

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

271/2023



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

TITOLO

- 3 Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Presidente Nazionale
- 4 News
- 6 Notiziario dei Marinai
- 6 I ricordi di un Natale trascorso in mare
- 9 Gli uomini del mare si incontrano
- 10 Professione marinaio
- 12 International Navy Teams Challenge 2024
- 14 Il permesso del marinaio
- 15 Anche nella tempesta esce fuori il suo fascino
- 17 La nuova generazione di pattugliatori della Marina Militare
- 23 Le Divisioni Navali - La Scuola Comando Navale nella base di Augusta - 1937 - 2009
- 27 Con la pelle appesa ad un chiodo - Sommergibile Cappellini - Parte Seconda
- 41 Radiazione e trasmissioni - Parte quindicesima
- 46 ITS Amerigo Vespucci World Campaign Award – 2023-2025
- 49 Propagazione di Gennaio
- 53 Nuova ID Card ARMI
- 54 QSL Navali
- 57 Foto storiche
- 58 La stazione radio di.. IU5IZY - La QSL dei soci: IK6IOK
- 60 Commander Plaque
- 63 Diploma di attestazione ARMI
- 64 Calendario eventi 2024
- 66 Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale
- 80 Gadgets
- 84 Abbonamento Notiziario della Marina
- 87 Le battaglie navali della Regia Marina
- 90 Messaggi augurali dai Coordinatori e dai Presidenti Distrettuali
- 98 Organizzazione territoriale
- 99 Una spiacevole storia

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi amici e colleghi, ci siamo! Eccoci all'ultimo numero annuale del nostro bollettino giunto ormai al suo 19° anno (il 2024 segnerà il suo 20° compleanno). E' stato un crescendo di qualità e di informazioni, come il nostro sodalizio, che pian piano ha saputo inserirsi tra le grandi "Naval Societies" europee garantendo una sinergia di idee ed offrendo moltissime attività radio navali. Questo grazie alla vostra partecipazione ed al vostro impegno che è stato assiduo e costante. Un grazie e devoluto al nostro C.D., al nostro Segretario Nazionale e a tutti i

Presidenti distrettuali che formano la spina dorsale della nostra associazione. Il 2024 ci attende pieno di tantissime nuove attività che sapremo sicuramente portare a termine dando il giusto apporto alla nostra community radiantistica. Con questo termine il mio breve scritto, colgo l'occasione di formulare i miei più calorosi auguri di un buon Natale, che possiate trascorrerlo in famiglia con tanta pace e serenità. Gli auguri per un nuovo anno pieno di grande soddisfazioni personali e perchè no, di tanti DX. **Auguri!!!**



IT9MRM

*Merry Christmas
and Happy New Year*

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

BUONE FESTE

AUGURI AUGURI AUGURI AUGURI

IL COORDINATORE NAZIONALE

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



KC4/WX5DC/mm: Don T. Conlee è un professore di Meteorologia presso l'università A&M Atmospheric Sciences in Texas, attualmente si trova in crociera a bordo della **M/n OCEAN VICTORY** in Antartide. Don è stato attivo in radio in modalità digitale (FT8) insieme ad una dei suoi studenti (Katherine Forson KT5KMF). Ha operato saltuariamente anche in fonia. La Ocean Victory (IMO: 9868869) è una piccola nave da crociera costruita nel 2021 che accoglie 189 ospiti in 93 cabine e batte bandiera delle Bahamas. La sua capacità di carico è di 8181 tonnellate di stazza lorda e il suo pescaggio attuale è di 5,3 metri. La sua lunghezza fuori tutto (LOA) è di 104,4 metri e la sua larghezza è di 18,4 metri. Per la QSL va inviata all'indirizzo di Don da prelevare su QRZ.com



VK6JJJ/MM: Craig Hayhow opera a bordo della piattaforma petrolifera "**Ichthys Explorer**" nel mar di Timor. Situata a 19 km a nord-ovest dell'isola di Browse nel Mar di Timor, 461 km a nord di Broome, Australia occidentale. Craig durante il periodo a bordo della piattaforma lo si ascolta facilmente in FT8 ed utilizza quasi sempre le bande alta (10m, 12m). Per la QSL potete inviarla via eQSL oppure via diretta al suo indirizzo che trovate su QRZ.com



EA3IOK/mm: Miriam Sirisi è la moglie di Xavier "XEVI" Perea i Casals - EA3IOI. Vivono tutto l'anno a bordo della loro imbarcazione a vela **s/v BRE-EZY**. Sono molto attivi in radio, soprattutto adesso che la barca si trova ferma nel porto turistico di Sant Carles Marina (La Ràpita; Catalunya). Li potete ascoltare in fonia li trovate in HF nel tardo pomeriggio. Per la QSL bisogna inviarla via eQSL.



FO4AE/MM: Alain Dutrevis e sua moglie Patricia (FO4EF), si trovano a Bora Bora (French Polinesia) a bordo del loro catamarano **S/y UNAVOQ II**. Oramai da oltre due anni si sono stabiliti nel porticciolo turistico dell'isola. Lo potete ascoltare in fonia sui 20 metri la mattina presto (quando c'è apertura con il Pacifico). La QSL va inviata via email al seguente indirizzo mail a.dutrevis@free.fr



SP4RKZ/mm: Przemyslaw "WITEK" Witkowski è l'ufficiale tecnico TLC di bordo imbarcato a bordo della nave RoRo/Traghetto CRACOVIA, battente bandiera delle Bahamas. La nave traghetto fa spola dal porto di Świnoujście (è una città ed un porto sul Mar Baltico e della laguna di Stettino, situata nel nord-ovest della Polonia) e Ystad (è una città portuale della Scania, la regione più a sud della Svezia). Witek è molto attivo in radio, opera principalmente in fonia e lo si ascolta in 80 metri.

Per la QSL potete inviarla via bureau, Lotw, eQSL oppure diretta al suo indirizzo: Przemyslaw "WITEK" Witkowski - Fijewo 89 - 14-260 Lubawa - Poland



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 16 Novembre 2023 al 10 Dicembre 2023), ecco di seguito i nominativi: **VK6JJJ** - **EA3IOK** - NOVHN - HA2NA - SP2WDH - HA7RY - **FO4AE** - W1FET - **SP4RKZ** - W1UC - **WX5DC** - AA7JV - DU6GPR -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

I RICORDI DI UN NATALE TRASCORSO A BORDO

di Alberto Mattei (Sergente segnalatore - dal 1984 al 1988 a bordo del Visintini)



Le festività natalizie o qualsiasi altra festività, per un qualsiasi lavoratore è normale che si trascorra a casa con i propri familiari. Per il "marinaio" in genere, questo non è una norma, infatti chi ha intrapreso questo lavoro, sa che non ci sono festività e che le uniche "festività" sono solo quando si è in licenza a casa.

Detto questo, il racconto che seguirà è una porzione di vita vissuta a bordo e che sicuramente, molti dei miei colleghi rivivranno in questo scritto.

Dicembre 1985, a bordo della corvetta Visintini (una delle tante unità predisposte per la Vigilanza Pesca) appartenente alla Prima Squadriglia Corvette, presso la banchina torpediniera della base navale di Augusta.

I turni di Vi.Pe. (Vigilanza Pesca) erano già conosciuti e questa volta, toccava il turno natalizio a noi. Tutto l'equipaggio ne era consapevole e l'ufficiale in seconda già aveva stabilito i turni di licenza ordinaria.

In plancia il capo segnalatore aveva già suddiviso il personale in base alle proprie esigenze ed 1/3 dei segnalatori (su un totale di 4 segnalatori)

era già andato in licenza con il primo turno. La plancia era già in assetto pronta a muovere, tutto l'equipaggio (eccetto chi era già andato in licenza) era a bordo e la nave era in assetto pronta ad espletare il suo mandato. Per gli addetti eravamo in SVH con la bandiera R (romeo) a riva. Tutto sembrava andasse come una normale attività, essendo in periodo festivo, i pescherecci erano tutti o in parte stavano rientrando nei vari porti di destinazione (chi a Lampedusa chi a Mazzara del Vallo). Quindi si prevedeva di trascorrere la VI.PE. in porto pronti ad eventuali chiamate di soccorso o di emergenza.

A bordo la vita proseguiva normalmente: posto di lavaggio, rassetto e pulizia, lavori ordinari previsti o di manutenzione agli apparati. A prora il nostromo con i nocchieri controllavano che tutto sia stato rizzato e che il materiale occorrente per la navigazione sia stato dato. In radio le telescriventi erano in funzione H24 e sfornavano messaggi, la 500 KHz era sempre in funzione ed un radiotelegrafista era di guardia con le cuffie a ricevere eventuali messaggi di soccorso. L'ASC (Accettazione, Smistamento e Controllo dei messaggi) si era trasferita in plancia

(normalmente si trovava in un angolo della radio quando si era in porto) in assetto di navigazione. Quindi a turno noi segnalatori, provvedevamo ad accettare, controllare e smistare tutti i messaggi ricevuti dalla radio e li distribuivamo alle varie segreterie di bordo man mano che arrivavano ed in base alla loro priorità. Il comandante era sempre pronto e faceva spola dalla nave al Comando a terra per conoscere eventuali cambiamenti di programma o ordini impartiti dal Mariscilia Messina (comandante operativo diretto per le operazioni di vigilanza pesca) e dal comando direttamente subordinato che era il COMFLOTCORV e CINCPAC (di stanza a Roma). Il capo gamella, aveva già fatto il carico a bordo di molto materiale per la cambusa, e ne approfittava, per imbarcare alcune lecornie natalizie giusto per averle già a bordo nell'eventualità che la nave salpasse. I ragazzi delle mense già avevano addobbato la mensa equipaggio con il classico albero di natale mentre nel quadrato marescialli oltre ai soliti addobbi natalizi in un angolo un piccolo presepe faceva il suo bel vedere. Anche nel locale Sergenti +4 (ricavato nell' alloggio a centro nave c'era anche un piccolo alberello di natale.

Insomma in tutta la nave si respirava aria natalizia, anche durante i pasti venivano già tagliati la fettina di panettone o di pandoro dato ai commensali per dolce.

A quei tempi non c'era ancora il cellulare e quindi le telefonate erano solo per via cavo, e non potendo scendere a terra in quanto non lo prevedeva la nave in SVH, e le disposizioni emanate dal comando erano proprio quelli di rimanere tutti a bordo, si sperava a ricevere una telefonata dai propri cari o dalla fidanzata tramite il centralino, ubicato a poppa della nave. La chiamata via ROC era sempre attesa e anche se stavi cercando di lavorare, un orecchio era sempre in attesa che il corpo di guardia chiamasse per "rete ordine collettivo" il tuo cognome così da correre a poppa per parlare al telefono.

Di tanto in tanto, in ASC arrivavano anche i telegrammi ricevuti dalla sala radio, e toccava

a noi distribuirli ai vari destinatari, all'infuori di telegrammi particolari o sensibili che in quel caso era direttamente il comandante a dare al destinatario.

La vigilia del Natale, come si suol dire è quella più calda, ovvero si attende con ansia la sera per poter stare vicini ai propri familiari.

Quindi ogni uomo di bordo, nel suo piccolo raggiungeva il proprio quadrato: i marinai in mensa equipaggio, i sergenti +4 e i marescialli nei rispettivi quadrati e gli ufficiali in quadrato ufficiali.

La cena veniva servita con pasti caldi e si aspettava la mezzanotte per mangiare la fetta di panettone e aprire la bottiglia di spumante mentre si vedeva in tv la Santa Messa e ci si scambiavano gli auguri.

Tutto era un solito routine sino al giorno di Natale (25 dicembre) dove ai normali auguri, ci si apprestava a salpare. Sì, gli ordini ricevuti erano di salpare dopo il pranzo natalizio in quanto bisognava arrivare in zona mammellone (zona vietata alla pesca ed area protetta) entro la mezzanotte per essere in zona ad attendere gli ordini in mare.

Il pranzo natalizio era sempre un pasto decisamente abbondante rispetto al solito, con primi e secondi succulenti e con tanti vari contorni, oltre al classico dolce e spumante. Era normale che anche per quel giorno si venisse invitati in quadrato ufficiali e una piccola rappresentanza formata da un marinaio, un sottufficiale ed un maresciallo veniva accolta al cospetto del Comandante e sedesse a tavola con i gli ufficiali.

Il caffè al termine della mensa sanciva da lì a poco il prepararsi per il posto di manovra.

La nave all'ora prevista, disormeggiava per dirigersi al punto previsto in zona mammellone. Nel mentre i marinai terminavano il rassetto e iniziava la solita routine di navigazione.

Anche questo Natale era passato fuori dagli affetti familiari ma in compenso pieno di calore ed in armonia con i commilitoni e colleghi a bordo della nostra seconda casa.





CAMPAGNA PER
AUTOFINANZIAMENTO
2024

SOSTtienici
con un solo euro!



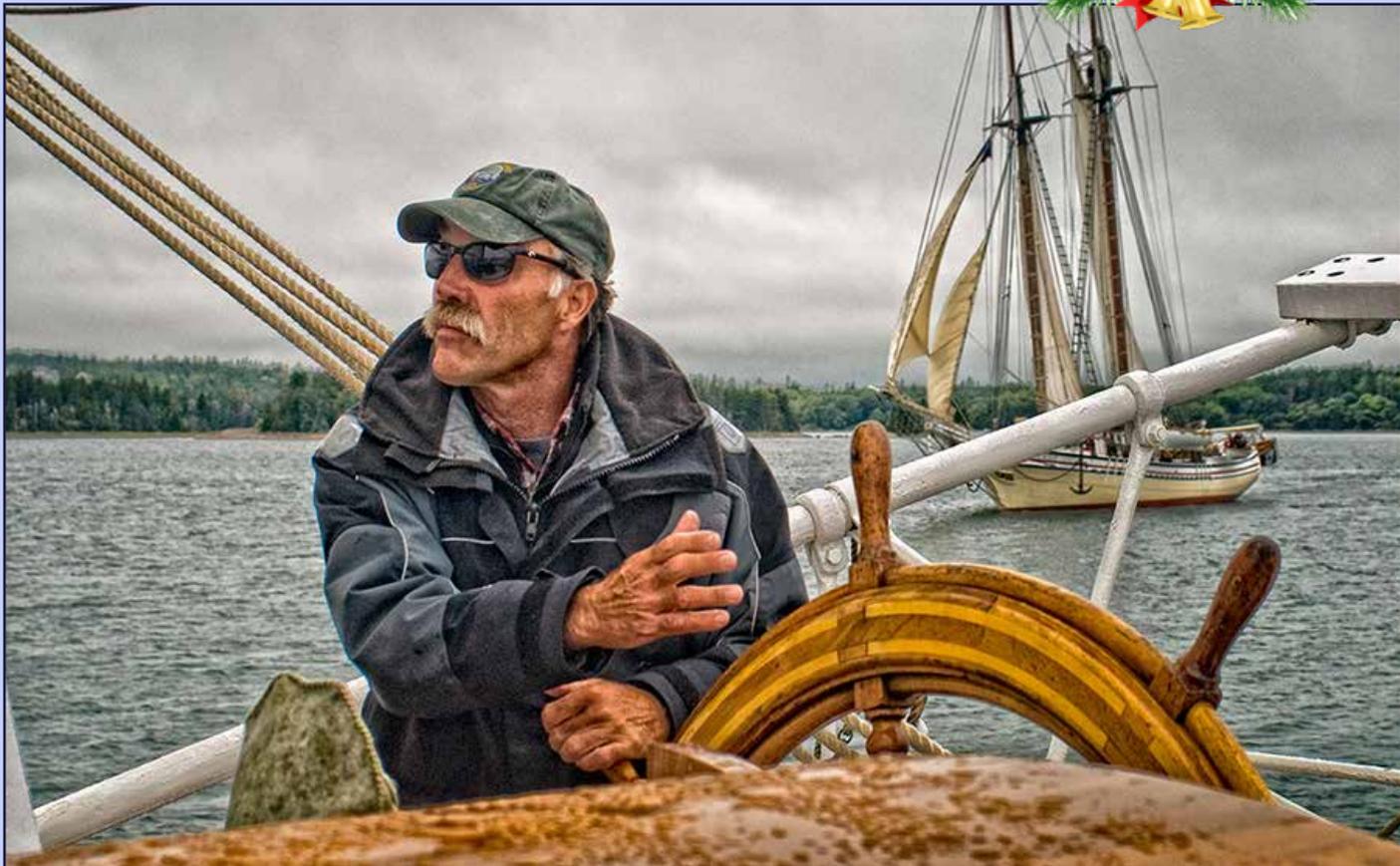
*il tuo contributo
è importante!*

SOSTIENICI!



GLI UOMINI DEL MARE SI INCONTRANO

Anonimo - tratto da whatsapp



Gli uomini del mare si incontrano. Con le loro paure e le loro passioni, le loro forze e le debolezze. Come usano le mani gli uomini del mare.. per fare piccole cose delicate con grosse dita d'acciaio. E bestemmiano. Sputano e fumano bevendo alcool.

Eppure si commuovono. Piangono gli uomini del mare anche per le piccole cose.

E sorridono. E ridono forte. Si studiano in silenzio e si chiamano urlando.

Guardano una donna imenitenti e poi arrossiscono davanti ad uno sguardo, si voltano se serve e progettano con le loro facce abbranzate di rughe di sole e di sale.

E con le shiene forti. Dividono un sorso, un soldo, una sigaretta. E mettono una moneta sotto l'albero di una barca. Senza farsi vedere.

Si perdono gli uomini del mare. Partono e non tornano.

Accarezzano le onde, le donne e le barche con lo stesso sguardo.

Dormono a tutte le ore e si svegliano in un momento.

Sanno cucinare e raccontare. Rubano il cuore gli omini del mare.

E lo tengono al sicuro nel petto fino a quando raggiungono l'orizzonte.

Sono come i bimbi. E come vecchi. Pieni di sogni di avventure e di storie.

Si abbracciano nella festa e si tengono l'un l'altro nella tempesta.

Sono così semplici gli uomini del mare che è difficile capirli.

Se riesci ad andare oltre alle apparenze diventa facile amarli.



PROFESSIONE MARINAIO

di Nunzio Giancarlo Bianco - tratto da Facebook



Fra i tanti racconti non posso esimermi nel descrivere la mia attività lavorativa a bordo delle navi della Marina Militare, le aspettative da ragazzo, le paure che avevo nelle capacità nel risolvere le problematiche tecniche che avvenivano durante le attività operative.

Da quella che era stato il primo imbarco sulla Fregata Lupo, era una unità fiore all'occhiello della Forza Armata, dotata dei sistemi tecnologici più all'avanguardia.

Era il giusto riconoscimento per gli studi superati brillantemente, un motivo di orgoglio personale, ma era anche una responsabilità che da giovane Sergente dovevo sostenere.

Ma col senso del dopo ogni imbarco è stato importante, Fregata Centauro, Fregata Espero, Cacciatorpediniere Audace, Cacciatorpediniere Durand De La Penne e per chiudere Portaerei Cavour.

Naturalmente anche i temporanei imbarchi oltre a interventi effettuati a bordo di unità per le varie situazioni tecniche affrontate negli anni, mandato da Roma in missione, non ultima anche la Amerigo Vespucci, decantata come regina dei mari, ma chi ci ha operato a bordo ho altre opinioni tutte mie personali.

Ogni qualvolta che salivo quella passerella per ogni uscita in mare, in me ogni volta era consapevole che ogni giorno in mare voleva dire sempre affrontare innumerevoli novità.

Da Tecnico Elettronico specializzato in Telecomunicazioni, il mio regno lavorativo era sempre la Radio di bordo, da me dipendeva il buon andamento

delle telecomunicazioni tecnicamente.

La Radio è l'orecchio e la bocca dell'unità nelle sue funzioni, oltre alle varie attività lavorative essa rappresenta anche il singolo messaggio che può interessare chiunque è imbarcato.

Mi sono sempre definito uomo che nelle varie soluzioni ero io e Dio a confrontarci, perché in navigazione devi sempre sperare che l'unico che può aiutarti è solo la benevolenza del Signore.

Ma questi sono pensieri che mi attraversavano la mente nei tempi di bonaccia, quando era possibile pensare e operare, ma a volte capitava che dovevi combattere con più problematiche, anche nelle varie tormenti affrontate.

Grazie a quei corsi di formazione militare, i vari corsi di aggiornamenti negli anni, mettici pure che da buon napoletano sapevo tirare fuori dal cilindro anche soluzioni insperate.

Tante volte la teoria non si collima con la pratica, solo le esperienze acquisite negli anni trovi risposte in tante problematiche affrontate, fondamentale comunque rimane la base che fai nella Formazione agli inizi della carriera.

Ho sempre definito l'equipaggio una comunità che se compatto riesce sempre nei vari reparti a risolvere a qualsiasi problematica.

Lo spirito di gruppo è fondamentale perché non solo di lavoro si vive a bordo, sono importanti anche quei rapporti interpersonali, l'aver quella capacità di saperti farti apprezzare anche nel sapere convivere con tanti.

Anche l'avvento del personale



femminile ha saputo coinvolgere il personale in un approccio più sociale, il confrontarsi fa sempre bene.

In un mondo che era maschile oggi vedere tante ragazze, colleghe operare gomito a gomito ci ha fatto crescere molto, anche in comportamenti consoni alla uniforme indossata.

Le mie ultime definizioni dell'equipaggio a bordo delle navi le rappresento come un'opera teatrale, dove il direttore d'orchestra lo immedesimo al Comandante della Nave, gli orchestrali a tutto l'equipaggio, se l'opera ha successo allora il mio plauso va a tutta la compagnia.

Reputo quella del marinaio uno dei più belle professioni che si possono fare, anche la fortuna di girare il mondo, conoscere tante popolazioni, la meraviglia delle albe e dei tramonti in mare, personalmente le vivo con ammirazione e poesia.

L'ormeggio e il disormeggio sono sempre un periodo di tempo ricco di esperienza di vita, un'opportunità unica da vivere intensamente, un arricchimento culturale, di emozioni uniche.



INTERNATIONAL **NAVY TEAMS** CHALLENGE



20 JAN
21 JAN 2024

WHO WILL PARTICIPATE?

Who will be the contenders for the final prize? Who will be the **TOP NAVAL CLUB 2024**? And which team will have the title of **TOP TEAM PLAYER**?

Advance your application to participate in the challenge!



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT



INTERNATIONAL NAVY TEAMS CHALLENGE 2024

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award & Contest Manager



REGOLAMENTO

- PERIODO

Inizio il 20 gennaio 2024 (08:00 utc - 09:00 ora italiane) e si concluderà il 21 gennaio 2024 (20:00 utc - 21.00 ora italiane).

- BANDE

Sono consentite le seguenti bande:

10m - 15m - 20m 40m - 80m

- FREQUENZE DI LAVORO

CW: 3,555 - 7,020 - 14,020 - 21,020 - 28,020

SSB: 3,735 - 7,060 - 14,290 - 21,220 - 28,450

- MODALITA'

MISTO (SSB/CW)

- RAPPORTI.

- Le stazioni (speciali) in gara (teams) passeranno il rapporto RST seguito dalla sigla del club navale e dal numero di iscrizione (es. 599MI300)

- Le stazioni NAVAL appartenenti alle varie associazioni navali passeranno il rapporto RST seguito dalla sigla del club navale e dal numero di iscrizione (es. 599CA113)

- I non iscritti (INDIPENDENTI) passeranno il rapporto RST seguito da un numero progressivo a partire da 001 (es. 599001).

- PUNTI

- Le stazioni NAVAL delle associazioni/club navali: 10 punti

- Le stazioni INDIPENDENTI: 1 punto

Ogni stazione può essere contattata solo una volta per banda.

Le stazioni NAVAL possono partecipare solo con un suffisso di club a cui appartengono.

- MOLTIPLICATORE

Sono moltiplicatori i country collegati.

- PUNTEGGIO FINALE

Si ottiene moltiplicando la somma dei punti QSO per la somma dei moltiplicatori

- CLASSIFICHE

- TEAMS

- NAVAL

- INDIPENDENTI

- PREMI

- TEAMS: saranno premiati con coppa "NAVAL TEAM TOP PLAYERS 2024" il primo classificato. Secondo e terzo classificato con targa.

- NAVAL: sarà premiato con targa il primo classificato.

- INDIPENDENT: sarà premiato con targa il primo classificato.

Tutte le stazioni che attesteranno, tramite log, i collegamenti effettuati, riceveranno gratuitamente il diploma di partecipazione alla gara con relativa posizione.

Per chi vorrà la "placca INTERNATIONAL NAVY CHALLENGE 2024" personalizzata con il nominativo potrà inviare la somma di euro 40 comprese di spese di spedizioni tramite paypal (it9mrm@gmail.com)

- LOGS.

Sono accettati i seguenti log elettronici nel seguente formato: Cabrillo (CBR), Excel (XLS), ADIF (ADI).

Tutti i log devono indicare il nominativo di stazione e la sigla del club navale e il numero di iscrizione. Se uno di questi attributi non è riportato, il log viene escluso dal conteggio.

Si prevede che il log si concluda con un calcolo del punteggio totale da parte dell'operatore.

Tutti i logs ricevuti saranno controllati dal contest manager e la decisione finale sarà definitiva e insindacabile.

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

Email:

it9mrm@assoradiomarinai.it

Ultimo giorno utile per ricevere i log:

entro e non oltre il **5 febbraio 2024** (farà fede il timbro postale).



IL PERMESSO DEL MARINAIO

di Dario Petucco - tratto da www.difesaonline.it



Era un giorno come tanti nella normale condizione di militare di leva del marò Fracchiossi. Si era alzato di buon mattino per potersi preparare e rassettare come meglio poteva. Dopo molte settimane trascorse diligentemente, finalmente quel giorno sarebbe partito per la tanto agognata licenza ministeriale. Lo zaino era già quasi pronto da diversi giorni e finalmente era arrivato il momento di sistemare le ultime cose e chiuderlo. Nel suo volto riflesso allo specchio, mentre si radeva quella scarsa peluria ancora adolescenziale, si leggeva felicità e impazienza di salire su un treno che l'avrebbe portato, finalmente, dalla parte del suo cuore.

Stava ripassando a memoria le parole che aveva preparato già da qualche giorno, parole da usare con il suo diretto superiore per convincerlo a concedergli quell'anticipo franchigia, grande aspettativa per Fracchiossi, che gli avrebbe permesso di salire sull'unico treno disponibile per raggiungere il suo paese. L'avesse perso avrebbe dovuto aspettare l'indomani, sprecando così preziosissime ore da dedicare ai suoi cari. Inoltre in questo periodo i treni erano strapieni di gente che partiva per le vacanze estive, e perdere quel treno significava trascorrere la vigilia di ferragosto fermo in qualche stazione aspettando la coincidenza.

Era pronto, divisa linda e stirata impeccabilmente, capelli tagliati di fresco, scarpe che specchiavano la punta del suo naso, sorriso ottimista e occhi imploranti. Saliva le scale della palazzina comando salutando tutti, e mettendosi sull'attenti pure di fronte agli increduli sottocapi che incontrava. Era teso mentre aspettava nel corridoio il momento in cui il suo capo reparto lo avrebbe potuto ascoltare. Ed il faticoso momento arrivò.

Per scaramanzia aveva riposto la licenza già firmata nella tasca vicino al cuore, con accanto la foto di tutta la sua cara famiglia riunita in bella mostra. Confidava molto sulla comprensione dell'ufficiale e sperava che quella mattina fosse di buonumore. Quando si trovò faccia a faccia con il superiore, l'emozione e la voglia di recitare in fretta tutto ciò che aveva preparato lo fecero balbettare, mentre

il cuore cominciò a battere forte quando si sentì rispondere di preparare la richiesta, lasciarla in segreteria e ripassare da lì ad un'ora per vedere se era stato accontentato. Per Fracchiossi l'ora passò molto lentamente, orbitava nei pressi della segreteria e scrutava negli occhi dei furieri che entravano ed uscivano con cartelle piene di fogli dall'ufficio del capo reparto, cercando di cogliere tra le pieghe dei loro sorrisi la conferma o meno della concessione del suo permesso.

Puntuale come un orologio svizzero, dopo sessanta minuti esatti, il marò Fracchiossi entrò timidamente in segreteria ed a bassa voce chiese se il suo permesso era stato firmato. Quando gli si avvicinò un sottocapo con un piccolo foglietto ingiallito e glielo consegnò, Fracchiossi non credeva ai suoi occhi. Quel piccolo foglietto ingiallito, dove poche righe sotto al suo nome e nascosto da alcune timbrature uno scarabocchio lasciava intuire che l'anticipo franchigia era stato concesso, rappresentava per Fracchiossi, ed indirettamente per tutta la sua famiglia, la possibilità di trascorrere le vacanze estive sereno e felice. Il marò Fracchiossi prese il foglietto velocemente, ringraziò e salutò tutti, rivolgendo un particolare sguardo di gratitudine al suo capo reparto, il quale in un momento di malinconia per il tempo passato così in fretta e vedendo quel ragazzo così contento, ripensò a quando era lui un giovane e spensierato marinaio pieno di belle speranze ed entusiasmo, che si preparava a partire per tornare a casa in licenza.

Per Fracchiossi quello era un giorno indimenticabile, per la prima volta aveva trascorso più di tre mesi lontano da casa, per la prima volta viaggiava con un grosso e pesante zaino nero, con un berretto che doveva tenere stretto per non farlo volare via dal forte vento marino, per la prima volta avrebbe potuto girare ostentando fierezza e sicurezza atteggiandosi come se fosse un navigato ed esperto lupo di mare per le vie del paese che lo videro crescere, ammiccando alle ragazze indossando la sua migliore divisa, e per la prima volta un semplice scarabocchio era il più bel regalo che riceveva.

ANCHE NELLA TEMPESTA ESCE FUORI IL SUO FASCINO..

di Nunzio giancarlo Bianco - tratto da Facebook



Eppure, anche se può sembrare folle, la bellezza del mare è nelle sue tempeste, nella tormenta che ti mettono in pericolo per chi vive lungo le coste, per i danni che a volte arreca, ma anche per noi marinai che lo affrontiamo nelle sue onde.

Piace sempre pensare il tutto sotto una visualizzazione mitologica, dove gli Dei dell'Olimpo si divertano a tormentare quel povero marinaio nel suo lavoro.

Li immagino appoggiati alle balconate di nuvole e che Odino ordini Eolo di incominciare nella giostra, soffiare un forte vento sul letto del salino fino a scuoterlo, racchiudere le nubi fino a nascondere sua Maestà Sole e Sorella Luna, rendendo tutto un teatro scuro della tragedia.

Sulla linea dell'orizzonte vedi fulmini e saette di Giove che elettrizzano l'aria, una fornace che si abbatte fino a ferire l'onda, che in tutta risposta se la prende con il Battello fino a farlo imbizzarrire come un cavallo selvaggio.

Li in quel piccolo puntino sull'oceano si apre la tenda della commedia, sei nel ventre della signora dei mari e incominci a vedere esseri viventi che sfidano la natura, la morte in una battaglia senza fine, l'acciaio dello scafo che incomincia con i suoi lamenti, nella torsione delle dritte e traverse.

L'ancora a prua a stento rimane ferma allo scafo, ma le catene no, loro sono libere di agitarsi e di sbattere sul calpestio creando quel frastuono nell'interno dell'opera drammatica.

Lembi di bandierine strapparsi e lasciarsi prendere dal vento, li vedi volare via verso mete lontane, cristalli che a volte esplodono perché la frequenza dei scossoni sono così alte, l'atomo che compone il cristallo a quelle sollecitazioni esplodere.

E poi, lui quel povero marinaio tenersi per la passerella, l'equilibrio instabile, ma la sua paura è proprio quell'acciaio che si lamenta, quel grido che attraversa la carne, ti coinvolge in una sofferenza immane, le parti vive dello scafo, le parti morte che anch'esse sollecitate nella bolgia.

Il povero nocchiere al timone che corregge la rotta, una lotta quasi impari di quel povero ragazzo, a dritta e a barra il timone ruota come impazzito, frenare quelle rotazioni sollecitano gli arti nel

governare.

Il radarista al Ppi con l'occhio vigile nella scoperta di ostacoli che potrebbero comparire dietro la foschia, dietro l'onda, ma anch'egli soffre come il suo Radar nella spazzata al pari dell'acciaio grida il suo dolore.

L'omino in radio seduto nella ricezione caotica di messaggi, la telescrivente battere caratteri caotici sulla carta, le luci che si abbassano e si alzano a secondo del colpo che riceve la Signora.

Nelle cucine i cuochi tener ferme le pentolame senza che vi sia più equilibrio in quell'immensa cucina, i poveri ragazzi dovranno pur mangiare nonostante la buriana.

Anche il dottore e il suo infermiere hanno la vita complicata, la puntura all'ammalato va fatta, ne va della vita salubre dell'ammalato, oltre l'arto tremante il corpo del poveretto subirà quella profilassi, ma a volte e meglio chiudere gli occhi e pensare altro.

E giù fino alle sentine il povero meccanico combattere per l'osservanza delle pressioni dei carburanti, dei liquidi, valvole gridare quando si va oltre quelle indicazioni strumentali, anche i tubi delle latrine esplodere sotto quei tormenti.

Proprio in quegli istanti vedi i Dei dell'Olimpo sorridere nella sofferenza dell'equipaggio, ma alla fine la tortura del bestiario nulla può contro quegli uomini di quella barca, essi sono allenati contro il gioco maldestro del Creato.

Il Comandante come per il Direttore d'orchestra osserva gli orchestrali sapientemente andare avanti senza intimidazione di sorta, quelle donne e uomini compiere diligentemente il proprio dovere, tutti sanno espletare il proprio compito.

Allora vedi accorrere Saturno in soccorso della compagine, allora Odino ordina che il tutto deve cessare, ha riconosciuto la sconfitta e il Vascello prosegue nella sua corsa, un'altra vittoria di quell'equipaggio nell'estenuante battaglia.

Sua Maestà il sole si complimenta con tutti riscaldando il viso di quei poveri ragazzi, sorella luna con la complicità di Morfeo accompagnerà il loro sonno nel giusto riposo.



IL N° 1
DELLE VENDITE
ON-LINE IN



RICETRASMETTITORI
ACCESSORI
AMPLIFICATORI
ANTENNE
CAVI
RICAMBI

USATO
GARANTITO

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

MEDIAGLOBE ELECTRONICS

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

WWW.MEDIAGLOBE.IT INFO@MEDIAGLOBE.IT



LA NUOVA GENERAZIONE DI PATTUGLIATORI DELLA MARINA MILITARE

di Luca Peruzzi - tratto da www.analisdifesa.it



Lo scorso 31 luglio, nell'ambito del più ampio programma per il rinnovamento della componente delle unità per il pattugliamento di superficie della Marina Militare, la Direzione degli Armamenti Navali (NAVARM) del Segretariato Generale della Difesa/ Direzione Nazionale Armamenti ha assegnato ad Orizzonte Sistemi Navali (OSN), la joint venture partecipata da Fincantieri (51%) e Leonardo (49%) un contratto per la progettazione, costruzione e consegna dei primi tre pattugliatori di nuova generazione con relativo supporto decennale. Siglato presso la sede della SGD/DNA a Roma e del valore complessivo di 925 milioni di euro, il contratto prevede opzioni relative ad ulteriori tre unità e gli adeguamenti infrastrutturali necessari per le basi navali e logistiche operative di Augusta, Cagliari e Messina, dove avranno sede operativa le nuove navi, fornitura quest'ultima inclusa nel contratto in forma opzionale e suddivisa in differenti lotti.

Analisi Difesa ha ottenuto e raccolto ulteriori informazioni sul programma che, come anticipato, rappresenta soltanto un elemento della più ampia attività di rinnovamento della componente, in quanto accanto al progetto in discussione conosciuto anche come PPX e destinato a rimpiazzare progressivamente le unità delle due serie di unità classe Costellazioni meglio conosciute come classe Cassiopea (4 unità) e Sirio (2 unità), è stato lanciato anche il progetto per le nuove unità tipo Multi-Mission Patrol Corvette (MMPC)

conosciute anche come European Patrol Corvette (EPC), sviluppato nell'ambito europeo della COoperazione Strutturata PErmanente (PESCO). Nei piani della Marina Militare, come rappresentato dal decreto ministeriale (SMD 7/2022) approvato nel settembre 2022, il programma MMPC/EPC è destinato allo sviluppo, costruzione e messa in servizio di unità di nuova generazione destinate al rimpiazzo dei pattugliatori classe Comandanti impegnati in compiti più prettamente militari grazie principalmente ad un sistema di combattimento più esteso.

Il programma per i nuovi OPV lanciato in ambito nazionale da parte di NAVARM, prevede l'assegnazione da parte di OSN dei contratti di subfornitura con Fincantieri e Leonardo, che hanno rispettivamente un valore di circa 540 e 255 milioni di euro, in attesa dell'approvazione del contratto quadro da parte della Corte dei Conti entro l'inizio di questo autunno. Secondo quanto dichiarato da OSN ad Analisi Difesa, la consegna della prima unità è prevista nel primo semestre del 2027 qualora il via libera della Corte dei Conti venga conseguito nei termini indicati. Il programma prevede che la fase di progettazione di dettaglio si completi dopo 11 mesi dal T0 (via libero amministrativo all'esecuzione contrattuale) a cui seguirà il taglio della prima lamiera e dopo ulteriori 32 mesi la consegna della nave, arrivando quindi alla consegna 43 mesi dopo il T0.



Le nuove piattaforme

Il programma PPX, secondo quanto riportato nel decreto, riguarda la realizzazione di OPV definiti leggeri, caratterizzati da un'elevata flessibilità d'impiego e destinati a svolgere un'ampia gamma di attività istituzionali quali presenza e sorveglianza, vigilanza marittima, controllo del traffico mercantile, protezione delle linee di comunicazione e della Zona Economica Esclusiva (ZEE), contribuendo inoltre alle operazioni antinquinamento a fronte di sversamenti di idrocarburi in mare.

Frutto della stretta collaborazione fra lo Stato Maggiore Marina e l'industria cantieristica e della difesa nazionale rappresentata da OSN, le nuove unità saranno in grado di svolgere principalmente compiti di pattugliamento dell'alto mare in funzione di Homeland Security e tutela degli interessi nazionali negli spazi marittimi, con una marcata propensione alla condotta di operazioni di Maritime Interdiction Operation (MIO), senza tuttavia tralasciare i profili d'impiego combat ed i compiti complementari a supporto della collettività, quali il concorso ad operazioni antinquinamento a fronte di sversamenti di idrocarburi in mare. Ispirate al concetto del multi-purpose by design, i nuovi OPV saranno caratterizzati da spiccate doti di robustezza, semplicità costruttiva e flessibilità d'impiego, in grado di assolvere, opportunamente configurati, l'intero spettro di missioni sopra elencate.

Per assolvere alle missioni e compiti sopra riportati, è stato selezionato il progetto di piattaforma FCX20 della nuova famiglia di unità navali recentemente lanciata da Fincantieri, che prevede, per ciascuna taglia (FCX07, 15, 20, 30 e 40), due diverse configurazioni di piattaforma rispettivamente destinate a compiti di 'pattugliamento' e 'combat'. Il progetto dello scafo della FCX20, comune a tali

configurazioni, è stato sviluppato nel 2017-2018 e successivamente affinato nel 2021-2022 con l'obiettivo di garantire ottime capacità di tenuta al mare, ridotta resistenza all'avanzamento (anche per ridurre i consumi e quindi minimizzare l'impatto ambientale) e limitate segnature radar e acustica, caratteristiche, queste ultime, di particolare importanza per la configurazione 'combat'.

Con un dislocamento a pieno carico di circa 2.400 tonnellate, una lunghezza fuori tutto di circa 95 metri, una larghezza massima di 14,2 metri, un'altezza di costruzione di 8,4 metri ed un'immersione massima di 5,4 metri, parametro quest'ultimo vincolato dagli approdi presso cui è previsto che i nuovi OPV operino, il progetto prevede che l'unità sia in grado di garantire la piena operatività senza restrizioni fino a condizioni di Sea State 5.

Il disegno dello scafo si caratterizza per una prora con bulbo e zona di ormeggio completamente coperta per massimizzare le performance di tenuta al mare e garantire protezione con condizioni meteo-marine difficili, pinne stabilizzatrici attive a centro nave ed una ampia zona poppiera al di sotto del ponte volo destinata ad accogliere le casse galleggianti gonfiabili per la raccolta degli olii recuperati tramite il sistema antinquinamento o, in alternativa e in caso di emergenza, per accogliere un gran numero di naufraghi che possono trovare accoglienza anche nell'ampio hangar.

La sovrastruttura prodiera si caratterizza per una plancia dominata dal cockpit navale che rappresenta la caratteristica principale delle sovrastrutture e delle innovazioni derivate dagli sviluppi del progetto

PPA unitamente all'estese alette della plancia che assicurano una copertura praticamente a 360 gradi intorno all'unità. La plancia, che al pari del disegno delle unità PPA è seguita sullo stesso ponte dalla Centrale Operativa di Combattimento (COC), è sovrastata dal torrione per il radar di sorveglianza 3D ed altre postazioni per le antenne gli altri apparati di sorveglianza, navigazione e comunicazioni.

Sul ponte di coperta a centro nave, tra i due blocchi di sovrastrutture, sono previste le postazioni di lancio e recupero dei RHIB e l'equipaggiamento destinato alle operazioni antinquinamento di cui parleremo più approfonditamente oltre. La zona poppiera delle nuove navi è caratterizzata dal ponte di volo e dalle sovrastrutture che incorporano un hangar di grandi dimensioni per accogliere non soltanto un elicottero di tipo medio-pesante SH-90 ma anche un velivolo senza pilota a decollo ed atterraggio verticale (VTOL) di Classe 2 quale l'AWHero (vedi foto sotto).

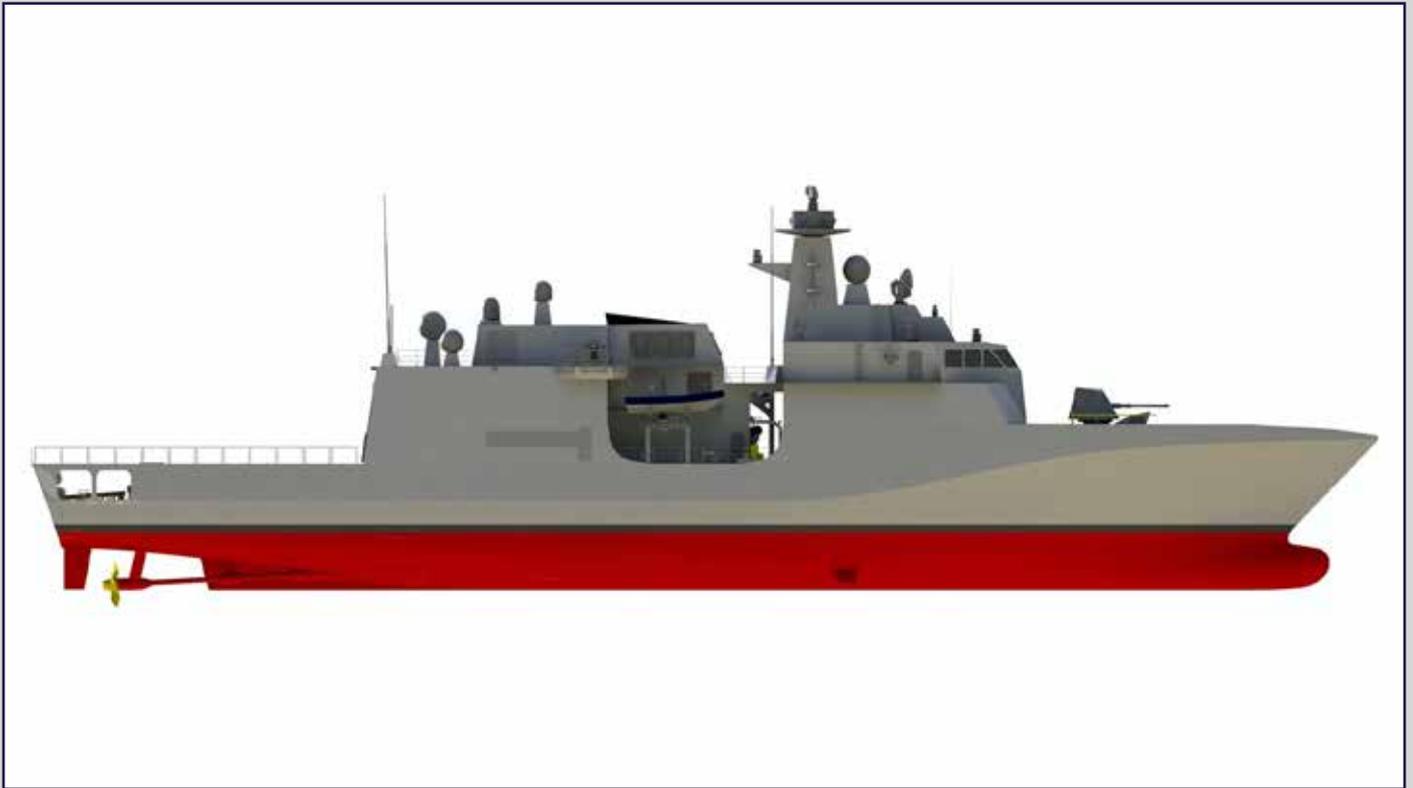
L'apparato propulsivo dei nuovi OPV prevede una configurazione CODLAD (COMbined Diesel-eLEctric and Diesel) su due linee d'assi, ciascuna delle quali comprendente un motore diesel e un motore elettrico collegati direttamente ad un riduttore double input/single output ed eliche a passo variabile, mentre i timoni sono di tipo convenzionale. La sistemazione dell'apparato propulsivo in due compartimenti attigui (ciascuno ospitante un motore termico, uno elettrico ed un riduttore) garantisce il mantenimento del 50% della potenza propulsiva su di un asse con perdita di un compartimento qualsiasi mentre la distribuzione dei diesel generatori a coppia in due compartimenti non attigui (separati da un ulteriore compartimento) consente di mantenere il 50% della potenza elettrica con perdita di due qualsiasi compartimenti contigui.

Per soddisfare i diversi requisiti di andatura e la riduzione dei consumi e delle emissioni, il progetto prevede l'imbarco di due motori diesel principali da 8.000 kW, due motori elettrici reversibili da 500 kW ed un impianto di produzione dell'energia elettrica composto da quattro diesel generatori di potenza pari a circa 680-700 kW intestati su due centrali elettriche separate.

Secondo quanto previsto dai requisiti, i motori termici insieme a quelli elettrici devono assicurare una velocità massima superiore a 24 nodi. L'andatura alle base velocità viene assicurata dai motori elettrici che dovranno essere in grado di assicurare una velocità non inferiore a 10 nodi. Grazie all'impiego di questi ultimi i consumi vengono ridotti così come le emissioni in atmosfera, avendo l'industria e la Forza Armata dedicato particolare attenzione alla protezione dell'ambiente ed alla riduzione delle emissioni come nel caso dell'impiego, per quanto riguarda l'apparato propulsivo, del gruppo eliche a passo variabile che consente di mantenere in 'bandiera' uno dei due assi con limitata resistenza idrodinamica mentre il movimento dello stesso permette al motore elettrico reversibile di contribuire al fabbisogno di energia elettrica della nave. L'autonomia massima è indicata in 3.500 miglia nautiche alla velocità di 14 nodi, con durata massima di missione di 20 giorni.

Come anticipato è stata posta dalla Forze Armate e dall'industria particolare attenzione alla riduzione dell'impatto ambientale tramite una serie di accorgimenti che vanno dalla già citata configurazione propulsiva, fino all'implementazione di architetture e soluzioni impiantistiche ottimizzate (in particolare l'impianto di condizionamento) e all'estensivo utilizzo di materiali eco-friendly.





L'automazione ed il sistema di combattimento

I nuovi OPV sono stati progettati con alloggi per 97 unità fra membri d'equipaggio, personale della sezione elicotteristica/UAV e forze speciali. Sebbene l'unità sia stata concepita come meglio vedremo oltre con un elevato grado di automazione, dal sistema di gestione della piattaforma a quello di conduzione dell'unità e combattimento, grazie in quest'ultimo caso al cockpit navale, per assicurare i necessari requisiti in termini di personale in caso di danni alla nave per assicurare la sopravvivenza della medesima, di turnazione dell'equipaggio e gestione non soltanto degli equipaggiamenti di missione ed armamento imbarcato ma anche manutenzione di bordo, l'equipaggio dei nuovi OPV è stato fissato a circa 70 unità a cui si aggiungeranno come anticipato il personale dedicato alle operazioni di volo e manutenzione elicottero/UAV nonché il personale per operazioni speciali.

Al pari delle nuove unità della Marina Militare entrate in servizio grazie alle Legge Navale ed ai fondi resisi disponibili grazie alla medesima per nuovi sviluppi, i nuovi OPV saranno dotati di un sistema di gestione della piattaforma della stessa famiglia SeasNavy fornita da Fincantieri NexTech nonché sistema per le comunicazioni interne non operative sempre di NexTech e sistema di gestione dei danni con centrale dedicata alla gestione remota della propulsione e damage control.

Tra le caratteristiche più innovative, la principale è sicuramente il Cockpit Navale voluto espressamente dallo SMM sulla scorta dell'esperienza operativa maturata con lo stesso sistema installato sulle unità PPA e basato su un requisito realmente rivoluzionario: una postazione integrata, co-

prodotta da Fincantieri NexTech e Leonardo, che permette la condotta della nave e delle operazioni aereonavali da parte di soli due operatori, il pilota e il copilota, che hanno inglobato le figure destinate alla conduzione e alle operazioni tattiche, tramite soli due ufficiali dello SMM. Da questa postazione, ubicata nella plancia comando, è infatti possibile gestire sia le macchine, i timoni e gli impianti di piattaforma sia alcune funzioni del sistema di combattimento.

L'ulteriore elemento d'interesse del sistema di conduzione nave e combattimento dei nuovi OPV è rappresentato dal fatto che il cockpit navale sarà praticamente uguale a quello installato a bordo dei PPA mantenendo inalterata l'interfaccia uomo macchina. Al pari delle unità maggiori, il cockpit navale farà parte di una mini plancia operativa di combattimento (PLOC) che si caratterizza per due postazioni multifunzionali totalmente riconfigurabili del sistema di gestione del combattimento (CMS, Combat Management System) che è il medesimo SADO 4 utilizzato da tutte le nuove unità della Marina Militare.

Alle spalle della PLOC, come sulle unità PPA, vi è la Centrale Operativa di Combattimento (COC) che comprende tre postazioni multifunzionali del sistema SADO 4 nonché uno schermo a muro di grandi dimensioni, complessivamente in grado di gestire la situazione tattica e l'armamento per le missioni assegnate. Un'altra innovazione è rappresentata dalla presenza accanto alla COC di un locale destinato ad accogliere la postazione di pianificazione e controllo della missione del velivolo senza pilota imbarcato.

L'unità viene progettata fin dall'inizio con tutte le antenne ed il tutto verrà certificato dopo studi di compatibilità elettromagnetica e verifiche con gli apparati del sistema di combattimento. Come già anticipato le nuove unità vengono progettate per l'imbarco di un UAS VTOL di Classe 2 in aggiunta all'SH90. In particolare, a seguito della recente presentazione congiunta fra Leonardo, Marina Militare e Ministero della Difesa, l'AWHero rappresenta la piattaforma candidata all'imbarco sugli OPV. La certificazione dell'UAS è prevista per il prossimo anno.

Il sistema di combattimento incentrato sul CMS SADO 4 comprende una suite per le comunicazioni fornita da Leonardo con apparati Software Defined Radio (SDR) in banda V/UHF ed HF nonché SATCOM civili/militari unitamente al Multi Data Link Processor (MDLP) con data link 22 e 16. La componente sensori prevede il radar 3D allo stato solido di sorveglianza aeronavale GEM Elettronica Columbus Mk 3 con IFF integrato, un sistema di sorveglianza elettronica o RESM (Radar ESM) fornito da Elettronica, una direzione del tiro NA-30S Mk 2 elettro-ottica/radar bi-banda per l'armamento d'artiglieria principale rappresentato dall'affusto Super Rapido da 76/62 mm in configurazione Strales nonché due radar per la navigazione ed il controllo elicotteri GEM Elettronica Gemini DB in banda X/Ka.

Per la sorveglianza panoramica e scoperta passiva, riconoscimento, identificazione e classificazione di bersagli di superficie ed aerei, le nuove unità è previsto vengano equipaggiate con un suite di Leonardo a doppia torretta Janus con sensori elettro-ottici diurni/notturni e telemetro laser

mentre per la sorveglianza e difesa ravvicinata non letale saranno imbarcati anche due sistemi MASS forniti da Sitep Italia.

Come già anticipato l'armamento d'artiglieria comprende un affusto Super Rapido da 76/62 mm in configurazione Strales posizionato a prua, con magazzino multi-feeder e munizionamento guidato DART in grado di ingaggiare sia sistemi missilistici antinave che minacce asimmetriche di superficie nonché predisposizione per l'impiego del munizionamento 76 Vulcano, mentre la difesa più ravvicinata è assicurata da due affusti a controllo remoto Leonardo Lionfish da 30 mm. La scelta della Marina Militare e adozione sugli OPV fanno della Forza Armata nazionale il customer di lancio del nuovo sistema d'arma navale di Leonardo in via di sviluppo unitamente al munizionamento ABM (Air Burst Munition).

Secondo quanto risulta ad AD, ciascun affusto sarà equipaggiato con una torretta elettro-ottica indipendente (independent line-of-sight) con sensori diurno/notturno e telemetro laser che unitamente al connubio cannone e munizionamento ABM consentirà d'ingaggiare e neutralizzare minacce sfidanti come i droni.



Gli equipaggiamenti di missione

Destinati a svolgere un'ampia gamma di missioni che vanno dalla sorveglianza marittima alla lotta antinquinamento, i nuovi OPV saranno equipaggiati con un RHIB Solas da 7 m e con un RHIB da 9,3 m utilizzabile anche per supportare le operazioni antinquinamento e controllo del traffico commerciale. Per assolvere alla missione antinquinamento, sono previste:

- a prora, sopra la copertura dell'area di ormeggio, l'installazione di due aste per irrorare il liquido disperdente pompato da una cassa dedicata nel fondo dell'unità;
- a centro nave, sul lato di dritta tra le due sovrastrutture, la sistemazione del modulo oil-

skimmer per il recupero degli olii dispersi e la relativa gruetta di movimentazione;

- a poppa, sotto il ponte volo, la sistemazione dell'area di stoccaggio e preparazione delle casse galleggianti per l'immagazzinamento degli olii dispersi; tali casse verranno rilasciate in mare attraverso un'apposita finestratura prevista sullo specchio di poppa e successivamente rimorchiate e ormeggiate, con l'ausilio del RHIB da 9 m, sul lato di sinistra nave per essere riempite con l'efflusso proveniente dall'oil-skimmer;

- sempre a poppa, sotto il ponte volo, la sistemazione delle panne per il contenimento e confinamento degli olii dispersi. Non sono noti altri equipaggiamenti di missione.

La natura bivalente 'patrol/combat' del progetto

Il progetto FCx20 viene concepito ed offerto anche come unità 'combat' caratterizzata da una sovrastruttura continua e quindi da un'area barche centrale coperta in ottica di contenimento della segnatura radar e dalla possibilità di ospitare un sistema di lancio verticale (VLS, Vertical Launching System) per missili superficie-aria di tipo VL MICA, o in alternativa, CAMM-ER entrambi forniti da MBDA, sistemato tra il cannone di prora (76 mm Super Rapido in versione Davide/Strales) e la sovrastruttura, nonché missili antinave MBDA tipo Exocet e un sistema missilistico per la difesa ravvicinata sopra l'hangar tipo RAMSyS RAM in aggiunta ai due sistemi d'arma a controllo remoto da 30 mm ed altri equipaggiamenti.

Per quanto riguarda il sistema di combattimento, quest'ultimo sarebbe incentrato sul CMS famiglia ATHENA Mk 2 di ultima generazione di Leonardo, mentre per quanto riguarda la sensoristica, quest'ultima comprenderebbe un radar principale che per la configurazione 'combat' vede considerato il sistema Knonos Naval HP (High Power) di Leonardo in aggiunta ad una suite EW di Elettronica con lanciatori per decoy oltre ad altra sensoristica di varia natura. Ovviamente questa configurazione di riferimento può essere adattata sulla base delle specifiche richieste del cliente.



LE DIVISIONI NAVALI - LA SCUOLA COMANDO NAVALE NELLA BASE DI AUGUSTA 1937 - 2009

di Tullio Marcon - tratto da Cento anni di Marina



La Marina Militare ad Augusta si accinge alla ristrutturazione e al potenziamento.

La Scuola di Comando Navale che dal 1926, addestrava i tenenti di vascello, con base a Taranto; la recente esperienza che aveva visto le sue unità partecipare al blocco del Canale di Sicilia, suggeriva che tale organismo potesse assolvere indifferentemente compiti addestrativi od operativi, approfittando dell'entrata in linea delle nuove torpediniere classe "Spica" ed affiancando alla componente subacquea una flottiglia MAS ed alcune navi appoggio. Tutto ciò rendeva già di per sé opportuno il trasferimento della Scuola in una base meno "affollata" di quella tarantina. V'era poi un'esigenza di carattere strategico più generale che, scaturendo dai recenti avvenimenti navali e non escludendone il ripetersi se pur su scenari diversi, esaltava l'importanza del Canale di Sicilia e richiedeva quindi che in ogni momento l'Italia potesse affermarvisi con una significativa presenza. Augusta si candidava senza rivali come base per la nuova Scuola Comando, ora, per la navigabilità delle sue acque, nel 90% delle giornate annue, per la possibilità d'effettuare addirittura in rada taluni tirocini di manovra - elementi questi, ad indubbio vantaggio dell'economia addestrativa - infine per distarne il Canale solo tre ore di navigazione; ed infatti questa vi si trasferì il 1° settembre 1938, elevata a rango di divisione - la 3^a - e

considerata "forza silurante di immediato impiego nel Canale di Sicilia", al comando dell'ammiraglio Angelo Iachino con insegna sull'incrociatore Di GIUSSANO (e poi sul Bande Nere). Si trattava di ben 47 unità, organizzate in 4 squadriglie di torpediniere con relativo Capoflottiglia, una flottiglia di 10 sommergibili, 3 squadriglie di MAS e 5 navi sussidiarie con esse, qualcosa come circa 4.000 uomini. La 3^a divisione rimase di base ad Augusta fino all'inizio della 2^a guerra mondiale, quando Supermarina prese atto che Augusta era eccessivamente esposta agli attacchi aerei, in quanto nel giro di 10 giorni per ben 2 volte la mancata coordinazione tra Dicat, Comando Navale e Idroscalo consentì agli aerei inglesi di violare impunemente la piazzaforte, arrecando la prima volta, il 30 giugno, danno ad un paio di serbatoi dello stabilimento "Nafta," e la seconda volta il 10 luglio, affondando in rada il C.T. PANCALDO. Dopo 40 anni, secondo la stessa filosofia che aveva avuto già applicazione nel 1938, cioè l'impiego non solo nel settore addestrativo ma anche operativo, visto la situazione internazionale nel Mediterraneo, infatti, nel giugno 67 la conflittualità arabo-israeliana era sfociata nella nuova quanto rapidissima "Guerra dei sei giorni".

La positiva valutazione di questi, come altri specifici elementi, indusse allora lo Stato Maggiore ad istituire in data 1° ottobre 1967 una nuova divisione - la 4^a - dislocata ad Augusta e ponendola al comando dell'ammiraglio Ferrari Aggradi, che alzò l'insegna su Nave Vesuvio. Le Unità assegnate alla divisione erano: VESUVIO, FASAN, BERGAMINI, MARGOTTINI, RIZZO, TODARO, DE CRISTOFARO, GROSSO, VISINTINI, AQUILA, AIRONE, ALCIONE, ALBATROS, CORMORANO, SFINGE, URANIA, BOMBARDA, GABBIANO e POMONA. Il 15 Marzo del 1968, ci fu la cessione del Comando della 4^a Divisione Navale da parte dell'ammiraglio Filippo Ferrari Aggradi all'ammiraglio Giuseppe Cosulich e successivamente all'ammiraglio Giovanni Fiorini. Solo che, per una singolare coincidenza, anche questa divisione come già l'altra di trent'anni prima, qui avrebbe avuto vita breve. Per spiegarne i motivi è necessaria una premessa. La situazione Internazionale nel Mediterraneo si aggravò ulteriormente, infatti nel settembre del '69, il colonnello Gheddafi proclamava la Repubblica di Libia, dopo avervi detronizzato il sovrano. La Gran Bretagna s'era decisa al definitivo disimpegno in Mediterraneo, richiamando gradualmente in patria le unità che ancora vi teneva e rinunciando al Comando Navale del Sud Europa, che passava all'Italia, con conseguente assunzione di più ampie responsabilità sul mare. Nel Luglio del 1970, Gheddafi annunciò il sequestro di tutti i beni degli italiani residenti in Libia: La tensione

tra Roma e Tripoli crebbe, e la Marina spostò nella sua base più avanzata Augusta, un'indicativa componente della squadra, tenendovela fino al cessare dell'emergenza. L'opinione pubblica nazionale in quel periodo era largamente portata a non dare soverchio rilievo a questo come agli altri avvenimenti, consapevole e soprattutto paga d'un fatto: che cioè il pericolo di guerra tra Est ed Ovest s'era ormai allontanato e che in ogni caso sarebbero bastate l'America e la N.A.T.O. a tutelare l'Italia: Il che, in una società tendenzialmente portata a disinteressarsi delle proprie Forze Armate, per giunta agitata dalle contestazioni del Sessantotto non prive di spinte antimilitariste e preoccupata per l'insorgere del terrorismo, non poteva non trovare una cassa di risonanza negli stessi Organi preposti allo stanziamento dei fondi per la Difesa; fondi ridottisi ormai in misura tale, da costringere la Marina ad una drastica riduzione della spesa per assicurarsi la sopravvivenza. Si sarebbe dovuto operare in varie direzioni: radiando le unità più vecchie, sopprimendo strutture ridondanti o non indispensabili, concentrando più funzioni in un'unica sede. Da Augusta furono trasferiti a Taranto La scuola Comando ed il Centro Antisom, e così, il 30 luglio del 1970 andò via il Comando della 4^a Divisione Navale, in quanto fu trasformata in Divisione di Comando dei Centri Addestramento; nel dicembre dello stesso anno partirono per Taranto gli "Albatros" e nel 1971 si concludeva il trasferimento di Maricentraddas.



Augusta. La banchina torpediniere dell'arsenale con ormeggiate le corvette della Classe Gabbiano (anni 50)



Augusta - Veduta del Porto Ponente

Dal 1972 ritornarono ad Augusta le corvette Classe Airone e le nuove Classe De Cristofaro hanno operato fino al loro disarmo. Il 15 ottobre 1999 nell'ambito dei provvedimenti di riorganizzazione della Squadra Navale, fu istituito ad Augusta, COMFORPAT (Comando Forze da Pattugliamento) comandate da un Contrammiraglio. Alle dipendenze del Comforpat sono assegnati: al Comando Squadriglia Corvette costituito da 8 Navi Classe "Minerva"; le Corvette realizzate a partire dagli anni 80, hanno un equipaggio di 110 persone e dispongono di un sistema missilistico S/A Albatros, un cannone

di medio calibro e mitragliere; Il Comando 1[^] Squadriglia Pattugliatori costituito da 4 Navi classe Cassiopea; queste consegnate alla Marina Militare agli inizi degli anni 90, hanno un equipaggio di 65 persone: le navi sono dotate di ponte di volo con possibilità di imbarcare elicottero di tipo AB212; Il Comando 2[^] Squadriglia Pattugliatori costituito da 4 Navi Classe "Comandanti" e 2 Unità Navali Classe "Costellazioni" II[^] serie, piattaforme navali con scafo a bassa riflettenza radar e tecnologicamente avanzate nelle capacità di sistema di comando e controllo e della propulsione.



PLAY
WITH US

IT IS
A
PLAY

The emblem features a golden crown at the top, a scroll with a ribbon, and a central eagle with spread wings. The eagle's chest is covered by a red shield with a white cross. The entire emblem is set against a dark background.

Regia Marina

award

NEVER ENDS

OUR PERMANENT AWARD

MORE 100 ACCREDITATE STATIONS

MORE 40 AWARDS

THREE STEPS

TOTAL FREE

EASY!

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI

WWW.ASSORADICOMARINAI.IT



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

Sommergibile CAPPELLINI Parte Seconda



10-12 gennaio 1941

Il Cappellini esplora le acque delle Isole di Capo Verde.

13 gennaio 1941

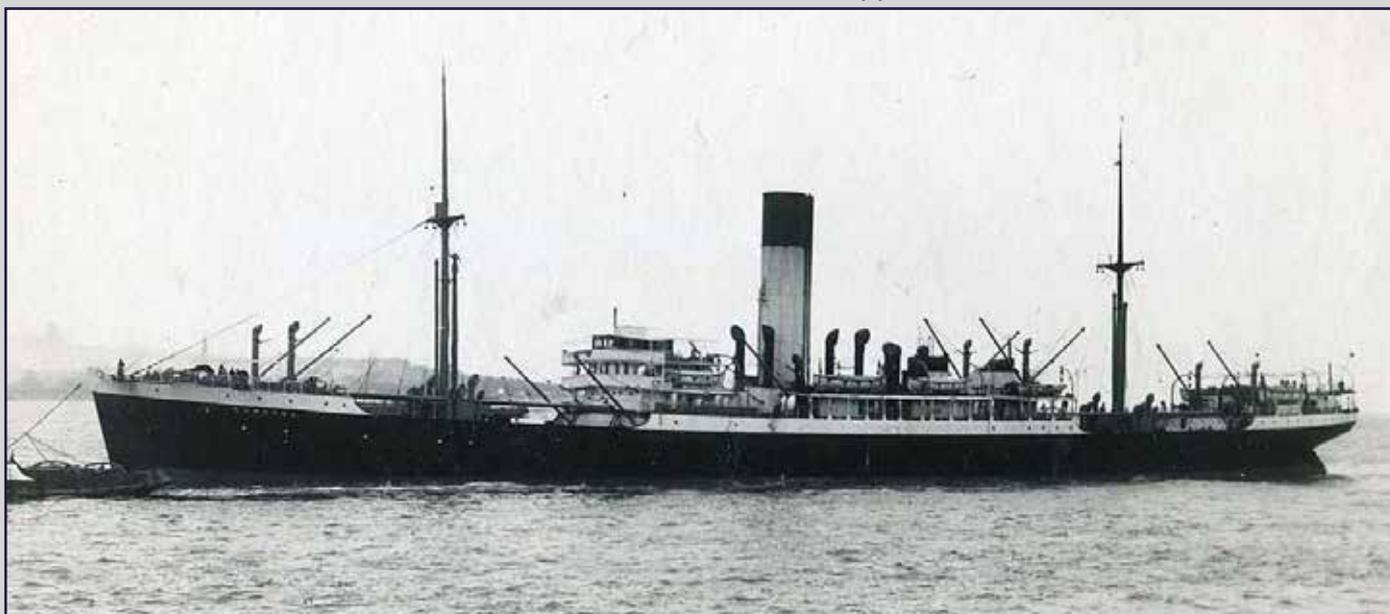
Arriva al largo di Freetown.

14 gennaio 1941

Il Cappellini avvista ed attacca il piroscafo britannico Eumaeus, di 7472 tsl, con rotta sud: carico di truppe e merci varie, è in navigazione da Liverpool, da dov'è salpata il 29 dicembre, a Capetown

(da dove poi dovrà proseguire per Singapore), al comando del capitano John Edwin Watson. A bordo ci sono 337 tra soldati e membri dell'equipaggio (altra fonte parla di 90 membri dell'equipaggio e 400 soldati). Dapprima il sommergibile lancia due siluri, che vengono però schivati dalla nave britannica; questa reagisce poi con i propri cannoni, inquadrando il Cappellini con i suoi tiri. Anche il Cappel-

lini apre il fuoco coi due cannoni, da circa 1800 metri di distanza (altra fonte indica la distanza iniziale in 3600-3700 metri): inizia così un cruento combattimento in superficie che si protrarrà per oltre due ore. L'Eumaeus aumenta la velocità al massimo e volge la poppa al sommergibile, per ridurre al minimo il bersaglio offerto, ma viene colpito quattro volte a poppa ed in plancia.



Il piroscafo britannico Eumaeus (da www.wrecksite.eu)

Nonostante il Cappellini si muova alla massima velocità, l'Eumaeus mantiene senza difficoltà la distanza di tiro, intorno ai 1500 metri: molti colpi scoppiano vicino al Cappellini, proiettando numerose schegge in coperta e ferendo i serventi dei cannoni.

Pur costituendo un bersaglio piuttosto ristretto, l'Eumaeus viene colpito sia in plancia sia nella zona in cui si trovano i suoi cannoni; le mitragliere del Cappellini, da una distanza di soli 600-700 metri, dirigono il loro tiro in modo da colpire continuamente i serventi delle artiglierie della nave nemica.

Alle 9.30 un'avaria alle norie Calzoni di rifornimento del deposito munizioni costringe il Cappellini a cessare il fuoco per qualche minuto; in attesa che il guasto sia riparato, i proiettili vengono portati ai cannoni attraverso il portello della torretta. Alle 9.40 il cannone da 100 mm di poppa non torna più in batteria, perché ha perso quasi tutta la glicerina contenuta nel cilindro freno; il Cappellini continua a sparare col cannone di prua e colpisce l'Eumaeus al centro, vedendo poco dopo la nave rallentare e perdere molto vapore, che Todaro interpreta come segnale che il piroscampo è stato colpito in un punto vitale.

Ciononostante, l'Eumaeus continua a fare fuoco con due cannoni

situati a poppa ed un terzo cannone, probabilmente contraereo, collocato nei pressi della plancia (l'armamento dell'Eumaeus, secondo le fonti britanniche, consisteva in un cannone da 102 mm e due da 76 mm).



Il tenente del Genio Navale Danilo Stiepovich
(da www.movm.it)

Alle 9.50 ed alle 9.55 due granate dell'Eumaeus colpiscono la torretta del Cappellini, ferendo i serventi delle mitragliere e troncando la gamba sinistra del tenente del Genio Navale Danilo Stiepovich, che aveva da poco rimpiazzato alla mitragliera prodiera un mitragliere ferito: sentendo di stare per morire, Stiepovich chiede e ottiene di non

essere portato sottocoperta, per poter assistere all'affondamento della nave nemica. Morirà poco dopo la fine del combattimento; alla sua memoria sarà conferita la Medaglia d'Oro al Valor Militare, con motivazione: *"Imbarcato su di un sommergibile atlantico, durante aspro e lungo combattimento contro un incrociatore ausiliario, prendeva volontariamente il posto di un puntatore di mitragliera ferito. Gravemente mutilato dallo scoppio di una granata nemica, rifiutava ogni soccorso per non distogliere dal suo compito il personale impegnato nel combattimento e chiedeva soltanto di poter assistere all'affondamento della nave avversaria. Ultimata vittoriosamente l'azione, mentre l'unità era fatta segno a violento attacco aereo, continuava ad incitare l'equipaggio e spirava serenamente dopo lunghe sofferenze sopportate stoicamente. Magnifico esempio di altissime virtù militari. Oceano Atlantico, 14 gennaio 1941".*

Un cannoniere, Antonio Pietro Mulargia, viene ferito alla testa; si scrolla il sangue dalla fronte con una manata, come se fosse sudore, e rimane al suo posto, continuando a combattere. Todaro lo vede e gli dice: "Da questo momento sei autorizzato a darmi del tu. E sarai l'unico che potrà dirmi, tu, comandante".



coll. Attilio GHEZZI

Il foro aperto dalla cannonata che uccise Danilo Stiepovich (Coll. Attilio Ghezzi, via www.betasom.it)

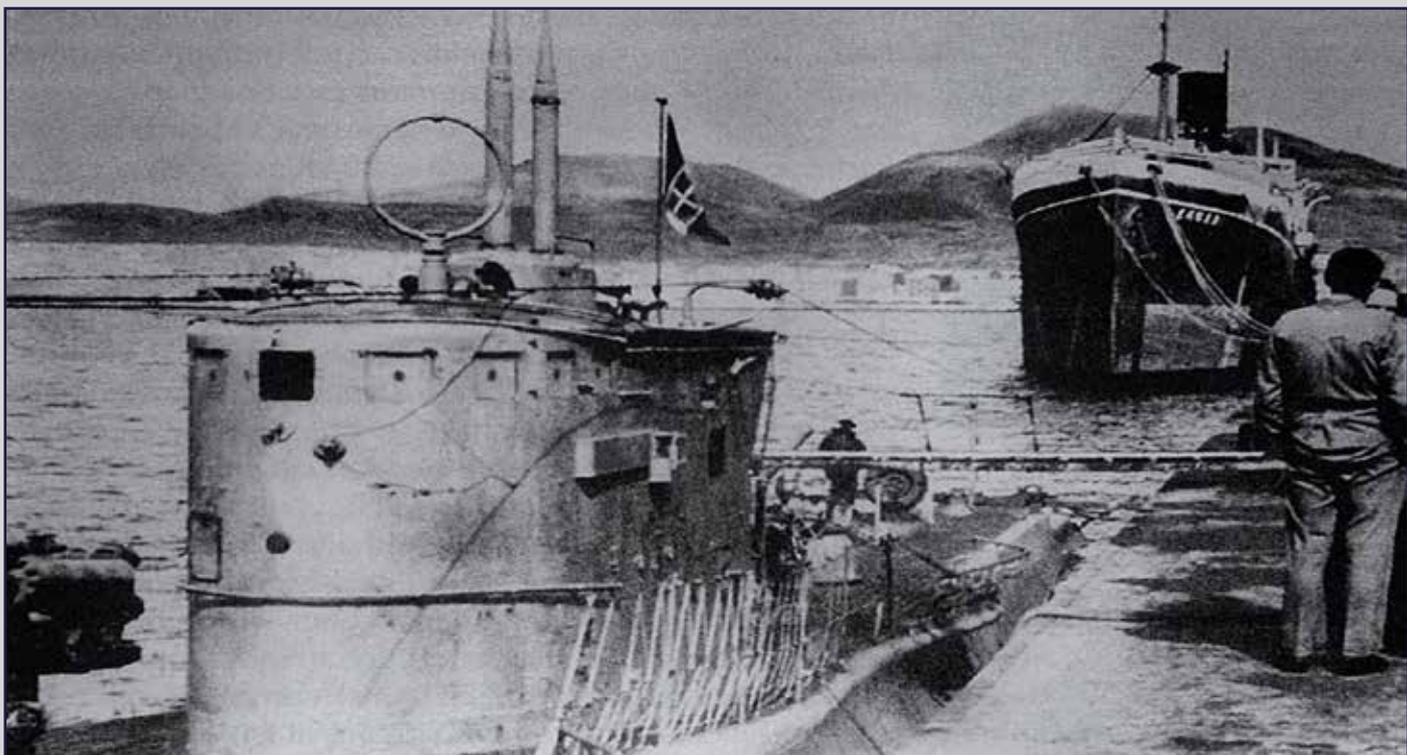
Alle 10.05, dopo aver ridotto ulteriormente le distanze, il Cappellini riesce ad immobilizzare definitivamente l'Eumaeus; il cannone prodiero è caldissimo a causa dell'elevato ritmo di tiro, che deve quindi essere diminuito. In tutto, il piroscabo britannico è stato colpito da 40 colpi di cannone, oltre che da innumerevoli proiettili di mitragliera; è in fiamme e sbandato sulla dritta. A questo punto, il comandante Watson ordina di abbandonare la nave: ma le scialuppe non ci sono più, spazzate via dal tiro dei cannoni durante lo scontro, così gli uomini devono saltare in acqua. Alle 10.09, da circa 700 metri di distanza, il Cappellini lancia un siluro contro la nave britannica, che ha già iniziato ad affondare, colpendola sotto l'albero prodiero ed accelerandone così l'affondamento. Proprio in quel momento, un gran numero di uomini emerge dall'interno dell'Eumaeus per gettarsi in mare: il comandante Todaro, sovrastimandone di molto il numero in circa 3000 (sono in realtà un decimo), capisce che la nave nemica era un trasporto truppe e che la sua prolungata resistenza era dovuta al fatto che le perdite subite dai serventi di cannoni e mitragliere (che hanno sparato sino all'esaurimento delle munizioni) hanno

potuto sempre essere rimpiazzate da altri soldati imbarcati. Alle 10.15, infine, l'Eumaeus si rovescia ed affonda nel punto 08°55' N e 15°03' O (o 09°00' N e 15°19' O; a 118 miglia per 285° da Capo Sierra Leone, a sud di Capo Verde e 126 miglia ad est-nord-est di Freetown). Todaro annota nel rapporto di fine missione, sull'identità dell'avversario: «Si tratta dell'incrociatore ausiliario [in realtà non un vero incrociatore ausiliario, bensì un piroscabo armato] Eumaeus di 7472 BRT. a turbina - a due ponti - lunghezza 460 piedi». Al Cappellini ci sono voluti 105 colpi di cannone per averne ragione. Oltre alla morte del tenente Stieповich, il Cappellini ha dovuto lamentare anche nove tra cannonieri e mitraglieri feriti nel combattimento. La scena che si presenta all'equipaggio del Cappellini è drammatica: i naufraghi sono in acqua, aggrappati ai rottami, un mare che pullula di squali, le imbarcazioni di salvataggio sono state sventrate dal tiro durante il combattimento. Questa volta non ci sono tentativi di soccorso: il Cappellini ha intercettato le richieste d'aiuto lanciate dall'Eumaeus, e Todaro sa che i segnali di soccorso sono stati raccolti dalla base navale di Freetown già da un paio d'ore. Il Cappellini si allontana quindi

a tutta forza per far perdere le proprie tracce ed attendere poi nelle vicinanze. E proprio mentre si allontana, come temuto, sopraggiunge un idrovolante britannico Supermarine Walrus (appartenente alla portaidrovolanti britannica Albatross, stanziata a Freetown proprio per la lotta antisommergibili): il malfunzionamento di una valvola di allagamento impedisce al sommergibile d'immergersi tempestivamente, e due bombe sganciate dall'idrovolante esplodono molto vicine allo scafo, causando seri danni ai motori principali ed ausiliari (compresi gli accumulatori) ed alle casse di assetto, nonché vie d'acqua nello scafo e l'interruzione dell'erogazione di energia elettrica. (Secondo una versione, forse erronea, il sommergibile rimane immerso per un giorno ed una notte per eludere la caccia nemica). Il Walrus lancia anche dei canotti di salvataggio per i naufraghi dell'Eumaeus, che verranno soccorsi alcune ore dopo dai pescherecci antisommergibili britannici Spaniare e Bengali, che li sbarcheranno a Freetown; in tutto vi saranno 315 sopravvissuti, molti dei quali feriti (alcuni di essi moriranno in seguito, portando il totale delle vittime, a seconda delle fonti, a 27 o 32).



Riparazioni provvisorie a bordo del Cappellini, in navigazione verso le Canarie (da "Costituzione e attività operativa di Betasom nel 1939-1940" di Francesco Mattesini, su www.academia.edu)



Il Cappellini a La Luz il 20 gennaio 1941 (g.c. STORIA militare)

Dopo aver effettuato alcune riparazioni d'emergenza, il Cappellini è costretto a rifugiarsi nel porto di La Luz, nell'isola di Gran Canaria, dove giunge il 20 gennaio, dopo aver navigato in superficie di notte ed in immersione di giorno. Qui viene sbarcato un ferito grave e sono effettuate le prime riparazioni, con la compiacenza delle autorità spagnole, che concedono al sommergibile una settimana giorni per compiere le riparazioni: d'altra parte, ciò risulta compatibile con la convenzione dell'Aja, che permette una settimana di sosta in un porto neutrale ad un'unità di un Paese belligerante che sia danneggiata. Più complesso è il problema del rifornimento di carburante: l'addetto navale italiano a Madrid avverte le autorità italiane che tale operazione non può essere svolta apertamente, perché potrebbe provocare rappresaglie da parte britanniche. Il Cappellini riceve allora 79 tonnellate di carburante cedute dalla nave cisterna tedesca Charlotte Schliemann, che si trova a Las Palmas, sotto la copertura di un permesso d'importazione di 200 tonnellate richieste dalla compagnia spagnola CEPESA. Comunicando per mezzo della Marina spagnola, l'addetto navale italiano a Madrid informa il Cappellini della concentrazione

ne di forze navali britanniche nei pressi di La Luz e della necessità di completare le riparazioni al più presto: ed infatti i lavori, anziché nei sette giorni concessi dalle autorità spagnole, verranno com-



Il comandante Salvatore Todaro (a sinistra) a bordo del Cappellini (Coll. Attilio Ghezzi, via www.betasom.it)

pletati in soli tre giorni.

23-24 gennaio 1941

Durante la notte, molto piovosa, il Cappellini lascia La Luz diretto a Bordeaux (secondo una versione, eludendo cinque navi britanniche inviate ad attenderlo fuori dal porto).

27 gennaio 1941

Il sommergibile britannico Tribune (tenente di vascello Robert Galliano Norfolk) viene informato che il Cappellini sta rientrando a Bordeaux e cerca di intercettarlo, ma senza successo.

30 gennaio 1941

Il Cappellini giunge a Pauillac (Bordeaux) dopo aver percorso in tutto 7600 miglia nautiche.

I seri danni subiti nell'attacco aereo richiederanno due mesi di lavori di riparazione (il Cappellini è così uno dei primi sommergibili ad usufruire del piccolo cantiere realizzato nella base di Betasom).

Il comportamento aggressivo mostrato da Todaro durante la missione viene molto apprezzato sia dal comandante di Betasom, ammiraglio Angelo Parona, che dal comandante della flotta sabbacquea tedesca, ammiraglio Karl Dönitz, anche se quest'ultimo commenta, forse notando la tendenza a combattere col cannone in superficie (accettando elevati rischi di danni e perdite) piuttosto che con i siluri, che a Todaro sarebbe meglio "dare il comando di una cannoniera". Parona, pur riconoscendo il valore mostrato da Todaro e dal suo equipaggio, disporrà che i sommergibili impegnati in combattimento in superficie con le artiglierie in pieno

coll. Attilio GHEZZI



Alba sull'oceano, vista da bordo del Cappellini (Coll. Attilio Ghezzi, via www.betasom.it. Attilio Ghezzi, sottocapo silurista, nato a Milano il 22 maggio 1922 ed arruolatosi volontario in Marina nel gennaio 1940, fu imbarcato sul Cappellini dal 10 aprile 1941 al 10 aprile 1943).

giorno, pratica troppo pericolosa (come dimostrato dalle quattro vittime e dai molti feriti tra l'equipaggio del Cappellini), ed ordinerà anche di evitare il soccorso alle imbarcazioni di naufraghi, ritenendo tale gesto umanitario troppo rischioso per i sommergibili.

16 aprile 1941

Salpa da Bordeaux al comando del capitano di corvetta Salvatore Todaro.

18 aprile 1941

Il Cappellini va a formare uno sbarramento di sommergibili a ponente dell'Irlanda, insieme ai sommergibili italiani Leonardo Da Vinci, Alessandro Malaspina e Luigi Torelli ed ai tedeschi U 73, U 101 e U 110.

21 aprile 1941

Il Cappellini, nonostante una seria avaria ad un motore diesel, attacca alle 6.40 due grossi trasporti truppe, scortati da tre cacciatorpediniere, in posizione 53°42' N e 17°55' O (al largo della Scozia): lancia tre siluri, poi deve immergersi per scampare alla reazione della scorta, che dapprima tenta di speronarlo, poi lo cannoneggia ed infine lo bombarda con cariche di profondità. Sul Cappellini si ritiene erroneamente di avere affondato un piroscafo (viene avvertito uno scoppio, attribuito ad un siluro andato a segno), identificato come "tipo Accra".

9 maggio 1941

Un ricognitore tedesco Focke-Wulf FW 200 "Condor" avvista un convoglio a ponente dell'Islanda e ne comunica la posizione a Cappellini e Torelli, ma la posizione è sbagliata di un centinaio di miglia.

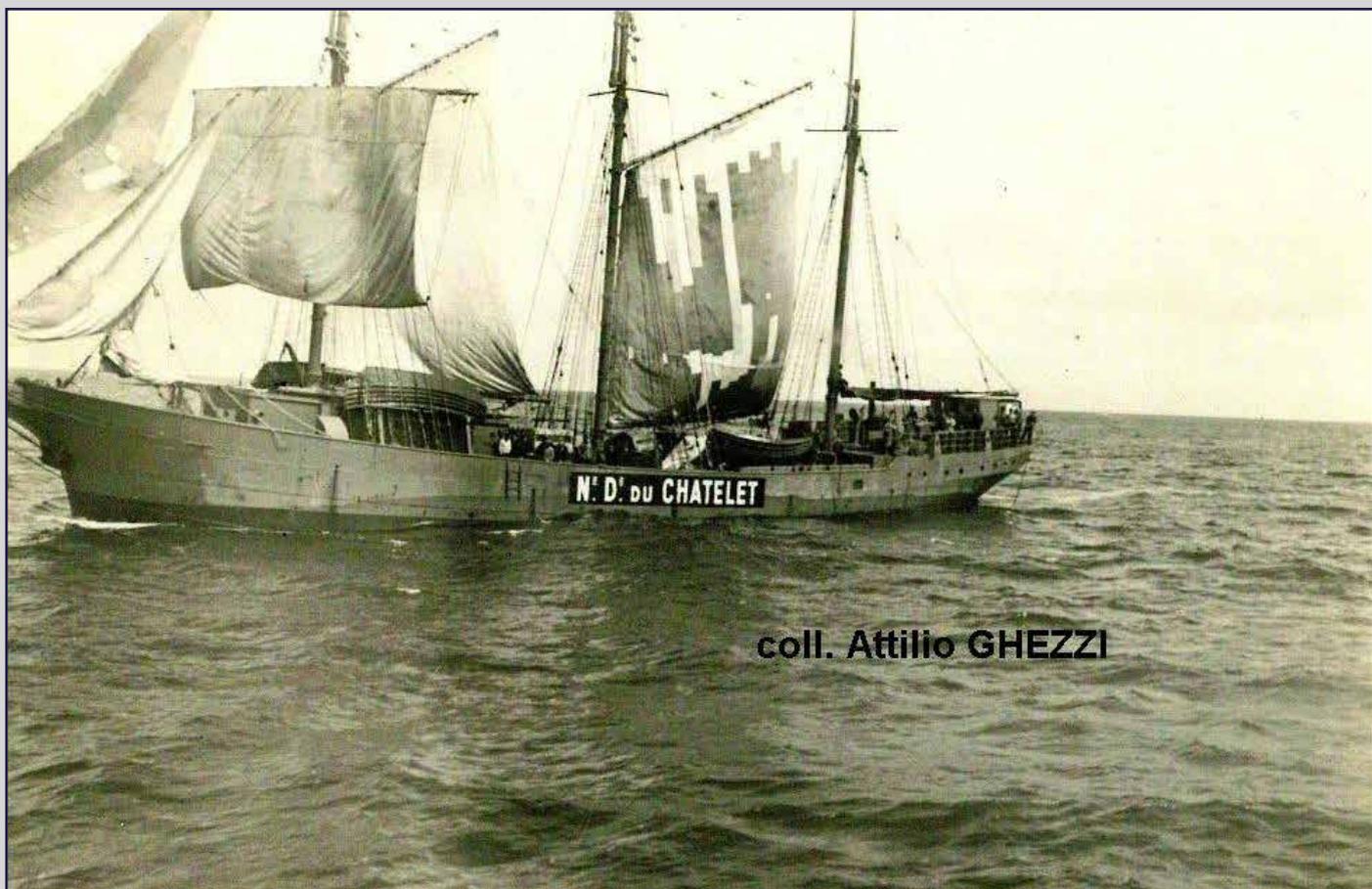


coll. Attilio GHEZZI

Preparativi per una nuova missione sul Cappellini a Bordeaux (Coll. Attilio Ghezzi, via www.betasom.it)



Il veliero francese Notre Dame du Chatelet fotografato da bordo del Cappellini il 14 maggio 1941: sono le ultime immagini di questa nave, che l'indomani verrà affondata da un U-Boot con la morte di 28 dei 38 uomini dell'equipaggio (Coll. Attilio Ghezzi, via www.betasom.it)





Il Cappellini nella Gironda al rientro da una missione, nella primavera del 1941 (g.c. STORIA militare)

17 (o 20) maggio 1941

Rientra a Bordeaux.

29 giugno 1941

Salpa per una nuova missione nella zona ad ovest dello stretto di Gibilterra (ancora al comando di Todaro), ma è costretto a rientrare alla base in seguito ad una serie di avarie.

6 luglio 1941

Arriva a Bordeaux.

14 agosto 1941

Sempre al comando di Todaro, il Cappellini lascia a Bordeaux per una nuova missione a ponente delle Azzorre.

29 settembre 1941

Rientra a Bordeaux, concludendo la missione.

Mentre il sommergibile entra in arsenale, il comandante Todaro deve lasciare il Cappellini per motivi di salute (riuscirà poi a tornare a combattere, entrando a far parte della X Flottiglia MAS, trovando la morte in Mediterraneo nel dicembre 1942), e viene sostituito al comando del sommergibile dal tenente di vascello Aldo Lenzi.

12 novembre 1941

Al comando del tenente di vascello Aldo Lenzi, il Cappellini salpa da Bordeaux per un'altra missione ad ovest delle Azzorre (per altra fonte, a sud/sudest delle Azzorre). In questa missione

ne verrà sperimentato un nuovo sistema di rastrellamento a "cuneo", formato da Cappellini, Da Vinci e Morosini: i tre sommergibili sono posizionati a 40 miglia l'uno dall'altro, ed il sommergibile al vertice "centrale" procede

riportando gravi danni (per una versione, sarebbe stata lasciata in stato di affondamento), ma da fonti britanniche risulta che in realtà non fu colpita e raggiunge indenne Freetown il 14 dicembre.

21 o 29 dicembre 1941

Torna a Bordeaux. Essendo in precarie condizioni, dovrà trascorrere alcuni mesi in arsenale.

Inizio 1942

Il comando del Cappellini passa al tenente di vascello Marco Revedin.

27 aprile 1942

Al comando del tenente di vascello Marco Revedin, il Cappellini parte da Bordeaux per una missione nell'Atlantico centro-meridionale.

Deve portarsi al largo di Capo San Rocco (Brasile) per insidiare le rotte commerciali che collegano il Sud America all'Africa.

11 maggio 1942

Durante la navigazione verso la zona d'agguato, il Cappellini avvista un convoglio di nove navi in posizione 33° N e 26°48' O. Due delle unità della scorta (cacciatorpediniere, per una fonte) bombardano pesantemente il sommergibile con bombe di profondità; nonostante alcuni danni, il Cappellini può comunque proseguire la missione.



Un'altra immagine di Salvatore Todaro (da La Grande Storia)

in una posizione più avanzata di 120 miglia rispetto ai primi due. I tre battelli devono operare in stretta collaborazione; segnalato un contatto, esso dovrà essere attaccato dal sommergibile più vicino.

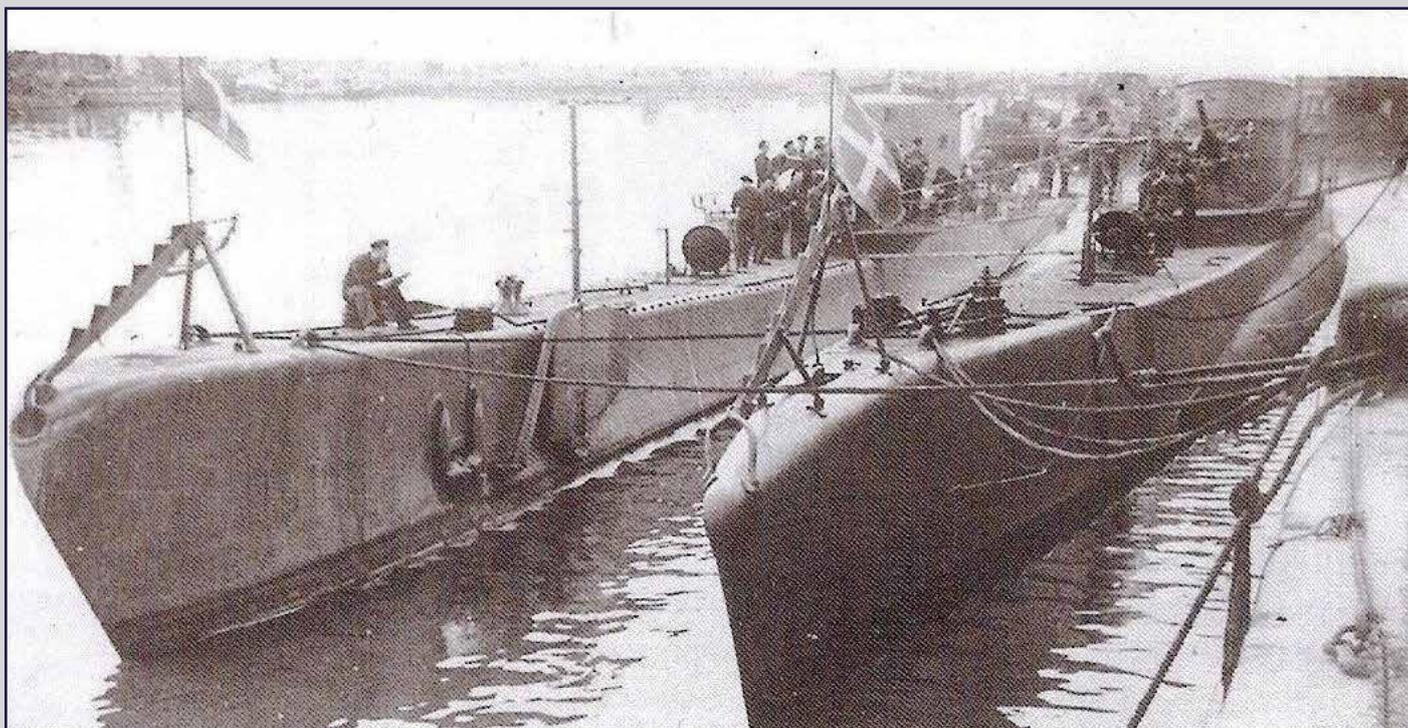
Il 2 dicembre, tuttavia, il Da Vinci sarà costretto al rientro da un'avaria, così vanificando il sistema di ricerca.

2 dicembre 1941

Il Cappellini attacca il mercantile Miguel de Larrinaga col lancio di cinque siluri, alle 00.30, in posizione 35°34' N e 29°52' O. Secondo fonti italiane la nave sarebbe stata colpita da due siluri,



Consegna di decorazioni agli ufficiali del Cappellini da parte del capitano di vascello Romolo Polacchini, nuovo comandante di Betasom: in primo piano il comandante in seconda, tenente di vascello Athos Fraternale, dietro il quale si riconosce il comandante Todaro. Fraternale, "tenente" del Cappellini dal luglio 1939 all'aprile 1941, ebbe successivamente il comando del Morosini, gemello del Cappellini, con il quale divenne uno dei principali "assi" di Betasom (da [www.academia.edu/Francesco Mattesini](http://www.academia.edu/Francesco_Mattesini))



Il Cappellini (a sinistra) e l'Alpino Bagnolini ormeggiati a Bordeaux nel 1941 (g.c. STORIA militare)

18 maggio 1942

Tra le 20.30 e le 21 il Cappellini avvista ed attacca, in posizione 03°28' N e 32°15' O, la motonave svedese Tisnaren, di 5747 tsl, unità sbandata del convoglio OS. 27 (in navigazione dall'Inghilterra all'Africa Occidentale), in navigazione da Liverpool a Rio de Janeiro con un carico di scotch whiskey. La nave appartiene ad una nazione neutrale e reca una grande bandiera svedese verniciata sulle murate a centro nave, ma di notte procede completamente oscurata, contrariamente alle

prescrizioni delle convenzioni internazionali (in base alle quali le navi neutrali devono navigare illuminate, di notte, per essere riconoscibili), il che non la rende identificabile come neutrale. Il Cappellini attacca il piroscampo con il lancio di siluri, uno dei quali va a segno, colpendo il Tisnaren a centro nave, sul lato sinistro. Subito dopo, il sommergibile apre il fuoco con cannoni e mitragliere, crivellando le sovrastrutture del Tisnaren e distruggendo parte dell'aletta di plancia con un colpo ben piazzato. Approfittan-

do di una pausa nel fuoco, il comandante del Tisnaren, capitano Gunnar Runsten, ordina l'abbandono della nave, che si è appiattita notevolmente e sta sbandando sempre di più: la maggior parte delle 40 persone imbarcate prendono posto sulle due scialuppe di dritta, quelle meno esposte al tiro del Cappellini (che continua a cannoneggiare e mitragliare il Tisnaren per parecchio tempo dopo il siluramento, probabilmente per accelerarne l'affondamento), ed abbandonano la nave.



Il Cappellini ormeggiato a Bordeaux nel 1941 (g.c. STORIA militare)

Rimangono però a bordo del Tisnaren nove persone (il comandante Runsten, il primo macchinista, il capo steward, il carpentiere, un inserviente indiano e quattro passeggeri, tre uomini e una donna), che dopo un po' cercano di calare un'altra scialuppa; intanto il Cappellini continua a sparare sul Tisnaren, ed un proiettile che colpisce la nave distrugge anche il fondo della scialuppa, facendola affondare. Gli occupanti riescono tuttavia a trasferirsi su un'altra scialuppa ed allontanarsi dalla nave. Poco dopo, l'ultimo colpo di cannone sparato dal Cappellini incendia il carico del Tisnaren; a questo punto, il sommergibile si allontana.

Dato che la scialuppa sta imbarcando acqua, il comandante Runsten torna a bordo del Tisnaren per verificare l'entità dei danni ed ammainare un'altra lancia: la nave ha una grossa falla sul lato sinistro, nella stiva numero 2, i cui portelloni sono scardinati; molta acqua entra da una seconda falla, allagando la sala macchine; la nave è fortemente appoppata, e tutta la zona poppiera è in fiamme. Viene calata l'ultima scialuppa, ma presenta anch'essa dei fori nello scafo; il problema

viene risolto turando i fori con dei pezzi di porchetta, che sortiscono l'effetto desiderato.

Circa un'ora dopo il suo definitivo abbandono, il Tisnaren affonda in fiamme in posizione 03°00' N e 33°00' O (o 03°38' N e 32°01' O; a 600 miglia da Fortaleza, in Brasile). L'orario indicato dalle fonti italiane sono le 00.31 del 19 maggio.

Tutti i 41 tra passeggeri e membri dell'equipaggio del Tisnaren vengono soccorsi da una nave di passaggio, il piroscafo statunitense Black Hawk, dopo poche ore; non vi sono vittime.

24 maggio 1942

Nelle prime ore del 24, in posizione 03°59' S e 35°01' O, il Cappellini avvista una formazione navale che risulta troppo lontana per poter tentare un attacco. Si tratta probabilmente dell'incrociatore statunitense Milwaukee e del cacciatorpediniere Moffett.

27 maggio 1942

Mentre pattuglia la rotta percorsa dalle navi provenienti da Oporto e dirette a Natal (Brasile), cercando un piroscafo segnalato dall'Archimede, il Cappellini viene avvistato e bombardato da un idrovolante statunitense PBY Catalina di base a Natal (altra fonte

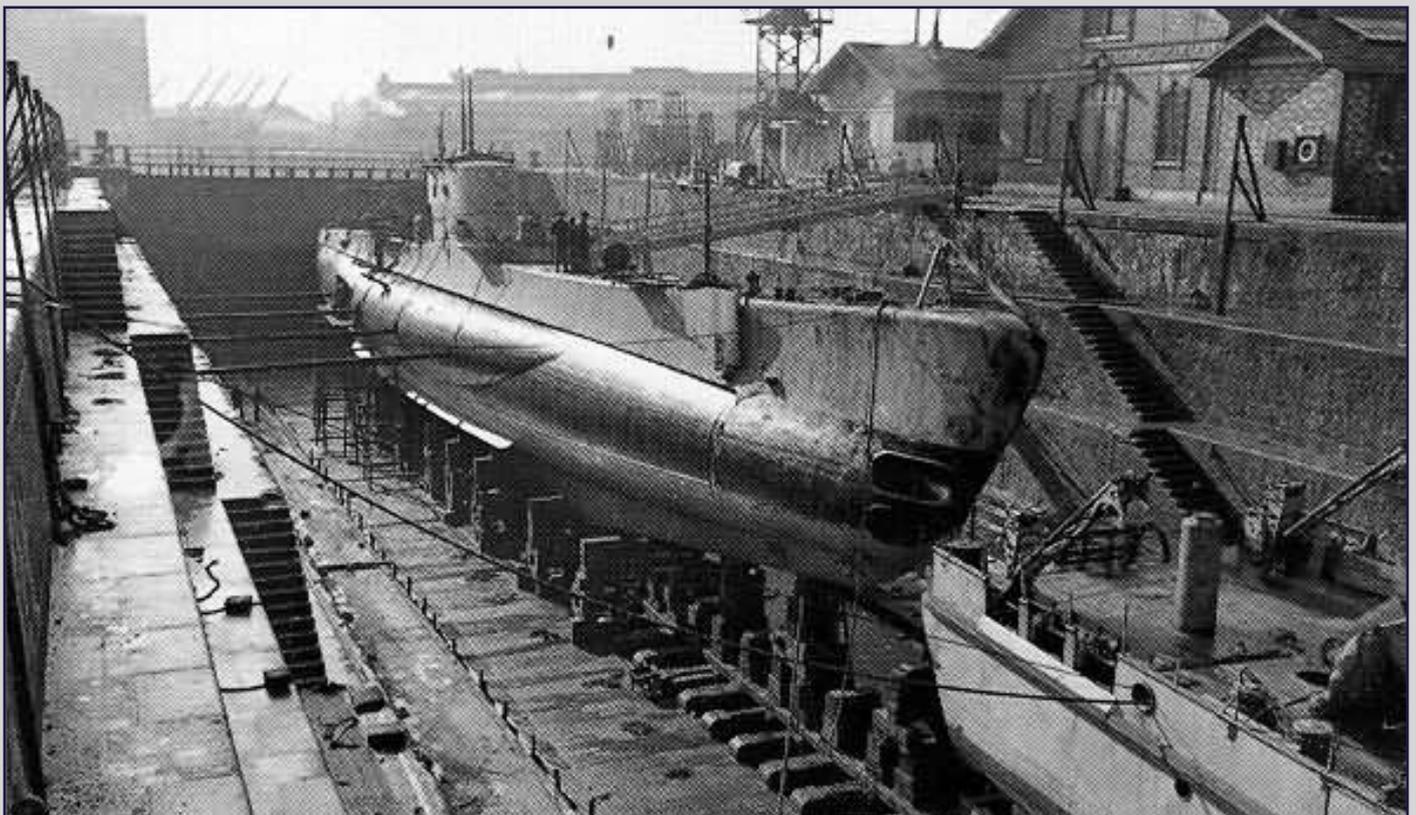
parla di un B-25 statunitense). Raggiunti i limiti dell'autonomia, inizia la navigazione di rientro.

31 maggio 1942

In serata il Cappellini avvista la cisterna militare britannica Dinsdale, di 8250 tsl (e 17.486 tonnellate di dislocamento), in navigazione isolata da Città del Capo a Trinidad con un carico di benzina (per altra fonte, in zavorra da Freetown a Trinidad).

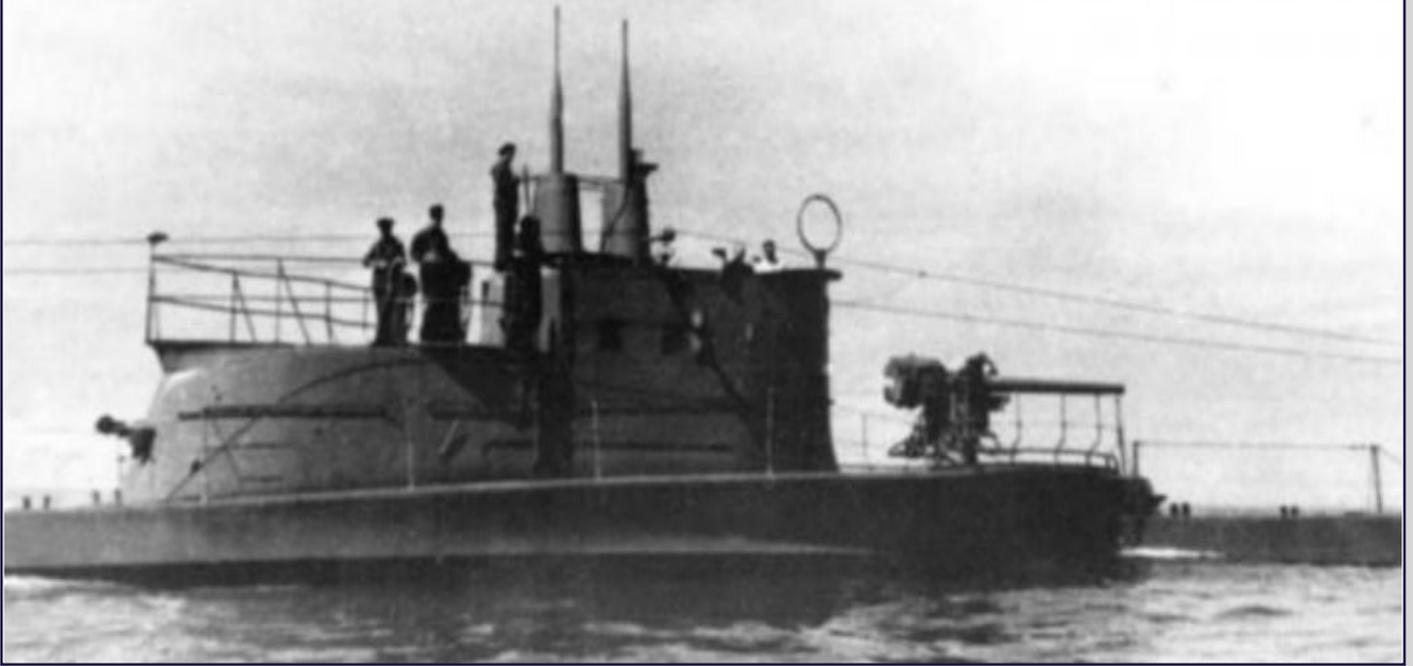
Dopo un lungo inseguimento notturno, il Cappellini deve lanciare in tutto sei siluri per affondarla, quattro dei quali andati a segno; la Dinsdale affonda alle 2.30 del 1° giugno (per altra fonte, alle 6.12), in posizione 00°45' S e 29°50' O (o 01°00' S e 30°15' O; a sud-sud-ovest di St. Paul's Rocks, 600 miglia a levante di Natal e 615 miglia a nordest di Recife). Muoiono nell'affondamento cinque dei 57 membri dell'equipaggio britannico (44 dei naufraghi, tra cui il comandante, verranno soccorsi dal piroscafo spagnolo Monte Orduna, mentre gli altri otto verranno portati negli Stati Uniti).

La Dinsdale era stata completata l'11 aprile 1942, e stava compiendo il suo viaggio inaugurale quando è stata attaccata ed affondata dal Cappellini.



Il sommergibile in bacino di carenaggio (da www.u-boote.fr)

Il Cappellini dopo la riduzione della falsatorre e delle camicie dei periscopi (Francesco Mattesin/www.academia.edu)



19 giugno 1942

Rientra a Le Verdon (Bordeaux).

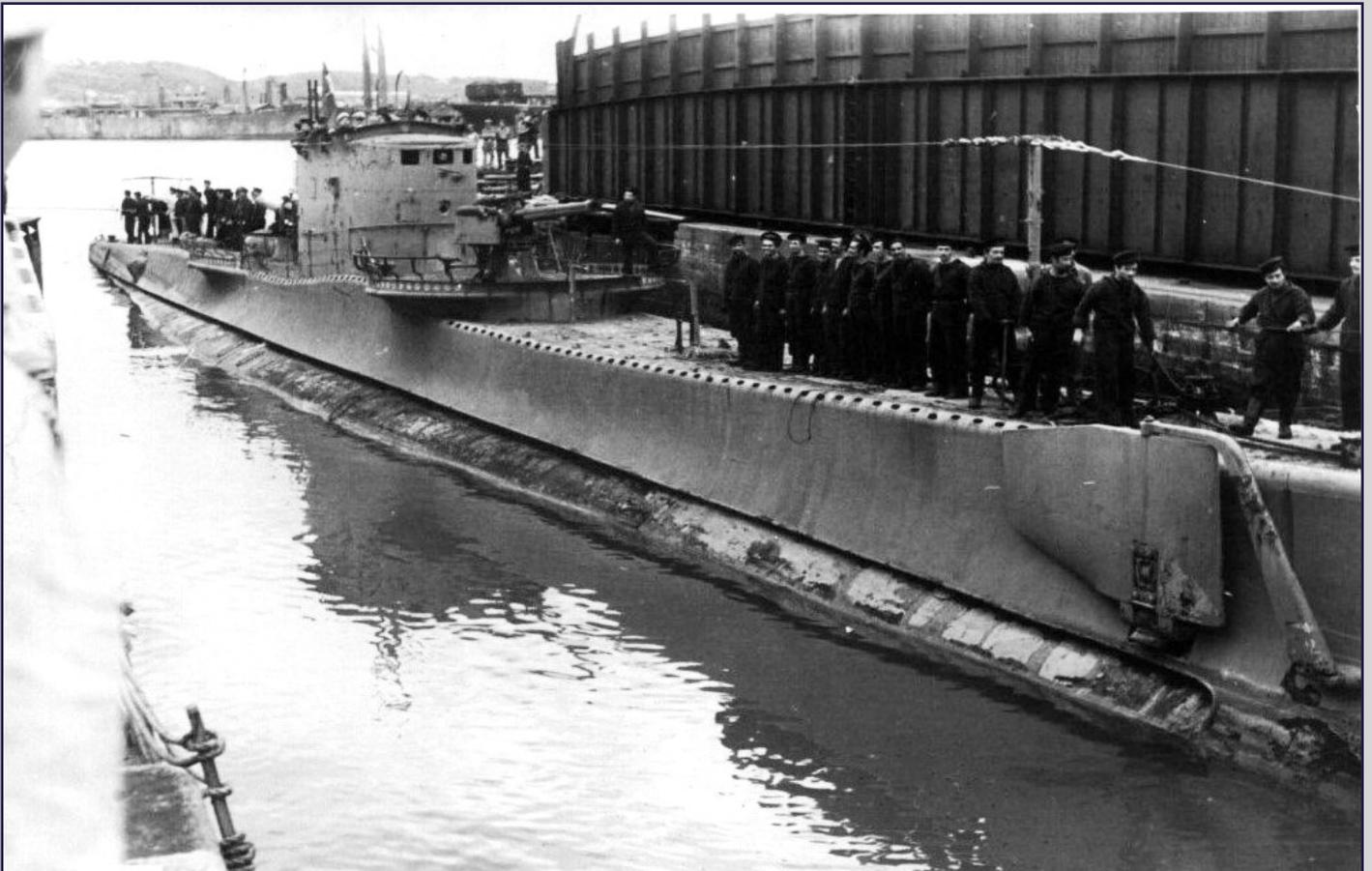
21 agosto 1942

Il Cappellini (tenente di vascello Marco Revedin) lascia Bordeaux per una nuova missione, diretto al largo di Freetown.

10 settembre 1942

Arriva nel settore assegnato, al largo di Freetown.

.....continua.....



Il Cappellini rientra a Bordeaux nel giugno 1942 (Archivio Centrale dello Stato).

www.assoradiomarinai.it

ARMI QSL BUREAU SERVICE

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

A CHI E' RIVOLTO?

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

*Cosa aspetti? Il servizio sarà
attivo dal **1 gennaio 2024**.
Le iscrizioni sono aperte
sino al **15 dicembre 2023**.*



QSL CARD

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



INVIO

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



Web Page

Informativa tramite
pagina web sicura
dell'associazione.



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”.

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



ESAMI di

RADIOAMATORE



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 consapevolezza maggiori, e disponibilità ma soprattutto determinazione a farlo.

1.15 RADIAZIONE (PARTE QUINDICESIMA)

Nel caso peraltro frequente di coesistenza di due o più sistemi d'antenna in spazi limitati cresce la complessità, essendo numerose le interazioni reciproche, per le motivazioni espresse nelle due puntate precedenti, come pure cresce in modo esponenziale il numero delle variabili e delle interdipendenze che descrivono le grandezze elettriche e magnetiche nel sistema così risultante, in modo tale da facilmente superare le capacità previsionali del soggetto umano come pure della macchina (simulatori) salvo forse con l'impiego di strumenti di calcolo estremamente potenti e sofisticati, raramente alla portata del radioamatore, con risultati che probabilmente saranno di difficile prevedibilità. In altre parole, scordiamoci di poter prevedere, e dunque potervi porre più o meno adeguatamente rimedio, quali saranno gli effetti perlopiù indesiderati della coabitazione di più antenne differenti in un medesimo spazio specie se urbano e massime condominiale, e particolarmente se accade che le rispettive discese tra loro scorrono a distanza ridotta e magari parallele (nel caso peggiore, entro una medesima canaletta). Se ad esempio due o più discese scorrono parallele tra loro certamente le correnti di tipo parallelo dell'una si riverseranno per capacità ed induzione anche sull'altra, o sulle altre; gli eventuali *choke* (blocchi) dovranno perciò essere collocati, lungo le linee appaiate, in posizioni tra loro corrispondenti (Fig. 1.15.1 a). Potrebbe altrimenti accadere che il tratto di una linea che segue il blocco possa essere a sua volta influenzato da quello accanto che invece il rispettivo blocco lo precede, così che le correnti parallele non ne siano state ancora bloccate, e pertanto la RF saltando per così dire vicendevolmente dall'una all'altra linea rende con ciò la contromisura nel suo complesso del tutto inefficace (Fig. 1.15.1 b).

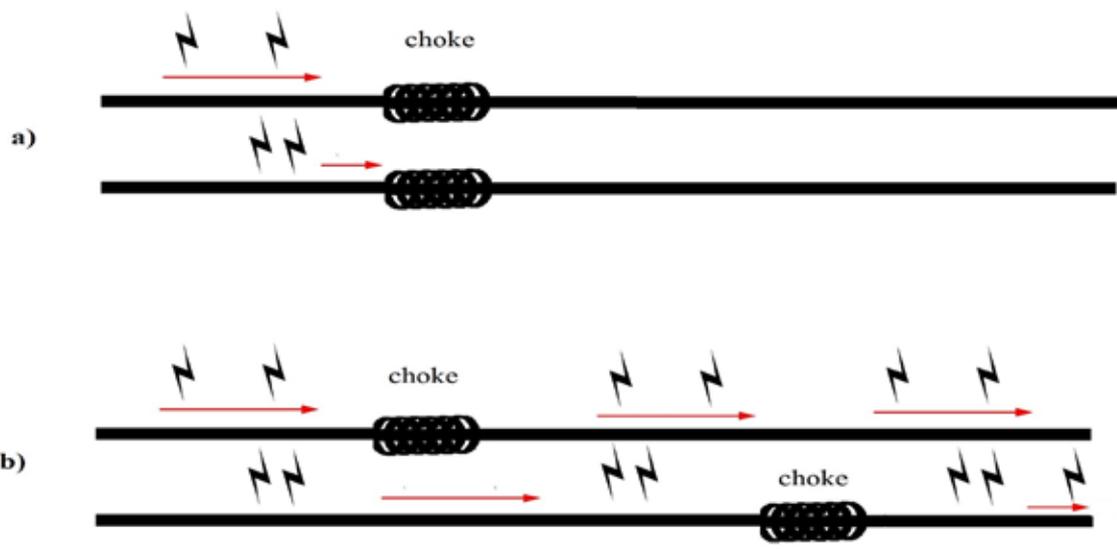


Fig 1.15.1

ISOIEK
2022

Nel caso ad esempio abbastanza comune ove le discese d'antenna siano tre (come suggerito anche dal numero dei bocchettoni coassiali presenti sul pannello posteriore di alcuni accordatori d'antenna dotati di commutazione delle stesse) che so, una direttiva 14 MHz e superiori, una verticale multibanda, ed un dipolo per le bande basse, un bloccaggio con elementi avvolti (bobinati, *choke balun*) potrebbe essere realizzato nelle immediate vicinanze dell'ingresso in stazione con tre avvolgimenti distinti, uno per ciascuna linea. Sulle

caratteristiche elettriche e costruttive degli stessi non può però valere una regola fissa, anche perché oltre alle correnti parallele originate su ciascuna linea dalla propria antenna cui la stessa è connessa, ciascuno di essi dovrebbe essere in grado di bloccare anche quelle -a frequenze magari differenti- originate dalle altre ed indotte a loro volta su tutte le linee che le sono accostate. Sarebbe bene perciò che, oltre alla spaziatura tra loro delle spire (facilmente realizzabile, come in precedenza cennato, ad esempio incanalando il coassiale in un tubo corrugato per impianti elettrici in modo tale che ne restino tra loro distanziate le spire adiacenti) al fine di ridurre le capacità parassite interspire, gli avvolgimenti risultassero vicendevolmente posizionati ad angolo retto, cioè con i propri rispettivi assi orientati secondo una terna cartesiana di assi x, y, z ortogonali tra loro (Fig. 1.15.2) così da ridurre i flussi reciprocamente concatenati e dunque l'effetto di mutua induzione tra le eventuali correnti parallele che percorrano le superfici esterne conduttive (calze) delle rispettive linee, sempre come abbiamo visto possibili sedi di queste. Occorrerà in conclusione sapersi accontentare dei risultati raggiungibili senza tentare di dare la scalata alla perfezione. Ma allora, mi si potrebbe osservare, vano è il patrimonio di conoscenze che può derivare dallo studio teorico di tutti questi argomenti e dalla sperimentazione pratica degli artifici derivanti? Certamente no. Proprio in quanto patrimonio conoscitivo, che ci rende comunque consapevoli di ciò che vi accade, aiutandoci peraltro a definire e scegliere le soluzioni migliori se non ottimali, ciò che si potrebbe cioè definire l'ottimo tecnico-economico, anche qualora se ne presentasse talvolta l'opportunità come ad esempio durante una trasferta in

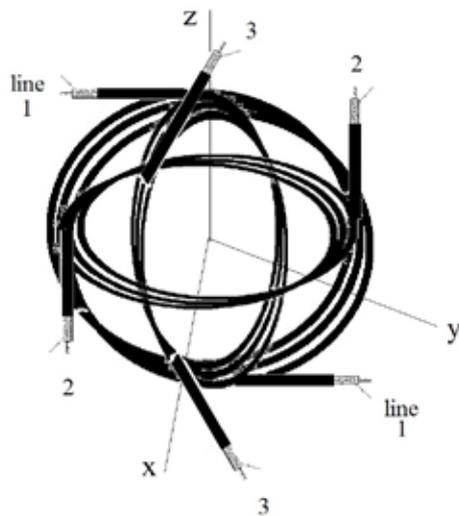
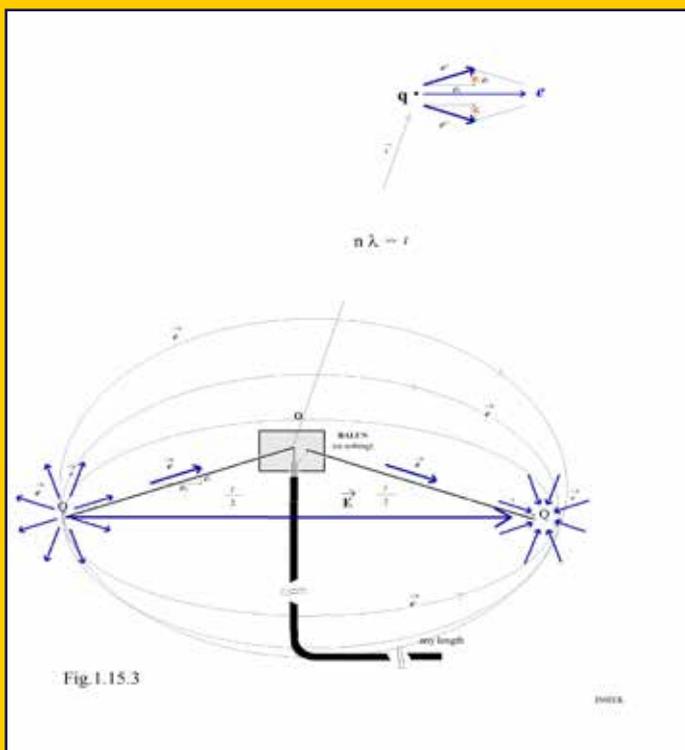


Fig. 1.15.2

ISOIEK
2022

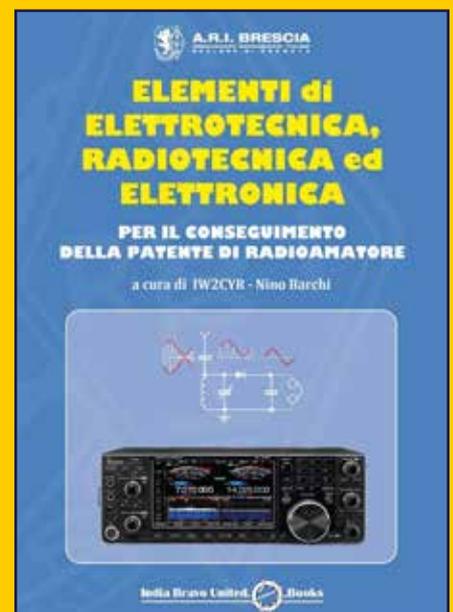
località più adatte e tanto tecnicamente quanto competitivamente più attrattive (vette, torri, isolotti ecc.) benché in tal caso le criticità potranno essere certo differenti (pesi, ingombri ecc.) oppure uno spostamento di QTH o che. Ricordiamo che la corretta installazione e quindi il buon funzionamento delle antenne (specie in HF ed in particolare sulle bande basse) parafrasando un antico detto, necessita di tre cose: spazio, spazio, ed ancora spazio. Assodato quanto sopra, è mia personale e modesta opinione che, sebbene pienamente consapevoli di tutto quanto ciò, sotto il profilo operativo è preferibile impiegare un sistema d'antenne seppur imperfetto (in conseguenza delle arcinote limitazioni dello spazio disponibile entro cui coesistono, specie nei contesti urbani) ed ottimizzato (entro ragionevoli limiti di spesa e di impegno personale) però quanto più articolato e diversificato; fosse anche solamente nelle polarizzazioni differenti tra le antenne che lo compongono (polarizzazioni che per inciso possono comportare anche solo per queste differenze di due e più punti di S-meter) o qualora antenne fisse, perché magari orientate verso direzioni diverse, ed ancora tutto quanto si può fattibilmente immaginare di proporre. A proposito di polarizzazione ancora due parole, vertenti in particolare sui dipoli angolati o comunque non rettilinei. Sappiamo che la polarizzazione dell'emissione è convenzionalmente individuata dal posizionamento, verticale o orizzontale o comunque sia, rispetto al suolo, dal massimo valore assunto dal campo elettrico (cfr. ARRL Antenna Book, 21 ed. cap. 2) dato dal vettore E (ossia della tensione); massimo che si riscontra tra le estremità del dipolo, ove ha sede il ventre di tensione e dunque possiamo immaginare istantaneamente concentrate (ricordiamo che abbiamo a che fare con tensioni e correnti alternate ad RF) le cariche elettriche di segno opposto indicate con Q e $-Q$ che danno luogo al campo (Fig. 1.15.3). La polarizzazione avrà dunque la

direzione della congiungente le estremità dell'antenna stessa, sia questa perfettamente rettilinea oppure angolata, o ancora curva (catenaria) come accade nel caso delle antenne filari reali. Le linee di forza del campo elettrico e seguiranno comunque percorsi differenti, ad ogni modo confluenti sempre sulle estremità stesse, tuttavia la sua intensità massima sarà lungo congiungente gli estremi A e B considerato come tale linea retta rappresenti appunto il percorso più breve tra queste, tenuta altresì presente l'espressione del campo elettrico E ($[V/m]$ nel S.I.) sì che a parità di tensione $[V]$ esistente tra i detti punti il campo elettrico abbia ivi maggiore intensità, essendovi minore la lunghezza $[m]$ del percorso rispetto a tutte le altre linee di forza diverse dalla retta. Le componenti del campo e trasversali rispetto alla congiungente, data e premessa la simmetria intrinseca del sistema, si compensano annullandosi vicendevolmente tra i bracci, e questo vale in particolare nel caso delle antenne non rettilinee per le componenti del campo dirette secondo il conduttore d'antenna, rappresentando la fem cui sono sottoposte le cariche in moto alternativo che come sappiamo con la loro presenza (tensione, campo E) ed il loro moto (corrente, campo H) danno luogo al fenomeno dell'irradiazione. Un semplice ragionamento ce ne faciliterà la comprensione; immaginiamo infatti una generica carica esploratrice q collocata per semplificare le cose ad una distanza r dal dipolo pari ad un numero intero di lunghezze d'onda (così che i campi che vi agiscono non presentino differenze di fase temporale rispetto alla posizione originante, cioè al dipolo stesso) ma sufficientemente grande talché le dimensioni fisiche dell'antenna possano considerarsi trascurabili rispetto alla distanza da essa. Ora sulla stessa agirà una forza elettrica e' data dall'azione del primo semidipolo avente un determinato orientamento spaziale, ed un'altra e'' dovuta all'azione del secondo semidipolo, con orientamento differente; nel caso di un dipolo perfettamente allineato, il problema non sussiste perché le forze agenti dovute a ciascuno dei due semidipoli avranno la stessa linea d'azione, mentre nel caso del dipolo angolato, dalla composizione vettoriale delle due forze agenti (ipotizzate tra loro eguali quanto ad intensità) avrà origine una risultante che sarà appunto parallela alla congiungente le estremità dei dipoli. Nel caso tipico del dipolo *inverted vee* (a V invertita) rappresentato in figura, le componenti verticali saranno eguali ed opposte tra loro, per cui si elideranno a vicenda e rimarrà così ad agire la sola componente orizzontale. La stessa cosa è presumibile accada per tutti i segmenti elementari lungo le varie linee di forza delineanti il campo e per cui anche nel caso più comune del dipolo filare reale avente com'è noto andamento curvilineo più o meno marcato, non occorrerà ricorrere all'integrazione lineare del vettore e lungo il medesimo (operazione che del resto rimetterei con piacere ai miei lettori più volenterosi) per poter affermare che, se proprio il dipolo non è arrotondato o comunque mal messo, la polarizzazione ancora una volta non sarà discosta, o lo sarà in misura irrilevante agli effetti pratici,



dal caso ideale di quello perfettamente rettilineo. Potrà appunto bastare la semplice considerazione che per ciascuno dei segmenti elementari piccoli a piacere in cui può pensarsi suddivisa l'antenna, ove rapportato al segmento corrispondente nel semidipolo opposto, debbano valere le medesime considerazioni che abbiamo testé espresse nei riguardi dell'antenna rigida, con il rafforzamento delle componenti dei campi disposte in senso longitudinale e la mutua cancellazione di quelle trasversali. Se poi ad esempio le estremità del nostro dipolo non saranno collocate alla stessa altezza, la polarizzazione non sarà in realtà perfettamente orizzontale ma obliqua, possiederà cioè una componente verticale tanto più marcata quanto maggiore sarà il dislivello tra le stesse. Non che la cosa dia particolarmente fastidio, in alcuni casi potrà persino dimostrarsi vantaggiosa; importante è ora sapere che c'è. Abbiamo sin qui ragionato sul vettore tensione \underline{E} , ma analogo ragionamento potrebbe replicarsi per il vettore intensità del campo magnetico \underline{H} (originato dalla corrente i) con la semplice avvertenza che questo è sempre ortogonale al vettore \underline{E} oltre che alla direzione di propagazione (versore \underline{r}). A proposito di campi, se ancora non l'avessimo fatto gioverà qui ricordare che nei pressi delle antenne accorciate, essi raggiungeranno un'intensità alquanto superiore a quanto non avvenga con le antenne classiche propriamente dimensionate (*full sized*), e pertanto sarà più critico sostarvi nei pressi; ciò per almeno due ragioni. La prima, più diretta, è che tanto il campo elettrico E [V/m] quanto quello magnetico H [A/m] a parità di tensione e di corrente saranno più intensi, e come più concentrati spazialmente, per il ridursi del percorso (al denominatore [m] della frazione) causa la diminuita lunghezza dell'antenna. La seconda, indiretta ma non meno importante, è che la riduzione delle dimensioni fisiche in genere comporta, (particolarmente a causa dell'introduzione di "carichi" aggiuntivi a costanti concentrate o *lumped constants* occorrenti per ottenerne la risonanza nelle bande di frequenza impiegate) un aumento del fattore Q cui conseguono com'è noto da un canto una riduzione della banda

utile, e dall'altro un intensificarsi delle tensioni e delle correnti i originanti rispettivamente i campi E ed H ; ciò oltre alle maggiori perdite rispettivamente dielettriche date dall'elevarsi delle tensioni e soprattutto a quelle per effetto Joule date dall'intensificarsi delle correnti. Come abbiamo detto la nozione stessa di polarizzazione è relativa, come del resto lo sono quelle di orizzontale e verticale, strettamente geocentriche perché legate appunto alla verticale locale, di per sé differente da punto a punto e da località a località. Un bel dipolo perfettamente rettilineo ed orizzontale, ed in tal senso appunto polarizzato nonché percepito dall'osservatore (o per meglio dire ricevitore) locale e così pure, salvo rotazioni ionosferiche e non, da ogni punto cardinale terrestre, se visto dallo zenit (locale) o dalla ISS che lo sorvola o comunque dallo spazio esterno, si potrebbe meglio indicare come ad esempio polarizzato SW-NE, e sempre salvo le rotazioni. Nel caso più generale delle antenne ad onde progressive quali le rombiche o le elicoidali, i ventri di tensione nel susseguirsi dei cicli RF si spostano, appunto progressivamente, lungo l'antenna stessa; ma la simmetria della rombica (sul segmento elementare di un braccio sarà presente ad un dato istante una tensione di valore uguale ma segno opposto a quella presente sul segmento ad esso corrispondente nell'altro braccio) farà sì che la polarizzazione sia sempre perfettamente individuabile e coincida con il piano di giacitura dei bracci dell'antenna. Ciò che invece non avviene nelle elicoidali (ove il riferimento sarebbe al segmento d'antenna che lo precede o a quello che lo segue situato sul lato opposto della spira, e distante un semiperiodo ossia una mezza lunghezza d'onda lungo la circonferenza della stessa) e ne consegue perciò durante il ciclo RF la rotazione continua del piano di polarizzazione nel tempo, che diviene così circolare (destra o sinistra, o più in generale ellittica). Con questo, lasciatci i dipoli alle spalle come ipotetici futuri astronauti l'orbita di Plutone per avventurarsi in altri mondi, ma non le loro particolarità che potranno ancora tornarci utili e non poco, passeremo ad esaminare altri tipi di antenne.



AWARD



Delegazione Regione Lombardia

Amerigo Vespucci World Campaign 2023 - 2025

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



WWW.ASSORADIOMARINA.IT



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

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

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

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

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

L'Associazione Radioamatori Marinai Italiani con il patrocinio dell'A.R.I., dell'ANGET (Delegazione Regione Lombardia) e dell'ANMI (Gruppo di Milano), indice un diploma 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* + I19IABJ + IQ9MQ + **5 SEZIONI ARMI** ⁽¹⁾

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

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

Le stazioni italiane, potranno inviare il proprio contributo per l'award tramite le seguenti modalità:

- via "POSTEPAY" 4023600964377842 intestata a Mattei Alberto;
- via "PAYPAL" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com
- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

E' OBBLIGATORIO INFORMARE VIA EMAIL INVIANDO I DATI DI PAGAMENTO

INFORMAZIONI

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





*Una volta marinaio ...
marinaio per sempre*



www.marinaiditalia.com

Associazione Nazionale
Marinai d'Italia

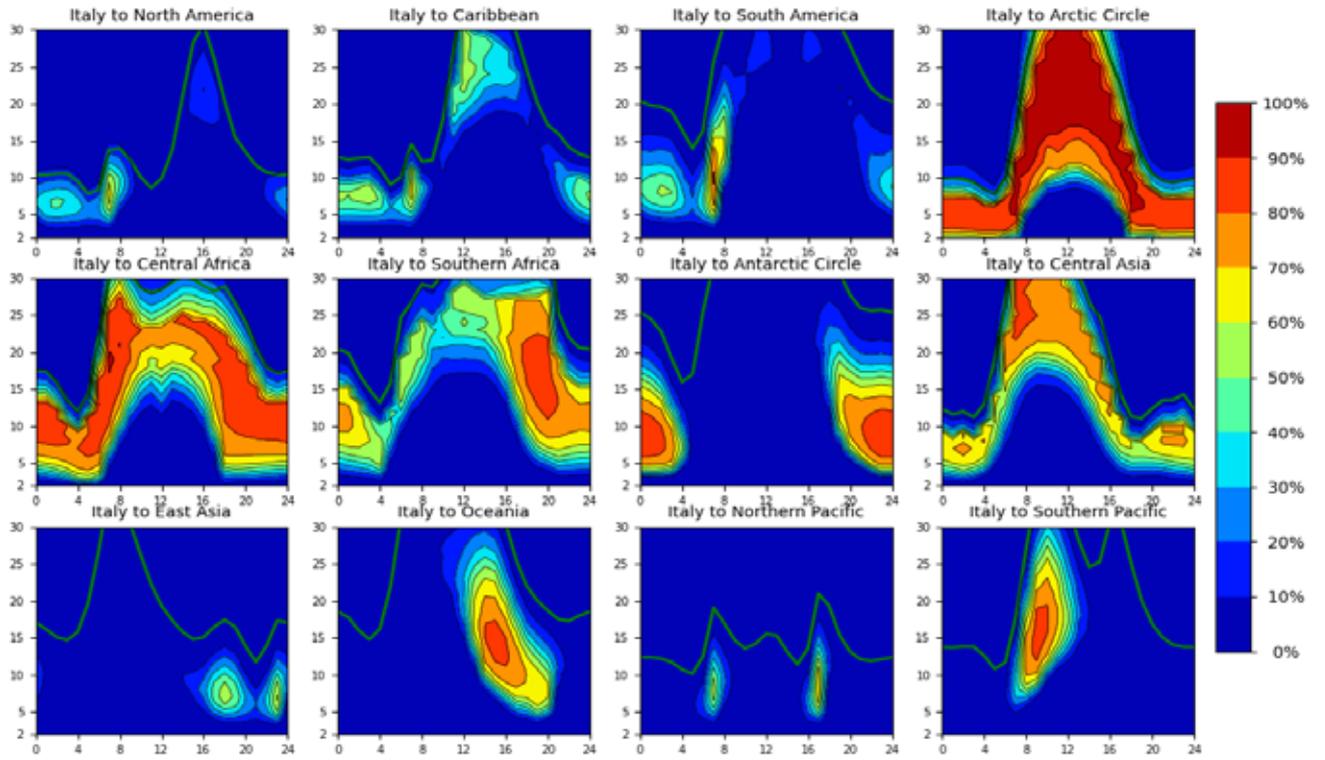
Piazza Randaccio, 2 - 00195

tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

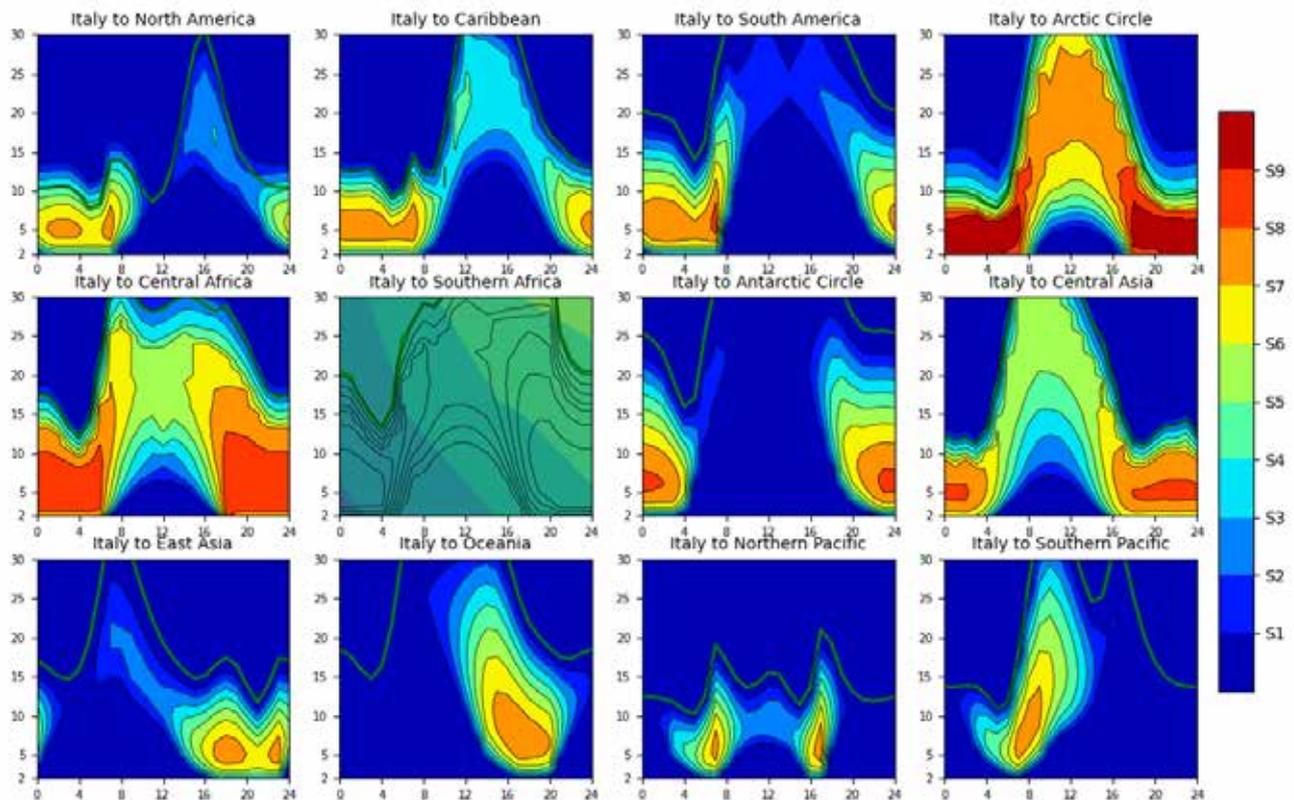
e-mail segreteria@marinaiditalia.com



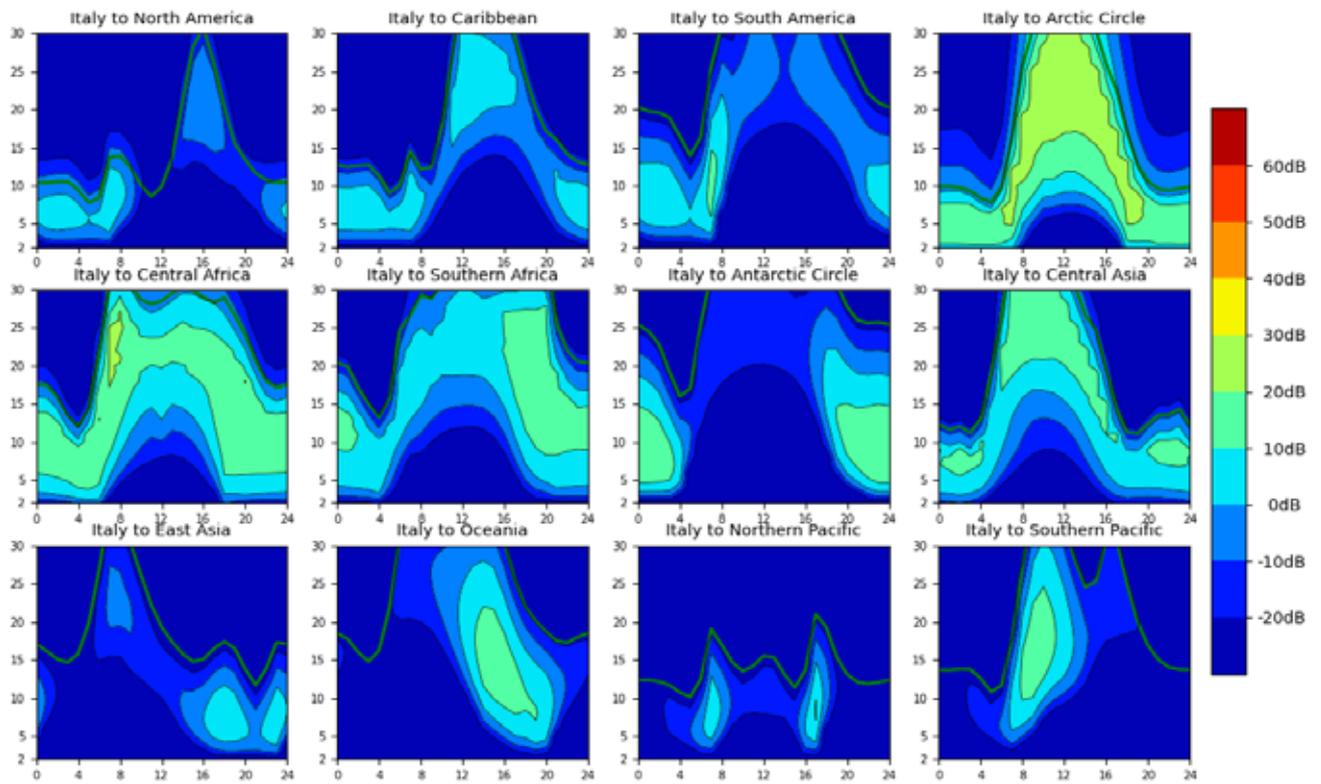
Gennaio 2024 -Previsioni di propagazione in Basic Circuit Reliability- by IU5HIV



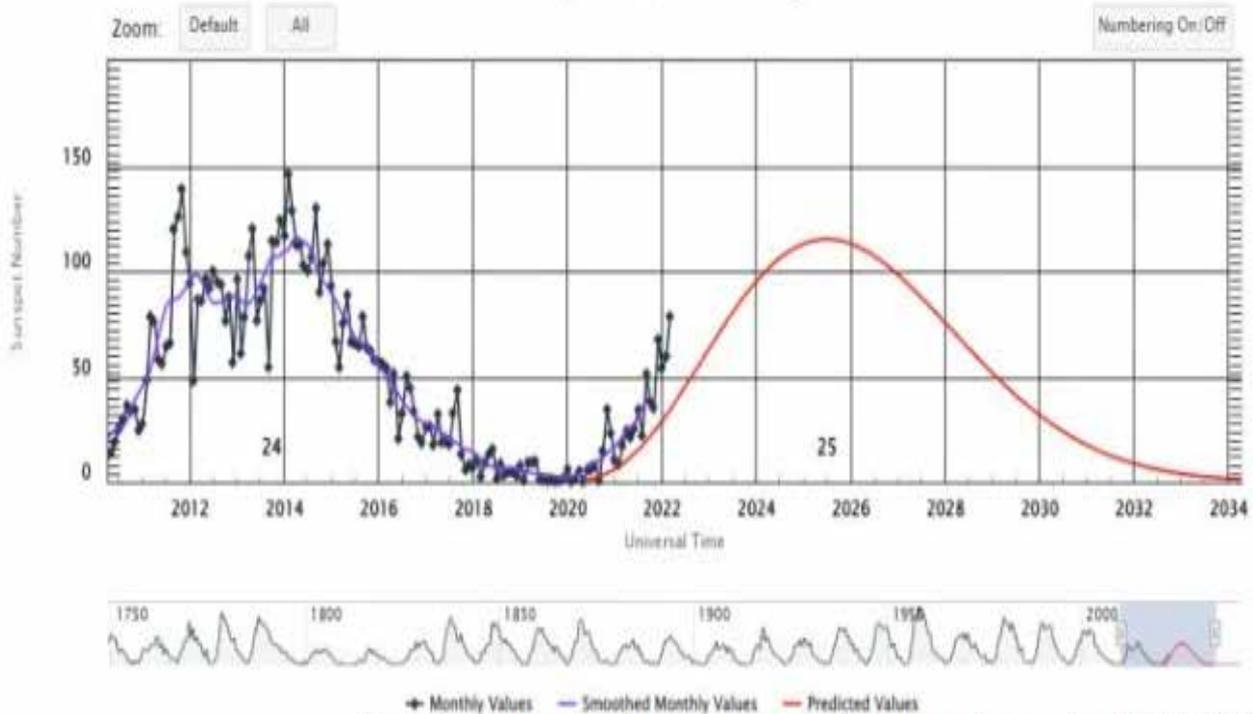
Gennaio 2024 -Previsioni di propagazione in Signal Strength- by IU5HIV



Gennaio 2024 -Previsioni di propagazione in SNR- by IU5HIV



ISES Solar Cycle Sunspot Number Progression



Graph showing predicted sunspot numbers (red) against the actuality. (NOAA SWPC)



Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



Segui
QSL CARD BY IT9EJW
SU



INTERNATIONAL
WARSHIPS AWARD

EIGHT CLASSES
FREE AWARDS

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

PDF FORMAT
PROFESSIONAL HAM RADIO GAME'S

BEAUTIFUL WARSHIPS AROUND
OF THE WORLD

INTERNATIONAL
MARITIME MOBILE AWARD

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT

COME PLAY
WITH US!

www.assoradiomarinai.it
THE BEST ARMI AWARD

**INTERNATIONAL SUBMARINES
AWARD**

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

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

Associazione Radioamatori Marinal Italiani
info@assoradiomarinai.it

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

Best of the Best Awards

NUOVA ID CARD ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM



La prima versione della nostra carta ID era 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.

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

Nominativo:

Cognome:

Nome:



QSL NAVALI

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



8SØHRA

CC Zone 14 ITU Zone 3F

CS5DFG

Ships of the World

RADIO STATION **DL2NSM**

QTH LOCATOR: INSRQ
38 8050N - 0 1405E
03 41 14' N 00 23 47' E

TIME	UTC	BAND	FREQ	ZWAY	QST
08/01/20	17:36	20	-	A7A	S29

This world's fourth oldest ship in their class and the 11th oldest ever in the world
www.nra.pt e-mail: cs5dfg@nra.pt QSL VIA CSNRA

GB175PO
TMC

DF7PM

EA7/DL3OCH
VP9/DL3OCH
W4/DL3OCH
W3/DL3OCH
W2/DL3OCH
H/DL3OCH

DL3OCH/mm




EA7LRD

XXXVI

Concurso Nacional de Sufijos (CNS)

EA7G I

cajamar

ITALIAN RADIO AMATEUR

IT9D

http://home.virginia.net

YOKOHAMA JAPAN

JH1KLN

ZONE 25
JCC 1101

NIPPONMARI PARK, BAYARFA

CENTURY OF UNDERWATER
100 LET ПОДВОДНОМУ МИРУ

HE101

PA6Y

Radio Club Kennemerland

Special Event Station during SAIL 2000 IJmuiden

DF4BV

Heinz Möller - Norderende 34 - D-21762 Bönkau DOK E92

8SØHRA

JS1QQX ZONE 25

JCC#1101 **YOKOHAMA JAPAN** PHOTO: T. NAKAMURA

GB175PO & TM175

Acton, Massachusetts USA

Dan Busse
18 Evergreen Road
Acton, MA 01720 USA
dbusse1@verizon.net

189 Constitution "Old Ironsides" Boston, MA

KØHNL

CQ: 5
ITU: 8
Grid: FN42sl
Middlesex County
SKCC# 16813T

K2G GEORGIA

THE GOOD SHIP "ANNE"

13 COLONIES SPECIAL EVENT STATION

ARMADA ARGENTINA
FRAGATA A.R.A.
"LIBERTAD"
50 VIAJE DE INSTRUCCIÓN
2022

LU8AEU

QSO	Fecha	Hora	Frecuencia	Modo	RST
CX8ABF	01/05/22	00: 58	7.150	LSB	59

RK1AN

Russian Amateur Radio Station

LA1SLB/MM

Statsraad Lehmkuhl

ONE OCEAN
2021 - 2023
SETTING SAIL FOR THE FUTURE

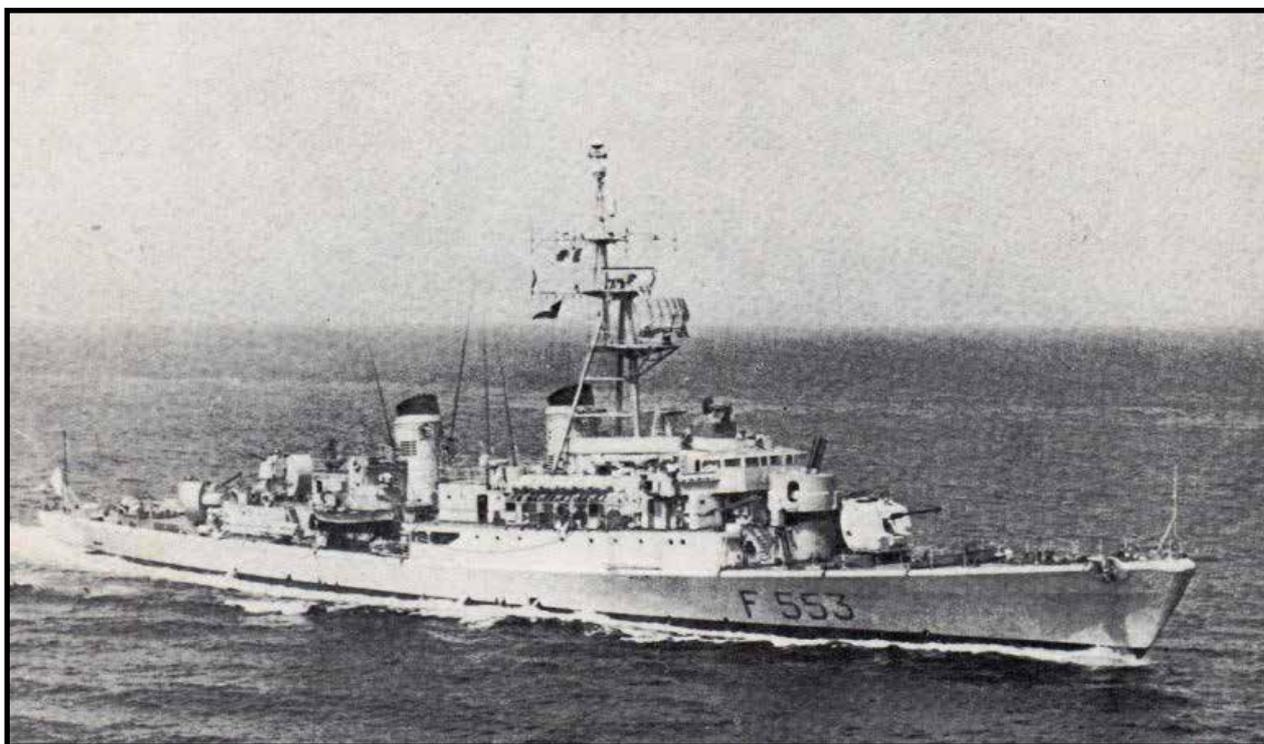
DF4DV DOK E32

Heinz Müller - Norderende 34 - D-21782-BDKau

FOTO STORICHE



Fregata CARLO MARGOTTINI (1960 - 1988)



Fregata CASTORE (1956 - 1980)

La stazione radio di....



La QSL DEI SOCI....



COMMANDER PLAQUE



CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCHELLO

COMMANDER PLAQUE

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO



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

PERIODO di validità

I contatti sono validi dal 1.1.2000 ad oggi.

MODI

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

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

CATEGORIE

Sono previste TRE categorie :

"CC (Capitano di Corvetta)"

"CF (Capitano di Fregata)"

"CV (Capitano di Vascello)"

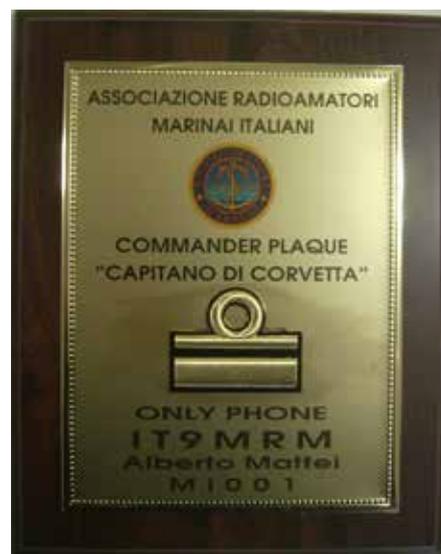
SOTTOCATEGORIE

Sono previste TRE sottocategorie:

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

"ONLY PHONE" (SSB)

"ONLY MORSE" (CW)



RICHIESTE

Va richiesto all' Award manager :

IT9MRM

Alberto Mattei

Via E. Millo, 20

96011 Augusta (SR)

- Italy -

email: it9mrm@gmail.com

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

I contributi possono essere versati nei seguenti modi:

POSTEPAY: 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);

PAYPAL: alberto.mattei@libero.it

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

CARATTERISTICHE DELLA PLAQUE

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

INFORMAZIONI

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



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

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



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

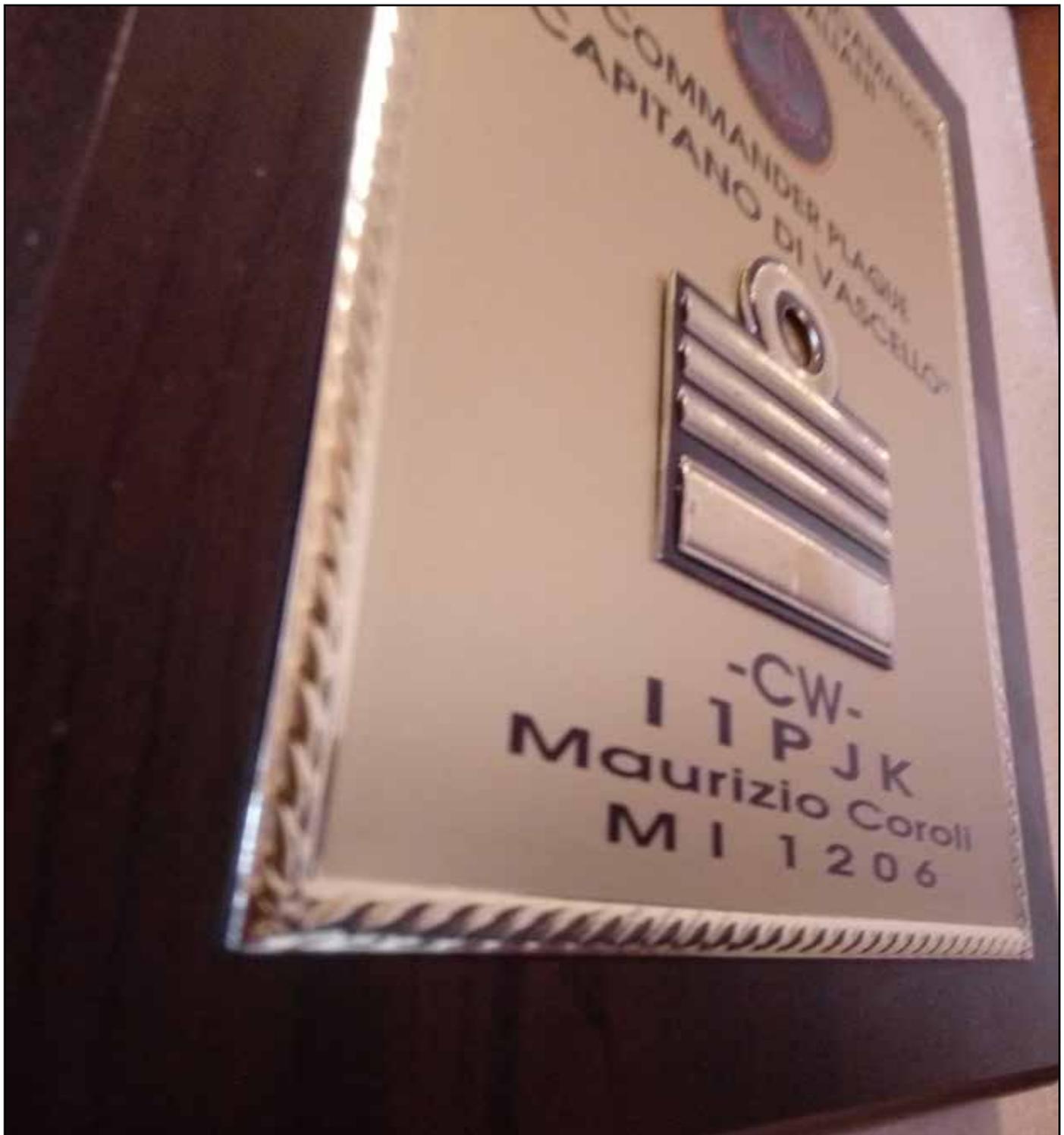
- nr. 10 Stazioni membri ARMI;
- nr. 10 Stazioni membri INORC;
- nr. 5 Stazioni membri MF;
- nr. 5 Stazioni membri RNARS;
- nr. 2 Stazioni membri MFCA;
- nr. 2 Stazioni membri BMARS o MARAC;
- nr. 2 Stazioni membri YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 10 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 10 Stazioni Lightships/Lighthouse;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



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

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





DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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



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

Ulteriori informazioni li trovate sul nostro sito web.

La richiesta va inviata al seguente indirizzo:

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

<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)



2024

1 Luglio 23 - 11 Febbraio 25	Award Amerigo Vespucci world campaign
20 - 21 Gennaio	International Navy Teams Challenge
27 - 28 Gennaio	Italian Navy Contest - CW
8 - 17 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
22 - 28 Aprile	150° Anniversario Guglielmo Marconi
8 - 9 Giugno	35° Anniversario fondazione Guardia Costiera
12 - 16 Giugno	Award Regia Marina - Battaglia Navale di Mezzo Giugno
22 - 23 Giugno	Italian Navy Contest - SSB
9 Luglio	Award Regia Marina - Battaglia Navale di Punta Stilo
18 - 19 Luglio	Award Regia Marina - Battaglia Navale di Capo Spada
11 - 13 Agosto	Award Regia Marina - Battaglia di Mezzo Agosto
13 - 22 Settembre	Italian Navy Ships Radio Station Award
11 - 12 Ottobre	Award Regia Marina - Battaglia di Capo Passero
27 - 28 Ottobre	Italian Navy Contest - FT8
1 - 4 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
7 -8 Dicembre	International Naval Contest - Sponsored by FNARS
12 - 13 Dicembre	Award Regia Marina - Battaglia Navale di Capo Bon
17 Dicembre	Award Regia Marina - Prima Battaglia Navale della Sirte



IL DIPLOMA DELLA

REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



1939-1944

LE EROICHE NAVI DELLA
REGIA MARINA

PERMANENT
AWARDS

L'A.R.M.I. PRESENTA

LE NAVI DELLA
REGIA MARINA
NELLA SECONDA
GUERRA MONDIALE

www.assoradiomarina.it



**AWARD
REGIA
MARINA
NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE**

Un pò di storia

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

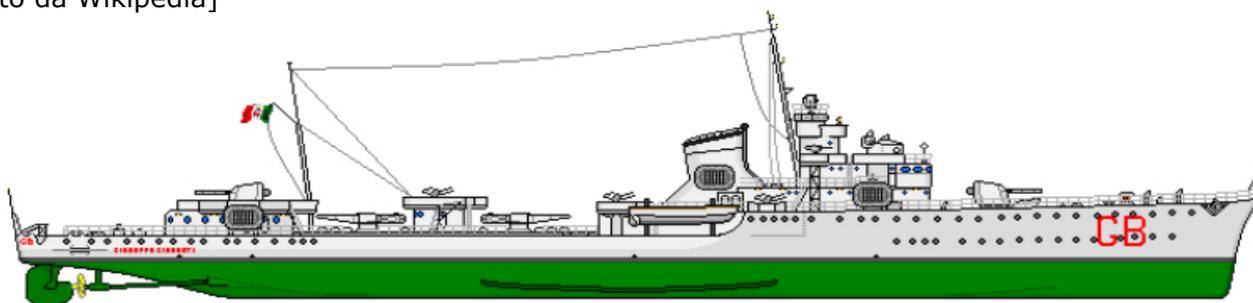
«Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo, capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile [...] consacrerò tutte le mie forze [...] affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle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

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

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

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

[tratto da Wikipedia]



Premessa

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

REGOLAMENTO

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

DATA DI INIZIO

01.01.2019

STAZIONI ACCREDITATE

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

PARTECIPAZIONE

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

PUNTI

Ogni stazione accreditata vale 1 punto

CATEGORIE:

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

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

MODI

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

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

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

PUNTI DIPLOMA

Ci sono quattro classi:

Bronzo : 15 punti;

Argento: 25 punti;

Oro: 50 punti;

Top Honour Plaque: 75 punti;

Diamond Cup: 100 punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

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

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

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni non accreditate passeranno i rapporti RST .

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

ANNIVERSARY DAY

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

22 Marzo : Seconda battaglia navale della Sirte;

27-29 Marzo : Battaglia navale di Capo Matapan;

12-16 Giugno : Battaglia navale di mezzo Giugno;

9 Luglio : Battaglia navale di Punta Stilo;

18-19 Luglio : Battaglia navale di Capo Spada;

11-13 Agosto: Battaglia navale di mezzo Agosto;

11-12 Ottobre : Battaglia navale di Capo Passero;

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

26-27 Novembre: Battaglia navale di Capo Teulada;

13 Dicembre : Battaglia navale di Capo Bon;

17 Dicembre : Prima battaglia navale della Sirte

FIELD DAY

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

PREMI

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

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

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

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

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

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

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale :

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

email: it9mrm@assoradiomarinai.it

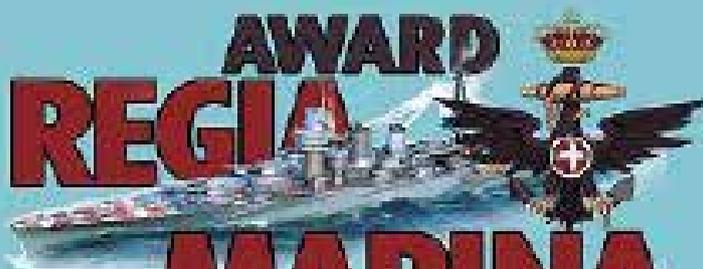
LOGS

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

E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.

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





AWARD
REGIA
MARINA
NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



AWARD'S
SQUADRA
NAVALE

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

ASSORADIOMARINA.IT

Premessa

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

REGOLAMENTO

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



PRIMA SQUADRA NAVALE

La prima Squadra Navale è composta da:

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



STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

 V^A DIVISIONE CORAZZATE 66 - 6V - 6I - 6D	IQ9AAM - IK5AIO IK8FIQ - IK2SOE	 IX^A DIVISIONE CORAZZATE 1T - 1V - 1D	IQ9MQ - IZ1GJK IZ0XZD
 I^A DIVISIONE INCROCIATORI 7A - 6D - 6I	IT9CKA - IOQMY IU7QCI	 IV^A DIVISIONE INCROCIATORI 1A - 1A - 6I - 6I	IT9BRY - IT9SDU IT9PPX - I2QIL
 VIII^A DIVISIONE INCROCIATORI A7 - 66	IZ0EUX - IT9ASD	 III^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE M - 6I - 6A - 6T	IZ0MQV - IU3MEY IZ3CAR - IU0MUN
 V^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE PT - 1I - 1F	IS0HGX - IU8FSU IQ7QN	 VII^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE FR - 6A - 6A - 6T	IW0BTN - IS0HMZ IS0CDS - IW0HIQ
 VIII^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE FR - 6I - 6D - 1P	IK7FPU - IS0HMQ IT9ACJ - I3JYL	 IX^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE AF - 6A - 6D - 6D	IZ5RZS - IQ9BF - IU7OUD (1)
 XIV^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE VI - 6D - 6F - 6A	IW1CDU - IT9ETC IG9ITO - IZ8CJT	 XV^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE PI - 6V - 6V - 7F	IU0KNS - IS0IEK IT9GHW - IW0GFS
 XVI^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERE 6R - 6S - 7A - 1H	IU8NNS - IV3HJB IU2BYH - IK8IJN	 I^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE A1 - 6F - A11 - 6F	IK8NKQ - IT9MRM IV3XPP - IK5AEQ
 II^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6A - 6A - 6I - 6H	(4)	 III^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6R - 6D - 6I - 6I	I3VAD - IQ1YY IU1HGN - S53EO
 IV^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6D - 6D - 6R - 1B	IZ1WTM - IZ1HVD IT9JAV - IZ0LNP	 V^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6F - 6F - 1F - 6R - 6A	I2AZ - IZ0JSD (3)
 VI^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6K - 6S - 6S	IT9HHL - IU7LQP IU0OTF	 VII^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6S - 6R - 6D	IW2JJS - IS0SZU IK7LQH
 VIII^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 111 - 1F - 1R - 1R	IZ6BUV - IS0HZE IW9HKM - IS0FAP		

(n.) Stazioni ancora da accreditare



SECONDA SQUADRA NAVALE

La seconda Squadra Navale è composta da:

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



STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

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

(n.) Stazioni ancora da accreditare



WWW.ASSORADIOMARINA.IT

Award

REGIA MARINA



CALENDARIO EVENTI

22 MARZO:
SECONDA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE

27-29 MARZO:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO MATAPAN

12-16 GIUGNO:
BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO GIUGNO

9 LUGLIO:
BATTAGLIA NAVALE DI PUNTA STILO

19 LUGLIO:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO SPADA

11-13 AGOSTO:
BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO AGOSTO

11-12 OTTOBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO PASSERO

11 NOVEMBRE:
LA NOTTE DI TARANTO

26-27 NOVEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO TEULADA

13 DICEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO BON

17 DICEMBRE:
PRIMA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE



AWARD REGIA MARINA
WWW.ASSORADIOMARINAI.IT



DRASERVICES.IT

shop@draservices.it

Per info e trasferimento file

 +39 3920733361

Numero abilitato solo per whatsapp

STAMPA QSL PERSONALIZZATE



STAMPA A PARTIRE DA SOLI 50 PEZZI!!!!



OFFERTA RISERVATA AI SOCI ARMI a partire da 9 EURO

postepay



SDA
EXPRESS COURIER





MARINA
MILITARE

NOVITÀ EDITORIALI

PALAZZO MARINA

DESIRE TOMMASELLI



Anita 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
ufficiostorico@marina.difesa.it

W i Marinai d'Italia



GADGET'S



capi di abbigliamento originali
MADE IN ITALY

VASTO ASSORTIMENTO DI CAPI DI ABBIGLIAMENTO PERSONALIZZABILI CON LOGO E NOMINATIVO DI STAZIONE.

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

www.assoradiomarinai.it
info@assoradiomarinai.it

ARMI GADGET & CLOTHING

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



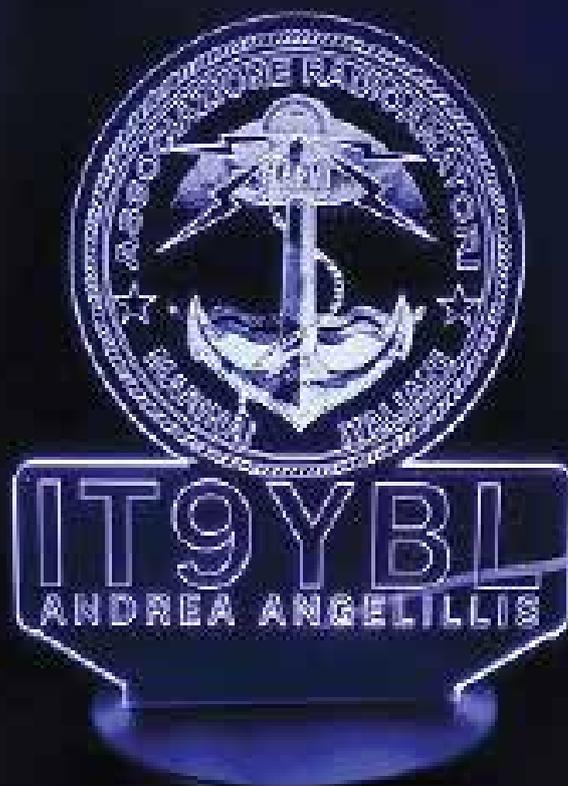
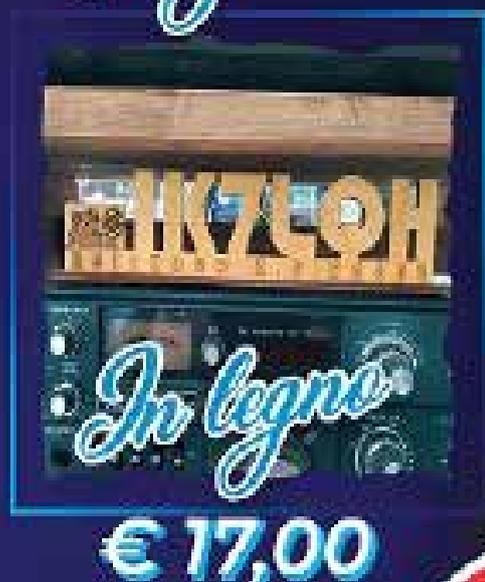
by **NICO'S**

**OFFICIAL
ARMI
STORE**



GADGET'S ARMI

PIÙ SPESE DI SPEDIZIONE



BASE 14 CM
CON LAMPADA

€ 25,00

QUELLO PICCOLO
BASE 7CM
CON LOGO ARMI

€ 13,00

Callsign

CUSTOMIZED

LAMPADA
IN PEXIGLASS MULTICOLORE

CON PERSONALIZZAZIONE NOMINATIVO E NOME OPERATORE

WWW.ASSORADIOMARINA.IT



IT 9MRM
Alberto

ARMI 001



GADGETS
TOPPE
PATCHES

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

stickerland

Grafica & Stampa - Adesivi & Ricami

**PREZZI
BASSI**



stickerland@libero.it

WWW.STICKERLAND.IT

ABBONATI

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



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

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

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



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it



AMAZON STORE MARINA MILITARE

NAVE VESPUCCI

IL MISTERO DEL TEMPO



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

240 pagine, 30x29.5, rilegato

ACQUISTABILE SU

amazon.it/marinamilitare



Inquadra
il Qr-code

www.marina.difesa.it



MARINA
MILITARE



LE BATTAGLIA NAVALI DELLA REGIA MARINA

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

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

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

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

ploma, da regolamento a regolamento.

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

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

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

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

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

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

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

Teulada";

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

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

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

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

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

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

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



Carissimi,

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

Con orgoglio



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

**ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI**

Auguri

*di un
Buon Natale e
di un
Felice 2024*



MESSAGGI AUGURALI DAI COORDINATORI

COORDINATORE DIPARTIMENTALE AREA CENTRO ITALIA

IZ0EUX - Mercurio (Mirco) Salvatore

Anche quest'anno siamo a scambiarsi gli auguri, già il 2023 volge rapidamente al termine e si approssima il 2024 !!!

Per quanto mi riguarda la seconda metà dell'anno corrente mi ha visto al palo per quanto riguarda l'attività radiantistica. Un trasloco e problemi di salute mi hanno e mi tengono tuttora lontano dalla amata stazione radio anche se mi sono tenuto costantemente informato tramite i soliti canali social. Per fortuna sono quasi al termine delle problematiche e presto tornerò operativo sperando di poter partecipare alla maggior parte delle iniziative che si presenteranno il prossimo anno. La nostra Associazione ormai da qualche anno ha imboccato la strada giusta proponendo numerose manifestazioni, award e attività. Grazie alla instancabile opera di tutti e in primis del nostro Presidente Alberto e del Segretario Andrea, l'ARMI ha finalmente raggiunto la piena maturità con grande visibilità sul territorio nazionale e soprattutto all'estero. Le tantissime

proposte dello scorso anno hanno accontentato tutti dai cultori del CW a quelli della fonia senza tralasciare i modi digitali insomma c'è ne per tutti i gusti; anche l'utilizzo consolidato di hamaward si è rivelato vincente con classifiche e diplomi in tempo reale. Con questo bilancio positivo auguro a tutti voi un 2024 colmo di serenità per voi e le vostre famiglie oltre a tante nuove iniziative che ci permettano di godere di tanto tempo libero da passare in radio collegando i nostri amici armigeri. Un abbraccio, buon Natale e felice 2024 a tutti.



**IN QUESTI GIORNI di FESTA E
di RINNOVAMENTO, TI INVIAMO
i NOSTRI PIÙ SINCERI AUGURI
di FELICITÀ E PROSPERITÀ.**

*Buon Natale e
Felice Anno 2024*



COORDINATORE DIPARTIMENTALE AREA NORD ITALIA

IZ1CCH - Orazio De Marina

Cari armigeri,
come ogni anno in questo periodo si è arrivati al momento di salutare il 2023 e, di conseguenza voi tutti.

Chi ha avuto il tempo di essere presente in radio, sicuramente ha avuto il piacere di incontrarsi via frequenza, mentre per chi, come me, non ha avuto questo piacere, l'occasione cade a fagiolo per potervi salutare voi tutti per il tramite del nostro bollettino.

Gli impegni lavorativi, che mi lasciano poco spazio per stare a casa, in pratica solo sabato e domenica, unitamente a quelli familiari, hanno ridotto al minimo le mie attività in HF, facendomi apparire in frequenza solo in V/U sporadicamente, purtroppo finché non cesserò l'attività lavorativa così sarà anche per il futuro.

Anche da questo punto di vista, per quanto mi riguarda, sto curando degli interessi immobiliari in altre zone, diverse dalla mia attuale residenza e che, molto probabilmente mi costringeranno ad abbandonare il mio attuale ruolo, non essendo più confacente alla mia attuale posizione geografica, che dovrò ogni tanto lasciare per seguire altri in-

teressi di natura immobiliare.

Ma, ancora per questo 2023, vorrei augurare agli iscritti dell'Area Nord, unitamente a quelli di tutte le zone della nostra bella Italia, un caloroso augurio dal profondo del cuore, di felici festività natalizie per voi tutti unitamente ai vostri affetti più cari.

Speriamo di scambiarci qualche saluto via radio, magari da una zona diversa dalla 1 ove sono attualmente, ma speriamo di vederci in presenza anche in giro nelle zone del Sud ove, sicuramente, sono legato da profondo attaccamento viste le mie radici.

Buone festività a tutti!



AUGURI DI

**Buon Natale
e felice anno nuovo**



Carissimi siamo giunti alla fine di questo 2023 un anno che ci ha donato angoscia e preoccupazione a causa dei conflitti tra la Russia e l'Ucraina e in Israele e Palestina. Nonostante tutte le attività Radioamatoriale si sono svolte regolarmente, il nostro Club attivo in ogni attività programmata.

Augurandoci che il prossimo e imminente anno 2024 sia un anno che ci porti finalmente Pace e serenità di cui ne abbiamo tanto bisogno.

Auguro a tutti voi e le vostre famiglie i migliori auguri di un sereno Natale e un anno nuovo pieno di tanta serenità e pace.





Auguri

Si conclude un altro anno, segnato da importanti eventi che ha visto coinvolti gli armigeri del dipartimento che sono onorato di rappresentare, ringrazio tutti coloro che hanno partecipato alle innumerevoli attività, sapientemente organizzate dalle locali sezioni e dal nostro Presidente; che queste feste siano per tutti voi motivo di aggregazione, felicità e serenità, auguro a voi tutti e le vostre rispettive famiglie un Santo Natale ed un prospero 2024.



MESSAGGIO AUGURALE DAL SEGRETARIO NAZIONALE

IT9YBL - Andrea Angelillis



Ed anche quest'anno è andata alla grande! Tantissime sono state le attività svolte e molte di esse hanno riguardato anniversari molto significativi per la Nostra Associazione.

Fra queste ricordiamo il 92° anniversario del varo della Nave Scuola Amerigo Vespucci, la Giornata della memoria dei Marinai scomparsi in mare, il 110° anniversario della costituzione della categoria dei Radiotelegrafisti della marina Militare; per non parlare dei diplomi dedicati alle battaglie navali della Regia Marina; dell'International Navy Teams Challenge, dell'Italian Navy Contest e degli appuntamenti ormai storici dell'ARMI come il "Navy Coastal" ed il "Navy Ship" ed ai nuovi contest come il "Naval QRP".

Un sentito ringraziamento va a tutti i nostri soci che hanno dimostrato con grande professionalità di **"saper fare squadra"** confermando ancora una volta che questa **"modalità"** è la nostra vera arma vincente: **<<tutti assieme uniti in radio>>**.

Concludo nominando anche tutti i nostri amici che ci hanno lasciato prematuramente quest'anno, IK5IWU Carlo, IK8VHP Delio, ISØQQA Filippo e IT9QQL Nicola, il cui loro ricordo resterà per sempre scolpito nei nostri cuori ed il loro entusiasmo continuerà a sostenerci dal cielo!

A voi tutti ed alle Vostre famiglie giungano i miei più affettuosi auguri di Buon Natale e di un sereno Anno Nuovo, che porti un rinnovato senso di pace, di amore e di fraternità dentro i nostri cuori.

PRESIDENTE DISTRETTO ARMI RAGUSA (IQ9AAQ)

IT9ETC - Danilo Contino



La Sezione ARMI del distretto di Ragusa **"IQ9AAQ"** con i suoi fondatori : IT9BQK Fabio, IT9ASS Giovanni, IT9CLU Salvo, IT9ILM Giuseppe, IT9JOB Gianni, IT9ZEO Corrado e dal sottoscritto IT9ETC Danilo, augura a tutti i componenti della grande famiglia ARMI un Buon Natale e un Sereno Anno 2024.



PRESIDENTE DISTRETTO ARMI TRAPANI (IQ9AAL)

IT9YEM - Mario Barbara



Il Distretto A.R.M.I di Trapani augura a tutti i soci ed alle vostre famiglie un sereno Buon Natale ed 2024 pieno di vera PACE

PRESIDENTE DISTRETTO ARMI PALERMO (IQ9AAM)

IT9HRL - Rosario Romano

La sezione A.R.M.I. del distretto di Palermo dopo un anno di attività radioamatoriale ed avendo conseguito qualche riconoscimento per l'intensa attività e soprattutto ringraziando gli attivatori e i facenti parte della Regia Marina, e di tutta l'ARMI, augura a tutti le buone feste e che siano serene e piene di felicità.



PRESIDENTE DISTRETTO ARMI MESSINA (IQ9AAP)

IT9SKY - Mimmo Intersimone



Relativamente alle iniziative messe in campo, la nostra sezione IQ9AAP ha partecipato (limitatamente agli impegni lavorativi), con entusiasmo e dedizione ottenendo lusinghieri risultati. Siamo pronti in futuro ad impegnarci affinché il tutto faccia crescere ancora di più l'associazione. Auguriamo a tutti i "Radioamatori di Marina" buone feste. E che il 2024 sia foriero di pace e serenità. Auguri.

PRESIDENTE DISTRETTO ARMI LUCCA (IQ5AAT)

IK5AEQ - Luca Vanni



Cari amici in ARMI, vi porgo i saluti e gli auguri di buone festività come Presidente del neonato Distretto ARMI di Lucca, IQ5AAT. Siamo nati da pochi mesi e purtroppo causa motivi di salute miei e anche in parte di altri membri del team, siamo stati poco attivi con il nostro nominativo fino ad oggi. Siamo però presenti su LOTW ed eQSL e quindi pronti per

un periodo di maggiore attività, a partire da questo fine di anno. Nella speranza di ascoltarci presto on air, rinnovo i nostri auguri a tutti!



PRESIDENTE DISTRETTO ARMI LECCE (IQ7AAJ)

IZ7LOW - Roberto Pepe

La nostra associazione IQ7AAJ "DISTRETTO DI LECCE MI-1800" fra poco di un mese annovererà il suo primo anniversario di costituzione. Ad oggi il numero dei soci si aggira attorno alle 26 unità, il nostro desiderio ovviamente è quello di incrementare e vederla crescere. Nel 2023 abbiamo cercato in tutti i modi nonostante gli impegni di prendere parte agli eventi organizzati dal sodalizio, raggiungendo gli obiettivi proposti. Ci auguriamo di poter affrontare con serenità e impegno tutto il programma del 2024. Vorrei ringraziare tutti i miei collabo-

ratori del distretto di Lecce, Il Presidente Nazionale, il segretario e tutto il C.D. dell'ARMI. Da tutti noi vi auguriamo buone Festività Natalizie.

Auguri

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 28102008051134000400075643
con la causale "Volume/Agenda 2021"

Link istituzionali



» Gruppi ANMI & Componenti

Link: pagina Delegazioni - Gruppi e
Componenti Specialistiche ANMI

» Locandine delle ATTIVITÀ'

Link: Locandine delle attività dei
Gruppi

CORONAVIRUS comunicati della Presidenza Nazionale



Collegamento al Giornale on-line



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



UNA SPIACEVOLE STORIA

di Alberto Mattei, IT9MRM - Presidente Nazionale ARMI



Non sono qui per criticare o additare qualcuno o qualche altra persona. Voglio solo chiarire alcuni particolari che a mio avviso mi sembrano ingiustificati e puerili.

Qualche giorno addietro il nostro caro amico Rosario IT9HRL, nostro socio ARMI e fondatore del **Gruppo Attivatori Indipendenti** (insieme a IU0KNS Marcello, anch'esso membro ARMI), hanno avuto una brillante iniziativa, dedicare un memorial a IK8VHP Delio (nostro socio ARMI) scomparso pochi giorni fa. Rosario mi ha contattato chiedendomi se l'ARMI fosse stata disposta a concedere e a poter inserire il logo nella eQSL preparata appunto per l'evento, e chiedendomi inoltre di farmi portavoce nelle nostre chat di informare i nostri soci se volessero partecipare a questo evento. La cosa è stata subito recepita dal sottoscritto dando il consenso alla pubblicazione del logo e invitando tutti i nostri cari soci a partecipare all'iniziativa. La stessa devo dire presa a cuore da tanti nostri colleghi che con Delio hanno scambiato moltissimi messaggi in chat e hanno fatto salotto nei collegamenti in radio soprattutto in 40 metri.

La cosa mi è sembrata giusta e di fatto non ho contattato il C.D. per esporre l'evento, cosa che ho reputato che i nostri colleghi Coordinatori avrebbero dato appunto il consenso.

L'evento in parola era stato coordinato per giorno 2 Dicembre.

Qualche giorno prima, mi richiama Rosario dicendomi che purtroppo chi gestiva le eQSL del GAI (noto radioamatore romano, ex socio ARMI)

non accettava in nessun modo il logo ARMI sulla eQSL che doveva essere inviata a tutti coloro che avrebbero collegato le stazioni accreditate e che bisognava toglierlo se no lui non avrebbe inviato le eQSL.

E il caro Rosario si è trovato in imbarazzo per questa situazione e non sapeva come risolverla.

Mi ha chiesto se poteva togliere il logo dalla eQSL inviata predisponendone un'altra da inviare solo ai soci ARMI (che avrebbe lui stesso inviato personalmente) con il logo ARMI. Al che conoscendo la bontà di Rosario e vedendo che non sapeva come fare in altro modo, gli ho detto che per noi non c'era nessun problema e che questa ridicola presa di posizione in questa maniera, proprio per un memorial a ricordo di chi non c'era più, mi sembrava addirittura eccessiva.

Capisco che chi ha dei risentimenti per una vecchia storia, non ne vuole sapere in nessun modo di rispolverare vecchi rancori e pregiudizi, ma in certi momenti della vita, bisogna pure accettare nell'eventualità piccoli compromessi, soprattutto nei riguardi di chi non centra per niente e che fa di questo Hobby il suo modo di comunicare certe emozioni.

Secondo me è stata una presa di posizione inutile e becera. Ad ogni modo il memorial si è disputato e molti dei nostri cari armigeri hanno ricordato con onore il nostro caro amico Delio. Mi dispiace che alcune eQSL sono senza il nostro logo ed altre (solo per gli armigeri) con il nostro logo. Pazienza ce ne faremo una ragione!!!

MEMORIAL IK8VHP DELIO ORGA
2 NOVEMBRE 2023- 2 DICEMBRE 2023
TO: IT9MRM ALBERTO

Chi siamo

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

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

DIVENTA UN RADIOAMATORE DI MARINA

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

E' un'associazione NO-PROFIT ed apolitica.

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

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



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT





A.R.M.I.

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

www.assoradiomarinai.it



**Perchè diventare un
Radioamatore di Marina?**

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