

# 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

269/2023

# 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	Il Navy Ships award: un successo meritato
7	Classifica stazioni speciali
12	Considerazioni finali dei Capo Teams delle stazioni speciali
17	Parliamo un po di "Etichetta Navale"
29	Con la pelle appesa ad un chiodo - Torpediniera FRATELLI CAIROLI
38	Ultima ammaina bandiera nave Zeffiro
39	Ultima ammaina bandiera Nave Vesuvio
42	Radiazione e trasmissioni - Parte tredicesima - parte b
48	ITS Amerigo Vespucci World Campaign Award – 2023-2025
51	Propagazione di Novembre
55	Nuova ID Card ARMI
56	QSL Navali
59	Foto storiche
60	La stazione radio di.. IZ0QVA - La QSL dei soci: IZ1LHE
62	Commander Plaque
65	Diploma di attestazione ARMI
66	Calendario eventi 2023
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 del Canale D'Otranto
94	L'award della battaglia navale di Capo Teulada
96	Italian Navy Contest - FT8
100	Organizzazione territoriale - Elenco delle sezioni ARMI
101	Censimento 2023 - Continua

# EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Accoci ancora al nostro consueto appuntamento mensile con il nostro bollettino dei marinai. La fine di settembre e metà ottobre ci hanno regalato molte attività dove ci ha visti protagonisti a 360°. Oltre alle nostre consuete attività, si sono aggiunte anche quelle con la collaborazione di altre associazioni (vedasi ENIGMA con ARI Fidenza e MILITALIA - prossimamente - con l'ANGET Milano). Inoltre gli impegni oramai consolidati per l'evento dell'Amerigo Vespucci Award ci tengono impegnati, anche con le stazioni distrettuali ARMI che si sono prese di incombenza per questo grande evento. Intanto ci prepariamo per le prossime attività che non sono di meno. Continuano le nostre battaglie navali, apprezzate anche dai radioamatori oltre confine nazionali, e all'attesissimo grande contest navale di dicembre, l'**International Naval Contest** che in questi giorni si è finalmente definito il calendario e abbiamo saputo chi sarà l'organizzatore del 2023 che

sarà appunto, il FNARS, la nostra consorella finlandese. Proprio per questo contest bisogna prepararsi bene, e quindi vi invito già da adesso a considerare la vostra candidatura come squadra ARMIGera per ben figurare con le altre "sister ship". Considerate che in questa competizione annuale saranno presenti i "big" delle altre associazioni navali dove si contenderanno il primato sia come squadre che come singolo "TOP GUN NAVAL". Questo ci porterà a finalizzare il tutto con il NAVY CHALLENGE del 2024. A proposito del nuovo anno, già stiamo calendarizzando molteplici appuntamenti con nuove ed esileranti avventure radio navali. Quindi "stay tuned" con i prossimi numeri del bollettino dove saranno riportate le news del 2024. Bene, vi lascio, dandovi appuntamento con il bollettino alla terza settimana di Novembre e vi auguro una buona lettura.



73's de  
IT9MRM



# NEWS

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

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



**ON4MCL/MM** - è il nominativo del Radio Club di Mechelen (Belgio) utilizzato da ON1BN che ha operato da una chiatta privata, innovativa in ogni suo genere. La SOLAR BOAT è un piccolo pub privato mobile che si affitta oppure ci si può accedere pagando una somma, e degustando stuzzichini e soprattutto bevendo mentre si viaggia sul fiume. E' una imbarcazione totalmente sostenibile. Chi ha avuto l'idea di costruirla si è basato su dei principi fondamentali: sostenibilità, durabilità, assenza di manutenzione possibile, modularità e diventare il più autosufficiente possibile. L'obiettivo è una nave autosufficiente e off-grid su cui viaggiare e vivere. Praticamente si sono immaginati ad un Biosphere 2 ma sull'acqua. Informazioni sull'imbarcazione potete prelevarle dal sito ufficiale <https://sites.google.com/view/solar-boat-trips-mechelen/homepage> oltre in lingua belga lo potete leggere anche in inglese. Il nominativo è stato segnalato sul cluster ed ha operato il giorno 10 settembre in 40m fonia. Chi ha avuto la fortuna di collegarlo può richiedere la QSL via bureau.



**G3VMK/MM:** Dale Chadwick si trovava a bordo della nave da crociera **M/S SPIRIT OF ADVENTURE**. Dale è in crociera dal 30 settembre al 9 ottobre. E' partito dal porto di Setè (vicino a Montpellier - Francia) per rientrare a Portsmouth (Inghilterra). Ha operato per tutto il periodo in 15 metri in CW. La QSL potrà essere richiesta via bureau oppure diretta al suo indirizzo su QRZ.com



ta al suo indirizzo privato: Oleg Yu. Stribny - ul. Dudko, 29-1-125 - St. Petersburg 192029 - Russia



**VK6JJJ/mm:** Craig Hayhow l'ufficiale marconista a bordo della piattaforma petrolifera "Ichthys Explorer" che si trova a nord delle coste australiane nel Mar di Timor. Craig è molto attivo in radio soprattutto in FT8 e lo trovate spesso in 10m. Scambia la sua QSL tramite eQSL .



**F6ITS/mm:** Jean-Louis Bonnot si trova a bordo della sua imbarcazione a vela **s/v SHARKIF** attualmente ormeggiata nel porto di Malaga (Spagna). Jean-Louis è un ex ingegnere di elettronica adesso in pensione, ha deciso di effettuare il giro del mondo con la sua barca. E' partito lo scorso Agosto 2023 e proseguirà a Novembre per il Marocco e a Dicembre per il Senegal. Lo potete ascoltare in fonia (è stato segnalato in 20m e in 10m) Per la QSL va inviata via eQSL oppure tramite il suo indirizzo su QRZ. com



**RD1A/mm:** Oleg Yuri Stribny è il capo gruppo della ricerca geofisica a bordo della nave polare di ricerca scientifica M/S NORTH POLE battente bandiera russa ed appartenente al Russian Arctic and Antarctic Institute. La spedizione denominata "Northen Plus-41" della durata di due anni alle alte altitudine dell'Oceano Artico. Oleg è molto attivo in radio sia in CW che in digitale ed alterna il suo nominativo con il nominativo speciale RI41POL. La QSL va richiesta tramite bureau oppure diret-



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 10 Settembre 2023 al 15 Ottobre 2023), ecco di seguito i nominativi: YO4RYU - **ON4MCL** - YU2AX - DU6GPR - **VK6JJJ** - G3WZD - S51TA - JE3NJZ - 4S7JL - JS1KSU - **RD1A** - DL0MFH - HA7RY - LU7CC - EA3IOK - KD6XU - OE3TBU - IS0FUH - G0HUZ - **G3VMK** - HA5MG - SP2WDH - CT7ARW - SP2MWZ - FO4AE - **F6ITS** - M0PLX - EA3IOI - DL1RFM - SM6USU - KC5JC -

# NOTIZIARIO DEI MARINAI

## IL NAVY SHIPS AWARD: UN SUCCESSO MERITATO

di Alberto Mattei, IT9MRM - Presidente nazionale ARMI



ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI  
**MARINAI ITALIANI**

### Italian Navy Ship Radio Stations 2023

From Sep 15 to Sep 24, 2023

**41,450**  
QSO

**11,980**  
Hunters

**131**  
Countries

**10**  
Days

Questa immagine che vedete in alto sono i numeri del Navy Ships...

Alcuni possono dire "...un buon risultato", ma non hanno visto i giorni!!

Solo in 10 giorni (solo 2 weekend) abbiamo ottenuto ben **41450** contatti e ben **131** country DXCC.

Questo deve focalizzare il concetto! Molti award nazionali sono basati su più giorni, addirittura mesi ed il risultato medio si attesta sull'ordine di 15000 contatti.

Non si tratta di essere i primi o i più competitivi.

Questo lo lascio decidere agli altri. Ma quello in cui voglio credere e lo confermano i fatti, poco meno di 12000 persone hanno scelto di collegare le nostre stazioni speciali, quindi hanno preferito il nostro "award".

Sicuramente l'aiuto della piattaforma di HAMAWARD ci ha dato una mano su questo, l'accattivante sistema messo in piedi dal genio di Max IW1FRU e dal suo staf, ha dato i suoi frutti. Forse anche il sistema di gioco, adesso con possibilità di collegamenti in tutte le bande e modi, ha condizionato positivamente la riuscita dell'award.

La suddivisione anche dei modi, aumentando il punteggio per le modalità di trasmissione più onerose di lavoro, e suddividendo le classifiche in più classifiche, ha dato più enfasi nel gioco.

Facendo ciò abbiamo di fatto penalizzato alcune categorie rispetto alle altre, ma questo sarà oggetto di discussione in seno al consiglio direttivo

e vedremo di migliorare ancora questo aspetto.

Volevo infine congratularmi con tutti gli operatori dei vari team, che hanno saputo essere professionali sino al termine della gara. Le molte email ricevute ne apprezzano il modo di fare, e questo ci distingue da tante altre realtà.

Ho voluto scegliere una email tra le tante, che ne rappresenta appunto la sintesi, è in spagnolo, ma si capisce lo stesso: (chi scrive è EA3ILR) *Muchas gracias por el fantástico concurso celebrado la semana pasada ITALIAN NAVY SHIP RADIO 2023. Fantástica organización un 10 por los operadores. Este es mi segundo año en el concurso y espero muchos mas. Muchas gracias, 73 Ramon .*

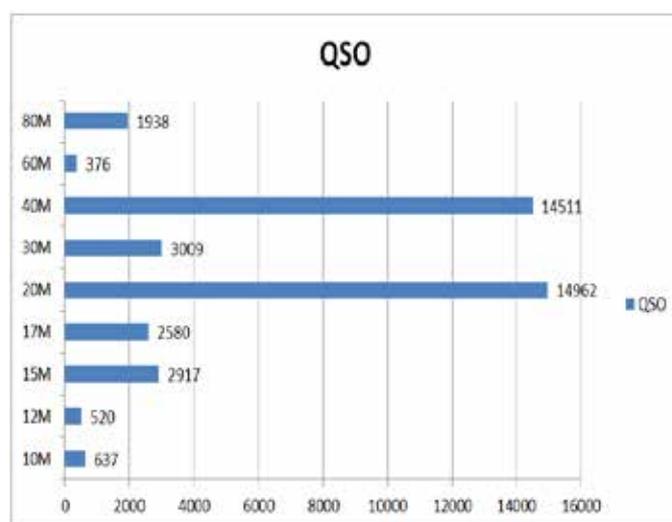
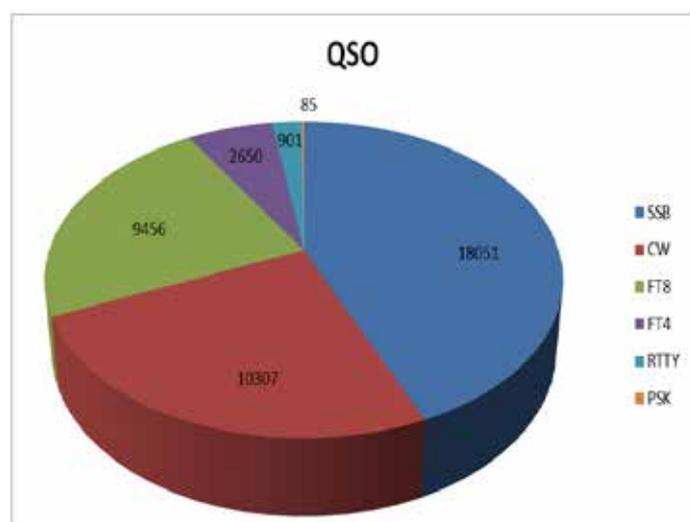
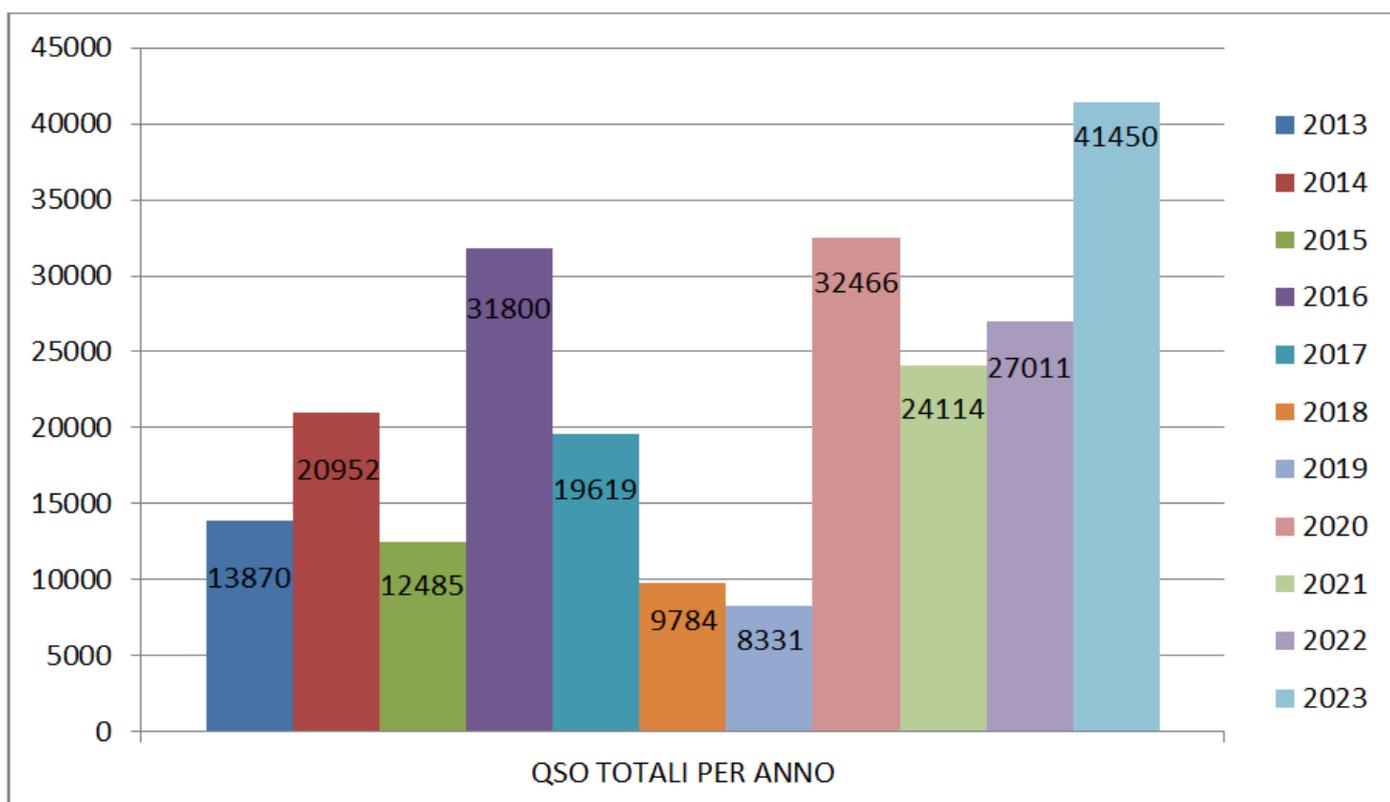
Come vedete, oltre ad essere apprezzato in Italia da tanti radioamatori italiani, anche all'estero è ben voluto e ricercato.

Di seguito a queste pagine troverete la classifica delle stazioni speciali e alcuni dati statistici dell'attività. Saranno riportati anche gli estratti delle classifiche degli hunter, che è sostanzialmente sono le stesse riportate sul sito web ARMILOG. Per facilitare l'impostazione di stampa sul bollettino, saranno inseriti solo il primi venti di ogni competizione, il resto si potranno visualizzare sul sito web.

A seguire alcune considerazioni personali da parte di alcuni capo team delle stazioni speciali sull'andamento, oramai, passato del Navy Ship 2023.

# CLASSIFICA STAZIONI SPECIALI

N°	CALL	QSO SSB	QSO CW	QSO RTTY	QSO PSK	QSO FT4	QSO FT8	QSO PUNTI
1	II8IHBC	5122	4448	702	12	1334	3733	15351
2	II7IAME	4334	0	106	0	344	1980	6764
3	II9IAGM	2124	1115	74	73	804	2178	6368
4	II2IALV	2345	3296	0	0	0	0	5641
5	II9IABJ	2317	818	19	0	168	820	4142
6	II1IADO	1162	327	0	0	0	745	2234
7	II9IGDG	647	303	0	0	0	0	950
	TOTALE	18051	10307	901	85	2650	9456	41450



## CLASSIFICA "DIGIT1" (PSK-RTTY)

N°	CALL	QSO RTTY	QSO PSK	QSO PUNTI	+ BONUS*	TOTALE PUNTI
<b>1</b>	<b>II8IHBC</b>	702	12	<b>714</b>	<b>100</b>	<b>814</b>
<b>2</b>	<b>II9IAGM</b>	74	73	<b>147</b>	<b>46</b>	<b>193</b>
<b>3</b>	<b>II7IAME</b>	106	0	<b>106</b>	<b>18</b>	<b>124</b>
4	II2IALV	0	0	0	132	132
5	II9IGDG	0	0	0	66	66
6	II9IABJ	19	0	19	30	49
7	II1IADO	0	0	0	28	28
	TOTALE	<b>901</b>	<b>85</b>	<b>967</b>		

## CLASSIFICA "DIGIT2" (FT8/FT4)

N°	CALL	QSO FT4	QSO FT8	QSO PUNTI	+ BONUS*	TOTALE PUNTI
<b>1</b>	<b>II8IHBC</b>	1334	3733	<b>5067</b>	<b>100</b>	<b>5167</b>
<b>2</b>	<b>II9IAGM</b>	804	2178	<b>2982</b>	<b>46</b>	<b>3028</b>
<b>3</b>	<b>II7IAME</b>	344	1980	<b>2324</b>	<b>18</b>	<b>2342</b>
4	II9IABJ	168	820	988	30	1018
5	II1IADO	0	745	745	28	773
6	II2IALV	0	0	0	132	132
7	II9IGDG	0	0	0	66	66
	TOTALE	<b>2650</b>	<b>9456</b>	<b>12106</b>		

## CLASSIFICA "PHONE" (SSB)

N°	CALL	QSO SSB	QSO PUNTI	+ BONUS*	TOTALE PUNTI
<b>1</b>	<b>II8IHBC</b>	5122	5122	<b>100</b>	<b>5222</b>
<b>2</b>	<b>II7IAME</b>	4334	4334	<b>18</b>	<b>4352</b>
<b>3</b>	<b>II2IALV</b>	2345	2345	<b>132</b>	<b>2477</b>
4	II9IABJ	2317	2317	30	2347
5	II9IAGM	2124	2124	46	2170
6	II1IADO	1162	1162	28	1190
7	II9IGDG	647	647	66	713
	TOTALE	<b>18051</b>	<b>18051</b>		

## CLASSIFICA "MORSE" (CW)

N°	CALL	QSO CW	QSO PUNTI	+ BONUS*	TOTALE PUNTI
<b>1</b>	<b>II8IHBC</b>	4448	4448	<b>100</b>	<b>4548</b>
<b>2</b>	<b>II2IALV</b>	3296	3296	<b>132</b>	<b>3428</b>
<b>3</b>	<b>II9IAGM</b>	1115	1115	<b>46</b>	<b>1161</b>
4	II9IABJ	818	818	30	848
5	II1IADO	327	327	28	355
6	II9IGDG	303	303	66	369
7	II7IAME	0	0	18	18
	TOTALE	<b>10307</b>	<b>10307</b>		

## CLASSIFICA "MIXED" (CW-SSB-PSK-RTTY)

N°	CALL	QSO CW	QSO SSB	QSO RTTY	QSO PSK	QSO PUNTI	+ BONUS*	TOTALE PUNTI
<b>1</b>	<b>II8IHBC</b>	4448	5122	702	12	10284	<b>100</b>	<b>10384</b>
<b>2</b>	<b>II2IALV</b>	3296	2345	0	0	5641	<b>132</b>	<b>5773</b>
<b>3</b>	<b>II7IAME</b>	0	4334	106	0	4440	<b>18</b>	<b>4458</b>
4	II9IAGM	1115	2124	74	73	3386	46	3432
5	II9IABJ	818	2317	19	0	3154	30	3184
6	II1IADO	327	1162	0	0	1489	28	1517
7	II9IGDG	303	647	0	0	950	66	1016
	TOTALE	<b>10307</b>	<b>18051</b>	<b>901</b>	<b>85</b>	<b>29308</b>		

## CLASSIFICA RIEPILOGO

CATEGORIA	1°	2°	3°
<b>DIGIT 1</b>	<b>II8IHBC</b>	<b>II9IAGM</b>	<b>II7IAME</b>
<b>DIGIT 2</b>	<b>II8IHBC</b>	<b>II9IAGM</b>	<b>II7IAME</b>
<b>PHONE</b>	<b>II8IHBC</b>	<b>II7IAME</b>	<b>II2IALV</b>
<b>MORSE</b>	<b>II8IHBC</b>	<b>II2IALV</b>	<b>II9IAGM</b>
<b>MIXED</b>	<b>II8IHBC</b>	<b>II2IALV</b>	<b>II7IAME</b>

\* Bonus: il bonus punteggio viene addizionato ed è dato dalla somma punti dei contatti avuti con le stazioni speciali.

## CLASSIFICA HUNTERS "DIGIT1" (PSK-RTTY)

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	<b>G0ROG</b>	<b>60</b>	6	IW8AOF	28
2	<b>SP6TL</b>	<b>56</b>	"	OE1PMD	28
3	<b>IZ6FHZ</b>	<b>44</b>	"	IQ1TG	28
4	EA4CQX	36	"	IZ1GJH	28
"	SP6SOZ	36	7	F6CSR	24
"	PD2ESI	36	"	SP1TJ	24
5	OM5JA	32	"	DJ7TW	24
"	SP9ADG	32	"	IK8SDF	24
"	IT9FEG	32	8	MOVIE	20
6	DL7UKA	28	"	EA8UE	20

sino alla posizione 51 in classifica

## CLASSIFICA HUNTERS "DIGIT2" (FT4-FT8)

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	<b>SP6TL</b>	<b>240</b>	10	DJ4FAN	136
2	<b>DK2CI</b>	<b>206</b>	11	IW8AOF	132
"	<b>DC5TT</b>	<b>206</b>	12	SP5ITO	130
3	<b>G0ROG</b>	<b>200</b>	13	OE7GJ	124
4	DL2AMM	174	14	OM5ZU	116
5	PD0KH	170	"	PG2F	116
6	SP5BBG	168	15	SP1DMP	106
7	IT9FEG	162	16	DL7UKA	102
8	PA3DII	144	17	EA4CQX	98
9	SP9ADG	140	18	IZ1KJV	94

sino alla posizione 309 in classifica.

## CLASSIFICA HUNTERS "PHONE" (SSB)

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	<b>OE8MKQ</b>	<b>822</b>	8	IZ6FHZ	438
2	<b>SP6TL</b>	<b>636</b>	9	OE6PID	432
3	<b>IN3IVF</b>	<b>576</b>	"	SP5EJG	432
4	IZ6WRI	564	"	IK1ZOZ	432
5	SP5BBG	540	10	IT9FEG	420
6	9A1CC	462	11	IK6ZNK	414
7	IW8AOF	450	12	F4HGV	408
"	SP9ADG	450	13	EA2EES	396
"	OE6BID	450	14	IK2ECC	390
"	DK2CI	450	15	IZ4AIF	384

sino alla posizione 360 in classifica.

## CLASSIFICA HUNTERS "MORSE" (CW)

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	<b>TA2DA</b>	<b>1230</b>	11	F6FUD	630
2	<b>IS0AFM</b>	<b>1200</b>	12	OM5JA	610
3	<b>SP5XOC</b>	<b>1150</b>	"	ON4MDB	610
4	IN3IVF	800	"	IW0HLG	610
5	F5MQU	780	13	RW1AS	580
6	G0ROG	740	"	UR5RA	580
7	9A1AA	720	14	EA3NO	560
8	HA6OZ	680	15	IK7FPU	550
9	SP5BBG	670	16	OM5ZU	520
10	SP5ITO	660	"	IK6OCX	520

sino alla posizione 255 in classifica.

## CLASSIFICA HUNTERS "MIXED" (SSB-CW)

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	<b>IN3IVF</b>	<b>1376</b>	11	IK6ZNK	874
2	<b>TA2DA</b>	<b>1230</b>	12	IZ7FLN	872
3	<b>SP5BBG</b>	<b>1210</b>	"	IK6OCX	826
4	IS0AFM	1200	"	OE8MKQ	822
5	SP5XOC	1156	13	OM5ZU	814
6	G0ROG	1076	"	IK8RJS	794
7	OM5JA	994	14	OE1PMD	790
8	ON4MDB	988	15	F5MQU	780
9	SP9ADG	960	16	9A4FM	772
10	SP5ITO	930	"	IW8AOF	750

sino alla posizione 796 in classifica.

## CLASSIFICA HUNTERS "ALL MODE"

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	<b>SP5BBG</b>	<b>1390</b>	11	IK6ZNK	952
2	<b>IN3IVF</b>	<b>1376</b>	"	IZ7FLN	952
3	<b>G0ROG</b>	<b>1336</b>	12	SP6TL	932
4	TA2DA	1230	"	DL2AMM	932
5	IS0AFM	1200	13	OM5ZU	930
6	SP5XOC	1160	14	IW8AOF	910
7	SP9ADG	1132	15	OE1PMD	866
8	SP5ITO	1068	15	F4HQO	836
9	OM5JA	1026	17	9A4FM	832
10	ON4MDB	988	18	DL7UKA	830

sino alla posizione 1299 in classifica.

### II9IABJ - NAVE AMERIGO VESPUCCI CAPO TEAM IT9YBL ANDREA ANGELILLIS

Anche quest'anno si è ormai conclusa l'edizione 2023 del Diploma delle "Stazioni Radio Navali della Marina Militare Italiana" ed è doveroso condividere con tutti Voi le nostre impressioni con l'obiettivo di migliorare sempre di più questa meravigliosa iniziativa tutta dell'ARMI!

L'obiettivo principale dello stare "tutti assieme uniti in radio", elemento essenziale principe di ogni manifestazione organizzata dall'ARMI, è stato abbondantemente esaudito grazie alla massiccia partecipazione di moltissime stazioni italiane ed estere che ci hanno tenuto compagnia in questo periodo, noi del team della Nave Scuola Amerigo Vespucci contiamo in attivo 4.142 QSO collegando nello specifico 6 continenti, 14 CQ Zone, 18 ITU Zone, per un totale di 63 DXCC e distanza massima raggiunta 10.814 Km. <<sicuramente un risultato di tutto rispetto viste le condizioni di scarsa propagazione di questi ultimi anni ed anche le priorità personali di ciascun membro del nostro equipaggio>>.

Desidero ringraziare ufficialmente i miei "compagni d'avventura" perché hanno saputo interpretare in maniera perfetta l'impegno assunto in fase di accettazione dell'incarico di "membri dell'equipaggio della Nave Amerigo Vespucci" sostenendo quelli

che hanno avuto problemi di salute/lavoro/famiglia durante il periodo della kermesse, dedicando più tempo del previsto per il raggiungimento di un interesse comune - "grazie di cuore ragazzi".

Il nostro Team, che quest'anno è stato composto da IT9CVX Adamo, IT9ETC Dan, IT9HPR Gaetano, IT9JAV Enzo, IT9LKX Salvatore, IT9PPX Giovanni, IT9SDU Salvatore, IW9FI Carmelo, IT9IMJ Rosario ed infine dal sottoscritto IT9YBL Andrea, è stato operativo su tutte le frequenze e su tutti i modi (ogni giorno) - abbiamo cercato di farci collegare da tutti ed abbiamo invitato tutti i nostri corrispondenti alla visione della nostra pagina su "qrz.com" così da incentivare soprattutto la visibilità della nostra Associazione "A.R.M.I."

Le modifiche apportate sul regolamento con la diversa distribuzione delle classifiche per "modi" (rispetto all'anno scorso) ha permesso una più equa distribuzione dei risultati finali premiando le modalità di trasmissioni dove è richiesto un impegno maggiore da parte dell'operatore, come nel caso del CW e dell'SSB, senza denigrare i nuovi sistemi digitali.

Siamo contenti che i suggerimenti dati l'anno scorso siano stati accolti da molti di noi.

Altra nota degna di attenzione è l'uso della piattaforma HAMAWARD, ormai indispensabile per il corretto andamento dell'intera manifestazione, assolutamente perfetta!

Concludendo riteniamo soddisfacente ed appagante questa manifestazione trascorsa e cogliamo l'occasione per ringraziare principalmente il nostro Presidente IT9MRM Alberto per essere riuscito ancora una volta ad "unirci nelle nostre passioni" e tutti coloro che hanno avuto il piacere di collegarci.

All'anno prossimo!



# II8IHBC - NAVE VESUVIO

## CAPO TEAM IZ8XXE DOMENICO DE LUCIA

Quest'anno è stato un NAVY SHIP R.S. diverso, dato dalle opportune e utili modifiche al regolamento.

Come al solito il Team II8IHBC ha onorato l'impegno, cercando di interpretare al meglio la competizione.

Un plauso e un elogio va a tutto il TEAM, è stato un vero onore operare insieme a tutti Voi e vi ringrazio per aver accettato da subito il mio invito alla partecipazione dell'evento, non avrei potuto fare scelta migliore.

"Grazie" a Mike IU8CEU per avermi dato l'incarico di coordinare e selezionare tutto il TEAM.

"Grazie" a Fabio IZ8JFL per aver accettato il mio invito a partecipare insieme unendo le forze.

"Grazie" a Tano IZ8GCB per aver operato e dato il suo contributo nonostante il poco tempo a disposizione.

"Grazie" a Aldo IZ8DFO che nonostante altri impegni ha operato in modo costante e presente.

"Grazie" a Pasquale IU8NKW per aver dato un apporto determinante nei "modi misti".

"Grazie" a Aurelio IZ8YAA e Angelo IU8FRF per aver martellato a dovere in SSB.

"Grazie" a Edo IU8HEP per aver dato un solido contributo in CW.

"Grazie" a Giuseppe IU8IZA per il suo operato, "la new entry" di quest'anno da confermare senza se e senza ma.

Grazie ancora a tutti voi per aver operato dimostrando di avere mezzi e competenze di prim'ordine.

Infine, ma non per ultimo, un GRAZIE PARTICOLARE va a Alberto IT9MRM per averci dato la possibilità, ancora una volta, di divertirvi e partecipare a una delle più belle manifestazioni dell'ARMI, fieri di farne parte!



# II2IALV - SMG. L. DA VINCI

CAPO TEAM I2QIL ANTONINO DI PIETRO

E' sempre una gran festa !

Anche quest'anno dal 15 al 24 settembre in occasione dell' IT NAVY SHIPS AWARD, abbiamo vissuto e condiviso con grande divertimento l'attivazione dei nominativi di sette unità della Marina Militare. Sin dalle prime battute si era capito che ci sarebbe stata bagarre. Le stazioni cacciatrici molto agguerrite creavano pileup impegnativi ma molto piacevoli. Il nostro Team dei " quattro moschettieri " doveva affrontare gli altri composti da sei a dieci componenti. Sapevamo di partire svantaggiati ma la passione e tanta determinazione ci davano speranza. Se avevamo qualche riserva era dovuto soprattutto alle nostre modeste condizioni di lavoro riguardanti in particolar modo le antenne e la potenza in trasmissione che

era quella limitata alle apparecchiature. A tempo di record viene costruita una antenna loop ad onda intera per gli 80 metri e per quanto riguarda le rimanenti antenne resteranno semplici dipoli, verticali multi banda e windom, con evidenti difficoltà nelle bande alte. Per quanto riguarda le potenze, come accennato in precedenza erano limitate ai canonici cento watts. Vi posso dare un dato che risulta molto sorprendente ed interessante che indica, l'attenzione, il coinvolgimento e la partecipazione dei cacciatori. E' stato gestito un pileup sulla banda dei 30 metri in telegrafia, con una potenza di 12 watts. Quindi possiamo affermare che non erano necessarie potenze da kw ma si desume che la condizione di interesse generale creava una appassionata partecipazione nel volerci collegare e di questo devo ringraziare il nostro Presidente Alberto IT9MRM che ha inoltre creato questo clima, con l'ausilio delle sue stimolanti capacità grafiche che originano Poster esaltanti l'avvenimento, realizzando di fatto una volontà comune di adesione. Per quanto riguarda i risultati di II2IALV non possiamo che essere fortemente orgogliosi. Un secondo posto, dopo " la corazzata " Vesuvio II8IHBC consentiteci equivale moralmente ad una vittoria. Un caloroso abbraccio da parte nostra a tutti gli attivatori che hanno condiviso questo evento: 41.450 qso - 11.980 Hunters - 131 countries in 10 giorni sono numeri incredibili sinonimo di una comune prestazione straordinaria.

BRAVO ZULU a tutti.



# II7IAME - NAVE MAESTRALE

CAPO TEAM IZ7WEM ANTONIO RESSA



## PIU' CHE SODDISFATTI !

Salve a tutti dal team leader della Nave Maestrale IZ7WEM Antonio. Che dire, anche quest'anno siamo stati presenti on air in vari modi (escluso cw per mancanza di operatore dedicato), cercando di coprire i vari orari giornalieri acciocchè qualsiasi operatore corrispondente avesse la possibilità di guadagnarsi il

punticino. Non è facile, come penso per il resto dei team, dedicare del tempo a questo hobby, ritagliandolo dagli impegni lavorativi e familiari, ma si fa sempre il possibile.

Il bello di questi eventi poi, è che nasce la competizione non solo fra team partecipanti, ma anche fra operatori dello stesso team, scusate il gioco di parole, non mancando anche di qualche incomprensione;

allo scoccare delle "aperture", bhè, chiunque correrebbe su quella banda per trasmettere.

Riviene altresì l'utilità in queste occasioni, di studio dei pile up, antenne per chi le prova, e giusto addestramento all'ascolto dei segnali più deboli o disturbati.

Sempre presenti, come giusto che sia in ambito militare, i "sabotatori disturbatori", che con i loro accordi e toni cercano sempre di ostacolare il traffico.

Ma siamo navi da guerra e si combatte anche tra questi "attacchi". Come operatori ci prefiggiamo sempre di cogliere l'occasione per non passare solo il "5/9" durante il contatto, ma anche per salutare e augurare un buona giornata a tutti. La cordialità è il migliore biglietto da visita. Ottima organizzazione di Alberto come sempre e , ottima decisione di variazione sui punteggi assegnati ai vari modi.

Passiamo ai ringraziamenti.

Ringrazio l'ARMIA nella persona del Presidente Alberto Mattei per averci dato la possibilità di partecipare ci auguriamo di arricchire il nostro team di altri operatori soprattutto di CW e RTTY, che caratterizzano ancor di più l'evento nel suo contesto.

Quest'anno abbiamo ottenuto anche la sponsorizzazione della "**MEDIAGLOBE**" azienda leader delle telecomunicazioni nostra continentale. Ringrazio Beppe Magistro per la sua disponibilità.

Ringrazio il mio team IU7QBU Lorenzo, IW7DHC Sergio, IZ7CFE Rocco, IZ7GLL Massimo E IZ7JWW Vito, per la disponibilità,

l'impegno e la dedizione e il saluto e ringraziamento più grande va sempre ai "cacciatori", perchè senza di loro non ci sarebbe alcun award.

Grazie ancora a tutti.





**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](http://WWW.MEDIAGLOBE.IT)    [INFO@MEDIAGLOBE.IT](mailto:INFO@MEDIAGLOBE.IT)



## PARLIAMO UN PO DI "ETICHETTA NAVALE"

di Paolo Bembo - tratto dal Notiziaio dei Marinai n. 12/2011



Con questo articolo l'autore ci "rinfresca" alcuni comportamenti e consuetudini che dovrebbero essere tenuti a mente da chi va per mare

Chi come me ha "bazzicato" il mare per più di qualche anno ha gradualmente assimilato alcune precise abitudini comportamentali. Fin da "piccolo", da allievo prima del Morosini e poi dell'Accademia, i nostri vecchi mi hanno dato in pasto una serie di nozioni che è difficile apprendere sui banchi ma che invece, nella vita quotidiana, a bordo delle navi, sono parte di una routine che nella pratica il giovane apprende, assimila; da allora in poi esse divengono elemento integrale non solo della sua cultura ma oserei dire, del suo modo di essere. Questo insieme di modi di fare, così peculiare dell'ambiente navale, abbraccia anche la cosiddetta "Etichetta Navale" di cui vorrei parlare un po'.

Nata soprattutto per regolare le procedure di cortesia, tradizionali, consuetudinarie, fra le navi dei vari Paesi, l'Etichetta Navale si è gradualmente estesa a comprendere anche l'insieme delle norme che potremmo definire della "Buona Educazione" nei rapporti fra le imbarcazioni, nelle più varie circostanze. In altre nazioni, quest'insieme di norme è spesso noto, almeno in parte, anche a chi non si occupa regolarmente di attività sul mare o comunque collegate al mare. Questo ci riconduce all'antico lamento che vuole l'Italia un Paese poco marinaro sebbene sia quasi interamente circondata dal mare e abbia un incredibile sviluppo costiero. Ma

non siamo qui per lamentarci, piuttosto per fare; e cosa, nel nostro piccolo quotidiano, possiamo fare per contribuire a modificare questo incancrenito stato di cose? Apprendere, innanzitutto, tutti quegli aspetti caratteristici che rendono speciale la vita di chi opera sul mare e per il mare; fare poi opera di trasferimento di queste nozioni verso gli "altri", in modo da fare nascere in queste persone l'apprezzamento per un ambiente che sino a poco prima era stato loro quasi sconosciuto e che si rivela per nostro tramite custode di valori e di specificità stupende. Per chi presta servizio in Marina ma anche per chi ha semplicemente scelto il mare come fonte di primario interesse anche se non professionale, questo processo essenziale e irrinunciabile di apprendimento e trasmissione agli altri delle nozioni assimilate dovrebbe essere perfettamente metabolizzato e divenire quasi una seconda natura e continua fonte di orgoglio per il mondo in cui ci si trova a vivere e di compiacimento per l'apprezzamento che si riscuote. Si tratta di una scelta di vita, e chi la fa non può sentirsi pago se non riesce anche a condividere le proprie sensazioni, le proprie scelte ideali, le esperienze e le conoscenze che sono scaturite da tale scelta e dal proprio rapporto esclusivo con il mare.

## L'importanza dell'"Etichetta Navale"

E torniamo al termine "Etichetta Navale". Di per sé tale termine può far sorridere e può richiamare comportamenti esclusivamente formali che ben poco hanno a che fare con i valori a cui chi opera sul mare vuole riferirsi.

Ma questo sarebbe allora vero anche per buona parte dei regolamenti militari, delle cerimonie religiose e in definitiva di tutte quelle forme mediante le quali si vuole manifestare il rispetto dovuto ai superiori, la protezione che si vuole estendere ai più deboli o il cameratismo verso i propri compagni. La sensazione, diffusa soprattutto fra i più giovani, è che l'insieme delle norme a cui ci stiamo riferendo, costituisca soltanto un richiamo fuori moda ad una tradizione non più attuale, vuota di significato e in definitiva, un'inutile perdita di tempo.

Il fatto che siamo qui a parlarne vuol dire che siamo convinti del contrario; altrimenti non impiegheremmo così le nostre energie.

L'"Etichetta Navale", come tutte le altre forme di etichetta, rappresenta un punto di arrivo, una manifestazione di civiltà mediante la quale vengono imbrigliate in comportamenti standardizzati le tendenze umane più grossolane. La sua rigidità può farne rilevare aspetti ridicoli, inutili? Beh! Tutto ciò che è forma si tira addosso in genere questo tipo di critiche, sembra assolutamente superfluo ma in realtà, a volte, fa addirittura da completamento alle leggi e manifesta la stessa inutilità che può essere attribuita, per esempio, ad un regalo o ad una corona di fiori su di una tomba! (Nessuno potrà

certo definire queste cose come indispensabili, ma quasi tutti attribuiscono loro un profondo significato). Va da sé che le regole assumono un valore pieno solo quando vanno di pari passo con

i sentimenti di cui dovrebbero essere manifestazione tangibile; spesso, esse contribuiscono a creare tali sentimenti: per fare un esempio storico, riferirò ciò che ebbe a dire il famoso Ammiraglio inglese Jervis parlando della disciplina: "... quando essa raggiunge una certa perfezione formale è facile che non si sia lontano da un risultato sostanziale, ovvero che essa sia presente anche nei cuori dei marinai. ". Al di là di queste considerazioni, è opportuno ricordare che chi è marinaio del proprio Paese è comunque tenuto alla conoscenza delle norme dell'"Etichetta



Navale" anche dal fatto che la loro eventuale ignoranza, soprattutto in un contesto internazionale, porterebbe con certezza a figuracce che si riverbererebbero sulla propria bandiera.

Lo stesso è valido, seppure ad un livello minore, per i soci di un circolo che innalzano il guidone sociale sulla propria barca.

Per tutti resta valido il principio che non bisogna nascondersi dietro la propria ignoranza.

Va inoltre sottolineato come, soprattutto in alcuni Paesi, il mancare nel campo dell'"Etichetta Navale" sia ritenuto altrettanto grave che, nell'ambito della comune educazione, il non salutare delle persone conosciute incontrandole per strada.

## L'uso delle bandiere

Non mi sembra il caso di esaminare qui in dettaglio le norme relative all'uso e alle tipologie delle bandiere; non ce ne sarebbe nemmeno lo spazio. Vorrei però richiamare alcuni concetti elementari, rimandando tutti ad approfondire l'argomento sulle specifiche pubblicazioni, ove la materia è trattata in profondità. Sorvoliamo quindi sulle dimensioni delle bandiere, ma accenniamo agli elementi

fondamentali relativi ad alcuni, più comuni, loro usi specifici.

In realtà, spesso, nel trattare dell'uso delle bandiere, sarebbe bene parlare più di consuetudini che di regole ma come ci insegnano gli studiosi del Diritto, è dalle consuetudini che si parte per la successiva stesura delle regole e finanche delle leggi.

Naturalmente, le Nazioni con alle spalle una più solida tradizione marinara, come la Gran Bretagna, sono quelle che hanno dettato le linee di principio di questa "normativa" che è stata poi ripresa, con piccole varianti, da tutte le altre marinierie, a cominciare da quelle di Stato.

Per l'alza e l'ammaina bandiera, le unità da diporto fanno riferimento al segnale che viene alzato sull'albero del circolo velico.

In caso di presenza in porto di navi militari, è quella sulla quale è imbarcato l'Ufficiale più anziano (ovvero quello più alto in grado) a dare i segnali a cui si uniformeranno le altre unità/navi/imbarcazioni presenti. Qualora fossero presenti in porto solo unità mercantili, la vecchia usanza, purtroppo ora non più comunemente seguita, è quella che il comandante più anziano presente in rada assuma la qualifica di capo della rada e da lui derivino le disposizioni per l'alza e l'ammaina. L'alza bandiera, comunque, avviene sempre alle 0800, essendo preceduto dal segnale preparatorio, cinque minuti prima. La bandiera resta poi alzata tutto il giorno. L'orario dell'ammaina bandiera è invece quello del tramonto e quindi varia in funzione delle stagioni e delle località. La nave che imbarca l'Ufficiale più anziano si occuperà di determinare l'ora esatta del tramonto e di alzare all'ora appropriata il segnale preparatorio e a questo si conformeranno tutte le altre navi/imbarcazioni presenti nel sorgitore. Per quanto attiene l'uso della bandiera in navigazione, bisogna distinguere fra unità militari e mercantili. Di norma, le unità militari, al tramonto fanno la cerimonia dell'ammaina bandiera ma la bandiera viene successivamente rialzata e continuerà a sventolare anche di notte. Nel caso di unità mercantili/imbarcazioni che navighino in prossimità di costa è bene che esse abbiano la bandiera sempre esposta. Ugualmente, anche qualora, in mare aperto, la bandiera fosse ammainata, si avrà cura di mostrarla nel caso ci si dovesse imbattere in un'altra nave/imbarcazione,

onde scambiarsi l'informazione relativa alla rispettiva nazionalità. Quando si prende o si lascia un ancoraggio, indipendentemente dall'ora, è pure previsto mostrare la bandiera.

È da notare come mentre l'alza bandiera va eseguito con una certa rapidità, l'ammaina avviene lentamente. È tradizione corretta evitare che i lembi della bandiera tocchino la coperta.

L'atteggiamento dei presenti ad una cerimonia di alza o ammaina bandiera è quello di alzarsi in piedi se seduti e di salutare; in molte Marine lo si fa, quando in divisa, portando la mano al berretto, mentre in quella italiana la consuetudine è che ci si scopra e si resti a capo scoperto per tutta la durata della cerimonia; anche per chi è in borghese a capo coperto è buona norma scoprirsi e se già a capo scoperto, inclinare leggermente il capo in avanti.

Nel caso una nave mercantile/imbarcazione da diporto si trovi ad incrociare la rotta di un'unità militare – sia del proprio Paese che di altri – è corretto che la nave militare venga salutata da quella mercantile. La procedura per farlo è la seguente: si ammaina a metà la propria bandiera e si mantiene in tale posizione sino a quando si incrocia la nave che si sta salutando o sino a che essa risponde; dopo di che la si riporta a segno. Se la propria bandiera è fissa su di un'asta, per salutare si toglie l'asta dal supporto e si abbassa all'altezza della murata. Quindi, analogamente alla manovra precedentemente descritta, si rimette nella posizione originaria quando si è incrociata l'unità militare o se ne è ricevuta risposta. Ai tempi della marineria velica, il mercantile che salutava la nave militare contemporaneamente all'atto di ammainare e poi rialzare la bandiera compiva quello di ammainare e di riportare al segno la vela di fiocco che si trovava più a prora. Nel caso si incontri una formazione navale, sarà solo la nave che ospita il Comandante della formazione a rispondere al saluto. Citerò un esempio per mostrare come, fra veri marinai, il tipo di usanze e consuetudini di cui stiamo





parlando siano tenute in gran conto. L'epoca è quella della I Guerra Mondiale, siamo alla fine della battaglia delle Falklands e la squadra inglese sta serrando da presso l'ammiraglio tedesco Von Spee; all'improvviso, gli Inglesi, a bordo dell'"Invincibile" e dell'"Inflexible", si rendono conto che c'è un veliero, a cui nessuno, nella foga della battaglia, aveva fatto caso, interposto fra loro e i Tedeschi.

La regola vuole che una nave a propulsione meccanica debba sempre dare la precedenza ad un veliero. Certo, in combattimento si rischia di perdere dei minuti preziosi... ma così avviene: gli Inglesi cessano il fuoco e manovrano per passare di poppa al veliero; quest'ultimo, a sua volta, non avendo esposta la bandiera, ammaina e issa per tre volte il gran fiocco, in segno di saluto!

Un'imbarcazione a remi esprime il suo saluto alla bandiera effettuando l'alza remi, ovvero, all'ordine del padrone, tutti i vogatori sollevano simultaneamente dall'acqua i remi e li portano in posizione verticale. Un caso particolare è quello rappresentato dall'unità militare che rende il saluto con salve dei propri cannoni; in questo caso le imbarcazioni a motore nei paraggi, se possibile, fermano i motori per la durata delle salve mentre le barche a vela mettono la prora al vento; entrambe salutano con la bandiera sino al termine delle salve.

In caso di lutto nazionale vige la consuetudine della bandiera a mezz'asta come sugli edifici pubblici. Lo stesso comportamento è bene adottare, per buona norma di cortesia, qualora ci si trovi in un porto estero in cui sia stata dichiarata una giornata di lutto. È buona norma che la bandiera non sia mai stracciata o scolorita e che sull'imbarcazione, non

venga tenuta avvolta o legata all'asta. La posizione occupata dalla bandiera sulle navi è sull'asta di poppa in porto e al picco in navigazione; sulle imbarcazioni a motore è sull'asta di poppa sempre mentre su quelle a vela si presentano più casi: se sono armate a sloop, la bandiera va tenuta sull'asta di poppa o in navigazione a vela, a due terzi della balumina della randa; nelle barche fornite di più alberi o di picco, la bandiera che quando all'ancora sarà a poppa, in navigazione viene issata sul picco che sporge dall'albero o sull'albero poppiere. Per quanto concerne il saluto fra imbarcazioni da diporto, dettato da tradizioni di cortesia, esso avviene ammainando il guidone sociale una sola volta. Una curiosità concernente la bandiera nazionale, definita anche come insegna o come colori. Tutti conoscono il tricolore e tutti, naturalmente, sanno che sulle navi esso è arricchito al centro dallo stemma formato da quello delle quattro repubbliche marinare. È immediatamente evidente che le unità militari, a differenza di quelle mercantili, facciano sovrastare tale stemma dalla corona rostrata e turrata; ciò che risulta meno evidente è invece il fatto che, sempre nelle unità militari, il quarto dello stemma che riporta la bandiera della Repubblica di Venezia presenti delle specificità: mentre l'analogo della bandiera mercantile mostra il leone di San Marco con il vangelo aperto (e vi si legge: "pax tibi Marce evangelista meus"), in quello militare il vangelo è chiuso, il leone tiene la zampa anteriore sinistra su di esso, mentre l'altra solleva una spada; inoltre, la coda del leone è girata verso l'alto.

## Particolari tipi di bandiere

Mentre a bordo delle navi militari sarà sempre presente personale della categoria "segnalatori", perfettamente in grado di gestire con professionalità tutte le possibili varietà di bandiere e di segnali a bandiere, non sempre è dato a tutti gli altri appartenenti alla Marina Militare e meno che mai a chi non ha fatto del mare una professione, di conoscere tutte le specifiche consuetudini e bandiere utilizzate nell'ambito del diporto. È però giusto che tutti coloro che il mare lo "frequentano" abitualmente siano al corrente almeno di una gran parte di tutto ciò, non facendosi trovare impreparati per lo meno di fronte alle usanze più comuni. Per questo, si danno di seguito ragguagli circa alcuni tipi di bandiere particolari.

### **Bandiera di cortesia**

Quando ci si reca all'estero, è necessario provvedersi delle bandiere dei Paesi che verranno toccati. È norma tradizionalmente rispettata, infatti, che sia in porto che in navigazione si innalzi anche la bandiera del Paese nelle cui acque si sta navigando. Tale bandiera sarà in ogni caso di dimensioni inferiori a quella nazionale. Sulle imbarcazioni che non hanno alberi la bandiera che appunto si chiama di cortesia, ovvero quella del Paese ospite, viene esposta sull'asta di prora; qualora il motoryacht abbia un albero centrale, questa bandiera verrà esposta a dritta dalla parte più esterna; quando invece si parli di imbarcazioni fornite di albero/alberi, alla crocetta principale dell'albero di maestra.

### **Guidone Sociale**

Si tratta o del guidone del Circolo di cui è socio il proprietario dell'imbarcazione o quello del Circolo nei cui registri è iscritta la barca. Questa bandiera può rimanere a riva giorno e notte, indipendentemente dal fatto che si sia all'ancora o in navigazione. Essa si ammaina solo quando la barca viene messa in disarmo. Per alcuni circoli esistono alcuni guidoni particolari relativi a specifiche cariche sociali di chi li

mostra a riva. È buona norma mostrare sempre un solo guidone anche se si è membri di più sodalizi; si sceglie di norma di navigare sotto quello del circolo avente la maggiore anzianità oppure quello del circolo che ha organizzato la regata alla quale si sta partecipando (naturalmente se si è soci anche di questo). Qualora, successivamente, si voglia rendere onore al circolo più anziano, si potrà farlo, a termine regata, dopo essersi ormeggiati o ancorati: mai effettuare un cambio di guidone durante la navigazione. La posizione nella quale mostrare il guidone è sull'asta di prora, qualora la barca non abbia alberi, a dritta sulla parte interna, qualora il motoryacht disponga di un albero centrale e in testa all'albero di maestra qualora l'imbarcazione, a vela, disponga di uno o più alberi. Qualora la testa dell'albero sia occupata da un'antenna radio, il guidone sociale può essere portato alla crocetta di dritta ma qualora si navighi in acque straniere, esso cederà il posto alla bandiera di cortesia per ripiegare, insieme all'eventuale insegna del proprietario, sulla crocetta di sinistra. Mentre in Italia la stragrande maggioranza dei guidoni sociali ha appunto la forma triangolare del guidone, alcuni possono anche avere forma diversa e così avviene, anche di più, all'estero; in Francia, per esempio, l'insegna sociale è molto spesso rettangolare. Chi si trovasse ad affittare un'imbarcazione il cui proprietario è iscritto ad un certo circolo, non ha alcun diritto di continuare ad issare il guidone sociale del proprietario in assenza di quest'ultimo, a meno che non sia socio anch'egli dello stesso circolo. Senza scendere nel particolare, basterà esercitare un po' di buon gusto e di buonsenso per evitare l'uso di guidoni troppo grandi o al contrario, irrilevanti. Da ricordare, comunque, che l'insegna nazionale dovrà essere comunque più grande di qualsiasi altra bandiera presente a bordo.



## Bandiera amatoriale o del proprietario

Essa viene esposta quando il proprietario o un suo familiare sono presenti a bordo. Purché non assomigli ad altre già esistenti essa, quadrata o triangolare, realizzata entro determinati rapporti dimensionali, può essere disegnata a piacere del proprietario. In Francia, di norma, essa è rettangolare e segue la regola araldica per cui nel disegno si cerca di non mettere mai vicini fra loro i colori (rosso, azzurro, nero, verde, porpora e arancio) o i metalli (oro o giallo e bianco o argento) seguendo un disegno che deriva da tratti verticali orizzontali e obliqui, oppure dalla combinazione di tratti verticali ed orizzontali, o obliqui. La norma dettata anche dal buonsenso è che, comunque, l'insegna possa essere ben visibile da lontano. Su di un M/Y ad albero centrale, tale insegna viene issata a sinistra all'interno mentre sulle imbarcazioni a vela ad un solo albero alla crocetta principale di sinistra; qualora l'imbarcazione a vela disponga di più alberi quest'insegna andrà alla crocetta principale di sinistra dell'albero maestro, mentre se non esistono crocette essa verrà issata sull'albero di prora nel caso gli alberi siano due e sull'albero poppiero nel caso gli alberi siano tre. Al posto dell'insegna del proprietario, quando sull'imbarcazione sale un'Autorità avente diritto ad una sua insegna, questa, definita "insegna di dignitario", prende il posto di quella del proprietario. Eccezione viene fatta nel caso l'Autorità sia un Principe di Casa Regnante o il Presidente della Repubblica Italiana; in questo caso l'insegna dell'autorità, che viene definita stendardo, si alza all'albero di maestra. Per gli inglesi l'insegna del proprietario può tranquillamente essere issata sotto quella del circolo mentre i francesi cercheranno sempre di evitare di esporre un'insegna al di sotto di un'altra sulla stessa drizza, in quanto intendono questo come uno svilimento di quella posta più in basso.

## Bandiera di libera pratica

A volte, entrando in un porto straniero, è d'obbligo effettuare all'Autorità marittima del posto la dichiarazione che l'equipaggio è in perfette condizioni fisiche, non affetto da alcuna malattia che possa preoccupare le autorità sanitarie locali. Per farlo, si può innalzare alla crocetta principale di sinistra la bandiera "Q" del codice internazionale dei segnali (bandiera gialla), detta anche, in passato, bandiera di "quarantena". Con tale procedura si richiede l'autorizzazione a ormeggiarsi e sbarcare, ovvero l'autorizzazione per quella che viene definita "libera pratica".

## Bandiere, pennelli, guidoni

Il Codice Internazionale dei segnali comprende 26 bandiere alfabetiche, 10 pennelli numerici, 3 guidoni ripetitori e il segnale intelligenza. Alcune di queste sono impiegate anche durante le regate per comunicare con gli equipaggi o come distintivi per alcune classi di imbarcazioni (ma non tutte).

## Gran Pavese o Gala di Bandiere

Il termine "pavese" deriva dal basso Medio Evo, quando con esso s'intendeva l'insieme degli scudi incastrati attorno allo scafo e altre parti dell'imbarcazione, per offrire una difesa ai combattenti. Per estensione il termine è passato poi a quei parati più o meno fantasiosi utilizzati per decorazione o mascheramento. Al giorno d'oggi, premesso che non c'è più spazio in questo campo per la fantasia, il "pavese" ha assunto un senso particolare ed il suo uso è strettamente regolamentato. L'insieme delle bandiere del Codice Internazionale, innalzato solamente in porto, costituisce il Gran Pavese e si innalza da prua a poppa in occasione del varo e delle feste nazionali proprie o dell'eventuale Paese ospite; in quest'ultimo caso, le due bandiere nazionali verranno alzate entrambe in testa d'albero, sulla stessa asta, quella del proprio Paese a sinistra e quella del Paese ospite a dritta.



## Altre bandiere

Fra le altre bandiere, posto che ogni bandiera del Codice Internazionale dei segnali usata singolarmente ha un suo significato e che nello stesso Codice si assegnano particolari significati a gruppi specifici di bandiere e che in campo militare ciò è altresì complicato dalle combinazioni in uso in ulteriori particolari codici, vorrei ricordare, in ambito diportistico, la bandiera del pasto del proprietario (quadrata, bianca, che sostituisce quella del proprietario in tale occasione), la bandiera di assenza del proprietario (quadrata, azzurra, che sostituisce quella del proprietario), la bandiera di ospite a bordo (quadrata, azzurra, con banda diagonale bianca, che sostituisce quella del proprietario quando quest'ultimo è assente da

bordo ma in sua vece sono presenti suoi ospiti), bandiera d'invito a bordo (quadrata, azzurra, con la sagoma bianca di un bicchiere al centro; essa, alzata al posto di quella del proprietario, invita armatori e ospiti delle barche vicine a recarsi a bordo in visita); infine la bandiera di pasto dell'equipaggio (un pennello rosso che si alza a sinistra di quella del proprietario quando i dipendenti sono a pranzo).

Va da sé che le bandiere e le normative di cui sopra hanno senso se usate su imbarcazioni di una certa dimensione. Si rasenterebbe il ridicolo qualora, per esempio, determinati segnali venissero alzati su di un'imbarcazione non pontata, di pochi metri di lunghezza, in cui ciò che avviene a bordo è sotto gli occhi di chi passeggia in banchina senza alcuna bisogno di essere "segnalato".

## Delle visite a bordo

Una norma che è bene venga rispettata da tutti è quella che prevede di chiedere il permesso di salire a bordo di un'imbarcazione al Proprietario o al Comandante, o in loro assenza a chi è presente a bordo. Una volta ricevuta tale autorizzazione, sarà cura del visitatore di togliersi le scarpe, anche senza essere invitato a farlo, e deporle o nella cesta che molti predispongono, in banchina, a fianco della scaletta/passarella, oppure, a bordo, nelle immediate vicinanze di scaletta/passarella. Ciò sia se ci si debba intrattenere in coperta come andare sottocoperta. Normalmente, il lato di dritta dell'imbarcazione è quello riservato al proprietario e agli ospiti, mentre quello di sinistra è per il personale di servizio. Il lato dritto è considerato quello d'onore, a poppavia delle sartie; per cui è qui che imbarcheranno e sbarcheranno proprietario ed ospiti, mentre i movimenti dell'equipaggio, ove praticabile, avverranno dal lato sinistro. Al contrario, qualora si dovesse accostare un'unità militare alla fonda bisognerà farlo dal lato sinistro in quanto quello dritto è riservato agli Ufficiali. In questo caso, poi, nel salire a bordo, giunti all'altezza della coperta si volgerà lo sguardo verso la bandiera e ci si scoprirà, qualora a capo coperto, oppure, se a capo scoperto, si farà un cenno di saluto con la testa. In caso l'imbarcazione manovri e agli ospiti non sia stato assegnato qualche specifico incarico, sarà quanto mai opportuno che essi si trattengano seduti o distesi sui posti loro riservati. Così facendo eviteranno di costituire intralcio alle operazioni di coperta e di ostacolare la visuale ai responsabili della

manovra. In occasione delle visite a bordo, ma non solo, è consuetudine l'uso dei biglietti da visita. È bene ricordare che nell'ambiente dei Circoli Nautici il biglietto più appropriato è quello che riporta al centro il nome e cognome, preceduto solo dai titoli che la persona possiede o nella Marina Militare o in quella Mercantile e seguito dall'eventuale abilitazione nautica ottenuta. Qualora si rivesta una carica sociale nel proprio circolo, tale carica dovrebbe comparire prima, mettendo l'abilitazione sotto di essa. Il guidone del circolo può figurare in alto a sinistra mentre in basso a sinistra si può riportare il nome della barca, quello del porto di stazionamento e il posto d'ormeggio. Se si è membri di un circolo e ci si trova in un porto quando arriva un'imbarcazione dello stesso circolo o ci si trova a bordo di un'imbarcazione che arriva in un porto in cui sia già presente un'altra barca appartenente allo stesso sodalizio, è buona norma che il più giovane si rechi a salutare il più anziano dei due soci.

Per i giovani che si recano a bordo di una nave: ricordate che quando si imbarca sulla lancia che vi porterà verso la nave che attende alla fonda, i più giovani imbarcano per primi sulla barca e scendono per ultimi dalla stessa. Viceversa, all'arrivo al barcarizzo dell'unità, il primo a salire a bordo è il comandante e lui sarà anche l'ultimo a scendere (dopo di lui verrà chi segue in ordine di anzianità e così via). La stessa norma si applica comunemente sulle barche: lo skipper sale a bordo per primo e scende per ultimo.

## Consuetudine di bordo e di terra

La tenuta appropriata a bordo dipende in parte dalle dimensioni dell'imbarcazione. Non è un vezzo ma esprime la serietà con cui ci si è avvicinati a quest'ambiente. Diverse sono le esigenze su di un motoryacht di 30 metri da quelle a bordo di un dinghy. Di massima bisognerà privilegiare vestiti comodi, di materiale robusto, facili da lavare, senza dimenticare che a volte, d'estate, l'uso di determinati indumenti potrà anche prevenire bruciature solari diffuse. Un berretto con visiera,

schermato il sole, permetterà di vedere meglio da lontano, oltre ad evitare colpi di sole. Le scarpe antidrucciolo saranno di rigore, in navigazione, perché è facile urtare sui molti ostacoli presenti in coperta e prodursi ferite. L'ordine ed il rassetto della nave come dell'imbarcazione costituiscono vero e proprio punto d'onore per il marinaio, la manifestazione esteriore del rispetto e dell'affetto che tutti i marinai nutrono per la propria "barca".



Lo spazio a bordo è sempre limitato, per cui l'ordine diviene funzionale al vivere civile. Lo stesso dicasi per la pulizia, di cui non si sarà mai paghi. Un particolare discorso meritano, a questo proposito, i locali igienici che se sono sempre, ovunque, il metro della civiltà di un gruppo sociale, a bordo lo sono anche... di più! Non a caso sui sommergibili, tradizionalmente, date le complicazioni dell'impianto e le... urgenze a cui si può andare incontro, è il primo apparato del quale ai novizi vengono spiegati i misteri del funzionamento. Poiché gli impianti di bordo presentano limiti e tolleranze diverse da quelli a terra è bene che tutti capiscano, da subito, a quali problemi ci si possa trovare di fronte a causa di un uso improprio degli stessi, su di una nave come su di una barca. Di pari passo va il discorso sullo stato di conservazione, sulla manutenzione dell'imbarcazione. Chi pensasse che la barca un po' "vissuta" fa snob... si sbaglia di grosso; è vero il contrario! Sulle barche da lavoro, a volte, in considerazione del particolare tipo d'impiego, si può essere condiscendenti e accettare alcuni segni d'usura ma altrove no, nella maniera più assoluta. La barca deve essere sempre in uno stato perfetto, quello che più mette al vento da possibili incidenti dovuti al cedimento dell'attrezzatura e allo stesso tempo esprime in maniera tangibile l'amore del proprietario per la sua barca. Ove poi la trasandatezza fosse dovuta al fatto che si possiede una barca di dimensioni superiori a quella che i propri mezzi consentono... la si cambi con una più piccola. Si fa migliore figura, nell'ambiente marinaro, a possedere una barca piccola ma in perfetto stato che una grossa ma il cui stato di conservazione

lasci a desiderare. La consapevolezza ambientale sta rapidamente diventando un altro dei tratti caratteristici che distingue il navigante di oggi.

Una volta, ciò era meno importante perché l'ambiente era meno minacciato e non c'era, in mare, l'"affollamento" odierno. Ora, il marinaio ha la possibilità di vedere meglio di altri i danni che la civiltà sta apportando agli ecosistemi marini e pertanto è più facile indurre in lui una sempre maggiore consapevolezza e ottenerne di conseguenza comportamenti adeguati per quanto riguarda, innanzitutto, lo smaltimento dei vari tipi di rifiuti. A bordo di un'unità navale basterà seguire quelle che sono le procedure ormai standardizzate, mentre su di una piccola imbarcazione sarà opportuno prendere confidenza preliminarmente con la normativa in vigore. In base a questa, i rifiuti inorganici, quelli il cui smaltimento è lento o impossibile, vanno stivati in sacchi di plastica da affidare alle discariche, una volta a terra, quelli organici, rapidamente biodegradabili, potranno essere dispersi in mare ma solo durante la navigazione alturiera, mai in prossimità di costa. Una particolare attenzione va posta nei confronti di quelli altamente inquinanti, quali gli oli esausti o le batterie esaurite. Di questi, conservati in appositi contenitori, ci si potrà liberare solo in porto, utilizzando i recipienti ivi predisposti per accoglierli. Una nota di "Bon ton" riguarda poi l'uso dei parabordi. Chi mi legge sa certamente a cosa servono ma forse non tutti hanno presente il fatto che essi vanno riposti appena ci si accinge a lasciare l'ormeggio.

Lo spazio a bordo è sempre limitato, per cui l'ordine diviene funzionale al vivere civile. Lo stesso dicasi per la pulizia, di cui non si sarà mai paghi. Un particolare discorso meritano, a questo proposito, i locali igienici che se sono sempre, ovunque, il metro della civiltà di un gruppo sociale, a bordo lo sono anche... di più! Non a caso sui sommergibili, tradizionalmente, date le complicazioni dell'impianto e le... urgenze a cui si può andare incontro, è il primo apparato del quale ai novizi vengono spiegati i misteri del funzionamento. Poiché gli impianti di bordo presentano limiti e tolleranze diverse da quelli a terra è bene che tutti capiscano, da subito, a quali problemi ci si possa trovare di fronte a causa di un uso improprio degli stessi, su di una nave come su di una barca. Di pari passo va il discorso sullo stato di conservazione, sulla manutenzione dell'imbarcazione. Chi pensasse che la barca un po' "vissuta" fa snob... si sbaglia di grosso; è

vero il contrario! Sulle barche da lavoro, a volte, in considerazione del particolare tipo d'impiego, si può essere condiscendenti e accettare alcuni segni d'usura ma altrove no, nella maniera più assoluta. La barca deve essere sempre in uno stato perfetto, quello che più mette al vento da possibili incidenti dovuti al cedimento dell'attrezzatura e allo stesso tempo esprime

in maniera tangibile l'amore del proprietario per la sua barca. Ove poi la trasandatezza fosse dovuta al fatto che si possiede una barca di dimensioni superiori a quella che i propri mezzi consentono... la si cambi con una più piccola. Si fa migliore figura, nell'ambiente marinaro, a possedere una barca piccola ma in perfetto stato che una grossa ma il cui stato di conservazione lasci a desiderare. La consapevolezza ambientale sta rapidamente diventando un altro dei tratti caratteristici che distingue il navigante di oggi. Una volta, ciò era meno importante perché l'ambiente era meno minacciato e non c'era, in mare, l'"affollamento" odierno. Ora, il marinaio ha la possibilità di vedere meglio di altri i danni che la civiltà sta apportando agli ecosistemi marini e pertanto è più facile indurre in lui una sempre maggiore consapevolezza e ottenerne di conseguenza comportamenti adeguati per quanto riguarda, innanzitutto, lo smaltimento dei vari tipi di rifiuti. A bordo di un'unità navale basterà seguire quelle che sono le procedure ormai standardizzate, mentre su di una piccola imbarcazione sarà opportuno prendere confidenza preliminarmente con la normativa in vigore. In base a questa, i rifiuti inorganici, quelli il cui smaltimento è lento o impossibile, vanno stivati in sacchi di plastica da affidare alle discariche, una volta a terra, quelli



organici, rapidamente biodegradabili, potranno essere dispersi in mare ma solo durante la navigazione alturiera, mai in prossimità di costa. Una particolare attenzione va posta nei confronti di quelli altamente inquinanti, quali gli oli esausti o le batterie esaurite. Di questi, conservati in appositi contenitori, ci si potrà liberare solo in porto, utilizzando i recipienti ivi predisposti per accoglierli. Una nota di "Bon ton" riguarda poi l'uso dei parabordi. Chi mi legge sa certamente a cosa servono ma forse non tutti hanno presente il fatto che essi vanno riposti appena ci si accinge a lasciare l'ormeggio. Una barca che naviga con un festone di parabordi bene in evidenza è una delle scene meno marine a cui possa capitare di assistere. Anche il modo in cui si ripongono le vele e le cime momentaneamente non utilizzate fa parte degli usi navali. A bordo esistono vari modi per farlo, che sono quelli giusti; gli altri sistemi testimoniano

solo l'inadeguatezza di chi li adotta. Esiste poi, a bordo, tutta una serie di paglietti, tappetini ecc. che si distinguono da quelli che si userebbero in una villetta di campagna. Poiché non stiamo scrivendo un trattato di attrezzatura, mi limiterò a suggerire che in questo campo, ove non si sappia una cosa, è bene cercare l'aiuto degli anziani, degli esperti e umilmente,

farsi spiegare come la cosa vada fatta. Si acquisirà l'informazione giusta, si farà la cosa più appropriata e magari si faranno anche delle nuove amicizie. Non mi soffermerò troppo su una norma di buon vicinato che trova altrettanta validità fra le persone educate anche a terra ma è necessario almeno farne menzione: limitare sempre le emissioni acustiche anche della propria voce, in navigazione come in porto. Su di una barca/nave ci può sempre essere qualcuno che sta riposando, che magari è smontato di guardia o semplicemente ha fatto tardi la sera prima e gli spazi e le distanze non permettono un adeguato isolamento acustico. Lo stesso discorso si applica all'uso di attrezzi, strumenti elettronici, fino ai telefoni cellulari compresi. Buon senso e rispetto degli altri dettano le norme più ovvie per un loro educato impiego. Un'altra norma che affonda le sue radici nel più elementare buon senso è quella che detta il diritto di chi giunge successivamente ad altri in un porto di passare sulle barche già presenti, se ne ha bisogno per stendere un cavo o per giungere a terra; ugualmente, va da sé che chi primo arriva dia sempre una mano a chi giunge dopo di lui. Nell'aiutare e nell'aiutarsi, fra marinai, non c'è grado che tenga; ricordo come se fosse ieri un giorno in cui da bordo della nave su cui, giovane Sottotenente di Vascello, ero allora

imbarcato, assistetti ad una scena esemplare: una nave della Divisione era appena rientrata in porto e onde passare poi i cavi in banchina, aveva lanciato a terra i "sacchetti" (per chi fra i lettori non ha familiarità con l'operazione che sto descrivendo, dirò che sacchetto è definito quell'appesantimento terminale che permette di lanciare a una certa distanza sagole leggere; a tali sagole vengono poi fissati i cavi più grandi che possono così raggiungere terra, successivamente, a forza di braccia);

l'Ammiraglio comandante la Divisione che stava passando in banchina, si venne a trovare vicino al punto in cui era caduto uno dei sacchetti; beh! Senza un momento di esitazione egli si lanciò sulla sagola e agguantatala cominciò ad alare con lena, tirando a terra il cavo...; prima che i marinai di comandata per assistere l'ormeggio dell'unità facessero a tempo a raggiungerlo, lui aveva già incappellato il cavo su di una bitta!...



## Solidarietà fra marinai

Mi sembra opportuno inserire fra queste note che parlano essenzialmente dei comportamenti più corretti in mare, anche un breve richiamo agli obblighi di solidarietà esistenti fra la gente di mare. Va da sé che oltre che esistere l'obbligo, sancito dal Codice della Navigazione, di prestare soccorso a chi si trovi in pericolo, a meno che ne derivi grave rischio per i soccorritori, nella natura del marinaio è presente una sorta di tendenza spontanea ad adoperarsi per gli altri in difficoltà in maniera assolutamente altruistica.

Solo quando si è certi che altri, in possesso delle stesse capacità di soccorso o di capacità superiori, stanno già intervenendo, ci si può considerare esentati da questo che rimane un obbligo sia formale che sostanziale che morale.

Il soccorso agli esseri umani sarà sempre e comunque un'operazione gratuita quanto dovuta; quando sono in gioco anche beni – quali un'imbarcazione che potrebbe altrimenti essere persa – e il proprietario non si oppone all'operazione di soccorso, esistono

invece leggi che regolano i compensi che competono a chi effettua il salvataggio.

Il buon marinaio, pertanto, specialmente in condizioni meteo avverse, presterà particolare attenzione ad eventuali altri natanti in difficoltà nella zona che lui sta attraversando. Ciò oltre che a vista può essere fatto stando sempre all'erta alle comunicazioni sui canali di soccorso (il canale 16 VHF e la frequenza 2182 per l'HF).

Per questo motivo è di comprensione immediata come sia necessario esercitare un certo autocontrollo nell'uso degli apparati radio. Le 69 frequenze citate che comunque vanno lasciate libere ogni mezz'ora per tre minuti (significa ai minuti compresi fra 00 e 03 e fra 30 e 33), devono essere impiegate sempre il minimo indispensabile, proprio in quanto essendo sempre monitorate, sono quelle su cui ci si scambiano i messaggi urgenti volti, ad esempio, chiarire un situazione cinematica pericolosa.

## Polizia marittima

Per concludere, un capitolo a parte nelle norme consuetudinarie che possono essere comprese nell'ambito dell' "Etichetta Navale" è quello relativo alle azioni di Polizia Marittima che possono essere esercitate dalle unità militari. Essenzialmente si distinguono diversi casi. Quelle di una nave da guerra di un Paese nei confronti delle navi mercantili o da diporto dello stesso Paese, ovvero battenti la stessa bandiera. In questo caso esse possono essere esercitate tanto nelle acque territoriali che in alto mare o nei porti esteri sprovvisti di un' autorità consolare nazionale. È obbligo del comandante dell' unità oggetto dell' azione l' esibire i documenti di bordo insieme alle notizie che gli venissero richieste e consentire la visita dell' unità. Nel caso di navi mercantili appartenenti a potenze amiche di quella da guerra esercitante l' azione di polizia, è previsto che esse possano essere sottoposte all' "inchiesta di bandiera". In tal caso può venire

impartito l' ordine di fermata. A tale ordine il comandante del mercantile, oltre che ottemperare, deve permettere il controllo della licenza di abilitazione alla navigazione che confermi la coincidenza della nazionalità affermata mediante l' esposizione della bandiera nazionale. In caso di guerra o di embargo, le navi militari hanno il diritto di fermare qualsiasi nave mercantile, sia essa amica o neutrale, per verificare tramite un' ispezione a bordo (la cosiddetta "visita") che tale mercantile non stia operando in violazione del diritto marittimo di guerra o di quanto previsto dall' embargo.

Queste attività sono ben lungi dal potersi considerare obsolete. I recenti conflitti hanno infatti visto numerose potenze e coalizioni ricorrere ad esse, per non parlare del, in alcune aree mai sopito, fenomeno della pirateria che l' attività di Polizia Marittima contribuisce a contrastare e prevenire.



Si è voluto fare una rapida carrellata su buona parte di quei concetti che nel loro complesso costituiscono l' "Etichetta Navale" per vari motivi. Innanzitutto perché di essa era un po' che non si sentiva parlare; poi perché soprattutto i giovani ma a volte anche coloro i quali non sono più tali, stanno perdendo di vista quest' insieme di norme/ consuetudini/tradizioni che hanno mostrato per secoli una notevole validità nel regolare i rapporti umani in mare e dintorni; infine perché si ritiene che esso mantenga anche oggi una sua utilità, oltre a contribuire a creare fra chi conosce le materie abbracciate da tale insieme quella sensazione di appartenenza ad una ristretta consorte d' iniziati, di gente che "sa". Quest' ultimo aspetto non va trascurato in quanto alimenta l' orgoglio di appartenenza che è essenziale perché in una organizzazione si possano perseguire obiettivi

elevati.

Sono ben cosciente dei limiti insiti in questo scritto, che ad alcuni apparirà prolisso mentre ad altri non riuscirà a fornire tutte le risposte...

Ho cercato, nei limiti del possibile, di addentrarmi quanto potevo nel particolare, per fornire qualche concreto esempio di ciò di cui stavo parlando.

Allo stesso tempo spero di essere riuscito a stimolare la curiosità per la materia, l' interesse per un campo che ai "terragnoli" appare quasi esoterico, così che almeno gli addetti ai lavori ( e con essi intendo tutti coloro che vanno per mare non come semplici trasportati ) sentano la spinta a documentarsi meglio sui molti volumi esistenti sulla materia.

Non ho assolutamente pensato ne ambito ad essere esaustivo. Ciò è possibile solo con un' opera di ben altro respiro.

PLAY  
WITH US

ITALY



The emblem features a golden crown at the top, a wooden barrel in the middle, and a dark eagle with its wings spread. The eagle's chest is covered by a red shield with a white cross. The eagle is adorned with a gold chain and tassels.

# 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](http://WWW.ASSORADICOMARINAI.IT)

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

## Torpediniere FRATELLI CAIROLI



Torpediniera, già cacciatorpediniere, appartenente alla classe Rosolino Pilo (dislocamento in carico normale 770 tonnellate, a pieno carico 806 tonnellate) della numerosa serie detta dei "tre pipe". Ex Francesco Nullo.

Durante la seconda guerra mondiale operò principalmente in compiti di scorta lungo le coste della Libia.

### Breve e parziale cronologia.

**24 settembre 1913**

Impostazione nei cantieri Pattison di Napoli.

**12 novembre 1914**

Varo nei cantieri Pattison di Napoli.

**1° maggio 1915**

Entrata in servizio come cacciatorpediniere, con il nome di Francesco Nullo.

**24 maggio 1915**

Ingresso dell'Italia nella prima guerra mondiale. Il Nullo (capitano di corvetta Catellani) appartiene alla I Squadriglia Cacciatorpediniere, di stanza a Brindisi, che forma insieme ai cacciatorpediniere Animoso, Ardente, Ardito ed Audace.

**6 dicembre 1915**

Nel pomeriggio il Nullo parte da Taranto insieme agli esploratori Quarto e Guglielmo Pepe, ai posamine Minerva e Partenope,

all'incrociatore ausiliario Città di Catania ed ai cacciatorpediniere Borea, Giuseppe Cesare Abba ed Ippolito Nievo, per scortare a Valona i trasporti truppe Dante Alighieri, America, Indiana e Cordova ed il trasporto militare Bengasi, che trasportano in tutto 400 ufficiali, 6300 tra sottufficiali e soldati e 1200 cavalli.

**7 dicembre 1915**

Il convoglio arriva a Valona alle otto del mattino.

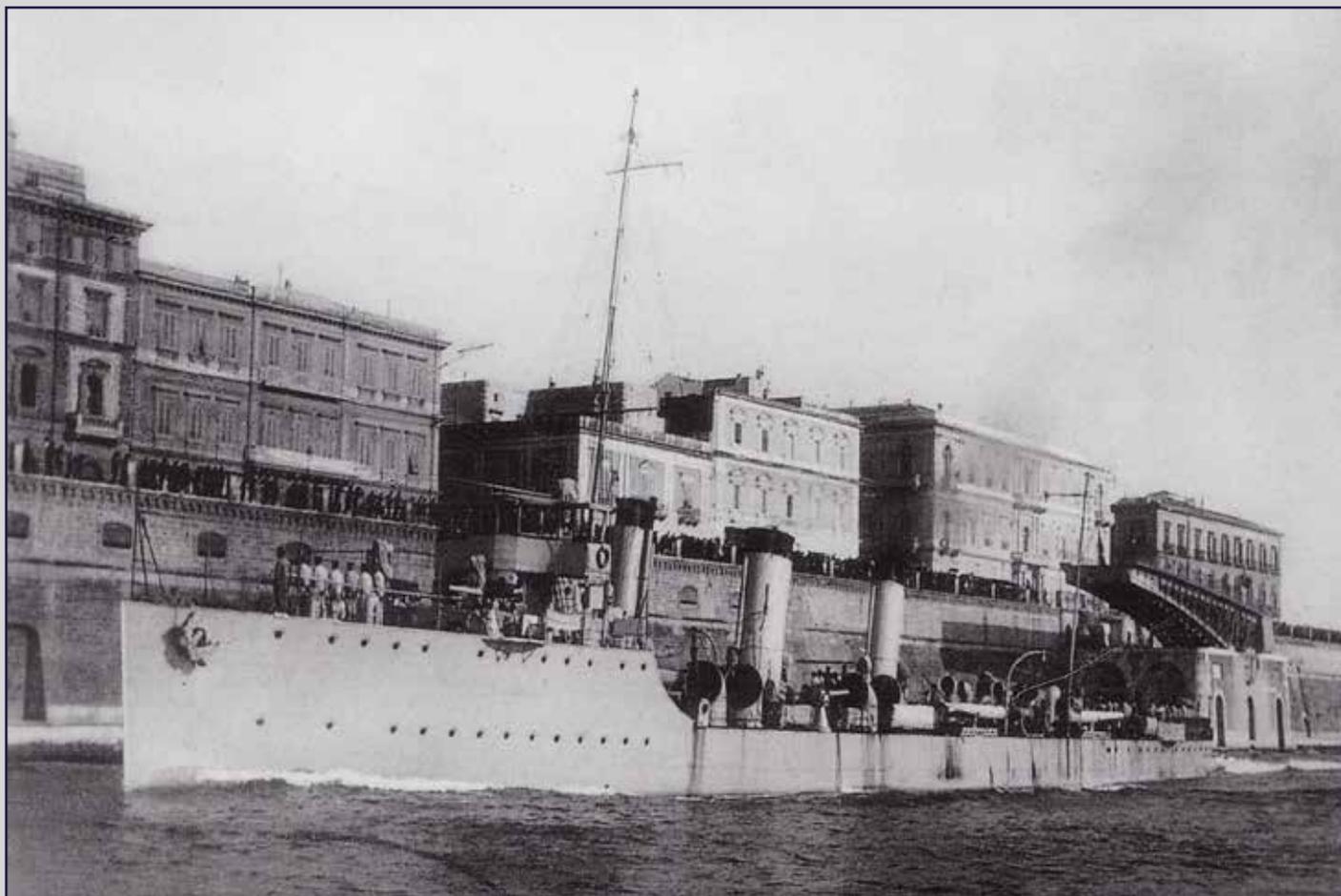
**14 marzo 1916**

Insieme ai gemelli Antonio Mosto, Pilade Bronzetti e Simone Schiaffino ed all'esploratore Marsala, il Nullo partecipa ad una perlustrazione della costa albanese, alla vana ricerca di navi austroungariche o nuclei di soldati distaccati lungo la costa. Non viene trovata alcuna nave a San Giovanni di Medua, e solo pochi velieri alba-

nesi a Durazzo; vengono avvistati due U-Boote, cui viene data la caccia senza risultato.

**3 maggio 1916**

Il Nullo (capitano di corvetta Domenico Bianchieri) parte da Venezia unitamente all'unità gemella Giuseppe Missori (capitano di corvetta Ferrero) ed agli esploratori leggeri Guglielmo Pepe (capitano di fregata Capon) e Cesare Rossarol (capitano di fregata Rota), per dare appoggio a distanza all'operazione di posa di uno sbarramento di mine effettuata dai cacciatorpediniere Zeffiro e Fuciliere nelle acque antistanti Sebenico. In prossimità di Punta Maestra le quattro navi italiane avvistano fumi e dirigono per avvicinarvisi, avvistando quindi quattro cacciatorpediniere austroungarici della classe Velebit e sei torpediniere d'alto mare



Il Francesco Nullo in entrata nel Mar Piccolo a Taranto, probabilmente nel 1915-1916 (da STORIA militare, via Marcello Risolo e [www.naviearmatori.net](http://www.naviearmatori.net))

pure austroungariche (tali unità stavano procedendo verso ovest per dare appoggio ad un attacco aereo in atto su Ravenna e Porto Corsini). Nullo, Missori, Pepe e Rossarol si pongono all'inseguimento della formazione nemica, che dirige per la base di Pola, ma le quattro unità della Regia Marina vengono attaccate da tre idrovolanti. L'attacco viene respinto e l'inseguimento ripreso, ma alle 15.50, in vicinanza della costa nemica, vengono avvistati anche un incrociatore e due unità sottili austroungariche uscite da Pola in appoggio alle proprie unità di ritorno, pertanto Nullo, Missori, Pepe e Rossarol, venutisi a trovare in condizioni di netta inferiorità, devono rinunciare all'attacco e ritirarsi.

### 12 giugno 1916

Nullo (capitano di corvetta Domenico Biancheri) e Missori forniscono appoggio (tenendosi pronti ad intervenire nel caso di un attacco di unità nemiche di superficie) ad un gruppo di siluranti impegnate in una missione di

forzamento del porto istriano di Parenzo per distruggere una presunta base di idrovolanti là situata. La formazione è composta dal cacciatorpediniere Zeffiro (capitano di corvetta Costanzo Ciano; a bordo anche il comandante della spedizione, capitano di vascello Pignatti Morano) e dalle torpediniere 30 PN e 46 PN incaricati dell'attacco, con appoggio ravvicinato da parte dei cacciatorpediniere Fuciliere ed Alpino, il supporto di Nullo e Missori e la scorta, sino agli sbarramenti, di Pepe (capitano di fregata Roberto Guida) e Rossarol (capitano di fregata Ettore Rota) più alcune torpediniere. L'ordine d'operazioni prevede che alle 3.30 del 12 giugno Nullo e Missori incrocino sulla congiungente tra Parenzo e Cortellazzo, a 20 miglia da Parenzo, tenendosi pronti ad intervenire in caso di uscita di navi nemiche da Pola, mentre sulla medesima congiungente Alpino e Fuciliere si trovano a 15 miglia dalla cittadina istriana, e Pepe e Rossarol a 25 miglia.

Il forzamento del porto da parte di Zeffiro, 30 PN e 46 PN avviene nottetempo senza problemi, con la cattura di un gendarme di guardia sul molo da parte del cacciatorpediniere seguita dal cannoneggiamento, per una ventina di minuti, della posizione – indicata dallo stesso gendarme – della presunta stazione di idrovolanti. L'immediata reazione delle batterie costiere è prontamente controbattuta dal tiro delle torpediniere. Le tre unità lasciano poi Parenzo, anche a seguito dell'avvistamento di fumo all'orizzonte, che fa presagire l'arrivo di navi austroungariche, e dirigono per unirsi al gruppo di sostegno (Nullo, Missori, Pepe e Rossarol, che stanno incrociano a 25 miglia da Parenzo), per prepararsi al combattimento, ma il fumo avvistato scompare sottocosta. Durante la navigazione di ritorno verso Venezia la formazione italiana verrà attaccata da dieci idrovolanti austroungarici, a più ondate, che, nonostante la reazione degli aerei dell'Intesa

(due idrovolanti italiani ed un caccia francese) preparati per questa specifica evenienza, riusciranno a colpire alcune delle navi, uccidendo quattro uomini e ferendone altri 14.

#### **1-2 novembre 1916**

Nullò, Missori, Pepe ed un altro esploratore, l'Alessandro Poerio, ricevono il compito di dare eventuale appoggio ad un attacco di MAS nel canale di Fasana.

Con il favore della notte, il MAS 20, appoggiato dalla torpediniere 9 PN, supererà le ostruzioni del canale di Fasana, vi penetrerà ed attaccherà la vecchia pirofregata corazzata Mars con il lancio di due siluri, che tuttavia non potranno colpire a causa del mancato funzionamento degli acciarini tagliareti. Il MAS riuscirà comunque ad allontanarsi senza destare reazioni da parte nemica, così che l'intervento del Nullò e delle altre navi non si renderà necessario; le unità italiane rientreranno indisturbate alle basi.

#### **4-5 maggio 1917**

Il Nullò, insieme ad altri sette cacciatorpediniere (Rosolino Pilo, Pilade Bronzetti, Ippolito Nievo, Antonio Mosto, Giuseppe Missori, Simone Schiaffino ed Insidioso) e due torpediniere (Airone e Pegaso), esce in mare per fornire appoggio e guida ad una formazione di aerei inviati a bombardare la base austroungarica di Cattaro. Le unità sono suddivise in sette gruppi: il Nullò, da solo, costituisce il quinto, mentre gli altri sei gruppi sono composti da Simone Schiaffino ed Ippolito Nievo (1° Gruppo), Rosolino Pilo e Pilade Bronzetti (2° Gruppo), Antonio Mosto e Giuseppe Missori (3° Gruppo), Insidioso (4° Gruppo), Airone (6° Gruppo) e Pegaso (7° Gruppo). Il 1°, 2° e 3° Gruppo, composti da due unità ciascuno, sono posizionati più vicini alle coste nemiche. Sono in mare anche gli esploratori Aquila e Carlo Alberto Racchia, per fornire appoggio a distanza alle siluranti.

Queste ultime indicano agli ae-

rei la rotta da seguire puntando i fari verso l'alto e verso le loro scie, ed impiegando fuochi verdi o rossi per indicare ai velivoli se si trovino a sud od a nord del segnalamento. Nonostante il forte scarroccio e la fitta foschia rendono difficile l'avvistamento delle siluranti, dodici aerei (su uno dei quali è imbarcato il poeta Gabriele D'Annunzio; comandante della formazione è invece il maggiore Armani) riescono a raggiungere Cattaro ed a sganciare le bombe sull'obiettivo, per poi rientrare alla base senza subire perdite, dopo un volo di cinque ore e mezza.

#### **7 agosto 1917**

Il Nullò lascia Brindisi alle 5, insieme ai similari Giuseppe Missori, Antonio Mosto e Simone Schiaffino, per partecipare alle ricerche del sommergibile W 4, scomparso con tutto l'equipaggio durante una missione nelle acque della Dalmazia. Le ricerche risulteranno vane.



Il Nullò all'ormeggio, forse in un porto istriano (Coll. Guido Alfano, da "Oltre Adriatico" di Francesco Fatutta, supplemento alla "Rivista Marittima" del dicembre 2006, via Marcello Risolo e [www.naviearmatori.net](http://www.naviearmatori.net))

## 1918

Grandi lavori di sostituzione dell'armamento. L'originario armamento artiglieresco composto da 4 pezzi da 76/40 mm e due da 76/30 mm viene sostituito con 5 pezzi da 102/35 mm, due mitragliere pesanti da 40/39 mm e due mitragliere da 6,5 mm. Rimane inalterato l'armamento silurante, 4 tubi lanciasiluri da 450 mm. In seguito ai lavori il dislocamento a pieno carico viene incrementato da 806 a 900 tonnellate. (Per altra fonte, tuttavia, il Nullo ed il gemello Simone Schiaffino sarebbero invece state le uniche due unità della classe a non subire queste modifiche, mantenendo l'armamento originario).

## 1° novembre 1918

Il Nullo fa parte della I Squadriglia Cacciatorpediniere, di base a Venezia, che forma insieme al gemello Giuseppe Cesare Abba nonché ad Ardito ed Audace. La I Squadriglia forma la Flottiglia cacciatorpediniere di Venezia insieme alle Squadriglie III (Ni-

cola Fabrizi, Giuseppe La Masa, Rosolino Pilo, Giuseppe Missori) e V (Giuseppe Sirtori, Francesco Stocco, Giovanni Acerbi e Vincenzo Giordano Orsini).

## 12 settembre 1919

Quando Gabriele D'Annunzio ed i suoi legionari entrano a Fiume, proclamandone l'annessione all'Italia (contro il volere delle autorità italiane) e dando inizio alla cosiddetta "Impresa di Fiume", il Nullo, insieme al gemello Giuseppe Cesare Abba, all'esploratore Carlo Mirabello ed alla corazzata Dante Alighieri, è una delle quattro navi da guerra italiane presenti nel porto. Quando viene dato il segnale della partenza, gran parte dell'equipaggio, tra cui molti marinai scalzi e senza berretti, scende invece a terra gridando "Viva Fiume italiana!" e si pone agli ordini di D'Annunzio, dichiarandolo suo unico comandante e ponendosi a difesa dell'italianità della città.

Il Nullo rimane a Fiume per i successivi due mesi.

## 1° dicembre 1919

Quando il generale Enrico Caviglia ordina a D'Annunzio di lasciare Fiume e questi rifiuta, Nullo, Abba, Mirabello e Dante Alighieri ricevono l'ordine di uscire dal porto, ma i legionari impediscono alle quattro navi italiane di salpare, bloccandole nel porto mediante la nave ausiliaria Cortellazzo, passata dalla loro parte: questa viene messa di traverso all'imboccatura del porto, ostruendola per tre quarti, ed impedendo così alle altre navi di uscire. Diversi membri degli equipaggi del Nullo e delle altre unità scendono anzi a terra e si uniscono ai legionari.

## 8 dicembre 1919

Il Nullo si pone al servizio di D'Annunzio, divenendo così una delle unità della piccola Marina della Reggenza del Carnaro (la "Flotta del Quarnero").

(Altra fonte data l'adesione del Nullo ai legionari all'8 dicembre 1920).



Un'altra immagine della nave quando si chiamava Francesco Nullo (da [www.modellismopiù.net](http://www.modellismopiù.net))

#### **14 novembre 1920**

Il Nullo trasporta a Zara, accompagnato dalla torpediniera 66 PN, dal trasporto Cortellazzo e dal MAS 22, D'Annunzio, Giovanni Giuriati, Giovanni Host-Venturi (comandante della Legione Fiumana), Guido Keller (aviatore e responsabile agli approvvigionamenti dei legionari) e Luigi Rizzo (comandante di MAS affondatore delle corazzate Wien e Szent Istvan e decorato con la Medaglia d'Oro al Valor Militare). A Zara D'Annunzio incontra l'ammiraglio Enrico Millo, comandante delle truppe italiane lì stanziate, che gli dichiara il suo appoggio.

#### **24-29 dicembre 1920**

"Natale di Sangue": le forze regolari italiane, 8000 uomini a terra (al comando del generale Enrico Caviglia) appoggiati da un'aliquota della Regia Marina (in particolare la corazzata Andrea Doria, che bombarda il palazzo nel quale D'Annunzio ha installato il suo governo), attaccano le forze di D'Annunzio e le costringono ad abbandonare Fiume dopo cinque

giorni di scontri, nei quali rimangono uccisi 25 soldati dell'esercito regolare italiano, 22 legionari fiumani e 7 civili, mentre i feriti sono 207 (139 militari dell'esercito regolare, 46 "legionari" e 22 civili).

#### **15 gennaio 1921**

In seguito all'accordo con cui, dopo il "Natale di Sangue", D'Annunzio accetta di lasciare Fiume, il Nullo e le altre unità "legionarie" lasciano Fiume e raggiungono Pola.

#### **16 gennaio 1921**

Come simbolica "punizione" per l'ammutinamento a favore di D'Annunzio, il Nullo viene radiato dai quadri del naviglio della Regia Marina e subito reiscritto con il nuovo nome di Fratelli Cairoli.

#### **1922**

Il Cairoli presta servizio nelle acque della Dalmazia tra Zara e Spalato.

#### **16 marzo 1924**

Il Cairoli, insieme ai cacciatorpediniere Ippolito Nievo, Indomito ed Insidioso ed all'esploratore Carlo Mirabello, scorta da Ancona

a Fiume (dove le navi giungono poco prima delle dieci), per la cerimonia di annessione della città quarnerina all'Italia, l'esploratore Brindisi, avente a bordo Vittorio Emanuele III.

#### **19 febbraio 1926**

Il Cairoli sperona accidentalmente il similare Enrico Cosenz (che per coincidenza era un'altra unità "legionaria" di Fiume, l'ex Agostino Bertani), riportando gravi danni.

#### **6 agosto 1928**

Nel mattino del 6 agosto, si svolge un'esercitazione che prevede l'impiego dei sommergibili F 14 ed F 15, dell'esploratore Brindisi, dell'esploratore leggero Aquila e della V Flottiglia Cacciatorpediniere, con la simulazione di un attacco da parte dei due battelli ai danni del Brindisi. Le navi di superficie, riunitesi ad ovest di Parenzo, fanno rotta su Pola con il Brindisi e l'Aquila in linea di fila al centro scortati sui fianchi dalle due squadriglie dei cacciatorpediniere della V Flottiglia anch'essi disposti in linea di fila, subendo



Il Cairoli a Venezia nel 1925 (Coll. Marcello Risolo, via [www.naviarmatori.net](http://www.naviarmatori.net))

dapprima il finto attacco dell'F 15, poi, alle 8.40, mentre il mare mosso va peggiorando con vento che gira da Grecale a Scirocco. Alle 8.40, sette miglia ad ovest di San Giovanni in Pelago, il cacciatorpediniere Giuseppe Cesare Abba (caposquadriglia di dritta) avvista l'F 14 a quota periscopica ed in via di emersione, ma a causa di errate manovre l'F 14 viene poco dopo speronato dal Missori, che sta seguendo l'Abba, ed affonda su un fondale di 40 metri. Il Cairoli viene distaccato per richiamare sul luogo l'F 15, che, avendo completato la propria manovra d'attacco ed essendo emerso, sta rientrando a Pola ignaro dell'accaduto. L'F 15 riuscirà a mettersi in contatto con l'F 14 e verranno avviati immediatamente i soccorsi (cui parteciperà anche il Cairoli) ai 23 uomini intrappolati all'interno dei compartimenti non allagati del sommergibile affondato (altri quattro erano annegati a seguito della collisione), ma l'F 14 potrà essere riportato a galla, con l'ausilio di grossi pontoni, solo alle 18 del 7 agosto, troppo tardi per salvare i superstiti.

#### **1929**

Il Cairoli, con i similari Giuseppe Cesare Abba, Giuseppe Missori,

Giuseppe Dezza ed Antonio Mosto, forma la IX Squadriglia Cacciatorpediniere, che, insieme alla X Squadriglia Cacciatorpediniere (Giovanni Acerbi, Giuseppe Sirtori, Francesco Stocco, Ippolito Nievo) ed all'esploratore Aquila, compone la 5a Flottiglia della Divisione Speciale, che comprende anche l'esploratore Brindisi, nave comando.

#### **1° ottobre 1929**

Declassato a torpediniere, essendo ormai obsoleto.

#### **1930**

Prende parte ad una crociera nel Mediterraneo orientale.

#### **1931**

La Cairoli, insieme alla similare Ippolito Nievo, ai cacciatorpediniere Castelfidardo e Calatafimi ed all'esploratore Augusto Riboty, forma la 3a Flottiglia Cacciatorpediniere, inquadrata nella IV Divisione Navale (II Squadra).

#### **Gennaio 1931**

La Cairoli e le altre unità della 3a Flottiglia Cacciatorpediniere partecipano alle grandi manovre navali nel Medio Tirreno. Durante tali manovre, Cairoli, Castelfidardo, Monzambano e Riboty sostano brevemente a Torre Annunziata: è la prima volta che navi della Regia Marina approdano in tale porto, e la cittadinanza ne

accoglie festosamente gli equipaggi; gli ufficiali vengono invitati a ricevimenti, ad un banchetto offerto dal Comune e ad una festa danzante, oltre che a visitare i mulini e pastifici della città ed anche i vicini scavi di Pompei.

#### **1932**

Altra crociera nel Levante.

#### **1936-1938**

Partecipa alla Guerra di Spagna, con compiti anticontrabbando contro le navi che trasportano rifornimenti per le forze repubblicane.

#### **10 giugno 1940**

Entrata in guerra dell'Italia. La Cairoli fa parte della IX Squadriglia Torpediniere di base alla Maddalena, insieme alla similare Antonio Mosto ed alle più moderne Canopo e Cassiopea.

Viene successivamente trasferita in Libia, adibita a scorta dei convogli costieri.

#### **14 settembre 1940**

Alle 17.30 la Cairoli parte da Tripoli per scortare a Bengasi i piroscafi da carico Maria Eugenia e Gloria Stella, carichi di uomini, rifornimenti e veicoli destinati alla X Armata ed arrivati da Napoli insieme ad un terzo mercantile, l'Ogaden (che però non fa parte del convoglio).



La Cairoli vista di poppa, in una foto del 1930 (Coll. Luigi Accorsi, via [www.associazione-venus.it](http://www.associazione-venus.it))

### **15 settembre 1940**

In mattinata il piccolo convoglio, in navigazione nel Golfo della Sirte, viene avvistato da un idroscopista Short Sunderland del 230th Squadron della Royal Air Force.

Questo avvistamento avrà conseguenze estremamente funeste: dopo esserne stato informato, infatti, il comandante della Mediterranean Fleet, ammiraglio Andrew Browne Cunningham, ordinerà di lanciare un attacco aereo contro il porto di Bengasi, per colpirvi le navi del convoglio.

### **16 settembre 1940**

Il convoglio raggiunge Bengasi alle 19.30.

Durante la notte successiva la portaerei britannica *Illustrious*, salpata da Alessandria insieme ad un'aliquota della Mediterranean Fleet in base agli ordini emanati da Cunningham in seguito all'avvistamento da parte del Sunderland, lancerà quindici biplani Fairey Swordfish contro il naviglio ormeggiato a Bengasi: nove di essi, armati con bombe, affonderanno il *Maria Eugenia*, il *Gloria Stella* ed il cacciatorpediniere *Borea*, oltre a danneggiare seriamente la torpediniera *Cigno*; gli altri sei poseranno all'imboccatura del porto mine che provocheranno l'affondamento del cacciatorpediniere *Aquilone* ed il grave danneggiamento della motonave *Francesco Barbaro*.

### **21 settembre 1940**

La Cairoli riparte da Bengasi alle 15 per scortare a Tripoli il piroscafo *Argentea*, la motonave *Città di Livorno* e la pirocisterna *Marangona*.

### **23 settembre 1940**

Il convoglio raggiunge Tripoli alle 16.

### **27 settembre 1940**

La Cairoli lascia Tripoli alle 20 per scortare a Bengasi ed Ain-el-Gazala la motonave *Galata* ed il rimorchiatore *Salvatore*.

### **30 settembre 1940**

Il convoglietto raggiunge Bengasi alle 14.

### **2 ottobre 1940**

Alle 6 le navi raggiungono Ain-el-Gazala.

### **4 ottobre 1940**

Alle 15 la Cairoli salpa da Bengasi

per scortare a Tobruk i piroscafi *Argentea* e *Priaruggia*.

### **6 ottobre 1940**

Cairoli, *Argentea* e *Priaruggia* arrivano a Tobruk alle due.

Alle 19.30 dello stesso giorno la Cairoli riparte da Tobruk scortando i piroscafi *Avionia*, *Sirena* ed *Erice*, diretti a Tripoli; li scorta però soltanto fino a Bengasi, dove viene sostituita nella scorta dalla torpediniera *Centauro*.

### **14 ottobre 1940**

Parte da Tobruk alle 17 scortando il piroscafo *Snia Amba*, diretto a Tripoli.

Giunta a Bengasi, la Cairoli viene sostituita dalla torpediniera *Pallade*, che scorta lo *Snia Amba* fino a Tripoli.

### **3 novembre 1940**

La Cairoli parte da Bengasi per Tobruk alle 11, scortando i piroscafi *Ascianghi* ed *Amba Aradam*.

### **5 novembre 1940**

Il convoglietto raggiunge Tobruk a mezzogiorno.

### **7 novembre 1940**

In serata la Cairoli parte da Bengasi per scortare a Tripoli il piroscafo *Sabbia*.

### **9 novembre 1940**

Cairoli e *Sabbia* arrivano a Tripoli alle 10.

Lo stesso giorno, a mezzogiorno, la Cairoli sarebbe partita da Bengasi (il che risulta però difficile, se era giunta a Tripoli due ore prima) per scortare a Tripoli il piroscafo *Priaruggia*.

### **16 novembre 1940**

Dopo aver compiuto varie soste durante la navigazione, Cairoli e *Priaruggia* raggiungono Tripoli in nottata.

### **13 dicembre 1940**

La Cairoli si trova ormeggiata a Tripoli quando il porto viene sottoposto ad un'incursione aerea britannica, che prende di mira alcuni mercantili ormeggiati nelle sue vicinanze con lancio di bombe e mitragliamento. Il tiro delle mitragliere della Cairoli, diretto dal comandante in seconda, sottotenente di vascello Ugo Albarella D'Afflitto (33 anni, da Torino), riesce a sventare l'attacco, abbattendo uno degli aerei: a colpirlo è la mitragliera del sottocapo cannoniere armaiolo Biagio Busicchia (26 anni, da Palermo).

*Busicchia* ed *Albarella D'Afflitto* verranno entrambi decorati con la Croce di Guerra al Valor Militare (il primo con motivazione «Puntatore di mitragliera, eseguiva con calma il tiro dell'arma affidatagli ed abbatteva con precisa scarica un aereo nemico», il secondo con motivazione «Ufficiale in 2a della torpediniera, dirigeva il tiro antiaereo con calma e sicurezza riuscendo ad abbattere un velivolo nemico che bombardava e mitragliava i piroscafi ormeggiati nei pressi dell'unità»).

## **L'affondamento**

Alle 14.00 del 21 dicembre 1940 la Fratelli Cairoli, al comando del toscano tenente di vascello Ferdinando Menconi, lasciò Bengasi per scortare a Tripoli il piroscafo *Caffaro*. Il convoglio sarebbe dovuto arrivare a Tripoli alle 14.00 del 23 dicembre. Le condizioni del cielo, all'alba del 23 dicembre, impedirono di osservare le stelle per determinare la posizione, dunque le due navi procedevano con navigazione stimata, beccheggiando notevolmente a causa del vento e del mare da ovest, in peggioramento.

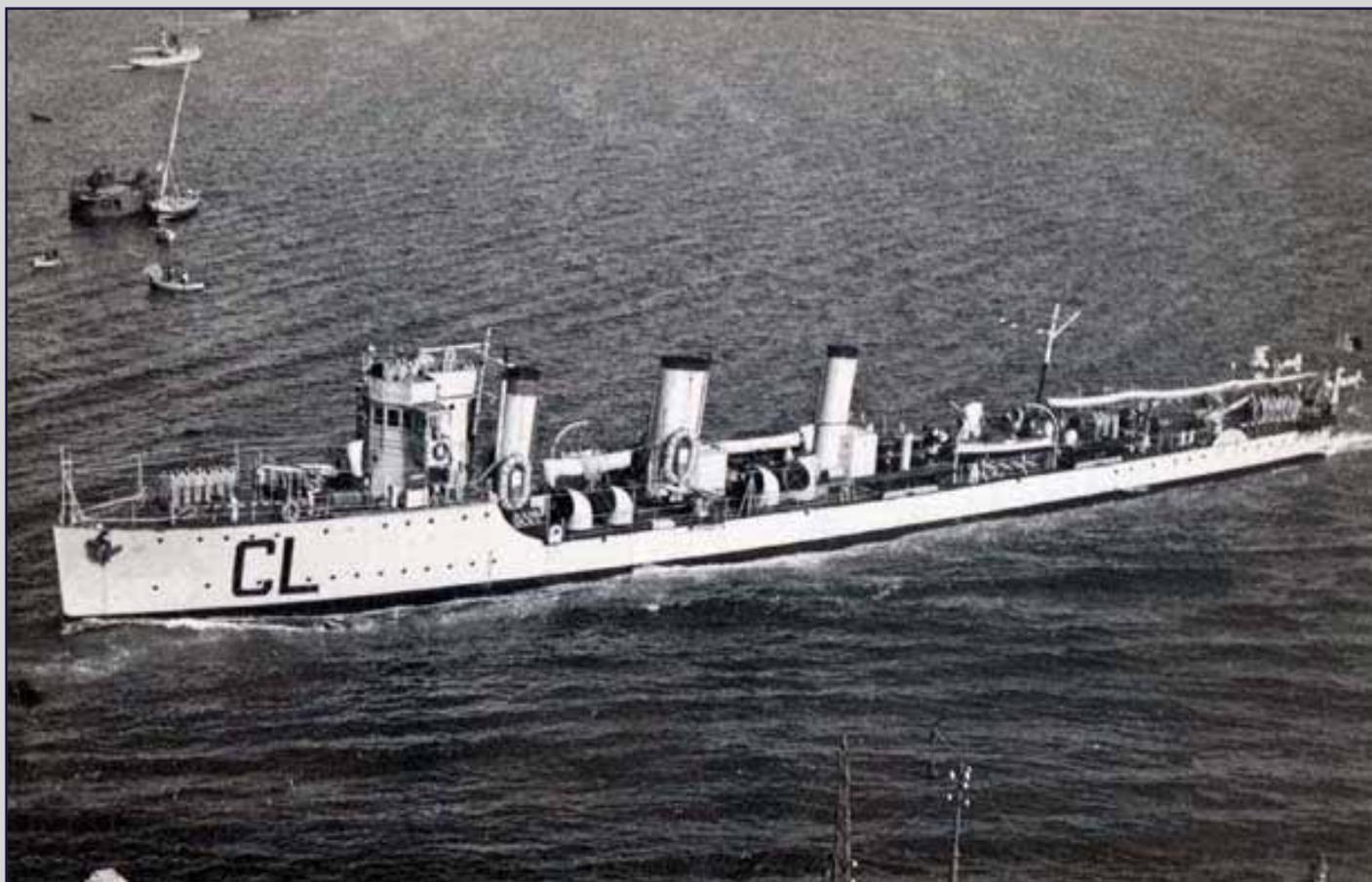
Alle 8.55 del 23 dicembre, in posizione 32°42' N e 14°55' E, il sommergibile britannico *Regent* attaccò il convoglio lanciando due siluri contro il *Caffaro* da una distanza di 2900 metri, ma il piroscafo venne mancato: le navi italiane non notarono nemmeno l'attacco, e proseguirono sulla loro rotta.

La navigazione continuò senza intoppi fino alle 10.25 (o 10.30), quando in posizione 32°48' N (o 32°40' N) e 14°50' E (20 miglia a nordovest di Misurata, nonché a nordest di Tripoli) la Cairoli urtò una mina: scossa da due enormi esplosioni a distanza di pochi secondi l'una dall'altra, la vecchia "tre pipe" si spezzò in due ed affondò di poppa in pochi attimi, portando con sé il comandante Menconi ed altri 70 dei 114 uomini dell'equipaggio. Il *Caffaro*, nonostante il mare mosso, dopo aver lanciato i segnali previsti per casi del genere provvide con immediatezza ed abilità al salvataggio dei 43 sopravvissuti,

alcuni dei quali contusi dalla seconda esplosione (che non si seppe mai se fosse stata causata da una seconda mina o dallo scoppio di una caldaia: a questo proposito la storia ufficiale dell'USMM commenta che «dei superstiti, uno solo ha espresso questa supposizione [cioè che la seconda esplosione fosse dovuta allo scoppio di una caldaia], ma senza motivarla; non si può escludere che egli, forse più padrone dei suoi nervi, abbia avvertito la differenza di effetto acustico tra l'una e l'altra esplosione»). Il tenente di vascello Guidi, comandante del piroscampo, così descrisse nel suo rapporto l'affon-

damento della torpediniera di scorta: "Alle 10.25 mentre stavo scendendo la scaletta del ponte di comando udii una violentissima esplosione, mi voltai subito in direzione della scorta e vidi che stava affondando con la prua impennata. Ne seguì, pochi secondi dopo, una seconda esplosione ed in brevi istanti la Cairoli scompariva tra i flutti. Ebbi subito la percezione che si trattava di mine". La torpediniera Clio venne mandata da Tripoli a rimpiazzare l'unità perduta nella scorta al Caffaro, ed il piroscampo, con i naufraghi della Cairoli a bordo, raggiunse Tripoli alle due di quel pomeriggio, scortato dalla Clio.

Venne in seguito appurato che nella zona dove la Cairoli era affondata nessuno, né la Regia Marina né la Royal Navy, aveva mai posato delle mine, quindi si concluse che la Cairoli era saltata su una mina alla deriva. Alcune fonti imputano la perdita della Cairoli al campo minato posato dal sommergibile britannico Rorqual il 9 novembre 1940 sei miglia e mezzo a nordovest di Misurata (che costituiva il punto di atterraggio per le navi che, partite da Bengasi, attraversavano il golfo della Sirte), uno sbarramento di 50 mine su cui già il 5 dicembre era affondata la torpediniera Calipso.





CAMPAGNA PER  
AUTOFINANZIAMENTO  
**2023**

**SOST**tienici  
con un solo euro!



[WWW.ASSORADIOMARINAL.IT](http://WWW.ASSORADIOMARINAL.IT)

## ULTIMO AMMAINA BANDIERA NAVE ZEFFIRO

di Francesco Giacoia, IZ7AUH [Coordinatore Dipartimentale Area Sud Italia]

### 5 ottobre 2023 Base Navale della M.M.I. Taranto

È la mia prima volta che assisto ad una cerimonia dell'ultima Ammaina Bandiera, ho avuto l'onore di partecipare grazie all'invito dell'Ammiraglio Sciandra, Comandante della 2<sup>a</sup> Divisione Navale, per tramite del suo AdB Peppino Sambiagio. Nave Zeffiro termina la sua Operatività durata 38 anni, una cerimonia molto sentita da tutti ed in particolar modo dall'ultimo comandante, ma non per importanza, C.F. Vincenzo Moretti, che nel suo discorso, con evidente stato di commozione profonda, è trasparso il forte attaccamento che il comandante ed il suo equipaggio ha verso questo "ferro". E allora perché non ricordare e commemorare questa "nave" piena di storie, emozioni e missioni egregiamente portate a termine con una bella attività radioamatoriale? Da qui nasce **II7IAEF**, attività radioamatoriale che è stata svolta dal 5 al 15 ottobre 2023. Il gruppo dei radioamatori che hanno dato luogo all'attività in radio sono stati: IZ7AUH (Team leader) - IZ7LDC - IK7WDS - IK7EOT - IZ7VPK - I7PHH Il team ha operato in tutti i modi ed in tutte le bande HF. Una QSL speciale è stata preparata e potrà essere richiesta tramite OQRS via IZ7AUH. Si ringrazia la Marina Militare Italiana, il Comando della Seconda Divisione Navale, l'Ammiraglio Giacinto Sciandra e lo sponsor Giacoia Uniform.



## ULTIMO AMMAINA BANDIERA NAVE VESUVIO

di Francesco Giacoia, IZ7AUH [Coordinatore Dipartimentale Area Sud Italia]

### 11 ottobre 2023 Base Navale della M.M.I. La Spezia

Lo scorso 11 ottobre 2023 presso la Banchina Scali della Base Navale della Spezia, si è svolta l'ultima cerimonia di ammaina bandiera per nave Vesuvio (A 5329) e nave Bormida (A 5359).

La cerimonia presieduta dal Comandante in Capo della Squadra Navale, ammiraglio di squadra Aurelio De Carolis, ha riunito numerose autorità civili e militari a testimonianza dell'importante ruolo svolto dalle due unità ausiliarie alle dipendenze della Prima Divisione Navale: tra le presenze anche la signora Nicoletta Marcolini, figlia dell'allora madrina Annamaria Zerbini e della M.O.V.M. C.F. Evelino Marcolini.

La bandiera di combattimento di nave Vesuvio consegnata durante la toccante cerimonia all'ammiraglio De Carolis, sarà conservata a Roma nel Sacratio delle bandiere delle Forze Armate, all'interno dell'Altare della Patria. Era giusto che venisse ricordata anche in questo giorno solenne. I colleghi ARMIGeri di La Spezia hanno voluto omaggiare la Nave uscendo con il nominativo speciale II1IHBC dando così la possibilità a tanti colleghi di collegare la nave. Inoltre per tutta la settimana anche i colleghi di Caserta (con lo storico nominativo II8IHBC utilizzato durante le manifestazioni del Navy Ships), hanno voluto ricordare l'evento operando in aria durante tutta la settimana. Una QSL speciale è stata preparata sia per II1IHBC che per II8IHBC e sarà inviata a tutti coloro che hanno collegato le stazioni speciali solo via eQSL.



# 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](http://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.*

### **1.13b RADIAZIONE (PARTE TREDICESIMA/b)**

#### **Il simmetrizzatore, o "balun" (da *balanced* – *unbalanced*)**

È ben spiegato in Antenne e Linee di N.Neri (I4NE) vol.1, ed. C&C Faenza, sull'ARRL Antenna Book e su Wikipedia (tanto inglese che italiana) ed altri testi, per cui rimando direttamente alle letture già più volte richiamate anche in sito/bibliografia, limitandoci qui a qualche semplice cenno riferito ad alcuni modelli intuitivi. L'origine del problema delle correnti parallele insorge dal trovarsi un estremo della calza del cavo, a massa in stazione o comunque a terra pure se non vi fosse direttamente collegato (per la RF lo sarebbe sempre ugualmente, in forza dell'effetto capacitivo esercitato verso il suolo dagli apparati e dai loro eventuali supporti metallici o schermature, dal corpo di chi vi è prossimo e magari li manovra, e dal cavo stesso); ciò mentre all'altra estremità, collegata ad un capo del dipolo, per la simmetria di questo, è sempre comunque presente un potenziale RF non nullo verso la massa o la terra, in conseguenza del quale <sup>(4)</sup> si origina una corrente esterna al cavo scorrente sulla sua superficie, la quale niente ha che vedere col segnale da esso veicolato, che vi scorre invece all'interno. Il problema è facilmente risolvibile con un buon balun. Nella Fig. 1.13.4 osserviamo appunto come la presenza di una ddp tra il congiungimento del dipolo alla calza del cavo con l'altra estremità di questa a massa, dia origine ad una corrente (appunto del tipo parallelo) sulla superficie esterna della calza stessa, corrente che pur non interferendo in modo diretto su quella che percorre l'interno del cavo, non incontrando ostacoli di sorta ne percorre appunto la superficie esterna della calza per tutta la sua lunghezza. Nella Fig. 1.13.5 abbiamo un balun a linea di ritardo (*delay line balun*); notiamo come la presenza del tratto ricurvo di linea avente una lunghezza tassativamente pari ad  $\frac{1}{2}$  della lunghezza d'onda <sup>(5)</sup> alla frequenza di lavoro, fa sì che all'altra

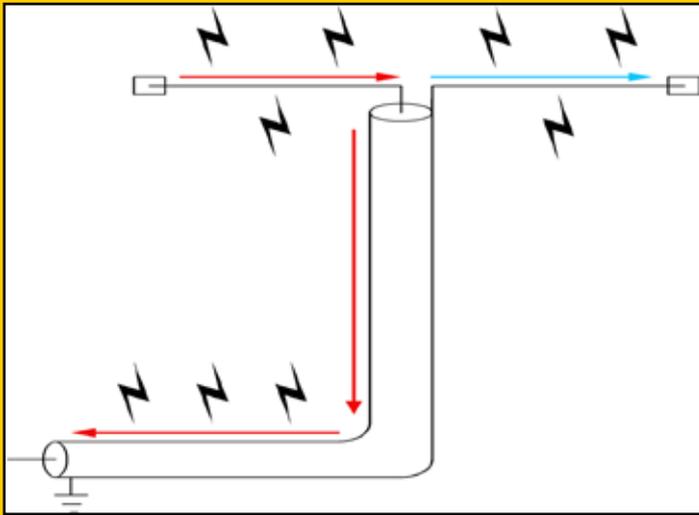


Fig. 1.13.4

estremità di detto tratto sia presente un segnale avente polarità esattamente opposta, il quale applicato all'altro morsetto del dipolo, fa sì che l'antenna sia correttamente alimentata (sebbene vi intervenga una trasformazione d'impedenza 1:4 che impone l'impiego di un dipolo particolare, del tipo ripiegato o *folded*); non essendovi continuità elettrica tra i morsetti d'antenna e la calza, pur in presenza di una ddp tra essi e la massa non può scorrere sulla superficie esterna del cavo alcuna corrente di tipo parallelo. La linea di ritardo può altresì essere arrotolata su sé stessa per contenerne l'ingombro qualora risultasse eccessivo. È altresì evidente come il dispositivo sia rigidamente vincolato ad una frequenza prefissata, non prestandosi quindi ad un impiego multibanda. Nella Fig. 1.13.6, balun a manicotto (*sleeve balun*) detto anche bazooka, data appunto la presenza esternamente al cavo di un manicotto conduttore, lungo tassativamente  $\frac{1}{4}$  d'onda ed infine alla sua terminazione inferiore collegato elettricamente alla calza della linea di discesa vera e propria, che costituisce una linea terminata esterna e concentrica alla linea di discesa per il tratto assegnato; essendo infinita l'impedenza presentata da una linea lunga  $\frac{1}{4} \lambda$  chiusa in cortocircuito <sup>(6)</sup> ne consegue che le eventuali correnti parallele ivi transitanti vi incontrerebbero un ostacolo insormontabile, essendone pertanto impedito dal proseguire; ciò a differenza dalle correnti di linea utili, scorrenti all'interno di questa, che non ne vengono in alcun modo disturbate. Anche questo è un dispositivo unifrequenziale. I due tipi di balun sin qui visti (.5 e .6) essendo costituiti da linee disposte e/o collegate in determinati modi, e pertanto sostanzialmente basati su induttanze e capacità distribuite con continuità lungo le sesse (anziché concentrate in componenti discreti quali le bobine ed i condensatori, specialmente le prime) si prestano assai bene al funzionamento a frequenze elevate anche sino alle V/UHF. Nella Fig. 1.13.7 abbiamo il balun a corrente differenziale (*differential current*), nel quale un eventuale sovrappiù di corrente che si presentasse in uno dei rami, per via dell'accoppiamento induttivo a trasformatore si tradurrebbe immediatamente nell'altro ramo in una corrente aggiuntiva eguale ed

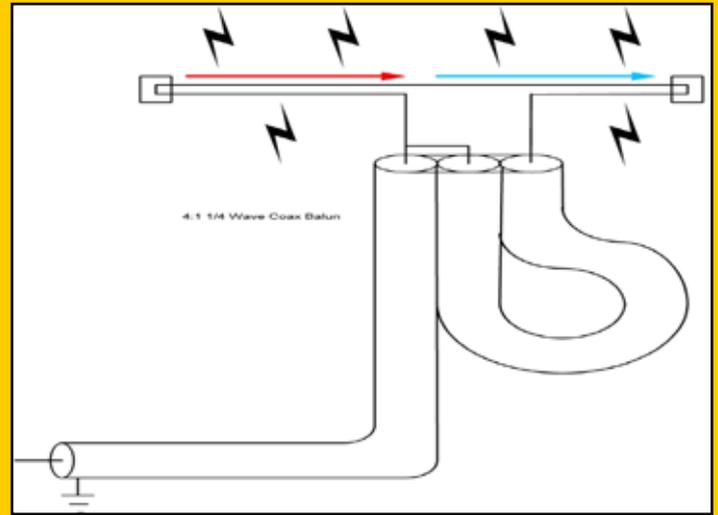


Fig. 1.13.5

opposta sovrapponendosi alla quella già ivi presente (anch'essa ovviamente eguale ed opposta all'altra normalmente presente) sommandosi ad essa, ristabilendo così la simmetria e con ciò annullando ogni eventuale corrente parallela impedendone il proseguimento lungo la linea. Su questo principio funziona anche il balun del tipo in cavo avvolto (bobinato), o *choke balun* (termine adottato anche in Antenna Book ARRL), *ugly balun* (cioè... brutto!), da alcuni detto anche *Collins balun*, costituito semplicemente da un certo numero di spire del cavo coassiale stesso avvolte in aria, oppure su un supporto magnetico (toroidale Fig. 1.13.8, o lineare; altre esaurienti immagini sono reperibili sul web).

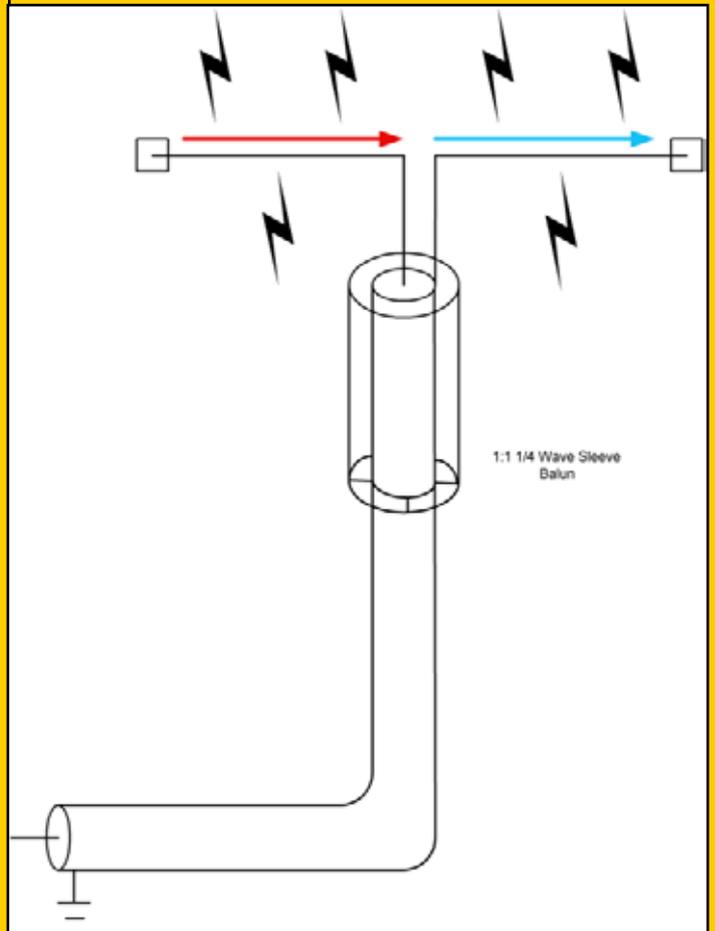


Fig. 1.13.6

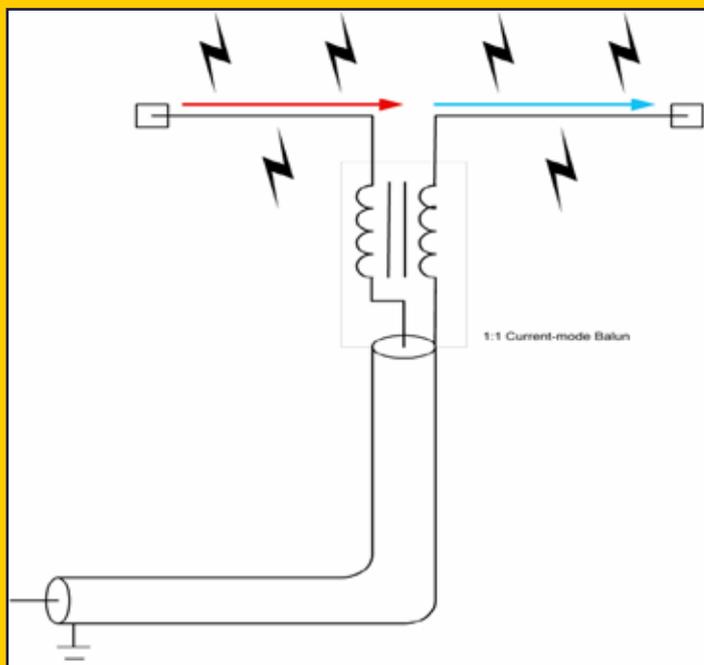


Fig. 1.13.7

Le spire dell'avvolgimento costituente il balun andrebbero preferibilmente spaziate tra loro (ma non troppo, vedi nel seguito) così da ridurre la capacità comunque presente tra spira e spira e far sì che le correnti parallele indesiderate non possano attraverso questa capacità parassita scavalcare il balun, riducendone o addirittura vanificandone l'efficacia. Tale dispositivo, a differenza degli altri sin qui presentati, si presta ad un impiego a larga banda, il vincolo essendo stavolta costituito non più dalle dimensioni fisiche del dispositivo rapportate alla lunghezza d'onda  $\lambda$  impiegata, ma unicamente dalle proprietà elettriche e magnetiche dell'avvolgimento, ed in particolar modo da quelle dell'eventuale nucleo ferromagnetico (essenzialmente dal tipo di miscela del materiale che lo costituisce). Ovviamente ciò sarà reso possibile se anche l'antenna che vi è collegata supporta una operatività multibanda



Fig. 1.13.8

o a banda larga. Analogo effetto può ottenersi circondando per un certo tratto il cavo di materiale ferromagnetico, come pure facendolo passare Fig. 1.13.9 attraverso dei nuclei ferritici di tipo e qualità adatti (sotto forma di perline, dischetti, anelli, toroidi, anche a seconda del diametro; meglio se più di uno e per una certa lunghezza). Mentre le correnti di linea che percorrono l'interno del cavo essendo del tipo differenziale cioè eguali tra loro ma opposte quanto al verso di percorrenza, producono campi magnetici che si annullano a vicenda (vedi sempre il caso delle correnti contrapposte, puntata 1.11) le correnti RF di tipo parallelo che ne

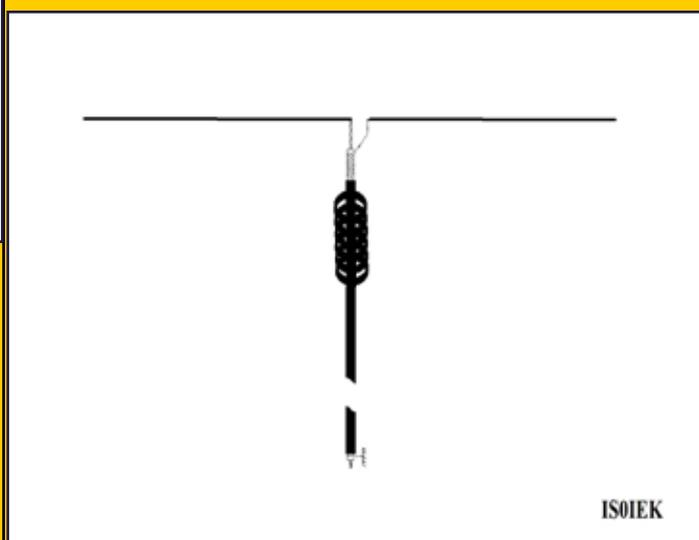


Fig. 1.13.9

percorrono la superficie esterna producono per autoinduzione (esaltata dalla presenza del materiale ferromagnetico) la forza contro elettromotrice dovuta alla reattanza crescente con la frequenza, che opponendosi ad esse sortisce l'effetto di bloccarle; questa agisce come detto esclusivamente sulle correnti di tipo parallelo, esterne al cavo e quindi indesiderate, mentre le correnti interne, quelle utili con cui la linea lavora, non ne vengono in alcun modo ostacolate né disturbate; questo tipo di dispositivo è peraltro anche disponibile in commercio sotto forma di anelli di blocco EMI (*electromagnetic interference*) in ferrite, sovente adottato per le linee di collegamento in stazione, cavetti (coassiali e CAT) ed anche per schermare ulteriormente i cavi dei computer, sia di alimentazione che di segnale verso unità esterne quali, monitor, proiettori, ecc. contro potenziali interferenze. I balun nelle tre figure precedenti (.7, .8, .9) appartengono alla categoria dei balun *current mode*, ossia con modalità in corrente, sulla quale operano una simmetrizzazione; in particolare gli ultimi due (.8 e .9) sono anche detti balun a blocco RF. Nella Fig. 1.13.10 abbiamo invece lo schema di un balun operante in tensione, realizzato mediante un trasformatore 1:1 avvolto su nucleo (di opportuna composizione e fattura) che nel nostro caso propriamente non trasforma (scusando il bisticcio di parole) presentando infatti un rapporto spire (ma anche di impedenze, essendo  $n=1$  e naturalmente  $1^2 = 1$ ) unitario (7) ma agisce da semplice trasformatore separatore

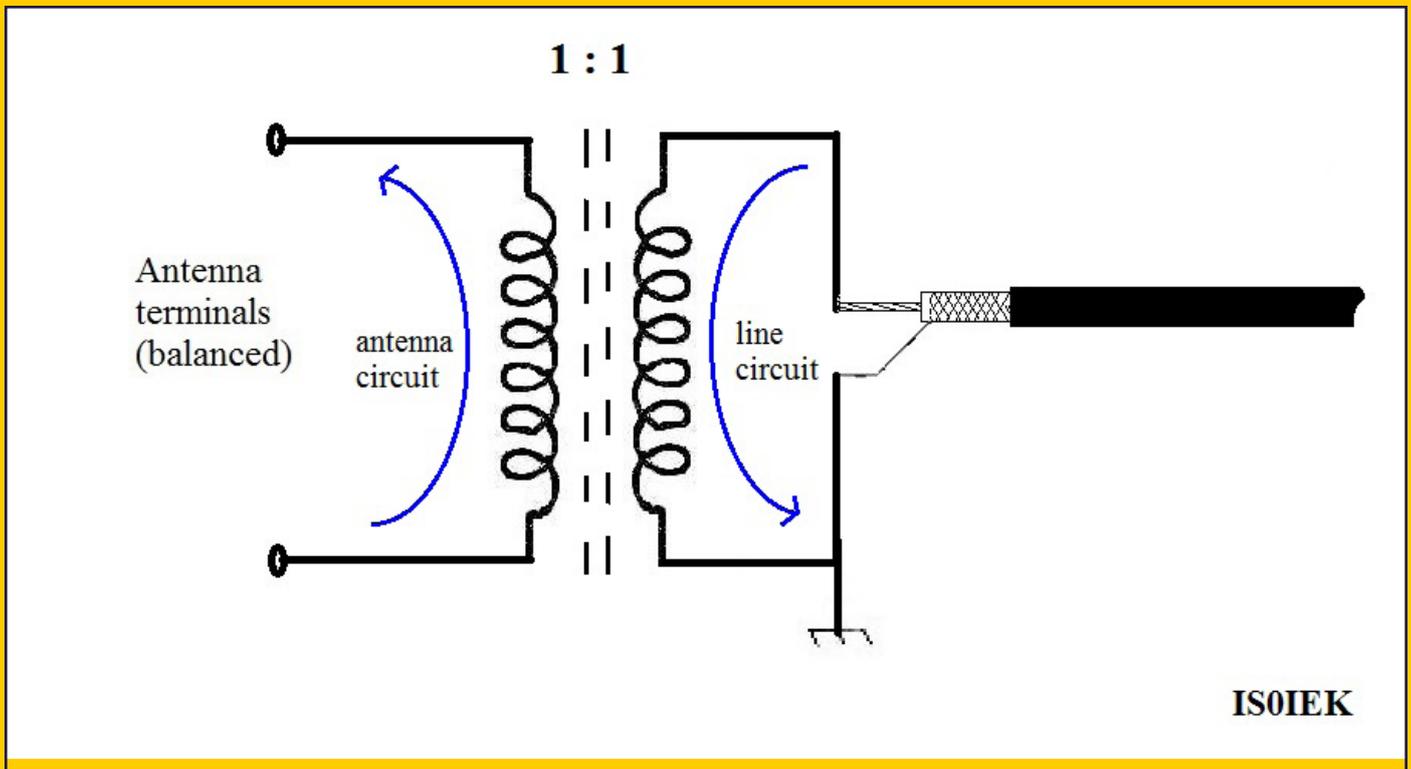


Fig. 1.13.10

(detto anche d'isolamento); qui in effetti la corrente che circola all'interno del cavo è totalmente disgiunta da quella circolante nel dipolo e passante attraverso i contatti (elettrici) di alimentazione dello stesso; non essendovi infatti contatto galvanico tra le due, ma solamente accoppiamento induttivo, dunque di tipo magnetico, tra gli avvolgimenti. Su questo principio opera il sistema di alimentazione frequentemente impiegato nelle antenne a loop magnetico (o *magloop*) mediante un piccolo anello inserito all'interno di quello più grande, creando così un accoppiamento magnetico tra i due, cioè sostanzialmente un trasformatore

(8). Nella Fig. 1.13.11 abbiamo un comunissimo dispositivo trasformatore d'impedenza e balun, ancora una volta con nucleo, che appunto trasforma le impedenze nel rapporto 1:4 simmetrizzando nel contempo il carico; nel quale dispositivo pur essendo elettricamente connessi tra loro i due circuiti, quello di linea e quello d'antenna (9), questi continuano tuttavia ad operare indipendentemente l'uno dall'altro, in pratica ignorandosi vicendevolmente, salvo scambiare tra di essi energia RF per via induttiva, dal cavo all'antenna in trasmissione. E viceversa dall'antenna al cavo in ricezione.

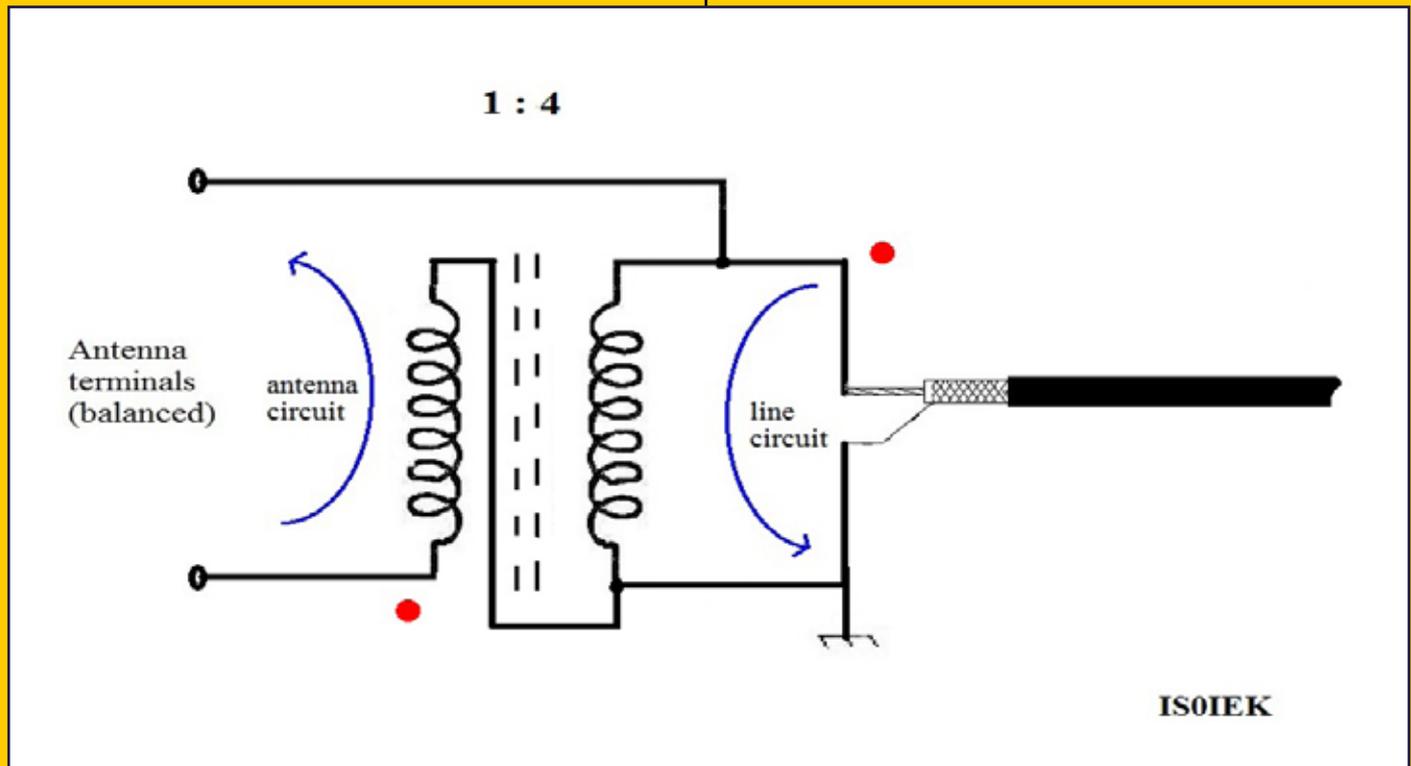


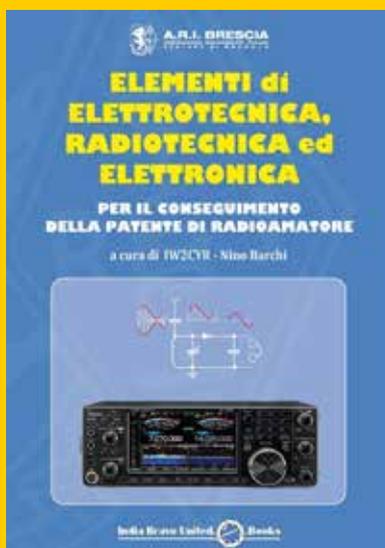
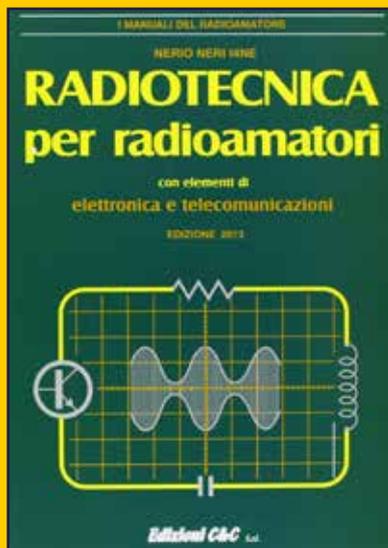
Fig. 1.13.10

Questo balun 4:1 a trasformatore presenta una vaga rassomiglianza circuitale con quello a linea di ritardo (pure 4:1) che non si estende però alla funzionalità, essendo basati su principi totalmente differenti; tant'è che quello a trasformatore presenta una caratteristica a banda larga, l'altro è invece un dispositivo sostanzialmente unifrequenziale. Entrambi i balun delle due figure precedenti (.10 e .11) possono essere realizzati con qualsi-

asi rapporto di trasformazione; molto usati i rapporti 1:4 ed 1:9 (rapporto spire rispettivamente  $n = 1:2$  ed  $1:3$ , in quanto com'è noto il rapporto delle  $Z = n^2$ ) 1:9 ad esempio quale adattatore d'impedenza nell'alimentazione di alimentare antenne del tipo *end-feed*, come vedremo nel seguito. Anche questi due dispositivi sono del tipo a larga banda, con le considerazioni e le limitazioni già viste in analoghi casi precedenti (10).

**Note:**

- 4) similmente del resto a qualsiasi altro tipo di corrente, che in un conduttore scorre quando tra gli estremi dello stesso è presente una differenza di potenziale, ossia ddp
- 5) calcolata si badi attraverso il cosiddetto fattore di velocità, tra le caratteristiche specifiche del tipo di cavo;
- 6) in tale configurazione essa si presenta quale un autentico autotrasformatore d'impedenza
- 7) impiegato ovviamente laddove una trasformazione d'impedenza non si renda necessaria, come quando trattasi ad esempio di cavo tipo TV da  $75 \Omega$  che alimenta un dipolo risonante rettilineo la cui impedenza caratteristica è di circa  $73 \Omega$ , dunque assai prossimo a quella del cavo; oppure, ed è il caso più comune, di un cavo professionale del tipo RG la cui impedenza caratteristica è di circa  $52 \Omega$  collegato ad un dipolo risonante a bracci inclinati verso il basso (cosiddetto dipolo a V invertito, o *inverted vee dipole*; non confondere con l'antenna a V invertito, la quale è invece un'antenna direttiva non risonante e terminata del tipo *long wire*, detta anche *half rhombic* ed appunto appartenente alla grande famiglia delle antenne rombiche) che vi si accoppia bene in quanto presentante anch'esso, proprio per via di detta caratteristica, un'impedenza propria che può essere assai prossima a tale valore;
- 8) sebbene in questo caso, come vedremo nelle puntate successive, a causa della bassissima resistenza di radiazione (cui consegue, per un funzionamento efficiente, la necessità di correnti RF di valore alquanto elevato) presentata dall'anello "grande", il rapporto di trasformazione dovrà essere ben lunghi da 1:1;
- 9) cosa assai utile ai fini dell'eliminazione dell'eventuale elettricità statica di origine atmosferica presente in antenna (spesso fonte di scarichette, crepitii e sibili per effetto corona ed altri disturbi di tipo impulsivo alla ricezione) mediante scarico verso terra attraverso il percorso del cavo di discesa medesimo ed il collegamento a massa dell'altro estremo della calza, nonché gli eventuali dispositivi scaricatori posizionati all'estremità inferiore della linea e/o lungo la stessa
- 10) vedere anche le belle pagine sui balun in <https://www.qsl.net/iz7ath>.



# 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](http://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 marinai 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 denominato "Award Amerigo Vespucci" 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** <sup>(1)</sup>

Ogni stazione può essere contattata solo una volta .

I diplomi possono essere scaricati in formato JPG dal sito web.

***(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.

Scaricati il LOG SHEET editabile preparato per l'evento. (lo trovi sul nostro sito web). Deve essere inviato al seguente indirizzo di posta elettronica:

eMail: [it9mrm@assoradiomarinai.it](mailto:it9mrm@assoradiomarinai.it)

**E' richiesto avere le conferme dei contatti, valgono sia le QSL che le eQSL. Per la verifica saranno richiesti a campione da inviare via email.**

## 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](mailto: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](mailto: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](http://www.marinaiditalia.com)

Associazione Nazionale  
Marinai d'Italia

Piazza Randaccio, 2 - 00195

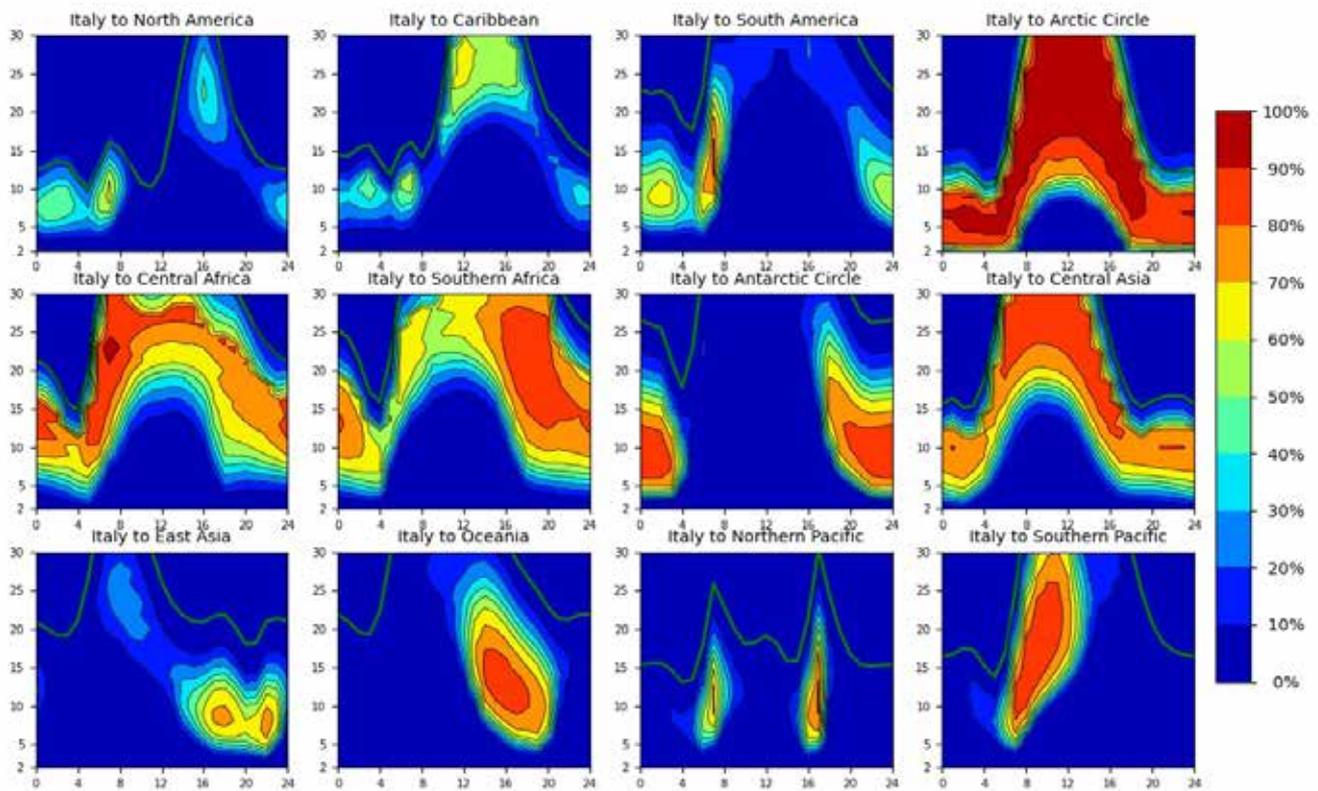
tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

e-mail [segreteria@marinaiditalia.com](mailto:segreteria@marinaiditalia.com)

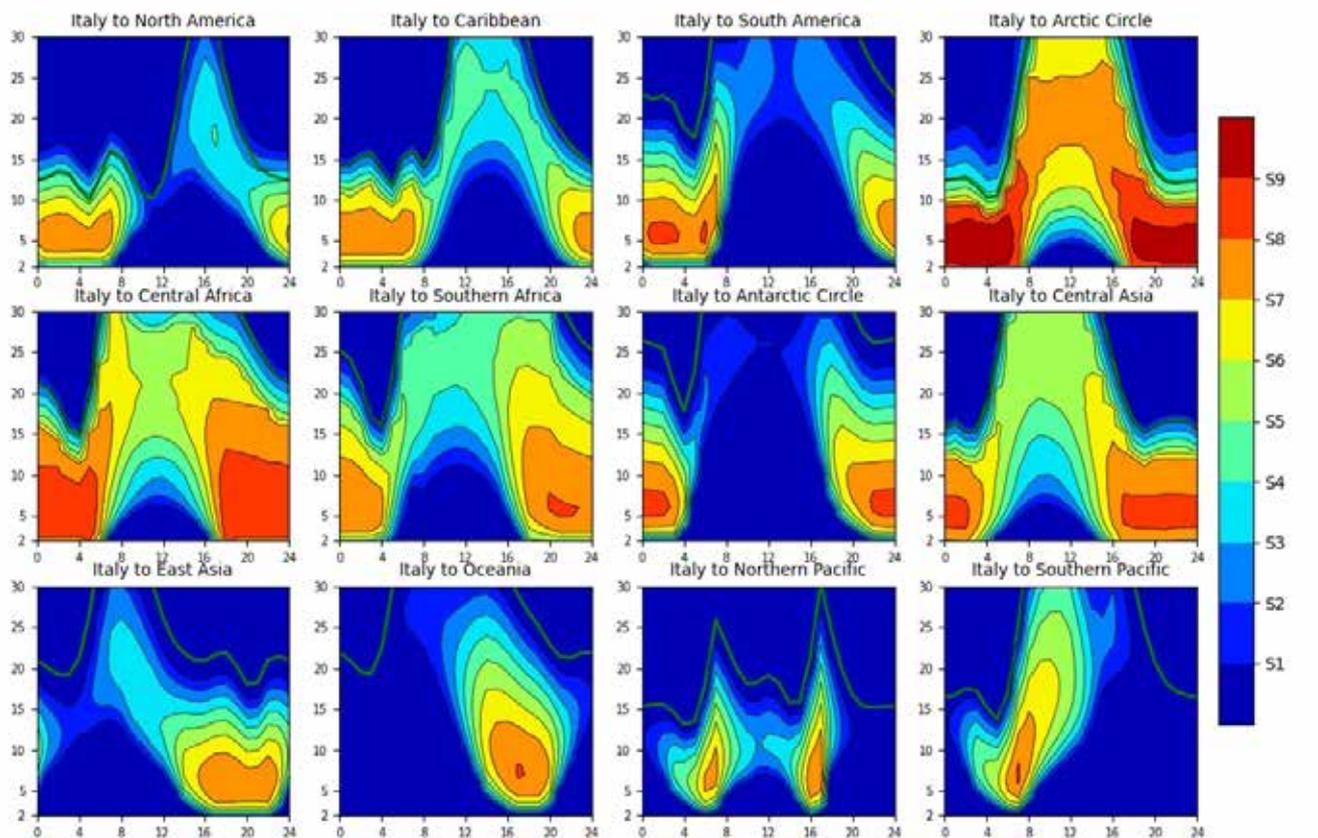
# PROPAGAZIONE DI NOVEMBRE

di Maurizio Diana, IU5HIV MI-1446

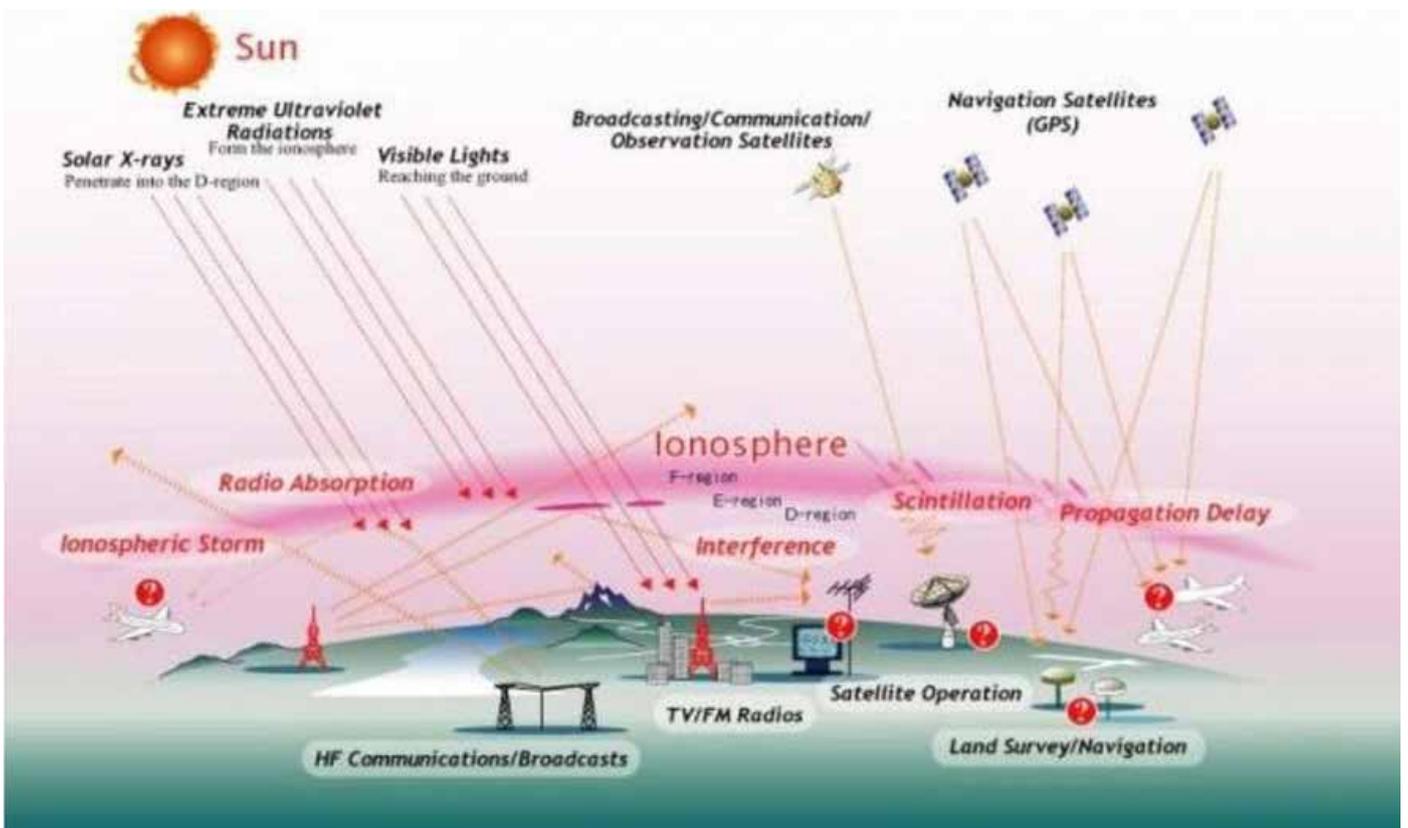
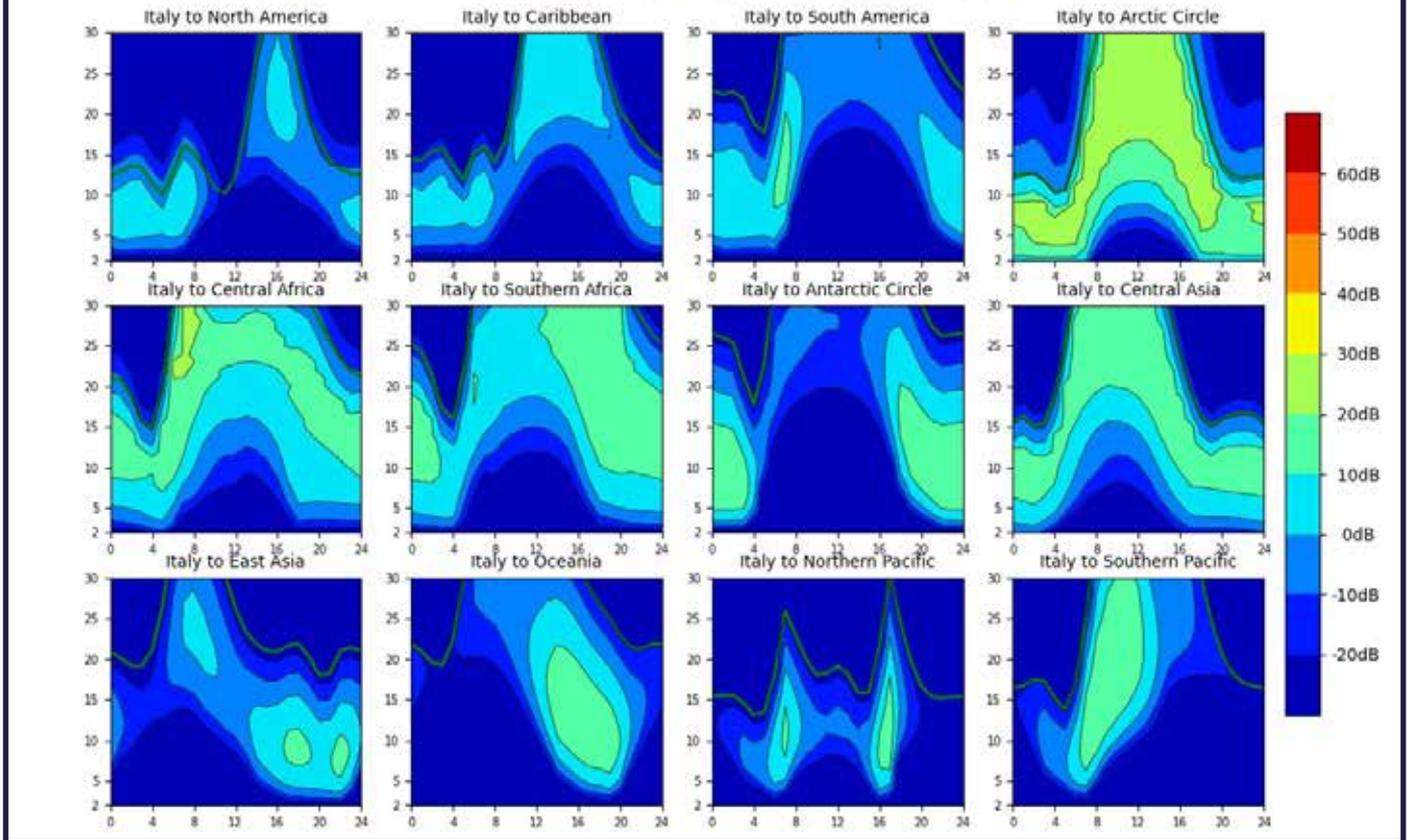
## Novembre 2023 -Previsioni di propagazione in Basic Circuit Reliability- by IU5HIV



## Novembre 2023 -Previsioni di propagazione in Signal Strength- by IU5HIV



### Novembre 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><b>I.S.A. BRONZE</b></p> <p>Obtained with 5 different submarines (M) sign contacts around of the world and 10 country (DACC). List Doc in the web site.</p>	<p><b>I.S.A. SILVER</b></p> <p>Obtained with 10 different submarines (M) sign contacts around of the world and 20 country (DACC). List Doc in the web site.</p>	<p><b>I.S.A. GOLD</b></p> <p>Obtained with 20 different submarines (M) sign contacts around of the world and 30 country (DACC). 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 oramai obsoleta ed abbiamo provveduto a modificarne il layout e ad automatizzare l'inserimento della foto e l'invio automatico via email.

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

Appena ricevuta sar  mia cura inviavela nel pi  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   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.



8SØHRA

**German Amateur Radio Clubstation**

**DFØWH**

**WESER**

DOK: I 16      ZONE: 14      JO 43 BM

GB175PO  
TM &

**AO1ANT**

*Antarctic Activity Week*  
**Spain**

URE

ICAR-130

Portolano de Magallanes - Juan Sebastián Elcano

**AO5CVM**

5º Centenario primera vuelta al mundo  
Designed by F. 151771

URE

**8S8ODEN**  
Swedish Icebreaker Oden

URE

ITALIAN RADIO AMATEUR

**IT9D**

http://home.virginia.edu

**CEIAT**  
CG 12 110 14 PG-2009

*Chile Home Radio Stations*

URE

**GØWHZ/MM**

SV "WAVERLEY"  
Mediterranean

URE

**DF4BV**

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

85ØHRA



**GX2 BAH**  
*Gustavo Vilalba*

FT8  
cQSL

URUGUAY

Av. Sarandí 1140 Montevideo-Uruguay X-Mail gustavo@bahagoyahua.com

TO STATION	OPERATOR	RST	MODE	FREQ	DATE	GMT

GB175PO & TM175

TAEJON, KOREA



**6MØMC**

CQ ZONE 25  
ITU ZONE 44  
KDN RØ2



해병대도솔산넷  
REPUBLIC OF KOREA MARINE CORPS  
AMATEUR RADIO CLUB STATION



**5R/F5UFX/mm**



En route to Juan de Nova

**K8SQE**



ITALIAN RADIO

**IT9**

http://www.it9.it

CENTURY OF UNDERWAY  
100 REVOLUTIONARY SHIPS

**UE10**

YOKOHAMA JAPAN

**7K2PLJ**

SOICHI IGARASHI  
2659-7, Kamitida-cho, Izumi-ku,  
Yokohama 245-0018

JAG : 9299  
ITU : 45  
ZONE : 23  
JCC : 1101-13  
DXA : AS-007  
CC : PLDSN  
ØF ØS ØE N  
ØP ØQ ØR E

PORT OF YOKOHAMA



**9H3MH**

Malta

DJ9MH



**DF4DV**

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

# FOTO STORICHE



**Fregata ALPINO (1963 - 2006)**



**Nave da sbarco QUARTO (1967 - 1992)**

# La stazione radio di....



# La QSL DEI SOCI....

**IZ1LHE/8**  
SELANO MAURIZIO, Via Piazza D'Armi 2 - 19100 La Spezia, ITALY

CQ 15  
ITU 28  
LOC: JN71AA

CW club -  
A.R.M.I. #381

# COMMANDER PLAQUE



CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCHELLO

## COMMANDER PLAQUE

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

### REGOLAMENTO

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

#### PERIODO di validità

I contatti sono validi dal 1.1.2000 ad oggi.

#### MODI

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

#### BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

#### CATEGORIE

Sono previste TRE categorie :

"CC (Capitano di Corvetta)"

"CF (Capitano di Fregata)"

"CV (Capitano di Vascello)"

#### SOTTOCATEGORIE

Sono previste TRE sottocategorie:

"MIXED" (SSB/CW/PSK31/RTTY)

"ONLY PHONE" (SSB)

"ONLY MORSE" (CW)

#### RICHIESTE

Va richiesto all' Award manager :

IT9MRM

Alberto Mattei

Via E. Millo, 20

96011 Augusta (SR)

- Italy -

email: [it9mrm@gmail.com](mailto: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](mailto:alberto.mattei@libero.it)

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

#### CARATTERISTICHE DELLA PLAQUE

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

#### INFORMAZIONI

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



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

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



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

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



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

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





## DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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

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

Ulteriori informazioni li trovate sul nostro sito web.

La richiesta va inviata al seguente indirizzo:

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

Alberto Mattei (IT9MRM)

Via Enrico Millo, 20

I-96011 Augusta (SR)

ITALY

<http://www.asso-radioamarinai.it>

### Associazione Radioamatori Marinai Italiani



## DIPLOMA DI ATTESTAZIONE

Si certifica che il Sig. Alberto Mattei  
operatore della Stazione di Radioamatore con  
nominativo IT9MRM  
è iscritto al nr. ARMI 001  
della lista dei membri Navali e Associati.

IL COORDINATORE NAZIONALE ARMI  
(Alberto Mattei, IT9MRM)



# 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



# MILITARIA



ANGET



# IZ2MIL

*Stazione di Radioamatore  
presso la Fiera del  
collezionismo militare*

**21 - 22 OTTOBRE**

**NOVEGRO-SEGRATE  
MILANO**

**COLLEGAMENTI IN  
20-40M - SSB/CW/FT8**

CON LA COLLABORAZIONE DI:



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](http://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:

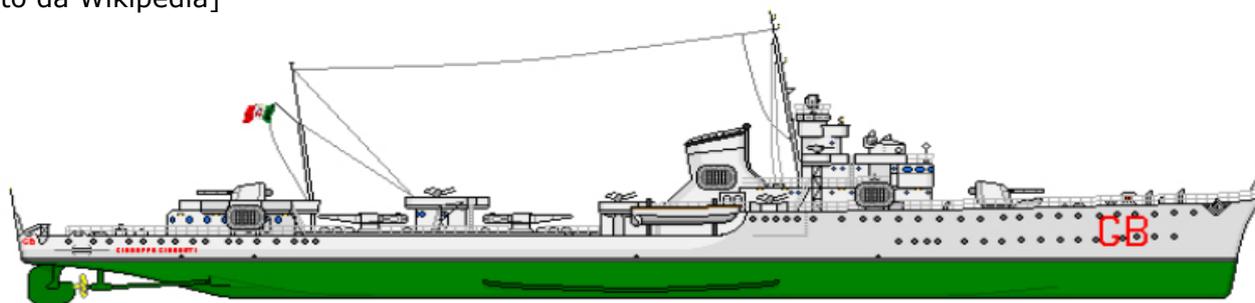
*«Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo, capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile [...] consacrerò tutte le mie forze [...] affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle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

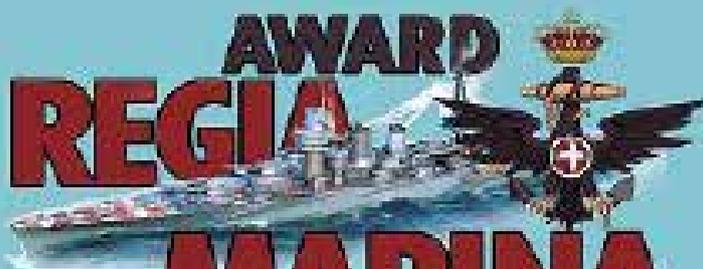
## LOGS

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



## STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

 <b>V<sup>A</sup> DIVISIONE CORAZZATE</b> 66 - 6V - 6I - 6D	IQ9AAM - IK5AIO IK8FIQ - IK2SOE	 <b>IX<sup>A</sup> DIVISIONE CORAZZATE</b> 1T - 1V - 1D	IQ9MQ - IZ1GJK IZ0XZD
 <b>I<sup>A</sup> DIVISIONE INCROCIATORI</b> 7A - 6D - 6I	IT9CKA - IOQMY IU7QCI	 <b>IV<sup>A</sup> DIVISIONE INCROCIATORI</b> 1A - 1A - 6I - 6I	IT9BRY - IT9SDU IT9PPX - I2QIL
 <b>VIII<sup>A</sup> DIVISIONE INCROCIATORI</b> A7 - 66	IZ0EUX - IT9ASD	 <b>III<sup>A</sup> SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE</b> M - 6I - 6A - 6T	IZ0MQV - IU3MEY IZ3CAR - IU0MUN
 <b>V<sup>A</sup> SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE</b> 6T - 7I - 1F	IS0HGX - IU8FSU IQ7QN	 <b>VII<sup>A</sup> SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE</b> 6R - 6A - 6A - 6T	IW0BTN - IS0HMZ IS0CDS - IW0HIQ
 <b>VIII<sup>A</sup> SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE</b> 66 - 6I - 6D - 1P	IK7FPU - IS0HMQ IT9ACJ - I3JYL	 <b>IX<sup>A</sup> SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE</b> A6 - 6A - 6D - 6D	IZ5RZS - IK8VHP IQ9BF - IU7OUD
 <b>XIV<sup>A</sup> SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE</b> VI - 6D - 6F - 6A	IW1CDU - IT9ETC IG9ITO - IZ8CJT	 <b>XV<sup>A</sup> SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE</b> 6I - 6A - 6V - 7F	IU0KNS - IS0IEK IT9GHW - IW0GFS
 <b>XVI<sup>A</sup> SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE</b> 6R - 65 - 7A - 115	IU8NNS - IV3HJB IU2BYH - IK8IJN	 <b>I<sup>A</sup> SQUADRIGLIA TORPEDINIERE</b> A6 - A6 - AII - A6	IK8NKQ - IT9MRM IV3XPP - IK5AEQ
 <b>II<sup>A</sup> SQUADRIGLIA TORPEDINIERE</b> 6A - 6A - 6I - 6H	(4)	 <b>III<sup>A</sup> SQUADRIGLIA TORPEDINIERE</b> 6R - 6D - 6I - 6I	I3VAD - IQ1YY IU1HGN - S53EO
 <b>IV<sup>A</sup> SQUADRIGLIA TORPEDINIERE</b> 6D - 6D - 6R - 1B	IZ1WTM - IZ1HVD IT9JAV - IZ0LNP	 <b>V<sup>A</sup> SQUADRIGLIA TORPEDINIERE</b> 6F - 67 - 1F - A6 - A6	I2AZ - IZ0JSD (3)
 <b>VI<sup>A</sup> SQUADRIGLIA TORPEDINIERE</b> 6K - 65 - 66	IT9HHL - IU7LQP IU0OTF	 <b>VII<sup>A</sup> SQUADRIGLIA TORPEDINIERE</b> 65 - 6R - 6D	IW2JJS - IS0SZU IK7LQH
 <b>VIII<sup>A</sup> SQUADRIGLIA TORPEDINIERE</b> 111 - 1F - 1R - 1R	IZ6BUV - IS0HZE IW9HKM - IS0FAP		

(n.) Stazioni ancora da accreditare



## SECONDA SQUADRA NAVALE

La seconda Squadra Navale è composta da:

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



## STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

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

(n.) Stazioni ancora da accreditare

# AWARD REGIA MARINA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE






[WWW.ASSORADIOMARINA.IT](http://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](http://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 Flaschetti



## 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](https://amazon.it/marinamilitare)  
[ufficiostorico@marina.difesa.it](mailto: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](http://www.assoradiomarinai.it)  
[info@assoradiomarinai.it](mailto: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



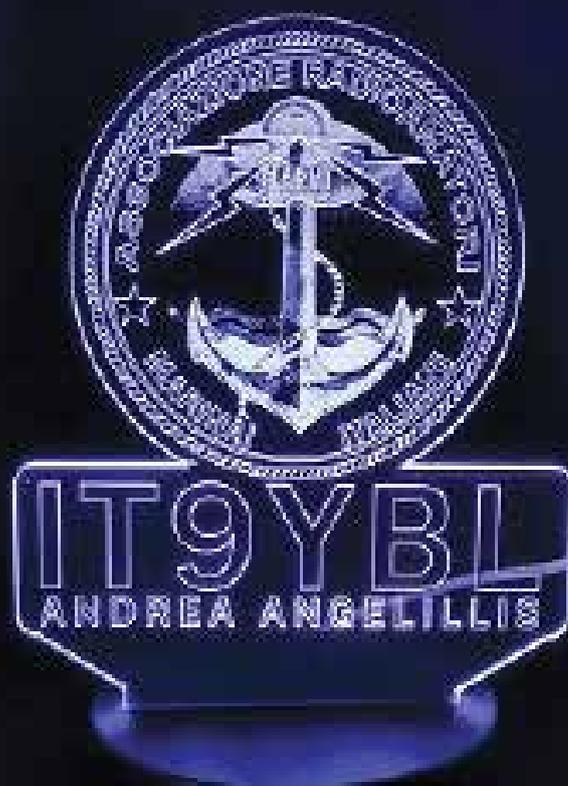
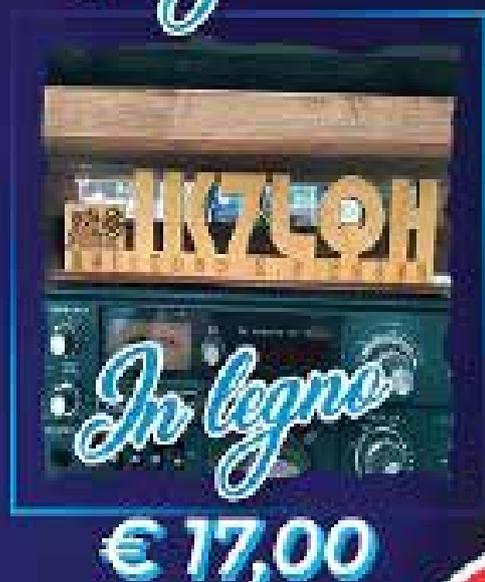
by **NICO'S**

**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](http://WWW.ASSORADIOMARINA.IT)



IT 9MRM  
Alberto

ARMINI 001



GADGETS  
TOPPE  
PATCHES

Visita il nostro sito [www.stickerland.it](http://www.stickerland.it)  
troverai un'area dedicata a tutti i soci  
ARMI.

**stickerland**

Grafica & Stampa - Adesivi & Ricami

**PREZZI  
BASSI**



[stickerland@libero.it](mailto:stickerland@libero.it)

[WWW.STICKERLAND.IT](http://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](http://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](http://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](https://amazon.it/marinamilitare)



Inquadra  
il Qr-code

[www.marina.difesa.it](http://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 CANALE D'OTRANTO



11-12 NOVEMBRE

LE BATTAGLIE NAVALI DELLA REGIA MARINA

UN ALTRO SPECIALE AWARD

# L'AWARD DELLA BATTAGLIA NAVALE DEL CANALE D'OTRANTO

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 del Canale d'Otranto" ed in formato grafico, bisogna contattare la stazione Jolly:

\* IS0SZU [FB] - Torpediniera FABRIZI

(\*) nota: la stazione IS0IEK vale anche come stazione jolly solo per questa attività.

ed almeno una stazione accreditata del Regia Marina (questa è la lista).

I collegamenti valgono solo per l'award della battaglia navale del Canale d'Otranto e per l'Award della Regia Marina e della Squadra Navale.

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

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

[it9mrm@assoradiomarinai.it](mailto:it9mrm@assoradiomarinai.it)



WWW.ASSORADIOMARINA.IT

# REGIA MARINA

**BATTAGLIA NAVALE**  
**DI CAPO TEULADA**

**26-27**  
**NOVEMBRE**



EXCLUSIVE  
AWARD

# L'AWARD DELLA BATTAGLIA NAVALE DI CAPO TEULADA

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager Nazionale

## REGOLAMENTO

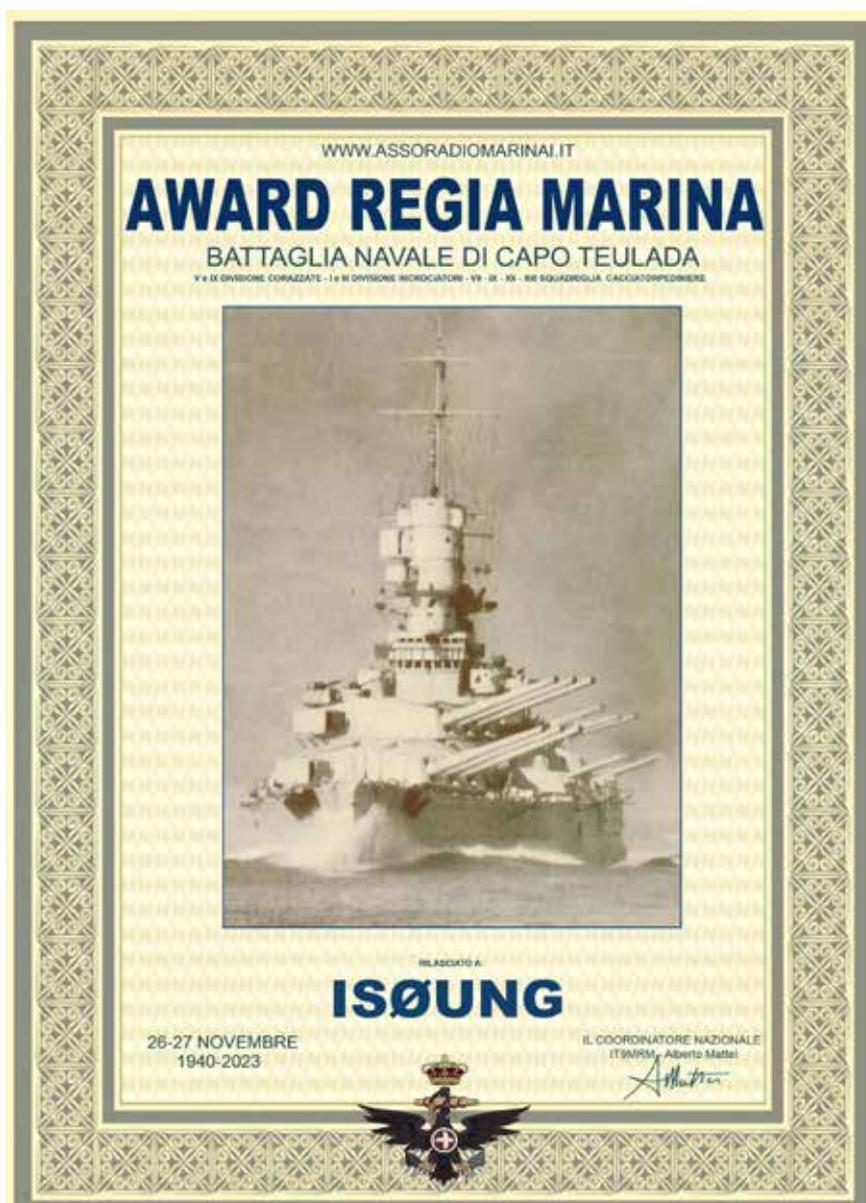
L'award delle "Battaglie Navali" rientra tra gli award permanenti del Regia Marina. Valgono le regole dello stesso award.

Per ricevere gratuitamente l'award della "Battaglia Navale di Capo Teulada" ed in formato grafico, bisogna contattare almeno due delle seguenti stazioni Jolly (IK5AIO/CV - IK8FIQ/DU - IK2SOE/DO - IZ1GJK/VV - IZ0XZD/RO - IW0BTN/FR - IW0HIQ/DA - IS0HMZ/SA - IS0CDS/ST - IS0GVH/GN - IS0UNG/AP - IT9CKA/ZA - I0QMY/GO - IU7QCI/FI - IK8VHP/OA - IM0SDX/PO - IZ8ITT/BL - IW5BBV/BG - IT9CLY/FC - IZ0DIB/TR - IT9JPW/AI - IS0FEZ/CB - IW6CAE/LN - IQ9BF/AF - IZ5RZS/CD - IZ8VNQ/LI) ed almeno una stazione accreditata del Regia Marina.

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

Per questo award valgono solo i contatti effettuati in data 26 e 27 novembre 2023

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



# ITALIAN NAVY CONTEST

28  
29 OTTOBRE

FT8

PER INFORMAZIONI VISITA IL SITO WEB  
[WWW.ASSORADIOMARINAI.IT](http://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.



## Marinai d'Italia

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

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

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



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

### AVVISI AI SOCI

- Comunicato di 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 2810200805114000400075643  
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



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
<b>IQ0XH</b>	1499	Si	Roma	(sezione congelata in attesa di elezioni)
<b>IQ0PM</b>	601	Si	Cagliari	ISOANZ - Alessandro Alessi
<b>IQ7UJ</b>	990	No	Taranto	IZ7LDC - Fabrizio Fornaro
<b>IQ7AAJ</b>	1800	Si	Lecce	IZ7LOW - Roberto Pepe
<b>IQ8XS</b>	1270	Si	Caserta	IU8CEU - Michele Politanò
<b>IQ9AAF</b>	1788	Si	Catania	IT9YBL - Andrea Angelillis
<b>IQ9AAH</b>	1810	Si	Caltanissetta	IT9JAV - Enzo Palmieri
<b>IQ9AAK</b>	1820	Si	Agrigento	IW9FI - Carmelo Petrone
<b>IQ9AAL</b>	1830	Si	Trapani	IT9YEM - Mario Barbera
<b>IQ9AAM</b>	1840	Si	Palermo	IT9HRL - Rosario Romano
<b>IQ9AAQ</b>	1850	Si	Ragusa	IT9ETC - Danilo Contino
<b>IQ9AAP</b>	1860	Si	Messina	IT9SKY - Domenico Natale Intersimone
<b>IQ5AAT</b>	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](http://WWW.ASSORADIOMARINAI.IT)





**A.R.M.I.**

# ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

[www.assoradiomarinai.it](http://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.