

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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



bollettino dei marinai

Bollettino tecnico ad uso gratuito per i soci

268/2023

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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



BOLLETTINO DEI MARINAI

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

Associazione Radioamatori Marinai
Italiani

editor: Alberto Mattei, IT9MRM

e-mail: it9mrm@assoradiomarinai.it

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

La responsabilità di quanto pubblicato è esclusivamente degli Autori.

**Collabora con noi, invia i tuoi articoli, saranno pubblicati nel prossimo numero.
Grazie e buona lettura!**



Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Presidente Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	La moglie di un marinaio
8	Italian Navy Ships Radio Stations award 2023 - Regolamento
12	Cambiano le regole per i teams nei diplomi ARMI
15	Marina Militare obiettivo 2030: una flotta per il Mediterraneo allargato
19	Classe Marconi, il tentativo di sommergibile nucleare italiano
23	Con la pelle appesa ad un chiodo - Torpediniera CASSIOPEA - Parte seconda
40	Radiazione e trasmissioni - Parte tredicesima
48	ITS Amerigo Vespucci World Campaign Award – 2023-2025
51	Propagazione di Ottobre
55	Nuova ID Card ARMI
56	QSL Navali
59	Foto storiche
60	La stazione radio di.. IZ3VEN - La QSL dei soci: IU0DZA
62	Commander Plaque
65	Diploma di attestazione ARMI
66	Calendario eventi 2023
67	Nuovi pattugliatori della Marina Militare, Basi navali a Messina, Cagliari ed Augusta
68	Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale
83	Gadgets
87	Abbonamento Notiziario della Marina
90	Le battaglie navali della Regia Marina
92	L'award della battaglia navale di Capo Passero
93	Autorizzazione straordinaria per sperimentazione di radiopropagazione nella banda dei 70 MHz - Anno 2023
96	Amateur Radio Contest - Regolamento Diploma "Enigma Reloaded"
99	Italian Navy Contest - FT8
102	La porterai sempre nel cuore.....
104	Organizzazione territoriale - Elenco delle sezioni ARMI
105	Censimento 2023 - Continua

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

CCoci nuovamente al nostro consueto appuntamento con il nostro bollettino. Come avrete letto e visto dai vari notiziari e sui social, il Vespucci è partito per un giro del mondo che terminerà nel 2025 (vedi mappa). L'attività è stata molto frenetica e i preparativi avvenuti proprio nei due mesi clou di Luglio ed Agosto, non ci hanno dato il tempo ed il modo di organizzarci prima. Intanto con altre associazioni (ANGET, ANMI e ARI) stavamo/stiamo organizzando uno skeep via radio con la nave, cosa che detta dal Comandante del Vespucci al momento è improbabile in quanto sono impegnati con molta attività di rappresentanza e di sponsorizzazione del Made in Italy e questo non gli da il tempo di poter organizzare questo incontro via radio (inoltre ci sono molti intoppi burocratici e restrizioni procedurali). Noi dell'ARMI abbiamo voluto onorare, questo grande appuntamento con il "giro del mondo" dedicando un diploma alla nostra bellissima nave e regalando questo momento ai

tanti radioamatori appassionati del mare e della Marina Militare. Di seguito troverete tutte le informazioni per il diploma. Nel frattempo a pochi giorni dall'inizio dell'ormai consueto appuntamento con il Navy Ships di Settembre le stazioni speciali sono pronti allo "start" d'inizio, che quest'anno sarà veramente più avvincente degli anni passati. Il divertimento è assicurato, con poche restrizioni ed una valanga di contatti. L'aiuto ci viene dato come sempre dalla piattaforma HAMAWARD. Quindi chi non lo ha fatto prima, adesso è il momento di registrarsi alla piattaforma per poter accedere a tutte le funzioni dell'APP. E non finisce qui, continueremo a giocare dopo una sosta forzata (per il covid) con l'ENIGMA che da quest'anno ricomincia. E noi dell'ARMI siamo partner ufficiale e saremo attivi con la stazione IQ9MQ che oltre a valere per il diploma dell'Amerigo Vespucci, nel periodo della gara di ENIGMA vale anche per questo diploma. Quindi accordate bene i vostri apparati, date una sistemata

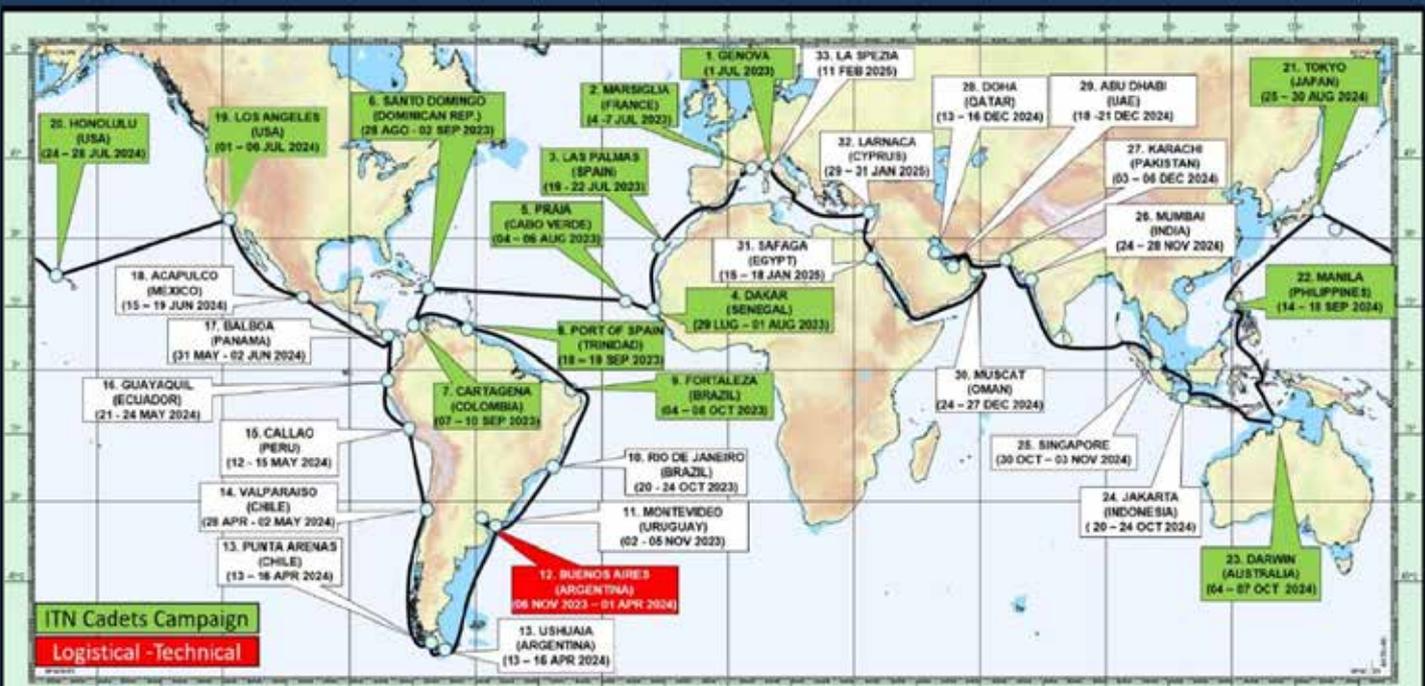


alle vostre antenne e siate protti per iniziare questo bel viaggio che ci porterà nel grande mare dell'etere, sempre in compagnia di un buon equipaggio, quello della corazzata ARMI. Bene, vi lascio, dandovi appuntamento con il bollettino alla terza settimana di Ottobre e vi auguro una buona lettura.

73's de
IT9MRM



ITS Amerigo VESPUCCI - World Campaign (2023 - 2025)



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 **Luglio**, tutto **Agosto** e la metà del mese di **Settembre**, 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.



VEOSKB/MM - Sheldon Boyde (VO1SKB) è l'ufficiale in II a bordo della motocisterna **M/T MIA DESGAGNES** battente bandiera del Canada. Il suo nominativo internazionale è **CFAU** (IMO: 9772278 MMSI: 316031772). Attualmente la nave si trova in navigazione nel Golfo di St. Lawrence tra le Newfoundland e Prince Edward Island diretta ad Apaluk (previsto arrivo il 6 agosto 2023) un porto nel nord del Canada (QUEBEC - Baia di Uhgava). Sheldon è molto attivo in radio soprattutto in fonia e lo trovate spesso in 20 metri (a 14180 MHz) che fa QSO con altri Canadesi o inglesi del Regno Unito. Per la QSL potete inviarla via diretta al suo indirizzo privato: Sheldon Boyde - 6 Country Road - Newville, Newfoundland, Canada

La nave appartiene alla compagnia marittima Desgagnés, con sede a Quebec City, è un conglomerato specializzato dal XIX secolo nel trasporto marittimo di rinfuse liquide, merci varie, rinfuse solide e passeggeri. Le sue attività si estendono anche alla riparazione navale, nonché al noleggio e all'esercizio di macchinari pesanti. Desgagnés possiede e gestisce una flotta di navi che navigano sui Grandi Laghi e San Lorenzo, l'Artico canadese, le coste orientali del Canada e degli Stati Uniti e tutti i mari del mondo. Con un fatturato annuo vicino ai 275 milioni di dollari, Desgagnés crea oltre 1.000 posti di lavoro in alta stagione con un libro paga che supera i 70 milioni di dollari.



YO8WW/MM: Gheorghe (Gabi) Paisa si trovava a bordo del catamarano a vela **S/y ANNA TESSA**. Gheorghe e la sua famiglia hanno effettuato una crociera tra le isole greche. E' stato molto attivo in radio soprattutto in 20 metri in FT8. Per chi lo avesse contattato oltre allo scambio della eQSL potete richiedere anche la QSL via bureau oppure diretta al suo indirizzo privato: Gheorghe (Gabi) PAISA Bistritei no. 357 - SAVINESTI 617410 - Romania.



OX4OZ/mm: Jan Petersen (OZ4OZ) si trova a bordo della nave cargo **m/v IVALO ARCTICA** attualmente ormeggiata nel porto di Nuuk (Groellandia). Jan è un ingegnere meccanico specializzato e naviga a bordo della IVALO ARCTICA lungo le coste occidentali della Groellandia. Opera principalmente in fonia sui 20 metri. Per la QSL va inviata via Bureau oppure indirizzata al suo indirizzo: Jan Petersen - Froebjergvej 17 Glamsbjerg 5620 - Denmark



LA1SLB/mm: Nominativo speciale della **S/S Statsraad Lehmkuhl** operata da LA7CFA Øystein Ask. E' stato attivo dal 24 al 29 agosto in crociera da Bergen (Norway) a Shetland (UK) e viceversa. Le operazioni sono state effettuate in 20 metri in fonia. La Statsraad Lehmkuhl è una delle navi a vela quadre più grandi, antichi e belli del mondo, in piena attività tutto l'anno. Fu costruita come nave scuola per la flotta mercantile tedesca nel 1914 e naviga sotto bandiera norvegese da più di un secolo. Nonostante la considerevole età di

108 anni, è in ottime condizioni che mai. Per la QSL va richiesta via manager LA7CFA (diretta al suo indirizzo: Øystein Ask - Lyngbøvn. 52 - 5164 LAKSEVÅG 5164 - Norway)



DF0MF/mm: E' il nominativo del Clubstation OV Emden - I06 Feuerschiff Amrumbank/ Deutsche Bucht. E' stato attivo durante il Lightship/Lighthouse weekend. Hanno operato a bordo della nave faro durante una mini crociera nel Mar del Nord. La QSL potete inviarla via bureau oppure diretta al seguente indirizzo: Clubstation des OV Emden - I06 Feuerschiff Amrumbank/ Deutsche Bucht - Georg-Breusing-Promenade - 26721 Emden - Germany



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 22 Giugno 2023 al 9 Settembre 2023), ecco di seguito i nominativi: YO4RYU - DL6MLA - 4S7JL - IV3UTV - FO4AE - BX8AAN - IS0GVH - SP7VC - ON7GY - SM6JWR - S53ZO - HA3YE - EA3IOK - VK6JJJ - SP4RKZ - **YO8WW** - 3Z6DM - OH2AUR - DU6GPR - DL9KV - **VE0SKB** - F4JIN - KF5JC - DL3KVB - N1ZZZ - OE3RCB - K1JK - EA3IEB - OZ1T - M0NMC - 3Z6DM - KB1NG - DZ1Z - XE1C - SK0ZA - DL10A - SV3PML - HA7RY - AO3SON - AO3DAD - **OX4OZ** - IN3GLU - YU2AX - ZL1IST - KD6XU - DK4RS - **DF0MF** - W8NJS - **LA1SLB** - MM7CE - KF5JC - KD6XU - EC3TZ - WOODS - ON8VC - E77DX - VK6JJJ - VE0JS - LA2EN

NOTIZIARIO DEI MARINAI

LA MOGLIE DI UN MARINAIO

tratto da www.ilmarenelcuore.it



Il Signore era intento a creare un esemplare di moglie per il marinaio. Erano 6 giorni che faceva gli straordinari attorno a quest'opera quando un Angelo gli si avvicinò e disse: "Signore mi sembri in difficoltà con questo lavoro. Cosa c'è che non va?"

Il Signore rispose: *"Hai visto l'ordinazione? Non si tratta di fare una moglie qualsiasi. È stata richiesta una moglie di marinaio: qualcosa di veramente eccezionale. Essa deve essere del tutto indipendente, saper fare da madre e da padre e nello stesso tempo destreggiarsi in ogni emergenza senza l'aiuto di un manuale, affrontare senza scomporsi, una gravidanza come un'influenza; deve avere sei paia di braccia".* "6 paia di braccia? Impossibile" esclamò l'angelo scuotendo il capo. *"Non preoccuparti - continuò il Signore - farò altre mogli di marinai che le saranno di aiuto e di incoraggiamento; le darò un cuore grande senza eguali capace di inorgogliersi dei successi del marito, di dire 'comprendo' anche quando non riesce a farlo e 'ti voglio bene' anche nelle situazioni più disarmanti; un cuore forte, per reggere al dolore del distacco e della separazione e per resistere alla stanchezza ed al superlavoro".*

L'angelo girò attorno all'esemplare di moglie del marinaio, la guardò da vicino e disse "È bella ma troppo fragile".

"Può sembrare fragile- replicò il Signore - ma in realtà è forte come un leone e ha una resistenza incredibile".

L'angelo si chinò sulla donna e notò qualcosa sulle guance: "Qualcosa non va; sul volto c'è un'incrinatura; ma...sono lacrime! Lacrime e per quale motivo?" chiese l'angelo.

Il Signore rispose: "Sono lacrime di gioia, tristezza, dolore, delusione, solitudine, orgoglio e dedizione ai valori in cui lei e il marito credono".

"Sei un genio Signore!" Esclamò l'angelo.

Il Signore lo guardò imbarazzato e aggiunse: *"Non le ho messe io quelle lacrime"*.

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

The background of the poster features two Italian Navy ships, likely frigates, sailing on the open sea. The scene is captured during a sunset or sunrise, with a warm, golden glow on the horizon and a bright sun visible on the left side, creating a lens flare effect. The sky is a mix of orange, yellow, and blue. The ships are dark in color, and their complex superstructures with various antennas and radar domes are clearly visible. The overall mood is serene and majestic.

ITALIAN NAVY SHIPS

RADIO STATIONS AWARD 2023

15TH SEPTEMBER \ 24 SEPTEMBER

THE BEAUTIFUL SHIPS SHORE CONTEST

SPECIAL CALL SIGNS EVERY DAY IN ALL BAND AND ALL MODE

WWW.ASSORADIOMARINAL.IT

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.

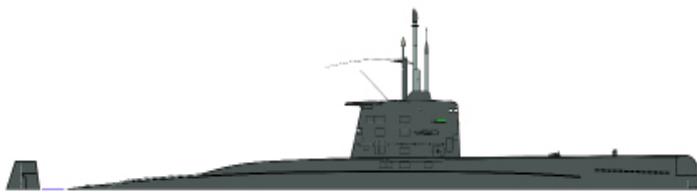
INFORMAZIONI

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>



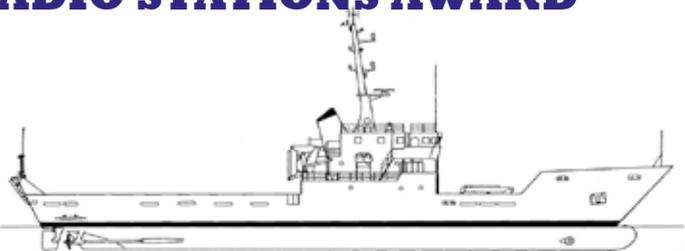
[Esempio Navy Award]

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



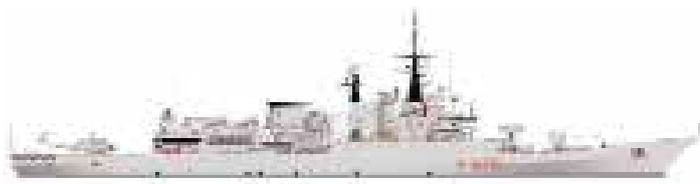
II2IALV

Sommergibile L. Da Vinci



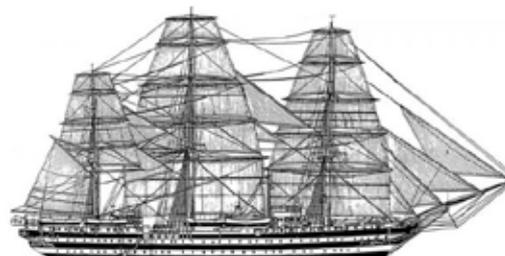
II9IGDG

MTC Pantelleria



II7IAME

Fregata Maestrale



II9IABJ

Nave Scuola A. VESPUCCI



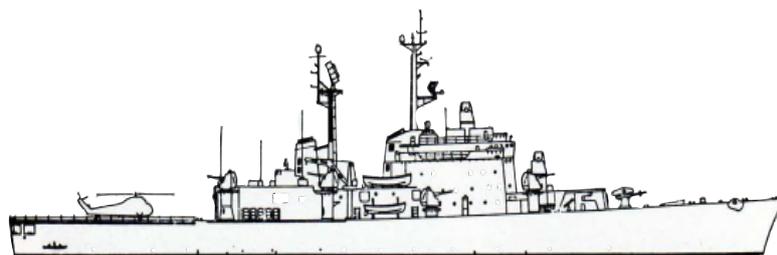
II9IAGM

Sommergibile G. Marconi



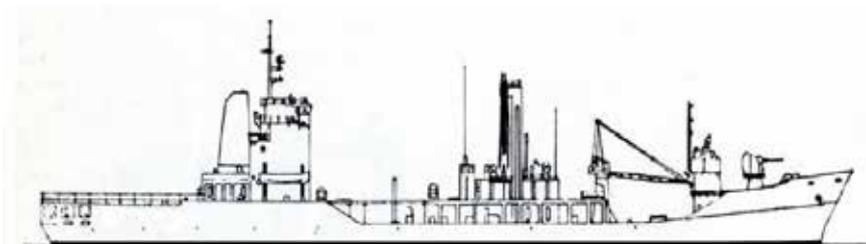
II8IGPL

Sommergibile S. Pelosi



II1IADO

Incrociatore A. Doria



II8IHBC

Rifornitrice di Squadra VESUVIO

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 skeep 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 dà facoltà alla stazione speciale di inviare l'estratto log al contest manager del contest in gara.



Marinai d'Italia

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

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

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



[clicca sulle foto per saperne di più](#)

AVVISI AI SOCI

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

Agenda e Calendario ANMI 2021



1 copia: € 10,00
10 copie e oltre: € 8,00 l'una

COME SI ORDINA

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

Via e-mail
amministrativa@marinaiditalia.com

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

NON USARE CASELLE POSTALI

COME SI PAGA

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

Bonifico bancario
a UNICREDIT Agenzia Ministero Marina 36043
IBAN: IT 28102008051134000400075643
con la causale "Volume/Agenda 2021"

Link istituzionali



» Gruppi ANMI & Componenti

Link: pagina Delegazioni - Gruppi e
Componenti Specialistiche ANMI

» Locandine delle ATTIVITÀ'

Link: Locandine delle attività dei
Gruppi

CORONAVIRUS comunicati della Presidenza Nazionale



Collegamento al Giornale on-line

MARINA MILITARE OBIETTIVO 2030 - UNA FLOTTA PER IL MEDITERRANEO ALLARGATO

di Paolo Mauri - tratto da it.insideover.com



In attesa che venga redatto il nuovo Documento Programmatico Pluriennale (Dpp) della Difesa che vedrà quasi sicuramente degli "aggiustamenti" determinati dal cambiamento di necessità generato dal conflitto in Ucraina, proviamo a dare uno sguardo a come sarà la Marina Militare Italiana del prossimo futuro, tenendo presente che i piani per l'acquisizione di nuove unità sono già stati stabiliti e che, orientativamente, vedranno pochi cambiamenti.

Compiti e direttive in ambito Nato, ma non solo

L'ultimo Dpp (per il triennio 2021-2023) afferma che per la MM è previsto il "consolidamento della capacità portaerei, lo sviluppo della componente anfibia, l'ammmodernamento della componente subacquea, il completamento della capacità di pattugliamento marittimo, lo sviluppo e l'acquisizione di nuovo munizionamento di precisione a lunga gittata, il rinnovamento delle capacità idrografica e di contromisure mine nazionali".

Per quanto riguarda i compiti, sempre nel documento, si legge che "la componente marittima dovrà continuare ad assicurare, senza soluzione di continuità, la difesa e la sicurezza degli spazi marittimi di interesse nazionale, attraverso la presenza e sorveglianza, la protezione delle linee di comunicazione marittime, la tutela delle risorse e delle attività economiche e la polizia dell'alto mare. Contestualmente, la componente marittima, dovrà proseguire a garantire la proiezione di forza dal mare e sul mare, operando nel più ampio spettro di conflittualità, anche in scenari ad alta intensità, e in dispositivi interforze e/o internazionali, garantendo capacità di comando e controllo, proiettabilità, ingaggio di precisione di obiettivi in ogni dominio, anche a supporto delle altre componenti, e ingaggio areale nell'ambito del dispositivo della difesa aerea missilistica integrata".

Il Dpp 2021-2023 risente, com'è logico, degli

indirizzi strategici individuati dall'Alleanza Atlantica nel documento "Nato 2030. United for a new era" del novembre 2020, in cui si afferma che la Nato deve adattarsi per soddisfare le esigenze di un ambiente strategico più esigente caratterizzato dal ritorno di rivalità sistemica, di una Russia persistentemente aggressiva, dall'ascesa della Cina e il ruolo crescente delle Edt (Emerging and Disruptive Technologies), e allo stesso tempo far fronte a elevati rischi e minacce transnazionali.

L'Alleanza ha già cambiato pelle, dapprima per via dell'acuirsi della tensione con la Russia e, successivamente, per lo scoppio del conflitto in Ucraina, e lo Strategic Concept elaborato al recente vertice di Madrid lo dimostra. Pertanto anche le nostre Forze Armate stanno assumendo una postura (e un ruolo) in qualche modo differente anche e soprattutto grazie alle capacità e agli assetti di alto livello conseguiti: limitandoci alla Marina Militare possiamo citare, come esempi, la decisione di acquistare munizionamento a lunga gittata di precisione (missili da crociera), la partecipazione di nave Garibaldi all'esercitazione Cold Response 2022 in Norvegia in qualità di unità comando della forza anfibia, oppure il passaggio, per la prima volta nella storia, di nave Cavour e del suo gruppo da attacco sotto il comando diretto del Naval Striking and Support Forces Nato.

La Marina Militare del futuro

Tornando alle unità navali, e tralasciando quelle già in servizio o prossime a esserlo, la Marina Militare ha intrapreso un programma di rinnovamento e potenziamento che andrà a coprire le restanti lacune (non tutte come vedremo) che l'hanno caratterizzata principalmente tra il 2000 e il 2013 (anno dell'ingresso in servizio della prima fregata classe Bergamini) determinate da navi in rapido invecchiamento e in dismissione.

Cominciando dalle unità maggiori – escluse le due portaeromobili Cavour e Trieste – sono stati avviati gli studi per una nuova classe di cacciatorpediniere (Dd(x)) che dovrà sostituire i due classe Ammiragli e affiancare i due Orizzonte (per i quali sono stati stanziati fondi per l'ammodernamento di mezza vita). Queste unità, per le quali è stato stabilito un programma di finanziamento sino al 2035 del valore di 2,7 miliardi di euro, vedranno per la prima volta una capacità di difesa antimissili balistici con vettori di intercettazione e sistemi radar di scoperta, tracciamento e ingaggio, quindi andranno a far parte del dispositivo di difesa aerea missilistica integrata già citato in apertura.

Ad esse si affiancheranno due nuove fregate classe Bergamini – previste per il 2025 – in sostituzione di altrettante cedute recentemente all'Egitto, portando così il totale a 10 unità come previsto dai piani di acquisizione.

Entro il 2035 la Marina Militare vedrà l'ingresso in servizio di tre nuove unità per la guerra anfibia: le Lpd(x) andranno a sostituire le tre classe San Giorgio, varate tra il 1987 e il 1993. Questo progetto è stato sino ad ora finanziato solo per gli studi di riduzione del rischio.

Varato anche il programma di acquisizione per altre due unità di supporto logistico (Lss) della classe Vulcano che si affiancheranno alla prima unità entrata in servizio nel 2021. Anche in questo caso l'orizzonte finanziario è stato stabilito nel 2035 ed il fabbisogno stimato ammonta a 823 milioni di euro. Saranno cinque i nuovi pattugliatori d'altura (Ppa) della classe Thaon di Revel che si aggiungeranno ai due già consegnati alla forza armata quest'anno, per un totale di sette con l'opzione per ulteriori tre. Finanziati anche 8 nuovi "pattugliatori" (o corvette) Opv (Offshore Patrol Vessel) per 3,5 miliardi di euro complessivi sino al 2035 in sostituzione della linea composta dalle classi Cassiopea ed Esploratore, ma soprattutto è stato varato un piano di acquisto per 12 nuove unità contromisure mine per un valore totale di 2,8 miliardi di euro da completarsi entro

il 2031, andando a porre rimedio alla principale lacuna della nostra Flotta.

La componente subacquea vedrà l'arrivo di quattro nuovi U-212 Nfs che dovranno essere integrati da una nuova unità di recupero (Sdo-Surs) in sostituzione di nave Anteo, di una unità per bonifiche e appoggio operazioni subacquee (Ubos) prevista per il 2033 e finanziata, attualmente, con 35,38 milioni di euro, nonché di una nave per la raccolta di segnali (Sigint) in sostituzione di nave Elettra.

Per quanto riguarda la nuova nave da ricerca idro/oceanografica (Niom) il progetto vale circa 259 milioni di euro. Nave Garibaldi, in questo quadro, vedrà l'assegnazione alle operazioni spaziali come piattaforma di lancio navigante.

La vera nota dolente di questa visione della Flotta 2030 è la capacità Asw (Anti Submarine Warfare). Attualmente, al di là delle classe Bergamini versione antisom (quattro unità), la nostra capacità aerea per la guerra sottomarina è limitata solo all'attività di scoperta e tracciamento: i P-72A che hanno sostituito gli Atlantic dell'Aeronautica Militare sono disarmati e non è pensabile di poter affidarsi solo ed esclusivamente a unità navali. Da tempo si parla dell'acquisizione dei pattugliatori statunitensi Boeing P-8 Poseidon, seguendo la stessa strada della Germania, ma la scelta potrebbe non essere ottimale: esiste una versione armata dei P-72, che produciamo per la Turchia, che potrebbe essere una buona soluzione ad interim nell'attesa di sviluppare un sistema più idoneo dei Poseidon – e meno costoso – per le nostre esigenze.

Altra nota dolente è rappresentata dalla componente aerea ad ala fissa imbarcata: 30 cacciabombardieri F-35B (considerati anche i 15 dell'AM), sono pochi per due unità navali e lo sono comunque anche per una sola in quanto nella possibile prospettiva del passaggio dalla capacità expeditionary sea a quella land in zone di operazioni servono più macchine per garantire la superiorità area della Flotta e delle forze proiettate a terra. L'optimum sarebbe di raddoppiare i velivoli (del resto il Regno Unito per le sue due unità portaerei ne prevede altrettanti, per cominciare) anche in considerazione del fatto che difficilmente tutti e 30 i Lightning II "Bravo" sarebbero in piena efficienza, quindi in condizioni di volare, durante e dopo un intervento operativo prolungato.

Un Mediterraneo Allargato per niente pacifico

Veniamo ora alle considerazioni più prettamente geopolitiche. L'Italia ha da tempo individuato in un settore di globo che va, grossomodo, dal Golfo di Guinea sino a quello di Aden (e oltre arrivando al Golfo Persico), la sua area di interesse nazionale. Il ministro della Difesa Lorenzo Guerini recentemente, e in considerazione del conflitto in Ucraina che ha spostato nuovamente l'attenzione della Nato

e dell'Ue sul "fronte orientale", ha ribadito che il Mediterraneo Allargato "è di prioritario interesse strategico nazionale" sottolineando che "le tensioni che lo riguardano innescano, infatti, processi che si riverberano sull'Europa, e in particolare sull'Italia". La questione riguarda non solo l'attività migratoria e la minaccia terroristica portata da Nsa (Non State Actor), ma le fonti di approvvigionamento

energetico e le linee di comunicazione marittima: il Mediterraneo, da solo, vede passare il 20% del traffico marittimo globale.

L'Italia, quindi, ha un ruolo importante in questo contesto, in funzione della sua geografia, dei suoi legami diplomatici e delle sue capacità militari, che possono rappresentare un valore aggiunto nell'ambito delle alleanze a cui aderisce. La nazione ha bisogno di uno strumento navale moderno ed efficace per tutelare i propri interessi, anche considerando il ricorso alla forza militare: basterebbe dare uno sguardo alla mappa dell'attività dell'Eni in Africa, per capire come le nostre fonti di approvvigionamento energetico dirette siano situate in Paesi ad alto rischio per la sicurezza: dalla Nigeria al Congo passando per la Libia la Costa d'Avorio e l'Egitto.

Proprio in alcuni Paesi africani, come la Libia o la stessa Algeria, l'Italia si trova a doversi confrontare con la penetrazione di attori internazionali avversari o potenzialmente ostili come la Russia o la Cina, quest'ultima sempre più presente nel continente sfruttando il meccanismo della Bri (Belt and Road Initiative): recentemente si è evidenziata la volontà di Pechino penetrare in Guinea Equatoriale oltre ai già noti investimenti in infrastrutture portuali (che hanno sempre la possibilità di utilizzo duale civile/militare) in Angola, Nigeria, Senegal, Kenya, Tanzania, Namibia e Seychelles.

Se in prospettiva la Cina si configura come qualcosa di più di un semplice concorrente, vista la volontà di aumentare la propria impronta militare in Africa (non solo in quel di Gibuti), possiamo invece dire che la Russia si configura come un rivale diretto per i nostri interessi nel Mediterraneo Allargato: oltre alle note basi in Siria (Tartus e Hmeimim)

Mosca è attiva militarmente in Libia, Repubblica Centrafricana, Mali e altrove con le sue Pmc (Private Military Company) mentre continua a mantenere una politica di presenza navale nei mari strategici che circondano il continente africano.

In Africa – come riporta un dossier di Italia Strategic Governance – Mosca procede secondo un collaudato modus operandi composto da incontri militari ad alto livello per rafforzare le relazioni, dalla stipula di accordi in ambito militare/navale ed in connessione con questo impegno, dall'invio di istruttori e di consiglieri militari. Il naviglio russo, militare e non militare, viene usato spesso in visite ufficiali per incrementare le relazioni che spesso portano alla firma di contratti per la fornitura di armamenti e a tavoli tecnici per lo scambio di idee comuni nel campo della sicurezza marittima, della maggiore integrazione e interoperabilità, e della cooperazione nel campo della tecnologia militare e dell'intelligence nonché accordi per creare basi navali permanenti o semi-permanenti in aree strategicamente importanti, come nel caso del Sudan. Mosca è anche attiva in esercitazioni navali bilaterali o multilaterali e ha stabilito accordi sulla possibilità di intervento diretto/indiretto della Marina russa in caso di conflitti locali.

La finalità non è solo quella di garantire la sicurezza delle proprie linee di comunicazione marittima, ma anche quella di innestarsi nelle "faglie" lasciate aperte dagli avversari occidentali per contrastarne l'azione, non solo dal punto di vista della presenza marittima: quanto sta accadendo in Mali, con la Russia che si sta sostituendo alla Francia e al suo dispositivo multinazionale antiterrorismo e di supporto/addestramento alle forze di sicurezza locali, è forse l'esempio più lampante di questa strategia.





CAMPAGNA PER
AUTOFINANZIAMENTO
2023

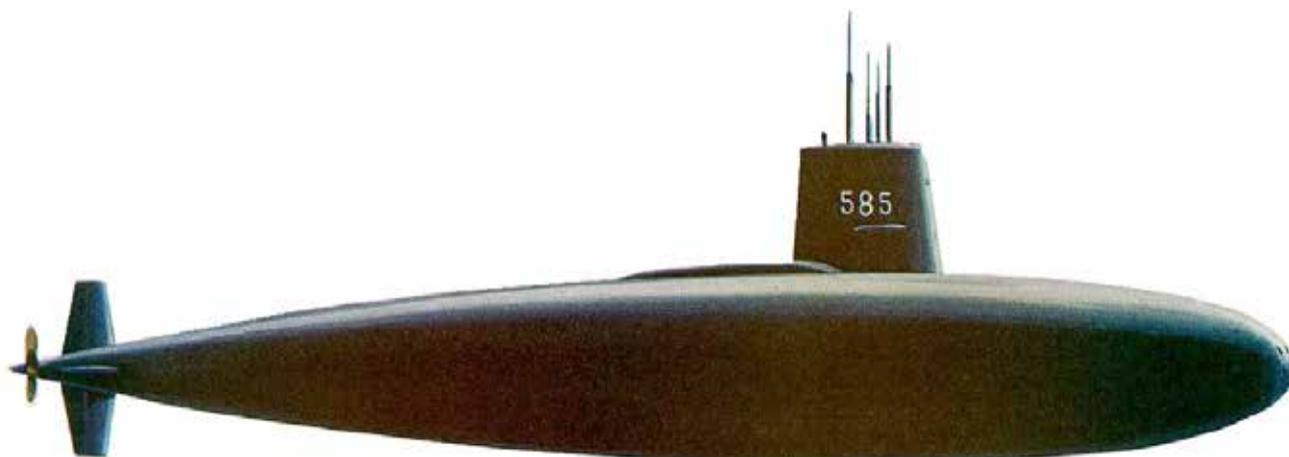
SOSTtienici
con un solo euro!



WWW.ASSORADIOMARINA.IT

CLASSE MARCONI, IL TENTATIVO DI SOTTOMARINO NUCLEARE ITALIANO

Di Stefano Peverati, tratto da www.difesaonline.it



Alla fine degli anni 50 molte nazioni sia dell'Europa occidentale che oltre Cortina di ferro stavano conducendo studi sull'energia nucleare finalizzata all'ampliamento dei propri arsenali bellici, il Governo di Roma era preoccupato dal dinamismo dimostrato da Bucarest e Belgrado tenendo costantemente monitorato l'istituto di ricerca di Vinca.

Oltre a questo il ministro della difesa Andreotti sosteneva con forza la necessità di dotare la Marina Militare di sottomarini a propulsione nucleare da contrapporre agli ultimi modelli che i sovietici stavano mettendo in linea o ultimando.

Inoltre, sempre Andreotti riteneva lo sviluppo di un sottomarino nucleare d'attacco (SSN) un passaggio d'obbligo per poter poi successivamente arrivare alla costruzione di veri e propri sottomarini d'attacco armati con missili balistici (SSBN).

Si decise di sviluppare un battello fortemente ispirato agli studi sul battello sperimentale Albacore e simile alla classe *Skipjack* (foto apertura) caratterizzata dal design a goccia allungata, timoni posti sulla vela e di dimensioni contenute, soluzioni che le permettevano un buon grado di agilità oltre ad essere in grado di raggiungere la velocità di 30 nodi grazie alla spinta del reattore Westinghouse S5W.

A seguito dell'approvazione da parte del governo Segni la costruzione del *Guglielmo Marconi* venne affidata ai cantieri navali Tosi di Taranto mentre il *Centro Applicazioni Militari Energia Nucleare* (CAMEN) avrebbe dovuto occuparsi del reattore, ma il cambio di amministrazione statunitense e la posizione ritenuta non troppo "*strong on communism*" di Roma portarono nel luglio 1963 al rifiuto di Washington al trasferimento di materiali e *know-how* fondamentali per lo sviluppo di tale tecnologia facendo scemare l'interesse per i sottomarini nucleari anche se la parentesi si è definitivamente chiusa solo con l'adesione al patto di non proliferazione



nucleare, perché una possibilità di SSN era ancora aperta e il CAMEN di S.Piero a Grado continuò ad essere operativo fino alla chiusura delle centrali nucleari in Italia negli anni 80.

Parallelamente la Marina Militare con il *Programma 58* disponeva la produzione dei quattro battelli della classe *Toti* (foto), moderni sottomarini con i quali sostituire i vecchi sommergibili *Giada*, *Vortice* ed il ricostruito *Calvi* (ex *Bario*) oltre ad affiancare gli ex statunitensi classi *Gato* e *Balao* aggiornati

allo standard *Guppy* (Greater Underwater Propulsive Power Program).

I *Toti* rappresentavano i primi mezzi subacquei di produzione nazionale del dopoguerra ed andarono a costituire la punta di diamante dei "delfini" fino alla fine degli anni 80, questi battelli vennero via via affiancati da altri battelli ex U.S. Navy delle classi *Tench* e *Tang* consegnati nell'ambito della *Mutual Defense Assistance Programme* all'inizio degli anni 70. La graduale obsolescenza dei primi battelli americani e terminati i primi 4 *Toti*, preso atto che non ci sarebbero stati SNN, i vertici della componente sottomarina dovevano scegliere tra un *Toti* allungato o un battello nuovo per rinnovare la componente. Scelsero il nuovo che divenne poi la classe *Sauro* che gradualmente tra il 1980 e il 1989 entrò in servizio con le sue prime tre serie.

Dopo l'annullamento del fallimentare *Progetto S90* si scelse di migliorare i *Sauro*, impostando la 4° serie della classe *Sauro* per compensare l'invecchiamento dei *Toti*, ma risultava necessario dotarsi di moderni battelli dotati di tecnologia AIP (Air Independent Propulsion) e dopo il fallimento della ditta Maritalia, che doveva produrre il Motore diesel a ciclo chiuso ovvero indipendente dall'aria, l'Italia aderì nel 1994 al German Submarine Consortium per lo sviluppo di una nuova classe di battelli denominata *Type 212A* intervenendo sul progetto iniziale con importanti migliorie.

Questi battelli ribattezzati in patria come classe *Todaro* (foto seguente) presentano importanti caratteristiche a partire dallo scafo in materiale ama-



gnatico, accorgimenti del design volti a ridurre la segnatura acustica e celle a combustibile per produrre energia dalla reazione tra idrogeno e ossigeno garantendo un notevole aumento del tempo di immersione rispetto ai precedenti battelli.

Il capoclasse *Salvatore Todaro* (S-526) è entrato ufficialmente in servizio a inizio 2006 seguito l'anno successivo dal gemello *Scirè* (S-527) e fin da subito sono stati impiegati in importanti missioni addestrative (*Joint Task Force Exercise*) accanto ai sottomarini nucleari della U.S. Navy dopo aver percorso le 15.000 miglia nell'Atlantico riuscendo in una di queste simulazioni il 27 luglio 2008 ad "affondare" la *USS Roosevelt* (CVN-71). Sempre nello stesso periodo venne esercitata l'opzione sui due battelli della seconda serie (*Venuti* e *Romei*) entrati in servizio esattamente dieci anni dopo i primi due battelli presentando già alcune piccole migliorie alla sensoristica, un aumento dell'autonomia.



La necessita della Marina Militare di sostituire gli ultimi quattro classe *Sauro* ha portato allo sviluppo di una nuova versione dello *U 212A* denominata *Near Future Submarine*, la quale presenterà uno scafo leggermente allungato rispetto la versione *U 212A*, nuove batterie agli ioni di litio in grado di consentire maggiori prestazioni e autonomia, apparati elettronici di ultima generazione che consentiranno una riduzione dell'equipaggio a 29 unità ed infine la possibilità di essere armati con missili da crociera conferendo loro la capacità *deep strike*.



Guardando al futuro, quando verrà il momento di sostituire la prima serie degli *U 212A* concettualmente sarebbe da ispirarsi a un battello con le stesse caratteristiche dell'*U 212NFS* ma di maggiori dimensioni in modo da poter ospitare almeno 6 vls come nel progetto classe *Dosan Ahi Changho* derivato dalla classe *Sohn Won-yil (Type 214)*. Poiché negli scenari nella quale si trova e si troverà ad operare la Marina Militare del futuro oltre ai tradizionali ruoli i "delfini" andranno a costituire la punta di diamante delle capacità offensive della forza armata potendo lanciare missili da crociera o, come già fanno, fungere da vettore per l'inserimento di nuclei del Gruppo Operativo Incursori trasportando i relativi mezzi di supporto.

A questi compiti si aggiungono compiti che alle volte rimangono distanti dalla comune percezione dei problemi e delle priorità, quali la capacità di deterrenza e sicurezza nei bacini marittimi d'interesse nazionale e le collegate infrastrutture critiche che si sviluppano lungo i fondali marini.

In questo ambito si avverte già l'orientamento della Marina Militare verso *ROV* e *AUV* per l'espletamento di questa funzione e una capacità di ricovero di diversi mezzi *unmanned*.

In conclusione, dopo aver ripercorso velocemente la storia dei sottomarini italiani del periodo post bellico, si può comprendere perché la Marina Militare - in virtù della posizione geografica e (dell'attuale e limitata, n.d.d) visione strategica - al momento non necessita di battelli a propulsione nucleare.

Cosa diversa è per le grandi nazioni che si affacciano sulla vastità degli oceani con immense zone economiche esclusive anche lontane dalla madrepatria che per la sorveglianza delle quali sono richieste altre tecnologie che però non tutti sono in grado di sviluppare o per lo meno richiedono elevati trasferimenti di tecnologie. Non per nulla le nazioni ad avere in linea sottomarini nucleari sono le nazioni vincitrici della seconda guerra mondiale (Stati Uniti, Regno Unito, Russia, Cina e Francia) presenti sia nella versione da attacco (*SSN*) che vettore di missili balistici (*SSBN*), a questo ristretto club si aggiungono poi India, Brasile e nei prossimi anni in virtù dei recenti accordi *AUKUS* anche l'Australia.

A queste nazioni si aggiungono Pakistan, Israele, Corea del Nord e Corea del Sud che pur non possedendo battelli a propulsione nucleare sono in grado di lanciare missili dai loro sottomarini armati con testate nucleari.



PLAY
WITH US

ITALY



Regia Marina

award

NEVER ENDS

OUR PERMANENT AWARD

MORE 100 ACCREDITATE STATIONS

MORE 40 AWARDS

THREE STEPS

TOTAL FREE

EASY!

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI

WWW.ASSORADICOMARINAI.IT

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

Torpediniere CASSIOPEA parte seconda



31 gennaio 1942

La Cassiopea scorta il piroscafo Merano dal Pireo a Kavaliani.

6 febbraio 1942

La Cassiopea, la più vecchia torpediniere Monzambano e l'incrociatore ausiliario Barletta scortano da Suda al Pireo le motonavi Città di Alessandria e Città di Savona ed il piroscafo tedesco Santa Fe.

19 marzo 1942

La Cassiopea scorta la nave cisterna Rosario dal Pireo a Kavaliani.

25 marzo 1942

Cassiopea, Lupo, Drache e l'incrociatore ausiliario Brindisi scortano le motonavi Città di Alessandria, Città di Agrigento e Città di Savona dal Pireo a Suda.

30 marzo 1942

La Cassiopea ed il cacciatorpediniere Quintino Sella scortano i piroscafi Milano ed Artemis Pitta ed il trasporto militare Cherso da Iraklion al Pireo.

14 aprile 1942

La Cassiopea scorta da Suda ad Iraklion il piroscafo Santa Fe.

27 aprile 1942

La Cassiopea scorta il piroscafo Neghelli dal Pireo a Kavaliani.

4 maggio 1942

Cassiopea e Sirio scortano i piroscafi Burgas (bulgaro) ed Artemis Pitta (tedesco) e la nave cisterna Celeno da Salonicco al Pireo.

29 maggio 1942

Cassiopea, Sirio, Barletta e due motovedette tedesche scortano i piroscafi Delos e Re Alessandro e le motonavi Città di Alessandria e Città di Agrigento dal Pireo ad Iraklion.

6 giugno 1942

Cassiopea, Lupo e Barletta scortano Re Alessandro, Città di Alessandria, Città di Agrigento e Santa Fe dal Pireo ad Iraklion.

23 giugno 1942

Cassiopea e Lupo scortano dal Pireo a Salonicco i piroscafi Potevas e Livensa e la nave cisterna tedesca Ossag.

25 giugno 1942

Cassiopea e Lupo scortano le navi cisterna Albaro e Celeno dai Dardanelli al Pireo.

2-3 luglio 1942

Cassiopea, Lupo ed il cacciatorpediniere tedesco Hermes scortano il Barletta ed il posamine ausiliario tedesco Bulgaria durante la posa di un campo minato al largo delle Cicladi.

8 luglio 1942

La Cassiopea, la gemella Sirio, il cacciatorpediniere italiano Mitragliere, il cacciatorpediniere tedesco ZG 3 Hermes ed i cacciasommergibili tedeschi UJ 2104 e UJ 2107 salpano da Suda alle 21.40 per scortare a Tobruk il convoglio "Siena", formato dalle motonavi italiane Città di Savona, Città di Alessandria e Città di Agrigento e dai piroscafi tedeschi Delos e Santa Fe. In tutto, i cinque mercantili trasportano 966 tonnellate di munizioni e materiale d'artiglieria, 919 tonnellate di materiali vari, 500 tonnellate di carburante, 108 tra automezzi e rimorchi e 206 soldati.



[sopra] La Cassiopea in manovra per ormeggiarsi di poppa ad Iraklion l'8 giugno 1942, in una foto scattata dalla Lupo (g.c. STORIA militare)

[sotto] Un'altra foto della Cassiopea scattata l'8 giugno 1942. Altra fonte la data invece al Pireo nel dicembre 1941 (foto Aldo Fraccaroli, g.c. Giorgio Parodi via www.naviearmatori.net)



9 luglio 1942

Alle undici del mattino si uniscono al convoglio la nave cisterna Alberto Fassio, carica di 2829 tonnellate di benzina, ed il cacciatorpediniere Turbine, salpati anch'essi da Suda. Caposcorta del convoglio è il Mitragliere.

Alle 23.30 ha inizio una serie di attacchi aerei, che si protrarranno fino alle 15 del giorno seguente; Sirio e Mitragliere abbattano due velivoli nemici.

10 luglio 1942

Il convoglio arriva a Tobruk alle 13.50.

15 luglio 1942

Alle 20 Cassiopea (caposcorta) ed Hermes lasciano Tobruk per scortare ad Heraklion/Candia Città di Alessandria e Città di Savona.

17 luglio 1942

Il convoglio giunge a Candia alle 10.20. Successivamente prosegue per il Pireo.

3 agosto 1942

Cassiopea e Sagittario scortano dal Pireo a Suda i piroscafi Irma, Aprilia e Minerva e la nave cisterna Arca.

7 agosto 1942

Cassiopea e Sirio scortano le petroliere Albaro e Celeno dai Dardanelli al Pireo.

11 agosto 1942

La Cassiopea e due cacciasommergibili tedeschi scortano la nave cisterna Sanandrea dal Pireo ad Iraklion.

13 agosto 1942

La Cassiopea e due cacciasommergibili tedeschi scortano la Sanandrea da Iraklion a Suda.

14 agosto 1942

La Cassiopea scorta Sanandrea e Città di Savona da Suda al Pireo.



La Cassiopea in manovra per ormeggiarsi di poppa ad Iraklion (Coll. Maurizio Brescia)

31 agosto 1942

La Cassiopea lascia Suda per Bengasi alle 9.30, scortando il piroscalo Bottiglieri; le due navi, provenienti dal Pireo, viaggiano in convoglio con le navi cisterna Abruzzi e Picci Fassio e le torpediniere Calatafimi (tenente di vascello Giuseppe Brignole) e Monzambano (caposcorta, tenente di vascello Attilio Gamaleri), la cui destinazione è però Tobruk. La velocità del convoglio è di soli sette nodi.

I britannici sono già al corrente della navigazione del convoglio, a causa di "ULTRA".

1° settembre 1942

Nel pomeriggio le navi vengono avvistate ad ovest di Creta da un fotoricognitore Supermarine Spitfire, decollato dalla base maltese di Luqa ai comandi del tenente H. R. Coldbeck.

Alle 19.30, mentre il convoglio procede con i tre mercantili in linea di fronte, Calatafimi di prua e Cassiopea e Monzambano sui fianchi, sotto la protezione di una scorta aerea di velivoli della Regia Aeronautica e della Luftwaffe, si verifica un attacco da parte di cinque bombardieri Vickers Wel-

lington del 69th Squadron decollati da Malta, che sganciano rimanendo ad alta quota. Alcune bombe cadono vicino all'Abruzzi, che rimane immobilizzata e viene abbandonata dall'equipaggio; il caposcorta rimanda a bordo l'equipaggio ed ordina alla Calatafimi di prendere l'Abruzzi a rimorchio, ma dopo la rottura del cavo di rimorchio la Calatafimi ne riprende a bordo l'equipaggio e lascia la motocisterna alla deriva (fu successivamente rimorchiata a Ras Hilal da altre unità, giungendovi il 4 settembre), andando ad unirsi alla Monzambano nella scorta della ben più grande Picci Fassio. Cassiopea e Bottiglieri si separano dal resto del convoglio e fanno rotta verso Bengasi.

2 settembre 1942

Cassiopea e Bottiglieri arrivano a Bengasi alle 18.15.

3 settembre 1942

La Cassiopea salpa da Bengasi per il Pireo alle 15, scortando la motonave Tergeste.

6 settembre 1942

Cassiopea e Tergeste arrivano al Pireo alle 4.40.

14 settembre 1942

La Cassiopea ed il cacciatorpediniere tedesco Hermes (caposcorta) salpano da Suda per Tobruk all'una di notte, scortando la nave cisterna Alberto Fassio e cinque motozattere. Il convoglio viene infruttuosamente attaccato da aerei al largo di Suda.

15 settembre 1942

Dopo essere stato attaccato infruttuosamente anche da un sommergibile al largo di Derna, il convoglio giunge a Tobruk alle 18.15.

16 settembre 1942

Cassiopea, Hermes e la torpediniere Castelfidardo salpano da Tobruk alle 16 per scortare al Pireo la motonave tedesca Ankara.

18 settembre 1942

Il convoglietto giunge al Pireo alle 00.30. Da qui l'Ankara proseguirà poi per Taranto.



La Cassiopea in manovra nel porto del Pireo nell'ottobre 1942; sulla destra il cacciatorpediniere Crispi (da "Le torpediniere italiane 1881-1964" dell'USMM via Marcello Risolo, e g.c. STORIA militare)

27 novembre 1942

Il marinaio Mario Giacometti della Cassiopea, di 23 anni, da Arquà Petrarca, muore in territorio metropolitano.

11 febbraio 1943

La Cassiopea (capitano di corvetta Virginio Nasta) viene inviata da Messina a Strongoli, una decina di miglia a nord di Crotone, per rilevare la torpediniera Pegaso (tenente di vascello Mario De Petris) nella protezione al piroscafo Petrarca, incagliatosi il giorno precedente ad ottocento metri da terra, in un punto in cui le carte nautiche segnalavano erroneamente una profondità superiore di un paio di metri al pescaggio del piroscafo. Due rimorchiatori inviati da Taranto tentano vanamente di disincagliare il Petrarca, mentre la Cassiopea fornisce protezione antisommergibili; il tempo va però peggiorando sino a degenerare in un Fortunale da scirocco, che costringe Cassiopea, Pegaso e rimorchiatori a puggiare a Crotone. Il 15 febbraio, passato il Fortunale, mentre proseguono i tentativi di disincaglio, il Petrarca verrà silurato e distrutto dal sommergibile britannico Una.

17 marzo 1943

Alle 22 la Cassiopea (capitano di corvetta Virginio Nasta) salpa da Messina insieme alle torpediniere Tifone (capitano di corvetta Stefano Baccarini), Antares (capitano di corvetta Maurizio Ciccone) e Perseo (capitano di corvetta Saverio Marotta) ed ai caccia-torpediniere Lampo (capitano di corvetta Loris Albanese) e Lubiana (caposcora, capitano di fregata Luigi Caneschi) per scortare a Biserta le motonavi Marco Foscarini e Nicolò Tommaseo.

18 marzo 1943

Alle 14 Lubiana e Tifone lasciano la scorta del convoglio, dirigendo per Napoli, dove devono assumere la scorta di altri convogli in partenza per la Tunisia.

19 marzo 1943

All'1.30 il Lampo subisce una grave avaria di macchina, al punto da dover essere preso a rimorchio dalla Cassiopea; entrambe le unità devono così lasciare la

scorta del convoglio e dirigere per Napoli, sotto la scorta del caccia-torpediniere Vincenzo Gioberti (capitano di fregata Pietro Tona), appositamente inviato.

20 marzo 1943

Cassiopea, Lampo e Gioberti raggiungono Napoli alle 2.50.

29 marzo 1943

La Cassiopea (capitano di corvetta Virginio Nasta) salpa da Napoli alle 19.30, scortando i piroscafi Crema, Chieti e Nuoro diretti a Biserta, insieme alla Cigno (al comando del capitano di corvetta Carlo Maccaferri, ma con a bordo il caposcora, capitano di vascello Francesco Camicia) ed ai caccia-sommergibili tedeschi UJ 2203 e UJ 2210.

30 marzo 1943

Alle 16 si unisce al convoglio la corvetta Cicogna (tenente di vascello Augusto Migliorini), giunta da Trapani, che lo lascia dopo qualche ora insieme al Chieti, diretto a Palermo.

31 marzo 1943

Dall'1.45 alle tre di notte il convoglio sosta a Trapani, per attendere il piroscafo Benevento (partito da Napoli in ritardo per alcune avarie).

Alle 6.30 si uniscono al convoglio, poco ad ovest delle Egadi, il Benevento, la torpediniera Clio (capitano di corvetta Carlo Brambilla) ed il caccia-sommergibili tedesco UJ 2207, così formando un unico convoglio denominato «GG». Si tratta di un convoglio lento, con una velocità di nove nodi.

Alle 6.40 si unisce di nuovo al convoglio la Cicogna; le navi godono inoltre di forte scorta aerea. Già da giorni i decrittatori britannici di "ULTRA" seguono attentamente gli spostamenti del convoglio: il 27 marzo hanno decifrato un messaggio dal quale risultava che i mercantili Crema, Nuoro, Benevento, Capua e Caterina Costa erano «attesi a breve scadenza in Tunisia, provenienti dall'Italia», il 28 marzo hanno intercettato un'altra comunicazione che ha rivelato che «Benevento, Nuoro e Crema avrebbero dovuto lasciare Napoli il giorno 27 per la Tunisia, tempo permettendo», e

l'indomani un'altra ancora da cui è risultato che «Sono attesi i seguenti arrivi, sempre condizionati dallo stato del tempo: a Tunisi il giorno 31 verso le 23.00 Crema, Nuoro e Benevento». Il 31 marzo, infine, un'ultima intercettazione ha permesso ad "ULTRA" di apprendere che «Crema, Nuoro e Benevento hanno lasciato Napoli alle 22.00 del giorno 29. Essi doppiaranno l'isola di Marettimo alle 6.30 del 31 e procederanno per Biserta».

Sulla scorta di queste informazioni, la Marina e l'aviazione Alleate sottopongono il convoglio ad una successione di attacchi aerei e navali.

Alle 13.52, mentre il convoglio è dieci miglia ad est del banco Skerki, si verifica il primo attacco da parte di otto bombardieri (identificati da parte italiana come Lockheed Hudson, mentre in realtà si tratta di North American B-25 "Mitchell" del 321st Bomb Group dell'USAAF: ne erano originariamente decollati quattordici dalle basi nordafricane alle 13.45, scortati da 25 caccia P-38 del 1st Fighter Group, ma sei bombardieri e tredici caccia sono tornati indietro poco più tardi), scortati da 4-5 caccia Lockheed Lightning, che sganciano le bombe da 2500-3000 metri di quota, senza colpire alcuna nave. Sia i mercantili che le navi di scorta reagiscono violentemente con le proprie mitragliere, ma non colpiscono alcun aereo; priva di risultati è anche la battaglia aerea ingaggiata con i caccia italiani e tedeschi di scorta al convoglio, nonostante le opposte rivendicazioni (da parte statunitense, il danneggiamento di un caccia tedesco ed il probabile abbattimento di un altro da parte di un B-25; da parte tedesca, l'abbattimento di tre B-25 da parte dei Messerschmitt del 7./Jagdgeschwader 53). Alle 14.24 si unisce alla scorta la torpediniera Enrico Cosenz (capitano di corvetta Emanuele Campagnoli), distaccata alle 11.25 mattino dal caposcora del convoglio «RR» (motonavi Belluno e Pierre Claude, in navigazione da Napoli a Tunisi con la scorta delle

torpediniere Fortunale, Antares e Sagittario e di due cacciasommergibili tedeschi), che precede il «GG» di una quarantina di miglia, con il compito di rafforzare ulteriormente la scorta di quest'ultimo. Raggiunto il convoglio, la Cosenz funge inoltre da unità pilota sulla rotta di Zembretta. Alle 15.57, mentre il convoglio si trova già in linea di fila per imboccare la rotta obbligata di Zembretta, subisce un attacco di tre ondate di aerei, una dopo l'altra: la prima, composta da altri otto bombardieri identificati come Hudson scortati da caccia Lighting, sgancia molte bombe da 2500 metri, senza colpire nulla; la seconda, formata da otto bombardieri e quattro aerosiluranti, sopraggiunge da ovest (direzione del sole, lato dritto del convoglio) e sgancia molte bombe ed alcuni siluri, di nuovo senza fare danni; alle 16 la terza ondata di sei bombardieri e cinque aerosiluranti attacca il convoglio su entrambi i lati. (Secondo fonti statunitensi, questi attacchi furono portati da una formazione di quindici bombardieri B-25 Mitchell del 321st Bomb Group, decollati alle 13.45 e scortati da venticinque caccia P-38 del 95th Squadron dell'82nd Fighter Group; uno dei B-25 e tre dei P-38 erano dovuti rientrare alla base poco dopo il decollo). La scorta aerea italo-tedesca reagisce prontamente: un singolo bombardiere Junkers Ju 88 del II./Kampfgeschwader 76 riesce ad attirare su di sé l'attenzione di diverse squadriglie di P-38, portandoli lontano dai bombardieri; i piloti dell'82nd Fighter Group si ritrovano sotto attacco da parte di un totale di dieci Messerschmitt Bf 109, uno Ju 88 ed alcuni caccia italiani (numero e tipo non specificato). Gli aerei dell'Asse scompaginano la formazione dei bombardieri, costringendo molti di essi a scaricare le loro bombe in mare ed a ritirarsi senza attaccare; i restanti B-25 attaccano in due gruppi, dei quali uno effettua il suo attacco da appena 30 metri di quota, secondo la tattica dello "skip bombing" (nel quale le bombe vengono sganciate dal bombardiere a bassissima quota ed a ridotta distanza dalla nave attaccata, in modo tale da rim-

balzare sulla superficie dell'acqua, come un sasso tirato a "rimbalzello", e colpiscono la nave), mentre l'altro sgancia le bombe da alta quota, circa 2440 metri. Secondo il rapporto del caposorta Camicia, il tiro contraereo delle navi riesce ad abbattere due dei velivoli attaccanti (secondo quanto riferito allo Stato Maggiore della Kriegsmarine dagli ufficiali tedeschi di collegamento presso Supermarina, invece, le navi dell'Asse avrebbero rivendicato il probabile abbattimento di ben sei aerei, uno da un cacciasommergibile tedesco e gli altri cinque dalle unità italiane), mentre un terzo, un quadrimotore, viene abbattuto dai caccia della Luftwaffe di scorta aerea, che però subiscono a loro volta la perdita di due dei loro aerei nei duelli combattuti sul cielo del convoglio. Durante la battaglia aerea combattuta sul cielo del convoglio, i piloti dei P-38 statunitensi rivendicano l'abbattimento di uno Ju 88 e di un Messerschmitt Bf 109 (rispettivamente da parte dei sottotenenti Marion Moore e Ralph C. Embrey, entrambi una ventina di miglia a nord-nord-est di Cap Zembra), mentre i mitraglieri dei B-25 (tre del 445th Bomb Squadron ed uno del 448th) ritengono di aver certamente abbattuto tre Messerschmitt Bf 109 ed un Focke-Wulf Fw 90, di aver probabilmente abbattuto un altro Bf 109 e di averne danneggiati altri tre. In realtà, le perdite complessive da parte tedesca ammontano all'abbattimento di un singolo Messerschmitt Bf 109 (il WNr 15039 del caporale Konstantin Benzien del 4./JG. 27, abbattuto da caccia nemici 20 km a nord di Zembra e rimasto ferito) e di uno o due Junkers Ju 88 del 4./Kampfgeschwader 76 (questi ultimi andati perduti mentre erano impegnati in compiti di scorta convogli; uno abbattuto alle 15.50, quasi certamente nel corso dei combattimenti aerei attorno al convoglio «GG», mentre meno sicuro è il coinvolgimento dell'altro Ju 88). I caccia tedeschi del II./Jagdgeschwader 27 e del III./Zerstörergeschwader 1 rivendicano l'abbattimento di due P-38 e due B-25 (più precisamente, un P-38 dal sottotenente Hans Lewes del

5./JG 27, alle 15.58; un altro dal sergente Bernard Schneider dello stesso reparto; un B-25 dal caporale Hans Reiter del 4./JG 27; un presunto Lockheed Ventura – altro bimotore simile al B-25 – dal tenente Walter Lardy del III./ZG 1; i primi tre alle 15.58 ed il quarto alle 16, tutti 20 km a nord-est di Zembra). In effetti, le fonti statunitensi riconoscono la perdita di due P-38 (quelli dei sottotenenti Joseph R. Sheen jr. e Francis M. Molloy, entrambi rimasti uccisi), ad ovest di Zembra, e di due B-25 del 448th Bomb Group, dei quali uno (il 41-13205 del tenente Charles A. McKinney, rimasto ucciso con sei uomini del suo equipaggio) abbattuto alle 16.14 da caccia nemici, e l'altro (il 41-13209 "Trouble" del tenente Robert G. Hess, morto insieme a cinque uomini del suo equipaggio) abbattuto alle 15.55 dal tiro contraereo delle navi. Stavolta – sono le 16 – il Nuoro viene colpito sul lato sinistro da un siluro (o così si ritiene a bordo: non essendo però l'attacco stato svolto da aerosiluranti, è più probabile che si sia trattato di una delle bombe lanciate con la tecnica dello "skip bombing", scambiata dall'equipaggio per un siluro), e scoppia un incendio a bordo. Il Nuoro viene lasciato indietro con l'assistenza della Cicogna (esploderà alle 16.34, dopo essere stato abbandonato dall'equipaggio), mentre il resto del convoglio prosegue. Per il resto del pomeriggio e della sera non si verificano altri attacchi aerei.

1° aprile 1943

Intorno all'una di notte, mentre il convoglio si trova tre miglia a sud-sudovest dell'isola dei Cani ed a dieci miglia da Biserta, si verifica un improvviso attacco di motosiluranti britanniche, che erano rimaste ferme in agguato ed attaccano sulla dritta del convoglio. In origine erano salpate da Bona quattro motosiluranti: MTB 265, MTB 266, MTB 315 e MTB 316; le MTB 265 e 316, tuttavia, sono state costrette a lasciare la formazione, la prima per cercare un uomo caduto in mare, l'altra a causa di un'avaria ai motori.

Le rimanenti due unità, sotto il comando del tenente di vascello Richard Routledge Smith della MTB 266, hanno raggiunto il punto prestabilito per l'agguato, un miglio a nord di Capo Zebib (e tre miglia a sud/sudovest dell'Isola dei Cani), alle 00.10 del 1° aprile; fermati i motori, si sono messe ad attendere l'arrivo del convoglio, ferme e acquattate nel buio. Alle 00.50 gli equipaggi britannici avvistano delle navi in avvicinamento da est; entrambe le motosiluranti mettono subito in moto i loro motori ed iniziano a lento moto l'avvicinamento al convoglio, del quale apprezzano la composizione come tre navi mercantili scortate da due cacciatorpediniere e diverse motosiluranti ("E-Boats").

Cogliendo di sorpresa il convoglio, le due MTB silurano sia il Crema che il Benevento e subito dopo si dileguano a tutta forza nell'oscurità, con il mare in poppa, nonostante una rapida e confusa mischia - nella quale la MTB 315 subisce leggeri danni ed un ferito lieve tra l'equipaggio - con la Cassiopea e l'UJ 2203 (quest'ulti-

mo riterrà infatti di aver "almeno danneggiato" una delle motosiluranti), che proteggono i due mercantili sul lato di dritta. (Dopo aver lanciato contro il Crema, la MTB 266 cerca di avvicinarsi al "cacciatorpediniere" che si trova a poppavia dritta del convoglio - probabilmente proprio la Cassiopea - per attaccarlo con bombe di profondità, ma viene ben presto dissuasa dall'intenso fuoco aperto da questi, che la induce a ripiegare ed allontanarsi. Anche la MTB 315 si disimpegna passando a proravia di questo "cacciatorpediniere" e, ritirandosi verso nord, viene presa sotto un tiro piuttosto accurato da parte del "cacciatorpediniere" e di uno dei

cacciasommergibili tedeschi, subendo qualche danno superficiale). Il Crema affonda in soli due minuti a tre miglia per 210° dall'Isola dei Cani, mentre il Benevento può essere portato ad incagliare presso Capo Zebib, ma andrà egualmente perduto (permettendo però di recuperarne il carico). La Cassiopea partecipa al salvataggio dei naufraghi; su 70 uomini imbarcati sul Crema, soltanto in 26 possono essere tratti in salvo, a causa dell'oscurità e del maltempo che intralciano i soccorsi. Due membri dell'equipaggio della torpediniere, i nocchieri Aniceto Fortini e Salvatore Sorrentino, verranno decorati con la Croce di Guerra al Valor Militare per il loro ruolo nel salvataggio (per Fortini, con motivazione "Imbarcato su

pericolanti. Esempio di generoso altruismo"); il comandante Nasta riceverà la Medaglia di Bronzo al Valor Militare, con motivazione "Comandante di silurante di scorta a convoglio attaccato ripetutamente da aerei, contribuiva con azione decisa all'abbattimento di due velivoli avversari, e, durante la notte, ad effettuare pronta e vivace reazione contro motosiluranti avversarie. Colpiti da siluri due piroscafi scortati, perdurando la minaccia avversaria, ed in particolari condizioni di luce e di mare, dirigeva con perizia e decisione le operazioni di ricerca e ricupero di numerosi naufraghi".

14 aprile 1943

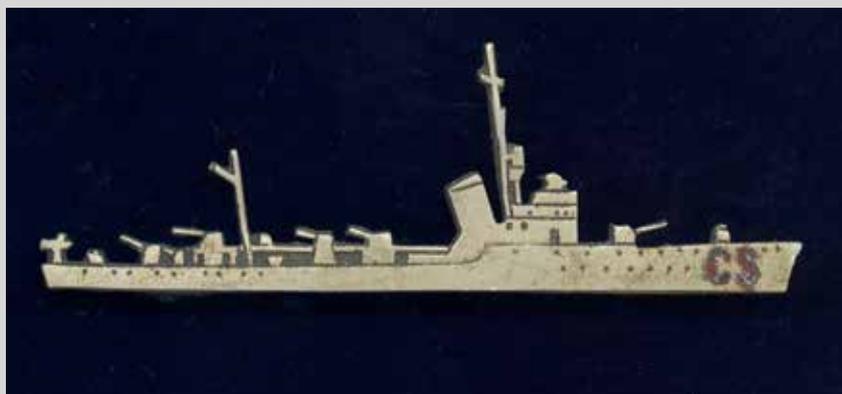
Alle 10.45 la Cassiopea si unisce alla Cigno ed alle torpediniere Groppo e Sagittario (caposcorta, capitano di fregata Marco Notarbartolo) nella scorta della motonave Marco Foscarini, salpata da Napoli alle 5.10 e diretta a Biserta. Il convoglio entra a Trapani alle 21.10 e ne riparte alle 23.40.

15 aprile 1943

Tra le 00.53 e le 5.43, tra Trapani e Zembra, il convoglio viene con-

tinuamente sorvolato da aerei isolati e subisce sei attacchi da parte di essi, che lanciano varie bombe ed un siluro. Nel primo attacco la Foscarini viene mitragliata, con la morte di un militare tedesco; nell'ultimo, un siluro manca la motonave di pochissimo, passandole qualche metro a proravia. Il caposcorta Notarbartolo osserverà poi che è stato probabilmente grazie alla notte molto buia, con nuvole basse, se non si sono verificati attacchi da parte di formazioni aeree più numerose.

Alle sei del mattino Cigno e Cassiopea lasciano la scorta per rientrare a Trapani, venendo rimpiazzate dalle gemelle Libra e Perseo.



Spilletta in argento della Cassiopea (g.c. Carlo Di Nitto)

torpediniere di scorta a convoglio attaccato in primo tempo da aerei e successivamente da motosiluranti avversarie, colpiti da siluri ed affondati due piroscafi, si prodigava con slancio, abnegazione e perizia nelle difficili operazioni di ricupero dei naufraghi, svolte nottetempo in avverse condizioni di mare"; per Sorrentino, con motivazione "Imbarcato su torpediniere di scorta a convoglio attaccato in primo tempo da aerei e successivamente da motosiluranti avversarie, colpiti da siluri ed affondati due piroscafi, si prodigava nel salvataggio dei naufraghi, effettuato nottetempo in difficili condizioni di mare, e si tuffava più volte per soccorrere i

Capo Lilibeo

All'una di notte del 16 aprile 1943 la Cassiopea, al comando del capitano di corvetta Virginio Nasta, salpò da Trapani insieme alla gemella Cigno (capitano di corvetta Carlo Maccaferri, capo sezione della sezione Cigno-Cassiopea) per formare lo schermo avanzato della scorta della motonave Belluno, in navigazione da Trapani (dov'era giunta alle otto di sera del giorno precedente, provenendo da Livorno) a Tunisi con un carico di munizioni e la scorta diretta delle torpediniere Tifone (caposcora, capitano di corvetta Stefano Baccarini) e Climene (capitano di corvetta Mario Colussi).

Era la fase finale della battaglia dei convogli, ed ogni giorno l'offesa angloamericana diventava più accanita. Di lì a meno di un mese, la Tunisia sarebbe caduta e, delle cinque navi coinvolte in questo convoglio, solo la Cassiopea si sarebbe trovata ancora a galla.

Partita da Livorno alle 16.05 del 14 aprile, la Belluno aveva sostato nella rada di Trapani dalle 20 del 15 aprile all'una di notte (o 1.30) del 16, per poi ripartire insieme alla Tifone, che la precedeva in linea di fila, ed alla Climene, che invece la seguiva; Cassiopea e Cigno precedevano il convoglio di cinque miglia, per scoprire e respingere eventuali motosiluranti od altre unità sottili in agguato (a questo scopo, partirono prima delle altre navi). Le due torpediniere procedevano a dodici nodi, gli equipaggi vigili e all'erta; il mare era calmo.

Dopo poco più di un'ora e mezza, alle 2.38 (si trovavano in quel momento una quindicina di miglia ad ovest/sudovest di Capo Lilibeo e dieci miglia a sudovest di Punta Marsala di Favignana), Cassiopea e Cigno videro effettivamente qualcosa: due navi sconosciute, otto chilometri verso sudovest, con rotta verso nord. Era una notte chiara, senza nuvole; la luna, al primo quarto, stava per tramontare.

Subito le due torpediniere misero la prua sulle due navi sconosciute, preparandosi al combattimento; non essendo però sicure che non si trattasse di navi italiane,

alle 2.45 la Cigno effettuò il segnale di riconoscimento.

Non ci fu risposta: né avrebbe potuto esserci, perché le navi erano due cacciatorpediniere nemiche, il Paladin (capitano di corvetta Lawrence St. George Rich) ed il Pakenham (capo sezione, capitano di fregata Basil Jones), usciti da Malta per intercettare convogli italiani e che, avendo rilevato il convoglio con i loro radar (Type 285, della portata di cinque miglia), ora dirigevano a 20 nodi per attaccarlo. (Il pomeriggio del 15 aprile, i due cacciatorpediniere erano impegnati in esercitazioni al largo di Malta quando avevano ricevuto dal comandante delle forze navali di base nell'isola l'ordine di andare ad investigare l'avvistamento di un convoglio segnalato al largo di Pantelleria; si erano quindi diretti verso di esso alle 17.45, procedendo in linea di fila con il Pakenham in testa, seguito da Paladin a tre miglia di distanza).

Le navi britanniche avevano avvistato quelle italiane alle 2.42, da 6600 metri (per altra fonte, il Pakenham le aveva rilevate al radar alle 2.42, ma aveva perso il contatto mentre virava, per poi ritrovarlo alle 2.45); identificati i bersagli come due torpediniere che procedevano in linea di fila, i cacciatorpediniere avevano accostato verso dritta in modo da porre l'avversario tra sé e la luna, contro la quale si sarebbero così andati a stagliare le sagome delle navi italiane.

Riconosciuti i nuovi arrivati come cacciatorpediniere, la Cigno notò che mentre il Pakenham stava continuando ad avvicinarsi rapidamente (procedendo cioè verso nordest, verso la Cigno), il Paladin stava accostando verso nord, con l'apparente intenzione di "avvolgere" Cassiopea e Cigno, ponendole fra due fuochi. La Cigno intanto aveva fatto segnalazioni col proiettore al convoglio, che seguiva a distanza, per informarlo della presenza dei due cacciatorpediniere; quando Belluno, Climene e Tifone ricevettero la segnalazione, ripiegarono verso Trapani (assumendo rotta nordest), mettendosi al sicuro.

Ai dieci cannoni da 102 mm, otto mitragliere da 40 mm, sei da 20

mm e quattro tubi lanciasiluri da 533 mm, di cui disponevano in tutto i due cacciatorpediniere, Cassiopea e Cigno potevano opporre complessivamente 6 cannoni da 102 mm, 20 mitragliere da 20 mm e quattro tubi lanciasiluri da 450 mm. Il capo sezione Maccaferri credeva però di trovarsi in una situazione ancor peggiore, in quanto aveva erroneamente identificato i due avversari come cacciatorpediniere della classe J, armati con 6 cannoni da 120 mm anziché 5 da 102 come la classe P cui appartenevano Paladin e Pakenham.

Sebbene meno armate dei cacciatorpediniere, le torpediniere italiane aprirono il fuoco per prime, alle 2.48: la Cigno contro il Pakenham, che distava 2300 metri, la Cassiopea – che aveva anch'essa accostato verso nord/nordovest, su ordine di Maccaferri – contro il Paladin, che ne distava 4100. I cacciatorpediniere misero la prua sulle navi italiane e risposero subito al fuoco, con tiro diretto dai radar (utilizzati per determinare la distanza, ed impiegando i proiettori solo per accertare che i colpi andassero a segno). Quando la distanza fu calata a meno di due chilometri, da entrambe le parti venne aperto il fuoco anche con le mitragliere. (Per altra fonte, il Pakenham avrebbe aperto per primo il fuoco da 2700 metri, dopo aver illuminato la Cigno con il proprio proiettore, e poi la torpediniere italiana avrebbe risposto al fuoco). Lo scontro, combattuto a distanza serrata, fu breve ed accanito. La Cigno riuscì a colpire ripetutamente il Pakenham, ma venne ben presto raggiunta a sua volta dalle salve dell'avversario; immobilizzata da un colpo in caldaia alle 2.53 (una caldaia esplose, uccidendo nove uomini ed ustionandone molti altri), continuò a sparare e lanciò i propri siluri, finché alle 2.58 non venne spezzata in due da un siluro lanciato dal Pakenham. Il troncone poppiero affondò immediatamente, quello prodiero lo seguì dopo un paio di minuti, non prima che – alle tre di notte, mentre il Pakenham accostava verso nord per rivolgere le sue attenzioni alla Cassiopea – il cannone di prua

avesse sparato i suoi ultimi colpi, centrando ancora il Pakenham sul lato sinistro, in sala macchine, con uno o due colpi (per altre fonti, quattro o sei), provocando l'allagamento di tale locale (con conseguente rapido sbandamento di 15 gradi sulla sinistra) e danneggiandone le tubolature principali del vapore, dalle quali uscirono nubi di vapore surriscaldato che obbligarono il personale di macchina ad abbandonare precipitosamente il locale. Il Pakenham rimase immobilizzato, senza corrente elettrica e con un incendio a poppa. (Alcune fonti attribuiscono questi colpi fatali al tiro della Cassiopea, invece che della Cigno).

Di 150 uomini che componevano l'equipaggio della Cigno, solo 47 sopravvissero, compreso il comandante Maccaferri.

Affondata l'unità sezionaria, la Cassiopea, che fino a quel momento aveva scambiato colpi con il Paladin, senza subire niente più che qualche modesto danno da schegge, si ritrovò da sola contro i due cacciatorpediniere nemici, sebbene l'efficienza del Pakenham fosse a questo punto seriamente menomata. Presa sotto il tiro di entrambi, iniziò ad essere colpita alle 3.02: una pioggia di proiettili da 40 mm proveniente dall'impianto quadrinato "pom-pom" del Paladin investì i cannoni, gli impianti lanciasiluri e la dinamo dell'impianto elettrico di bordo, squarciando il fumaiolo, devastando la plancia e la sovrastruttura, seminando ovunque morti e feriti e danneggiando anche il timone, che smise di funzionare; a prua ed a poppa scoppiarono incendi, e la nave iniziò ad imbarcare acqua, sbandando sulla dritta.

Ma non per questo la torpediniera desistè dal seguire la rotta convergente con quella del Paladin, che aveva assunto.

Continuando a sparare intensamente con i propri cannoni, alle 3.06 la Cassiopea lanciò un siluro contro il Paladin (contro cui stava sparando con i pezzi poppieri), da 1100 metri, senza successo; due minuti dopo il cacciatorpediniere britannico spese il suo proiet-

tore e cessò il fuoco, ritirandosi verso sudest, pertanto la Cassiopea – che secondo una fonte avrebbe pertanto erroneamente concluso di aver colpito l'avversario – rivolse le sue attenzioni al Pakenham (che frattanto aveva rimesso in moto, dirigendo verso nord e colpendo la Cassiopea con una bordata sparata da 3700 metri di distanza, che secondo una fonte avrebbe causato alla torpediniera i danni maggiori subiti nel corso del combattimento e gli incendi), sparando contro di esso – e colpendolo, alle 3.13, con due proiettili che centrarono rispettivamente il complesso "pom-pom" poppiere ed il proiettore – finché alle 3.15 anche questi non spese a sua volta il suo proiettore e cessò il tiro.

(Secondo lo storico Vincent O'Hara, il Paladin cessò il fuoco e spese il proiettore, avendo erroneamente concluso di stare combattendo contro un incrociatore, e si diresse verso il Pakenham, rimasto immobilizzato per i danni subiti nel combattimento contro la Cigno, per prestargli soccorso; prima che il Paladin lo raggiungesse, il Pakenham riuscì a rimettere in moto, dirigendo verso nord, ed aprì il fuoco con le mitragliere – da 3660 metri di distanza – sulla Cassiopea, che però era frattanto riuscita a riparare il timone e manovrò per disimpegnarsi, sparando sul Pakenham coi pezzi poppieri fino alle 3.13.

Due dei suoi colpi centrarono rispettivamente il proiettore del cacciatorpediniere ed il suo impianto contraereo da 40 mm, uccidendo nove uomini, ed il comandante britannico decise allora di cessare il fuoco, ripiegare e riunirsi al Paladin, che raggiunse mezz'ora dopo).

Lo scontro poteva dirsi concluso: sorpresi dalla rabbiosa reazione delle due torpediniere, i comandanti britannici si erano convinti – sovrastimando di molto le dimensioni delle colonne d'acqua sollevate dai proiettili che finivano in mare – di avere a che fare con nientemeno che un incrociatore leggero della classe Capitani Romani, e dato anche lo stato

del Pakenham, avevano deciso di ritirarsi, rinunciando a portare a fondo l'attacco. La Belluno era salva. La fine del combattimento non comportava però la fine dei guai per la Cassiopea, che in quella manciata di minuti era stata devastata dal fuoco concentrato delle navi britanniche: a prua ed a poppa ardevano due violenti incendi, mancava la corrente, la maggior parte dell'equipaggio era morto o ferito, e lo sbandamento sulla dritta andava aumentando in modo preoccupante a causa di numerose vie d'acqua.

Gli uomini rimasti validi riuscirono a domare l'incendio a poppa verso le 3.45, ma per quello a prua non ci fu niente da fare: continuò ad ardere rabbiosamente fin verso le cinque del mattino, quando infine si estinse semplicemente perché non era rimasto più niente da bruciare.

Rimasta alla deriva e fortemente sbandata, poco più che un relitto galleggiante, la Cassiopea venne raggiunta e presa a rimorchio dalla Climene alle 7.30 (secondo Vince O'Hara, sopraggiunse anche la Tifone, che con la Climene aveva scortato in salvo in porto la Belluno prima di tornare indietro, e che rimase sul posto per prestare assistenza se necessario); le due torpediniere diressero verso Trapani, ed alle 10.45 furono raggiunte dal rimorchiatore Tifeo, cui la Climene passò il cavo di rimorchio per poi assumere la scorta della Cassiopea. Le tre navi raggiunsero infine Trapani alle 14.30.

La Belluno, dopo aver sostato temporaneamente davanti a Trapani (il convoglio aveva invertito la rotta subito dopo aver avvistato verso proravia le vampe del combattimento, per ordine della Tifone, ancorandosi davanti a Trapani alle 4.25), riprese la navigazione alle 5.45 e giunse a Tunisi senza un graffio alle 17.15 di quello stesso giorno.

Quello di Cassiopea e Cigno fu l'unico caso, nella guerra dei convogli tra l'Italia e l'Africa settentrionale, nel quale la scorta di un convoglio italiano – per giunta in condizioni di inferiorità –

riuscì a respingere un attacco di navi di superficie e salvare il convoglio. I cacciatorpediniere britannici si ritirarono verso sud; il Pakenham, colpito quattro o sei volte dalle navi italiane (sul lato sinistro; le fonti divergono nell'attribuire la paternità dei colpi fatali alla Cigno od alla Cassiopea, ma la storia ufficiale dell'USMM sembrerebbe propendere per la prima, mentre fonti britanniche tendono ad accreditare i colpi alla seconda), aveva un incendio a poppa, un proiettore ed alcune mitragliere da 40 mm messe fuori uso. Poteva ancora raggiungere i 25 nodi, ma il vapore ad alta pressione che fuoriusciva dalle tubolature danneggiate impediva al personale di macchina di rimanere ai propri posti. La scelta che si presentava al comandante Jones era tra fermare le macchine ed aspettare che la temperatura in sala caldaie scendesse a sufficienza da consentire dei puri somari lavori di riparazione – ma ci sarebbero volute due ore – oppure continuare fino all'esaurimento dell'acqua delle caldaie, dopo di che la nave sarebbe rimasta completamente immobilizzata. Data la pericolosa vicinanza delle basi aeree dell'Asse, Jones scelse la seconda opzione; dopo tredici miglia, alle 3.50 il Pakenham rimase definitivamente immobilizzato in seguito all'esaurimento dell'acqua per le caldaie (al contempo, venne a mancare anche la corrente elettrica), dovendo pertanto essere preso a rimorchio dal Paladin, che aveva invece subito solo alcuni danni da schegge, alle 4.30. I due cacciatorpediniere diressero verso Malta (verso sudest) alla bassissima velocità di quattro-cinque nodi; da Malta furono impiegati 29 caccia Spitfire degli Squadrons 229, 249 e 1435 della RAF per proteggerli (il comandante delle forze navali britanniche di base a Malta ringraziò il suo collega dell'aeronautica, vicemaressciallo dell'aria Keith Park, per la copertura aerea garantita durante il mattino, affermando che "aveva indubbiamente impedito che il Paladin fosse attaccato"), che si scontrarono a più riprese con aerei dell'Asse, abbattendo due Junkers Ju 88 tedeschi ed un

Macchi Mc 202 italiano e subendo il danneggiamento di tre Spitfire. Alle sei del mattino i cacciatorpediniere britannici vennero attaccati da due aerei, seguiti da altri due, ed il Paladin mollò il rimorchio per poter meglio evolvere, mentre entrambe le navi aprivano il fuoco con l'armamento contraereo; passato l'attacco senza danni, il rimorchio riprese alle 6.20, ma dopo pochi minuti il cavo si spezzò. Alle 6.30 il viceammiraglio Stewart Bonham-Carter, comandante delle forze navali britanniche di base a Malta, ordinò al Paladin di affondare il gemello, non essendo possibile fornire alle due unità copertura aerea sufficiente lungo tutta la navigazione di rientro (a quella velocità, ci avrebbero messo 27 ore per arrivare a Malta) e temendo che intestardirsi nel salvare il Pakenham avrebbe rischiato di portare a perdere entrambe le navi. Dopo aver mollato il rimorchio e recuperato l'equipaggio del sezionario, il Paladin lo affondò con due siluri in posizione 37°26' N (o 37°30' N) e 12°30' E (11-12 miglia a sudovest di Capo Granitola; altra fonte parla di 37°28' N e 12°32' E), alle otto del mattino. Assisterono alla scena alcuni aerei da caccia italiani Macchi Mc 202: sopraggiunti sul posto, sorvolarono i due cacciatorpediniere per alcuni minuti, poi osservarono una violenta esplosione su un fianco di uno dei due, che si capovoltò ed affondò, lasciando una persistente nube di fumo nero (secondo una fonte, mentre il Pakenham veniva autoaffondato era in corso sul suo cielo un combattimento tra aerei da caccia). Finì così il Pakenham, venti miglia a sud/sudovest di Marsala; il suo equipaggio aveva perso nove uomini uccisi in combattimento, ed un decimo sarebbe morto due giorni dopo per le ferite subite. Terminato il suo mesto compito, il Paladin diresse ad alta velocità – 32 nodi – verso Malta, con a bordo l'equipaggio del gemello. Da parte britannica la commissione d'inchiesta istituita sulla perdita del Pakenham concluse, a torto, che Paladin e Pakenham avessero incontrato due cacciatorpediniere di squadra, affondandoli entrambi.

L'interrogatorio di ufficiali e marinai di Paladin e Pakenham non permise di risalire con certezza all'identità delle navi avversarie, in quanto le opinioni erano discordanti, e nell'oscurità la colorazione mimetica delle torpediniere le faceva assomigliare a varie classi di cacciatorpediniere; il consenso era però che alla luce della luna e da 5500 metri di distanza, le navi italiane sembravano troppo grandi per essere delle torpediniere, e l'idea che si trattasse di cacciatorpediniere fu rinforzata dalla misurazione dei fori di proiettile sul Paladin, erroneamente ritenuti essere di proiettili da 120 mm, e dalle dichiarazioni del comandante del Paladin circa le dimensioni delle colonne d'acqua sollevate dai colpi caduti in mare (non venne invece creduto che ci potesse essere davvero stato un incrociatore). Il risultato dello scontro fu attribuito all'inesperienza degli equipaggi britannici: Paladin e Pakenham, infatti, erano stati trasferiti in Mediterraneo da pochi mesi, provenendo dall'Oceano Indiano, dove non avevano mai partecipato ad operazioni del genere (il solo Paladin aveva affondato, insieme a due altri cacciatorpediniere, un minuscolo trasporto militare italiano, lo Stromboli, ma quella nave era sola e quasi disarmata); gli equipaggi di Cigno e Cassiopea, al contrario, avevano l'esperienza accumulata in tre anni di scorte sulle rotte dei convogli. La perdita del Pakenham fu attribuita dai britannici ad un colpo fortunato; venne criticata la decisione di utilizzare i cacciatorpediniere classe P, nati originariamente per impiego contraereo nelle acque costiere della Gran Bretagna ed armati solo con cannoni da 102 mm, per dare la caccia a convogli nemici scortati, e venne rilevato che l'efficienza delle flottiglie di cacciatorpediniere britanniche era logorata da oltre tre anni e mezzo di intenso impiego bellico. Vince O'Hara commenta in proposito: "La decisione del Paladin di ritirarsi per via di una minaccia immaginaria [quella della presenza di un incrociatore] fu insolitamente cauta. Tuttavia, il fatto che

costituisse un successo il salvataggio di un convoglio composto da un mercantile al costo della perdita di un'unità di scorta e del grave danneggiamento di un'altra indica quale fosse la superiorità britannica nel combattimento notturno".

La salvezza del convoglio fu pagata a carissimo prezzo dall'equipaggio della Cassiopea, che dovette lamentare 56 tra morti e dispersi: praticamente metà dell'equipaggio, senza contare i feriti. I morti vennero sepolti a Trapani.

Il comandante Nasta venne insignito della Medaglia d'Argento al Valor Militare, con motivazione "Comandante di torpediniera di scorta a convoglio nel Canale di Sicilia, avvistati nella notte due grandi cacciatorpediniere nemici in fase di attacco, seguiva la torpediniera del capo sezione in pronta contromanovra riuscendo ad attrarre l'offesa nemica. Con

l'unità ripetutamente colpita e ridotta nell'efficienza da perdite fra il personale alle armi e dalle fiamme di due incendi, reagiva con le armi e si portava all'attacco col siluro costringendo le unità nemiche a ritirarsi con grossi danni. In seguito alle avarie riportate, una delle due unità avversarie fu abbandonata ed affondata. Si dedicava quindi alla salvezza della propria nave ormai in precarie condizioni di galleggiabilità e riusciva nell'intento fino a raggiungere a rimorchio una vicina base navale. Il valoroso comportamento delle nostre torpediniere consentiva al convoglio loro affidato di raggiungere il porto di destinazione". Al sottotenente del Genio Navale Otello Simoncini, unico ufficiale tra i caduti, venne conferita alla memoria la Medaglia d'Argento al Valor Militare, con motivazione "Sott'ordine di macchina su torpediniera, durante un combattimento notturno contro due super

ct., si adoperava con perizia per il buon funzionamento dei servizi; successivamente, informato dello sviluppo di un grave incendio a prora, attraversava una zona scoperta per portarsi sul luogo. Malgrado fosse rimasto leggermente ferito, continuava a dirigere l'opera di spegnimento e circoscrizione dell'incendio e quando le fiamme si propagavano all'anticastello, benché dissanguato ed asfissiato voleva personalmente accertarsi dell'entità dell'incendio. In questa sua opera trovava gloriosa morte". Alla memoria dei cannonieri Rino Barbotti, Alberto Bellini e Giuseppe Denegri, dei fuochisti Alberto Criscuolo, Giovanni Gandossi, Edoardo Romita ed Ettore Stuparich, dei siluristi Tommaso Grassi e Giovanni Mariani, del marinaio Giuseppe De Gennaro e del secondo capo elettricista Caio Guarnone venne conferita la Croce di Guerra al Valor Militare.



La Cassiopea a Taranto nel maggio 1943, in attesa di entrare in Arsenale per le riparazioni dei gravi danni riportati nello scontro notturno del precedente 16 aprile. Nella foto in alto è ben visibile la traccia lasciata sullo scafo dalla nafta che galleggiava sul mare durante la battaglia, che dà un'idea dello sbandamento raggiunto; si nota anche la plancia semidistrutta. Nella foto in basso, particolare del fumaiolo squarciato (g.c. STORIA militare)



Particolare del fumaiolo squarciato (g.c. STORIA militare)

Da Trapani (dove venne così descritta dal sottocapo Alberto Ferrari della Tifone, che la vide il 20 aprile al ritorno dalla Tunisia: «... era indescrivibile la devastazione di bordo: dalla plancia a poppa non s'intravedevano che rottami inforti e carbonizzati. La ciminiera era squarciata come un barattolo di marmellata») la Cassiopea venne poi rimorchiata a Taranto per i lavori di riparazione, che si svolsero nel locale Arsenale e si protrassero per oltre sei mesi (nell'estate del 1943, la nave risultava formalmente inquadrata nella I Squadriglia Torpediniere

di base a Napoli, insieme alle gemelle Sirio, Aretusa, Lince, Saggiario e Clio; il 12 luglio 1943 risulterebbe essere deceduto nel Mediterraneo centrale il marinaio cannoniere Giulio Cavallari di Portomaggiore, 20 anni, della Cassiopea, ma non sono chiare le circostanze, dal momento che all'epoca la nave si trovava ai lavori).

Di conseguenza, alla proclamazione dell'armistizio tra l'Italia e gli Alleati (8 settembre 1943) la Cassiopea si trovava ancora ai lavori a Taranto, una delle poche basi della Penisola a rimanere

saldamente sotto controllo italiano. Così preservata dai drammatici eventi armistiziali, rientrò in servizio quando ormai l'Italia era divenuta "cobelligerante" con gli Alleati 1943-1945

Durante la cobelligeranza, la Cassiopea viene adibita alla scorta di convogli con rifornimenti militari e civili italiani ed Alleati.

Nel 1944 effettua anche una missione "speciale" (sono tali le missioni di infiltrazione/esfiltrazione di informatori in territorio occupato, contatto e rifornimento di formazioni partigiane, azioni di fuoco contro truppe nemiche, recupero di militari sbandati nei Balcani) in Mare Adriatico.

27-29 gennaio 1944

Si trasferisce da Augusta a Taranto insieme al cacciatorpediniere Grecale, alla torpediniera Sirio, alle corvette Urania e Sibilla ed al sommergibile Jalea.

23 maggio 1945

Il sergente cannoniere Pietro Binetti della Cassiopea, 26 anni, da Brescia, muore in territorio metropolitano.

3 novembre 1945

Cassiopea, Libra e la torpediniera Ariete salpano da Taranto per andare incontro ai sommergibili Dandolo, Onice, Atropo, Tito Speri, Marea, Giovanni Da Procida e Ciro Menotti, di ritorno dall'Atlantico dove, durante la cobelligeranza, hanno partecipato all'addestramento delle unità antisommergibili Alleate. Incontrati i sommergibili al largo di Taranto, le tre torpediniere ne assumono la scorta e li conducono in porto, dove giungono alle 10.30 del 3 novembre.

1947

La Cassiopea è tra le navi lasciate alla Marina Militare italiana, non più regia, dal trattato di pace. Viene adibita a compiti addestrativi e di vigilanza.



La nave a Taranto nel 1946 (da "Le torpediniere italiane 1881-1964" dell'USMM, via Marcello Risolo e www.naviearmatori.net)



La Cassiopea in uscita dal Mar Piccolo di Taranto nel 1949 circa (g.c. Marcello Risolo, via www.naviearmatori.net)

Gennaio 1950

La Cassiopea, insieme a motopescherecci di Mazara del Vallo ed in cooperazione con due aerei della base di Augusta, partecipa alle ricerche del motopeschereccio mazarese Maria Madre, scomparso al largo di Capo Bon durante un fortunale tra il 24 ed il 25 gennaio. Le ricerche si protrarranno fino al 4 febbraio, ma dell'equipaggio di undici uomini non verranno trovati superstiti: il mare getterà sulla costa tunisina i corpi del motorista, Antonino Gancitano, e di due pescatori, Gaspare Messina e Vito Giacalone, insieme a vari rottami del peschereccio scomparso.



La nave nel 1950 (foto Aldo Fraccaroli, via Coll. Erminio Bagnasco e www.associazione-venus.it)



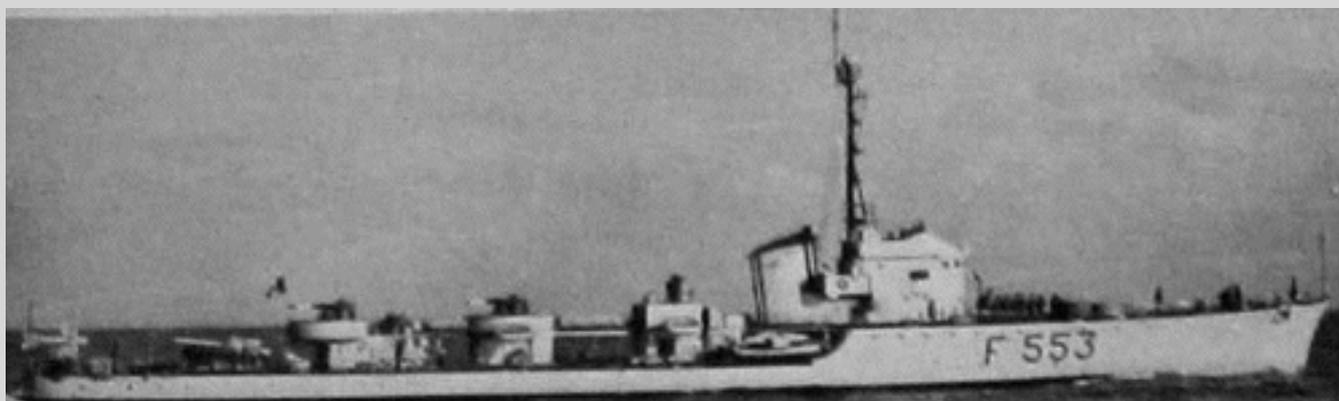
Un'altra immagine della Cassiopea nel dopoguerra (Naval History and Heritage Command)

1950

Riclassificata corvetta (altra fonte data invece questa riclassificazione al 10 aprile 1957, affermando che nel 1952-1953 la nave venne invece riclassificata come torpediniera di scorta).

1950-1952 (o 1950-1951)

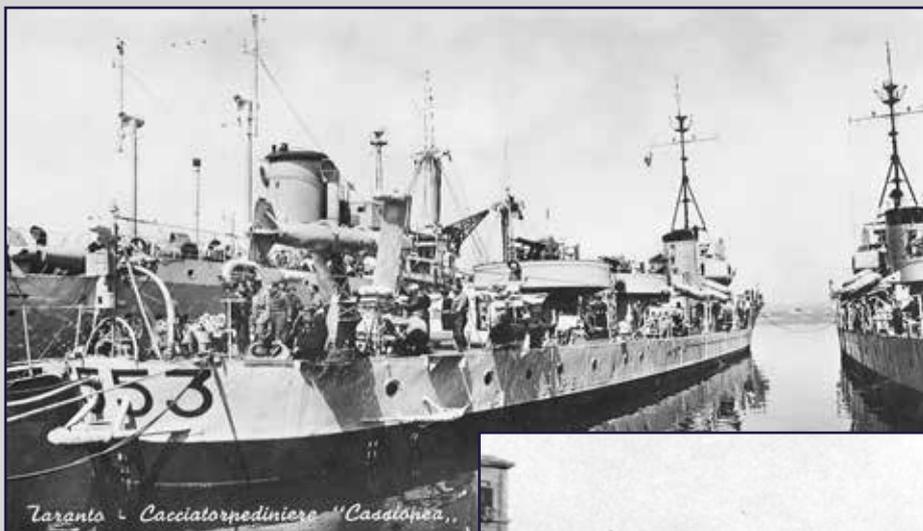
Grandi lavori di ammodernamento: vengono eliminati i tubi lanciasiluri, ed installato un lanciabombe antisommersibili a 24 canne "Porcospino" (Hedgehog Mk 10) da 178 mm, nonché radar e sonar. (Per altra fonte sarebbero stati installati anche quattro cannoncini antiaerei singoli da 40/56 mm).



La Cassiopea nel 1953 (da Navypedia)

1953

Riceve la nuova sigla ottica F 553 in seguito all'ingresso dell'Italia nella NATO. Negli anni successivi, partecipa ad operazioni NATO.



Altre due immagini della Cassiopea a Taranto negli anni Cinquanta (sopra: g.c. Marcello Risolo, via www.naviearmatori.net; lato: da "Un marinaio. Una storia" di Michele T. Mazzucato)

4 novembre 1954

La Cassiopea (capitano di corvetta Giovanni Veronese), insieme alla gemella Libra (capitano di fregata Renato Cordinoletti), agli incrociatori leggeri Raimondo Montecuccoli (capitano di vascello Alberto Villa) e Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi (capitano di vascello Raffaele Barbera; nave di bandiera dell'ammiraglio Candido Bigliardi, comandante la II Divisione Navale), ai cacciatorpediniere cacciatorpediniere Artigliere (capitano di fregata Marcello Sanfelice di Monteforte), Grecale (capitano di fregata Danilo Silvestri) e Granatiere (capitano di vascello Renato Frascolla) ed alla nave scuola Amerigo Vespucci (capitano di vascello Alcide Bardi; con a bordo gli allievi dell'Accademia Navale di Livorno), presenza a Trieste, riunita da pochi giorni all'Italia, alla parata militare tenuta in occasione del 4 novembre, alla presenza del presidente della Repubblica Luigi Einaudi. Tutte le navi, ormeggiate di punta alle banchine del bacino di San Giusto, innalzano il gran pavese.

Guglielmo Lodato, presente a bordo del Montecuccoli, ricorda così quella giornata: "Le Rive erano tanto assiegate da cittadini d'ogni età che indossavano sciarpe tricolori e sventolavano bandierine tricolori che non permettevano di intravedere il selciato. (...) La giornata era splendente di sole, le finestre e i balconi dei palazzi austeri delle Rive erano gremiti di cittadini ed esponevano grandi bandiere tricolori. Il Mon-



tecuccoli e il Vespucci, navi scuola dell'Accademia navale di Livorno, erano arrivati il 3 novembre dopo aver sbarcato gli allievi al termine della crociera estiva. Il Montecuccoli, in particolare, tornava da Alessandria d'Egitto dopo aver colà portato i reduci di El Alamein, per partecipare a una commemorazione della battaglia. Molti di loro erano giovani trentenni che avevano gloriosamente combattuto appena diciottenni".

31 ottobre 1959

Radiata dai quadri del naviglio militare, atto ufficializzato con decreto del presidente della Repubblica numero 74418 del 18 gennaio 1960. (Altra fonte colloca la radiazione al 1° agosto 1958).

Successivamente demolita (a fine 1962 risultava ancora in disarmo a La Spezia).



Una delle ultime immagini, se non l'ultima, della Cassiopea, in disarmo a La Spezia, scattata il 4 novembre 1962 (g.c. Giorgio Ghiglione, via Giorgio Parodi e www.naviearmatori.net)

ICOM IC-7610

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



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

 **SM Technology**
By Salvo Mangano IW9GZS

**PRODOTTI PER RADIOAMATORI
ACCESSORI - ANTENNA - RICETRASMITTENTI**

Il primo sito in DropShipping d'Italia

**A prezzi super convenienti
VISITA IL NOSTRO NEGOZIO ON LINE**

www.smelettronica.com

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”.



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.

1.13 RADIAZIONE (PARTE TREDICESIMA)

A partire dalla presente puntata esamineremo alcuni tra i tipi più comuni di antenne, cercando di mettere soprattutto in risalto gli aspetti meno noti o più controversi, senza peraltro soffermarci sulle rispettive caratteristiche, neanche le più salienti, presupponendole già note al lettore e comunque facilmente rintracciabili nella manualistica nonché in rete. Diversamente, a parte che occorrerebbe un trattato con spiegazioni, ragionamenti, considerazioni, formule, abachi, grafici e quant'altro vi si possa già reperire, tra l'altro esposto probabilmente meglio e con maggiore dettaglio, sarebbe operazione tautologica e comunque superflua; anche perché inevitabilmente incompleta, inadeguata, e sovente anche tardiva in rapporto alla costante, e talora prorompente, crescita tecnologica del settore nel quale, malgrado le ricorrenti congiunture spesso sfavorevoli, oltre ai nuovi ritrovati si assiste ad un progressivo lento e sottile ma costante perfezionamento dell'esistente, che col tempo dà sempre i suoi frutti; e tutto questo in parte notevole da ascrivere proprio all'opera dei Radioamatori. Rimando pertanto ai testi di riferimento ed altri sussidi e quant'altro già (almeno in parte) di elevata e capillare diffusione, quali le pubblicazioni dell'ARRL ed altre fonti, in modesta parte già anche indicati in bibliografia nelle precedenti puntate, i numerosi libri e riviste di radiotecnica, di antennistica, il web ecc. Mi limiterò dunque a tentare di schiarire le tuttora numerose zone d'ombra della non facile materia, unitamente a svariati pregiudizi che via via tenteremo di sfatare o quanto meno circoscrivere, i quali per quanto ho potuto constatare ancora vi aleggiano.



Fig. 1.13.1

Il classico dipolo orizzontale

Inizieremo dunque dal classico e paradigmatico dipolo orizzontale, sul quale come tale non occorre spendere molte parole, essendo quanto presente nei testi di riferimento e nella manualistica più che sufficiente per una pressoché completa caratterizzazione; ne abbiamo inoltre trattato diverse volte a vario titolo nelle puntate precedenti. Tuttavia riguardo alcune sue particolarità sarebbe desiderabile un esame ulteriore e più approfondito. Quanto al rendimento, se lo stesso è ben fatto e ben collocato, giochiamo in casa: la resistenza di radiazione nel suo generico punto P è r_r (i (P)) $\in R_r$ quale risulta misurata al centro O (ove essendo $i_0 = i_{max}$ sarà di conseguenza $r_r = r_{min}$) quando appunto il punto di rilevazione P coincida con il centro del dipolo), ed in condizioni accettabili di costruzione e posa e soprattutto di isolamento, in ogni caso di valore molto superiore alle resistenze dissipative R_s (puntata 1.9 nota 2). Si ha naturalmente irradiazione verso il terreno, che nel caso del dipolo orizzontale costituisce un piano proprio affacciato al di polo e parallelo al suo asse, piano che è posto in direzione ortogonale e poco distante (in termini di lunghezze d'onda) da esso proprio verso dove l'irradiazione è massima, come lo è anche l'induzione, e divide lo spazio praticamente in due: quello soprastante, e quello sottostante, appunto il suolo, che ne viene investito in pieno. Con conseguente riflessione dallo stesso, il che oltre ad alterarne il diagramma di radiazione rispetto a quello che si avrebbe nello spazio vuoto, ne fa variare anche la resistenza di radiazione in funzione della sua altezza sul medesimo, e può comportare perdite anche notevoli a seconda della qualità dei suoli e fattori connessi (v. puntate 1.7 ed 1.12). Su suoli cattivi conduttori, il dipolo dà il meglio di sé! Questo perché ne risultano alquanto ridotti gli effetti dipendenti appunto dalla conduttività del suolo, e dalla sua prossimità: tanto quello di riflessione, sia locale (proprio sotto il dipolo) che in area ampia

avente appunto un raggio di un centinaio o più di lunghezze d'onda, effetto che tende a sollevarne gli angoli di radiazione verticale; quanto quello dissipativo, se la conduttività è alquanto bassa (roccia) anche le correnti eventualmente indotte saranno di intensità minima (ricordiamo che l'entità delle perdite per effetto Joule è funzione del quadrato della corrente). Un'altra problematica che affligge sovente le antenne, specie di alcuni tipi come vedremo, è quello del bilanciamento, o simmetrizzazione che dir si voglia, dell'alimentazione. Per affrontarlo adeguatamente, inizieremo con alcune considerazioni, e magari un po' di ripasso, partendo da un'analogia idraulica che osserva la circolazione dell'acqua all'interno di una tubazione; essa infatti nel suo passaggio entro la condotta, ne lambisce la parete interna, e possono passarvi anche molti litri al secondo (nell'analogia con gli ampere = coulomb /sec) comportando così una sostanziosa bolletta (ulteriore analogia con i kWh). Se il tubo è integro, e ben raccordato e fissato al suo "carico" di destinazione (lavatrice, lavastoviglie, impianto di irrigazione, ecc.) sulla sua parete esterna non ne avremo neppure una goccia; non certo così se poi, magari tirando troppo o strapazzandolo, il tubo si stacca e ci rimane in mano! Se poi il raccordo non è adatto, sarà come voler riversare dell'acqua con un tubo tondo di gomma attaccato direttamente ad un foro di forma differente (Fig 1.13.1): l'acqua ne schizzerà fuori da ogni parte, bagnando non solo la superficie esterna del tubo stesso, ma anche il malcapitato che eventualmente lo sorregge. Similmente si comporterà la RF in assenza degli ulteriori accorgimenti che vedremo. Immaginiamo ora un carico resistivo generico alimentato da un cavetto coassiale (Fig 1.13.2), che nell'analogia fatta erano rappresentati rispettivamente dalla lavatrice e dal suo tubo di presa;

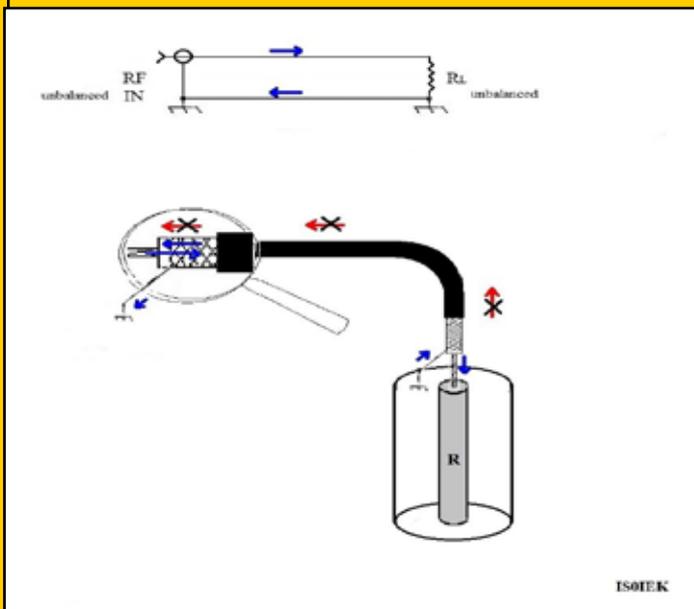


Fig. 1.13.2

se il cavo coassiale è ben collegato al carico la corrente vi scorrerà appunto solo internamente, e sulla superficie esterna dello stesso (ciò naturalmente se la "calza" metallica del cavo stesso è di buona qualità, con ottima conduttività e maglie abbastanza fitte e serrate) non vi sarà corrente alcuna, non avendo motivo di esserci. Il cavo sarà infatti autoschermante rispetto alla RF che trasporta, e ciò è valido nei due versi di percorrenza ⁽¹⁾ ⁽²⁾. Analogamente nel caso delle linee bifilari (piattina o scaletta) le correnti nei due conduttori risultano eguali ed opposte, e pertanto data la piccola spaziatura (sempre beninteso rapportata alla lunghezza d'onda λ) la linea non irradia; siamo infatti nel caso delle correnti contrapposte, vedasi in proposito la puntata 1.11. Se com'è probabile, la faccia esterna di un cavo è percorsa da RF, ciò è in genere dovuto: a) all'inappropriato congiungimento di una linea sbilanciata (il cavo) con un'antenna che invece è bilanciata quale il dipolo (o dovrebbe, almeno in teoria); nel caso del dipolo collegato senza interposto un balun questo accade praticamente sempre. Come pure b) ad altre modalità di accoppiamento parassita, che vedremo.

Un po' di ripasso certo non nuoce

Prima di inoltrarci nell'esame dei dispositivi di simmetrizzazione (balun), spesso impieganti componenti induttivi (a costanti concentrate) quali appunto bobine di varie forme e disposizioni, lineari o toroidali, riterrei necessaria una digressione appunto sugli induttori; difatti il panorama dei fenomeni si presenta indubbiamente un tantino complesso, come pure non sono di uso molto comune, almeno nella pratica quotidiana, le varie grandezze che vi intervengono, assieme alle unità che le rappresentano nei diversi sistemi di misura ⁽³⁾. Cercheremo pertanto di mettere meglio a fuoco la delicata materia, facendolo magari in modo persino ripetitivo per meglio consolidare i concetti, ma al solito nel modo più semplice possibile, senza però con questo mai banalizzare. Il funzionamento della bobina si fonda sul concatenamento tra loro dei flussi magnetici originanti in ciascuna delle sue spire. Vi hanno parte le grandezze seguenti:

- Il **FLUSSO** magnetico Φ_B ("fi con B", cioè riferito alla grandezza B, di cui sotto) autentico protagonista della nostra trattazione, viene espresso in weber (**Wb**) nelle unità di misura del Sistema Internazionale (S.I.) e in maxwell (Mx) in quelle del Sistema C.G.S. (centimetro gramma secondo o "sistema dei fisici", nelle cui unità peraltro capita di imbattersi in alcune pubblicazioni tecniche, specie se straniere e/o datate; ricordiamo inoltre che nell'elettromagnetismo le differenze tra i sistemi CGS ed SI non si riduce al semplice aspetto numerico riguardante i coefficienti di conversione tra le corrispondenti unità quali potenze del 10, ma investe vari altri aspetti di natura concettuale, specie quanto alle costanti fondamentali; la relazione tra le due unità è $1 \text{ Mx} = 10^{-8} \text{ Wb}$ (Wikipedia).
- Immaginiamo il campo come un insieme di linee di forza, o se preferiamo di filetti fluidi, orientati

nello spazio e con un verso di percorrenza, dunque un campo vettoriale rappresentato dal vettore **B** che individua il **CAMPO D'INDUZIONE MAGNETICA** (impropriamente detto talvolta "campo magnetico"); questa rappresentazione figurata è dovuta al Faraday. Pensiamoli attraversare una superficie, tanto per fissare le idee l'imboccatura del supporto cilindrico (tubetto) di un avvolgimento (alias solenoide o bobina Fig. 1.13.3) oppure analogamente la sezione retta di un toroide (che appare nella medesima figura in spaccato); le linee di flusso individuate dal vettore **B** sono linee chiuse che prediligono di per sé la forma circolare, cui tendono ogniqualvolta sia loro possibile.

- Quelle che pertanto attraversano l'imboccatura della bobina curveranno, quale con cerchi più stretti, quale con cerchi più larghi (in teoria percorrono tutto lo spazio, sino all'infinito, in spire sempre più diradate sino a divenire non misurabili, né altrimenti percettibili) per rientrare infine nel solenoide dall'imboccatura opposta; però in prossimità di ciascuno degli estremi dell'avvolgimento possiamo supporre che tale curvatura sia appena iniziata, tuttavia ancora in misura minima, tale da poter trascurare l'errore che commettiamo pensandone il fluire ancora rettilineo. Se la bobina anziché sul tubetto è avvolta sopra un toroide, i filetti circoleranno di preferenza entro l'anello da esso costituito, ed avranno meno possibilità di disperdersi nello spazio restante. Ciò che in questo momento

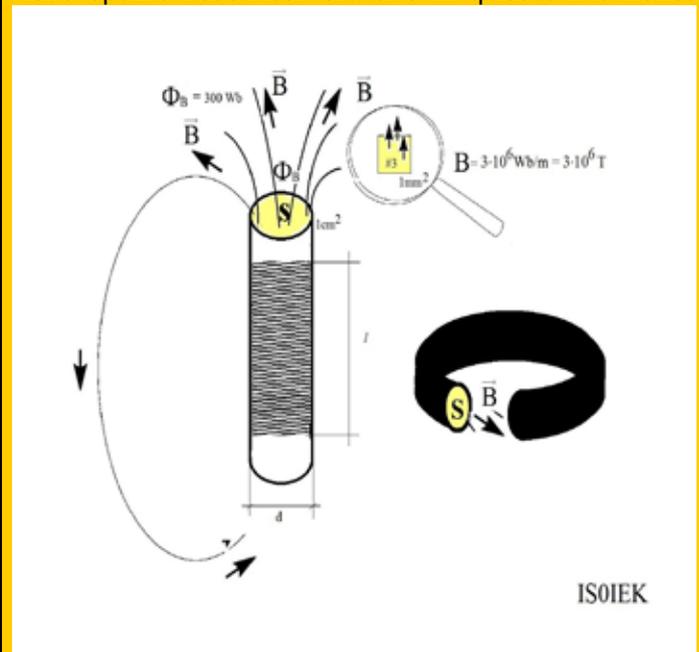


Fig. 1.13.3

importa è che all'imboccatura del tubetto, o nella sezione retta del toroide, i filetti possano ancora considerarsi paralleli, vuoi nella bobina per la vicinanza del collo della medesima all'avvolgimento, che nel toroide per la scarsa o praticamente nulla dispersione del flusso. Chiamiamo pure, tanto per intenderci, ciascun singolo filetto (linea di forza) un weber. Tante più linee si addensano sopra una data superficie (il m^2) tanto maggiore B che si può pertanto vedere come una densità, ossia la concentrazione dei filetti da un weber sulla superficie S

in base alla quale questi si presentano più o meno fitti (in modo del tutto analogo a come i coulomb, rappresentativi della carica elettrica, si addensano -non per nulla si adopera la parola "condensatore"- sull'estremità della bacchetta di ambra elettricamente caricata). B potrebbe perciò anche dirsi, sempre e solo per fissare le idee, "densità di magnetismo" (weber/mq ossia tesla), maggiore B (e dunque maggiore il prodotto dei suoi fattori H e μ , come vedremo più sotto) più "magnetico" l'effetto: è come lo spray di una bomboletta, ove B rappresenta la consistenza della spruzzata, ossia il peso della vernice espresso in kg/mq (alias Wb/mq o tesla T) o frazione, che cade sul mq; quanto più è consistente la tinta, più intenso e in definitiva migliore ne sarà (certamente entro dati limiti) l'effetto coprente. La misura dell'induzione magnetica \underline{B} sempre nelle unità del S.I. si esprime appunto in tesla (T) o che è lo stesso in weber/metro quadro ($\mathbf{Wb/m^2}$); o nel sistema CGS in gauss (\mathbf{G}) = $1/10^4$ tesla (incidentalmente no-tiamo che 10^4 è appunto il numero di cm^2 che costituiscono un m^2). Il flusso Φ_B è dato semplicemente dal prodotto del valore di \underline{B} per la superficie S, e maggiore la superficie (mq) ove incide, cioè più saranno i mq, maggiore il peso totale in kg (cioè i Wb, stavolta senza il /mq) della vernice impiegata, come pure maggiore la dimensione o scala del risultato totale. Al crescere del diametro d della bobina, aumenterà infatti l'area della sua imboccatura, e con esso il numero totale dei filetti (ossia dei weber) che l'attraverseranno ad angolo retto, in uscita da un'estremità ed in rientro dal quella opposta, cioè aumenterà il flusso magnetico Φ_B (tacendo con ciò di quei filetti che, al pari delle piccole perdite in una tubatura, avranno abbandonato la bobina prima dell'estremità -per poi pure rientrarvi, ma prima dell'altro estremo- e che costituiscono il cosiddetto flusso disperso, vale a dire non concatenato con tutte o parte delle altre spire, pertanto inutilizzabile ai fini del dispositivo; che ci auguriamo minimo, e pertanto metteremo in atto ogni accorgimento atto a far sì che tale sia per davvero). Variando dunque con d la superficie S e con esso il numero totale dei filetti Φ_B , ne rimarrà invece costante la densità B (anziché diluirsi); un po' sorprendentemente ma non troppo ove si consideri che spire più ampie significa che ad una corrente di un dato valore che la percorre, agli ampere cioè (alle amperspire, come si diceva un tempo) viene così concessa la possibilità di esplicitare un'azione magnetica complessivamente maggiore, essendosi incrementato il numero dei segmenti attivi costituenti la circonferenza ossia la spira percorsa da detta corrente, con l'accrescersi delle dimensioni della stessa, come vedremo meglio nel seguito. Densità appunto espressa da quanti vettori B passano per l'unità di superficie (m^2); questo perché la concentrazione (al pari dello spruzzo della bomboletta nella similitudine posta) è prefissata all'origine, e dunque non dipende dalla superficie che va attraversando, per cui: stessa concentrazione per maggiore superficie uguale flusso maggiore. Il flusso totale di B attraverso una data superficie (il collo della bobina, o la sezione trasversa del toroi-

de) sarà data dai Wb/m^2 (alias tesla T) cioè dal \underline{B} che attraversa ciascuna "mattonella" (da un m^2) moltiplicato per il numero dei m^2 cioè delle mattonelle che compongono l'insieme, ossia l'area S su cui si calcola il flusso totale, dunque $\text{Wb/m}^2 * \text{m}^2 = \text{Wb}$ appunto (alias tesla * m^2) vale a dire la somma del numero delle linee di flusso (ciascuna rappresentante un Wb) che complessivamente lo attraversano. A differenza dell'induzione \underline{B} , il flusso Φ_B non è infatti un vettore, ma uno scalare, come appunto lo è anche il numero dei m^2 verniciati (ed anche la paga del verniciatore). Nel caso esaminato trattandosi dell'imboccatura della bobina, costituente una semplice superficie circolare avente diametro d attraversata ad angolo retto dal campo d'induzione B il flusso attraverso essa sarà semplicemente $\Phi_B = \underline{B} \cdot S = \underline{B} \cdot \pi(d/2)^2 = \pi/4 \cdot \underline{B} \cdot d^2$, oppure la formula che corrisponderà all'area qualora la sezione della bobina abbia forma differente, quadrata o poligonale ecc., nel caso di una superficie S generica e genericamente orientata si tratterà dell'integrale esteso alla superficie interessata del prodotto scalare tra il vettore B ed il versore n individuante punto per punto la normale alla superficie stessa, cioè: $\Phi_B = \int_S \underline{B} \cdot \underline{n} \, dS$ (E. Amaldi, Fisica Generale II cap. 1, Marves, Roma 1965). Il valore di B in questa analogia rappresenterà al solito appunto la concentrazione (o la diluizione) della vernice, posto che questa venga spruzzata ad angolo retto, altrimenti vi influirà anche l'inclinazione del getto. Nell'esempio presentato in figura la "mattonellina" ha la superficie di un mm^2 , ed il valore ivi rappresentato di B è pari a $3 \text{ Wb/mm}^2 = 3 \text{ Wb}/(10^{-3} \text{ m})^2 = 3 \cdot (10^3)^2 \text{ Wb/m}^2 = 3 \cdot 10^6 \text{ Wb/m}^2 = 3 \cdot 10^6 \text{ T}$; se l'imboccatura della bobina presenta una superficie $S = 1 \text{ cm}^2 = (10^{-2} \text{ m})^2 = 10^{-4} \text{ m}^2$, sarà $\Phi_B = 3 \cdot 10^6 \text{ Wb/m}^2 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2 = 3 \cdot 10^6 \cdot 10^{-4} \text{ m}^2 \text{ Wb/m}^2 \cdot \text{m}^2 = 3 \cdot 10^2 \text{ Wb} = 300 \text{ Wb}$. - La concentrazione della vernice all'origine, tale e quale esce col getto per restare nell'analogia, non dipende però dalla superficie dipinta né dalla sua esposizione (orientazione rispetto alla sorgente) ma dalle quantità di tinta e diluente (beninteso adeguatamente agitati e mescolati) che stanno nella bomboletta. Analogamente la grandezza rappresentata dal vettore \underline{B} dipenderà a sua volta oltre che da uno scalare, non adimensionale, e precisamente dalla permeabilità magnetica μ , nonché da un'altra grandezza vettoriale denominata **H** dalla quale (previa moltiplicazione, come detto, per lo scalare μ) assumerà direzione e verso; la grandezza **H** detta appunto **INTENSITÀ DEL CAMPO MAGNETICO** (da alcuni "campo magnetizzante"). Che peraltro già conosciamo per averne trattato esaminando appunto l'irradiazione delle antenne in genere; posta quale origine del fenomeno del magnetismo, in coerenza con altri casi differenti -uno per tutti il magnete permanente, ma anche i campi magnetici planetari e galattici- campi tutti pensati come prodotti dalla circolazione di una corrente, e come tale studiati con gli stessi criteri ed unità di misura del caso di cui qui ci stiamo occupando; cui appunto gli altri fenomeni di magnetizzazione sono comunque riconducibili.

Una corrente (alternata) di intensità istantanea (efficace) i che percorra un solenoide costituito da n spire ed avente lunghezza l (altezza del rocchetto di filo, e non lunghezza distesa dello stesso filo che vi è avvolto) per cui sarà $H = i \oplus n / l$ (ib. cap. 5) espresso appunto in ampere/metro A/m (nel Sistema CGS oersted Oe ; $Oe = 10^3/4\pi A/m = 79,577 A/m$; $A/m = 10^{-3} \oplus 4\pi Oe = 0,012566 Oe$). Il numero delle spire, trattandosi di grandezza adimensionale, in tale definizione non è esplicitato tuttavia nell'uso tecnico si diceva -ed ancor oggi talora si usa dire- correntemente amperspire su metro ossia As/m , unità peraltro a suo tempo utilizzata anche da illustri Autori in campo accademico; ciò stava proprio ad indicare che la medesima corrente, concatenata più volte, produce appunto una intensità di campo H altrettante volte maggiore. Questa va però diluendosi al crescere della distanza dalla sorgente, analogamente del resto a quanto accade con al campo elettrico, da cui l'unità di lunghezza al denominatore. Notiamo incidentalmente come la misura in A/m dei campi magnetici H (dovuti alle cariche in moto) si presenti duale a quella espressa come sappiamo in V/m dei campi elettrici E (a loro volta dovuti alle cariche elettriche, sia in stato di quiete rispetto all'osservatore che in moto). La relazione che lega B ad H è la seguente: il valore di B è dato semplicemente dal prodotto di H per la permeabilità μ cioè $B = \mu H$ (ib.); la quale μ nel S.I. è espressa in henry/m ed è appunto una grandezza dimensionata, analogamente peraltro alla costante dielettrica ϵ espressa in farad/m sempre nel S.I. Da notare come qui ancora una volta troviamo nel sistema S.I. accostate l'unità di misura dell'induttanza L (henry) parlando di μ , con quella della capacità elettrica C (farad) parlando di ϵ , entrambe in rapporto all'unità di lunghezza (metro); grandezze henry/metro e farad/metro che guarda caso abbiamo incontrato proprio trattando delle proprietà delle costanti distribuite (induttanza e capacità per unità di lunghezza) in relazione alle antenne; e lo faremo pure a proposito delle linee di trasmissione. Per quanto prima detto, parlare di induzione magnetica B sarà circa lo stesso che parlare di campo magnetizzante H naturalmente a meno della costante, data dalla permeabilità μ , nonché delle unità di misura appunto non essendo detta costante un numero puro. L'importanza di questa relazione si evince però dalla seguente considerazione: a parità di spire e di corrente i che lo percorre e dunque in definitiva di H , un avvolgimento di diametro d maggiore concatenerà un maggiore flusso Φ_B in proporzione quadratica col diametro, ossia in proporzione diretta alla superficie della spira (gli stessi Wb per ciascun m^2 moltiplicati appunto per un maggior numero di m^2); identica cosa accadrà però passando dall'avvolgimento in aria a quello su nucleo, stavolta in proporzione diretta appunto alla permeabilità μ dello stesso. Un raddoppio degli ampere A comporterà dunque il raddoppio di H ; allo stesso modo agirà un raddoppio del numero di spire n , a parità di A . Il raddoppio di H comporterà come conseguenza un raddoppio di B e della sua espressione (in T o Wb/m^2 , o G nel sist. CGS) ed a parità di sezione S (ed inclinazione di questa rispet-

to ai filetti di B) anche di Φ_B in Wb (stante che $Wb/m^2 \cdot m^2 = Wb$) ossia Tm^2 (essendo analogamente $T \cdot m^2 = Tm^2$) oppure Mx (nel CGS). La stessa cosa accadrà al raddoppio della permeabilità μ , a parità di H . Al crescere degli A/m (oersted Oe) le linee di flusso o filetti si addensano, cioè vi saranno più linee Wb per m^2 ossia più tesla T (gauss G), ed al crescere del diametro d vi saranno più m^2 dunque un flusso Φ_B complessivo maggiore (più Wb in tutto). All'allungarsi di l con gli stessi A (e stesse spire) e con più m avremo dunque meno A/m (Oe) e quindi meno Wb/m^2 (T, G) cioè meno filetti su ogni piastrina da m^2 inoltre se ne disperderanno di più tra le spire; cosa che esamineremo meglio dopo, quando ci soffermeremo sull'induttanza. Allo stesso modo, allontanandosi dalle bocche del solenoide pur rimanendo il flusso Φ_B totale complessivamente lo stesso, questo andrà allargandosi, pertanto diminuiranno i filetti per ciascun m^2 ($Wb/m^2, T, G$). Gli stessi A che però percorressero una spira più grande non daranno però origine ad un campo magnetizzante H maggiore né, a parità di permeabilità μ , ad una induzione magnetica B maggiore (è infatti $B = \mu H$); però il flusso Φ_B attraverso la spira e la bocca dell'avvolgimento sarà maggiore (con tutto quanto ne conseguirà) perché l'induzione (Wb/m^2) interesserà, animandoli magneticamente se così si può dire ciascuno con un valore dell'induzione pari a B , un maggior numero di m^2 .

- Due parole sulla permeabilità μ . Come modello intuitivo (!) si potrebbe assimilare ad un condotto spazio temporale; o assai più prosaicamente allo scarico del lavandino che sembra attrarre (e di fatto gravitazionalmente li attrae) i filetti fluidi per convogliarli con accresciuta energia cinetica in un condotto forzato; l'analogia sarebbe più calzante se si parlasse di un fluido gassoso, avente (a differenza del liquido incompressibile) la proprietà di potersi contrarre così da aumentare il numero di filetti (cioè weber) passanti per l'unità di superficie (m^2) e cioè il valore di B . Allo stesso modo si comportano i filetti (linee di forza) del campo magnetico, per il quale la materia presentante maggiore permeabilità (vale a dire μ più elevata) ossia il mezzo ferromagnetico rappresenta un percorso preferenziale, quanto meno rispetto all'aria. Questa è per così dire poco permeabile (impermeabile) al magnetismo, rappresentando difatti per esso un ambiente ostile o quanto meno non tanto favorevole, un cattivo conduttore per così dire, del magnetismo; il tratto di un circuito magnetico attraversante uno spessore d'aria, in genere volutamente introdotto e di piccola lunghezza, è detto traferro. Ciò al contrario delle forze elettrostatiche le quali -per la legge di Coulomb- al crescere della permittività ϵ vanno indebolendosi (cui è dovuto ad esempio l'allentarsi dei legami ionici tra atomi ossia la solubilità dei composti salini ad es. nell'acqua liquido presentante un valore elevato di ϵ ,) trovando invece nel vuoto, ed in subordine nell'aria, il loro ambito d'elezione. Il cammino del campo magnetico nel materiale ad alta permeabilità μ , che viene come risucchiato in esso, è favorito dal fatto che quivi le particelle materiali (elettroni) vanno con questo orientando i loro moti

ciclici lungo le orbite (o più propriamente orbitali) in modo tale da divenire allo stesso tempo -un po' come le antenne, ed in genere i conduttori agenti da riflettori- recettori e sorgenti del campo stesso, che viene così convogliato e come condensato (con il conseguente aumento dei weber/m²) nel suo percorso entro il corpo materiale, costituito ad es. dal nucleo ferromagnetico, lineare o toroidale; in quest'ultimo caso, per la geometria del condotto magnetico il flusso ha difficoltà a lasciare l'anello e pertanto massimamente si mantiene all'interno di esso. Con altra e più ardita analogia, si potrebbe pensare ad un allineamento direttivo Yagi formato da innumerevoli elementi dipoli (ciascuno assimilabile ad un atomo del mezzo materiale ferromagnetico) costituente appunto una via preferenziale per il campo (e.m. in tal caso) proveniente da una data direzione ed avente una determinata frequenza, risonando tutti pressoché all'unisono con questo. Qual è la relazione tra H e l' **INDUTTANZA L** di una data bobina ? **L** viene appunto definita come rapporto $L = \Phi_B / I$ tra il flusso Φ_B e la corrente **I** dal quale esso trae origine; questa relazione introduce un elemento in più, la superficie **S**, assunto che **B** è proporzionale ad **H** attraverso μ , il passaggio non è però immediato, converrà pertanto spendervi qualche parola. Dalla **I**, attraverso **n** ed **l** (numero delle spire e lunghezza) otterremo come già visto il campo magnetizzante $H = nI / l$; da questo attraverso la permeabilità μ avremo l'induzione **B**, ossia $B = \mu nI / l$; moltiplicando per la superficie **S**, da essa avremo $\Phi_B = B \cdot S = \mu nI \cdot S / l$ da cui infine l'induttanza $L = \Phi_B / I = \mu n^2 I \cdot S / l = \mu n^2 \cdot S / l$ e se l'avvolgimento è circolare $\mu n^2 \cdot \pi d^2 / 4l$. Scompare **I**, stando contemporaneamente al numeratore (per via di **H**) ed al denominatore (per via della definizione stessa di **L**). Abbiamo così caratterizzato la bobina in base ai suoi parametri magnetici (μ), costruttivi (**n**) e geometrici (**l**, ed **S** funzione del diametro **d**) questi ultimi esprimibili, se la sezione della bobina è cilindrica e dunque $S = \pi d^2 / 4$ anche mediante il rapporto **d/l** citato in manualistica, o ad altri rapporti quali ad es. il **n**. di spire per unità di lunghezza (ossia la densità delle spire); notare come il numero delle spire compaia al quadrato, perché il flusso andrà calcolato sul-

la superficie **S** relativa ad ogni spira attraversata dal flusso: ciascuna spira sarà concatenata con sé stessa e con tutte le altre, e quindi in totale **n** volte quante sono le spire; ciò in quanto, trattandosi appunto di autoinduzione, ogni spira è a sua volta simultaneamente induttrice ed indotta, quest'ultima in ulteriore funzione della sua distanza dalla spira induttrice. Cfr. <https://www.chimica-online.it/fisica/induttanza-di-un-solenoide.htm>; induttanza (it.wikipedia.org). Allungando l'avvolgimento se ne riduce infatti l'induttanza **L** come altresì ben sapranno quanti hanno talvolta aggiustato in apparati VHF il valore delle loro minuscole bobinette in aria, prive di supporto, distanziandone più o meno le spire. In definitiva, la lunghezza **l** dell'avvolgimento, quindi le sue caratteristiche geometriche, in esse compreso anche lo spessore del filo impiegato, ossia il diametro della sezione retta di questo, pur se le spire (anche restando bensì isolate tra loro da un interposto strato per quanto sottile di vernice, o da altro rivestimento isolante quali plastica, tessuto, seta) fossero tra loro ben serrate; ed in ogni caso con l'eventuale spaziatura tra spira e spira gioca qui un duplice ruolo, sempre nel ridurre il potere induttivo del medesimo: da un lato si ha tra l'inizio e la fine dell'avvolgimento una diluizione con la distanza degli effetti dei campi **H** prodotti dalle -e mutualmente agenti sulle- rispettive spire che vi sono allocate, dall'altro la maggiore spaziatura tra le spire concede maggiore adito alla dispersione del flusso negli spazi interspira. Effetti analoghi determina la lunghezza negli avvolgimenti toroidali; ove concordemente con quanto detto è dato piuttosto assistere, ad aumenti dell'induttanza al ridursi della lunghezza -a parità del numero di spire- dell'avvolgimento, vale a dire della frazione di circonferenza del toroide occupata dallo stesso. Questo perché in genere le formule che ne determinano il numero sono data con il presupposto -più o meno implicito- di una distribuzione uniforme delle stesse lungo la circonferenza (cfr. Handbook di Nuova Elettronica, note alla pag. 428) per cui stringendo tra loro le spire (lasciandone così libera una parte del toroide) la lunghezza dell'avvolgimento viene a ridursi, e di conseguenza l'induttanza ne risulta accresciuta.

Note:

- 1) nell'esempio, abbiamo fatto astrazione sia dalla *qualità* del carico applicato (resistivo o reattivo, o misto) che dall'attitudine nei confronti di questo del cavo stesso (vale a dire se le caratteristiche del cavo e del carico, ed in particolare l'impedenza caratteristica del primo, si corrispondano vicendevolmente); il cavo è infatti schermante tanto verso la potenza incidente (onda diretta) e lo è altrettanto nei confronti della potenza riflessa (onda riflessa, appunto); ciò in particolare significa che anche in presenza di disadattamenti (dati in particolare da carichi resistivi di valore differente dall'impedenza caratteristica del cavo e/o da reattanze non compensate presenti nel carico) e conseguentemente di potenze riflesse anche forti, alias elevato rapporto di onde stazionarie SWR o ROS che è lo stesso, il cavo -se appunto di buona qualità- rimane sempre schermante, cioè ugualmente non irradia; **è falso quindi affermare che il cavo irradia se vi sono presenti onde stazionarie**;
- 2) le cause dell'eventuale irradiazione dalla linea (che eventualmente magari si accompagna alla presenza di onde stazionarie) vanno ricercate altrove, come vedremo appresso;
- 3) direi anzi che tra tutte le grandezze elettromagnetiche, quelle in particolare attinenti il magnetismo restano un po' le cenerentole, lasciando così il loro significato e la loro memorizzazione sovente nel vago senza che si riesca a raggiungere una ben strutturata visione d'insieme. Costituendo inoltre una parte poco intuitiva della peraltro vasta e complessa materia, risentono forse maggiormente dei limiti di un approccio didattico del tipo tradizionale;

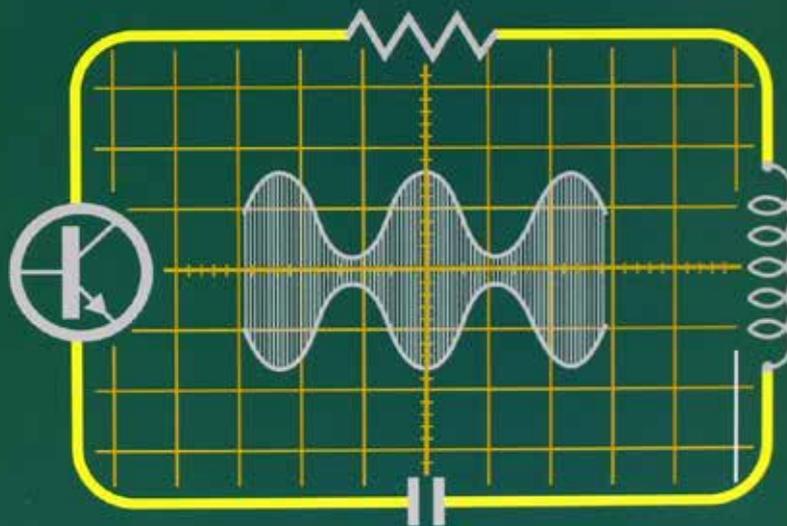
I MANUALI DEL RADIOAMATORE

NERIO NERI I4NE

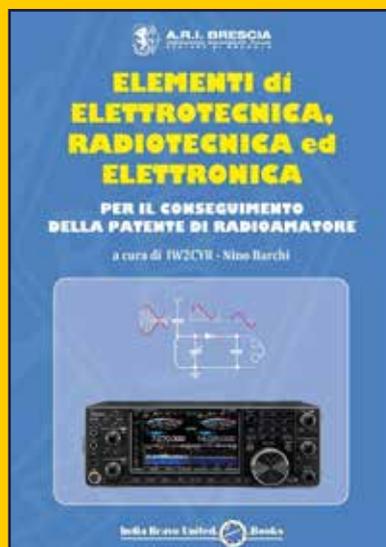
RADIOTECNICA per radioamatori

con elementi di
elettronica e telecomunicazioni

EDIZIONE 2013



Edizioni C&C S.r.l.



AWARD Amerigo Vespucci World Campaign 2023 - 2025



Delegazione Regione
Lombardia

Three beautiful awards
and a special plaque.
One by one steps for 30
DXCC in 20 months!
See the rule!

WWW.ASSORADIOFARINAI.IT



"ITS AMERIGO VESPUCCI WORLD CAMPAIGN AWARD – 2023-2025 *Dal 1 luglio 2023 al 11 Febbraio 2025*

Dal 1 luglio 2023 all'11 febbraio 2025 il Vespucci navigherà per 20 mesi, approdando in oltre 30 porti in 28 Paesi e toccando tutti i 5 Continenti del globo.

Un tour mondiale che vedrà la Nave Scuola della Marina Militare Italiana – che con le sue 92 candeline, spente lo scorso 22 febbraio, è l'unità navale italiana più anziana in servizio – navigare a vele spiegate con a bordo gli allievi ufficiali della I classe dell'Accademia Navale di Livorno, che riceveranno nel corso della campagna addestrativa estiva il loro "battesimo del mare".

Nel segno della tradizione dell'antica arte marinairesca e dell'innovazione dei suoi sistemi orientati alla tutela ambientale, Nave Vespucci porterà per il mondo i valori della storia e della cultura nazionale nonché l'eccellenza produttiva italiana, a sostegno dell'importanza del tema della marittimità per lo sviluppo globale.

Già Ambasciatrice UNESCO e UNICEF, Nave Vespucci durante il suo giro del mondo sarà il mezzo per sviluppare e consolidare collaborazioni in ambito accademico e universitario, soprattutto nel campo della ricerca scientifica e della tutela del sistema marino, promuovendo altresì gli obiettivi ambientali del World Oceans Day.

L'Associazione Radioamatori Marinai Italiani con il patrocinio dell'A.R.I., dell'ANGET (Delegazione Regione Lombardia) e dell'ANMI (Gruppo di Milano), indice un diploma valido dal 1 luglio 2023 sino all'11 febbraio 2025 data del rientro in patria del Vespucci

- PERIODO DI VALIDITA'

Dal 1 luglio 2023 al 11 febbraio 2025

- BANDE

Sono consentite le seguenti bande:

10m - 12m - 15m - 18m - 20m - 30m - 40m - 80m

- MODALITA'

SSB/CW/FT8/FT4

- CATEGORIA e DIPLOMA

Per acquisire il diploma, ci sono le seguenti categorie:

- BRONZO: QSO con 10 stazioni DXCC* + la stazione jolly;
- ARGENTO: QSO con 20 stazioni DXCC* + la stazione jolly;
- ORO: QSO con 30 stazioni DXCC* + la stazione jolly;
- DIAMANTE: QSO con 30 stazioni DXCC* + II9IABJ + IQ9MQ + **5 SEZIONI ARMI** ⁽¹⁾

Ogni stazione può essere contattata solo una volta .

I diplomi saranno inviati in formato PDF o JPG.

(1) Le sezioni ARMI collegate in più valgono come sostituto di paesi DXCC

- LISTA DEI PAESI DXCC DA COLLEGARE*

[I] ITALIA - [F] FRANCIA - [EA] SPAGNA - [6V] SENEGAL - [D4] CAPO VERDE - [HI] REPUBBLICA DOMINICANA - [HK] COLOMBIA - [9Z] TRINIDAD & TOBAGO - [PY] BRASILE - [CX] URUGUAY - [LU] ARGENTINA - [CE] CILE - [OA] PERU' - [HC] ECUADOR - [HP] PANAMA - [XE] MESSICO - [W] USA - [AH6] HAWAII - [JA] GIAPPONE - [DU] FILIPPINE - [VK] AUSTRALIA - [YB] INDONESIA - [9V] SINGAPORE - [VU] INDIA - [AP] PAKISTAN - [A7] QATAR - [A6] U.A.E. - [A4] OMAN - [SU] EGITTO - [5B] CIPRO.

- STAZIONE JOLLY

II9IABJ - IQ9MQ

- SEZIONI ARMI (1)

IQ0PM - IQ7UJ - IQ7AAJ - IQ8XS - IQ9AAF - IQ9AAH - IQ9AAK - IQ9AAL - IQ9AAM - IQ9AAQ - IQ9AAP - IQ5AAT

- LOGS.

Sono accettati i seguenti log elettronici nel seguente formato: Cabrillo (CBR), Excel (XLS), ADIF (ADI). Tutti i logs ricevuti saranno controllati dal contest manager e la decisione finale sarà definitiva e insindacabile.

Tutti i Log elettronici vanno inviati al seguente indirizzo di posta elettronica:

eMail:

it9mrm@assoradiomarinai.it

RICHIESTE

- Per le categorie **BRONZO, ARGENTO e ORO** possono richiedere il diploma anche in formato cartaceo previo invio di **€ 10,00**

- Per la sola categoria **DIAMANTE** è prevista una placca ricordo dell' "ITS Amerigo Vespucci Campaign Award 2023-2025" con un contributo spese di **€ 40,00**: placca in legno formato 20x26 cm con targa dorata e targhetta personalizzata con il proprio nominativo di stazione.

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

INFORMAZIONI

Eventuali informazioni al diploma possono essere prelevate dal sito ufficiale dell'A.R.M.I. <http://www.assoradiomarinai.it>





*Una volta marinaio ...
marinaio per sempre*



www.marinaiditalia.com

Associazione Nazionale
Marinai d'Italia

Piazza Randaccio, 2 - 00195

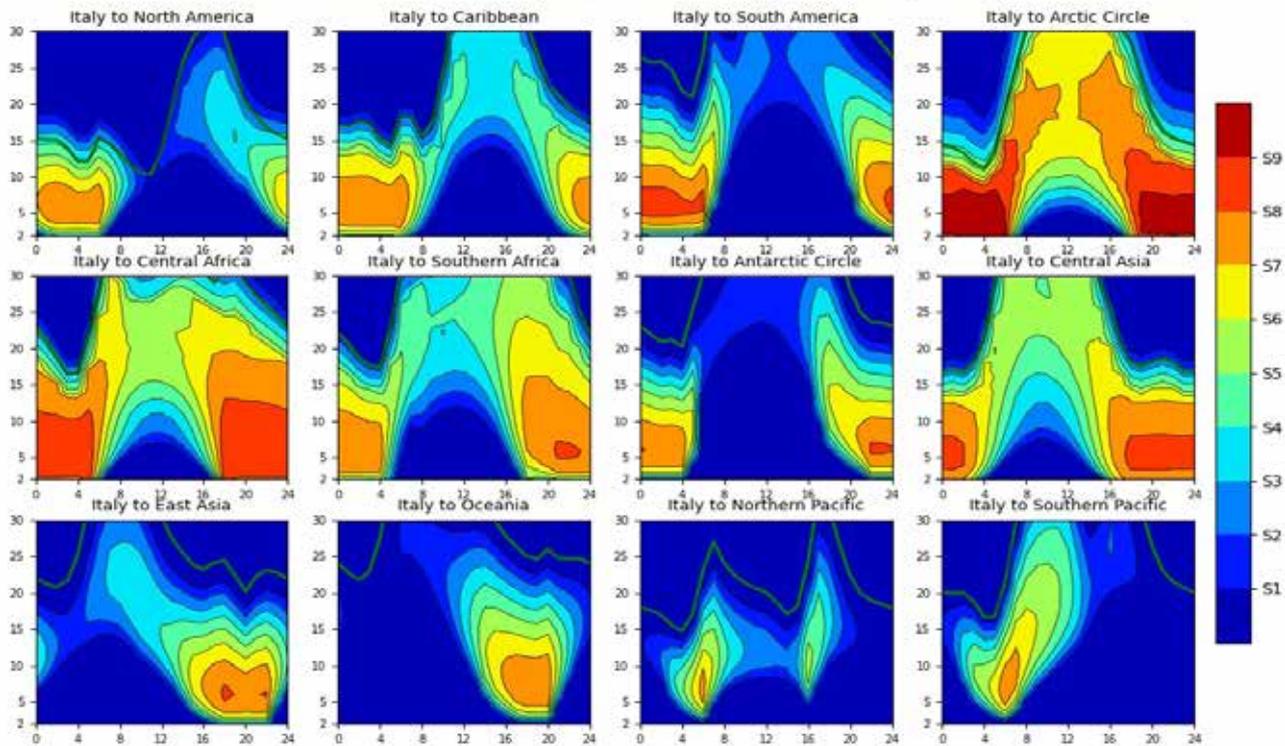
tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

e-mail segreteria@marinaiditalia.com

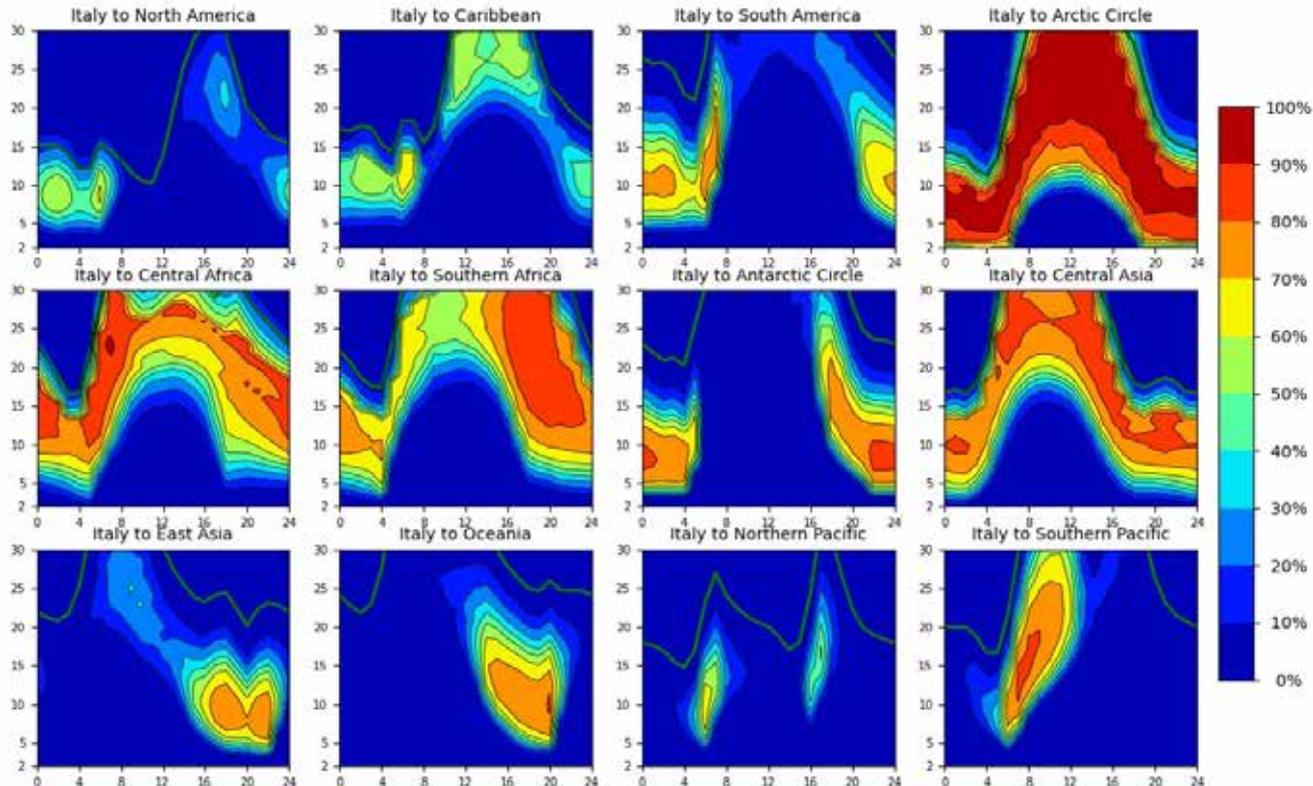
PROPAGAZIONE DI OTTOBRE

di Maurizio Diana, IU5HIV MI-1446

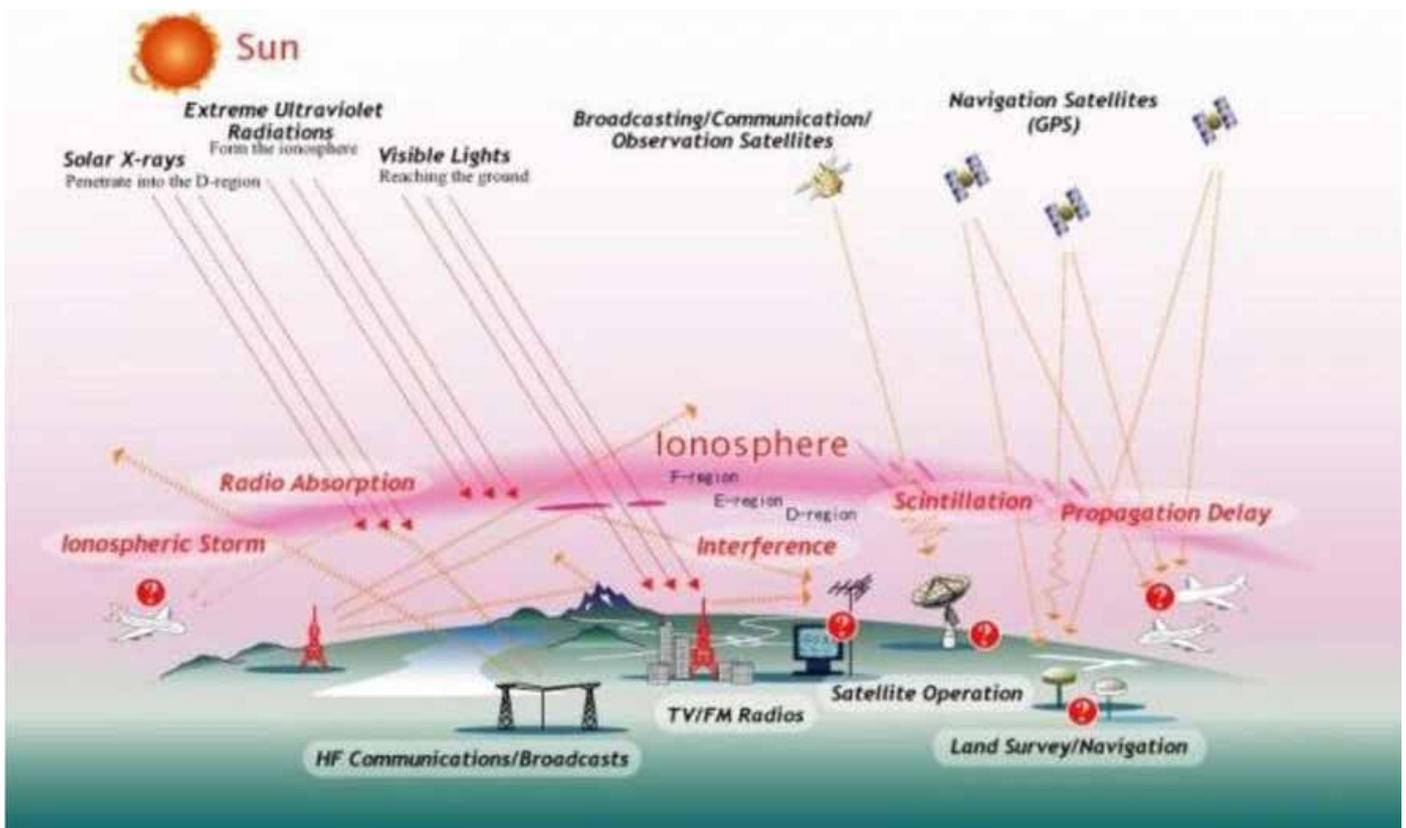
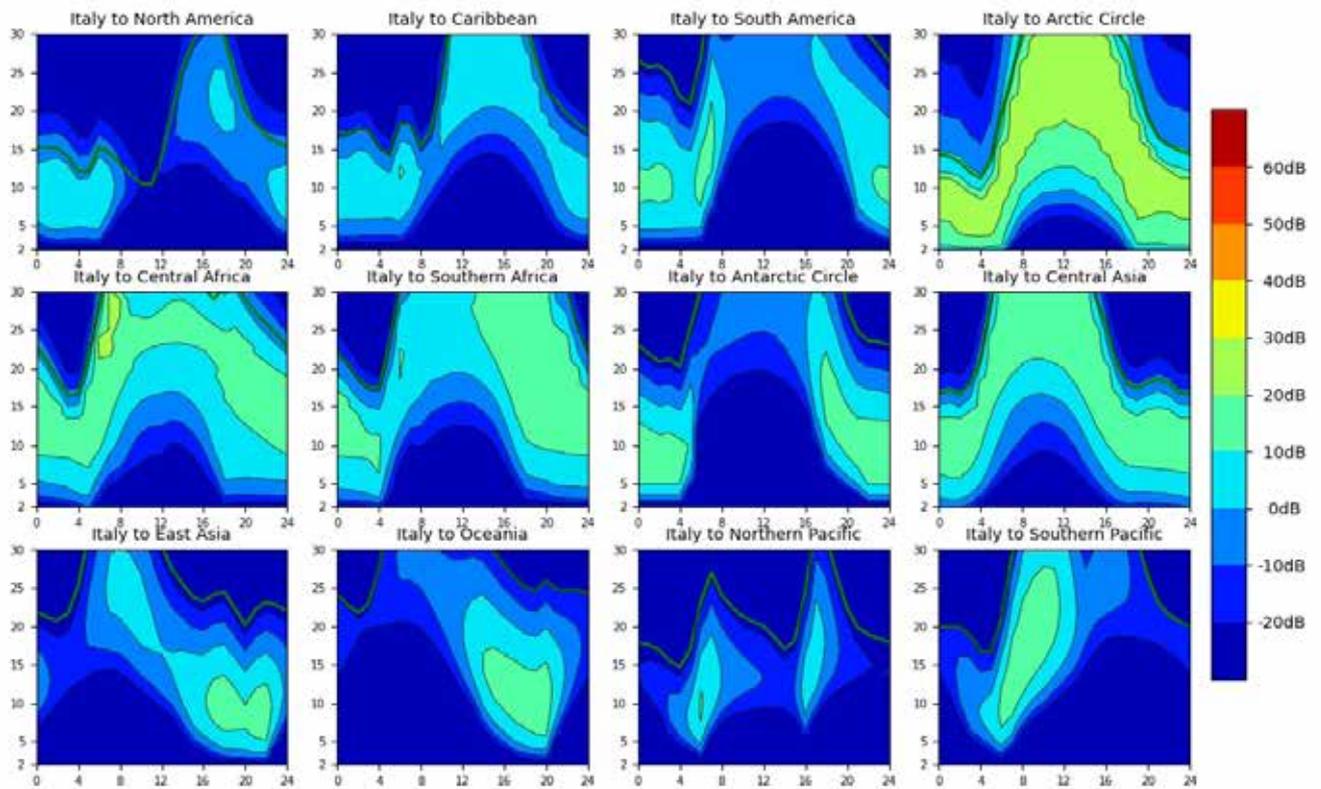
Octobre 2023 -Previsioni di Propagazione in Signal Strength- by IU5HIV



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



Ottobre 2023 -Previsioni di Propagazione in SNR- by IU5HIV



Previsione in tempo reale dell'andamento della propagazione ionosferica sulle bande HF



Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



Segui
QSL CARD BY IT9EJW
SU



INTERNATIONAL
WARSHIPS AWARD

EIGHT CLASSES
FREE AWARDS

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

PDF FORMAT
PROFESSIONAL HAM RADIO GAME'S

BEAUTIFUL WARSHIPS AROUND
OF THE WORLD

INTERNATIONAL
MARITIME MOBILE AWARD

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT

COME PLAY
WITH US!

www.assoradiomarinai.it
THE BEST ARMI AWARD

**INTERNATIONAL SUBMARINES
AWARD**

<p>I.S.A. BRONZE</p> <p>Obtained with 5 different submarines (M) sign contacts around of the world and 10 country (IACC). List doc in the web site.</p>	<p>I.S.A. SILVER</p> <p>Obtained with 10 different submarines (M) sign contacts around of the world and 20 country (IACC). List doc in the web site.</p>	<p>I.S.A. GOLD</p> <p>Obtained with 20 different submarines (M) sign contacts around of the world and 30 country (IACC). List doc in the web site.</p>
--	---	---

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

Associazione Radioamatori Marinal Italiani
info@assoradiomarinai.it

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

Best of the Best Awards

NUOVA ID CARD ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM

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

Quindi per tutti coloro che vogliono la nuova tessera ARMI, basta inviare una foto personale in formato JPG al seguente indirizzo email: **it9mrm@assoradiomarini.it**

Appena ricevuta sarà mia cura inviartela nel più breve tempo possibile. A questo punto non vi resta che stamparla e inserirla in una custodia per tesserini o se volete, portatela in una cartoleria, fatevela stampare e plastificare e la tessera è pronta per l'utilizzo.



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.



85ØHRA

CTIAPP

Portugal




Mafra 10 de Agosto 2008

GB175PO
TM

2EØWMG/P

Iles of Scilly



EU-011

IOTA: EU-011 Iles of Scilly
ITU Zone: 27
CQ Zone: 14
WAB:

Confirming QSO	Date	UTC	Band	RST	Mode

GERMAN
AMATEUR RADIO
STATION

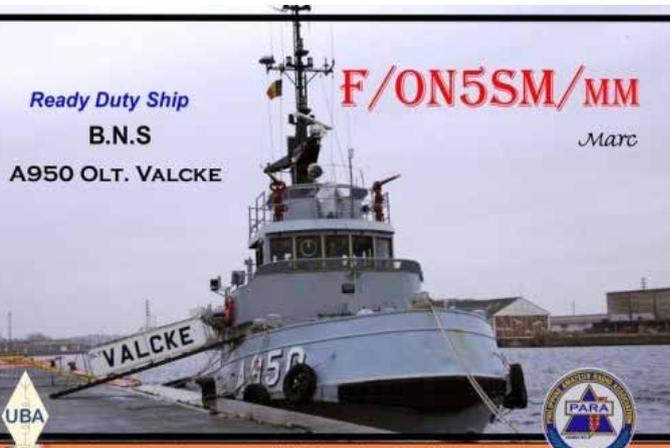
DJ6AZ



Ready Duty Ship
B.N.S
A950 OLT. VALCKE

F/ON5SM/MM

Marc



UBA

Active at Dunkerque (Dunkirk) from June 10 till 16 - 2008.

ITALIAN RADIO AMATEUR
http://home.virginia.edu

IT9D

100th year of the Italian and Italian language 500 kHz

SNØ5MHZ



SP1EG



CENTURY OF UNDERWATER
100 лет подводному делу

UE101



uxØza



1956-1960



DF4BV

Heinz Müller - Norderende 34 - D-21762 Borkum DOK E92

85ØHRA

3G9A/MM

3YØZ

100-NORTHERN CALIFORNIA FOUNDATION

GDXF

The Calvin Award

International DX Association

INDEX A

GB175PO & TM175

W6DDG

USS TOWERS (DDG-9)

AMATEUR RADIO CLUB

OP CALLSIGN

CONFIRM 2X QSO WITH	DATE	UTC	FREQUENCY	MODE	RST

Saint Petersburg, Russia

Alexander Osipov

RA1AOZ

13 Original Colonies Special Event

K2E

Kalmar Nyckel 1688

Delaware

NJ2BB

Battleship New Jersey

Amateur Radio Station

CG 16 near MOSCOW RUSSIA ITU 29

RU3AWK / RK3DWM

Российский Радиолюбительский Клуб

QTH: Москва

http://thehousekeyd6.narod.ru

e-mail: ua3aw@mail.ru

CONFIRM QSO WITH	DAY MONTH YEAR	TIME UTC	BAUD RATE	2-WAY	RST	QSA

PSE CSL TXN via RIG-BL

TS!

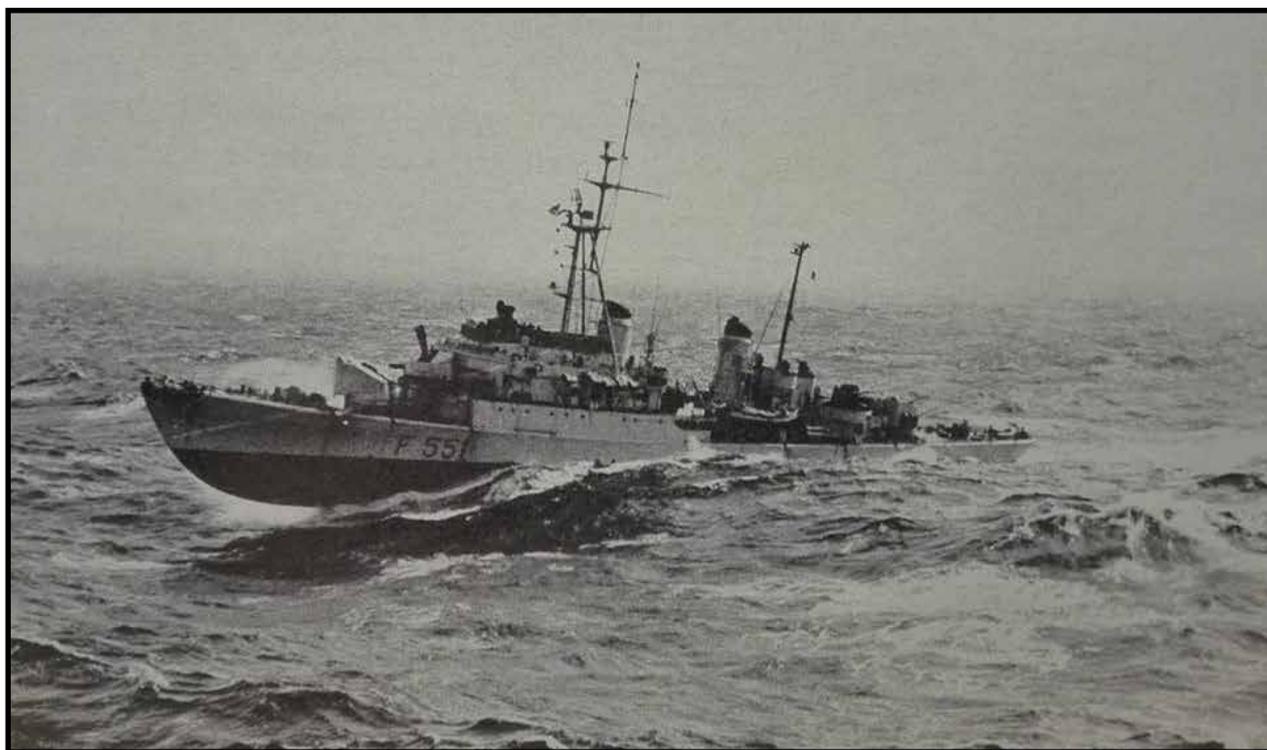
DF4BV

Heinz Müller - Norderende 34 - D-21782 BDKau. DOK E32

FOTO STORICHE



Fregata CASTORE (1955 - 1983)

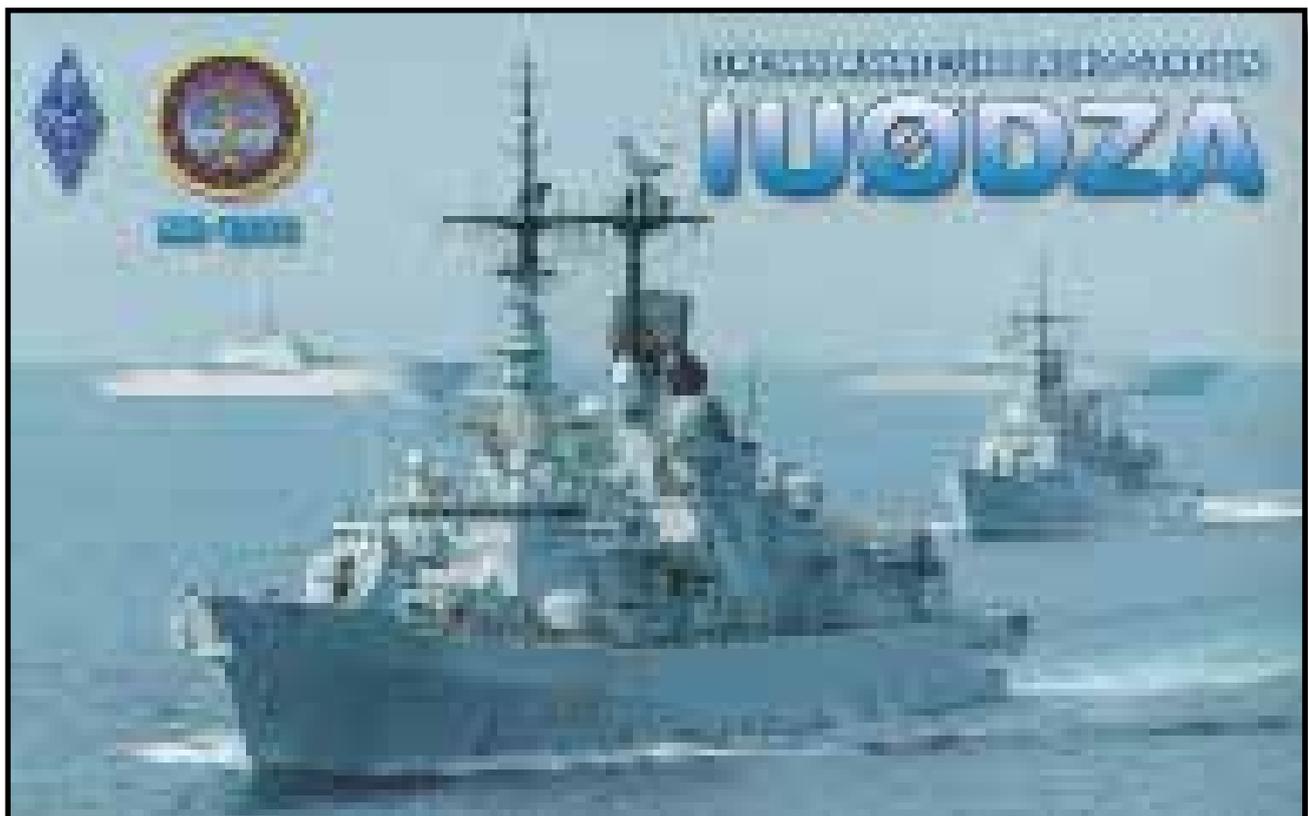


Fregata CANOPO (1952 - 1982)

La stazione radio di....



La QSL DEI SOCI....



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)

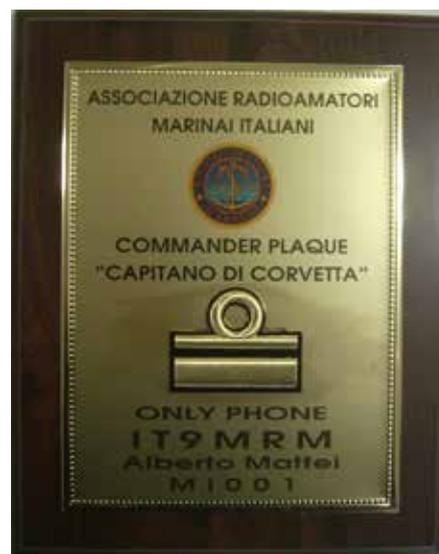
"ONLY PHONE" (SSB)

"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: IT64E030698462010000004132 Banca Intesa-S.Paolo Filiale di Augusta

CARATTERISTICHE DELLA PLAQUE

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

INFORMAZIONI

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



Per conseguire la Prima categoria **"CC Plaque - Bronze"** bisogna contattare o ascoltare:

- nr. 5 Stazioni membri ARMI;
- nr. 5 Stazioni membri INORC;
- nr. 2 Stazioni membri MF;
- nr. 2 Stazioni membri RNARS;
- nr. 1 Stazione membro MFCA;
- nr. 1 Stazione membro BMARS o MARAC;
- nr. 1 Stazione membro YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 3 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 3 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 3 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 5 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);



Per conseguire la Seconda categoria **"CF Plaque - Silver"** bisogna contattare o ascoltare:

- nr. 10 Stazioni membri ARMI;
- nr. 10 Stazioni membri INORC;
- nr. 5 Stazioni membri MF;
- nr. 5 Stazioni membri RNARS;
- nr. 2 Stazioni membri MFCA;
- nr. 2 Stazioni membri BMARS o MARAC;
- nr. 2 Stazioni membri YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 10 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 10 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 10 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 10 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);



Per conseguire la Terza categoria **"CV Plaque - Gold"** bisogna contattare o ascoltare:

- nr. 15 Stazioni membri ARMI;
- nr. 15 Stazioni membri INORC;
- nr. 10 Stazioni membri MF;
- nr. 10 Stazioni membri RNARS;
- nr. 5 Stazioni membri MFCA;
- nr. 5 Stazioni membri BMARS o MARAC;
- nr. 5 Stazioni membri YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 15 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 15 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 15 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 15 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);





DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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

Il Diploma di Attestazione ARMI può essere richiesto da tutti i soci iscritti all'ARMI. Per il rilascio dell'attestato è richiesto un **contributo volontario di almeno 5 Euro**, di cui tolte le spese di spedizione e stampa, il resto sarà donato all'Istituto Andrea Doria.

Ulteriori informazioni li trovate sul nostro sito web.

La richiesta va inviata al seguente indirizzo:

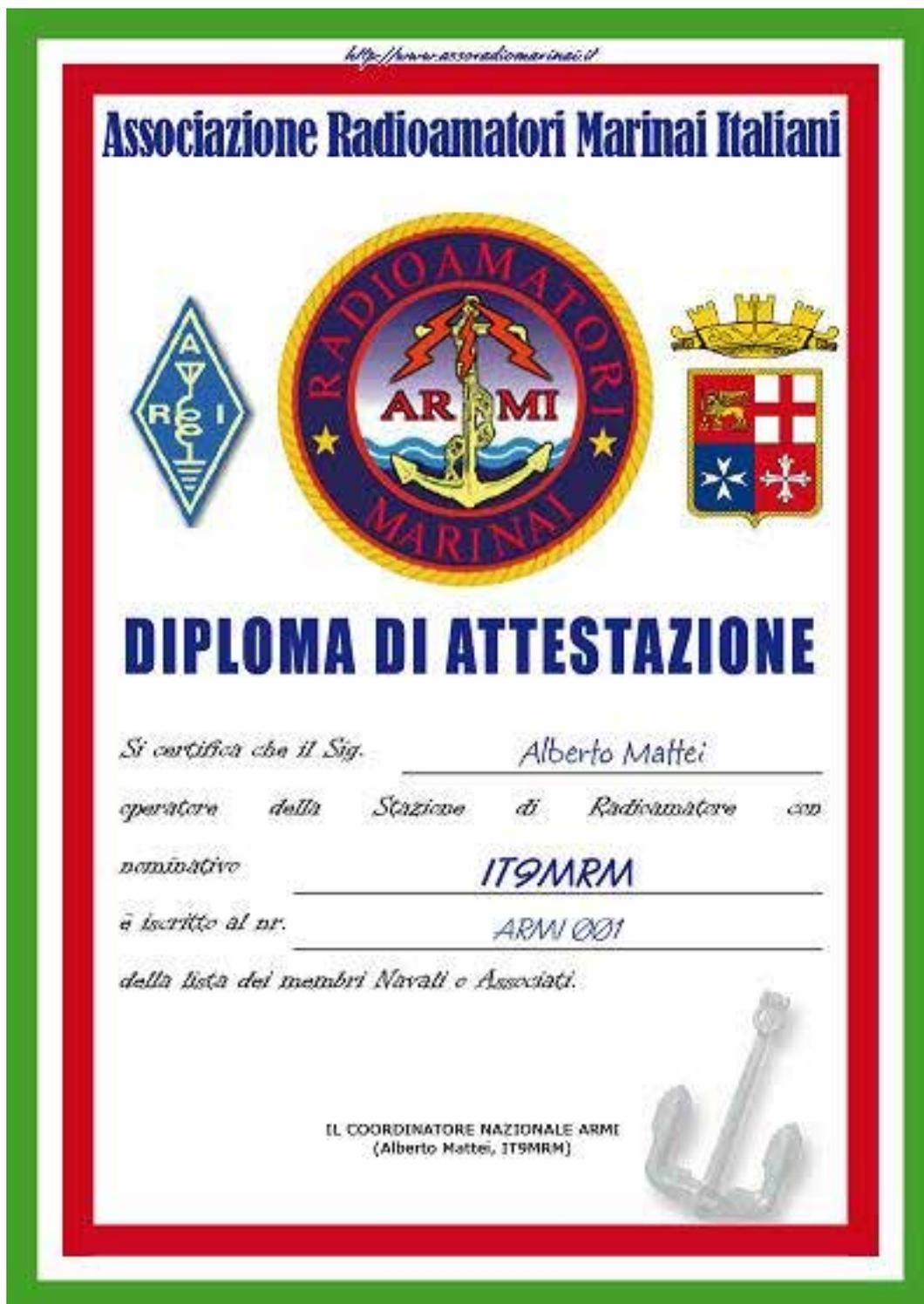
Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.)

Alberto Mattei (IT9MRM)

Via Enrico Millo, 20

I-96011 Augusta (SR)

ITALY



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





Fincantieri e Leonardo firmano il contratto. Valore complessivo per le prime tre unità è pari a 925 milioni di euro

Nell'ambito del programma di acquisizione Opv (Offshore Patrol Vessel) della Marina Militare italiana (Mm), Orizzonte Sistemi Navali (Osn), la joint venture partecipata da Fincantieri e Leonardo con quote rispettivamente del 51% e del 49%, ha firmato con la Direzione degli Armamenti Navali del Segretariato Generale della Difesa/Dna, il contratto per la costruzione di tre pattugliatori di nuova generazione, con opzioni relative a ulteriori tre unità e agli adeguamenti infrastrutturali necessari per le basi navali di Augusta, Cagliari e Messina, dove avranno sede le navi.

Il valore complessivo del contratto per le prime tre unità, spiega una nota, è pari a 925 milioni di euro, comprensivo dei relativi servizi di supporto logistico. Nei prossimi giorni Osn concluderà i contratti di sub-fornitura con Fincantieri e Leonardo, che avranno rispettivamente un valore pari a circa 540 e 255 milioni di euro. Quello con Fincantieri costituisce un'operazione tra parti correlate di maggiore rilevanza definita nel rispetto della relativa normativa applicabile. Per Leonardo, il previsto contratto di sub forniture, da concludersi tra Leonardo e Osn, rappresenta un'operazione con parte correlata di minore rilevanza, in virtù del valore del contratto e degli indici di rilevanza applicabili alla fattispecie. Le operazioni beneficiano dell'esclusione dal regime procedurale prevista per le operazioni con società controllate (anche congiuntamente), ai sensi della vigente disciplina e delle rispettive procedure adottate. Il programma Opv risponde alla necessità di garantire adeguate capacità di presenza e sorveglianza, vigilanza marittima, controllo del traffico mercantile, protezione delle linee di comunicazione e della zona economica esclusiva, oltre ad attività di tutela dalle minacce derivate dall'inquinamento marino, quali lo sversamento di liquidi tossici. Con una lunghezza di circa 95 metri, un dislocamento di 2.300 tonnellate e la capacità di ospitare a bordo 97 membri dell'equipaggio, i nuovi pattugliatori si

distingueranno per la concentrazione di soluzioni tecnologiche, nonché per standard di eccellenza in termini di automazione e manovrabilità, che li renderanno adatti a operare in un ampio ventaglio di scenari tattici e condizioni atmosferiche.

Tra le caratteristiche più innovative vi è il cockpit navale, sviluppato per i Pattugliatori Polivalenti d'Altura (Ppa) della Mm sulla base di un requisito realmente rivoluzionario: una postazione integrata, co-prodotta da Leonardo e Fincantieri NexTech, che permette la condotta della nave e delle operazioni aereonaviganti da parte di soli due operatori, il pilota e il copilota, che hanno inglobato le figure dell'ufficiale di guardia in plancia e del comandante. Da questa postazione, ubicata nella 2 plancia comando, è infatti possibile gestire sia le macchine, i timoni e gli impianti di piattaforma sia alcune funzioni del sistema di combattimento. Roberto Cingolani, amministratore delegato di Leonardo, ha dichiarato che "questo contratto premia e mette insieme il meglio della tecnologia italiana. Leonardo e Fincantieri, attraverso Osn, sono in grado di offrire soluzioni 'stato dell'arte' per la sicurezza nazionale. Questo il frutto di una sinergia solida e prospettica.

La Marina Militare ha la garanzia del presidio di una capacità di lungo periodo". L'amministratore delegato di Fincantieri, Pierroberto Folgiero, ha aggiunto che "questa firma rappresenta un notevole successo sul piano commerciale, perché gli Opv appartengono alla famiglia Fcx, l'architrave della nuova offerta di Fincantieri nell'ambito della Difesa su scala globale. E' inoltre la conferma della capacità gestionale del gruppo di ricoprire il ruolo di partner strategico della nostra Marina, una delle più avanzate al mondo. Non ultimo, il programma, attraverso il rilancio di Orizzonte Sistemi Navali, consolida ulteriormente la collaborazione con Leonardo, permettendoci di concentrare le competenze di integrazione del sistema nave e, in senso più ampio, ribadisce la valenza del nostro Sistema-Paese".

IL DIPLOMA DELLA

REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



1939-1944

LE EROICHE NAVI DELLA
REGIA MARINA

PERMANENT
AWARDS

L'A.R.M.I. PRESENTA

LE NAVI DELLA
REGIA MARINA
NELLA SECONDA
GUERRA MONDIALE

www.assoradiomarina.it



AWARD REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Un pò di storia

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

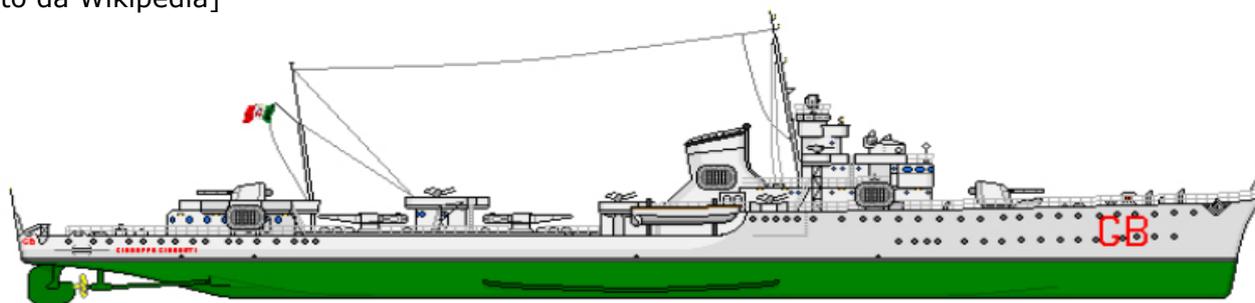
«Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo, capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile [...] consacrerò tutte le mie forze [...] affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle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

L'impegno di Cavour portò ad un notevole sviluppo della flotta, che si interruppe con la battaglia di Lissa; perché la Regia Marina tornasse a dotarsi di navi moderne ci vollero dieci anni, con lo sviluppo della classe Caio Duilio. Grazie ad ingegneri navali come Cuniberti e Masdea vennero prodotte classi di navi interessanti, ma sempre in numero limitato a causa delle necessità di bilancio del paese.

La guerra italo-turca fu il primo vero banco di prova per la nuova flotta, schierando in linea praticamente le stesse navi poi impegnate nella prima guerra mondiale, durante la quale, tuttavia, non vi fu mai alcuna vera e propria "battaglia navale" con la flotta austro-ungarica.

Le scelte operate tra le due guerre condizionarono infine pesantemente le strategie e le capacità operative della Regia Marina nella seconda guerra mondiale, durante la quale, pur battendosi validamente, subì una serie di sconfitte senza riuscire ad impedire il sostanziale predominio della Royal Navy nel Mar Mediterraneo.

[tratto da Wikipedia]



Premessa

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

REGOLAMENTO

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

DATA DI INIZIO

01.01.2019

STAZIONI ACCREDITATE

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

PARTECIPAZIONE

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

PUNTI

Ogni stazione accreditata vale 1 punto

CATEGORIE:

Ci sono quattro categorie: FONIA - MORSE - MISTO - DIGITALE

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

MODI

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

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

Non sono validi collegamenti in VHF/UHF, ECHOLINK e ponti ripetitori

PUNTI DIPLOMA

Ci sono quattro classi:

Bronzo : 15 punti;

Argento: 25 punti;

Oro: 50 punti;

Top Honour Plaque: 75 punti;

Diamond Cup: 100 punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW / DIGITALE : CQ CQ DE IT9MRM IT9MRM IT9MRM AWARD REGIA MARINA K

SSB : CQ CQ da IT9MRM - (STAZIONE ACCREDITATA) CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLA REGIA MARINA.

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni non accreditate passeranno i rapporti RST .

Le stazioni A.R.M.I. accreditate passeranno i rapporti RST seguiti dalla bilettera assegnata.

ANNIVERSARY DAY

Ci sono i seguenti appuntamenti in ricordo delle battaglie navali e dei marinai caduti:

22 Marzo : Seconda battaglia navale della Sirte;

27-29 Marzo : Battaglia navale di Capo Matapan;

12-16 Giugno : Battaglia navale di mezzo Giugno;

9 Luglio : Battaglia navale di Punta Stilo;

18-19 Luglio : Battaglia navale di Capo Spada;

11-13 Agosto: Battaglia navale di mezzo Agosto;

11-12 Ottobre : Battaglia navale di Capo Passero;

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

26-27 Novembre: Battaglia navale di Capo Teulada;

13 Dicembre : Battaglia navale di Capo Bon;

17 Dicembre : Prima battaglia navale della Sirte

FIELD DAY

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

PREMI

Tutte le stazioni che attesteranno tramite log il collegamento con le stazioni accreditate, riceveranno i diplomi in formato JPG in base alle richieste pervenute. I Diplomi saranno tutti gratuiti.

Per la richiesta della "Top Honour Plaque" e dalla "Diamond Cup" è prevista una spesa forfettaria di Euro 40.

Le stazioni italiane che lo desiderano, potranno inviare il contributo per la Top Honour Plaque tramite le seguenti modalità:

- via "POSTEPAY" n. 4023600964377842 intestata a Mattei Alberto;

- via "PAYPAL" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com;

- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale :

IT9MRM Alberto Mattei - Via E. Millo, 20 - 96011 Augusta (SR) - Italy -

email: it9mrm@assoradiomarinai.it

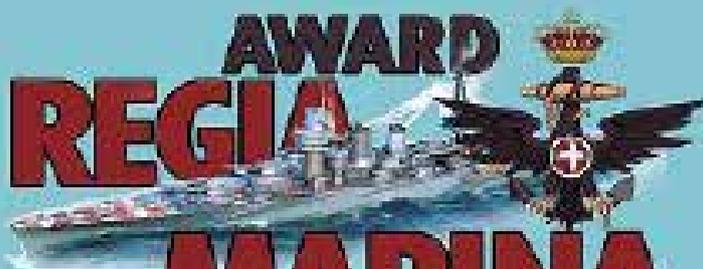
LOGS

Devono essere in formato ADIF/CBR/TXT/DOC/XLS.

E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.

Chi lo desidera può utilizzare il Foglio Elettronico (ARM_WW2) per la gestione dei collegamenti. Lo potete scaricare dal sito web dell'ARMI.





AWARD
REGIA
MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



AWARD'S

SQUADRA
NAVALE

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

ASSORADIOMARINA.IT

Premessa

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

REGOLAMENTO

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



PRIMA SQUADRA NAVALE

La prima Squadra Navale è composta da:

- V[^] Divisione Corazzate: Giulio Cesare (GC) - Cavour (CV) - Duilio (DU) - Doria (DO);
- IX[^] Divisione Corazzate: Littorio (LT) - Vittorio Veneto (VV) - Roma (RO);
- I[^] Divisione Incrociatori: Zara (ZA) - Gorizia (GO) - Fiume (FI);
- IV[^] Divisione Incrociatori: A. Da Barbiano (BA) - L. Cadorna (LA) - A. Di Giussano (GI) - A. Diaz (DI)
- VIII[^] Divisione Incrociatori: Duca degli Abruzzi (AZ) - G. Garibaldi (GG);
- III[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: F. Nullo (NL) - N. Sauro (SU) - D. Manin (MA) - C. Battisti (BT)
- V[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Pantera (PT) - Tigre (TI) - Leone (LE)
- VII[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Freccia (FR) - Dardo (DA) - Saetta (SA) - Strale (ST);
- VIII[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Folgore (FG) - Fulmine (FL) - Baleno (BO) - Lampo (LP)
- IX[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Alfieri (AF) - Oriani (OA) - Carducci (CD) - Gioberti (GB);
- XIV[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Vivaldi (VI) - Da Noli (DN) - Malocello (MC) - Pancaldo (PN);
- XV[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Pigafetta (PI) - Da Mosto (DM) - Da Verrazzano (DV) - Zeno (ZE)
- XVI[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Da Recco (DR) - Pessagno (PS) - Tarigo (TA) - Usodimare (US);
- I[^] Squadriglia Torpedinieri: Airone (AO) - Ariel (AE) - Aretusa (AU) - Alcione (AC)
- II[^] Squadriglia Torpedinieri: Papa (PA) - Montanari (MN) - Chinotto (CN)
- III[^] Squadriglia Torpedinieri: Prestinari (PR) - Audace (AD) - Gru (GU) - Minerva (MI)
- IV[^] Squadriglia Torpedinieri: Stocco (SO) - 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

 V^A DIVISIONE CORAZZATE 66 - 6V - 6I - 6D	IQ9AAM - IK5AIO IK8FIQ - IK2SOE	 IX^A DIVISIONE CORAZZATE 1T - 1V - 1D	IQ9MQ - IZ1GJK IZ0XZD
 I^A DIVISIONE INCROCIATORI 7A - 6D - 6I	IT9CKA - IOQMY IU7QCI	 IV^A DIVISIONE INCROCIATORI 1A - 1A - 6I - 6I	IT9BRY - IT9SDU IT9PPX - I2QIL
 VIII^A DIVISIONE INCROCIATORI A7 - 66	IZ0EUX - IT9ASD	 III^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE M - 6I - 6A - 6T	IZ0MQV - IU3MEY IZ3CAR - IU0MUN
 V^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE 6T - 7I - 1F	IS0HGX - IU8FSU IQ7QN	 VII^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE 6R - 6A - 6A - 6T	IW0BTN - IS0HMZ IS0CDS - IW0HIQ
 VIII^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE 6R - 6I - 6D - 1P	IK7FPU - IS0HMQ IT9ACJ - I3JYL	 IX^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE A6 - 6A - 6D - 6D	IZ5RZS - IK8VHP IQ9BF - IU7OUD
 XIV^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE VI - 6D - 6F - 6A	IW1CDU - IT9ETC IG9ITO - IZ8CJT	 XV^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE 6I - 6V - 6V - 7F	IU0KNS - IS0IEK IT9GHW - IW0GFS
 XVI^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE 6R - 6S - 7A - 1S	IU8NNS - IV3HJB IU2BYH - IK8IJN	 I^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE A6 - A6 - AII - A6	IK8NKQ - IT9MRM IV3XPP - IK5AEQ
 II^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6A - 6A - 6I - 6I	(4)	 III^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6R - 6D - 6I - 6I	I3VAD - IQ1YY IU1HGN - S53EO
 IV^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6D - 6D - 6R - 1B	IZ1WTM - IZ1HVD IT9JAV - IZ0LNP	 V^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6F - 67 - 1F - A6 - A6	I2AZ - IZ0JSD (3)
 VI^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6K - 6S - 6S	IT9HHL - IU7LQP IU0OTF	 VII^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6S - 6R - 6D	IW2JJS - IS0SZU IK7LQH
 VIII^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 1I - 1F - 1R - 1R	IZ6BUV - IS0HZE IW9HKM - IS0FAP		

(n.) Stazioni ancora da accreditare



SECONDA SQUADRA NAVALE

La seconda Squadra Navale è composta da:

- II[^] Divisione Incrociatori: G. Dalle Bande Nere (BN) - B. Colleoni (BC) - Taranto (TT);
- III[^] Divisione Incrociatori: Trento (TR) - Bolzano (BL) - Trieste (TS) - Pola (PO)
- VII[^] Divisione Incrociatori: Savoia (SV) - Duca D'Aosta (DD) - Attendolo (ME) - Montecuccoli (RM)
- I[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Turbine (TB) - Aquilone (AQ) - Euro (ER) - Nembo (NB)
- II[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Espero (ES) - Borea (BR) - Zeffiro (ZF) - Ostro (OT)
- IV[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: F. Crispi (CR) - Q. Sella (SE)
- X[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Maestrale (ML) - Libeccio (LI) - Grecale (GR) - Scirocco (SC);
- XI[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Artigliere (AR) - Camicia Nera (CN) - Aviere (AV) - Geniere (GE)
- XII[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Carabiniere (CB) - Corazziere (CZ) - Ascarì (AI) - Lanciere (LN) Legionario (LG)
- XIII[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Granatiere (GN) - Fuciliere (FC) - Bersagliere (BG) - Alpino (AP)
- IX[^] Squadriglia Torpediniere: Cassiopea (CS) - 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) - Aldebaran (AL)
- XIII[^] Squadriglia Torpediniere: Circe (CC) - Calliope (CP) - Calipso (CI)
- XIV[^] Squadriglia Torpediniere: Polluce (PC) - Pleiadi (PL) - Palade (PD)
- XV[^] Squadriglia Torpediniere: Confianza (CF) - Solferino (SL) - San Martino (SM)
- XVI[^] Squadriglia Torpediniere: Mozambano (MB) - Calatafimi (CM) - Carini (CA) - La Masa (LM)



STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

 II ^A DIVISIONE INCROCIATORI RN - RC - TT	IW8EHK - IW0DPJ IT9RRU	 III ^A DIVISIONE INCROCIATORI TR - RI - TS - PD	IZ0DIB - IZ8ITT - IM0SDX IK2MMM
 VII ^A DIVISIONE INCROCIATORI SV - PD - MF - RM	IZ7AUH - IT9EYV - I2DMK - IT9HRL	 I ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE TA - AD - FR - NB	IK8MFJ - IK8MFA I1EIS - IZ7LFP
 II ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE FS - BR - ZF - OT	IZ1QNX - IV3DSB IT9AVP - IS0BMU	 IV ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE CR - SF	IK1MTV - I1CMA
 VIII ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE VI - II - SF - BR	IZ1CCH - IZ8VNQ - IZ6ASI - IS0FQK	 XI ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE AR - RA - AV - BF	IK6ARS - IU0GCO IZ0PAP - IU0DZA
 XII ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE OB - FZ - AI - IN - IF	IS0FEZ - IU8CEU IT9JPW - IW6CAE IZ0HDB	 XIII ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE RN - FT - RG - AP	IS0GVH - IT9CLY IW5BBV - IS0UNG
 IX ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE FS - FI - MT	I1PJK - IT9IBQ (1)	 X ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE VF - SF - SI	IT9YBL - IU4FLT IS0SRN
 XI ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE GS - FT - GF - OD	IK5TBI - IW9FI IU8IYW - IZ7LOW	 XII ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE AT - AN - AI	IT9CVX - IS0DSW IU6OMV
 XIII ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE FF - FP - FI	IU8CFS - IU8FWT IT9GND	 XIV ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE PF - PI - PD	(3)
 XV ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE TF - SI - SM	I8URR - IZ0ARL IQ9AAD	 XVI ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE MR - RM - RA - IM	IZ0IVZ - IU2JYW - IT9OUY - IU6IBX

(n.) Stazioni ancora da accreditare

AWARD REGIA MARINA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE






WWW.ASSORADIOMARINA.IT

Award

REGIA MARINA



CALENDARIO EVENTI

22 MARZO:
SECONDA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE

27-29 MARZO:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO MATAPAN

12-16 GIUGNO:
BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO GIUGNO

9 LUGLIO:
BATTAGLIA NAVALE DI PUNTA STILO

19 LUGLIO:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO SPADA

11-13 AGOSTO:
BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO AGOSTO

11-12 OTTOBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO PASSERO

11 NOVEMBRE:
LA NOTTE DI TARANTO

26-27 NOVEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO TEULADA

13 DICEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO BON

17 DICEMBRE:
PRIMA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE



AWARD REGIA MARINA
WWW.ASSORADIOMARINAI.IT



DRASERVICES.IT

shop@draservices.it

Per info e trasferimento file



+39 3920733361

Numero abilitato solo per whatsapp

STAMPA QSL PERSONALIZZATE



STAMPA A PARTIRE DA SOLI 50 PEZZI!!!!



OFFERTA RISERVATA AI SOCI ARMI
a partire da
9 EURO

postepay



SDA
EXPRESS COURIER





MARINA
MILITARE

NOVITÀ EDITORIALI

PALAZZO MARINA

DESIRE TOMMASELLI



Anita Flischetti



CON IL CUORE OLTRE IL VIRUS

COVID-19: l'impegno della Marina Militare



MARINA
MILITARE



LOTTA PER IL MARE DI MEZZO

LA GUERRA DELLE GRANDI MARINE
NEL TEATRO DEL MEDITERRANEO,
1940-1945



ROBERTO BELANDI

LE PORTAEREI RACCONTATE AI RAGAZZI



MARINA
MILITARE

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 CAPI DI ABBIGLIAMENTO PERSONALIZZABILI CON LOGO E NOMINATIVO DI STAZIONE.

La personalizzazione del capo di abbigliamento può essere effettuata con stampa oppure con ricamo.

www.assoradiomarinai.it
info@assoradiomarinai.it

ARMI GADGET & CLOTHING

- **T-Shirt** VASTI ED ASSORTITI CAPI COLORATI
- **Polo** UOMO A MANICA CORTA O LUNGA CON RIGA TRICOLORE
- **Felpe** CON E SENZA CAPPUCCIO
- **Giubbino** INTERNO PILE
- **Giaccone** IMBOTTITO CON MANICA STACCABILE



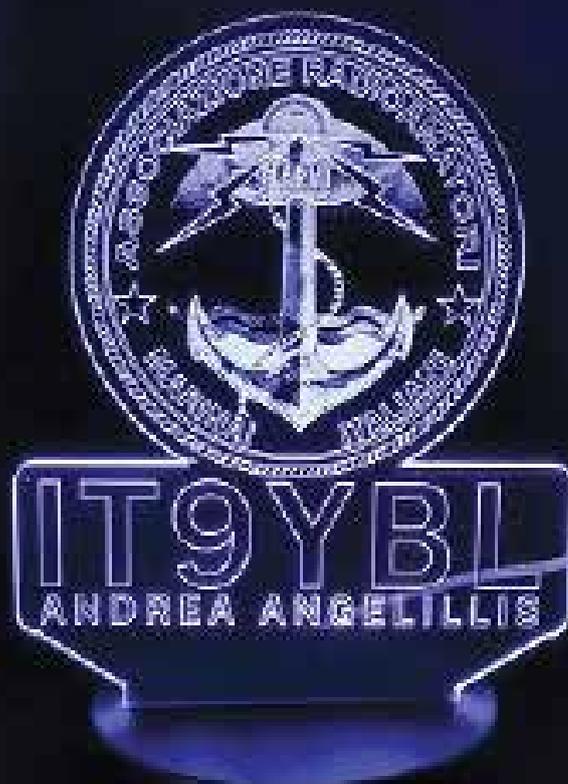
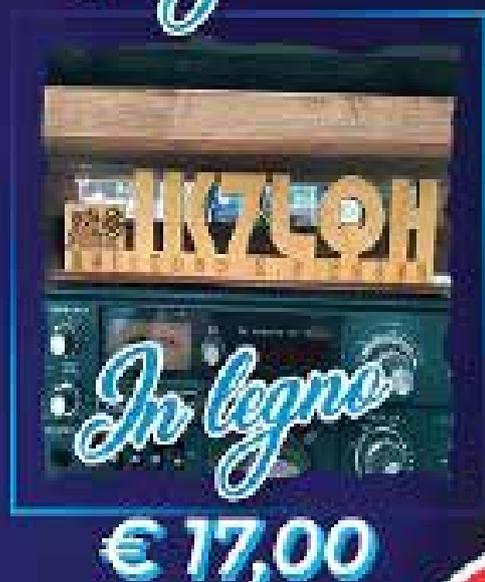
by **NICO'S**

**OFFICIAL
ARMI
STORE**



GADGET'S ARMI

PIÙ SPESE DI SPEDIZIONE



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.ASSORADIOMARINA.IT



IT 9MRM
Alberto

ARMIA 001



GADGETS
TOPPE
PATCHES

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

stickerland

Grafica & Stampa - Adesivi & Ricami

**PREZZI
BASSI**



stickerland@libero.it

WWW.STICKERLAND.IT

ABBONATI

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



per le modalità di abbonamento
visita il sito www.marina.difesa.it
e segui il percorso:

[editoria/Notiziario della Marina/come abbonarsi](#)

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



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it



AMAZON STORE MARINA MILITARE

NAVE VESPUCCI

IL MISTERO DEL TEMPO



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

240 pagine, 30x29.5, rilegato

ACQUISTABILE SU

amazon.it/marinamilitare



Inquadra
il Qr-code

www.marina.difesa.it



MARINA
MILITARE

LE BATTAGLIA NAVALI DELLA REGIA MARINA

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

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

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

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

ploma, da regolamento a regolamento.

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

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

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

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

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

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

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

Teulada";

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

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

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

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

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

Per poi ricominciare nuovamente. Come vedete gli appuntamenti sono abbastanza completi e 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!



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

ASSOCIAZIONE RADIOMATORI MARINA ITALIANI



BATTAGLIA NAVALE DI CAPO PASSERO



11-12 OCTOBER

THE BEST WAR SHIPS REGIA MARINA

ANOTHER BEST SPECIAL AWARD

L'AWARD DELLA BATTAGLIA NAVALE DI CAPO PASSERO

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager Nazionale

REGOLAMENTO

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

Valgono le regole dello stesso award.

Per ricevere gratuitamente l'award della "Battaglia Navale di Capo Passero" ed in formato grafico, bisogna contattare almeno una delle seguenti stazioni Jolly (IK6ARS/AR - IU0DZA/GE - IK5AEQ/AE - IV3XPP/AC - IZ0DIB/TR - IZ8ITT/BL - IS0HXK/TS - IM0SDX/PO - IW0BTN/FR - IW0HIQ/DA - IS0HMZ/SA - IS0CDS/ST) ed almeno una stazione accreditata del Regia Marina (questa è la lista).

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

Per questo award valgono solo i contatti effettuati in data 11 e 12 ottobre 2023

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

it9mrm@assoradiomarinai.it





Ministero delle Imprese e del Made in Italy

DIREZIONE GENERALE PER I SERVIZI DI COMUNICAZIONE ELETTRONICA, DI
RADIODIFFUSIONE E POSTALI

Dott. Luca FERRARA
(luca.ferrara@omceoromapec.it)

p.c. Stato Maggiore della Difesa VI Reparto Sistemi C4I
e Trasformazione
Ufficio digitalizzazione e gestione dello spettro
Sezione Gestione Radiofrequenze e MIRFA
(stamadifesa@postacert.difesa.it)

Direzione generale per le tecnologie delle
comunicazioni e della sicurezza informatica
Divisione V

DGSCERP - Divisione I

Agli Ispettorati Territoriali

**OGGETTO: Autorizzazione straordinaria per sperimentazioni di radiopropagazione
nella banda 70 MHz. Anno 2023.**

Si fa riferimento alla richiesta presentata dalla S.V. volta ad ottenere l'autorizzazione ad utilizzare la banda di frequenza 70 MHz per finalità sperimentali di tipo radioamatoriale.

A tale riguardo, acquisiti i pareri favorevoli all'accoglimento delle richieste di cui sopra da parte del Ministero della Difesa, Stato Maggiore della Difesa, nonché della DGTCSI di questo Dicastero e ritenuto necessario corrispondere alle esigenze di sperimentazione, visto il buon esito delle precedenti autorizzazioni temporanee rilasciate e la rilevanza della pluriennale attività di ricerca svolta, **sono autorizzate**, su base di non interferenza, in via generale e temporanea **dal 6 agosto 2023 e fino al 31 dicembre 2023**, sperimentazioni per scopi radioamatoriali di propagazione nella banda di frequenza dei 70 MHz, alle quali sono ammessi a partecipare tutti i radioamatori italiani dotati di Autorizzazione Generale in corso di validità.

Ferma restando la facoltà di revoca dell'autorizzazione in oggetto, su richiesta del Ministero della Difesa o per l'inosservanza di quanto disposto dal D.Lgs. 259/2003 e s.m.i., le sperimentazioni devono osservare i seguenti parametri e le seguenti condizioni tecnico operative:

1. **Periodo autorizzato: dal 6 agosto al 31 dicembre 2023;**
2. **Località autorizzate: territorio nazionale con esclusione delle zone vietate;**
3. **Zone vietate: fascia larga 30 Km dai confini di Francia, Svizzera, Austria, Slovenia e Croazia;**
4. **Frequenze autorizzate: 70.100 – 70.200 – 70.300 – 70.400 MHz;**
5. **Larghezza di banda autorizzata: 25 KHz;**
6. **Modalità autorizzate: tutte fino al massimo della larghezza di banda autorizzata;**
7. **Apparati radio: fissi, mobili e portatili, auto costruiti e commerciali;**
8. **Antenne autorizzate: omnidirezionali e direttive;**
9. **Potenza massima ammessa 10 W.**

E' fatto altresì obbligo di relazionare allo scrivente Ufficio sull'inizio delle sperimentazioni in parola, sui parametri tecnico operativi ed i risultati conseguiti.

La possibilità di attribuzione a carattere permanente della banda in parola al servizio di radioamatore, con relativa modifica al Piano Nazionale di Ripartizione delle Frequenze, potrà eventualmente essere valutata nell'ambito del prossimo aggiornamento del PNRF non prima di dicembre 2023, dopo la firma degli Atti finali della prossima Conferenza delle Radiocomunicazioni WRC-23.

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

IL DIRETTORE GENERALE

(ad interim)

Eva Spina



Firmato
digitalmente da
Eva Spina
Data: 2023.08.02
12:20:33 +02'00'



SETTIMA EDIZIONE

ENIGMA RELOADED

A W A R D 2 0 2 3

DAL 29 SETTEMBRE AL 7 OTTOBRE

NOTTE EUROPEA DEI RICERCATORI

*RIEVOCAZIONE STORICA DELLE COMUNICAZIONI RADIO
CRITTOGRAFATE TRAMITE MACCHINA ENIGMA*

WWW.ENIGMA-RELOADED.IT

AMATEUR RADIO CONTEST
REGOLAMENTO DIPLOMA "ENIGMA RELOADED"
Dal 29 Settembre al 6 Ottobre 2023

PERIODO DI SVOLGIMENTO

Le attività Radio per il diploma avrà inizio il 29 Settembre alle 07:00 UTC in concomitanza con la NOTTE EUROPEA DEI RICERCATORI e terminerà il 6 Ottobre alle 23:59 UTC.

Il programma completo dell'evento è consultabile sul sito www.enigma-reloaded.it

PARTECIPAZIONE E SCOPO

Possono partecipare tutti i radioamatori del mondo, con l'obiettivo di effettuare il maggior numero possibile di QSO con le Stazioni Attivatrici ENIGMA, secondo le modalità descritte nel presente regolamento. L'elenco ufficiale delle Stazioni Attivatrici sarà pubblicato nella homepage del sito www.enigma-reloaded.it.

Le categorie di partecipazione al Diploma sono unicamente la categoria OM e la categoria SWL, ognuna delle quali avrà una propria classifica indipendente.

Il requisito di "Stazione Attivatrice" prevede l'abbinamento ad una macchina Enigma originale (non necessariamente funzionante). All'atto della richiesta di iscrizione tra le Stazioni Attivatrici (elenco pubblicato su www.enigma-reloaded.it) dovrà essere specificato il nome del museo o dell'entità culturale in cui è custodita la macchina alla quale è abbinata la stazione. Nel caso di collezionisti privati sarà sufficiente indicare la provincia di appartenenza; ulteriori dettagli saranno graditi ma non indispensabili.

Le Stazioni Attivatrici non competono né per il Diploma né per le classifiche, ma riceveranno uno speciale attestato di partecipazione.

Ai partecipanti (stazioni non attivatrici) non è richiesto l'invio del log: il Data Base complessivo delle stazioni radio contattate sarà ottenuto dall'unione (merge) di tutti i log delle singole stazioni attivatrici, ed il punteggio di ciascun partecipante verrà calcolato da questo Data Base.

REGOLE PER I QSO

I collegamenti/ascolti possono avvenire in tutte le bande HF 10-12-15-17-20-30-40-60-80-160 metri esclusivamente nei modi di emissione Fonia (SSB), CW e in tutti i modi digitali consentiti (ad es.: RTTY, FT8, JT65, JT9, PSK).

Non sono validi collegamenti tramite ponti ripetitori, trasponder o altri modi analoghi.

Il QSO sarà valido una volta scambiati i rapporti RST convenzionali.

Ogni Stazione Attivatrice potrà essere collegata una volta sola al giorno per ogni modo di emissione e per ogni banda, per tutto il periodo della gara: ogni eventuale collegamento effettuato fra due stazioni nello stesso giorno, sulla stessa banda e nello stesso modo di emissione verrà considerato "DOPPIO", ed il relativo punteggio verrà automaticamente azzerato.

SEGNALAZIONI SUL PACKET CLUSTER E SELF SPOTTING

E' consentito l'uso di segnalazioni (spots) mediante Packet Cluster, con la sola limitazione del divieto di "self spotting" da parte delle stazioni attivatrici, ovvero la segnalazione su packet cluster di un nominativo di stazione attivatrice da parte del medesimo nominativo di stazione attivatrice.

DIPLOMI

Il diploma verrà assegnato a tutte le stazioni che abbiano raggiunto il punteggio minimo di 10 punti, in base alle regole riportate di seguito nel presente documento.

PUNTI PER QSO/HRD E MOLTIPLICATORI

Ogni QSO (o HRD, per gli SWL) valido (ossia non doppio) con le stazioni attivatrici vale:

A) Per le stazioni QRP (Potenza ≤ 5 W): 2 punti;

B) Per le stazioni NON QRP (Potenza > 5 W): 1 punto.

Sono considerati moltiplicatori i singoli nominativi delle Stazioni Attivatrici.

Il punteggio totale $P = N * M$ si ottiene moltiplicando il numero totale N di QSO effettuati per il numero M di moltiplicatori (= numero di stazioni attivatrici distinte collegate)

SWL

Le stazioni SWL dovranno inviare il proprio log, unicamente in formato ADIF, all'indirizzo e - mail:

info <at> enigma-reloaded.it

entro il 31 Ottobre.

CLASSIFICHE E CERTIFICATI

Disponibili a partire dal mese di Novembre, accedendo al sito:

www.arifidenza.it

Ciascun partecipante al diploma potrà verificare direttamente il numero dei QSO effettuati ed e il relativo punteggio raggiunto, semplicemente inserendo il proprio nominativo radioamatoriale.

Se il partecipante avrà raggiunto il punteggio minimo richiesto per il conseguimento del diploma, questo potrà essere scaricato dal sito in formato PDF.

Agli SWL il certificato verrà inviato in formato PDF direttamente al loro indirizzo email.

NOTE CONCLUSIVE

Le decisioni del Comitato A.R.I. Fidenza preposto al controllo dei log ai fini delle classifiche e del rilascio dei diplomi sono insindacabili ed inappellabili.

Tutti i partecipanti che non si atterranno alle norme del presente regolamento saranno passibili di squalifica, a giudizio insindacabile del comitato organizzatore di A.R.I. Fidenza.

Tutto quanto non espressamente indicato nel presente regolamento, le integrazioni e informazioni supplementari che dovessero rendersi necessarie, saranno pubblicate sul sito web ufficiale www.enigma-reloaded.it tramite il quale i partecipanti potranno anche richiedere chiarimenti sull'attività.

Faranno fede inoltre la prassi comune e le consuetudini abitualmente adottate nell'ambito delle competizioni radioamatoriali.



ITALIAN NAVY CONTEST

28
29 OTTOBRE



PER INFORMAZIONI VISITA IL SITO WEB
WWW.ASSORADIOMARINAI.IT



ITALIAN NAVY CONTEST - FT8

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award & Contest Manager



ITALIAN NAVY CONTEST - FT8

II Diploma denominato "ITALIAN NAVY CONTEST" è una gara aperta a tutti gli OM, italiani e stranieri, suddivisa in tre step, distinti e separati:

Periodo:

Inizia il 28 ottobre 2023 e si concluderà il 29 ottobre 2023;

Ora:

dalle 14:00 (ora italiana) di Sabato alle 14:00 (ora italiana) di Domenica;

Bande:

40 m

Frequenze di lavoro:

*7,076 MHz

Modalità:

FT8

*note per FT8: La frequenza è stata aumentata di 2 KHz;

Le stazioni possono essere lavorate una volta durante il contest, nel caso di duplicati si considera l'ultimo QSO nel log.

Categorie:

SOP singolo operatore (potenza a piacere nel rispetto della legal power in vigore).

Scambio:

Si utilizzerà la modalità NA VHF impostandola nella sezione speciale del software.

Seguirà la guida alla configurazione del programma per il contest.

Punti:

Punti QSO (stazioni italiane): un punto per ogni QSO completato.

Moltiplicatori:

Sono moltiplicatori ogni nuovo locatore a 4 cifre (italiano) collegato

Punteggio finale:

Si ottiene moltiplicando la somma dei punti QSO italiani per la somma dei moltiplicatori (nuovi locatori italiani).

Premi:

Tutte le stazioni che attesteranno, tramite log, i collegamenti effettuati, riceveranno gratuitamente il diploma in formato jpg.

Il primo classificato riceverà una targa.

Tutti possono richiedere la "**PLACCA DI PARTECIPAZIONE**" con targhetta e nominativo, basta inviare la somma di euro 40,00 tramite paypal (it9mrm@gmail.com).

Logs:

Sono accettati i seguenti log elettronici nel seguente formato: Cabrillo (cbr).

Altri tipi di log inviati saranno scartati.

Bisogna inviare l'export Cabrillo con il software, compreso l'header e l'elenco QSO completo.

Tutti i log devono essere inviati via email entro il 10 Novembre 2023 alle 23:59 UTC in formato Cabrillo all'indirizzo del Contest Manager Alberto, IT9MRM : contest@assoradiomarinai.it

E' insindacabile la decisione del contest manager.

Varie:

I partecipanti dovranno utilizzare la versione più recente del software WSJT-X o WSJT-Z o MSHV disponibile.

La guida completa per la configurazione del software WSJT-X la puoi scaricare dal nostro sito web.

Il self spotting non è permesso.

QSO a log con stazioni non italiane possono avvenire, ma verranno eliminati dal conteggio finale.





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



LA PORTERAI SEMPRE NEL CUORE.....

di Nunzio Giancarlo Bianco



Detto e ridetto più volte, una unità della Marina Militare per noi marinai diventa una madre che si prende cura di te, come una madre che raggiunge l'infinito che ti provoca un dolore immenso, lo stesso quando la nave cessa la sua attività operativa.

Quando sai che una vecchia unità, di cui sei stato imbarcato sai che verrà demolita, allora è in quel momento che ti assalgono i pensieri, ti lasci trasportare nel ricordo di quel periodo da imbarcato.

Da chi ha vissuto su navi a caldaie, oppure chi ha vissuto su unità che hanno fatto la storia della Marina Militare del tipo il Lupo, l'Ardito o l'Audace, oppure il Doria o Duilio, l'Impetuoso o l'Indomito, oppure il Carabiniere, anche Cavezzale o sulle gemelle classe Centauro, oppure gli aliscafi della classe Sparviero, ma tante altre di cui l'elenco sarebbe lunghissimo, in ognuno di coloro imbarcati sulle navi menzionate sovrviene un dolore.

Esse hanno visto terre, popoli, oceani, hanno regalato sempre un sorriso a chi le vedeva ormeggiare, tutti volevano visitare, ricordo sempre file di persone in trepida attesa del loro turno, era bello ascoltare i loro commenti.

Ognuno voleva portare con se un presente in ricordo di tale esperienza, i bambini rimanere meravigliati del mondo allegro e ospitale di quegli uomini in divisa del battello, sentirsi farsi innumerevoli domande di come fosse la vita di bordo, come al solito si esagerava sempre nei racconti e nelle risposte.

Da marinai si cercava sempre una conquista di qualche bella e dolce donzella, che incuriosita ti seguiva nei discorsi, come i bambini rimanere affascinate.

Insomma la nave diventava davvero parte di te,

diveniva il tuo personale racconto, dimenticavi sempre di quanto sacrificio ci voleva nel mantenerla sempre operativa e affascinante, eri sempre orgoglioso nel raccontarne le sue gesta per i mari, chi come me sempre romanticone, ne descrivevo le albe e i tramonti per i mari,

Vederla andare in disarmo, spogiarla di tutto l'armamento e parti ancora utili, la consegna al Comandante in Capo della sua bandiera di combattimento, ne rimani intristito perché la nave cessava di vivere.

Proprio in quel preciso istante sentivi che Ella ha regalato emozioni, magie, le sue gesta cominciavano a saldarsi in eterno nel tuo cuore, la vedi prelevata per la sua dipartita, sai benissimo che Lei si porta con se una parte di te, una parte della tua vita.

Per te nei tuoi pensieri Ella navigherà per l'infinito, ovunque sarà il suo destino, ogni cimelio che hai di Lei, riguardandoli ti porterà sempre i suoi ricordi, la sua storia rimarrà negli annali su pagine che non potranno mai esprimere quelle sensazioni vissute da ogni marinaio.

Diventa immortale nei ricordi di quei ragazzi che con tanto sacrificio l'hanno coccolata, ma come una madre ti rendi conto che quella unità nel suo acciaio custodirà gelosamente le gesta degli uomini indomiti.



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



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	ISOANZ - 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 su menzionati.

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



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT





A.R.M.I.

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

www.assoradiomarinai.it



**Perchè diventare un
Radioamatore di Marina?**

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