nord/nordovest), ed alle 15.35 vengono avvistate anche dal convoglio: più precisamente, a quell'ora la Lupo avvista verso sud l'alberatura di una nave ed accosta verso di essa per identificarla, aumentando al contempo la velocità. Anche la Cassiopea avvista una nave verso sud, a 98 miglia per 214° da Capo Matapan.
I velivoli tedeschi della scorta aerea non hanno avvisato le navi dell'arrivo del nemico, come pure gli Heinkel He 111 che hanno attaccato la Forza K nelle ore precedenti, come nota la storia ufficiale dell'USMM; da parte tedesca, questa mancanza verrà giustificata con le nuvole basse, che avrebbero ritardato l'avvistamento del nemico da parte della scorta aerea. In quel momento il convoglio si trova a 110 miglia per 245° (cioè ad ovest/sudovest) da Cerigotto; c'è vento forza 3 da nordest, la visibilità è di 15-20 miglia e ci sono nuvole ed occasionali temporali.
La nave sconosciuta, che Mimbelli pensa in un primo momento possa essere il Freccia, si rivela ben presto essere il Lively, sulla dritta del quale viene poco dopo avvistato anche il Penelope: proprio la comparsa dell'incrociatore fuga definitivamente i dubbi del caposcorta sull'identità dei nuovi arrivati, che vengono ben presto identificati come due incrociatori classe Arethusa e due cacciatorpediniere classe Javelin. Mimbelli ordina allora a Maritza e Procida di accostare verso nord/nordovest, lungo la rotta di massimo allontanamento, ed inizia a distendere una cortina fumogena con Lupo e Cassiopea, zigzagando alla massima velocità a sud dei piroscafi, mentre trasmette anche per radio il segnale di avvistamento.
Mentre i due mercantili iniziano l'accostata, le navi britanniche vengono viste evoluire ed aprire il fuoco con l'armamento contraereo: alle 15.40, infatti, la Forza K viene attaccata nuovamente dai due Junkers Ju 88 della scorta aerea del convoglio – appartenenti al 4° Gruppo del I Stormo Sperimentale, al comando del capitano Arnulf Blasig –, che effettuano un attacco in picchiata contro Aurora e Penelope, ma le bombe finiscono in mare; i piloti riferiranno poi che il loro attacco è stato ostacolato dalle nubi basse e dalla foschia. (Sarebbero stati presenti quale scorta aerea anche due Heinkel He 111 della terza sezione del II./KG. 26, in funzione di scorta antisom, che assistettero all'attacco ma di cui solo uno, per via dei piovaschi e del fitto strato di nubi basse, riuscì ad attaccare sganciando, alle 16.45, una tonnellata e mezza di bombe da 4500 metri di quota, senza riuscire ad osservarne l'esito). Alle 15.44 Cassiopea e Lupo iniziano a zigzagare ed emettere una cortina fumogena per coprire i due mercantili, che accostano per 340°.
Lance e Lively si posizionano sui fianchi del Penelope, spostati verso poppavia, per non intralciarne il tiro e per proteggerlo contro eventuali attacchi aerei e fornire assistenza se necessario (nessuno dei due cacciatorpediniere userà i propri cannoni contro il convoglio, data la distanza eccessiva), mentre l'Aurora – nave di bandiera di Agnew – assume rotta 330° (verso nordovest) ed accelera ma si tiene più indietro, pronto a fornire appoggio; alle 15.47 (15.45 per altra fonte) il Penelope, che ha riconosciuto le unità di scorta come due torpediniere "classe Partenope", apre il fuoco sulla torpediniera di sinistra (cioè la Cassiopea), distante 19.000 metri, con le torri prodiere, spostando il tiro sulla Lupo dopo quattro minuti. Sulle prime il tiro dell'incrociatore appare poco accurato, ma quando la distanza cala a 17.000-18.000 metri le salve iniziano a cadere intorno ai mercantili, e specialmente al Maritza.
Mimbelli ordina alla Cassiopea di mantenersi a poppavia del convoglio, verso sinistra, continuando ad emettere fumo, mentre si sposta sulla dritta con la sua Lupo; avvistati anche Aurora e Lance, che sono più ad est di Penelope e Lively, ordina ai due mercantili di accostare di 20° sulla sinistra, per rotta vera 340°, e poi ordina alla Cassiopea di tenersi pronta a rispondere al fuoco appena il nemico sarà a tiro.
Il comandante De Gaetano ordina subito ai suoi cannonieri di aprire il fuoco, dalla distanza di 15.000 metri (per altra fonte la Lupo avrebbe aperto il fuoco alle 16.03, e la Cassiopea solo in seguito, essendo impegnata a coprire i mercantili con cortine fumogene).
Sebbene Mimbelli abbia raccomandato ai comandanti tedeschi, prima della partenza, di separarsi in caso di attacco da parte di navi nemiche, Maritza e Procida continuano a rimanere insieme; la Lupo si avvicina allora ad essi fino a portata di bandierine di segnalazione, con le quali segnala loro di dividersi.

Troppo tardi: i colpi nemici iniziano ad andare a segno ed i due trasporti, danneggiati, iniziano a perdere velocità.
Mentre la Cassiopea rimane vicino ai piroscafi per continuare ad occultarli con la nebbia artificiale, la Lupo dirige incontro alla Forza K (distante a quel punto circa 15.000 metri) per contrattaccare: Mimbelli spera di riuscire a tenere l'avversario a bada in attesa di un intervento risolutivo della Luftwaffe, che però non ci sarà perché la quasi totalità dei bombardieri tedeschi disponibili nel settore sono stati mandati in Africa. Le navi britanniche concentrano il loro tiro sulla torpediniera e mettono le loro prue su di essa, vanificando così il tentativo di attacco silurante; la Lupo ripiega allora verso nord ed alle 16.03 apre il fuoco con i cannoni, ma la Forza K, superato il rischio di un attacco silurante, accosta nuovamente sulla sinistra e torna a fare fuoco sul convoglio, colpendo ripetutamente sia il Maritza che il Procida (alle 15.58, intanto, il Penelope è stato attaccato da un aereo, contro il quale ha aperto il fuoco con le proprie armi contraeree). Primo ad essere colpito è il Procida, alle 16.11, e poco dopo anche il Maritza viene centrato; subito divampa a bordo un vasto incendio.
La Cassiopea spara contro l'incrociatore più vicino, ma le continue accostate che deve compiere per coprire il più possibile i due mercantili con la cortina fumogena riducono la precisione del suo tiro, mentre il tiro del Penelope è celere e ben centrato, e le sue salve cadono a pochi metri dalla Cassiopea, che deve effettuare continuamente brusche accostate per non essere colpita.
Il Penelope, continuando a ridurre le distanze, spara alternativamente su entrambe le torpediniere ("bersagli molto difficili", nelle parole del comandante dell'incrociatore, capitano di vascello Angus Dacres Nicholl, per via della loro elevata velocità, delle continue accostate, del fumo e della foschia); molti colpi cadono in mare attorno alla Cassiopea, che è investita da un Turbine di schegge, subendo qualche lieve danno al proiettore, al fumaiolo, alle sovrastrutture, ad un'aletta di plancia e ad un impianto lanciasiluri, ma nessun ferito (alle 16.07 il Penelope rivendica erroneamente un colpo a segno sulla torpediniera, che in realtà verso quell'ora viene danneggiata da colpi caduti vicini). Alle 16.09 la Cassiopea ritiene di aver colpito il Penelope con un colpo da 100/47 mm, vedendo una persistente colonna di fumo giallastro sollevarsi dal suo castello, e poco dopo giudica di aver messo a segno un secondo colpo; non tenta invece di attaccare con i siluri perché le navi avversarie gli rivolgono la prua, con beta compreso tra 0° e 8°. Un'altra salva britannica, caduta vicinissima alla poppa, solleva una colonna d'acqua ed asporta il coperchio della gru Sabiem; ormai le navi avversarie sono così vicine che la cortina nebbiogena non basta più a nascondere i piroscafi.
La Lupo, presa nuovamente di mira dal Penelope dalle 16.13, tenta un nuovo attacco silurante; di nuovo la Forza K accosta rivolgendo la prua alla torpediniera italiana, concentrando su di essa il tiro. Anche i colpi della Lupo cadono molto vicini alle navi britanniche (distanti ormai meno di novemila metri), tanto che il Penelope subisce alcuni danni da schegge (fori nello scafo sopra la linea di galleggiamento) per colpi caduti vicini.
La reazione della scorta non basta comunque a salvare i due mercantili: entro le 16.20 entrambi i piroscafi sono in fiamme, e vengono abbandonati dai rispettivi equipaggi; il Penelope si avvicina fino a 3600 metri dai due piroscafi e li cannoneggia sistematicamente, prima il Procida, che viene incendiato, e poi il Maritza, che subisce la stessa sorte dopo quattro bordate. Alle 16.24 il Penelope sposta nuovamente il tiro sul Procida, "per estendere gli incendi"; i due piroscafi ormai privi di controllo entrano in collisione, ed il Maritza esplode alle 16.32, seguito dopo dieci minuti dal Procida, in posizione 34°40' N e 21°00' E (un centinaio di miglia ad ovest di Creta).
Alle 16.30 la Lupo ordina alla Cassiopea di lasciare i piroscafi tedeschi, ormai agonizzanti, e dirigere verso un denso piovasco che va addensandosi verso nordovest, rifugiandovisi poi a sua volta. Le due torpediniere continuano a scambiare bordate con le navi britanniche, sparando con i pezzi poppieri da 7500-8000 metri di distanza, finché non s'infilano nel piovasco pochi minuti più tardi, perdendo definitivamente di vista l'avversario; alle 16.35 il caposcorta ordina di cessare il fuoco. Ricognitori tedeschi sorvolano il luogo della tragedia ed alle 16.30 osservano un mercantile in fiamme ed un altro, "senza danni visibili", cui si stanno avvicinando due cacciatorpediniere; alle 16.50 avvistano una chiazza di nafta in fiamme, ed alle 17 due torpediniere italiane in allontanamento verso nord. Dopo aver comunicato alla base l'affondamento dei due piroscafi alle 16.34, la Forza K dirige per rientrare a Malta a 28 nodi; il commodoro Agnew decide di non inseguire le torpediniere perché Lance e Lively hanno consumato molta nafta, e devono rientrare quanto prima a Malta per rifornirsi e poi riprendere subito il mare per partecipare ad un'altra operazione, la "M.A. 5". Le navi britanniche arriveranno alla Valletta alle 7.30 del 25 novembre, accolte dal messaggio "ancora ben fatto" dell'ammiragliato. Cassiopea e Lupo, da parte loro, dirigono inizialmente per Navarino, passando a sud di Cerigo, e poi verso Suda, dove giungono alle 3.35 del 25 novembre, andandosi ad accostare al relitto della nave cisterna britannica Olna, le cui cisterne piene di nafta vengono utilizzate per il rifornimento delle navi dell'Asse. Durante lo scontro, la Cassiopea ha sparato 188 colpi da 100 mm, metà della sua intera dotazione; la Lupo 116; il Penelope ha sparato 238 colpi in 57 bordate. Nel suo rapporto il caposcorta Mimbelli elogerà la condotta del comandante De Gaetano e di tutti gli equipaggi delle due torpediniere, giudicando il loro comportamento perfetto, in particolare quello dei cannonieri, che hanno "svolto il loro compito con abilità e precisione",

specie in considerazione delle circostanze sfavorevoli, con continue accostate per ostacolare la mira da parte nemica e visibilità ridotta per effetto delle cortine fumogene (Mimbelli ritiene, con eccessivo ottimismo, che Lupo e Cassiopea abbiano colpito un incrociatore rispettivamente due ed una volta). Giudicherà positivamente anche il funzionamento di cannoni e munizioni ("andamento abbastanza soddisfacente (…) l'ottimo sotto ogni riguardo comportamento dei pezzi e del munizionamento: neanche un colpo è fallito"), meno quello degli apparati nebbiogeni, il cui fumo era meno denso ed opaco di quanto sarebbe stato desiderabile.

Degli equipaggi di Maritza e Procida, nonostante l'invio sul posto della nave ospedale Gradisca, che setaccerà il mare per tre giorni coadiuvata da aerei italiani e tedeschi, non vi sarà alcun superstite, complice un violento Fortunale da nordest che ha investito la zona poco dopo gli affondamenti.

La perdita dei due piroscafi e del loro carico renderà particolarmente critica la situazione delle riserve di carburante della Luftwaffe in Cirenaica.

L'ammiraglio Eberhard Weichold, ufficiale di collegamento della Marina tedesca in Italia, imputerà il disastro "ad un mancato servizio di comunicazione", lamentando presso Supermarina come l'ordine di dirottamento non abbia raggiunto la Lupo "poiché essa non era in collegamento con la frequenza sulla quale venne trasmesso l'ordine e neanche era obbligata a ciò"; la Seekriegsleitung apprezzerà correttamente che l'intercettazione abbia avuto luogo "a seguito di decrittazione radiotelegrafica".

Il Comando tedesco elogerà la condotta di Cassiopea e Lupo; il 2 dicembre Marisudest comunicherà a Supermarina che l'ammiraglio Förste ha espresso in forma solenne agli equipaggi delle due torpediniere il suo compiacimento "per brillante comportamento delle unità dinnanzi al nemico", e l'indomani anche il Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, ammiraglio Arturo Riccardi, offrirà le sue congratulazioni, affermando che "il combattimento del LUPO e del CASSIOPEA contro una forza navale tanto numerosa resterà tra gli episodi memorabili della nostra guerra navale". Da parte sua, il comandante delle forze navali britanniche di base a Malta, ammiraglio Wilbraham Ford, scriverà all'ammiragliato che il combattimento con le torpediniere è stato "vivace", che le navi italiane hanno coperto con il fumo i due piroscafi che si ritiravano verso nordest e poi sono andate all'attacco fino ad 8000 iarde (7300 metri) di distanza dal Penelope; il comandante britannico descriverà il tiro delle torpediniere italiane "accurato ma con una grande dispersione di colpi", ma afferma anche che queste si sono successivamente ritirate "lasciando i mercantili alla mercé del Penelope" (che dopo aver sostenuto il combattimento contro le torpediniere dalle 15.47 alle 16.19, si sarebbe avvicinato ai piroscafi immobilizzati finendoli tra le 16.21 e le 16.25), notizia che sarà diffusa dalla radio e dalla stampa britannica, il che produrrà un mutamento nell'atteggiamento tedesco sull'accaduto.

Il 20 luglio 1942 l'ammiraglio Otto Losche scriverà a Supermarina che "Si è venuti soltanto ora a conoscenza che le unità di scorta e le navi-trasporto si sono divise durante il combattimento con visibilità ridotta che uno dei CC.TT. ha rilevato dalla presunta posizione dei piroscafi una esplosione e che ha visto le FF.NN. inglesi che si stavano per allontanare. Gli equipaggi sono stati dichiarati dispersi"; Supermarina risponderà l'11 settembre 1942, con una lettera a firma dell'ammiraglio Enrico Accorretti, che farà notare come le due torpediniere abbiano sostenuto per un'ora un combattimento in condizioni di netta inferiorità, ritirandosi soltanto quando ormai i due mercantili erano stati immobilizzati ed erano dunque condannati.

La Cassiopea, in secondo piano, a Suda il 5 gennaio 1942; in primo piano il sommergibile Emo (g.c. STORIA militare)

2 dicembre 1941

La Cassiopea scorta il piroscafo Ezilda Croce, carico di merci civili e materiale militare, dal Pireo a Rodi.

27 dicembre 1941

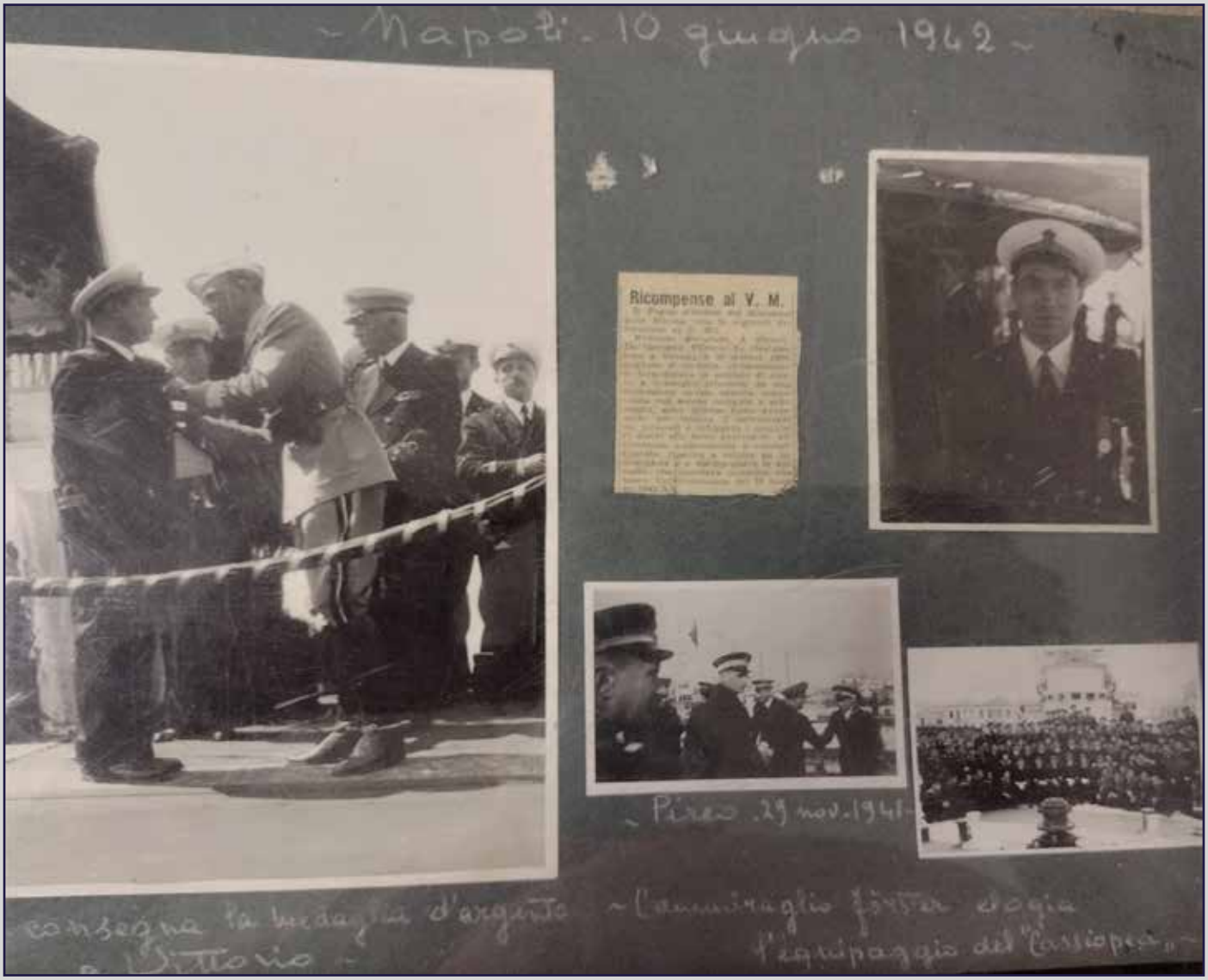
La Cassiopea scorta la nave cisterna Arca ed il piroscafo Goggiam da Lero al Pireo.

2 gennaio 1942

Cassiopea, Lupo, Barletta ed il posamine ausiliario tedesco Drache scortano il piroscafo tedecsco Bellona, la nave cisterna Prodomos e le motonavi Città di Agrigento e Città di Savona, con a bordo truppe e materiali, da Suda al Pireo.

7 gennaio 1942

Cassiopea, Lupo, Barletta e Drache scortano dal Pireo a Suda i piroscafi tedeschi Livorno e Salzburg e le motonavi italiane Città di Agrigento, Città di Alessandria e Città di Savona.



Alcune immagini e documenti relativi al comandante Vittore De Gaetano, detto Vittorio (Venezia, 1909-1999) ed all'azione del 24 novembre 1941. De Gaetano, che durante la sua carriera ottenne due Medaglie d'Argento e due di Bronzo al Valor Militare prima di congedarsi con il grado di capitano di fregata (dopo aver lasciato il comando della Cassiopea fu assistente di squadriglia del capitano di vascello Ignazio Castrogiovanni sul cacciatorpediniere Vivaldi, partecipando alla battaglia di Mezzo Giugno, e poi sull'Aviere, del cui affondamento fu tra i pochi sopravvissuti), conservò la bandiera di combattimento della Cassiopea, priva della metà inferiore da lui tagliata e donata alla famiglia di un sottufficiale mitragliere morto in combattimento (g.c. Giovanni Pinna)

10 gennaio 1942
Cassiopea, Lupo e Barletta scortano Livorno, Città di Agrigento, Città di Alessandria e Città di Savona da Suda al Pireo.

17 gennaio 1942
Cassiopea, Lupo, Barletta e Drache salpano dal Pireo per scortare a Suda le motonavi Città di Livorno, Città di Alessandria e Città di Savona.

18 gennaio 1942
Alle 6.38 il sommergibile britannico Porpoise (capitano di fregata Edward Fowle Pizey) avvista il convoglio, del cui arrivo è stato preavvisato, nel punto 35°42' N e 24°21' E, su rilevamento 340°. Portatosi in posizione di lancio, alle 7.22 lancia quattro siluri da 5500 metri: due delle armi centrano la Città di Livorno, che affonda in posizione 35°42' N e 24°24' E, una quindicina di miglia a sudest di Capo Maleka. La scorta effettua un contrattacco che Pizey definirà "poco convinto" (tanto che il Porpoise non subisce alcun danno ed alle 7.50 può tornare a quota periscopica ed osservare la Città di Livorno in affondamento), poi provvede ai soccorsi; vengono tratti in salvo 481 uomini su 489 a bordo (in massima parte dalla Lupo), 35 dei quali feriti.

20 gennaio 1942
Cassiopea, Lupo, Barletta e Drache scortano Salzburg, Città di Alessandria e Città di Savona da Suda al Pireo.

.....continua.....

ICOM IC-7610

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

- Ricetrasmettitore 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

EMERGENZA IN MARE
e sulle spiagge

Numero Blu

1530

GUARDIA COSTIERA

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

RADIAZIONE E TRASMISSIONE - DODICESIMA PARTE

di Emilio Campus, IS0IEK [MI-1526]

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.

1.12 RADIAZIONE (PARTE DODICESIMA)

Effetti del suolo, e pseudo angolo di Brewster

Sappiamo dall'esperienza e dai testi, o per averlo più e più volte sentito ripetere da specialisti e radioamatori più addentrati, che affinché il nostro segnale raggiunga località molto distanti, nonché e dualmente perché un segnale proveniente da queste possa da noi essere captato e ricevuto in modo intellegibile (quindi con un adeguato rapporto S/N segnale rumore, la cui misura minima varia a seconda delle modalità di trasmissione, e quanto alla comunicazione digitale anche dal relativo algoritmo di codifica e decodifica) per realizzare insomma il DX tanto ambito, e meglio ancora una pluralità o continuità (magari!) di tali favorevoli eventi, è necessario che questo venga irradiato e/o ci pervenga ("o" vale nel caso della sola ricezione, leggasi SWL) con piccoli angoli verticali ossia basso sull'orizzonte, posto convenzionalmente quale avente angolo di elevazione pari a zero (vale a dire angolo zenitale di 90°). Un semplice ragionamento geometrico, ove si tenga in considerazione la curvatura del globo terrestre (o geoide se più ci piace) e quella della giacitura degli strati riflettenti ionosferici (e perché no, anche troposferici, il nostro discorso non precludendo l'impiego dei 50 MHz e superiori) ci potrà in caso contrario convincere di quanto sopra asserito; tenendo presente che agli angoli verticali negativi, quelli che puntano cioè sotto terra (o sott'acqua) non è in genere (se non in misura minima, con gravi difficoltà e per determinati *range* di frequenze) consentito il passaggio delle radioonde, come del resto mostra la comune esperienza. Questo però non significa che l'eventuale energia ivi direzionata vada totalmente ignorata; tutt'altro!

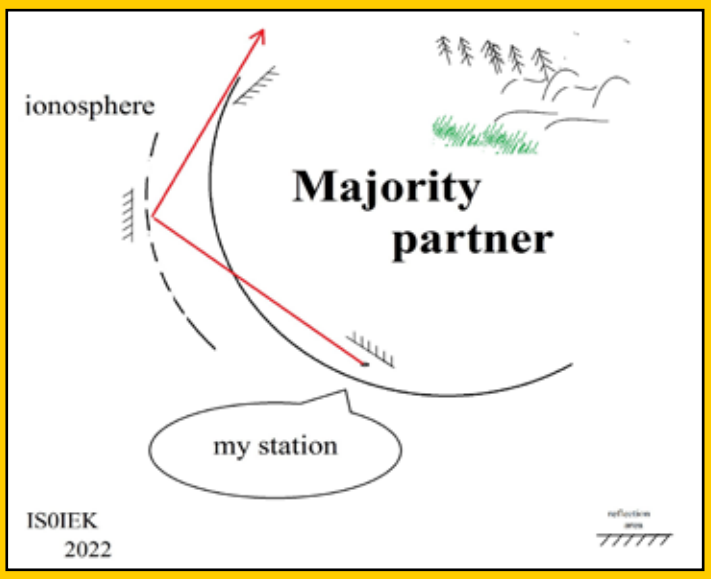


Fig. 1.12.1

Ce ne convinceremo nel corso di questa puntata. Già altre volte abbiamo fatto cenno, quanto meno in nota, ai parametri e massime tra questi al guadagno dell'antenna considerata in *free space*, nello spazio libero; ed a quanto tali discorsi possano risultare ingannevoli, e non per pochi dB (1). Tale potrebbe invece essere considerata, entro certi limiti, l'antenna di un aeromobile in volo, che alle quote ordinarie ed adoperando apparecchiature moderne non necessità di accorgimenti tesi a dirigerne l'irradiazione verso la terra (2); cosa che invece si rivela indispensabile per l'antenna di una sonda spaziale interplanetaria o extra sistema solare (tipo per intenderci il Voyager, che ancora si fa udire da oltre 20 miliardi di chilometri!) ma è ed era già sentita per i satelliti ad orbita alta o ad elevata eccentricità (quali ad es. l'amatoriale Oscar 13) i quali tutti infatti, non essendo per forza di cose possibile (né di fatto necessario) gestire potenze estreme o dualmente imbarcare ricevitori di sensibilità infinita (peraltro inesistenti) onde collegarsi col pianeta Terra, appoggiano le loro comunicazioni a grandi riflettori parabolici sapientemente ed accuratamente orientati, e mantenuti costantemente tali. Potendo nei casi esaminati i segnali procedere in linea retta lungo lo spazio libero, o l'aria, svincolati dalla necessità di incurvarne il percorso mediante una o più passaggi intermedi comportanti rifrazione o riflessione o altro, al fine di adeguarsi seguendone la curvatura alla rotondità del globo; cosa che invece invariabilmente accade nel collegamento, o nel semplice ascolto, del DX via tropo e ionosferica. Avrei desiderato concludere la parte generale della prima parte della serie con la puntata precedente, dedicata alla direttività, al guadagno delle antenne ed ai diagrammi rappresentanti mediante angoli solidi il fenomeno dell'irradiazione, ed iniziare così a disquisire più concretamente delle caratteristiche più interessanti e sovente anche poco note dei principali tipi di antenne; senza però essermi accorto di aver fatto i conti senza l'oste, defilandomi dalla cassa, sia ben chiaro inavvertitamente, HI. L'oste in questo caso è rappresentato nientemeno che… dal pianeta Terra! La quale oltre appunto ad ospitarci, sfamarci dissetarci ed ossigenarci, nonché deliziarci con una caleidoscopica infinità di cose nei modi più disparati, sta sempre o quasi sotto i nostri piedi (o altre parti del corpo) senza che ci accorgiamo più nemmeno che esista; un po' come che so il Colosseo o la Mole Antonelliana: quando ci troviamo proprio sotto non riuscendone con lo sguardo a coglierne l'interezza e tanto meno le dimensioni; sì che accade anche a radioamatori esperti di scordarsi di collegare la… presa di terra (3). Sotto il profilo della comunicazione radio a distanza, a parte come visto quelle aerospaziali, mentre la ionosfera può considerarsi tra i principali fornitori se non quello principale, che esigendo un giusto compenso presta egregiamente e regolarmente i propri servizi, salvo (come quasi ovunque contrattualizzato) cause eccezionali di forza maggiore quali brillamenti solari ecc. e naturalmente tenendo conto delle variazioni cicliche (giornaliere, stagionali, undecennali) nelle sue prestazioni, il pianeta stesso su cui viviamo ed operiamo può senza dubbio considerarsi quale socio di maggioranza della ditta; così che dai suoi comportamenti, umori e capricci non si può assolutamente prescindere: talora burbero, talaltra accondiscendente, e talvolta persino collaborativo. La riflessione da parte del suolo è in altre parole un fenomeno irrinunciabile per chiunque operi una radio in presenza del pianeta (4): una prima volta al momento dell'emissione del segnale, un'ultima in quello della sua captazione. Tra questi vi è inframmezzato sovente, quanto meno nel collegamento DX, un certo numero di passaggi intermedi costituiti da rimbalzi rifrazioni, o passaggi radenti la superficie che intervengono vicendevolmente come un continuo ping pong (Fig. 1.12.1, non in scala) tra le due superfici affacciate, quella terrestre che rivolge verso di noi la sua convessità, e la volta ionosferica che ci rivolge invece la concavità (riservando la parte convessa allo spazio esterno) nei cui strati avvengono fenomeni analoghi che però stavolta rimandano il segnale verso terra; ciò che comunemente è detto *hop*, balzo o salto (primo salto, secondo, ecc.). Questa è però materia che esula vieppiù dall'argomento antenne, e va pertanto riservata allo studio, pur necessario ed importante, della propagazione radio ionosferica, che dalla sua scoperta nel 1923 (in gran parte dovuta ai radioamatori!) costituisce appunto materia a parte. Scendendo a considerazioni più… terra terra, proporrei un semplice modello intuitivo della riflessione al suolo, simile più che altro a un gioco infantile di quelli delle ombre fatti per distrarsi nelle sere senza la corrente elettrica, quindi con tutti i suoi limiti avendo presente che (se non intuitivamente) rappresenta ben poco la realtà dei fenomeni (5); può però forse almeno inizialmente aiutarci a fissare le idee. Supponiamo pertanto di avere una superficie riflettente quale un grande specchio appoggiato in orizzontale in una stanza oscura; se noi ci avviciniamo o ci allontaniamo con una torcetta, che rappresenta la nostra antenna trasmittente, noteremo che quando la lampadina è collocata vicino allo specchio (ciò che nell'analogia rappresenta un'antenna bassa sulla superficie

del terreno o dell'acqua Fig. 1.12.2 A) i raggi riflessi da questo saranno prevalentemente radenti; e quanto più lontano avviene la riflessione, tanto più sarà radente il raggio ivi riflesso. Se invece ne è collocata più in alto (antenna sollevata di una o più lunghezze d'onda dal suolo Fig. 1.12.2 B) gran

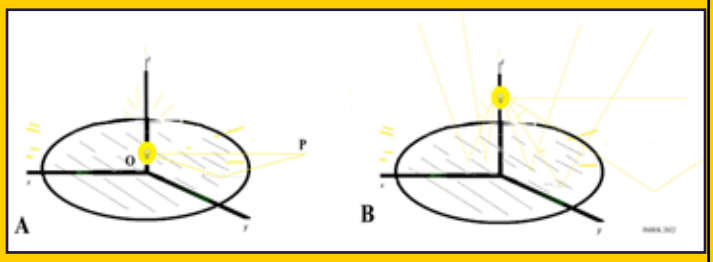


Fig. 1.12.2

parte dell'energia sarà riflessa con angoli elevati, ossia in direzioni tendenti allo zenit; nella nostra analogia, quelle meno adatte al DX. Ciò aiuta a comprendere in parte, e come detto solamente in modo intuitivo (i processi coinvolti sono invero assai più complessi) l'apparente paradosso, cui si è fatto cenno sul finire della puntata precedente, di un'antenna più elevata che ai bassi angoli irradia in modo meno efficace che una più bassa, mentre ci si aspetterebbe l'esatto contrario. Più lontano avviene la riflessione, più sarà piccolo l'angolo verticale; è da notare però, che se nelle vicinanze del mio posto trasmittente vi sono ostacoli, tipicamente urbani, quali case d'abitazione o altri fabbricati, murature, manufatti ed infrastrutture di vario genere quali ponti, ciminiere, elettrodotti e grosse condutture, pareti rocciose o lo stesso suolo avente altezza topografica irregolare, dovrò comunque cercare di sollevare la mia antenna finché mi è possibile, così da scavalcare tali impedimenti affinché almeno nelle direzioni ove l'orizzonte si presenti libero la riflessione avvenga quanto più distante. L'emissione dell'antenna radio però, a differenza della comune lampadina (sia questa ad incandescenza, scarica -neon- e fluorescenza, a led, ecc. ove ciascuno degli atomi o delle molecole irradia in modo casuale e disordinato onde luminose non in fase tra loro) e cosa che forse sorprenderà alcuni, a similitudine nientemeno che del laser, è coerente, presenta pertanto in modo evidente il fenomeno dell'interferenza tra fonti luminose distinte. Nel nostro studio tuttavia non approfondiremo questioni pur interessanti e basilari di ottica geometrica né di fisica quantistica, limitandoci perciò ad affermare quanto ciò significa nella pratica, rendendo possibile l'interferenza tra raggi distinti, la cui energia, a seconda della differenza tra le rispettive lunghezze percorse rapportata alla lunghezza d'onda λ, può così sommarsi in fase (interferenza costruttiva), o sottrarsi in opposizione di fase (interferenza distruttiva), come pure assumere in tale relazione tutti i valori intermedi. Un ulteriore modello esplicativo, peraltro anch'esso intuitivo e quindi rispecchiante non troppo fedelmente la realtà fisica dei fenomeni, è esposto in Fig. 1.12.3 (non in scala) nella quale osserviamo come la riflessione dal suolo (o acqua) configuri come una sorta di antenna virtuale, ad immagine di quella reale (fatta di metallo ed isolanti) collocata però sotto la superficie riflettente, che riemette una porzione appunto maggiore o minore del segnale irradiato che le perviene dall'antenna reale; e questo con polarità istantanee di segno uguale a quelle presenti allo stesso istante nell'antenna reale nel caso questa abbia collocazione verticale, ed invertite invece in quello dell'antenna orizzontale (6) ; nel primo caso il segnale reirradiato sarà in fase con quello originante, nel secondo in opposizione di fase.

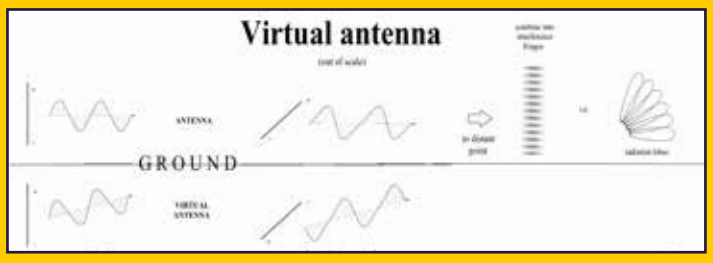


Fig. 1.12.3

Alla distanza, detti segnali si combineranno punto per punto tra di loro in vario modo per via delle differenze di fase derivanti all'aver percorso ciascuno dei tratti di lunghezza differente (Fig. 1.12.4) (7) e la lunghezza di detti percorsi sarà proprio funzione dell'angolo sotto il quale i rispettivi raggi avranno impattato (in ciascuno dei punti ove la riflessione appunto avviene) la superficie riflettente idealmente immaginata piana ma che nel caso reale in genere se ne discosta alquanto. Pertanto la combinazione tra onda diretta ed onda riflessa darà luogo a quelle che per la luce e sopra uno schermo piano apparirebbero come frange d'interferenza (e con tale denominazione sono appunto descritte in fisica) ed analogamente, nel caso di angoli solidi percorsi dai raggi come nella fattispecie che più da vicino ci interessa, si presenteranno come una pluralità di lobi di radiazione distribuiti sui vari angoli verticali, a seconda di come (vale a dire in quale rapporto di fase) detti segnali si combineranno tra loro nel raggiungere i punti distanti allineati lungo le differenti direttrici determinate da ciascuno di detti angoli.

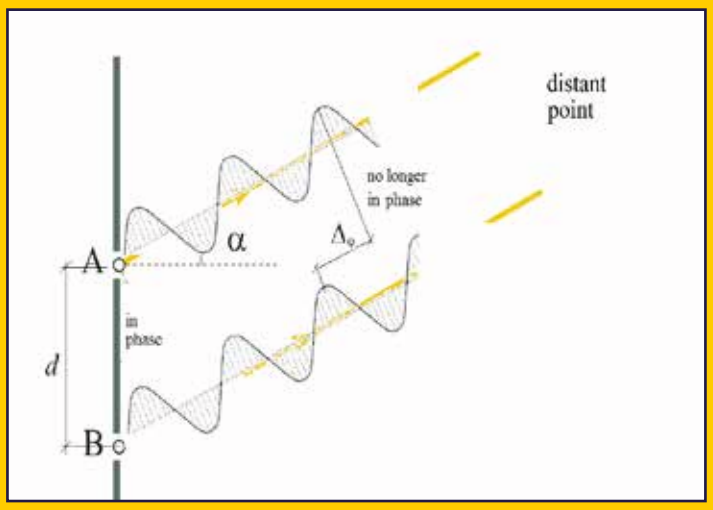


Fig. 1.12.4

Ovviamente non esiste nessuna antenna materialmente presente e posta ad irradiare direttamente parecchi metri, o decine se non più, sotto la superficie terrestre lacustre o marina che essa superficie sia; né un'antenna ivi collocata avrebbe possibilità materiali di farlo in misura neanche apprezzabile. È virtuale appunto, costituisce una riflessione come un miraggio, come l'immagine di un lontano castello turrito che si riverberi, stavolta torri all'ingiù, in una pozzanghera d'acqua, collocata questa si badi bene non direttamente sotto al castello, ma magari vicino ai nostri piedi o a metà strada tra noi ed esso. Ciò accade appunto perché qualunque antenna risente l'influsso della superficie terrestre, in modo e misura variabili in dipendenza da numerosi fattori estrinseci (distanza reciproca, vale a dire altezza dell'antenna sul suolo, rapportata alla lunghezza d'onda λ e dunque alla frequenza del segnale) ed intrinseci (un mix di caratteristiche elettriche del suolo, principalmente conduttività e costante dielettrica) che andremo testé ad esaminare. Faremo dunque distinzione tra il suolo conduttore perfetto (idealizzazione che in quanto tale nella realtà non esiste, emulata però con buona approssimazione da una superficie d'acqua specie salata quale il mare, però anche lago, stagno o persino un terreno paludoso) e quello reale, che possiamo caratterizzare per le sue proprietà, spesso in vari modi tra loro correlate, in base a quanto segue;

- sotto il profilo geometrico, topografico ed antropico:
  - altezza topografica (rispetto all'antenna) di ciascuno dei punti di riflessione;
  - inclinazione presentata dalla superficie nel detto punto;
  - presenza di formazioni naturali (rocce ecc.) nonché di vegetazione, e/o di manufatti (edifici, strutture, veicoli…);
- sotto quello elettrico:
  - conducibilità (il cui inverso, la resistività, determina perdite per effetto Joule);
  - proprietà dielettriche (comportanti perdite appunto dielettriche);
  - profondità di penetrazione nel suolo delle correnti RF (che determina anche la misura massiva degli effetti di cui sopra) (8).

Le proprietà elettriche dei suoli (nonché di quanto soprastante) tra l'altro variabili in misura notevole con la frequenza delle onde e.m. che vi impattano e delle correnti che conseguentemente li percorrono, combinandosi in vari modi tra loro (9) originano oltre alle perdite di cui si è detto, degli sfasamenti nel segnale riflesso. Tutte cose la cui determinazione esatta e puntuale, cioè per ciascun singolo punto e per tutti i punti di possibile interesse sotto i profili della riflessione, della rifrazione e della diffrazione (tutti questi fenomeni, tanto assieme che singolarmente presi, rivestono importanza in misura maggiore o minore ai nostri fini) non si presenta certo facile. Interviene per giunta un fenomeno del quale alcuni di noi avranno una conoscenza sommaria, forse quale reminescenza scolastica o accademica, e che tuttavia senza addentrarci non esamineremo a fondo in quanto abbastanza complesso a spiegarne in breve i meccanismi, facendo peraltro rimando alle fonti bibliografiche ov'è esaurientemente trattato (vedasi bibliografia) e sarebbe il pseudo angolo di Brewster (dal fisico scozzese Sir David Brewster 1781–1868) generalmente indicato come **Ψ** o anche $\mathbf{\Psi_B}$ ed in letteratura anglosassone pseudo-Brewster angle (**PBA**). In forza di questo, il raggio riflesso dalla superficie subisce comunque una rotazione di fase la quale al di sotto del detto valore dell'angolo di incidenza Ψ ossia per gli angoli più bassi, quelli cioè ricordiamo riguardanti le riflessioni dal suolo più piatte e dunque più lunghe tese al DX, comporta una interferenza che risulta distruttiva nei confronti del raggio diretto, tendente cioè a ridurre, al limite azzerandola, l'intensità del segnale. Il valore di Ψ (o PBA) dipende appunto dalle qualità elettriche, come sopra cennate, che il suolo presenta nei differenti punti esposti alla radiazione elettromagnetica, in cui la riflessione della stessa avviene. È questo il motivo per cui, eccettuate forse le trasmissioni effettuate da bordo di imbarcazioni o nelle immediate vicinanze della riva (come accade operando dalla spiaggia di isole piccole e presentanti scarsi di rilievi orografici) riesce il più delle volte assai difficile ottenere angoli verticali prossimi allo zero, quelli da meglio sfruttare per i collegamenti a lunga distanza. Gli effetti di detto fenomeno si risentono massimamente sulle antenne verticali, mentre hanno impatto assai più limitato su quelle orizzontali, quali dipoli filari o antenne direttive che siano collocati con polarizzazione appunto orizzontale, le quali per inciso si rivelano pertanto le più indicate per operare da suoli rocciosi o più in generale scarsamente conduttivi, oppure dal complesso ambito urbano; da questo eccettuando però in buona misura le città di mare site su suoli alluvionali o di riporto, tendenzialmente umidi, o circondate in gran parte da questi come pure da laghi o stagni, o i piccoli agglomerati rurali circondati da abbondante terreno umido ed irrigato spesso. Occorrerà dunque prestare attenzione a tali fenomeni interferenziali, al fine di capire se e come ed a quali condizioni il raggio diretto proveniente dal o dagli elemento/i radiante/i interagisca con quello riflesso, essenzialmente dal suolo, nelle direzioni azimutali (angolo di bussola) ma soprattutto verticali (angolo di elevazione) che più ci interessano specie proprio ai fini dei collegamenti DX.

L'area interessata alla riflessione potrà estendersi anche sino a 100 lunghezze d'onda λ ed oltre tutt'intorno all'antenna, verticale od orizzontale che questa sia, per cui è essenziale la *location* **O** dell'antenna (Fig. 1.12.5); l'analisi riguarderà tutti indistintamente i punti del dominio circolare ivi centrato ed avente appunto raggio pari a 100 λ e più. L'importanza della riflessione dai terreni di vario tipo si potrà meglio desumere dalla considerazione del fatto che il prestigioso Antenna Book dell'ARRL vi dedica l'intero 3° capitolo. Lo studio degli angoli verticali d'incidenza delle radioonde costituisce infatti un'avventura scientifica e tecnica che ha coinvolto via via, nel corso di svariati decenni, a vario titolo e con obiettivi diversificati che vanno dalla ricerca pura alla strategia politica economica e militare protagonisti di tutto rispetto,

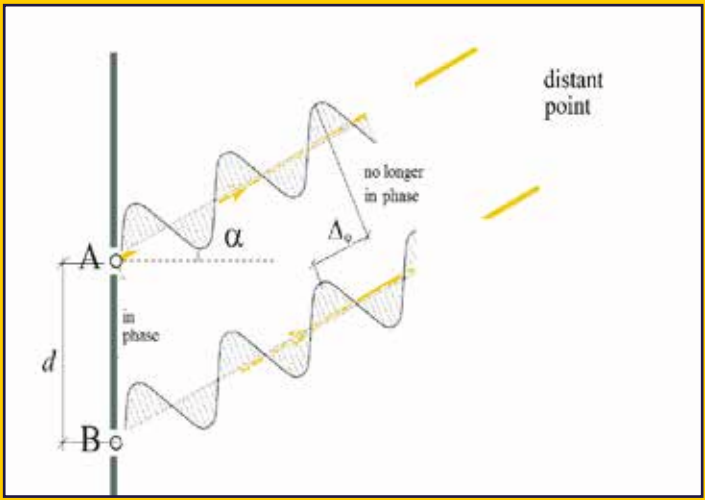


Fig. 1.12.5

dal Governo degli Stati Uniti alle grandi compagnie industriali e commerciali ed ai grossi centri di calcolo, dagli ambienti accademici alla US. Navy e non ultimi ai Radioamatori; ed è appunto ivi narrata con dovizia di particolari e grafici, pur non potendosi dire ancora conclusa perché a quanto pare a tutt'oggi non vi sono soluzioni generali applicabili indistintamente alla totalità dei casi. Questo anche perché, a parte quelli elementari (suolo ideale o acque, suoli "buoni" o più o meno "cattivi") da manuale che poi raramente si riscontrano negli ambiti di effettiva applicazione specialmente urbani, coinvolgono un numero enorme e praticamente illimitato di variabili puntuali scalari (quali le ricordate conduttività e costante dielettrica, che poi costituiscono a loro volta le componenti di un vettore complesso) e vettoriali (localizzazione rispetto all'antenna ed orientamento nello spazio delle singole superfici riflettenti e/o diffrangenti in un *range* circolare che come abbiamo visto spazia da zero finanche ad un centinaio ed oltre di lunghezze d'onda dall'antenna) in massima parte incognite nonché di non facile determinazione in uno scenario siffatto. In ogni caso, sarà comunque della massima importanza valutare gli effetti del suolo sotto questi aspetti. Il comportamento di quello immediatamente sottostante l'antenna ne influenzerà prevalentemente la resistenza di radiazione **Rr**, nonché il rendimento **η** che ricordiamo per inciso è uno dei due fattori del guadagno **G** (vedi 1.11.3 nella puntata precedente) mentre il suolo posto a maggiore distanza interverrà soprattutto sulla direzionalità **D**, che ne costituisce l'altro fattore. Le antenne direttive sono poi in genere costituite da allineamenti di elementi radianti complanari del tipo *endfire*, la cui irradiazione preferenziale avviene cioè nel piano medesimo in cui giacciono gli elementi ed in direzione ortogonale a questi, nel verso dall'elemento più lungo al più corto; siano questi a loro volta del tipo passivo, in cui gli elementi non direttamente alimentati dalla linea di trasmissione (usualmente il cavo) ricevono l'energia RF per mutua induzione da altri, come accade nel popolarissimo allineamento **Yagi-Uda** o *parastitic array*; oppure tutti direttamente alimentati, come avviene negli allineamenti di tipo log periodico od altri consimili detti perciò *driven array*, o combinazioni miste tra entrambi i tipi; tenendo presente che per quanto presenti in gran numero, sono ben lungi dall'esaurire le possibilità. Lasciano infatti abbastanza spazio anche ad altre configurazioni, tra cui collineari, cortine (del tipo b*roadside* queste, in cui la massima irradiazione è invece ortogonale sia agli elementi stessi che al piano ove essi giacciono ed è pertanto diretta fuori dal piano stesso; cambia ovviamente rispetto ai precedenti il metodo di somministrazione dell'energia RF), *quad* e *delta loop* nelle quali la direttività del tipo *broadside* di ciascun elemento singolo (quadrato, romboidale, triangolare, ecc,) è combinata (se plurielementi) con quella dei restanti a formare un allineamento direttivo del tipo *endfire*, così ottenendo spesso risultati spettacolari. Questo per citarne solo alcuni, sebbene in massima parte tutti siano ispirati al medesimo principio interferenziale che ora spiegheremo. Gli elementi radianti sono infatti opportunamente disposti e dimensionati, di modo che l'interferenza tra le irradiazioni originate da ciascun singolo elemento, tenuto conto dell'effetto combinato delle rispettive distanze (spaziature) e degli sfasamenti ottenuti in vari modi (e conseguentemente dei versi) delle correnti, direttamente originate dall'alimentazione ad RF o mutualmente indotte da questa, o entrambe, possa risultare costruttiva nella direzione e verso desiderati (ove i rispettivi segnali si sommano in fase tra loro, e dunque si rafforzano) così da avervi la massima concentrazione di energia; e d'altro canto e per la medesima ragione distruttiva nelle altre direzioni (ove invece si sottraggono, tendendo quindi ad annullarsi vicendevolmente) evitandone in tal modo quanto più possibile la dispersione tutt'intorno. Tale concentrazione dell'energia irradiata in una direzione determinata, e sempre che l'antenna non sia posizionata tanto in basso da trovare ancora il terreno entro il suo campo di prossimità (ossia di induzione, caratterizzato come peraltro già visto nelle scorse puntate da effetti prevalentemente reattivi che tuttavia, interessando il terreno come pure altri ostacoli assorbenti, possono in tal caso comportare dissipazioni di energia anche ragguardevoli) esalta l'efficacia dell'antenna. Infatti la parte più consistente dell'energia irradiata viene tra l'altro sottratta proprio in tal modo a quegli effetti indesiderati cui può incorrere nell'interagire col suolo, specificatamente il suolo immediatamente sottostante l'antenna, trovandosi questo (tranne il poco desiderabile caso in cui l'antenna punti più o meno direttamente verso il basso) usualmente in posizione trasversa rispetto all'antenna stessa ed al suo lobo principale d'irradiazione. Malgrado tale concentrazione nella direzione desiderata, non si sfugge tuttavia agli effetti già esaminati del suolo distante (entro le cento lunghezze d'onda o giù di li), effetti dei quali pertanto occorrerà avere la dovuta considerazione, stante l'ampiezza del lobo stesso relativamente grande (almeno nei casi ordinari, ed in HF sempre) sicché non si può praticamente

evitare (salvo l'antenna punti intenzionalmente lo spazio) che il suolo ne venga comunque in buona misura coinvolto (10).

L'assommarsi di tutti questi effetti rende il più delle volte la predicibilità del diagramma effettivo di radiazione, azimutale e verticale, di qualsiasi antenna HF/MF un tantino aleatoria. Non è dunque che il pianeta, sempre nostro socio di maggioranza nelle comunicazioni, mediante le sue superfici a noi rivolte quella terrestre e quella ionosferica, manifesti un carattere brusco e volubile; che anzi, si comporta onestamente ed in modo prettamente deterministico sulla base di precise, benché piuttosto complesse leggi fisiche. È invece la sommaria o insufficiente conoscenza dei numerosi parametri agenti in ciascun punto di un intorno adeguatamente ampio dell'antenna, e così pure nel percorso, lungo o meno, che il segnale che ci interessa è chiamato a compiere, a rendercelo tanto imprevedibile. Certamente ciò non vuol neanche dire che dovremo vendere (o svendere) le nostre case per trasferirci sopra un cocuzzolo o in riva ad un lago; per nostra fortuna esistono -e sono autorizzate- le stazioni portatili, come pure i relativi supporti logistici per tutte le tasche, dal camper al rimorchio, alla motocicletta, alla tendina anche minima, ma solo che qualunque opera di bonifica radioelettrica dei suoli men che faraonica (deviare corsi d'acqua, creare bacini artificiali, spianare colline…) risulterà pressoché vana, oltre a non ripagarci praticamente mai l'eventuale esborso da sostenere. Se proprio, l'unica variabile sula quale ci è dato intervenire è proprio la lunghezza d'onda λ col darci… alle V/UHF e superiori, naturalmente con tutte le limitazioni del caso. Non per nulla si è via via scelto in modalità forse talora discutibili, di preferire alla complessità e conseguente indeterminatezza di pochi grossi impianti operanti su lunghezze d'onda relativamente grandi (OL/OM/OC) una pluralità di impianti ripetitori (quali la FM) operanti su lunghezze d'onda sempre minori (V/UHF …) con ambiti di copertura più limitati, ma assai meglio gestibili, per tacere del satellite e del cavo; tutti pure richiedenti infrastrutturazioni complesse e capillari, sebbene spesso standardizzate e ripetitive nei componenti tecnologici, nonché investimenti economici di tutto rispetto. Il rovescio della medaglia delle incertezze e limitazioni attinenti agli impianti radioamatoriali in sede fissa, o il bicchiere mezzo pieno se così preferiamo, è che c'è ancora un'infinità di cose e di situazioni da sperimentare, specie nell'attività mobile e portatile; ma questo i radioamatori l'hanno capito da tempo, ed è proprio perciò che l'attività radiantistica mai scomparirà. Per quanti poi non riescano, per i motivi più vari a sfruttare appieno tali possibilità ed operino dunque prevalentemente o esclusivamente nelle modalità ed ambientazioni più classiche, come pure per quanti intendano addentrarsi nel non breve né lieve compito anche in relazione alle località oggetto di temporanea "attivazione", esistono comunque dei software che attraverso dati puntuali sufficientemente dettagliati di mappatura del terreno sotto i profili topografico ed elettrico citati, sfornano predizioni sull'efficacia dei sistemi radianti (il capitolo citato dell'Antenna Book è ricco di indicazioni in tal senso); queste andrebbero comunque a mio modesto avviso sempre impiegate *cum grano salis*; e sarà comunque possibile, come in altri casi, operare in modo soddisfacente pur limitandosi ad applicare stime almeno approssimative basata su coefficienti standard e valori mediati.

Biblio/sitografia:

Antenna Book – ARRL Newington, CT - USA
N. Neri (I4NE) Antenne - Linee e propagazione Vol 1°, ed. C&C - Faenza
Wikipedia
P. Musacchio (I5WHC): L'antenna giusta, in Radio Rivista 07/08-2022 – ARI Milano
Riflessioni sulle antenne verticali (il pseudo-angolo di Brewster), da QST 07/1987 rielaborato da S.Pesce (I1ZCT) in Radio Rivista 10/1987 – ARI Milano
M. Miceli (I4SN): DX e antenne, in Radio Rivista 03/1995 – ARI Milano
Il piano di terra per le antenne verticali (da Ham Radio 08/79) in Radio Kit Elettronica 05/1981 ed. C&C - Faenza

Note:

1) il guadagno di un semplice dipolo in presenza del suolo, rispetto ad uno posizionato nello spazio libero può raggiungere i 6 dB (il doppio dell'intensità di segnale, ossia il quadruplo della sua potenza); se aggiungiamo che il guadagno del dipolo sul radiatore isotropico è pari a 2.14 dBi, si può arrivare in totale ad oltre 8dB; scusate se è poco! (fonte ARRL Antenna Book 21.ed. capp. 2 e 3);
2) se però le comunicazioni procedono per via ionosferica con stazioni lontane, specificatamente in HF (ma non solo) come può avvenire nel caso di voli transoceanici o strategici e comunque sorvolando regioni disabitate ove non esistano radioassistenze, rientra in gioco una volta di più la riflessione dalla superficie terrestre o marina, con effetti variabili a seconda della quota di volo;
3) un curioso e divertente episodio a tal proposito era raccontato sulle pagine, dedicate proprio alle antenne, di Sistema Pratico sett.ott. 1961;
4) che ci si trovi in prossimità della superficie, in atmosfera o stratosfera, o finanche in un veicolo spaziale, se a quote inferiori a quelle degli strati riflettenti (come può accadere ad un satellite in orbita bassa qualora operi in HF, per tutti gli Sputnik I/II/III, e parzialmente le astronavi Vostok come pure le Mercury); va da sé che il segnale proveniente da un veicolo spaziale operante a quota superiore a quella degli strati riflettenti, verrebbe rimbalzato verso il cielo con scarse se non nulle probabilità di captazione da terra; essenzialmente per tale motivo le comunicazioni spazio – terra impiegano frequenze elevate V/U/SHF e microonde, talché non siano più interessate dalla riflessione ionosferica ma la attraversino indenni, come si dice "bucando gli strati"; nondimeno possono subire in essa attenuazioni come pure rotazioni della polarizzazione (rotazione di Faraday);
5) nulla infatti accenna tale modello quanto all'ombra proiettata in verticale dalla torcetta stessa, né alla frazione della radiazione luminosa in misura maggiore o minore assorbita dallo specchio medesimo ecc.;
6) nel caso di un'antenna inclinata, o composta da tratti distinti presentanti inclinazioni differenti, l'effetto risultante sarò dato dalla composizione tra dette componenti, quella orizzontale e quella verticale;

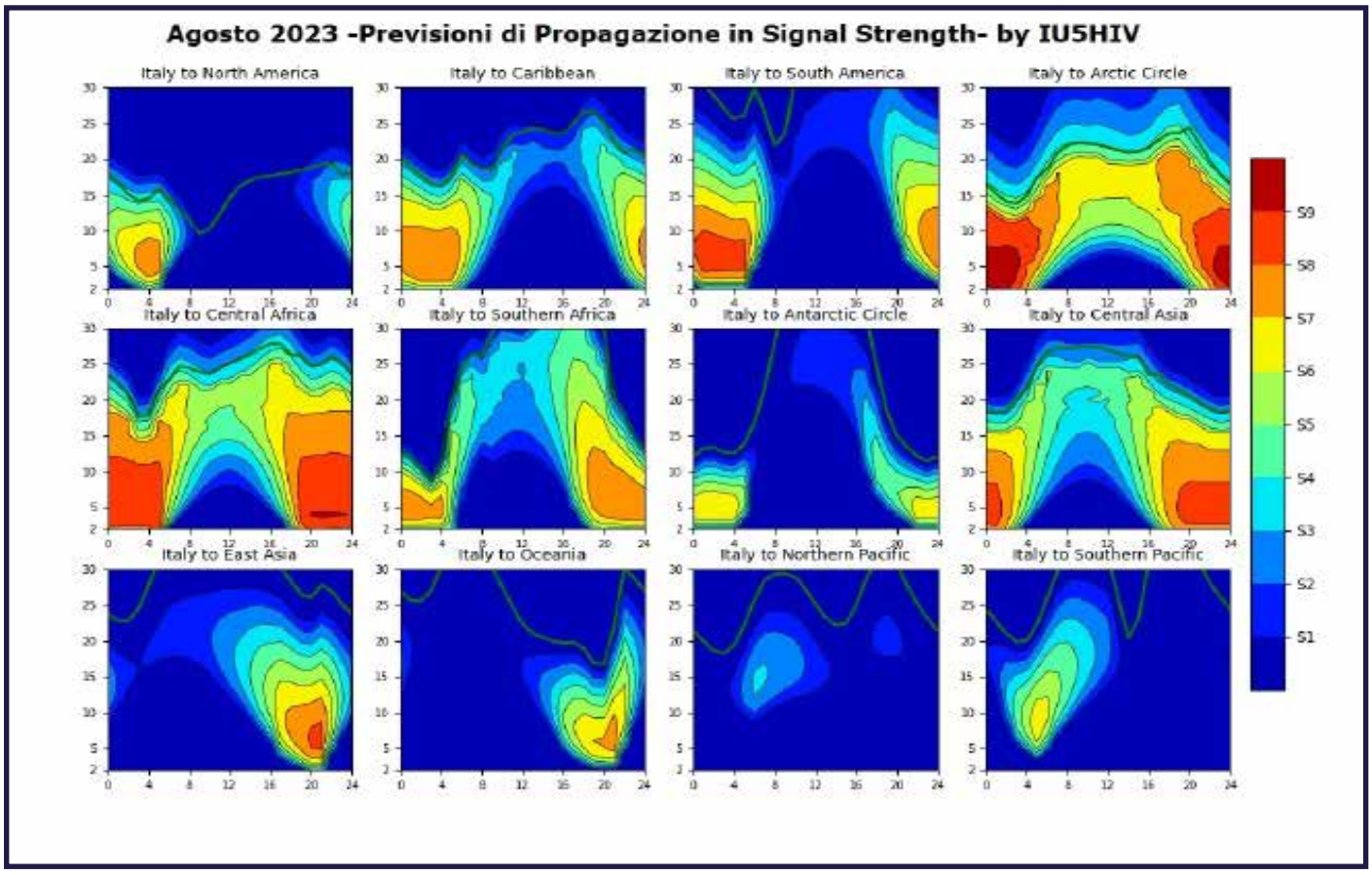
7) la differenza di fase dipende appunto dalla differenza tra le lunghezze dei rispettivi percorsi rapportata alla lunghezza d'onda;
8) nel suolo e nei materiali conduttori, anche cattivi, a causa dell'effetto pelle o skin effect essa è inversamente proporzionale alla frequenza; in pratica gli strati profondi del terreno sono scarsamente interessati dalle frequenze più elevate, quali la parte superiore delle HF;
9) non dimentichiamo che trattasi in ogni caso, tranne forse i manufatti metallici eventualmente presenti nonché le acque specie se salmastre, di conduttori largamente imperfetti, e la stessa identica cosa vale quanto alle proprietà dielettriche, entrambe le quali assieme fanno sì che essi si presentano come un mix casuale ed irregolare di conduttività e capacità elettriche;
10) occorre a tal proposito anche rilevare come in genere gli allineamenti direttivi complanari più comuni (Yagi e Log periodica) presentino in genere un eccellente rapporto fronte / lato, comportante notevolissima reiezione dei segnali trasmessi o ricevuti al traverso del lobo principale, sia se montati in polarizzazione orizzontale che verticale, o comunque obliqua. Il traverso dell'antenna è infatti individuato nei due modi seguenti: nel piano dell'antenna, comprendente gli elementi, da una posizione trasversa si guarda l'antenna dalle estremità (punte) degli stessi semidipoli costituenti l'antenna (almeno se gli elementi sono dritti e non per esempio disposti a freccia, cosa che in certi casi comporterebbe pure dei vantaggi, cfr. Antenna Book) nella cui direzione la radiazione assiale di ciascun elemento è tendenzialmente nulla, per via dello stesso funzionamento tipico dei dipoli costituenti gli elementi. Fuori dal piano dell'antenna (direzione *broadside*) invece, ponendoci cioè sempre al traverso ma stavolta in posizione ortogonale al esso, guardando l'antenna stessa (immaginata in polarizzazione orizzontale) dal di sotto, cioè dal *mast*, oppure da sopra, cioè dalla banderuola a vento o dall'antennina delle V/UHF ad essa sovrapposte, l'osservatore (o la carica esploratrice) vedrà il complesso degli elementi costituenti l'antenna percorsi da correnti come già sappiamo tra loro tendenzialmente opposte sia pure con sfasamenti non trascurabili, col risultato di cancellare quindi vicendevolmente i loro effetti nella direzione da cui in questo caso viene osservata (ricordiamo a tal proposito l'esempio delle correnti opposte, esaminato nella scorsa puntata). Tale vicendevole cancellazione potrà essere più completa al crescere del numero degli elementi interessati, specie qualora gli stessi siano in numero pari: alcuni Autori affermano peraltro che le antenne del tipo log periodico costituite appunto da un numero pari di elementi siano caratterizzate da una messa a punto più semplice ed immediata e da un funzionamento più regolare (Radio Rivista, anno 1981 se ricordo bene). Quanto più infatti il sistema complessivo delle correnti, quale visto dalla prospettiva suddetta, si presenta equilibrato cioè tale da avere una irradiazione risultante (nella direzione di osservazione) tendenzialmente nulla dalle mutue relazioni di intensità e fase (quest'ultima come già visto nella Fig. 1.12.4 in relazione alla differenza delle distanze dal punto di rilevazione, differenza delle distanze che sulla normale al piano degli elementi sarà minima e tendenzialmente nulla all'allontanarsi da questo) tanto minore e tendenzialmente azzerata sarà la quota di energia ivi diretta (destinata altrimenti ad essere sprecata, essendo nel caso della polarizzazione orizzontale indirizzata verso il cielo -lo zenit- o verso il suolo -il nadir- da cui verrebbe in parte assorbita ed in parte riflessa, stante l'angolo d'incidenza elevato, ancora verso il cielo; o comunque, con differente polarizzazione, indirizzata verso direzioni non di interesse). E dualmente tanto più "sorda" sarà nella ricezione dei segnali appunto provenienti dalle direzioni trasversali, e quindi minori il rumore e le possibili interferenze da esse.

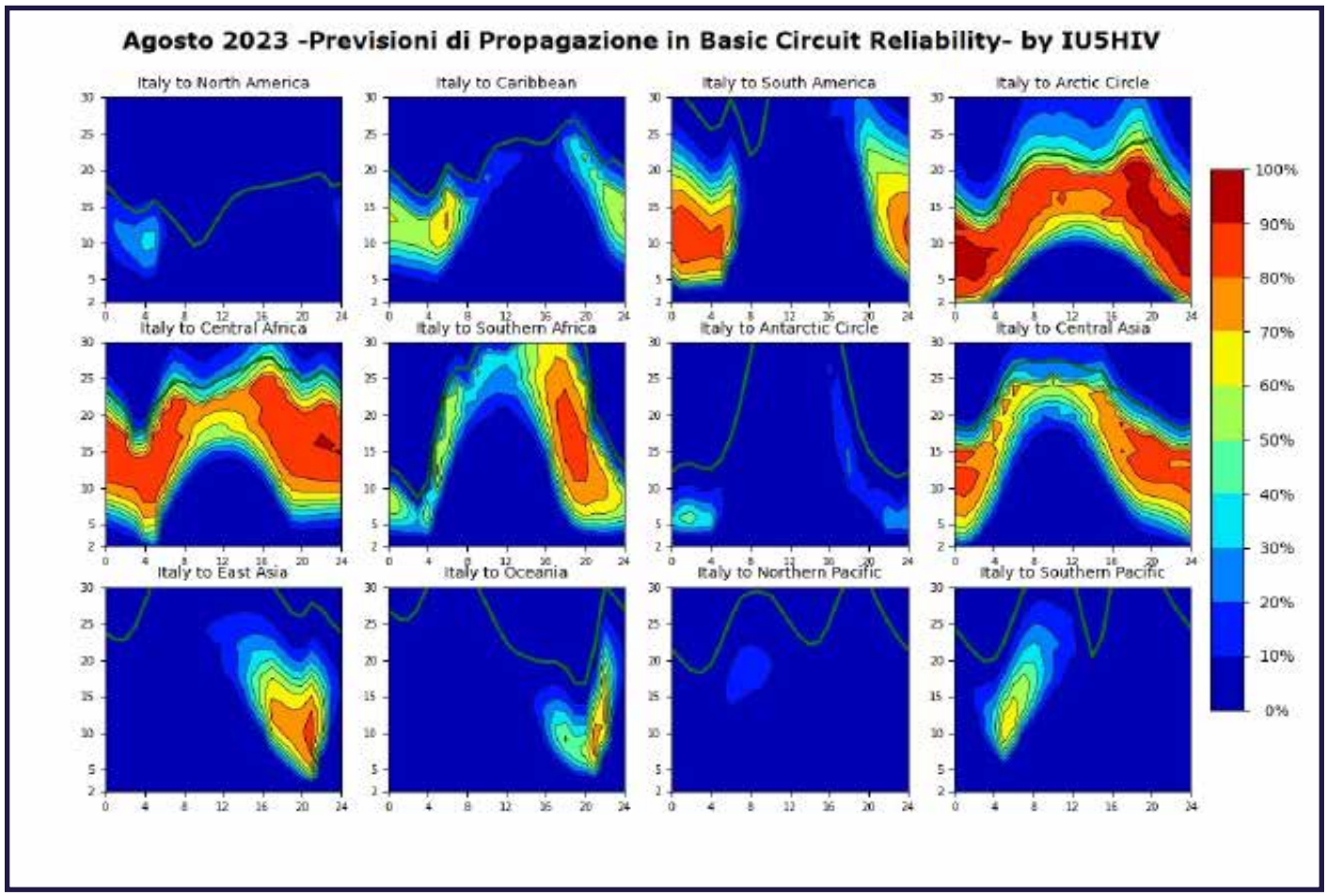
Errata corrige: nell'articolo Radiazione e trasmissione, puntata 1.11, alcuni simboli grafici presenti nelle formule, peraltro di supporto e non indispensabili per una piena e corretta comprensione del testo, compaiono in stampa erroneamente; in particolare il segno di infinito, e la lettera greca éta generalmente posta ad indicare il rendimento. Sono inoltre presenti inesattezze di natura sia concettuale che di metodo nel calcolo del limite, le quali però evidenziano la difficoltà di dimostrare per via analitica almeno con algoritmi semplici quanto attestato dall'esperienza, che cioè correnti opposte in conduttori paralleli la cui distanza reciproca sia breve (in rapporto alla lunghezza d'onda λ) non irradiano. Ce ne scusiamo con i lettori

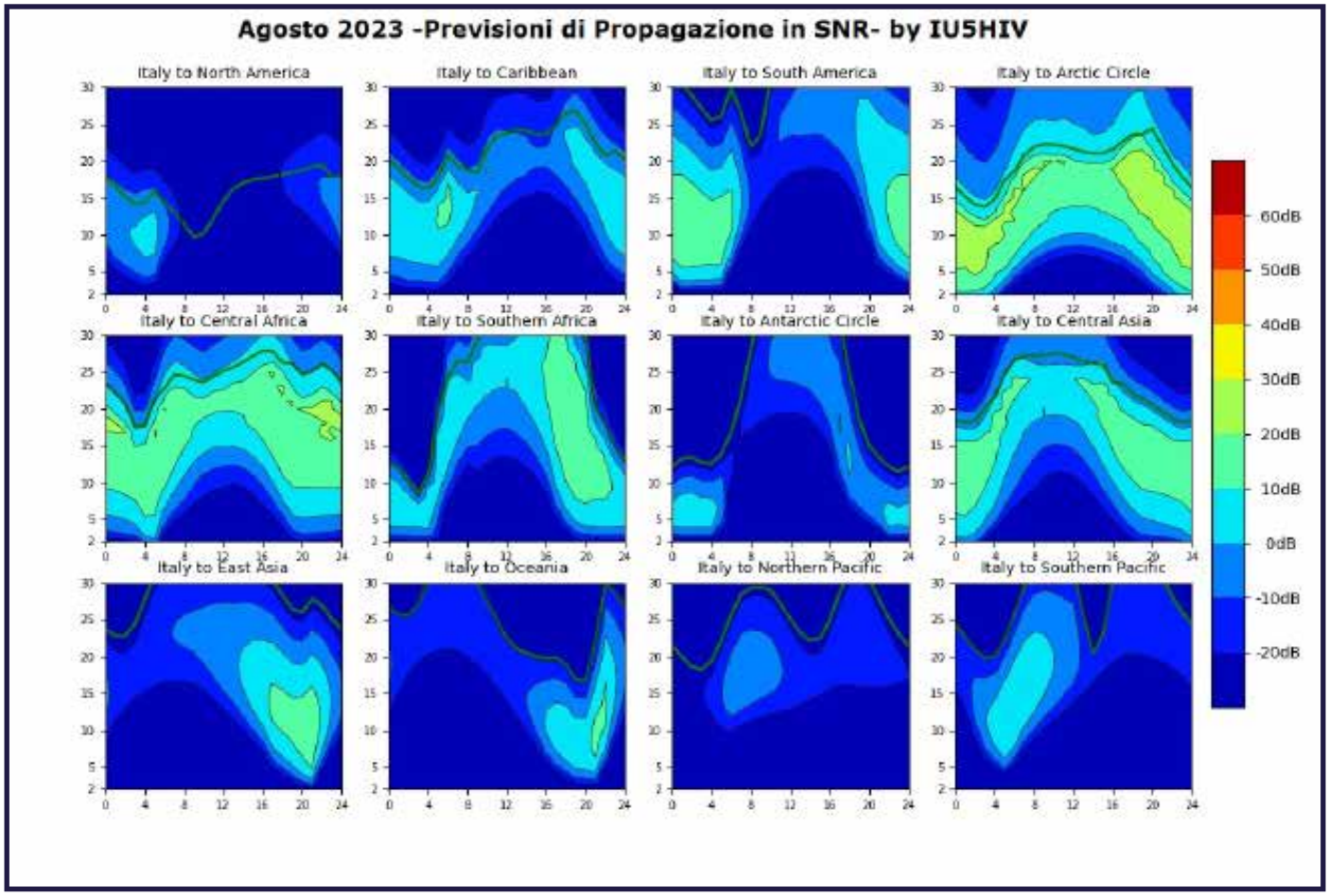
Una volta marinaio ... marinaio per sempre

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

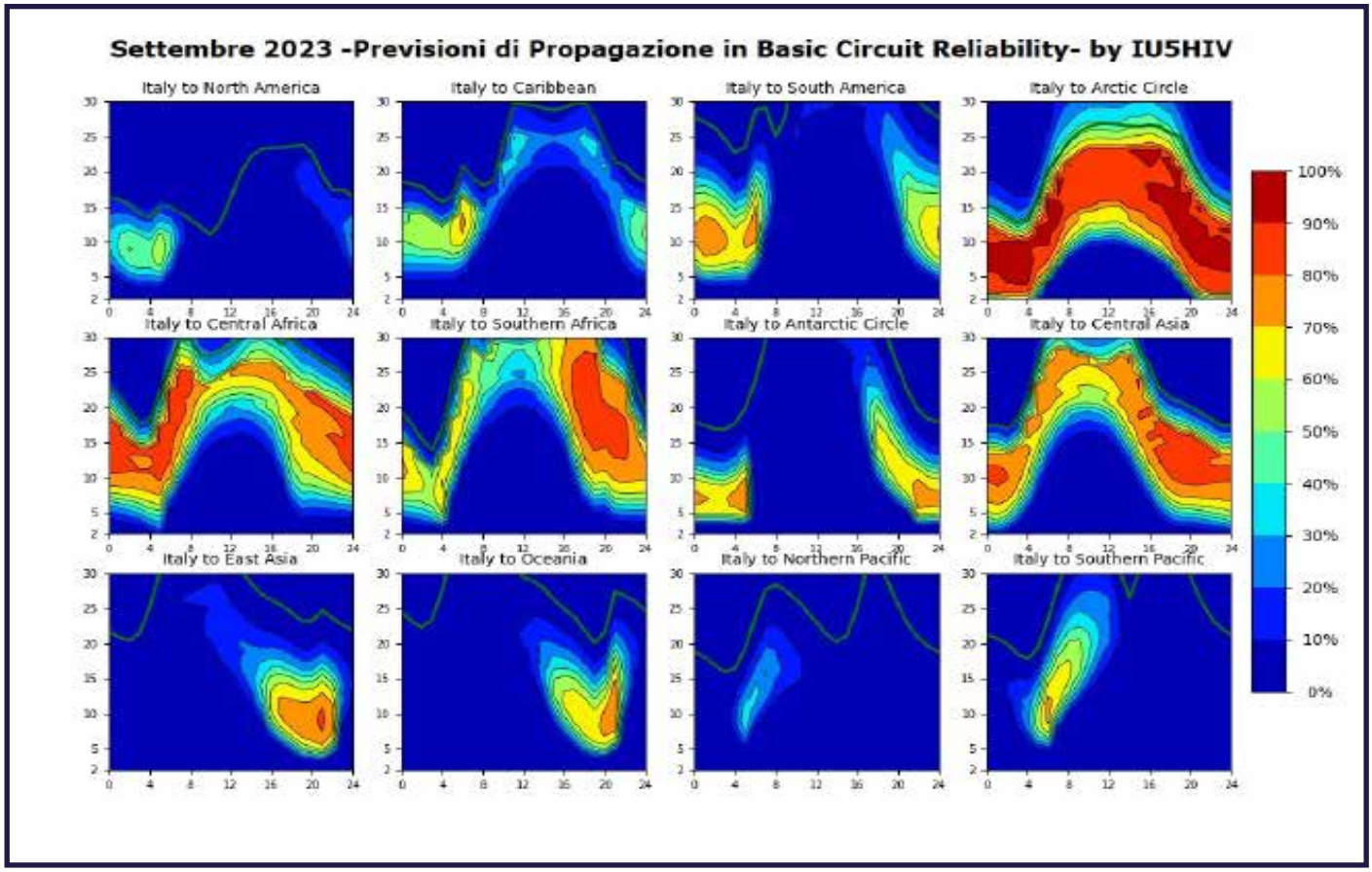
PROPAGAZIONE DI AGOSTO
di Maurizio Diana, IU5HIV MI-1446



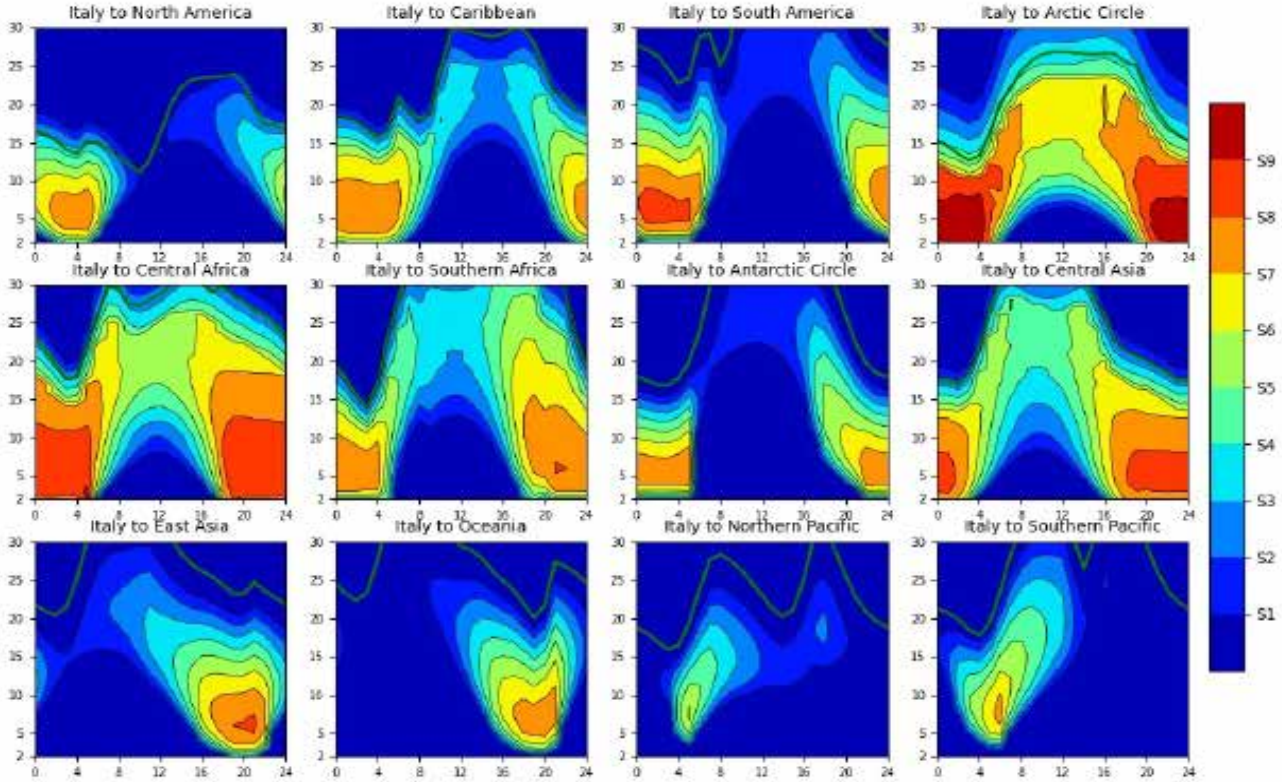




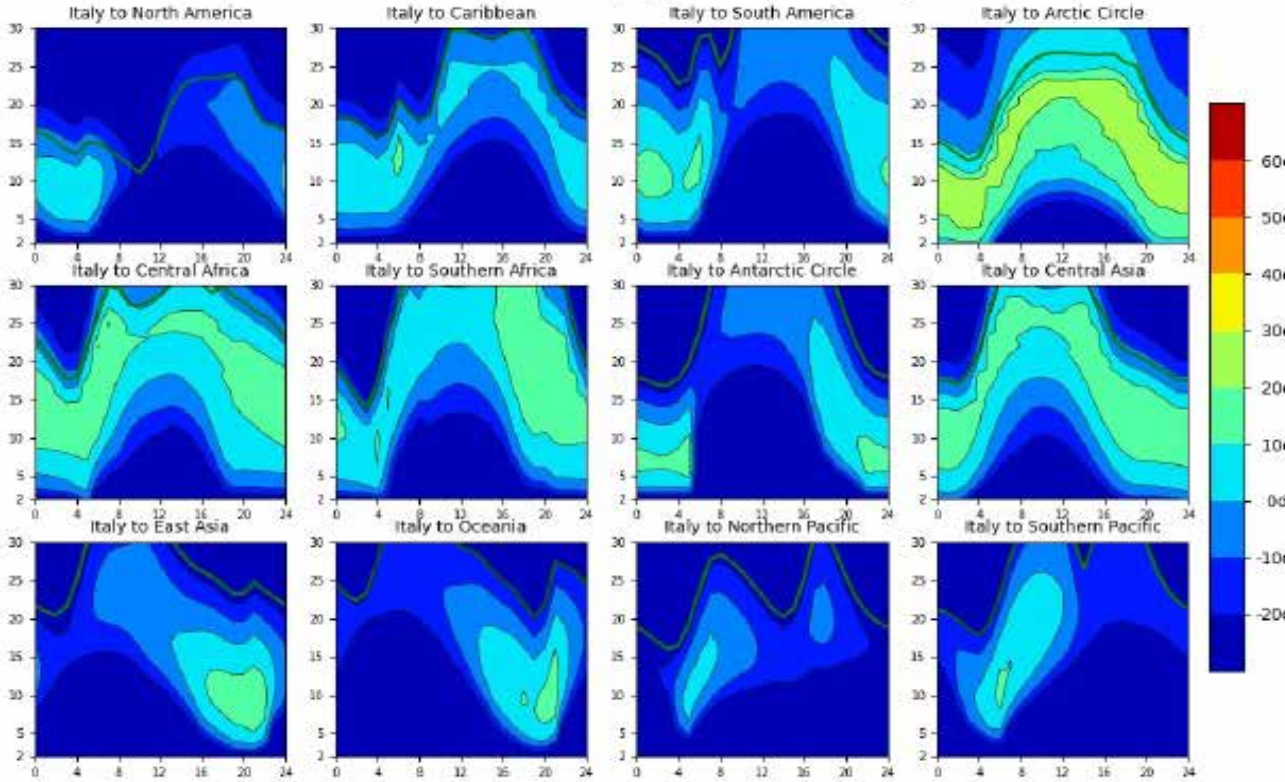
PROPAGAZIONE DI SETTEMBRE

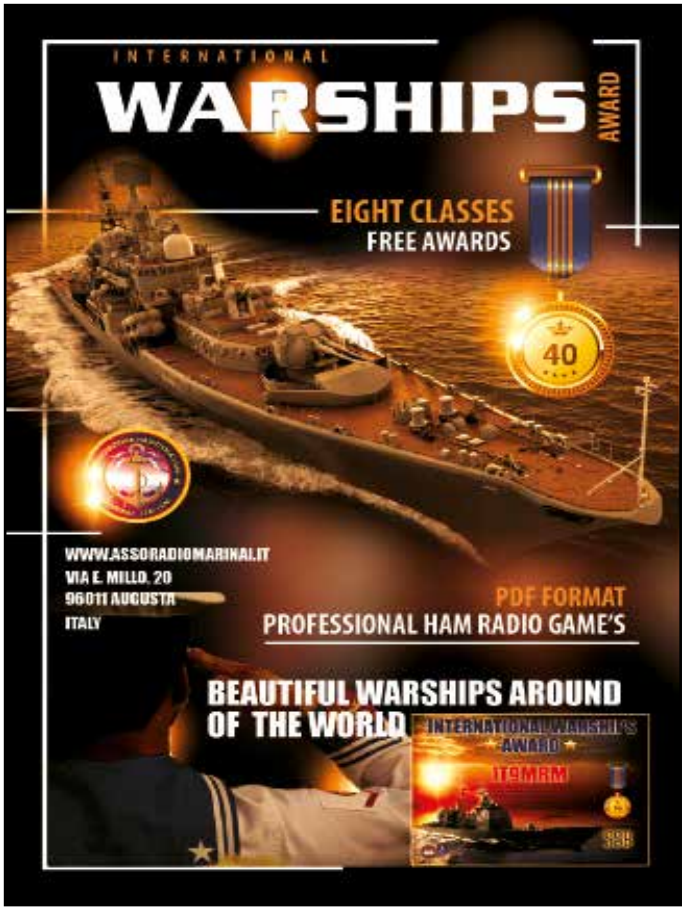


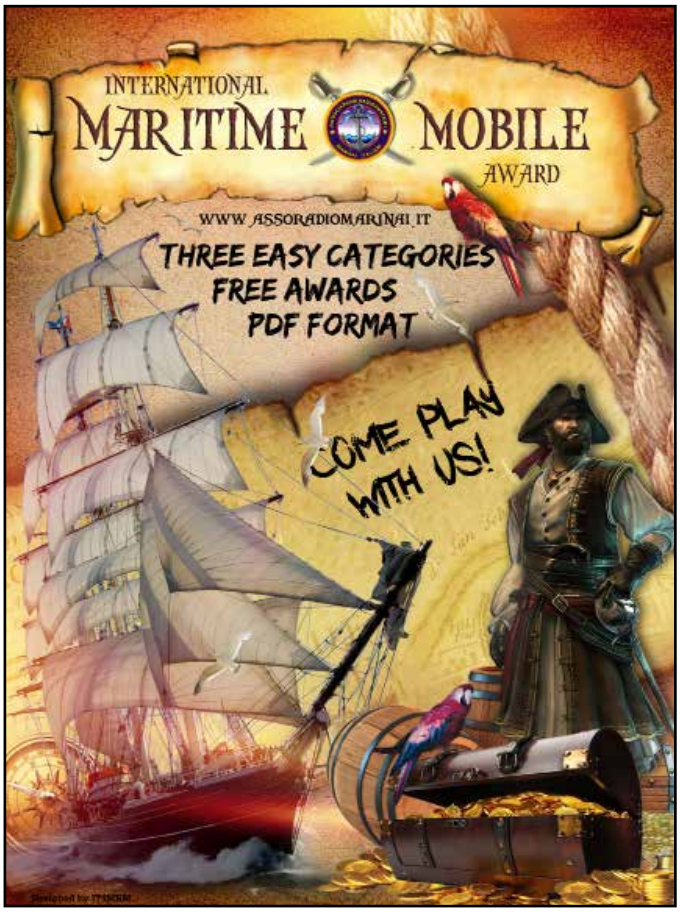
Settembre 2023 -Previsioni di Propagazione in Signal Strength- by IU5HIV



Settembre 2023 -Previsioni di Propagazione in SNR- by IU5HIV







Best of the Best Awards

NUOVA ID CARD ARMI

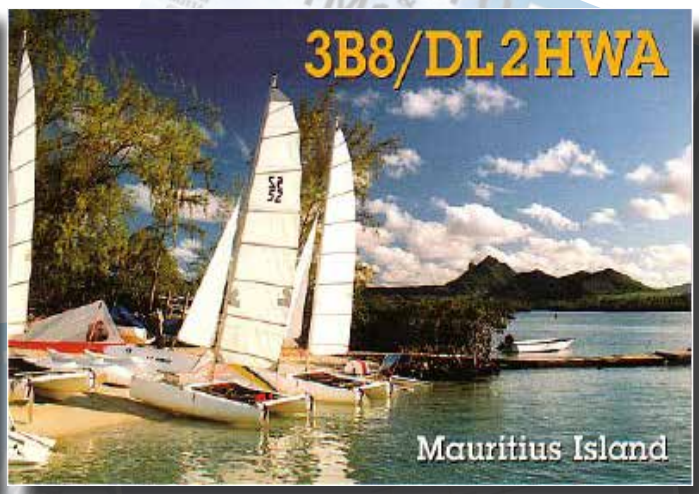
di Alberto Mattei, IT9MRM

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 colore che vogliono la nuova tessera ARMI, basta inviare una foto personale in formato JPG al seguente indirizzo email: **it9mrm@assoradiomarinai.it**
Appena ricevuta sarà mia cura inviarvela nel più breve tempo possibile. A questo punto non vi resta che stamparla e inserirla in una custodia per tesserini o se volete, portatela in una cartolibreria, fatevela stampare e plastificare e la tessera è pronta per l'utilizzo.

QSL NAVALI

Carrellata di cartoline QSL di stazioni radioamatoriali, nazionali ed estere, con sfondo di carattere marittimo-navale, con navi, velieri, mare, barche e yacht. Le QSL fanno parte della collezione di carte QSL dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani.

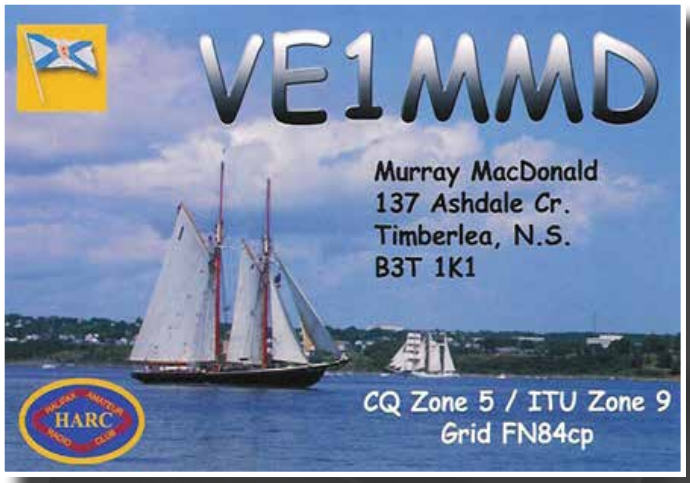
GERMAN NAVAL AMATEUR RADIO STATION
DF4BV


3B8/DL2HWA
Mauritius Island

DM3G
www.u-461.de

OH1LD
Member of the Finnish Navy Radioamateur Club

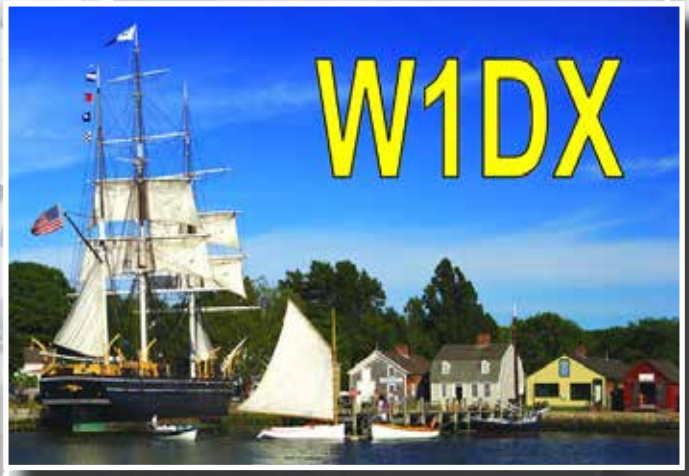
5PØO
Steen Rudberg Joergensen
Helsingoer 3000
Denmark
EPC #14274
S/S Bjorn
To: AB1CDE This confirms our 2-way SSB QSO
Date: January 1, 2010 Time: 0000 UTC
Band: 20m UR Sigs: 59+20
Gallia est omnis divisa in partes tres, quarum unam incolunt
Belgae...


VE1MMD
Murray MacDonald
137 Ashdale Cr.
Timberlea, N.S.
B3T 1K1
HARC
CQ Zone 5 / ITU Zone 9
Grid FN84cp

SQ1FYI
POLISH AMATEUR RADIO STATION

RM9WN

TC098A
Karaada Island AS-098


W1DX

OZ9MM
P560

N8SUB

FOTO STORICHE

Cacciatorpediniere INTREPIDO (1959 - 1991)

Cacciatorpediniere IMPETUOSO (1952 - 1983)

La stazione radio di....

La QSL DEI SOCI....

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

COMMANDER PLAQUE

CC

CAPITANO DI CORVETTA

CF

CAPITANO DI FREGATA

CV

CAPITANO DI VASCELLO

COMMANDER PLAQUE
di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO

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

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

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

BANDE
Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

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

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

RICHIESTE
Va richiesto all' Award manager :

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

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

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

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

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

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

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

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

-CW-
I 1 P J K
Maurizio Coroli
M I 1206

DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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

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

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

Le QSL dei Radioamatori di Marina sono printed.it

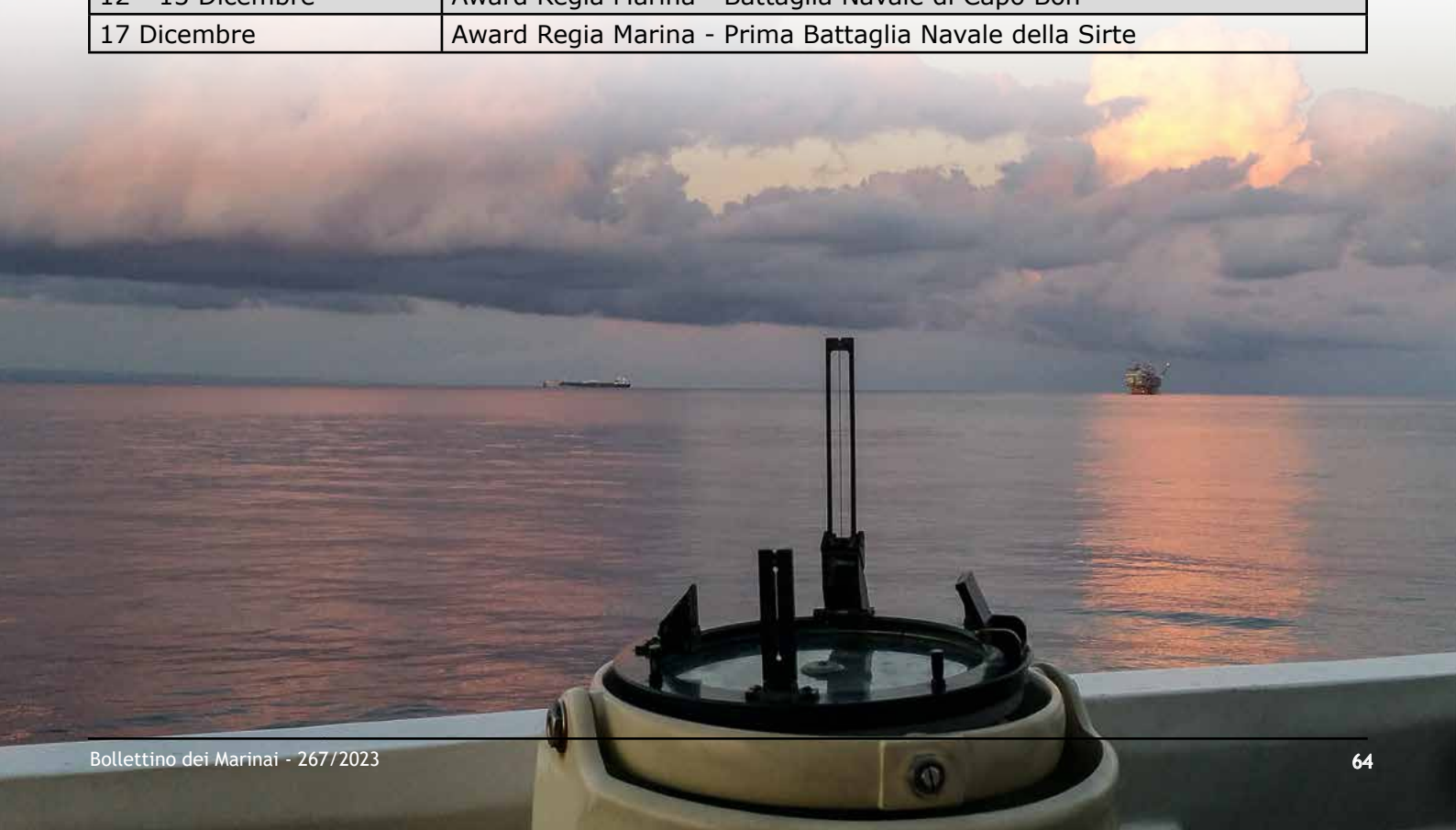
RADIOAMATORI ARMI MARINAI

QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su
facebook

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
10-11 Giugno	1° Memorial "Eroi della Marina Militare Italiana" - by IQ8XS/IQ8PD
12 - 16 Giugno	Award Regia Marina - Battaglia Navale di Mezzo Giugno
24 - 25 Giugno	Italian Navy Contest - SSB
26 Giugno - 2 Luglio	110° Anniversario Radiotelegrafisti MMI (II9RT)
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

L'A.R.M.I. PRESENTA

1939-1944

LE EROICHE NAVI DELLA REGIA MARINA

PERMANENT AWARDS

LE NAVI DELLA REGIA MARINA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

www.assoradiomarinai.it

AWARD REGIA MARINA - NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

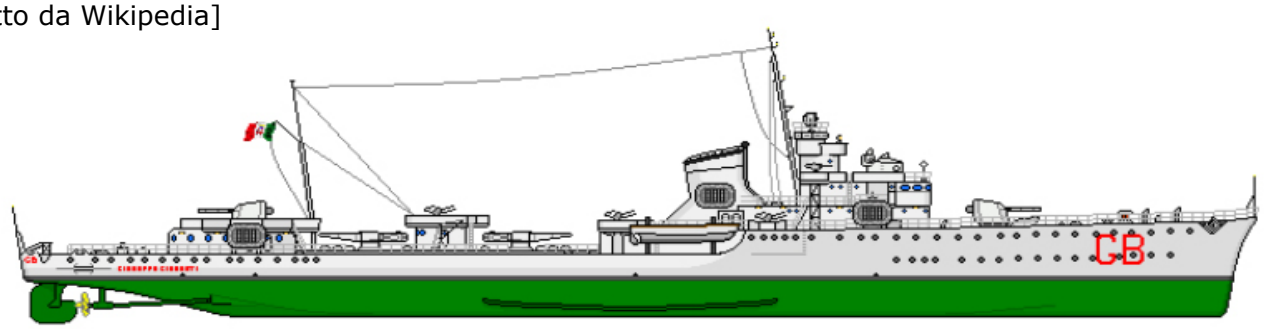
di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager

Un pò di storia

La Regia Marina fu l'Arma navale del Regno d'Italia fino al 18 giugno 1946, quando con la proclamazione della Repubblica assunse la nuova denominazione di Marina Militare. Con la caduta di Gaeta il 15 febbraio 1861, la fine del Regno delle due Sicilie sancì l'unione della Real Marina Sarda alla Marina borbonica, che contribuì al suo potenziamento. Il 17 marzo successivo, con la proclamazione del Regno da parte del Parlamento di Torino, nacque la Regia Marina e l'assertore più convinto della necessità per il Regno d'Italia di dotarsi di una forza navale potente che amalgamasse le competenze delle marine preunitarie, il conte Camillo Benso di Cavour (allora Presidente del Consiglio), non mancò di ribadire il proprio impegno di fare l'Italia una nazione di spiccato carattere marittimo:

«*Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo, capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile […] consacrerò tutte le mie forze […] affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle esigenze del Paese*»
(Camillo Benso Conte di Cavour)

L'impegno di Cavour portò ad un notevole sviluppo della flotta, che si interruppe con la battaglia di Lissa; perché la Regia Marina tornasse a dotarsi di navi moderne ci vollero dieci anni, con lo sviluppo della classe Caio Duilio. Grazie ad ingegneri navali come Cuniberti e Masdea vennero prodotte classi di navi interessanti, ma sempre in numero limitato a causa delle necessità di bilancio del paese.
La guerra italo-turca fu il primo vero banco di prova per la nuova flotta, schierando in linea praticamente le stesse navi poi impegnate nella prima guerra mondiale, durante la quale, tuttavia, non vi fu mai alcuna vera e propria "battaglia navale" con la flotta austro-ungarica.
Le scelte operate tra le due guerre condizionarono infine pesantemente le strategie e le capacità operative della Regia Marina nella seconda guerra mondiale, durante la quale, pur battendosi validamente, subì una serie di sconfitte senza riuscire ad impedire il sostanziale predominio della Royal Navy nel Mar Mediterraneo.
[tratto da Wikipedia]



Premessa
L'award dedicato alle grandi navi della Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale, è stato creato al fine di ricordare le gesta dei grandi marinai e uomini della Regia Marina imbarcati a bordo delle unità navali (Corazzate, Navi da Battaglia, Incrociatori, Cacciatorpediniere e Torpediniere) durante il conflitto. La storia navale è sempre stata un principio fondamentale dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani, lo scopo di questo award è quello di far conoscere a tanti radioamatori italiani e non, i nomi delle gloriose unità navali che hanno combattuto durante il secondo conflitto mondiale nel Mediterraneo.

R E G O L A M E N T O

ll Diploma è dedicato alla Regia Marina nel periodo della Seconda Guerra Mondiale (1939-1944). Viene rappresentato in tre versioni" Bronzo - Argento - Oro"; il layout dei tre diplomi è uguale e viene raffigurata sullo sfondo lo stemma della Regia Marina, con un contorno di una maglia di catena d'ancora. I diplomi nelle tre versioni sono differenti e vengono rappresentate dalle sagome di un Cacciatorpediniere (Bronzo), un Incrociatore (Argento) e di una Corazzata (Oro). Inoltre viene rappresentata in ogni diploma sul lato destro la Medaglia al valor Militare della Regia Marina (in bronzo, argento ed oro per ogni categoria di diploma).
Il Diploma è conseguibile da **tutti** gli OM e SWL del mondo.
L'award fa parte dei diplomi permanenti dell'ARMI.

DATA DI INIZIO
01.01.2019

STAZIONI ACCREDITATE
Sono tutte le stazioni iscritte all'ARMI e che hanno avuto assegnato la nave corrispondente al distintivo (bilettera). Questo distintivo è personale e rimarrà alla stazione accreditata per sempre. Chi lo vorrà potrà richiederlo a info@assoradiomarinai.it (sino a completamento della lista). Anche le stazioni accreditate possono cacciare altre stazioni accreditate per la conquista dei diplomi.

PARTECIPAZIONE
Possono partecipare tutte le stazioni OM/SWL (anche le stazioni accreditate)

PUNTI
Ogni stazione accreditata vale 1 punto

CATEGORIE:
Ci sono quattro gategorie: FONIA - MORSE - MISTO - DIGITALE

E' consentito solo un contatto con la stazione accreditata per ogni singola MODALITA' di emissione (SSB-CW-DIGI) per tutto il periodo della manifestazione. Tutti i collegamenti nelle varie modalità digitali valgono solo un contatto.

MODI
Sono consentiti tutti i modi di emissione: CW - SSB – tutti i modi DIGITALI

BANDE
Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU
Non sono validi collegamenti in VHF/UHF, ECHOLINK e ponti ripetitori

PUNTI DIPLOMA
Ci sono quattro classi:
Bronzo : 15 punti;
Argento: 25 punti;
Oro: 50 punti;
Top Honour Plaque: 75 punti;
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'ARMI.

AWARD
REGIA
MARINA
NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE
AWARD'S
SQUADRA
NAVALE
SQUADRON & DIVISION SHIP'S
MORE THAN 20 FREE DIPLOMAS OF SHIPS
ASSORADIOMARINA1.IT

Premessa
L'award Squadra Navale è integrato nel nuovo Award della Regia Marina. E' composto da più di 20 diplomi, molto facili da poter collegare. Sono suddivisi su due "Squadre Navali" ogni squadra navale è composta da Divisioni e Squadriglie di Corazzate, Incrociatori e Cacciatorpedinieri. Ogni Divisione è composta di più sezioni navali.

R E G O L A M E N T O

Lo scopo è quello di collegare le singole Divisioni e Squadriglie delle varie Corazzate, Incrociatori, Cacciatorpedinieri e Torpediniere, ad ognuna di esse è stato creato un diploma. Valgono le stesse regole dell'Award Regia Marina.

PRIMA SQUADRA NAVALE
La prima Squadra Navale è composta da:
- V^ Divisione Corazzate: Giulio Cesare (GC) - Cavour (CV) - Duilio (DU) - Doria (DO);
- IX^ Divisione Corazzate: Littorio (LT) - Vittorio Veneto (VV) - Roma (RO);
- I^ Divisione Incrociatori: Zara (ZA) - Gorizia (GO) - Fiume (FI);
- IV^ Divisione Incrociatori: A. Da Barbiano (BA) - L. Cadorna (LA) - A. Di Giussano (GI) - A. Diaz (DI)
- VIII^ Divisione Incrociatori: Duca degli Abruzzi (AZ) - G. Garibaldi (GG);
- III^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: F. Nullo (NL) - N. Sauro (SU) - D. Manin (MA) - C. Battisti (BT)
- V^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Pantera (PT) - Tigre (TI) - Leone (LE)
- VII^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Freccia (FR) - Dardo (DA) - Saetta (SA) - Strale (ST);
- VIII^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Folgore (FG) - Fulmine (FL) - Baleno (BO) - Lampo (LP)
- IX^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Alfieri (AF) - Oriani (OA) - Carducci (CD) - Gioberti (GB);
- XIV^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Vivaldi (VI) - Da Noli (DN) - Malocello (MC) - Pancaldo (PN);
- XV^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Pigafetta (PI) - Da Mosto (DM) - Da Verrazzano (DV) - Zeno (ZE)
- XVI^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Da Recco (DR)- Pessagno (PS) - Tarigo (TA) - Usodimare (US);
- I^ Squadriglia Torpedinieri: Airone (AO) - Ariel (AE) - Aretusa (AU) - Alcione (AC)
- II^ Squadriglia Torpedinieri: Papa (PA) - Montanari (MN) - Chinotto (CN)
- III^ Squadriglia Torpedinieri: Prestinari (PR) - Audace (AD) - Gru (GU) - Minerva (MI)
- IV^ Squadriglia Torpedinieri: Stocco (SO) - Missori (MO) - Sirtori (SR) - Ibis (IB)
- V^ Squadriglia Torpedinieri: Schialfino (SF) - Dezza (DZ) - La Farina (LF) - Abba (AB) - Albatros (AA)
- VI^ Squadriglia Torpedinieri: Orione (ON) - Orsa (OS) - Pegaso (PG)
- VII^ Squadriglia Torpedinieri: Bassini (BS) - Fabrizi (FB) - Medici (MD)
- VIII^ Squadriglia Torpedinieri: Lupo (LU) - Lince (LC) - Lira (LR) - Libra (LB)

STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

	IQ9AAM - IK5AIO IK8FIQ - IK2SOE		IQ9MQ - IZ1GJK IZ0XZD
	IT9CKA - I0QMY IU7QCI		IT9BRY - IT9SDU IT9PPX - I2QIL
	IZ0EUX - IT9ASD		IZ0MQV - IU3MEY IZ3CAR - IU0MUN
	IS0HGX - IU8FSU IQ7QN		IW0BTN - IS0HMZ IS0CDS - IW0HIQ
	IK7FPU - IS0HMQ IT9ACJ - I3JYL		IZ5RZS - IK8VHP IQ9BF - IU7OUD
	IW1CDU - IT9ETC IG9ITO - IZ8CJT		IU0KNS - IS0IEK IT9GHW - IW0GFS
	IU8NNS - IV3HJB IU2BYH - IK8IJN		IK8NKQ - IT9MRM IV3XPP - IK5AEQ
	(4)		I3VAD - IQ1YY IU1HGN - S53EO
	IZ1WTM - IZ1HVD IT9JAV - IZ0LNP		I2AZ - IZ0JSD (3)
	IT9HHL - IU7LQP IU0OTF		IW2JJS - IS0SZU IK7LQH
	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) - Ascari (AI) - Lanciere (LN) Legionario (LG)
- XIII^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Granatiere (GN) - Fuciliere (FC) - Bersagliere (BG) - Alpino (AP)
- IX^ Squadriglia Torpediniere: Cassiopea (CS) - Cairoli (CL) - Mosto (MT)
- X^ Squadriglia Torpediniere: Vega (VG) - Sagittario (SG) - Sirio (SI)
- XI ^ Squadriglia Torpediniere: Cigno (CG) - Castore (CT) - Climene (CE) - Centauro (CO)
- XII ^ Squadriglia Torpediniere:Altair (AT) - Antares (AN) - Aldebarn (AL)
- XIII ^ Squadriglia Torpediniere: Circe (CC) - Calliope (CP) - Calipso (CI)
- XIV ^ Squadriglia Torpediniere: Polluce (PC) - Pleiadi (PL) - Palade (PD)
- XV ^ Squadriglia Torpediniere: Confienza (CF) - Solferino (SL) - San Martino (SM)
- XVI ^ Squadriglia Torpediniere: Mozambano (MB) - Calatafimi (CM) - Carini (CA) - La Masa (LM)

STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

	IW8EHK - IW0DPJ IT9RRU		IZ0DIB - IZ8ITT - IM0SDX IK2MMM
	IZ7AUH - IT9EYV - I2DMK - IT9HRL		IK8MFJ - IK8MFA I1EIS - IZ7LFP
	IZ1QNX - IV3DSB IT9AVP - IS0BMU		IK1MTV - I1CMA
	IZ1CCH - IZ8VNQ - IZ6ASI - IS0FQK		IK6ARS - IU0GCO IZ0PAP - IU0DZA
	IS0FEZ - IU8CEU IT9JPW - IW6CAE IZ0HDB		IS0GVH - IT9CLY IW5BBV - IS0UNG
	I1PJK - IT9IBQ (1)		IT9YBL - IU4FLT IS0SRN
	IK5TBI - IW9FI IU8IYW - IZ7LOW		IT9CVX - IS0DSW IU6OMV
	IU8CFS - IU8FWT IT9GND		(3)
	I8URR - IZ0ARL IQ9AAD		IZ0IVZ - IU2JYW - IT9OUY - IU6IBX

(n.) Stazioni ancora da accreditare

AWARD REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Award

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

REGIA MARINA

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!!!!!

RADIOAMATORI MARINAI ARMI

OFFERTA RISERVATA AI SOCI ARMI

a partire da 9 EURO

postepay VISA MasterCard PayPal SDA EXPRESS COURIER DHL

MARINA Mmilitare
NOVITÀ EDITORIALI
PALAZZO MARINA
Desirée Tommaselli
MARINA MILITARE
LOTTA PER IL MARE DI MEZZO
La guerra delle grandi Marine nel teatro del Mediterraneo, 1940-1945
Anita Flaschetti
CON IL CUORE OLTRE IL VIRUS
LE PORTAEREI RACCONTATE AI RAGAZZI
Acquistabili su
amazon.it/marinamilitare
ufficiostorico@marina.difesa.it

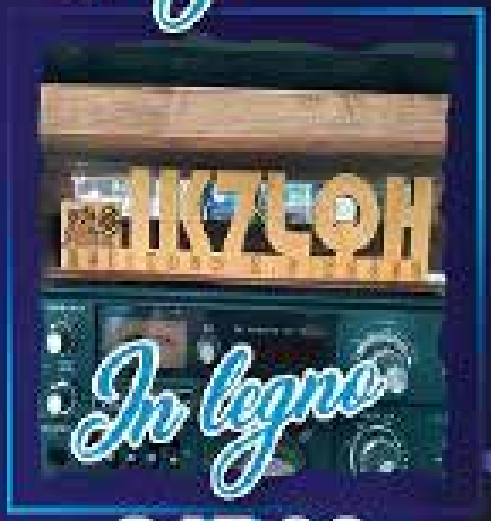
W i Marinai d'Italia

GADGET'S

capi di abbigliamento originali
MADE IN ITALY
VASTO ASSORTIMENTO DI GAPI DI ABBIGLIAMENTO PERSONALIZZABILI CON LOGO E NOMINATIVO DI STAZIONE.
La personalizzazione del capo di abbigliamento può essere effettuata con stampa oppure con ricamo .
www.assoradiomarinai.it
info@assoradiomarinai.it
ARMI GADGET & CLOTHING
– T-Shirt VASTI ED ASSORTITI CAPI COLORATI
– Polo UOMO A MANICA CORTA O LUNGA CON RIGA TRICOLORE
– Felpe CON E SENZA CAPPUCCIO
– Giubbino INTERNO PILE
– Giaccone IMBOTTITO CON MANICA STACCABILE
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI
by NICO'S
OFFICIAL ARMI STORE
IT9MRM
Alberto
ARMI 001

GADGET'S ARMI

PIÙ SPESE DI SPEDIZIONE



€ 17,00

BASE 14 CM
CON LAMPADA

€ 25,00

QUELLO PICCOLO
BASE 7CM
CON LOGO ARMI

€ 13,00

Callsign CUSTOMIZED

LAMPADA
IN PEXIGLASS MULTICOLORE

CON PERSONALIZZAZIONE NOMINATIVO E NOME OPERATORE

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

RADIOAMATORI
ARMI
MARINA
IT9MRM
Alberto
ARMI 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

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI
ARMI

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 diploma, da regolamento a regolamento.
I diplomi sono perenni ed annuali e cambierà solo l'anno di emissione.
Il primo apputamento 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 mezo Giugno**".
Per poi ricominciare nuovamente.
Come vedete gli appuntamenti sono abbastanza completi e serrati 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

BATTAGLIA NAVALE

DI MEZZO AGOSTO

11-13 AGOSTO

EXCLUSIVE AWARD

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

L'AWARD DELLA BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO AGOSTO

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager Nazionale

R E G O L A M E N T O

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 Agosto " ed in formato grafico, bisogna contattare almeno una delle stazioni Jolly di seguito elencati ed almeno una stazione accreditata del Regia Marina (questa è la lista):

- IW0HIQ [DA] per Incrociatore BOLZANO
- IS0HMZ [SA] per Incrociatore GORIZIA
- IZ0ARL [SM] per Incrociatore TRIESTE
- IT9HRL [ME] Incrociatore MUZIO ATTENDOLO
- IZ0PAP [CN] per Incrociatore EUGENIO DI SAVOIA
- IT9ACJ [BO] per Incrociatore RAIMONDO MONTECUCCOLI

I collegamenti valgono solo per l'award della battaglia navale di Mezzo AGOSTO e per l'Award della Regia Marina e della Squadra Navale.

Per questo award valgono solo i contatti effettuati dal 11 al 13 agosto 2023

Inviare log (estratto log) in formato excel, doc, txt, adi, via email al seguente indirizzo:
it9mrm@assoradiomarinai.it

MEDIA GLOBE ELECTRONICS

IL N° 1 DELLE VENDITE ON-LINE IN

RICETRASMETTITORI
ACCESSORI
AMPLIFICATORI
ANTENNE
CAVI
RICAMBI

USATO GARANTITO

Le migliori marche: YAESU - ICOM - KENWOOD - XIEGU - ANYTONE - BAOFENG - TYT - WOUXUN - AOR - PRESIDENT - CRT - LDG - MAT - MFJ - PALSTAR DIAMOND - MGE - ASTATIC- HEIL - ZETAGI - DAIWA CREATE - CUSHCRAFT - HUSTLER - HY-GAIN - ACOM SPE-EXPERT - HY-GAIN - ed altro ancora!

MEDIAGLOBE ELECTRONICS
VIA PIETRO NENNI 14/23-24
70016 NOICATTARO (BA)

WWW.MEDIAGLOBE.IT **INFO@MEDIAGLOBE.IT**

L'UOMO E GLI ELEMENTI

di Maurizio Gentile, IZ1GJK [MI

Ha preso il via nel mese di luglio presso la Piscina Mori dell Comando Militare Marittimo Nord "l'uomo e gli elementi" un progetto nato da un idea di Emanuele Valenza, veterano Incursore, Consigliere Nazionale e Presidente di ANGLAT Spezia.

Il progetto prevede quattro iniziative di inclusività tra il mondo delle disabilità e quello cosidetto "normo" legate dal filo conduttore dei quattro elementi aria - terra - fuoco - acqua nei settori sportivi di aviolancio, arrampicata, tiro a segno e subacquea.

Grazie alla disponibilità del Raggruppamento Subacquei ed Incursori "Teseo Tesei" del Varignano un gruppo di atleti con varie disabilità motorie e sensoriali stanno conseguendo, con un corso tenuto da Istruttori HSA (Handicapped Scuba Association) del NATO Rapid Deployed Corps Italy (N.R.D.C.), il brevetto subacqueo base "*open water*", in contemporanea, personale della Forza Armata e sportivi civili partecipano al corso di abilitazione per accompagnatore sub e Istruttore HSA.

La professionalità e le strutture della Forza Armata si sono dimostrate preziose in questa nuova visione del *dual-use* verso le realtà delle attività sportive paralimpiche in una sempre più rafforzata collaborazione tra la Marina Militare con il C.I.P. - Comitato Italiano Paralimpico nella realizzazione di innovativi progetti di inclusività.

All'apertura del corso era presente il C.A. Inc. Massimiliano Rossi, Comandante del COMSUBIN che ha rivolto un affettuoso benvenuto ai discenti e al personale del corso, partecipando alla prima giornata di attività.

Il corso si concluderà con le immersioni di esame presso l'area di Isola Tinetto e il 30 luglio con una discesa al Cristo degli abissi nella baia di Portofino a Camogli (GE) in una festa dello sport subacqueo e che avrà come protagonista lo sport come modello di aggregazione.

ANTENNA FILARE APERIODICA PER TV TUNER

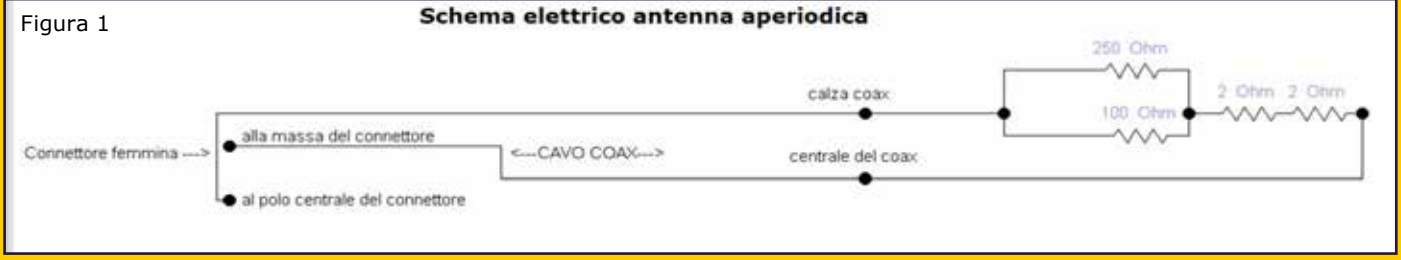
di Maurizio Diana, IU5HIV - MI1446

Figura 2

L'idea mi venne durante dei mondiali di calcio: come riuscire a seguire le partite della nazionale da un certo sito dove mi trovavo…un sito senza fornire troppe spiegazioni con le mura spesse un metro (non ero in galera state tranquilli).

Bene dopo aver acquistato una di quelle penne Tv tuner usb da attaccare al mio computer portatile mi resi subito conto che l'antennina magnetica data a corredo con il suo corto spezzone di cavo praticamente non serviva a nulla nelle mie condizioni di lavoro. Non riuscivo a captare il benché minimo segnale e oltretutto il Tv tuner riceveva soltanto la Tv digitale terrestre dove per l'appunto mi serviva un bel segnale pieno. Provai anche con una prolunga ad affacciarla all'aperto sul balcone di una finestra a circa 7-8 metri di distanza ma i risultati non pagavano.
Dopo vari tentativi,compresi spezzoni di cavo unipolare buttati oltre quella finestra nel vuoto ma senza risultati soddisfacenti, provai a riesumare una mia "fissazione" che da anni campeggia a inverted "V" all'esterno del mio qth per la ricezione delle Hf: un'antenna filare aperiodica che è gia stata sperimentata dal sottoscritto ampiamente .Naturalmente il tutto adattato alle frequenze di lavoro che mi servivano in questo caso.
segnale audio è riconosciuto valido per la registrazione, un interruttore con rispettivo led verde per accendere e spengere il tutto.
Prima di passare a descriverla chiariamo che l'antenna aperiodica è un'antenna costituita da un tratto di cavo coassiale (figura 1) e precisamente dalla sua calza, alla cui fine è collocata una resistenza di chiusura e il ritorno della corrente avviene tramite il conduttore centrale del coax. In questo modo non occorre nessun sistema di accordo,ha una larghezza di banda eccezionale, calcolando bene la resistenza di chiusura si ottengono delle onde progressive e ha pure il vantaggio di un basso rumore.
Devo dire che sinceramente questa antenna mi ha permesso di vedere i campionati mondiali in maniera più che discreta e praticamente ho continuato ad usarla sin'ora quando mi trovo in quel particolare sito. Si tratta di uno spezzone di cavo coassiale da tv a 75 ohm lungo 6 metri dove alla sua estremità sono state saldate tra la calza e il conduttore centrale del coax due resistenze in parallelo(una da 250 e una da 100 ohm)seguite da due resistenze in serie da 2 ohm l'una in modo da ottenere un valore di chiusura di 75 ohm (figura 2), e all'altra estremità vi è stato fissato un normalissimo connettore

Figura 1



tv femmina, ora attenzione però,in questo connettore la calza del coax deve essere collegata allo spinotto centrale e il conduttore centrale del coax alla massa del connettore (con i collegamenti praticamente invertiti rispetto alla normalità), quindi

Figura 3

dato che per arrivare dal mio pc alla finestra il tratto era più lungo di quei 6 metri che erano la misura ottimale dell'antenna ho quindi usato una prolunga di quelle gia pronte e intestate con i loro connettori sempre da tv della lunghezza di circa 5 metri per arrivare alla penna usb del Tv tuner.
Per proteggere la parte terminale dell'antenna dove ci sono le resistenze ho racchiuso il tutto dentro un contenitore plastico (di quelli usati per i rotolini delle fotografie), vedi le figure n.3 e n.4, avendo l'accortezza di fissare prima il coax con due fascette al contenitore, quindi di piegarlo e ristringerlo su se stesso con un'altra fascetta (in modo da formare un'occhiello, prima di farlo entrare nel contenitore. Naturalmente un poco di collante ha poi provveduto a renderlo stagno.
Costruendolo come ho fatto io che ho pure messo un piccolo anello di plastica nel punto dove il coax si ripiega su se stesso si ha il vantaggio di poter fissare l'antenna ha un qualsiasi supporto adatto a Praticamente dalle mie prove (in figura 5 e 6 si vede la bontà di alcune schermate ricevute) l'antenna si può collocare sia orizzontale che verticale

Figura 4

oppure anche avvolta in maniera circolare senza che i risultati cambino in maniera rilevante.
Anche la sua lunghezza non è spropositata, perché si può avvolgere tranquillamente formando un piccolo gomitolo di pochi centimetri di diametro che è portabilissimo all'interno della sacca del computer.
Nel mio caso per esempio sia l'antenna che la prolunga trovano posto all'interno della bustina di plastica fornita a corredo della penna Tv tuner e del suo antennino magnetico.
Naturalmente in campo aperto l'antenna magnetica fornita a corredo funziona egregiamente…ma in casi limite con questa aperiodica filare basta arrivare parzialmente in campo aperto per godersi la Tv in maniera più che soddisfacente.
73 e alla prossima!

Figura 5

Figura 6

SEGNALI DIURNI

DIMENSIONI SEGNALI DIURNI OBBLIGATORI PER UNITÀ DI LFT > 20 metri

DIMENSIONI MINORI E PROPORZIONATE PER UNITÀ CON LFT < 20 metri

DIAMETRO cm 60

DIAMETRO BASE E ALTEZZA cm 60

VERTICI DIVERGENTI

DIAMETRO cm 60 ALTEZZA cm 120

DIAMETRO BASI cm 60 ALTEZZA cm 120

DIAMETRO BASE cm 60 ALTEZZA cm 120

ALLA FONDA LFT > 7 metri

RIMORCHIO (POPPA*- POPPA*) > 200

NON GOVERNA LFT > 12 metri

PESCHERECCIO

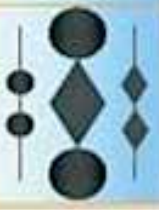
INCAGLIATA LFT > 12 metri

NAVIGAZIONE MOTORE (vele a riva)

DRAGAMINE

VINCOLATA DAL PESCAGGIO

MANOVRABILITÀ LIMITATA LFT > 12



DRAGA

SEGNALI ACUSTICI

APPARECCHI PER SEGNALAZIONI ACUSTICHE (AZIONABILI MANUALMENTE)

CAMPANA

FISCHIETTO

TROMBA

GONG

OBBLIGATORIO almeno un apparecchio per UNITÀ LFT < 100 metri

SOLO PER UNITÀ LFT > 100 metri

SUONO BREVE = 1 SECONDO ●

SUONO PROLUNGATO = 4/6 SECONDI —

SEGNALI DI MANOVRA

ACCOSTO A DRITTA ●

ACCOSTO A SINISTRA ● ●

MACCHINE INDIETRO ● ● ●

DUBBIO O NEGAZIONE ● ● ● ● ●

SORPASSO

CHIEDO SORPASSO A DRITTA — — ●

CHIEDO SORPASSO A SINISTRA — — ● ●

CONSENSO ALLA MANOVRA — ● —

SEGNALI DA NEBBIA

in NAVIGAZIONE OGNI 2 MINUTI

UNITÀ IN NAVIGAZIONE A MOTORE —

UNITÀ SENZA ABBRIVO A MOTORE — —

UNITÀ A VELA, RIMORCHIATORE, TUTTE LE UNITÀ AL LAVORO — ● ●

ULTIMA UNITÀ RIMORCHIATA — ● ● ●

alla FONDA OGNI 1 MINUTO

UNITÀ < 100 metri —

UNITÀ > 100 metri —

INCAGLIATA OGNI 1 MINUTO

Viaggiare sulle navi da cargo può essere un'affascinante alternativa ai voli a lungo raggio o anche un'esperienza unica per chi ama spostarsi via mare senza spendere troppi soldi per una crociera su navi di lusso o percorrere le abituali rotte turistiche. Sono centinaia in tutto il mondo le navi cargo che hanno scelto di ospitare passeggeri nel corso delle loro tratte commerciali. Per chi ama il mare e i ritmi lenti è un modo molto piacevole di viaggiare, il tempo sembra sospeso durante il viaggio per mare ed inoltre hai l'opportunità di incontrare altri viaggiatori ed equipaggi internazionali.

Le Caratteristiche Principali del Freigther Travel, ovvero del Viaggio su Navi da Cargo

Viaggiare sulle navi Cargo è **completamente diverso rispetto a viaggiare su una nave da crociera**. Su queste navi il soggetto più importante è il carico che trasportano e non il passeggero stesso.

Il passeggero dovrà quindi adattarsi alle condizioni e al regolamento di bordo. Ai passeggeri non è richiesto lo svolgimento di mansioni legate alle attività specifiche della nave mercantile.

Nessuno vorrà venderti escursioni o attività extra, **potrai scendere a terra** durante gli scali previsti sulla rotta mercantile. Le soste durano normalmente un paio di giorni, ma variano molto a seconda delle esigenze.

Il vantaggio è la possibilità di fare un viaggio per mare in massima tranquillità a ritmi lenti e rilassanti, senza il trambusto e il chiasso di tutte quelle persone che normalmente affollano una nave da crociera. Il contatto diretto con tutto l'equipaggio è parte importante di questo tipo di viaggio.

Le cabine possono essere più o meno confortevoli a seconda dalla nave e della compagnia, quasi tutte sono dotate di servizi privati.

Il prezzo può variare generalmente tra i 60 e i 140 $ al giorno, a seconda della compagnia cargo e al tipo di comfort offerto.

Secondo il diritto internazionale **le navi da Cargo possono ospitare fino ad un massimo di 12 passeggeri** se non è presente un medico a bordo.

E' necessario prima della partenza richiedere eventuali visti, certificati di vaccinazioni, etc. a seconda del Paese in cui si attracca o si scende e chiaramente un passaporto valido.

È possibile impostare i viaggi di sola andata.

Le compagnie e che offrono questo tipo di servizio sono diverse, **le rotte possibili in tutto il mondo** sono tante e molto diverse tra loro.

Qui di seguito ti sono elencati una serie di siti, servizi e compagnie di navigazione che offrono questo servizio, a cui puoi rivolgerti per prenotare il tuo viaggio.

	(In Italiano) Grimaldi Lines – E' una compagnia di navigazione che che offre servizio passeggeri su navi Ro/Ro e Co/Ro per diverse tratte commerciali nel mondo www.grimaldi-freightercruises.com/
	E' un sito che ha una sezione interamente dedicata a questo tipo di viaggi. Sono riportati, elencati per Paesi, tutti gli itinerari e i pacchetti disponibili presso le compagnie di navigazione più famose del mondo. http://goo.gl/iQNIhy
	The Internet Guide to Freighter Travel. Questo è un sito specificatamente creato intorno a questo tipo di viaggi, con informazioni utili, testimonianze, itinerati e prenotazioni. http://seaplus.com/
	Questo è il sito di una coppia di Neo Zelandesi appassionati del settore, che già nel 1993 fondò una società specializzata nella prenotazione di viaggi su navi da cargo oceaniche. www.freightertravel.co.nz/
	Freighter Cruises è un sito completo per viaggi e crociere in cargo. Trovi itinerari, informazioni, offerte, oltre ad una newsletter e alla possiblità di iscriverti ad un club esclusivo per avere sconti particolari.www.freightercruises.com/
	A La Carte Freighter Travel è un sito che offre una serie di pacchetti per prenotare pacchetti di viaggio di durata variabile su navi commerciali in diverse parti del mondo. www.freighter-travel.com
	Sito di un Tour Operator Australiano specializzato nell'organizzazione di viaggi e spedizioni su navi da cargo in tutti i mari del mondo. www.freighterexpeditions.com.au
	Cargo Passenger Lines è il sito di un'agenzia costituita nel 2003 da Stuart Beckwith per promuovere le crociere su cargo e piccole navi passeggeri. www.cargolines.biz

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**
Estero *zona 1*	€ 76,70
Estero *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'Estero:** 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
IQ5AAT
IQØXH
IQ7AAJ
IQ8XS
IQ7UJ
IQØPM
IQ9AAF
IQ9AAM
IQ9AAP
IQ9AAL
IQ9AAQ
IQ9AAH
IQ9AAK

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'ARMI. 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'ARMI 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
IQ5AAT	1870	Si	Lucca	IK5AEQ - Luca Vanni
-	-	Si	Cosenza	IZ8EYN - Mario Nigro
-	-	Si	Napoli	IW8EHK - Alessandro Formisano

Chi siamo

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

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

DIVENTA UN RADIOAMATORE DI MARINA

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

E' un'associazione NO-PROFIT ed apolitica.

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

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

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

A.R.M.I.

www.assoradiomarinai.it

Perchè diventare un Radioamatore di Marina?

Hai l'opportunità di condividere tutte le attività radio navali che l'A.R.M.I. organizza: ultima ammaina bandiera; consegna della bandiera di combattimento; ricorrenza delle unità navali durante il contest delle stazioni radio navali "IT NAVY Ships Radio Stations Award" ; ricorrenza delle stazioni radio costiere "IT NAVY Coastal Radio Stations Award"; etc.