

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

273/2024

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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



BOLLETTINO DEI MARINAI

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

Associazione Radioamatori Marinai Italiani

editor: Alberto Mattei, IT9MRM

e-mail: it9mrm@assoradiomarinai.it

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

La responsabilità di quanto pubblicato è esclusivamente degli Autori.

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

Grazie e buona lettura!



Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Presidente Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	Parliamo di sentitizzatore vocale per contest
8	IY9MM - 110° Anniversario esperimenti di radiotelegrafia
12	Italian Navy Coastal Radio Stations Award 2024 - Regolamento
14	International Navy Challenge Team 2024 - Classifica
15	Considerazioni finale sul Navy Challenge 2024
18	Il vero valore dei soldi....
19	I musei della Marina militare Italiana - Il Museo Tecnico Navale La Spezia
28	Con la pelle appesa ad un chiodo - Sommergibile Cappellini - Parte Quarta
36	Mareggiate - Guerra Fredda
39	La nave fantasma
42	Radiazione e trasmissioni - Parte diciassettesima
51	ITS Amerigo Vespucci World Campaign Award - 2023-2025
54	Propagazione di Marzo
58	Nuova ID Card ARMI
59	QSL Navali
62	Foto storiche
63	La stazione radio di.. IT9JCW - La QSL dei soci: IW1QIH
65	Commander Plaque
68	Diploma di attestazione ARMI
69	Calendario eventi 2024
71	Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale
85	Gadgets
89	Abbonamento Notiziario della Marina
92	Le battaglie navali della Regia Marina
94	L'award della seconda battaglia navale della Sirte
96	L'award della battaglia navale di Capo Matapan
98	Organizzazione territoriale

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Ci siamo, eccoci al nostro consueto appuntamento con l'editoriale del bollettino dei marinai! Ci sono due cose da dire, una bella e l'altra meno bella!! La prima, siamo per l'ennesima volta l'associazione/club navale che si è aggiudicato per il 2024 il titolo di **TOP NAVAL CLUB**. Questo è il terzo anno consecutivo che siamo a capo delle consorelle navali europee. Hanno gareggiato per assicurarsi questo titolo IQ8XS e IQ9MQ che rispettivamente sono arrivate prima e seconda nella classifica generale. I ragazzi del Distretto di Caserta (IQ8XS) hanno conseguito il titolo di **TOP NAVAL TEAM 2024**. E' da elogiare la partecipazione anche del team di IQ9MQ che si sono destreggiati abbastanza bene pur non essendo completi (mancavano i due operatori radiotelegrafisti sostituiti dal sottoscritto)! Una mancanza significativa è la poca partecipazione a questo diploma, che pur essendo una gara delle stazioni speciali navali è anche una gara rivolta alle stazioni "hunter" che in questo caso sono

mancate!! Come saprete subito dopo è andato il primo round dell'ITALIAN NAVY CONTEST dedicato alle comunicazioni in CW. Questa è proprio la meno bella, non ha partecipato nessuno, ovvero qualcuno c'era che disperatamente chiamava e nessuno rispondeva! Praticamente "assenza totale" nessuno ha partecipato a questo evento... Mi dispiace dirlo, ma non essere presenti ad un qualsiasi evento appartenente alla propria associazione, pur essendo stata pubblicizzata sia sul nostro bollettino che sulle pagine social dell'ARMIA, è una mancanza di rispetto nei confronti di chi organizza e di chi, perde tanto tempo, magari tralasciando la famiglia, per rendere fattibile l'evento. Meditate gente, meditate su questo!! Adesso ci accingiamo tra non molto alle attività, quelle calde, quelle dove la presenza vostra è fondamentale. Il contest delle stazioni radio costiere che per ben dieci giorni sarà in aria con i consueti nominativi speciali dedicati alle stazioni radio costiere della Marina



Militare Italiana. Mi auguro, certo di una vostra partecipazione seria e continuativa. Bene, vi lascio, dandovi appuntamento al prossimo Bollettino dei Marinai, alla seconda settimana di Marzo Buona lettura e buon divertimento con le nostre attività radio navali.

73's de
IT9MRM



NEWS

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

La fine del mese di **Gennaio** e la metà del mese di **Febbraio**, 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.



ON8VC/mm: Jurgen Van Cauwenberge è un elettricista imbarcato a bordo della draga LANGE WAPPER battente bandiera belga. E' molto attivo a bordo quando libero dal servizio o quando si trova in porto, lo si trova spesso in 20 metri in fonia (lo trovate anche in digitale). Opera da bordo con un ICOM IC 718 - 100 W. Attualmente si trova all'ancora a largo di Lome (Togo) - Golfo di Guinea. LANGE WAPPER (IMO: 9174139 - MMS: 205309000 - Nominativo Internazionale: ORMP) è una draga aspirante e naviga sotto bandiera del Belgio. La sua lunghezza fuori tutto (LOA) è di 129,8 metri e la sua larghezza è di 26,85 metri. Per la QSL va inviata via bureau oppure via diretta al suo indirizzo: JURGEN VAN CAUWENBERGE - KULKADETSTRAAT 7 - BRAKEL, OV 9660 - Belgium



UR5FSP/MM: Oleksii "Alex" Kaidanskyi è il comandante della m/v CAPE APOLLO una petroiera battente bandiera delle Is. Marshall. La sua lunghezza fuori tutto (LOA) è di 327 metri e la sua larghezza è di 52 metri. Attualmente si trova al largo di Città del Capo (Sud Africa) in direzione verso il porto di Itaguaí (Brasile) dove dovrebbe arrivare il 16 febbraio. Opera principalmente in FT8 lo trovate tutti i giorni in radio. Al momento scambia solo via eQSL.



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



LU2AIB/mm: E' il nominativo della nave rompighiaccio **ARA ALMIRANTE IRIZAR**, appartenente alla Marina Argentina. La nave è nuovamente operativa ed attualmente si trova in navigazione nello stretto di Drake (uno dei mari più agitati al mon-

do). La Nave è adatta alla navigazione nelle regioni polari, effettua ogni anno campagne antartiche per sostituire il personale e rifornire le basi e le stazioni situate nel continente bianco. E' stata segnalata sul cluster in 40 metri in SSB. Per la QSL deve essere inviata via LU2CN - Via Diretta oppure via bureau.



LU8AEU/mm: E' il nominativo della Nave Scuola **ARA LIBERTAD** della Marina Argentina. Attualmente si trova nella base navale di Mar del Plata per il 150° anniversario della fondazione della città. E' stata operativa in radio i giorni 10, 11 e 12 febbraio in HF (10, 20 e 40 metri) nei modi SSB, CW ed FT4. Il nominativo è stato gestito da membri volontari del servizio radioamatoriale ausiliario della Marina, dalla base navale di Mar del Plata. Le stazioni radioamatoriali argentine e straniere potranno scaricare le proprie QSL accedendo al sistema integrato QSLOG.AR attraverso il sito www.qslog.com.ar nella scheda ATTIVITÀ una volta terminato l'evento e elaborati i log. (Non bisogna inviare nessun log).

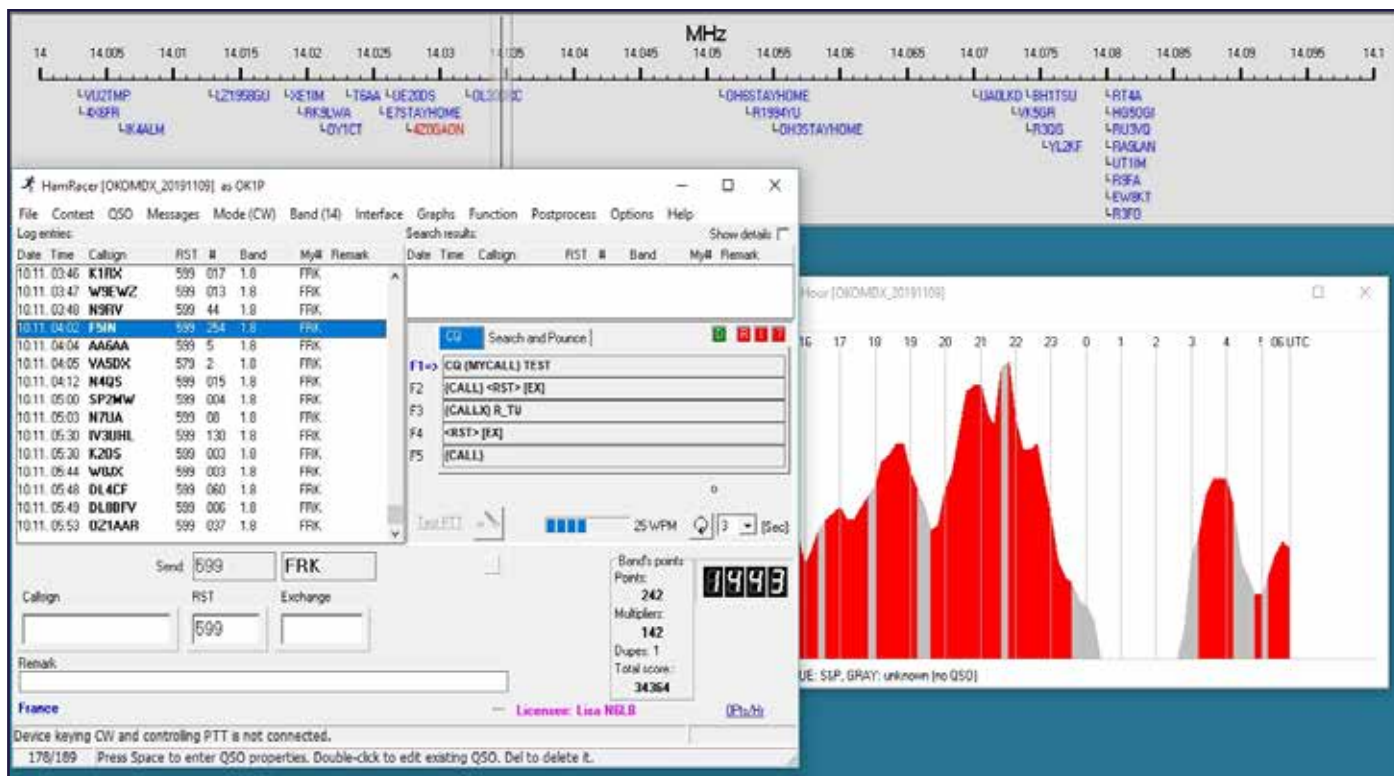


Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 14 Gennaio 2024 al 14 Febbraio 2024), ecco di seguito i nominativi: N6WM - EA3IEB - DP0POL - **UR5FSP** - SP2RG - KD6JUI - **ON8VC** - **SP4RKZ** - G0HUZ - **LU2AIB** - **LU8AEU** -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

PARLIAMO DI SINTETIZZATORE VOCALE PER CONTEST

di Alberto Mattei, IT9MRM



Da qualche anno a questa parte mi sto dedicando ai contest, al momento solo in CW e in RTTY/PSK. Ma l'intenzione futura era proiettata ai contest in SSB, cosa che mi piace tantissimo ma sono limitato per ovvie ragioni (già spiegate a suo tempo in queste pagine). La mia ricerca era focalizzata in un software dedicato stile "VOICE KEYSER", da utilizzare in connessione tra il PC e la mia radio (ICOM IC-7300). Internet mi è stato d'aiuto, sfogliando nell'immenso globo di recensioni e software radioamatoriali, l'occhio è andato a finire sulla pagina web di OK1FIG Petr Maly, un radioamatore/informatico che sviluppa software (questo è il link della pagina web <http://ok1fig.nagano.cz/>). La sua creazione si chiama **HamRacer**, un software per contest in fonia e cw con integrato, oltre al sintetizzatore vocale, un log integrato con statistiche e con esportazione in ADIF e cabrilo, un cluster sintonizzatore visuale (praticamente cliccando sul nominativo visualizzato automaticamente il ricetrasmittitore si sintonizza sulla frequenza) ed una connessione a rotori moderni che utilizzano porte seriali.

Ho voluto subito provarlo, ed ho scaricato il programma, attualmente il file "Setup_HamRacer1.zip" è la versione 1.11.0.0 datato 24 aprile 2023 (sono circa 8,53 Mb). Si installa facilmente e il suo layout è molto semplice ed intuitivo. Ho dovuto

mettermi alla prova ed ho configurato il software inserendo i parametri per gestire il mio IC-7300. Ho configurato i file in memoria per le chiamate, mi sono messo a smanettare facendo varie prove e tentativi; lui utilizza di default la voce di sistema (windows 11) inglese femminile "Zisa", con vari tentativi ho modificato inserendo quella maschile "David" e come seconda option quella italiana "Cosimo" (lui ha di default una in lingua spagnola). Mi sono imbattuto nel contest YOTA (terza edizione quella del 30 dicembre 2023) e mi sono dato da fare, facendo 47 collegamenti in circa quattro ore (non male per la prima volta). Il programma ha gestito perfettamente il contest, pur non avendo nel suo gestionale questo tipo di contest (lui detiene i principali CQWW, CQPF, ARRL DX e qualche altro), però da la possibilità di configurarlo sia in versione DXpedition che in versione users (per altri contest). Poi utilizzando di default una connessione via cable, il voice sintetizzatore è silenzioso e non da disturbo a nessuno (sicuramente ben utilizzato negli orari notturni). Adesso lo sgolamento e gli abbassamenti di voce causati per gli eccessivi sforzi non ci sono più, e sicuramente non ci sono le lamentele famigliari che sopraggiungevano ogni quando gridavo CQ CQ DX. Ora sì che posso fare fonia...in silenzio!!!



110° ANNIVERSARIO

ESPERIMENTI RADIOTELE FONIA



*in onde corte a bordo della
Nave da Battaglia Regina Elena
nel porto di Augusta (1914-2024)*

MARZO 2024

SPECIAL CALL

IY9MM

MARCONI DAY

REGIA NAVE REGINA ELENA

WWW.ASSORADIOMARINA.IT



IY9MM - 110° ANNIVERSARIO ESPERIMENTI DI RADIOTELEFONIA

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award & Contest Manager



L'attività marconiana ricorderà i primi esperimenti di radiotelefonia effettuati da Marconi, ad Augusta presso il porto della Regia Marina a bordo della nave da battaglia Regina Elena. Il nominativo sarà on-air per tutto il mese di Marzo (solo nel periodo del Contest delle stazioni radio costiere non sarà operativo).

Il team opererà prevalentemente in fonia, e saltuariamente negli altri modi (CW, RTTY, PSK, FT8/FT4). La QSL speciale sarà inviata in automatico o appena caricato i logs, via eQSL e caricata anche su LOTW. Per chi desidera la QSL cartacea può richiederla **solo via diretta** al sottoscritto (IT9MRM) con busta preaffrancata e preindirizzata o aggiungendo 2 dollari (per gli stranieri). Purtroppo l'invio via bureau non è consentito, stando alle ultime disposizioni emanate dall'ARI a riguardo dei nominativi marconiani.

NOTE STORICHE

La "RADIOTELEFONIA"

Non si può parlare dell'esistenza di una originale invenzione della radiotelefonia, poiché essa è stata una conseguenza "sucedanea" dedotta dalla radiotelegrafia. Senza togliere lode e benemerita all'opera notevole ed eletta del prof. Majorana, bisogna condividere ciò che, con perfetta aderenza ai tempi ed alle modalità circostanziate ebbe ad esporre il Marchese Luigi Solari:

"La radiofonia non è entrata nel campo delle pratiche applicazioni che dopo l'introduzione delle valvole termoioniche. Il prof. Fleming dell'Università di Londra fu prima ad introdurre insieme a Marconi, di cui era collaboratore, le valvole termoioniche nelle radiocomunicazioni. Meissner, Armstrong, Langmuir, De Forest, Franklin, Round hanno ottenuto brevetti per la trasmissione radiotelefonica con valvole termoioniche, grazie alle quali, ripeto, la radiotelefonia è riuscita ad assumere un largo e pratico sviluppo. Risulta infine in modo incontestabile che per mezzo degli impianti a valvole termoioniche, ai quali Marconi ha dato il maggior impulso e per mezzo delle speciali lunghezze d'onda determinate da Marconi stesso, è stato possibile realizzare i primi efficienti servizi radiotelefonici e la prima trasmissione della parola umana dall'Europa all'Australia. Capita sovente che ogni grande invenzione vanta i suoi discepoli, ma le nuove conquiste della portentosa attività umana, tenendo viva l'opera del trionfatore, non l'oscurano quando contribuiscono a creare nell'ambiente in cui essa prospera una concomitanza di contributi, convergendo in nuove mete. E' importante sapere che al plauso della stampa mondiale per il premio Santoro concesso al prof. Majorana, Marconi aggiungeva il suo compiacimento nel vedere che "il primo posto in questi studi veniva preso da un italiano".

Dopo l'invenzione della radiotelegrafia, erano stati fatti in Italia vari tentativi per realizzare la telefonia senza filo. Occorreva, innanzitutto disporre di onde portanti costanti in ampiezza, persistenti e continue nella generazione e nella propagazione; non bastava ancora. Gli studi degli sperimentatori erano rivolti alla ricerca di un microfono capace di reggere a forti intensità di corrente elettrica, poiché quello a granuli di carbone non era adatto: infatti i granuli riscaldandosi diminuivano la resistenza ohmica, ed il microfono si rendeva inservibile. Per opera del prof. Majorana, dal 1903 al 1912 (e dal prof. Giuseppe Vanni), con l'uso di uno speciale microfono a liquido vibrante (detto ad acqua od idraulico) in grado di sostenere correnti microfoniche intense e sotto altissima differenza di potenziale, applicato ad un generatore ad arco Poulsen, si poté alimentare le antenne con sufficiente quantità di energia. Anno per anno i progressi conseguiti dal prof. Majorana si sono così realizzati.

- 1903: inizio dello studio di un sistema radiotelefonico;
- 1904: realizzo di chiare trasmissioni radiofoniche tra due sale del laboratorio (Istituto Superiore Telegrafico e Telefonico);
- 1907: conversazione radiofonica tra il laboratorio ed il forte di Monte Mario; tra Monte Mario e Porto d'Anzio (52 km); tra Porto d'Anzio ed il cacciatorpediniere "LANCIERE", in rotta verso la Sardegna (ottime ricezioni sino a 150 km); tra Roma, la Sardegna, la Sicilia, (Becco di Vela: 300 km).
- 1908: conversazioni tra Roma ed una ricevente a Londra (nella Direzione del "Post Office"); tra Roma e Trapani (Monte San Giuliano) (420 Km.).

Il prof. Vanni per ottenere la telefonia senza filo, adottò un generatore di onde ad arco, ideato da Moretti (due elettrodi di rame, uno vuoto) attraversato da un getto d'acqua, munito di microfono a scorrimento liquido e lamina vibrante. Le prime prove furono eseguite all'Istituto Militare Radiotelegrafico di Roma, poi con la stazione di Centocelle dove era stato fissato il trasmettitore. Da Centocelle si radiotelefonò a Ponza (120 km), alla Maddalena (160 km), a Palermo (420 km) a Vittoria, presso Ragusa (600 km), ed infine a Tripoli (nel 1911), alla distanza da Centocelle di 1000 chilometri. I sistemi Majorana e Vanni, come è stato detto, rappresentano un interessante passo iniziale per lo sviluppo della radiotelefonica, superato a partire dal 1911 dall'avvento della valvola termoionica. Il progredire della tecnica nella costruzione dei triodi di grande potenza per la trasmissione e di forte rendimento amplificatore nella ricezione, non valse a distogliere Marconi dai perfezionamenti introdotti nella radiotelegrafia, che stentò molto ad abbandonare le onde lunghe. La grande svolta avvenne col 1923 con il passaggio alle onde corte "a fascio" che ammisero l'introduzione della radiofonia col sistema direzionale su lunghissimi tragitti. Il pensiero di Marconi è come sempre molto chiaro; ammetterà

"Le stazioni di grande potenza a onde lunghe di questo Paese, che attualmente esplicano un servizio radiotelegrafico commerciale da e per gli Stati Uniti, sono atte, io ritengo, a trasmettere e ricevere contemporaneamente in ognuna delle direzioni, in condizioni normali, con una velocità media di 20 parole al minuto, per una media giornaliera di 18 ore. Ma le stazioni a fascio, nelle prove ufficiali si sono già mostrate capaci di trasmettere e ricevere contemporaneamente con una velocità media di almeno 100 parole al minuto per 18 ore al giorno (e con una potenza almeno 10 volte inferiore di quelle ad onde lunghe). Vorrei aggiungere inoltre che non penso che il sistema a fascio sia limitato alla radiotelegrafia. Spero che esso possa essere utilizzato per portare la radiofonia su una base molto più pratica di quanto essa non sia attualmente".

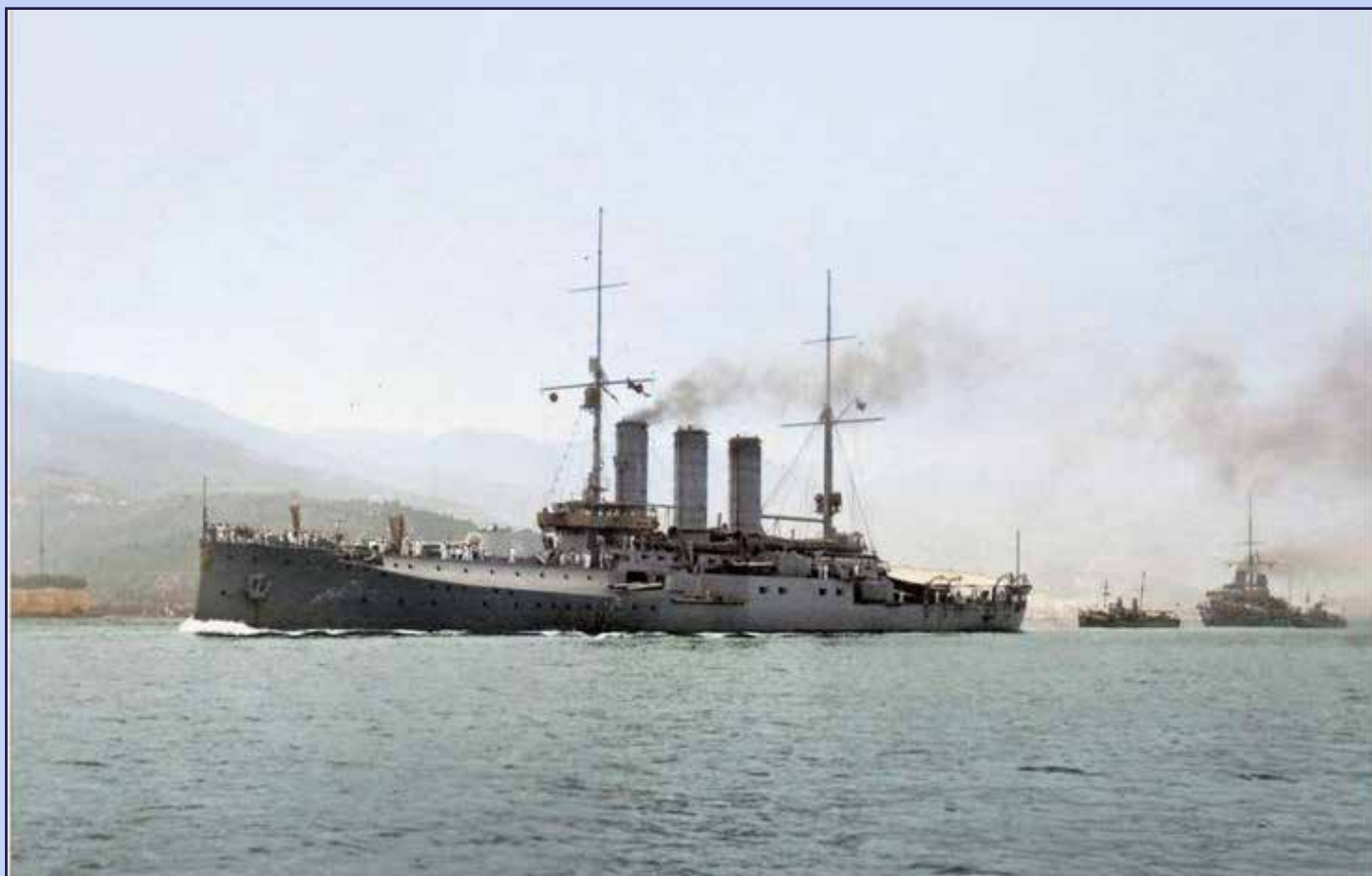
Ed eravamo già nel 1926.

I primi esperimenti in questo campo introdotti dalla Marina Militare Italiana attraverso i primi successi radiofonici:

- nel 1910 tra Venezia e La Spezia si è sperimentato un generatore d'onde, modulato in telefonia, sistema Jacovello.
- nel 1913 Meissner, impiegando valvole ioniche, riuscì ad ottenere un collegamento radiotelegrafico producendo oscillazioni del tutto persistenti, stabili e costanti. Sperimentata per la prima volta a Roma presso il Ministero della Marina, la radiotelefonica entrò nel servizio corrente delle nostre navi nel 1914, con l'apparecchio trasmettitore sistema Marconi-Round (con amplificatore termoionico).

Il 9 marzo 1914 G. Marconi fece installare gli apparati sulla Nave da Battaglia "Regina Elena", ormeggiata nel porto di Augusta (SR); (il segnale veniva ricevuto da un secondo vascello). Le due navi si diressero in mare aperto e, per ulteriori esperimenti, di fronte alla costa della Sicilia, si registrò una ricezione perfetta su di una distanza di 35 chilometri, distanza che per un tempo molto limitato aumentò in modo non chiaro fino a 70 chilometri. La comunicazione venne costantemente mantenuta per un periodo di 12 ore e gli esperimenti inclusero periodi nei quali i segnali erano sia trasmessi interamente sul mare sia con l'interposizione della terraferma.





Nave da Battaglia "Regina Elena"

Vanno ricordati anche il collegamento in fonia, effettuato dal medico e fisico Riccardo Moretti per conto della Regia Marina, tra Roma e Tripoli nel 1912 (1200 Km).

Dal 1920 inizia la graduale diffusione del radiotelefono sulle navi e le comunicazioni radiotelefoniche trovano il campo ideale per il loro utilizzo. Da allora grazie ai rapidissimi progressi scientifici, accompagnati da determinanti perfezionamenti tecnici degli apparati, le radiotrasmissioni hanno progressivamente raggiunto lo stato in cui si trovano attualmente.

Fu consuetudine del grande inventore, dopo le

esperienze risolutive sulla TSF telegrafia senza fili nel golfo di La Spezia nel luglio 1897 e le campagne oceaniche sulla Carlo Alberto del 1901-1902, di mantenersi in stretto contatto con la Marina Militare del Regno d' Italia.

Grazie all' uso gratuito dei brevetti Marconi, i suoi tecnici fondando nell' Arsenal di La Spezia le prime officine italiane di costruzione radio e le scuole di addestramento del personale, con la rapida estensione degli impianti a navi e stazioni costiere, portarono notevole contributo alle comunicazioni a distanza ed alla soluzione dei problemi della radio-propagazione.



Qui sopra al centro G. Marconi in mezzo allo Stato Maggiore della nave da battaglia "Regina Elena", durante le prove di radiotelegrafia fra unita' di squadra con apparati a valvola (1914).



G. Marconi con i radiotelegrafisti della "Regina Elena" nei giorni delle prime esperienze di radiotelegrafia eseguite a bordo. (1914)



ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATION AWARD

dal 8 al 17 marzo 2024

Nel mese di Marzo di ogni anno, viene disputata una gara con la partecipazione delle Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana sparse in tutto il territorio italiano, isole comprese. Le stazioni costiere sono rappresentate con i loro nominativi in uso o che sono stati usati ai tempi della loro operatività. Vengono di fatto riproposte ad onorare la loro esistenza, nominativi speciali operanti dalle stazioni ARMI accreditate.

www.assoradiomarinai.it

REGOLAMENTO

Il Diploma A.R.M.I. denominato "ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS" è stato ideato per ricordare le Stazioni Radio Costiere della Marina Militare Italiana. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo.

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio l' 8 marzo 2024 (00:00 UTC) e si concluderà il 17 marzo 2024 (24.00 UTC).

STAZIONI

Saranno attive le stazioni con nominativo speciale in rappresentanza delle Stazioni Radio Costiere della Marina Militare (Elenco riportato sul sito dell'ARMI <http://www.assoradiomarinai.it>)

MODI

Sono consentiti i seguenti modi :

MORSE – FONIA – DIGITALE (RTTY-PSK-FT8/FT4)

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO

QSOs (HRD) con le Stazioni Radio Costiere valgono:

- CW: 10 punti;
- SSB: 6 punti;
- PSK/RTTY: 4 punti;
- FT8/FT4: 2 punti

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

PUNTI DIPLOMA

Per ottenere il diploma è necessario un minimo di 100 punti

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

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW DIGI : CQ CQ DE II9IGJ II9IGJ AWARD IT NAVY COASTAL RADIO STATIONS K

SSB : CQ CQ da II9IGJ – CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI RADIO COSTIERE DELLA MARINA MILITARE ITALIANA – .

RAPPORTI E NUMERI

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

CATEGORIE

Sono previste SEI categorie:

"DIGIT1" (PSK-RTTY)

"DIGIT2" (FT8/FT4)

"PHONE" (SSB)

"MORSE" (CW)

"MIXED" (solo CW-SSB)

"MIX GENERALE" (CW-SSB-PSK-RTTY-FT8-FT4)

E' ammessa la partecipazione solo ad una categoria.

Sarà cura dell'award manager al termine della gara di contattare il vincitore della categoria, se presente in più categorie, per indicare in quale categoria vuole essere premiato.

Automaticamente il secondo in classifica passerà al primo posto come vincitore della categoria.

PREMI

Saranno premiati con un COASTAL AWARD solo i primi tre classificati di ogni categoria.

RICHIESTE

Potranno richiedere tutti il COASTAL AWARD:

- in cartoncino formato A4 a colori, contributo spese € 10,00
- in pergamena formato A4 a colori, contributo spese € 15,00
- placca in legno formato 20x26 cm, contributo spese € 40,00

andrà richiesto all'Award manager nazionale:

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

email: it9mrm@gmail.com

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

- via "**POSTEPAY**" 4023601045297900 intestata a Mattei Alberto;
- via "**PAYPAL**" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com
- **BONIFICO BANCARIO**: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

E' OBBLIGATORIO INFORMARE VIA EMAIL INVIANDO I DATI DI PAGAMENTO

LOGS

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

INFORMAZIONI

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



INTERNATIONAL NAVY CHALLENGE TEAM - CLASSIFICA

di Alberto Mattei



Ancora una volta il prestigioso titolo di **"Top Naval Club"** è stato assegnato nuovamente all'A.R.M.I. con uno dei suoi due team che ha partecipato **"IQ8XS"** ottenendo il titolo di **"Naval Team Top Player 2024"**.

STAZIONI SPECIALI (TEAMS)

N°	NOMINATIVO	QSO	PUNTI	DXCC	NAVAL	TOTALE
1	IQ8XS (IU8CEU, IU8HEP, IU8FRF, IZ8XXE)	1230	1464	70	22	2,254,560
2	IQ9MQ (IT9HRL, IZ0PAP, IT9MRM)	454	850	47	38	1,518,100
3	DK100DDSR (DF4BV)	206	683	31	35	741,055
4	PI4MRC (PA3DKZ, PA5JW, PA3EEG, PA3FHB)	144	405	28	17	192,780
5	OE6XMF/6 (OE6NFK, OE6FYG)	33	236	17	6	24,072

STAZIONI NAVAL

N°	NOMINATIVO	CLUB	QSO	PUNTI	DXCC	NAVAL	TOTALE
1	I2DMK - Max Di Marco	MI-1686	46	123	15	9	16,605
2	PA0VLA - Jo van Laaschort	RN-944	3	30	3	3	270
3	IK7TVE - Pasquale De Ceglia	MI-184	2	20	2	2	80
4	IT9ETC - Danilo Contino	MI-1699	2	20	1	1	20



Il "Navy Challenge" non è altro che una gara a squadre dove i contendenti devono collegare il massimo dei paesi DXCC e contemporaneamente anche stazioni navali dei clubs navali. Detto ciò ad oggi, i pochi partecipanti non hanno capito come si gioca. Eppure il regolamento mi sembra molto chiaro e semplificativo.

Dobbiamo intanto dividere i giocatori: i primi sono le stazioni (diciamo) speciali ovvero per gli italiani le stazioni IQ che partecipano per la propria associazione/club navale. Per noi dell'ARMI quest'anno ha partecipato IQ9MQ e IQ8XS. I secondi sono le stazioni (diciamo) hunter che possono essere sia navali che indipendenti.

Le regole valgono allo stesso modo delle stazioni speciali. Su questo non credo che ci siano dubbi. Detto ciò, arriviamo al nostro problema.

Tutti i log ricevuti ad oggi, danno un chiaro segno di incomprensione del regolamento, non dico che non è stato letto, ma sicuramente non è stato capito.

Quindi vi invito veramente col cuore di leggere prima il regolamento e poi "giocare" con tutti gli altri. Tutti o quasi (eccetto qualcuno) hanno inviato il proprio log con solo pochi collegamenti, effettuati a dir poco con una stazione speciale. Non è questo il gioco, bisogna collegare il maggior numero di

stazioni (che siano navali o indipendenti), questo fa sì che lo score aumenti, in quanto il moltiplicatore è dato dai paesi collegati, e poi se ci sono nel mezzo anche stazioni navali, ben venga! Il numero del super moltiplicatore dato dalle stazioni navali, vi farà aumentare ancora di più il punteggio.

Come vedete è semplice ma nello stesso modo molto competitivo.

Purtroppo quello che manca è la vostra partecipazione, questo è un grosso handicap, perché scoraggia moltissimo le stazioni navali estere che non vedendo una massiccia partecipazione non hanno voglia di mettersi in gioco, e per le future gare, ci potrebbe essere la possibilità di una non partecipazione a questo evento.

Il "Navy Challenge" non è come l'International Naval Contest, ha delle regole diverse ed è solo riservato alle categorie "Club Station". Questo per incentivare i teams e gruppi che vogliono mettersi in gioco.

Qui farà grande il team, la squadra, che deve essere ben capitanata e gestita da un leader che deve saper giocare tatticamente. Ecco perché chi vince ha chiaro il suo titolo che per il 2024, spodestando il team di IQ9MQ, va ai nuovi campioni: **IQ8XS** che vestiranno il titolo di - **NAVAL TEAM TOP PLAYERS 2024** - Complimenti e BRAVO ZULU.



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





**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



IL VERO VALORE DEI SOLDI.....

di Nunzio Giancarlo Bainco, tratto da Facebook



Le giornate sembrano passare tutte uguali, quelle sveglie di primo mattino per lavarsi e scendere giù per l'attività ginnica, vale sempre il detto "Mens sana in corpore sano" e per noi militare è quasi un obbligo.

Poi risalire su e vestirsi con la tenuta da lavoro e in fila per fare colazione, si è un migliaio di allievi e tutti affamati come lupi.

Dopo in marcia verso le aule di Patria e Onore, ognuno per la propria categoria di appartenenza, il Professor Esposito che durante la sua ora di lezione fumarsi quella nazionale senza filtro.

Alle 13.00 tutti in marcia per raggiungere di nuovo la mensa, si pranza sempre facendo la fila e ognuno che ha sempre da ridire su ciò che ti viene servito. Alla fine te ne vai in cooperativa a prenderti il tuo caffè, la giornata è ancora lunga e guardando l'orologio se hai tempo prendi dei gettoni per una telefonata ai propri cari.

Alle 14.00 di nuovo in marcia per raggiungere sempre il palazzone di Patria e Onore per lo studio obbligatorio, tre ore di fila a studiare per ripassare la lezione del giorno.

Naturalmente oltre alle varie funzioni espletate c'è chi è di guardia, che è di comandata, i posti di lavaggio incessanti che abbiamo consumato le mattonelle dei cameroni, l'asfalto dei viali del comprensorio, la commissione viveri per la pulizia del pentolame della cucina che ha fornito da mangiare per duemila ragazzi.

Stai sempre a pensare il mercoledì, il sabato e la domenica per la libera uscita, tuffarti in città con la speranza di un filarino con le morose del luogo, chi si diverte a fare lunghe vasche "così chiamato quel passeggiare avanti e indietro per il Viale" nel

Centro della città.

Ma è proprio in queste giornate che a volte decidi di non uscire, usi quelle ore per il rassetto dell'armadietto, pulire qualche capo d'abbigliamento, l'istituto è fornito di lavanderia e facendo mente di quello che faceva la mamma cerchi di imitarla nel lavaggio.

Ma è anche una giornata che dedichi un po' di tempo per riflettere, prendere degli appunti e segnarti quello che diventerà il tuo diario personale, ma è anche un modo per interloquire col collega allievo e condividere esperienze, pensieri, sogni.

Vivi in un mondo nuovo per te, non t'accorgi che la tua persona si evolve, cresce anche nel pensare che nonostante i sacrifici a fine mese prenderai quei primi stipendi, anche se pochi spiccioli all'inizio sono comunque il frutto del sudore della fronte.

Ricordo che la prima busta paga era di ventiquattromila lire, gli attuali dodici euro di oggi, rammento che nella trattoria Prinz Braun nel centro città una pizza e una bitta costavano cinquemila lire, il conto è presto fatto di quante volte potevi uscire avendo soldi in tasca.

Potevi spaccare la lire in mille pezzi, comunque il risultato era sempre lo stesso, comunque questo ci ha insegnato nei primi anni il vero valore dei soldi, era bello quando la mamma di dava dei soldi e ti lamentavi pure, oggi non lo fai più perché solo lavorando e sacrificandoti dai il giusto valore a quei soldi.

Pentito di tutti quei sacrifici?, assolutamente no perché penso che sono stato comunque un fortunato, entrare a far parte della grande famiglia della Forza Armata è stato un onore ma anche un privilegio.



Uno tra i più antichi al mondo. Conserva cimeli e reperti testimonianze di navigazioni, esplorazioni, battaglie, esperienze scientifiche, invenzioni, innovazioni.

Museo Tecnico Navale La Spezia

Le Origini

Il percorso inizia con una sezione dedicata alle ORIGINI e allo stretto legame che unisce La Spezia alla Marina, e che caratterizza la vocazione del Museo, insieme "tecnico" e "navale".

Il contesto è la storia della città, un borgo marinaro di 6.000 abitanti nel 1860 che, a seguito della costruzione dell'Arsenale, in soli 10 anni raggiunse i 60.000 abitanti.

Uno sviluppo incredibile che testimonia la grandezza e la genialità di Domenico Chiudo, ufficiale della Regia Marina appartenente al corpo del Genio militare marittimo, il quale riuscì a progettare e realizzare contemporaneamente la base militare e la città che avrebbe accolto la manovalanza necessaria a costruirla, proveniente da ogni parte del paese.

La Marina inaugurò infatti nel 1869 alla Spezia il più grande Arsenale realizzato fino ad allora in Italia e la città divenne un centro moderno e funzionale al

nuovo stabilimento.

L'idea di attrezzare militarmente il Golfo della Spezia fu di Napoleone Bonaparte, che per primo rilevò la sua importanza strategica.

Dopo alterne vicende il progetto francese fu ripreso a partire dal 1842 dal governo piemontese che, con Regio Decreto del 30 maggio 1849, stabilì la costruzione del Regio Arsenale e delle connesse opere di difesa nel Golfo della Spezia. La scelta di istituire l'Arsenale nel Golfo dei Poeti non giunse a caso: una serie di alte colline cingono l'insenatura e ben 42 fortificazioni rendevano l'area inespugnabile da terra e da mare, favorendo la nascita di un polo industriale militare e civile di primaria importanza. Solo con lo sviluppo dell'arma aerea, durante la seconda guerra mondiale, esso fu pesantemente bombardato e danneggiato.

L'imponente opera cambiò definitivamente l'assetto del territorio e dotò l'Italia di una moderna ed efficiente infrastruttura militare marittima.



Una volta ultimato, fu un sito di forte operatività, testimone di costante avanzamento tecnologico e di continua sperimentazione e innovazione, sia in ambito militare che in quello civile. I cimeli esposti raccontano questa storia e ricordano il ruolo e

l'importanza della presenza della Marina per La Spezia, non solo con il suo Arsenale ma anche con tutti i suoi Comandi, Enti e Centri Tecnici che ancora operano nel territorio.



Maestranze

I cimeli riferiti a questo tema sono frutto del lavoro degli artigiani dell'Arsenale e del Museo, eccellenti carpentieri in legno, maestri d'ascia, carpentieri in ferro, congegnatori e altri ancora. Le maestranze erano e sono il cuore pulsante dell'Arsenale e negli anni hanno realizzato, riparato, conservato oggetti diventati oggi preziosi cimeli.

Un primo straordinario esempio esposto è il modello della più bella nave del mondo, simbolo della Marina Militare, del made in Italy e ambasciatrice UNICEF, l'Amerigo Vespucci. L'esemplare è stato costruito dal Capo Operaio Arrigo Chiavacci, con la collaborazione della sezione Vele dell'Arsenale e di Fabio Castiglia, dipendente dell'Arsenale, che ne ha curato l'attrezzatura. Rappresenta la fotografia tridimensionale dell'unità intorno al 1980 in tutti i particolari di arredamento, dotazioni e allestimento. La sua realizzazione è durata oltre 10 anni, dal 1975 al 1985. E oggi le maestranze arsenalizie si prendono cura dell'Amerigo Vespucci : nei bacini vengono svolti lavori di ordinaria e straordinaria manutenzione e ogni anno la sua polena viene

smontata, rinnovata e risistema al suo posto.

Diversi i modelli composti ad uso didattico come riferimento per i cantieri di costruzione. Non calcoli ingegneristici computerizzati, ma manufatti che evidenziavano le forme esatte dei particolari che componevano lo scafo, che poi veniva realizzato in cantiere.

Un altro tributo al mirabile lavoro delle MAESTRANZE sono i modelli delle prime navi varate in Arsenale. La prima nave impostata alla Spezia nel cantiere provvisorio di San Bartolomeo fu proprio, nel 1865, la corazzata Palestro. Appena le officine del nuovo Arsenale furono pronte, a partire dal 1871 nei due scali operativi, ai quali se ne aggiunse un terzo successivamente, si iniziarono ad impostare navi cannoniere, corazzate, sommergibili. Quando si cominciarono a costruire navi più grandi fu necessario allungare tali scali, come per le corazzate Regina Margherita, Regina Elena e Cavour. L'ultima corazzata varata alla Spezia nel 1913 fu l'Andrea Doria. La Regia Marina poi decise di affidare la costruzione delle nuove unità a cantieri privati e nel 1923 l'Arsenale varò le ultime due navi.



Sala Polene

Una collezione unica e straordinaria, situata al primo piano, è dedicata alle Polene, figure lignee che venivano poste sulla prua delle navi per scongiurare la cattiva sorte o per ostentare potere e ricchezza. La Sala è particolarmente suggestiva: le 28 polene sono posizionate su grossi travi curvi in legno che richiamano il dritto di prora dei velieri, sui quali hanno riacquisito la posizione che avevano sulle loro navi, con lo sguardo rivolto all'orizzonte. Le polene esposte provengono da navi militari. Hanno tutte partecipato agli eventi legati al Risorgimento italiano, anche su fronti opposti, come le polene dei piroscafi acquistati nel 1860 per l'Impresa dei Mille - che trasportarono i garibaldini - Fairy Queen, Lord Aberdeen e Cambria, esposte accanto alle polene delle navi borboniche, Partenope e Ercole che si opposero all'avanzata dell'eroe dei due mondi. E come le polene della Marina italiana che parteciparono alle guerre di indipendenza, che si trovano in compagnia di quelle austriache, impegnate sul fronte nemico.

La polena più antica è Minerva (1783), appartenente ad una fregata borbonica che combatté al fianco della flotta inglese di Nelson contro la flotta napoleonica a Capo Noli (SV) e sulla quale venne processato e impiccato l'ammiraglio Caracciolo, reo di aver parteggiato per la Repubblica partenopea

contro il re di Napoli. La polena Euridice (1828) vide l'arruolamento del giovane Garibaldi, mentre il fregio di prora della fregata Des Genèys (1827) assistette alla sua diserzione, come testimoniano i diari di bordo custoditi nell'archivio del Museo.

Affascinanti figure femminili sono la polena Italia (1860) che, ritratta mentre spezza le catene della schiavitù, richiama l'unità del Paese, la polena Kaiserin Elisabet (1854), la mitica Sissi, e Atalanta, recuperata in Atlantico nel 1867 dalla corvetta Valoroso, per la quale la storia si confonde con la leggenda a causa di uno sguardo tanto magnetico da far innamorare e impazzire chi troppo la osserva. In campo maschile si confrontano coraggiosi condottieri come Beroldo (1827), capostipite dei Savoia, ritratto nell'atto di sguainare la spada, Kaiser Max (1862) nella sua potente armatura, Re Galantuomo (1860), nomignolo del re Vittorio Emanuele II, padre della Patria, Juan de Austria (1862) con la mano sulla spada, Frundsberg (1873), che incita i suoi uomini al combattimento. A far da guardia alle belle polene e ai valorosi guerrieri tre gigantesche figure di feroci animali Drake (1861), Salamander (1861) e Leone di Famagosta, alle quali si uniscono le due Cariatidi di nave Italia, poste ai lati della porta di accesso, che rappresentano l'Italia nei panni di guerriera romana.





Uomini, imprese, eroi

Le Imprese: le spedizioni al Polo Nord e l'Eroe della Tenda Rossa

La Marina italiana partecipò ad importanti esplorazioni polari: quella del 1899-1900 organizzata dal Duca degli Abruzzi con la nave Stella Polare e quella del dirigibile Italia nel 1928. La Stella Polare conseguì, per l'epoca, uno straordinario obiettivo: a mezzogiorno del 25 Aprile 1900, sotto la guida del comandante Umberto Cagni, toccò la latitudine di 86°, 33', 49", il punto più a nord raggiunto fino a quel momento. Di questa impresa sono presenti alcuni cimeli originali dotazione della spedizione, come la sega da ghiaccio dell'imbarcazione, il megafono e parte

della cucina da campo usata dall'equipaggio.

Della spedizione del 1928 è esposta l'intera stazione radio, in particolare un esemplare della radio di emergenza, il cui apparato trasmettitore era denominato "Ondina", costruita nell'Arsenale della Spezia, ed alcuni attrezzi di fortuna usati dai sopravvissuti all'impatto. Dopo lo schianto del dirigibile sulla banchisa, il radiotelegrafista di Marina Giuseppe Biagi lanciò infatti l'SOS, che fu captato da un radioamatore russo, consentendo ai soccorritori il salvataggio dei superstiti, riparati sotto la cosiddetta "Tenda Rossa", il loro recupero e il successivo imbarco sulla nave appoggio Città di Milano della Regia Marina.



Gli Eroi nella Grande Guerra

Mario Calderara, ufficiale di Marina, fu il primo italiano a conseguire il brevetto di pilota e a costruire il primo idrovolante italiano, che sperimentò nel 1907 nel Golfo della Spezia. Non prese parte alle azioni belliche ma il velivolo da lui sperimentato fu poi utilizzato, con successo, nella Grande Guerra. Il Museo dedica un tributo particolare agli Eroi dell'Impresa di Premuda, Luigi Rizzo e Giuseppe Aonzo, che il 10 giugno 1918 con i MAS (Motoscafo Armato Silurante) 15 e 21 affondarono Nave da battaglia austro-ungarica SMS Szent István. Unico esemplare esistente, la Torpedine semovente Rossetti "Mignatta", ideata e costruita nell'Arsenale della Spezia da Raffaele Rossetti, con la quale

insieme a Raffaele Paolucci forzò il porto di Pola il 1° novembre 1918 affondando la corazzata SMS Viribus Unitis, già nave ammiraglia austro-ungarica e gemella della SMS Szent Istvan. Imprese che decretarono la vittoria italiana sul mare nella Grande Guerra. Sono inoltre esposti una porzione del barchino saltatore Grillo, protagonista di alcuni audacissimi tentativi di forzamento dei porti austriaci durante la grande guerra e la bandiera di navigazione del MAS 96 con cui Costanzo Ciano l'11 febbraio 1918 compì la "beffa di Buccari", che riporta la scritta e la firma autografe di Gabriele d'Annunzio che quella notte inventò il motto dei MAS "Memento Audere Semper". Nello spazio esterno troverete invece l'imponente statua di Francesco Messina dedicata al pluridecorato Costanzo Ciano.



Gli Eroi nel Secondo Conflitto Mondiale

Diversi i cimeli del secondo conflitto mondiale: un Barchino esplosivo e un Motoscafo silurante, i cui prototipi furono sperimentati proprio nel Golfo della Spezia, protagonisti di diverse ardite azioni. Il "Barchino Esplosivo" o "Motoscafo da turismo modificato" (MTM) era un mezzo navale di superficie in legno. Individuato il bersaglio, a circa 500 m. di distanza, il pilota indirizzava il barchino alla massima velocità verso il suo centro, quindi bloccava il timone, si lanciava in acqua e saliva su uno zatterino. Urtando l'obiettivo il barchino, affondava e armava il detonatore della carica che scoppiava a una determinata profondità per ottenere il massimo effetto distruttivo. Il busto di Luigi Faggioni ricorda la vittoriosa azione di Suda durante la quale, il 25 marzo 1941, con l'utilizzo di barchini esplosivi venne affondato l'incrociatore britannico York.

Il Motoscafo silurante fu sviluppato in diverse versioni e utilizzato anche in funzione anti sommergibile. Quello esposto al Museo è un "Motoscafo da turismo silurante modificato allargato" (MTSMA). Puntava il siluro dirigendosi verso l'obiettivo nemico alla massima velocità, virando velocemente per non essere investito dall'impatto.

Il siluro a lenta corsa "SLC" esposto al Museo è uno dei pochi esemplari intatti. Conosciuto anche come "Maiale", rappresenta l'evoluzione della "Mignatta" di Rossetti. I primi due prototipi di SLC furono testati alla Spezia. Era un "sommersibile tascabile", adatto a trasportare, a bassa velocità, due operatori muniti di respiratori subacquei autonomi e una

carica esplosiva da applicare sulla carena della nave avversaria. Angelo Belloni, ufficiale di Marina, sviluppò diversi progetti destinati ad aumentare la sicurezza delle immersioni, sperimentando tra l'altro un nuovo modello di autorespiratore a ossigeno e una tuta subacquea con mascherino denominata "veste Belloni", utilizzati dagli operatori degli SLC. Il "Maiale" venne usato dalla X^a Flottiglia MAS durante la Seconda guerra mondiale per azioni di sabotaggio contro navi nemiche, spesso ancorate in porti militarmente difesi. Il progetto fu ideato nel 1935 dal capitano del genio navale Teseo Tesei, di cui è esposto il busto, che morì in azione con un suo "Maiale" a Malta.

La monumentale composizione delle lamiere recuperate dal relitto del Regio Sommersibile Scirè, varato proprio alla Spezia il 6 gennaio 1938, celebra la sua epopea. Nello spazio esterno sono esposti uno dei cilindri in dotazione allo Scirè e altre parti dello scafo appartenute al sommergibile. Sulla parete è posto lo specchio di poppa di Nave Olterra, impiegata come base segreta, sormontato da una fotografia dell'epoca della baia di Gibilterra in cui si vede la nave ormeggiata ad Algesiras. La sezione della prora di Nave Olterra ricostruisce in quale modo erano occultati i "Maiali" utilizzati per forzare la baia di Gibilterra. In teca l'orologio subacqueo Panerai Radiomir n. 01, appartenuto ad Ernesto Notari, comandante della missione.

Ogni cimelio testimonia l'evoluzione tecnica dei mezzi d'assalto impiegati nelle attività navali e la straordinaria spinta alla continua ricerca di soluzioni innovative che la Marina ha sempre perseguito.

L'arma subacquea. Siluri e Sommergibili

In un'ambientazione che richiama lo scafo di un sommergibile sono esposti diversi siluri, arma, tipica dei sommergibili, la cui invenzione condizionò profondamente la progettazione delle unità combattenti di tutte le Marine e alcuni modelli di sommergibili della prima e della seconda guerra mondiale.

La sua evoluzione tecnologica è stata costante, dal prototipo impiegato da Whitehead nella prima fase di sperimentazione e acquistato dalla Marina nel 1868 fino al siluro Whitehead della terza serie, prodotto fra il 1883 e il 1887. Sono esposti inoltre

L'eccellenza subacquea. I Palombari

La Marina a La Spezia è da sempre all'avanguardia nell'evoluzione dei sistemi operativi subacquei e nell'esplorazione degli alti fondali. Già negli anni Trenta la ditta Galeazzi di Ceparana produceva lo Scafandro rigido articolato e la Torretta butoscopica, che scendevano fino a 200 e 300 m di profondità rispettivamente, mantenendo una sola atmosfera e quindi senza problemi di decompressione ed embolia. I bracci articolati permettevano di prelevare materiali e svolgere semplici operazioni che potevano essere fondamentali per il salvataggio dell'equipaggio di un sommergibile. Le bombole di aria rendevano i sistemi indipendenti dalla superficie e fornivano una riserva di spinta in caso di emergenza. È esposto anche un raro esemplare della

L'evoluzione di armi e artiglierie

Fucili, mortai e cannoni: una interessante testimonianza di armi e artiglierie che hanno fatto la storia dal Risorgimento ad oggi. Modelli di cannoni del XVIII e XIX secolo ed un modello di pontone armato ancora funzionante ad aria compressa. A seguire una esposizione di fucili impiegati dai reparti della Marina Risorgimentale fino ai nostri giorni, alcuni prede di guerra, diverse bocche da fuoco che datano a partire dal medioevo, fucili

alcuni esemplari impiegati nel secondo conflitto mondiale, fino a modelli più recenti del dopoguerra e La Spezia è stata un punto di riferimento importante per la progettazione e la sperimentazione di varianti sempre più avanzate. Sono inoltre esposti accessori e dispositivi sviluppati nel tempo per aumentare la precisione e l'affidabilità dell'arma siluro, sviluppati a partire dalla fine del XIX secolo.

Nello spazio esterno la sagoma del minisottomarino MSM1 (1984) di nave Anteo, soprannominato "Woodstock" per il colore giallo dello scafo e un mezzo subacqueo utilizzato per la ricerca delle mine.

prima camera iperbarica portatile, telescopica, che permetteva di fornire un trattamento di emergenza ad un embolizzato, e parte della strumentazione utilizzata per un progetto della Sanità della Marina in collaborazione con l'Università di Roma per studio della reattività nervosa in iperbarismo. Vari tipi di elmi da palombaro richiamano una straordinaria epopea che sopravvive nell'addestramento iniziale degli operatori subacquei della Marina e nei ricordi dei palombari più anziani. Con questa attrezzatura, nel secondo dopoguerra, in soli tre anni una esigua squadra di uomini bonificò completamente il golfo della Spezia da migliaia di esplosivi e da più di 300 scafi affondati che ne bloccavano l'attività commerciale e militare, consentendo il riavvio dell'economia locale.

abissini con decorazioni in avorio e tromboncini di varie tipologie, armi bianche, armi da fuoco a pietra focaia, spingarde, alabarde, bocche da fuoco e colubrine di epoche diverse, provenienti dalle collezioni della Marina e da donazioni di privati.

Nella sezione successiva mortai e cannoni e, al centro, l'imponente Centrale di tiro Galileo della corazzata Vittorio Veneto (1937), utilizzata nel corso della seconda Guerra mondiale per il tiro navale.



La Storia della Marina in 200 scatti

La Marina nasce di fatto il 17 novembre 1860, quattro mesi prima della proclamazione dell'Unità nazionale. Ma una Marina italiana è sempre esistita e trova le sue origini nelle antichissime tradizioni della storia navale, dall'antica Roma alle Repubbliche marinare fino a quelle preunitarie e all'attuale Marina Militare. Le fotografie provengono

tutte dall'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare e testimoniano la crescita tecnologica e infrastrutturale della Forza Armata ma anche la straordinaria forza e umanità dei marinai, elementi che furono punti di forza nella Grande Guerra e nel secondo conflitto mondiale e che ancora oggi contraddistinguono la Marina e il suo operato anche in campo civile.



Tecniche ed eccellenze

Storia delle costruzioni navali

I modelli esposti in questa sezione fanno riferimento al tema TECNICA ed ECCELLENZE e raccontano lo sviluppo dell'architettura navale dalla preistoria ad oggi. Una testimonianza unica dell'evoluzione costante che ha caratterizzato il rapporto dell'uomo con il mare, fonte di vita, di conoscenza, di scambio, di progresso, in particolare per i popoli e le nazioni che vi si affacciano.

Le più antiche figure di imbarcazioni sono egizie. Le prime navi erano realizzate dall'intreccio e legatura di giunchi di papiro e nel corso dei millenni della storia dell'Egitto si osserva un continuo progresso nella tecnologia di costruzione, spesso acquisita dai popoli marinari del nord del Mediterraneo. Si apprezzano i modelli in scala di una nave funeraria egizia e di una nave faraonica del XV secolo a.C.,

che furono realizzati proprio nel laboratorio del Museo.

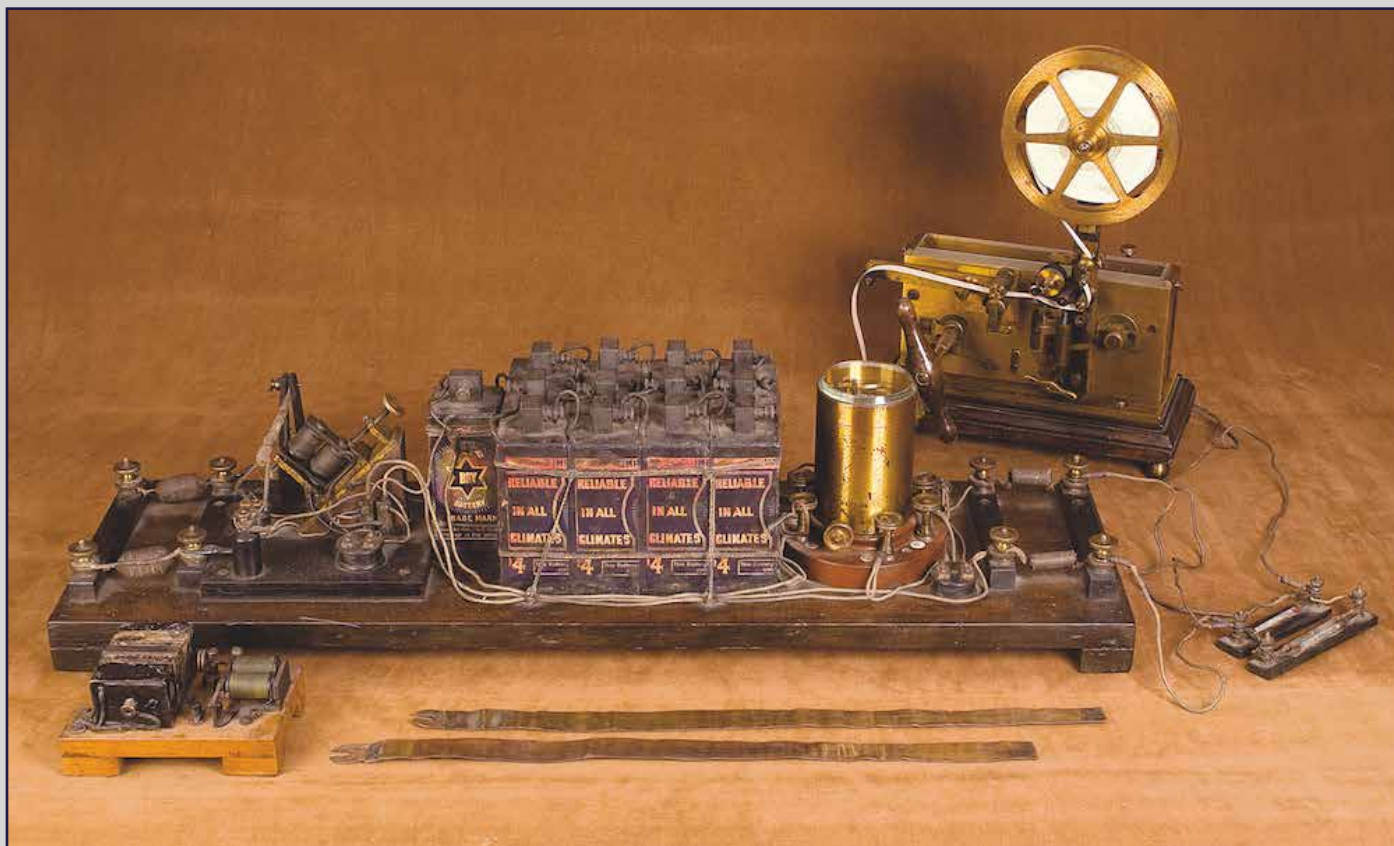
Diverse riproduzioni in scala rappresentano navi romane, come le navi recuperate nel lago di Nemi agli inizi degli anni Trenta e quello di bireme romana della seconda guerra punica con ben visibile il rostro e il corvo inventato da Caio Duilio. Ancora, scavatrici e draghe, i modelli di due navi disegnate da Leonardo da Vinci, le caravelle Nina, Pinta e del nao Santa Maria, un vascello della lega Anseatica, il Kon Tiki, la zattera usata dall'esploratore e scrittore norvegese Thor Heyerdahl, i modelli della nave vichinga Drakkar ritrovata a Oseberg, galeazze e galere, modelli di velieri italiani del XIX secolo. Completano la rassegna una ricca esposizione di navi militari da fine Ottocento al secondo dopoguerra.

Gli ausili alla navigazione

Ancora un tributo a TECNICA ed ECCELLENZE: l'imponente ottica rotante del faro dell'isola del Tino illumina a fasci la sala, quasi a guidare idealmente i modelli delle imbarcazioni esposti. Affascinanti e bellissimi una serie di strumenti nautici ancora oggi utilizzati per il calcolo del punto nave con gli astri, con i punti cospicui terrestri e per il tracciamento delle rotte sulle carte nautiche. Scopriamo poi un bozzellone, una testa di moro, un velaccio di nave Amerigo Vespucci, sostituito a seguito di

un danneggiamento e completo dell'attrezzatura, ancore di epoche diverse, alcune delle quali esposte nello spazio esterno, con ancora visibili i segni del tempo e del mare, grandi timoni. Tra i sistemi di segnalazione troverete un interessante esemplare di eliografo, un apparecchio per l'illuminazione sottomarina, un pannello diottrico per la rifrazione della luce. Nello spazio esterno dell'area museale sono esposte ancore di grandi dimensioni, tra cui spicca l'ancora "a fungo" utilizzata per l'ormeggio delle grosse boe di ancoraggio nelle rade dei porti.





Sala Marconi

La Sala Marconi è stata inaugurata nel 2017. Custodisce la più importante collezione al mondo di apparati originali marconiani e testimonia la sua lunga collaborazione con la Marina italiana ed il ruolo importante che esso svolse nell'evoluzione della radio.

Il Museo espone, oltre agli elementi principali di un sistema trasmettente e ricevente inventato da Marconi, le "zone telegrafiche" originali che riportano scritti i messaggi in alfabeto Morse scambiati il 17 luglio 1897 nel golfo della Spezia durante le prime prove al mondo di radiotelegrafia navale.

Di tali prove, che si svolsero dal 10 al 18 luglio del 1897 sono esposte alcune fotografie che immortalano Marconi durante le sperimentazioni con la stazione trasmettente prima nel piazzale retrostante il Museo, poi presso il laboratorio di

San Bartolomeo, distante circa 3 mila metri. A questi esperimenti seguirono le prime esperienze al mondo con stazione ricevente in mare, dapprima su un rimorchiatore all'interno del Golfo e poi sulla corazzata San Martino della Regia Marina.

Sono inoltre visibili alcuni apparati dei primi anni del XX secolo, costruiti dall'arsenale della Spezia su brevetto proprio o su licenza di Marconi, che concesse alla Marina italiana il permesso di riprodurre, modificare ed utilizzare gratuitamente tutti i suoi brevetti.

Nello spazio esterno ancora un cimelio del grande scienziato: una sezione dello scafo di nave Elettra, la nave laboratorio di Marconi, concessa in comodato d'uso dal Comune di Santa Margherita Ligure. La nave fu recuperata negli anni '60 dalla ex Jugoslavia e sezionata in varie parti oggi distribuite presso diversi musei italiani e esteri.



PLAY
WITH US

IT'S A PLAY

Regia Marina

award

NEW BEGINNERS

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 Quarta



Nei giorni successivi si scoprì nel campo un marinaio radiotelegrafista del Giuliani, Martini: questi era stato separato dal resto dell'equipaggio del Giuliani su richiesta dello stesso comandante Tei, dopo essersi reso protagonista di scalmanata indisciplinata (tentativo di assalto alla cambusa per procurarsi liquori, manifestazioni fasciste con alcuni altri sottufficiali).

Per alcuni giorni l'equipaggio del Cappellini visse in un limbo; tutte le sere si leggeva la Preghiera del Marinaio e si concludeva al grido di "Viva il re", ma un giorno i giapponesi comunicarono – mentendo – che il re aveva abdicato. A questo punto, gli uomini del Cappellini credettero che l'Italia fosse in stato di occupazione; quando fu annunciata la costituzione della Repubblica Sociale Italiana, il 23 settembre 1943, Auconi dichiarò la sua adesione ad essa, e tutto l'equipaggio, ufficiali compresi, aderì piuttosto spontaneamente alla RSI, con

un'unica eccezione: il sergente infermiere Olivo Fattoretto.

Il 24 settembre Auconi s'incontrò con i comandanti di Torelli e Giuliani, Tei e Gropallo, a colloquio dal generale Tsunemichi Arimura, comandante dei campi di prigionia di Singapore e della Malesia. Tei e Gropallo si dichiararono fedeli a Vittorio Emanuele III, mentre Auconi asserì che, se fosse nato un governo Mussolini riconosciuto da Germania e Giappone, lui avrebbe obbedito a quest'ultimo. Iniziò poi a parlare di politica, ma venne redarguito dal generale Arimura, che gli ricordò che, in quanto ufficiale, non doveva occuparsi di politica, bensì obbedire agli ordini del suo re.

Il 2 ottobre 1943, quando si recò nuovamente a colloquio col tenente colonnello nipponico Bano, Auconi aveva già modificato la sua divisa (rimuovendo, ad esempio, la corona dal berretto). Tra gli equipaggi di Torelli e Giuliani le cose andarono diversa-

mente: i comandanti e tutti gli ufficiali, tranne uno, rimasero fedeli al re e vennero trattati avviati alla prigionia; sottufficiali e marinai (ed anche gli operai militarizzati della base), con pochissime eccezioni, aderirono invece alla RSI e si misero sotto il comando di Auconi. Questi provvide, tra l'altro, a raccogliere gli indirizzi di tutti i componenti degli equipaggi dei sommergibili, che consegnò poi alle autorità nipponiche affinché fossero segnalati alla Croce Rossa Internazionale.

Il 28 ottobre, anniversario della marcia su Roma, fu organizzata una cerimonia al termine della quale gli equipaggi gridarono «Viva il duce», anche se non eseguirono il defilamento (mancava lo spazio). Gli uomini furono invitati a firmare una dichiarazione di lealtà al governo regio, che divideva chi rimaneva fedele al re da chi intendeva aderire alla RSI: firmarono in tutto soltanto 28 uomini, di cui 17 ufficiali (perlopiù di Torelli e Giuliani).

Tutti gli altri aderirono alla RSI: tra di essi, compatto, l'intero equipaggio e gli ufficiali del Cappellini, tranne il sergente infermiere Olivo Fattoretto.

Inizialmente i due gruppi furono trasferiti insieme in un altro campo di transito lungo la Sime Road, una vecchia piantagione di gomma con baracche di foglie di palma intrecciate e vitto scarso e saltuario.

Dopo due mesi il gruppo dei "badogliani" venne trasferito nel campo di prigionia di Kranji, e da lì (sul finire del 1943) in un altro campo di prigionia lungo la Sime Road.

Qui languirono fino alla fine della guerra nelle inumane condizioni di vita che i giapponesi riservavano ai loro prigionieri: razioni al limite della fame, lavoro massacrante, disciplina regolata da botte e bastonate.

Diversa fu la sorte degli uomini che avevano aderito alla RSI.

Parecchi s'imbarcarono su navi mercantili tedesche presenti in Estremo Oriente, entrando a far parte dei loro equipaggi.

In undici imbarcarono sulla nave cisterna Brake, adibita a rifornimento di sommergibili; alle 12.10 cdl 12 marzo 1944, però, la nave – già avvistata da un aereo alle 10.56 – fu attaccata dal cacciatorpediniere britannico Roebuck e costretta all'autoaffondamento, alle 13.20, in posizione 31°45' S e 72°16' E.

Il centinaio di superstiti, tra cui tutti gli 11 italiani, venne recuperato dal sommergibile tedesco U 168, che li sbarcò a Batavia dopo due settimane.

L'affondamento della Brake segnò la fine dell'impiego di unità rifornitrici in mare; gli italiani rimasero a lungo a Giava in stato di semiprigionia, senza che nessuno più si curasse di loro (questo, fino a quando non furono trasferiti a Singapore e mandati nel campo di Changi, come prigionieri).

Altri dieci italiani s'imbarcarono sul piroscafo tedesco Bogotà, che rimase bloccato in Giappone fino alla fine del conflitto.

Altri cinque s'imbarcarono sul piroscafo Quito, anch'esso tedesco, convertito in nave appoggio som-

mergibili.

Il 28 aprile 1945 questa nave fu silurata ed affondata dal sommergibile statunitense Bream al largo di Bandjermassin (Borneo meridionale); i cinque italiani finirono in Giappone, dove si trovavano alla fine della guerra.

Un numero ancora maggiore di italiani, 75 tra ufficiali e marinai, si era invece imbarcato il 17 novembre 1943 (per altra fonte, il 29 ottobre), col permesso dei giapponesi, sulle motonavi tedesche Burgenland e Weserland, in partenza per la Francia con carichi di materiali strategici. Sulla Burgenland s'imbarcarono il comandante Auconi, tutto lo stato maggiore del Cappellini, un guardiamarina del Torelli e 26 marinai; sulla Weserland salirono 37 marinai.

Nessuna delle due giunse a destinazione: la Weserland fu avvistata il 2 gennaio 1944 da un idrovolante statunitense PBY Catalina, 595 miglia a sud/sudovest dell'isola di Ascensione, ed intercettata il giorno seguente dal cacciatorpediniere statunitense Somers. Affondata la nave nel punto 14°55' S e 21°30' O (a 900 miglia da Asuncion e 1200 miglia dall'Africa), il Somers ne recuperò 130 naufraghi, mentre altri superstiti furono soccorsi il 6 gennaio da navi statunitensi e brasiliane.

Nell'affondamento della Weserland trovò la morte un ex membro dell'equipaggio del Cappellini, il marinaio Mario Sganzerli.

Non diversa la sorte della Burgenland: camuffata da mercantile statunitense Floridian, lasciò Singapore il 17 novembre 1943 ed attraversò indenne l'Oceano Indiano, doppiando il Capo di Buona Speranza ed iniziando poi la navigazione nell'Atlantico meridionale.

Il 5 gennaio 1944 fu avvistata da un idrovolante statunitense Martin PBM-3S Mariner del VP-203, che richiamò sul posto l'incrociatore leggero Omaha e dal cacciatorpediniere Jouett: dopo essere stata cannoneggiata, la nave si autoaffondò nel punto 07°29' S e 25°37' O (Atlantico meridionale, a 600 miglia da Pernambuco).

Tra i "passeggeri" della Burgen-

land, come detto, c'erano proprio il comandante Auconi e parte degli uomini del Cappellini; insieme all'equipaggio tedesco, si imbarcarono sulle cinque scialuppe, che non furono soccorse dalle navi affondatrici.

Le loro sorti si divisero: una lancia fu soccorsa il 7 gennaio dal cacciatorpediniere statunitense Davis, due da altre navi statunitensi (tra cui il cacciatorpediniere Winslow) e brasiliane nei giorni successivi, mentre le ultime due raggiunsero le coste del Brasile dopo una lunga ed avventurosa navigazione.

Su una di queste ultime si trovavano Auconi ed il comandante tedesco della Burgenland: questi decise di cedere il comando delle scialuppe ad Auconi, ufficiale più anziano e di maggiore esperienza.

Per ironia della sorte, questi uomini del Cappellini si ritrovarono naufraghi non lontano dall'isola dell'Ascensione, dove un anno e mezzo prima si erano trovati i sopravvissuti del Laconia, che proprio il Cappellini aveva soccorso. In nove giorni Auconi e gli occupanti della sua lancia, 8 italiani e 24 tedeschi, percorsero 700 miglia a remi e con l'ausilio di una vela, fino a giungere in vista della costa brasiliana; a quel punto, il 15 gennaio, furono raggiunti soccorsi da una nave brasiliana, che li portò quali prigionieri di guerra dapprima a Pernambuco (Brasile) fino al 3 marzo, e poi negli Stati Uniti.

Imbarcati su una nave, giunsero il 24 marzo a New Orleans; dapprima furono internati nel campo di Monticello (vicino a Little Rock, in Arkansas), e poi (il 10 aprile 1944), falliti i tentativi di convincerli all'arruolamento nelle Italian Service Units (squadre di lavoro composte da ex prigionieri ed internati italiani, create dopo l'armistizio e poste al servizio dell'esercito statunitense), furono trasferiti nel «Fascist Criminal Camp» di Hereford (Texas), da dove sarebbero rimpatriati nel febbraio 1946.

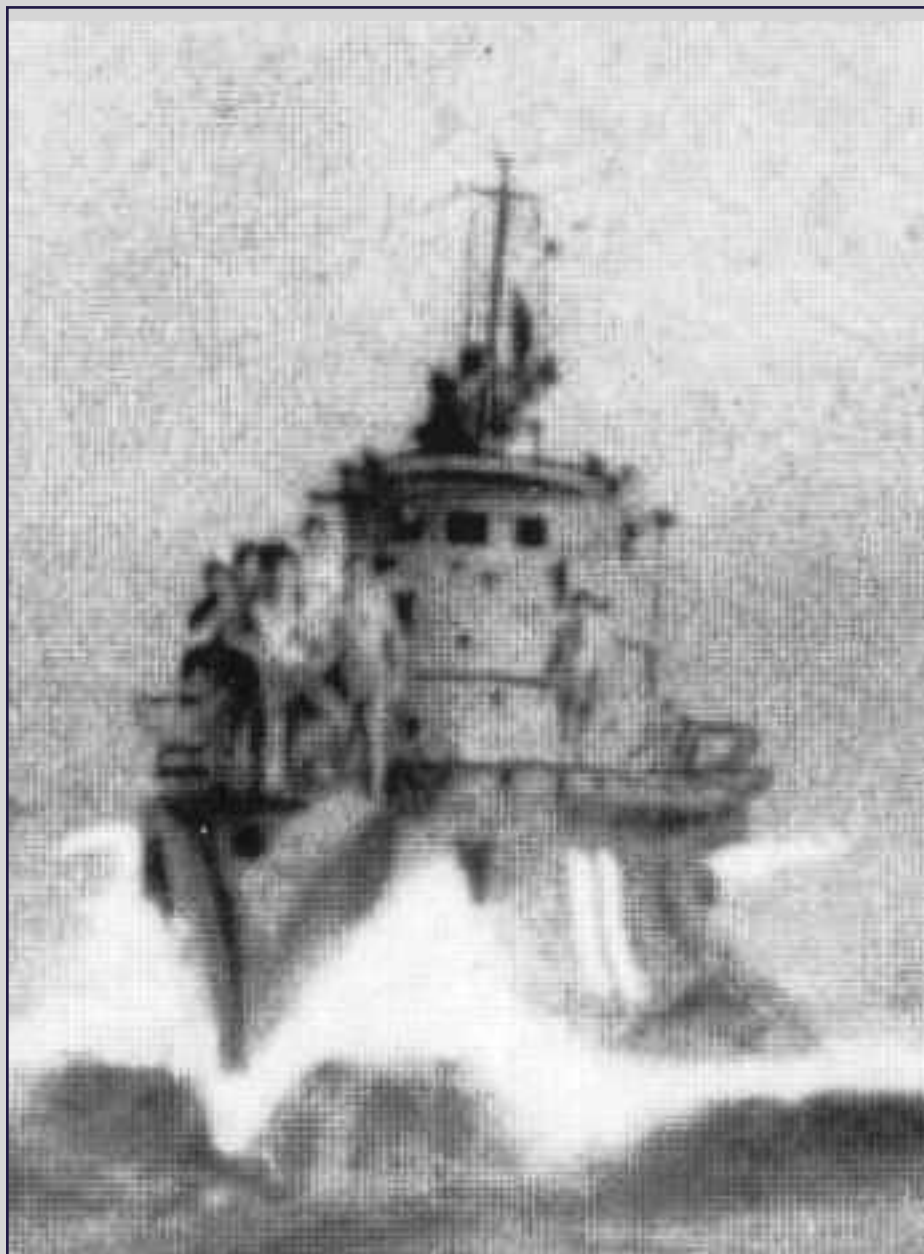
Altri furono inviati in campi di prigionia situati nelle Hawaii, tornando anche loro in Italia nel dopoguerra.

Un'altra settantina degli aderenti alla RSI, infine, rimasero a Singapore. Una cinquantina fu adibita a lavori di manutenzione presso tale base, mentre altri 18 italiani, costituiti da personale tecnico, furono selezionati per integrare gli equipaggi tedeschi dei tre sommergibili catturati, ormai incorporati nella Kriegsmarine (i tedeschi, a corto di personale, andarono a cercare volontari tra gli italiani internati, col permesso dei giapponesi): in quattro, tra cui il capo contabile Lo Casto ed il capo elettricista Lanna, imbarcarono sul Cappellini, mentre su Giuliani e Torelli ne andarono sette per ciascuna unità.

I tre sommergibili, dopo l'internamento dei loro equipaggi, erano passati sotto il controllo del viceammiraglio Hiraoka Kumeichi, comandante della 9a Base di Sasebo. La Marina Imperiale giapponese non era però interessata ai sommergibili italiani, al contrario della Kriegsmarine; le tre unità furono quindi consegnate a quest'ultima, nella quale furono incorporate con i nomi di UIT 23 (Giuliani), UIT 24 (Cappellini) ed UIT 25 (Torelli). Il trasferimento del Cappellini alla Kriegsmarine ebbe luogo il 22 ottobre 1943, con una cerimonia solenne a cui presenziarono l'ammiraglio Paul Wenneker, addetto navale tedesco a Tokyo, e diversi alti ufficiali giapponesi.

Il 6 dicembre 1943 l'ormai ex Cappellini entrò in servizio nella Kriegsmarine con il nuovo nome di UIT 24, assegnato alla 12. Unterseebootsflottille (avente sede a Bordeaux); ne assunse il comando il tenente di vascello Heinrich Pahls, che ne sarebbe rimasto comandante fino al maggio 1945. Secondo alcune fonti, il sommergibile – designato come «Frontboot mit überwiegendem Einsatz für Transportunternehmungen», cioè "unità di prima linea destinata principalmente al trasporto" – venne riarmato dai tedeschi con un cannone da 105 mm, sistemato sul ponte, oltre che con l'installazione di una mitragliera da 20 mm su una piattaforma dietro la torretta.

Quando la Marina tedesca apprese che il sommergibile Ammiraglio



Una foto del Cappellini, forse già in Estremo Oriente e sotto controllo tedesco o giapponese (da it.wikipedia.org)

aglio Cagni, sorpreso dall'armistizio in Oceano Indiano, aveva raggiunto Durban (Sudafrica) e che dunque i nomi in codice «Aquila» dovevano ormai essere noti ai britannici, ai sommergibili furono assegnati dei nuovi nominativi convenzionali, ossia «Mercator III» (l'UIT 23 già Giuliani), «Mercator IV» (l'UIT 24 già Cappellini) e «Mercator V» (l'UIT 25 già Torelli).

La Kriegsmarine non aveva però personale sufficiente, in Estremo Oriente, per poterli armare. C'era l'equipaggio del sommergibile U 511, donato alla Marina giapponese ed appena giunto a Kure, ma quei 49 uomini non bastavano per armare i tre battelli: ne sarebbero serviti almeno

35-40 per ognuno dei sommergibili. Una parte del problema fu risolto imbarcando i naufraghi di navi tedesche affondate in Estremo Oriente (tra di esse, la "nave corsara" Michel), nonché reclutando ed addestrando nel minor tempo possibile civili tedeschi che si trovavano in quelle terre; inoltre, come detto, diciotto tra sottufficiali e marinai italiani che avevano fatto parte dei loro equipaggi vennero convinti a tornare a bordo, formando equipaggi misti italo-tedeschi (probabilmente anche per via della scarsa familiarità dei marinai tedeschi con i motori e le strumentazioni dei sommergibili italiani).



L'UIT 24 (da www.tsushima.su)

Per l'UIT 23 e l'UIT 24 era previsto il rientro in Europa agli inizi del 1944. A metà gennaio i loro equipaggi consegnarono dei regali per le loro famiglie, comprati in Giappone e non imbarcabili sui sommergibili per mancanza di spazio, ad un violatore di blocco tedesco in procinto di partire.

Per il rifornimento in mare (loro e di altri sommergibili in partenza od in arrivo dalla Francia) erano previsto l'utilizzo di due navi cisterna, la Charlotte Schliemann (la stessa nave che già aveva rifornito il Cappellini al tempo della sua sosta forzata nelle Canarie, nel lontano gennaio 1941) e la già citata Brake.

Al comando del tenente di vascello Pahls, l'UIT 24 lasciò Singapore alle 2.05 del 2 febbraio 1944 diretto a Penang, dove giunse alle nove del giorno seguente.

L'8 febbraio, alle 9.05, l'UIT 24 salpò da Penang per tornare in Francia, con a bordo un carico di materiali strategici: 130 tonnellate di gomma, 60 di zinco in lingotti, cinque di tungsteno, due di chinino e due di oppio (per altra fonte: 115 tonnellate di caucciù, 55 di stagno, 10 di altri materiali

tra tungsteno, oppio e chinino).

L'incontro dell'UIT 24 con la Charlotte Schliemann, per il rifornimento, era previsto per il 23 febbraio 1944, nel punto 31°03' S e 55°12' E.

La sezione d'intercettazione OP-20-G dell'Atlantic Section della U.S. Navy, tuttavia, aveva intercettato tre messaggi relativi ai previsti rifornimenti in mare dell'UIT 24 e di altri sommergibili tedeschi: la Charlotte Schliemann era giunta a Singapore il 24 dicembre 1943, proveniente dalla Cina, ed il 13 gennaio 1944 l'Atlantic Section poté apprendere, grazie alle decrittazioni, che la cisterna tedesca avrebbe dovuto rifornire l'UIT 24 e l'U 510, diretti in Europa, nonché quattro altri U-Boote provenienti dalla Francia. La Charlotte Schliemann lasciò Singapore l'8 gennaio, giunse a Batavia l'11 e ripartì poi per il primo appuntamento, con l'U 510, che ebbe regolarmente luogo il 26 gennaio. I decrittatori statunitensi intercettarono anche i messaggi relativi a data ed ora di tale incontro, nonché a quelli successivi, compreso quello con l'UIT 24; inviarono allora le loro

unità per intercettare e distruggere la rifornitrice tedesca. Il 12 febbraio 1944, infatti, la Charlotte Schliemann venne affondata dal cacciatorpediniere britannico Relentless in posizione 23°23' S e 74°37' E.

I comandi tedeschi seppero della perdita della Schliemann dopo alcuni giorni; a questo punto venne deciso l'impiego della Brake, che era stata inizialmente tenuta di riserva. La cisterna lasciò Singapore il 29 febbraio 1944, per rifornire l'UIT 24 ed i sommergibili in arrivo dalla Francia. Ai sommergibili venne comunicato che il nuovo incontro avrebbe avuto luogo il 10 marzo 1944 nel punto 34°57' S e 63° E, poi cambiato in 31°57' S e 73° E per l'11 marzo, a mezzogiorno. Gli statunitensi, però, intercettarono i messaggi in entrambe le occasioni, e si ripeté il copione già visto per la Schliemann: il 12 marzo, mentre era intenta nel rifornimento di tre U-Boote (non c'era, però, l'UIT 24), la Brake venne intercettata dal cacciatorpediniere britannico Roebuck e costretta ad autoaffondarsi.

L'UIT 24, giunto nel punto indicato dagli ordini ricevuti, iniziò a navigare in cerchio, attendendo l'arrivo del segnale convenzionale della Brake, che l'avrebbe dovuto rifornire per permettergli di proseguire il viaggio: durante quei giorni, nei quali il tempo andò sempre peggiorando, il sommergibile subì vari danni per via del mare avverso, compresa l'asportazione di parte del pagliolato del ponte di coperta ed anche delle antenne radio, che vennero rapidamente sostituite con un'antenna di fortuna. Quando giunse, via radio, la notizia dell'affondamento della Brake, l'UIT 24 si venne a trovare in una situazione disperata: non solo era azzerata la possibilità di tornare in Europa, ma a bordo non c'era neppure carburante sufficiente per tornare indietro. Il BdU organizzò allora un rifornimento d'emergenza da parte di un altro sommergibile tedesco, l'U 532 (capitano di fregata Otto Heinrich Junker), che si era rifornito dalla Brake poco prima che questa fosse affondata: al sommergibile di Pahls fu ordinato di raggiungere un nuovo punto per l'incontro, che sarebbe dovuto avvenire il 18 marzo. L'UIT

24 ci arrivò a stento, alternando i motori diesel e quelli elettrici per centellinare fino all'ultima goccia di nafta disponibile.

L'incontro tra i due sommergibili ebbe luogo alle 15.15 del 18 marzo 1944: tra le due unità vennero passate delle manichette per l'acqua, che l'U 532 utilizzò per pompare la nafta nei serbatoi ormai quasi vuoti dell'UIT 24. Diversi squali si avvicinavano minacciosamente alle manichette ogni volta che queste toccavano l'acqua, tanto che i marinai tedeschi dovettero sparare contro di essi, uccidendone alcuni ed inducendo gli altri ad allontanarsi. Più volte le manichette si spezzarono, e furono ogni volta faticosamente rattoppate; in un modo o nell'altro, l'U 532 riuscì a cedere all'UIT 24 novanta metri cubi di nafta (40 tonnellate).

Terminato il rifornimento, il sommergibile ex italiano dovette dirigersi per rientrare a Penang. Come se non bastasse, durante la navigazione di rientro i motori dell'UIT 24 subirono anche un'avaria; di ciò fu incolpato il personale tecnico italiano. A coronare il tutto, problemi "disciplinari": il motorista Heinz Rehse affer-

mò pubblicamente, in sala mensa, che secondo lui la guerra era persa, venendo redarguito dal comandante, che lo accusò di disfattismo e minacciò di deferirlo alla corte marziale. La vicenda, comunque, non ebbe seguito. Anche tre degli italiani imbarcati come parte dell'equipaggio si rifiutarono di eseguire gli ordini, tanto che all'arrivo in porto del sommergibile vennero sbarcati e nuovamente internati. L'UIT 24 giunse a Penang il 3 aprile 1944, alle 10.05. Nei mesi successivi, il sommergibile, al pari dell'UIT 25 (l'UIT 23 era stato affondato dal sommergibile britannico Tally-Ho), effettuò alcuni viaggi di trasporto di materiali tra il sud-est asiatico ed il Giappone. In seguito ad un accordo tra le autorità tedesche e quelle giapponesi, i due "UIT" superstiti dovevano trasportare da Singapore al Giappone cibo provenienti dalle piantagioni del Sud-Est asiatico, dove ce n'era in abbondanza, per gli europei che si trovavano in Giappone; e dal Giappone a Singapore rifornimenti militari per le truppe nipponiche stanziate sul continente.



L'UIT 24 nel Mare Interno di Seto (Seto-Naikai), in Giappone, nell'agosto 1944 (da it.wikipedia.org)

Alle 3.04 del 6 aprile il battello lasciò Penang e tornò a Singapore, dove giunse alle 3.35 dell'8 aprile; alle 4.01 del 25 maggio lasciò Singapore con 34 tonnellate di zinco e volframio (per altra fonte questo carico fu imbarcato a Penang e sbarcato a Singapore) e diresse per Tama, in Giappone, arrivandovi all'1.05 dell'8 giugno. Qui fu sottoposto ad un periodo di lavori in bacino nei cantieri Mitsui (riguardanti soprattutto l'apparato motore), che durarono oltre due mesi. Ripartì alle 3.15 del 28 agosto diretto a Kobe, dove giunse alle 00.05 del giorno seguente.

Alle 16.18 del 5 settembre 1944 il sommergibile ripartì da Kobe per tornare a Singapore, dove arrivò alle 7 del 19 settembre, ed alle 7.07 del 28 settembre proseguì per Penang, arrivandovi alle 9.10 del 30. Proprio per settembre 1944 era previsto un nuovo tentativo di tornare in Europa, che venne tuttavia annullato per mancanza di carburante e di mezzi per il rifornimento.

Il 1° ottobre, frattanto, l'UIT 24 era stato formalmente trasferito dalla 12. Unterseebotsflottille alla 33. Unterseebootsflottille (con sedi a Flensburg e Penang). Alle 2.04 del 17 ottobre lasciò ancora Penang per tornare a Singapore, dove arrivò alle 2.09 del 19 ottobre.

Alle 5.55 dell'8 gennaio 1945 il sommergibile partì da Singapore, ma dovette invertire la rotta e rientrare alle 23.20 del 10 gennaio, a causa di noie ai motori.

All'1.02 del 1° febbraio 1945, infine, l'ormai logoro UIT 24 (sempre al comando di Pahls, come in tutti gli spostamenti precedenti) lasciò per sempre Singapore alla volta di Kobe, dove arrivò il 18 febbraio alle 9.15. Qui iniziò un nuovo periodo di lavori, che non erano ancora conclusi quando calò il sipario sulla Germania nazista, tre mesi dopo.

Il 9 maggio 1945 la Germania, sconfitta ed invasa, si arrese senza condizioni: restava ora soltanto il Giappone a combattere contro gli Alleati. Il 10 maggio l'UIT 24 si trovava in secco per lavori nel cantiere Mitsubishi (per altra fonte, Kawasaki) di Kobe, insieme all'UIT 25; al pari delle altre

unità tedesche nel Pacifico, venne confiscato dalle autorità giapponesi.

Il 15 luglio 1945 il sommergibile entrò in servizio nella Marina Imperiale giapponese, con il nuovo nome di I 503, inquadrato nella 6a Flotta. L'ultimo della lunga lista di comandanti di questo sommergibile dalle molte vite fu il tenente di vascello Hideo Hirota (o Hirota Shuzo).

Il trasferimento dell'UIT 24 alla Marina Imperiale avvenne secondo un preciso accordo, già concluso in vista dell'ormai prossima ed inevitabile resa: anziché lasciare i porti giapponesi per consegnarsi agli Alleati, come stabilito dai termini della resa, gli U-Boote in Estremo Oriente sarebbero stati confiscati dalle truppe giapponesi, armi alla mano, e gli equipaggi internati. In realtà l'uso della forza non sarebbe stato necessario; l'invio di soldati giapponesi armati a bordo di autocarri sarebbe stata una pura formalità, necessaria per giustificare "onorevolmente" il passaggio dei sommergibili in mano nipponica, senza che venissero violati i termini della resa tedesca (in quanto i sommergibili non avevano potuto essere consegnati agli Alleati perché requisiti "con la forza" dai giapponesi). Già il 6 maggio l'ammiraglio Wenneker aveva inviato ai sommergibili tedeschi in Estremo Oriente (UIT 24, UIT 25, U 181, U 195, U 219 e U 862) il segnale in codice «Lübeck», stabilito per l'attivazione del piano.

Gli equipaggi tedeschi vennero dunque internati e sostituiti da equipaggi nipponici. Le condizioni d'internamento dei tedeschi furono però ben diverse da quelle riservate agli italiani quasi due anni prima: gli equipaggi vennero sistemati in un piccolo ma confortevole alberghetto alla periferia di Kobe, acquistato dalla Kriegsmarine con denaro in gran parte ottenuto dai giapponesi quale ricompensa per i due viaggi di rifornimento effettuati dai due "UIT". Alcuni dei tedeschi vennero reclutati per addestrare i nuovi equipaggi giapponesi, aiutandoli a familiarizzare con gli apparati dei due sommergibili, a loro sconosciuti.

Alcuni italiani irriducibili (in tutto

una ventina, tra UIT 24/I 503 e UIT 25/I 504) rimasero a bordo anche dopo questo nuovo "passaggio di proprietà", unendosi al nuovo equipaggio nipponico; uno di essi era Raffaele "Raffaello" Sanzio, sergente motorista sul Torelli e poi sull'UIT 25, che i giapponesi trasferirono sull'I 503 nominandolo – secondo quanto da lui raccontato molti anni dopo – direttore di macchina.

Secondo quanto raccontato da Sanzio in un'intervista rilasciata a decenni di distanza, il 22 agosto 1945 le mitragliere Breda da 13,2 mm dell'I 503 avrebbero abbattuto a Kobe, durante un bombardamento, un bombardiere statunitense B-25 Mitchell, ultimo velivolo abbattuto da un'unità dell'Asse nella guerra del Pacifico ("furono proprio le mitragliere Breda da 13,2 del mio sommergibile ad abbattere, il 22 agosto 1945, l'ultimo bimotore da bombardamento Usa. Accadde a Kobe, e siamo stati noi Italiani a tirarlo giù").

La veridicità di questa rivendicazione è però quanto meno dubbia, se si considera che le forze giapponesi nel Pacifico si erano arrese agli Alleati una settimana prima, il 15 agosto 1945 (e, per puntiglio, a quell'epoca il sommergibile non montava più delle Breda già da tempo, bensì una mitragliera binata C/38 da 20/65 mm). Non è di per sé impossibile che l'I 503, e precisamente i suoi mitraglieri italiani, abbiano abbattuto un B-25 durante uno dei bombardamenti di Kobe: ma questo, per forza di cose, avvenne in data antecedente il 15 agosto 1945. Era prevista l'assegnazione dell'I 503 alla base navale di Kure (al cui distretto navale, il 15 luglio, il battello venne formalmente assegnato) per concorrere alla sua difesa nel caso di un'invasione Alleata, ma in realtà il sommergibile non fu mai trasferito da Kobe a Kure. Di fatto, l'I 503 non prese mai parte ad operazioni navali sotto bandiera giapponese (per una fonte, anzi, la Marina giapponese non avrebbe mai assegnato un equipaggio all'I 503, mancando il tempo per selezionare ed addestrare il personale: ma si tratta probabilmente di un errore).

Uno degli italiani dell'I 503, il sottoposto cremonese Giuseppe Beccari, morì nel Mar Cinese orientale in seguito ad un mitragliamento aereo, il 16 luglio 1945.

Alla resa del Giappone, nell'agosto 1945, l'I 503 era nei cantieri Mitsubishi di Kobe, dove venne trovato e catturato il 2 settembre dalle forze di occupazione statunitensi. Gli italiani che si erano uniti ai giapponesi vennero inviati in campi di prigionia.

Il sergente cannoniere Francesco Moccia sarebbe deceduto in prigionia in Giappone il 4 settembre 1947.

Verso la fine del conflitto, i 28 uomini rimasti fedeli al re e gli altri occupanti del grande campo lungo la Sime Road vennero trasferiti nel campo di prigionia di Changi, costituito da una distesa di baracche realizzate attorno all'omonimo carcere. Gli italiani furono sistemati in due celle del carcere, piene di cimici (non diversamente dalle baracche). Proprio a Changi ritrovarono alcuni dei loro commilitoni che avevano fatto scelta opposta: quelli della Brake, là trasferiti da Giava.

Il 10 settembre 1945 il campo di Changi venne liberato da paracadutisti britannici. I prigionieri erano ridotti a larve umane dagli stenti della prigionia, alcuni quasi in fin di vita; si ripresero grazie alle cure loro prestate dal personale medico statunitense.

Sei dei 28 italiani rimasti fedeli al re s'imbarcarono dopo poco tempo sul piroscafo Nine-Holland, diretto in Inghilterra; gli altri 22 vennero imbarcati in ottobre dall'Eritrea, comandata non più da Iannucci ma dal capitano di fregata Ugo Giudice, già sommergibilista di Betasom. Giudice parlò anche ai 36 collaborazionisti, dicendo loro che li lasciava nella condizione di prigionieri e che potevano incolpare solo sé stessi; tuttavia imbarcò anche due di essi per il rimpatrio. L'Eritrea, con i 26 reduci, giunse a Taranto nel febbraio 1946. Degli "insubordinati" lasciati da Giudice in Estremo Oriente, qualcuno si stabilì in Giappone od Indonesia, mentre la maggior parte tornò in Italia nel 1947, quando vennero raccolti da una nave Li-

berty inviata dal governo italiano a recuperare tutti i soldati italiani sbandati che ancora si trovavano in Estremo Oriente.

Raffaello Sanzio non tornò più in Italia: amareggiato dai provvedimenti presi dal nuovo governo italiano nei confronti suoi e degli altri militari aderenti alla R.S.I. (considerato assente ingiustificato dal settembre '43 all'agosto '45 ed in sostanza un traditore, era stato privato del grado e della pensione), sentendosi tradito, umiliato e abbandonato per aver fatto quello che riteneva essere il suo dovere, decise di stabilirsi in Giappone. Sposò una donna giapponese, prese la cittadinanza nipponica ed ottenne dal governo del Giappone il riconoscimento del grado ed anche una pensione di guerra; giunse al punto di cambiare il proprio nome in Sanzio Kobayashi, adottando il cognome della moglie. Dopo parecchi decenni la Marina italiana modificò il suo atteggiamento, se è vero che nel maggio 1992 fu nominato secondo capo e nell'aprile 1995 fu congedato in via definitiva. Pure formalità, ad ogni modo, per un uomo che ormai si sentiva giapponese ed aveva deciso di troncare con ogni legame con l'Italia, che riteneva indegna di essere amata per averlo "tradito"; Raffaele Sanzio, o Raffaello Kobayashi, si spense a Yokohama all'età di oltre novant'anni. Nel frattempo, si era compiuto anche il destino del Cappellini, dopo tre vite sotto altrettante bandiere.

La dichiarazione di Potsdam, rilasciata il 26 luglio 1945 da Stati Uniti, Regno Unito e Cina, affermava tra l'altro che le forze armate giapponesi sarebbero state completamente disarmate; dopo il 15 agosto 1945, con la resa del Giappone, il governo degli Stati Uniti aveva dettato le linee iniziali della politica statunitense verso il Giappone sconfitto, che stabilivano tra l'altro che le forze aeree, navali e terrestri dell'Impero nipponico sarebbero state disarmate e disciolte, e che le navi da guerra sarebbero state consegnate agli Alleati e poi distrutte o demolite in base alle disposizioni del comandante supremo Alleato. Tutti i sommergibili giapponesi, consegnati agli Alleati, dovevano

essere demoliti, affondati, o comunque distrutti. Il 30 novembre 1945 l'I 503 venne radiato dalla Marina Imperiale nipponica.

I sommergibili ex tedeschi che erano finiti sotto bandiera giapponese dopo il maggio 1945 (l'UIT 24, l'UIT 25 e cinque U-Boote attivi in Estremo Oriente) vennero inclusi nel rapporto finale della commissione navale tripartita firmato a Berlino il 6 dicembre 1945, che stabiliva che tutti i sommergibili tedeschi non assegnati alle potenze vincitrici ("non allocati") avrebbero dovuto essere autoaffondati entro e non oltre il 15 febbraio 1946. L'ex UIT 24, al pari degli altri sei, risultava "non allocato", pertanto doveva subire tale sorte.

Mentre i quattro ex U-Boote che si erano arresi a Giava e Singapore vennero affondati entro il febbraio 1946, l'I 503, l'I 504 ed un terzo ex U-Boot catturato in Giappone come loro non vennero affondati entro la data prestabilita. Questo perché il comandante delle forze navali statunitensi (e di conseguenza il governo degli Stati Uniti) fece notare che tali battelli erano ormai sommergibili giapponesi, e non più tedeschi, quando si erano arresi, dunque non rientravano nella giurisdizione della commissione navale tripartita.

Comunque, la loro fine fu rimandata solo di un paio di mesi: come già accaduto per la flotta subacquea tedesca, infatti, anche i superstiti sommergibili nipponici vennero affondati in massa dagli Alleati nel 1946.

Il 15 aprile 1946 l'I 503 venne affondato in alti fondali da navi statunitensi dell'U.S. Task Force 96.5 nello stretto di Kii (Kii Suido), tra le isole giapponesi di Honshu e Shikoku, in posizione 33°40' N e 137° E (quadrante OQ 1910).

La Marina italiana radiò formalmente il Comandante Cappellini dai propri quadri il 27 dicembre 1947.



CAMPAGNA PER
AUTOFINANZIAMENTO
2024

SOSTtienici
con un solo euro!



*il tuo contributo
è importante!*





Racconti della mia vita e non solo

Mareggiate

Eravamo con la squadra navale in giro per esercitazioni nel mediterraneo. Era il 4 Novembre del 1966, coincideva l'alluvione di Firenze. Molte navi compresa la mia, lo Stromboli, erano attraccate di poppa al pontile San Vincenzo, a Napoli, affiancate c'erano altre navi sia italiane sia americane.

La fregata Cigno era chiusa tra le alte murate della mia nave e di una americana, sembrava un Hot Dog. Il tempo non prometteva gran ch , siamo scesi in franchigia che il cielo era plumbeo. Il solito giro per la citt , dove qualcosa da fare sempre trovavi. Quella volta non ricordo se sono andato alla Nato di Bagnoli a giocare a Bingo, o a casa di un amico marinaio come me, Dario Dell'aglio, che adesso non c'  pi , figlio di sottufficiali, abitava a Fuorigrotta nelle palazzine della M.M. Di sicuro una bella mangiata e bevuta da qualche parte ce la siamo fatta.

Al ritorno si era scatenato un vento di scirocco come quello di questi giorni, le ondate scavallavano il muro

di protezione e inondavano la banchina trascinando in acqua tutto ci  che non era ben rizzato. Le navi beccheggiavano e rollavano scomposte, gli alberi oscillavano che pareva si volessero toccare, i cavi d'ormeggio gi  rinforzati, per la risacca, si stiravano scricchiolando.

Occorreva fare attenzione, sotto la luce fioca dei fanali, ad imboccare al momento giusto la passerella resa scivolosa dall'acqua. Qualcuno a bordo gi  soffriva il mal di mare.

Arrivai che ero tutto inzuppato, pi  per i secchioni delle onde ruggenti che aggredivano e tracimavano la diga, che per la pioggia.

Mi aspettava un FOM "Foglio d'Ordine Ministeriale", dovevo imbarcare subito su una fregata porta elicotteri, una delle 4 gemelle di allora: Margottini, Rizzo, Fasan, Bergamini, che a quel tempo, con la piattaforma elicotteri antisom, erano considerate un'eccellenza, orgoglio italiano nell'ambito NATO.

Caricai quello che mi serviva nello zainone nero e nello zainetto, anche quello nero, cerati che l'acqua non passava, e mi trasferii con una macchina di servizio, alla nuova destinazione, l'unità era ormeggiata al porto mercantile. Partimmo subito. La notte stessa arriviamo a Cagliari, il tempo di fare rifornimenti e imbarcare quelli della SIOS "Servizio Informazioni Operative Sicurezza": erano venuti con un aereo da Roma e avevano valigie piene di apparecchiature; tra queste registratori particolari con tecnologie d'avanguardia, e ricevitori che in millesimi di secondo spazzolavano spettri di frequenze che andavano da qualche Khz fino al GHz. Risalpammo per Hammamet a rilevare una Fregata e degli aerei ricognitori Francesi che da giorni stavano appresso ad una nave appoggio Russa: il Don, che accudiva quattro sommergibili di classe Whiskey: sottomarini "convenzionali" con un equipaggio di circa 50 persone. Eravamo in guerra fredda, ci spiavamo a vicenda, i russi nel mediterraneo erano oggetto di attenzione e di studio, <<capitava che li trovassimo intrufolati in mezzo ad un'esercitazione, ma questa è un'altra storia >>, la guerra elettronica, "io ero uno di quei tecnici", e le trasmissioni: le cosiddette contratte, erano ai vertici dello spionaggio. I russi, dopo giorni di silenzio radio assoluto, trasmettevano i loro messaggi con una particolare tecnologia: il sommergibile tirava fuori da sott'acqua un'antenna e sparava una specie di pernacchietta, "la contratta", dentro questo messaggio di 2/3 secondi c'era tutto ciò che avevano da dirsi. I nostri ricevitori e registratori captavano il segnale perdendosi sempre la parte iniziale, e cercavano di metterlo in chiaro. Una delle prime macchine per registrare le contratte, <<che poi in seguito, quando ormai ero fuori dalla M.M. e avevo una mia

ditta elettronica, cercai di riprogettare in modo più evoluto >>, consisteva in una lunga fettuccia di carta avvolta su una ruota a formare una bobina, sembrava una pizza da proiettore super 8, una molla a spirale come quelle degli orologi a pendolo veniva caricata, appena il ricevitore intercettava la contratta, scattava la molla sciorinando a gran velocità, per metri e metri, la fettuccia di carta della bobina, come una filante di carnevale e un pennino superveloce simile a quello dei sismografi segnava quel pseudo alfabeto morse che era il loro messaggio. Io avevo una mia teoria che non riuscii a far comprendere al ministero: per me quei segnali radio erano una videata, che poteva contenere pagine intere di ordini, disposizioni, comunicazioni in genere; occorreva trovare il modo di sincronizzare e mandare il tutto su un monitor. I PC ancora non erano attuali, i monitor, ancora sperimentali, erano a fosfori verdi, internet era ancora da inventare, la televisione era in bianco e nero, erano altri tempi. Quei sommergibilisti facevano una vera e propria vitaccia. Per sottrarsi alle intercettazioni spesso restavano per giorni e giorni fermi in silenzio a mezz'acqua, o posati sul fondo, le navi appoggio tipo il Don gli portavano i rifornimenti e qualche volta il cambio equipaggi. Stare per giorni a qualche centinaio di metri dai "nemici", con le "orecchie appizzate" a tutti i loro movimenti era un "dupalle" pazzesco. Ad Hammamet il mare era calmo e oleoso, il clima temperato, ogni tanto con i binocoli scorgevamo i russi in coperta e ci salutavamo, a braccia alzate, come facevano i soldati nelle trincee del Piave: i comandanti erano intenti a fare la guerra. Non ricordo per quanto tempo restammo in quel teatro operativo, poi vennero a rilevarci altre unità NATO :-)



Marinai d'Italia

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

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

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



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

AVVISI AI SOCI

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

Agenda e Calendario ANMI 2021



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

COME SI ORDINA

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

Via e-mail
amministrativa@marinaiditalia.com

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

NON USARE CASELLE POSTALI

COME SI PAGA

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

Bonifico bancario
a UNICREDIT Agenzia Ministero Marina 36043
IBAN: IT 28 / 02008 05114 000400075643
con la causale "Volume/Agenda 2021"

Link istituzionali



» Gruppi ANMI & Componenti

[Link: pagina Delegazioni - Gruppi e
Componenti Specialistiche ANMI](#)

» Locandine delle ATTIVITÀ'

[Link: Locandine delle attività dei
Gruppi](#)

CORONAVIRUS comunicati della Presidenza Nazionale



[Collegamento al Giornale on-line](#)

LA NAVE FANTASMA

Di Roberto Bertoncin - tratto da www.marinai.it



Terminato il corso radaristi venni inviato in permesso con rientro ai primi di settembre 63 a La Spezia con imbarco su nave idrografica STAFFETTA.

Arrivo in Arsenale a La Spezia ed al cancello di ingresso domando dove posso trovare la nave, risposta: "non si sa" e vengo quindi inviato al deposito.

Arrivo in deposito, saluto il marinaio alla porta e mi avvio al corpo di guardia dove trovo un altro marinaio che cercava come me, Nave STAFFETTA.

Risposta: *"andate in arsenale"* Facciamo presente che ci siamo già stati e ci hanno costì inviati *"aspetta un momento"* Giro di telefonate e poi ci inviano in segreteria personale, per fortuna sempre al deposito e qui ci fanno aspettare e poiché la nave si trova a Genova ci preparano di conseguenza i fogli di via. Ritiriamo i fogli di viaggio ed i biglietti del treno e partiamo per Genova. Arrivati a Genova facciamo un giro in porto e non trovando nessuna nave militare decidiamo di recarci in capitaneria dove ci dicono che la nave non è in porto poiché ora è a La Spezia. Facciamo presente che veniamo da La Spezia e la nave la non c'è. Per fortuna un sottocapo sente tutto e dice: *"scusate erano qui fino a 15 giorni fa e sono partiti per Porto Torres"*.

Nuovo foglio di via, con la raccomandazione di non perderli altrimenti niente rimborso. Ci inviano al molo della stazione marittima dove è ormeggiata la nave traghetto.

Una notte infernale nello stanzone di terza classe, con una puzza tremenda, bambini che piangevano, gente che si lamentava per il mal di mare, il mio collega che si lamentava ed io finito al bar per starmene un pò tranquillo.

Dimenticavo, il mare era forza tre - quattro. Alle 08,30 arriviamo a PORTO TORRES, manco una nave militare in porto. Usciamo dal porto ed andiamo in un bar a fare colazione ed a domandare dove possiamo trovare la CAPITANERIA DI PORTO.

Avuto le informazioni ed aver bevuto un caffè ci avviamo verso la Capitaneria. Stessa scena di Genova con la differenza che la nave c'era ma era partita e nessuno sapeva per dove.

Il capo comandante in seconda della capitaneria ci suggerisce due alternative o tornare a la Spezia od andare a La Maddalena presso le Scuole C.E.M.M.

Bella prospettiva....

Un sottocapo (sempre loro, se non ci fossero bisognerebbe inventarli) fa: *"Capo, se provassimo a contattare MARIPOST, loro sapranno dove inviano la posta"*.

Il Capo ci suggerisce allora di andare a pranzo e di tornare nel pomeriggio e ci indica dove trovare una trattoria.

Verso le 16,00 torniamo in Capitaneria dove troviamo il sottocapo che allegramente ci fa presente che tutto è risolto, la nave è a Santa Teresa di Gallura e ci indica come arrivarci.

Il treno ci porta fino a Palau, poi in pullman, e finalmente arriviamo a Santa Teresa. Andiamo verso il porto, sorpresa, è un porto per barche, cerchiamo la Capitaneria, non esiste e allora mi faccio indicare la stazione dei carabinieri dove ci rechiamo subito.

Chiedo di parlare con il maresciallo e domandiamo se sa qualche cosa della nave. Ci risponde che non sa dove sia ma qualche volta vi sono dei marinai che vengono in paese a far viveri e ritirare la posta.

Domando, visto che è così gentile, se non potrebbe farci avere qualche cosa da mangiare ed una branda per dormire. Molto gentilmente mi fa notare che i carabinieri mangiano presso una famiglia e che è troppo tardi e le celle sono troppo umide.

Mi dà l'indirizzo di una trattoria e di una pensione e mi dice anche di non preoccuparci se non dovessimo più avere soldi, il conto lo avrebbe pagato lui che poi si sarebbe arrangiato con la Marina.

Il mattino seguente veniamo svegliati da un gran vociare, apro la porta per vedere cosa stava accadendo e mi trovo faccia a faccia con un marinaio. Erano a Bonifacio in Corsica la caccia era finita.

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 R/ADR
- Doppio monitoraggio in tempo reale
- Display a colori Touch Screen
- 2 uscite BF indipendenti
- 2 antenne separate ed indipendenti
- 2 porte USB posteriori e 2 frontali
- Slot SD per archiviazione dati
- Uscita video DVI-D
- Gestione remota

SM Technology
By Salvo Mangano IW9GZS

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

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



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



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

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

1.17 RADIAZIONE (PARTE DICIASSETTESIMA)

Domandiamoci oggi dove vada a finire la corrente, quella non diretta allo stilo, monopolo verticale, corrente che possiamo dire "di mandata", in contrapposizione appunto a quella avente segno opposto diciamo "di ritorno", ed indirizzata invece al sistema di contrappeso. Questo polo (chiamiamolo pure "freddo", ma solamente per intenderci) andrà in qualche modo connesso appunto a terra, al suolo cioè o in mancanza ad un qualche sistema artificiale che ne faccia le veci, il cosiddetto piano di terra. In entrambi i casi questo ne rappresenterà il tallone d'Achille, il lato più delicato o il ventre molle come preferite; il suo funzionamento a differenza di quanto possa apparire a prima vista, come vedremo è tutt'altro che banale ed anzi ricco di problematiche con risvolti talvolta persino contraddittori; perciò il grado di bontà conseguito nella sua progettazione e realizzazione sarà determinante sul funzionamento dell'intera antenna nel suo complesso. Dal punto di vista energetico il sistema radiale, come visto nella puntata 1.16 presenta infatti un profilo di per sé conservativo ossia caratterizzato dalla minima dispersione, così contribuendo sostanzialmente e favorevolmente al rendimento η dell'antenna, principalmente in virtù dell'energia da esso retrocessa per induzione sul monopolo radiante attraverso le correnti indotte in fase, che avevamo ivi indicate con i' ; è dunque evidente come le eventuali perdite in esso presenti non rimangano a sé stanti, vadano anzi a ripercuotersi sul bilancio energetico complessivo. Vuoi che si tratti della terra naturale -antenna Marconi- sovente assistita sotto l'aspetto conduttività dalla presenza di radiali metallici interrati nel suolo ed altri analoghi accorgimenti; oppure di un artificio sostitutivo, la cosiddetta "terra artificiale" o "terra riportata" creata sempre con l'impiego di radiali metallici posizionati immediatamente sotto la base dell'antenna, che sta magari a sua volta collocata come *roof top antenna* al trentesimo piano di un grattacielo, cioè appunto il ground plane (GP).

La terra artificiale in quanto tale dovrà essere e di fatto è un surrogato di quella naturale; la quale ultima è da preferirsi solamente quando si tratti dell'acqua, vale a dire della superficie marina o al più lacustre, o ancora di terreno acquitrinoso; essendo negli altri casi quella artificiale (ovviamente se ben fatta) il più delle volte da preferirsi. Quando si parla genericamente di terra, a parte il comune denominatore quale entità materiale avente caratteristiche elettriche più o meno marcate e ben delineate sottostante la/le antenna/e, si dà sovente adito ad una triplice confusione (peraltro non sempre ben evidenziata in letteratura):

- il piano di terra costituente il contrappeso elettrico (ground plane) dell'antenna monopolo verticale, a qualsiasi altezza questo sia posizionato (sopra un palo o traliccio, sul tetto di un fabbricato, ecc.);
- il piano di terra sottostante l'antenna, a piombo sotto di essa nonché nelle immediate vicinanze (diciamo non più di poche lunghezze d'onda); nel caso delle antenne verticale la cui base sia collocata a livello del suolo, coincide geometricamente col precedente; e lo sarà anche elettricamente qualora non vi siano altri conduttori metallici disposti intorno a raggiera (*on ground radial system*) siano essi interrati (*buried radials*), semplicemente poggiati sul suolo, o da questo sollevati a breve distanza (ed isolati); il suo effetto ai fini pratici si estende appunto per frazioni importanti della lunghezza d'onda λ (tenendo presente che per la legge dell'inverso della distanza le parti più vicine hanno un'influenza preminente) quando non addirittura per una o più lunghezze d'onda;
- l'area di riflessione ove tale fenomeno ha luogo (anch'essa geometricamente ed elettricamente coincidente con la precedente) però assai più estesa prolungandosi finanche ad un centinaio di lunghezze d'onda (in 160 m per un raggio dunque di ben 16 km!) ed interessante qualsiasi tipo d'antenna nessuna esclusa, dal monopolo o dipolo verticale, al dipolo orizzontale o a V invertita o inclinato a *sloper*, alla grande *beam* del tipo Yagi, log periodica, quad o delta loop ecc. Su questo aspetto non ci dilungheremo, avendone già trattato (nella puntata 1.12) ma vi ritorneremo comunque nel seguito, in qualcuna delle puntate successive. Inciderà inoltre, in conseguenza della (anche temporanea) deviazione dello stilo dalla perfetta verticalità non più essendone nulla come già visto la proiezione sul piano orizzontale, sul contrappeso o comunque sul piano di terra sottostante, l'insorgere di componenti orizzontali del campo che andranno ad interagire con questi, alterando anche la simmetria delle correnti che li percorrono. Terra artificiale o naturale che essa sia, e sistema di radiali eventualmente (o praticamente sempre) presenti, possiamo farne una prima ed importante distinzione in base all'estensione ed alle caratteristiche elettriche, nonché alle conseguenti modalità di funzionamento in RF:

a) sistemi di estensione definita: sono quelli elevati (*elevated ground systems*) perdonando l'apparente ossimoro insito in tale definizione, ed i radiali che li costituiscono traggono origine dalla base dell'antenna dipartendosi da essa in numero

(preferibilmente) maggiore o minore lungo diverse direttrici meglio se egualmente spaziate sui 360°, con dimensioni fisiche finite, cui necessariamente corrisponde (o corrispondono, se di lunghezze tra loro differenti) una data frequenza di risonanza (o più frequenze distinte e ben definite). Questa sarà vantaggioso farla corrispondere con quella di lavoro, azzerando così quell'ostacolo di tipo reattivo opponentesi al fluire in essi delle correnti **RF** che altrimenti si avrebbe, e nel contempo facilitando la coniugazione di impedenza $Z = R_a + j0$ tra l'antenna ed una linea di trasmissione non risonante (*flat line*) avente impedenza caratteristica uguale a quella; ed avremo pertanto un sistema di radiali risonanti. Come dice il nome essi risuonano (in fondamentale o in armonica) sulla frequenza di lavoro ⁽¹⁾ la loro estremità libera sarà ben isolata, trattandosi del punto che presenta l'impedenza più elevata ossia ove più elevata vi è la tensione RF così da evitare inutili dispersioni di energia; le cariche costituenti le correnti RF impedito dal proseguire oltre l'estremità libera saranno quindi da questa rimbalzate all'indietro verso l'altra terminazione, e cioè alla radice da cui originano e si dipartono i radiali, ritornandovi in fase con la tensione ivi presente al momento del rientro e cioè dopo un semiperiodo, stante appunto il verificarsi della condizione di risonanza ⁽²⁾. In questo palleggio l'energia conferita ai radiali è rimessa dunque in gioco, tanto più integralmente quanto meno vi saranno perdite dissipative, specie se eccedenti quelle normalmente dovute alla resistenza propria dei conduttori, perdite che sarà sempre bene minimizzare in fase di progetto e realizzazione; ed ancor più, quelle dovute ad eventuali ulteriori fattori di perdita (vedasi puntate 1.7 e seguenti); in questo bilancio trascuriamo ovviamente l'energia radiata, in quanto come visto nella puntata precedente ipotizzando ben fatto ed equilibrato il sistema di radiali in oggetto, il campo da essi complessivamente prodotto a distanza dovrebbe essere nullo. Attenzione: alla distanza appunto; perché in prossimità di ciascun singolo radiale o di un gruppo di essi tra loro vicini, ciò non può propriamente realizzarsi, in virtù della legge inversa delle distanze; su un qualunque corpo vicino gli effetti dei radiali più distanti non riusciranno infatti a compensare quelli dei più prossimi, dando origine a possibili perdite per induzione dielettrica e/o magnetica. Perciò è bene che i radiali stiano in alto, anch'essi seppur meno dello stilo spazianti nel libero cielo; così anche l'interazione diretta con il suolo e con gli eventuali manufatti sottostanti sarà alquanto contenuta sia per l'altezza alla quale il sistema radiale si trova, o comunque da cui si diparte per quanto possa comunque essere ragionevolmente inclinato; sia per l'effetto schermante, quasi da ombrello per la RF, esercitato dal sistema dei radiali (se ben fatto, e fitto quanto basta, v. più avanti come pure nella puntata 1.16) verso tutto quanto sottostante, del quale avremo da riparlare ancora. La banda passante dell'antenna, costituita nel caso del quale stiamo ragionando appunto esclusivamente da elementi risonanti (stilo e radiali)

dipendente come in generale per i circuiti risonanti e le antenne nella fattispecie, dal fattore Q ; sarà perciò tanto più stretta quanto minori le perdite dissipative e di conseguenza più elevato il rendimento η e con questo il fattore di merito o di qualità Q . Cui consegue per converso, nel caso di antenne multibanda, appunto la già cennata necessità, di avere più set differenti di radiali, ciascun set ritagliato alla lunghezza adatta alla rispettiva banda operativa. Per le ground plane montate sopra il tetto/terrazzo, ecc. (cosiddette *roof mounted*) la terra di riferimento elettrico sarà essenzialmente il suddetto piano di terra, efficiente e ben fatto, costituito dai radiali disposti alla base dello stilo, orizzontali o più o meno spioventi (3). Antenna dunque non proprio semplice a realizzarsi a dovere (ma funziona comunque ugualmente, magari non proprio al meglio...) senza preliminarmente poter liberamente disporre di una certa area, commisurata alle lunghezze d'onda da impiegare; sia di terreno, che comunque ed in ambito urbano di una superficie (lastrico solare dell'edificio ?) integralmente disponibile; se infatti i radiali sono prossimi alla superficie calpestabile gli eventuali arredi (tavolini, ombrelloni, piante...) presenti su questa si comporterebbero come altrettanti oggetti assorbenti la RF; sarebbe preferibile un bel tetto in lamiera metallica, e nemmeno questo perché la conduttività delle lamiere e delle reti elettrosaldate, buona per la frequenza industriale non è l'optimum a RF, inoltre trovandosi a contatto con le murature quanto meno alle estremità (ove la tensione RF raggiunge il massimo !) dissiperanno vanamente la tanto preziosa energia contribuendo all'aumento della R_s (resistenza dissipativa). Per cui radiali distanziati dal pavimento, sostegni isolanti, ed isolati pure alle estremità verso gli eventuali tiranti, ecc. Se il piano di terra è invece realizzato in aria e fatto adeguatamente, quanto sottostante ne rimarrà come schermato, e non contribuirà all'assorbimento dissipativo dell'energia RF; diviene comunque costoso perché va sostenuto, i radiali dovranno allora essere autoportanti (e dunque robusti, attenzione al vento!) cosa praticabile (oltre alle V/U/SHF) solo alle frequenze più elevate della gamma HF; oppure avranno bisogno di sostegni alti, insomma come una raggera di dipoli, o saranno spioventi e tirantati alle estremità; inoltre per quanto già detto, ne occorreranno sempre molti. Com'è facile comprendere, la realizzazione di un siffatto sistema di terra elevato diverrà assai più complicata laddove si intenda operare nelle bande più basse, corrispondenti a lunghezze d'onda maggiori; perciò comportanti problemi derivanti dalle grandi dimensioni fisiche richieste (sebbene si possano vantaggiosamente adottare soluzioni diverse di accorciamento, quali l'introduzione di "carichi" a costanti concentrate ed altri accorgimenti cfr. ARRL Antenna Book, in alcuni casi però impattanti negativamente sul rendimento) tanto per lo stilo (monopolo) che per il piano di terra.

Quanto all'altezza del monopolo radiatore non va d'altro canto mai scordato come strutture confacenti a dette lunghezze d'onda oltre alla complessità nella progettazione statica e dinamica (spinta del

vento, sismicità ecc.) e nella realizzazione, ed ai relativi e ragguardevoli costi, vadano a seconda della loro ambientazione soggette a limitazioni ed adempimenti di varia natura, urbanistica, paesaggistica etc. tra cui non ultimo quello della segnalazione diurna (mediante tinteggiatura nei colori adatti, in genere rosso e bianco intercalati, ecc.) e notturna (con luci di segnalazione) in quanto potenzialmente rappresentanti ostacolo pregiudizievole nei riguardi della navigazione aerea, specie ove site nelle vicinanze di aeroporti o di infrastrutture analoghe. Discorso analogo varrà per l'esagerata lunghezza nel piano orizzontale occorrente ai rispettivi radiali, ove si intenda conseguire una buona efficienza del piano di terra.

Tutto ciò considerata anche la mole notevole e gli ingombri delle opere di sostegno nonché di quelle ausiliarie (tiranteria e relativi ancoraggi) rende alle frequenze basse sconsigliabile il posizionamento elevato della base d'antenna, come su pilastro o fabbricato o adatta struttura muraria, metallica o d'altro genere; ancor più gravoso ed impegnativo quanto ai relativi e desiderabilmente numerosi radiali, anch'essi necessitanti delle relative strutture di supporto e ancoraggio, estese pertanto una vasta area (salvo non si ritrovino già esistenti, vedasi anche al proposito la successiva nota 7); per cui si ricorre normalmente alla collocazione al suolo o poco sollevata da questo, come vedremo appresso. Soluzione suggerita com'è evidente da mere considerazioni di ordine pratico, meccanico ed impiantistico, ma non elettrico; in quanto nella maggior parte dei casi le prestazioni subiranno un maggiore o minore degrado proprio a causa del contatto col terreno o della sua prossimità, questo in genere alla RF mediocre se non pessimo conduttore, e ciò appunto in considerazione dell'assorbimento dissipativo da parte di esso;

b) sistemi di estensione indefinita, nel caso in cui l'insieme costituito dall'antenna e dal relativo piano radiale sia posizionato al suolo o in prossimità di esso (o comunque di masse o superfici conduttive aventi dimensioni alquanto superiori alla lunghezza d'onda, v. successiva nota 7); e per quanto necessariamente il manufatto in sé non possa che avere dimensioni più o meno contenute, ciò che ne determina sostanzialmente le caratteristiche funzionali è ora appunto tale prossimità.

Ne consegue una diretta interazione con il medesimo, inevitabile e generalmente assai rilevante soprattutto a seconda delle caratteristiche elettriche e dielettriche di questo, peraltro già esaminate a proposito dei suoli in precedenti occasioni (puntata 1.12).

Teniamo altresì presente a tal proposito, nonché ai fini di ulteriori considerazioni che seguiranno, come le correnti che veicolano l'energia a RF tendano a scorrere in prossimità della superficie del terreno (o di altra massa conduttiva in genere) e non in profondità sotto la stessa e cioè non nel pieno della massa stessa; ciò a causa del cosiddetto effetto pelle (*skin effect*), analogamente a quanto del resto avviene nei conduttori in genere.

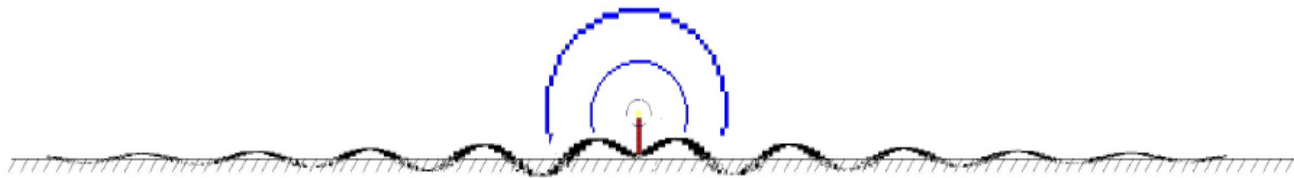


Fig. 1.17.1

ISOIEK
2023

Pertanto la penetrazione della RF nel suolo come nei materiali conduttori (buoni o anche cattivi) è inversamente proporzionale alla frequenza; in pratica gli strati profondi del terreno, per le frequenze più elevate, specie la parte superiore delle HF, presentano scarso interesse. Al contrario, la presenza di arredi, manufatti, strutture e fabbricati entro la superficie occupata dal, o sovrastante il, piano di terra comporterà ovviamente ed inevitabilmente degli assorbimenti e dunque delle perdite, come del resto già visto innanzi. L'energia RF nel caso esaminato e a differenza di quanto accade nel caso (a) precedente ed in misura tanto maggiore quanto migliori ne saranno le caratteristiche elettriche, non sarà più confinata nello spazio datole dall'estensione dei conduttori; e perciò stesso il sistema di terra ora non risona più su di una propria frequenza nettamente individuabile, o comunque se vi è risonanza questa ricadrà su di una frequenza notevolmente inferiore e magari assai distante da quella cui l'antenna è chiamata ad operare ⁽⁴⁾. Pertanto la larghezza di banda è ora sostanzialmente condizionata dalle sole caratteristiche del monopolo verticale (pur se questo sia trappolato, o costituito da conduttori paralleli aventi differenti lunghezze, onde poter operare su più gamme) e non più invece, o comunque in misura assai minore, da quelle del piano di terra. Venuta così meno l'esigenza di set di radiali distinti per ciascuna banda operativa, ciò rende più agevole un'operatività multibanda, o comunque l'operare su ragguardevoli estensioni di frequenza, senza doversi più preoccupare di consistenti problemi di adattamento (stilo/monopolo a parte) almeno per quanto concernente il piano di terra; presentando questo difatti sempre un buon *return loss* (RL) ossia facendo sì che l'antenna "carichi" bene il TX come si diceva un tempo, cioè ne risucchi l'energia proficuamente e con facilità. Facendo così al contempo lavorare al meglio la linea (cavo) con un SWR (ossia ROS, rapporto di onde stazionarie) accettabile. Inizieremo lo studio appunto dal modello ideale di terreno perfettamente con-

duittivo (*perfectly conducting ground*) considerando perciò la resistività come al limite nulla, ossia: b1) su terra ideale: immaginandolo cioè come un grande disco metallico avente un raggio quanto meno di un quarto d'onda, e più, alla frequenza più bassa di funzionamento (diffidare come già detto circa il comportamento in RF delle lastre in lamiera e delle reti elettrosaldate) oppure costituito da radiali in materiale buon conduttore ⁽⁵⁾ altrettanto lunghi e molto fitti, in numero cioè tanto elevato da approssimarli adeguatamente, equamente tra loro distribuiti sui 360° dell'intera circonferenza intorno al centro; modello del resto assai bene approssimato dai suoli molto umidi se non acquitrinosi, e massime dalle distese di acqua salata (marina) o meno (lacustre) costituenti già di per sé stesse un eccellente piano di terra di vasta e pressoché illimitata estensione ai fini pratici, quasi niente affatto dissipativo ⁽⁶⁾. L'energia RF spazierà così allontanandosi e seppure via via attenuandosi, dall'origine sino a distanze incomparabilmente maggiori della lunghezza d'onda λ (Fig.1.17.1) e sempre idealmente infinite (cfr. puntata 1.1); e, al contrario di quanto invece avviene nel precedente caso (a) senza più farvi ritorno. Con cui tuttavia condivide due aspetti importanti: 1) quello conservativo sotto il profilo energetico, ovviamente tanto più efficiente quanto minori saranno le perdite, consistente come già prima accennato nell'induzione di energia mediante feedback di correnti in fase indicate con $\vec{i}'$, dai radiali o comunque dal piano di terra sul monopolo irradiante, come possiamo vedere nella Fig.1.17.2 che pur richiamando la precedente, reca in più l'indicazione delle correnti originanti -induttrici- e di quelle indotte; notare come l'area interessata risulti assai più estesa del canonico quarto d'onda cui si fanno usualmente risalire gli effetti induttivi del campo di prossimità dell'antenna, si potrebbe però osservare al proposito come questo vada di pari passo con l'estensione del piano

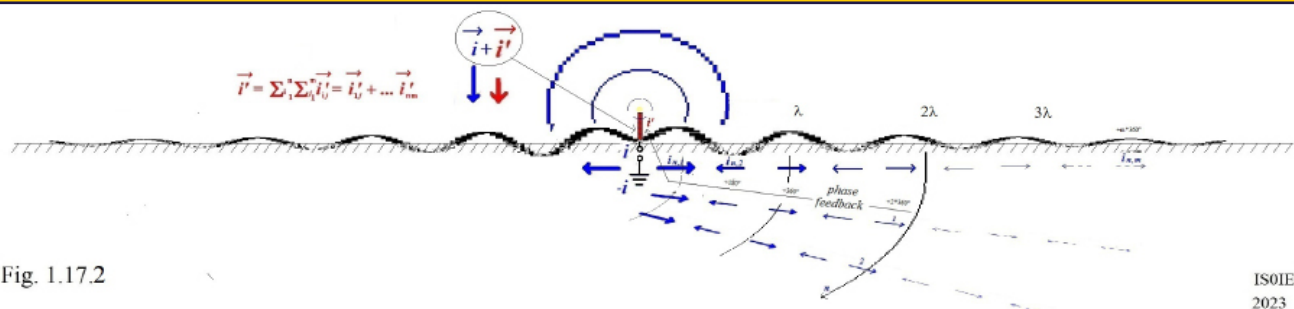


Fig. 1.17.2

ISOIEK
2023

di terra quale parte integrante di essa assieme agli effetti concernenti il medesimo, anch'esso alquanto prolungato proprio in ragione dell'elevata conduttività del terreno, presupposta quale ipotesi appunto nel nostro caso. Inoltre 2) l'effetto schermante verso il terreno e quanto comunque sottostante, se sollevato da questo o poggiato sopra, o qualora interrato verso gli strati più profondi giacenti al di sotto, comunque come già visto interessati in scarsa misura dal passaggio delle correnti RF; effetto al solito tanto più marcato quanto meglio il sistema di terra sarà realizzato; b2) su terra reale: nel caso il terreno presenti caratteristiche che si discostano notevolmente dal suolo ideale, possiamo considerare i due casi seguenti. In quello più estremo, in cui la conduttività del suolo sia assai scarsa o diciamo pure pessima per non dire nulla, quale potrebbe essere rappresentato da un sistema roccioso granitico affiorante ed esteso, da sabbie vetrificate, da superfici artificiali ampie e di spessore consistente realizzate in materiali ceramici, plastici, gommosi, o anche cementizi, ecc. senza possibilità di accesso diretto e con un percorso breve ad un suolo conduttivo naturale; allora un sistema di radiali ben fatto ed altamente conduttivo per la RF costituirà per essa una via preferenziale, il cui comportamento potrà in tal caso assimilarsi a quello del caso (a) relativo ai radiali aventi estensione definita, e tendente perciò a risuonare in misura più o meno accentuata; ciò comporterà ancora una volta la necessità di posare set di radiali di differente lunghezza per ciascuna delle bande operative. Negli altri casi, quelli di conduttività intermedia che poi rappresentano la grande maggioranza, il modello concettuale ad estensione indefinita fatti i dovuti distinguo rimarrà tuttavia valido, approssimato oltretutto abbastanza bene dal sistema radiale qualora questo sia di elevata densità, cioè costituito da radiali numerosi e fitti, e/o abbia notevole estensione, diciamo dell'ordine di varie lunghezze d'onda λ ed oltre; cosa certo non facile, ma tuttavia praticabile se si opera a livello del suolo ⁽⁷⁾. Quando terra artificiale (radiali) e suolo naturale sono tra loro in contatto diretto (ohmico) o indiretto (capacitivo) la terra naturale collabora più che volentieri con quella artificiale; ed il sistema di radiali come visto diviene *ipso facto* non risonante. La bontà del sistema di radiali, consisterà appunto nell'essere questi più conduttivi che possibile, così non apportando R_s dissipativa (o apportandone il minimo) da aggiungersi alla R_r del sistema d'antenna, peraltro nella "verticale" già abbastanza bassa di per sé per cui l'aggiunta di una resistenza dissipativa, anche di valore assoluto non elevato, inciderebbe però percentualmente in misura notevole. Sotto questo aspetto, la verticale a mezz'onda end-feed (ovviamente se ben fatta, e specie se montata elevata) può esserne avvantaggiata, non facendo diretto riferimento ad un qualche piano di terra sede di intense correnti RF e quindi potenzialmente dissipativo. Come già detto ed anche facilmente intuibile, l'avvicinarsi del sistema di radiali al suolo ed ancor più col diretto contatto con esso o addirittura col trovarvisi immerso

(radiali interrati ossia *buried radials*) dà luogo a numerose e complicate interazioni, specie quanto ai vari fenomeni fisici che vi presiedono e quindi ai meccanismi attraverso cui operano, nonché dei dettagli costruttivi ed operativi. Il regime delle correnti è inoltre complicato dalla presenza di quelle indotte nel suolo, sia di natura galvanica (correnti ordinarie) che dielettrica (correnti di spostamento); non dimentichiamo a tal proposito che il suolo può sovente essere allo stesso tempo un mediocre conduttore ed un dielettrico dissipativo. Una buona trattazione della complessa materia la troviamo in ARRL Antenna Book ai Cap. 2, 3 e 6 corredata al solito da tabelle e grafici, nonché dallo studio di numerosi casi reali ed infine da numerosa ed autorevole bibliografia. Il vantaggio dato dall'approntamento di un buon sistema di terra è particolarmente rilevante per le antenne collocate al livello del suolo o poco al di sopra di esso, specie se comparato con quanto potrebbe in genere offrire la sola conduttività naturale dei terreni. La larghezza di banda non ne soffre, tutt'altro; in *cauda venenum* però, dal momento che questo aspetto cela un'insidia: in genere difatti i rendimenti η non sono elevati, proprio per la presenza e la vicinanza della terra reale, che infligge pesanti perdite non recuperabili. Quanto più dissipativo il piano di terra, tanto maggiore la larghezza di banda ed altrettanto degradato sarà il rendimento; difatti nel return loss oltre alla componente irradiata sarà ahimè da ricomprendere una non certo trascurabile componente entropica, ossia dissipata. Il nostro *target* infatti, più che alla ottimizzazione del RL o dell'SWR a prescindere, e quindi all'affinamento dell'accoppiamento antenna - linea, dovrà essere mirato come del resto è vero per ogni altro tipo di antenna, all'efficientamento della stessa, con riduzione delle (pur inevitabili) perdite, e conseguente simultaneo miglioramento del rendimento. Per l'antenna verticale posizionata al suolo (*ground mounted*) si danno sostanzialmente tre possibilità:

- radiali in contatto elettrico con il suolo, siano essi interrati a maggiore o minore profondità, o semplicemente appoggiati;
- radiali poggiati ma isolati (ad es. realizzati con cavo rivestito in materiale isolante) nel qual caso per la RF il contatto elettrico (anche se non galvanico) vi sarebbe comunque, data la presenza di una notevole capacità intercorrente tra essi ed il suolo;
- radiali sollevati ad un'altezza modesta (relativamente s'intende alla lunghezza dello stilo ed in definitiva alla lunghezza d'onda λ);

queste differenti collocazioni dei radiali, come anche le varie altre possibili ma il più delle volte ad esse riconducibili, sono spesso oggetto di discussioni talora accese in quanto i pareri al riguardo non sono univoci, sebbene in tutti i casi sopra prospettati il suolo ne sia grandemente interessato dato appunto quando non il contatto fisico almeno la grande prossimità. Sotto il profilo dell'efficienza η (v. puntate 1.7 ed 1.16) sarebbe certamente a mio avviso preferibile l'ultima, ossia quella con radiali sollevati, isolati dal suolo e tagliati a misura (della/e frequenza/e operativa/e nei modi già

visti); ciò a motivo della minore prossimità e dunque minore influenza dell'interazione con esso, sia capacitiva come anche induttiva. Come appunto già sappiamo (puntata 1.12) il terreno costituisce simultaneamente un conduttore imperfetto (quindi con perdite ohmiche per effetto Joule) e anche un dielettrico imperfetto (presentante quindi perdite appunto dielettriche); entrambi detti fattori sono fonte di perdite notevoli, che vanno comunque ad appesantire il bilancio energetico dell'antenna, riducendone appunto l'efficienza. Se l'antenna è posizionata su un suolo molto conduttivo, come ad esempio accade in riva al mare, il fatto che i radiali siano o meno a contatto con il terreno o addirittura sotterrati, pare non faccia molta differenza né rappresenti un problema, neppure quando la potenza disponibile sia poca, e dunque preziosa (cfr. G. Saiu ISOESG in Radio Rivista 06/2021, appunto in tema di QRP). La riflessione del terreno (conduttore buono, mediocre o pessimo esso sia) ed in certa misura di quanto vi sta sopra, nonché in qualche modo anche sotto, opera comunque; ed in modi e misure differenti a seconda degli angoli di incidenza rispetto ad esso dei raggi diretti, questi in funzione sia dell'altezza dell'antenna sul suolo, che della distanza da essa di ciascuno dei punti ove avviene la riflessione, sia della qualità del terreno in ciascuno, sia infine del tipo di polarizzazione dell'onda incidente, tanto per le antenne verticali come per quelle orizzontali. Dalla riflessione del terreno (più che dalle sole caratteristiche dell'antenna, considerata isolatamente ed a prescindere

dall'ambiente in cui opera) dipenderanno importanti caratteristiche dell'impianto trasmittente (e ricevente) nel suo complesso, quali l'angolo di radiazione (alle differenti frequenze) attraverso il quale il segnale abbandonerà la superficie terrestre per lanciarsi verso la ionosfera, importante per fruire delle migliori opportunità consentite dalle riflessioni ionosferiche, e dunque particolarmente i fini del DX. In modo analogo quanto ai parametri da cui dipende (tranne la costante dielettrica, il coefficiente di perdita ecc. in luogo della conduttività) ma del tutto differente quanto agli effetti, agirà anche l'assorbimento dell'energia irradiata da parte del terreno stesso. Nel termine "terreno" abbiamo qui appunto inteso ricomprendere le acque, superficiali ed anche sotterranee o affioranti (terreni acquitrinosi) le quali, stante l'elevata conduttività dovuta agli ioni minerali ⁽⁸⁾ e non ivi disciolti, influisce in misura notevole sui fenomeni di cui si parla. La vicinanza delle acque nonché dei suoli umidi può esercitare in pratica effetti benefici anche notevoli per un complesso di ragioni esulanti dal presente discorso legate a) alla radiazione delle antenne in particolare quelle verticali con relativo piano di terra; b) alla riflessione e quindi alla loro propagazione; entrambe ben spiegate nella manualistica radioamatoriale, quale quella già più volte citata. I segreti delle "verticali" non terminano comunque qui, e pur aspirando per quanto possibile alla brevità, ne avremo ancora per un bel po'.

Note:

- 1) è altresì evidente che in un'antenna multibanda saranno attivi, cioè lavoreranno in un dato momento, i radiali di quel gruppo la cui frequenza di risonanza corrisponde alla frequenza allora in uso, ciascuno dei quali presenterà al punto di origine (e di raccordo con gli altri nonché con un capo della linea) appunto la minima impedenza $Z = R_{radiale} + j0$ in quanto la condizione di risonanza ne cancella la componente reattiva; mentre altri, non risonanti a tale frequenza presenteranno un'impedenza più elevata la quale, come dice la parola stessa, sarà d'impedimento in misura più o meno elevata al passaggio delle correnti RF (cfr. puntata 1.5) le quali pertanto seguiranno la via preferenziale (a minore impedenza) costituita dagli altri radiali eventualmente presenti;
- 2) fenomeno consistente come sappiamo nel reflusso delle cariche, e dunque dell'energia che a queste si associa (v. puntate 1.1 ed 1.2) dalle estremità verso il centro, ed in fase dopo il percorso di una mezza lunghezza d'onda: vale a dire $2 * \frac{1}{4}\lambda = \frac{1}{2}\lambda$ ove il due è dato dal doppio percorso compiuto, di andata e di ritorno, ed il quarto di λ corrisponde alla lunghezza del radiale se appunto risonante;
- 3) sconsigliabile un'inclinazione negativa per i radiali, ossia verso l'alto, in quanto andrebbero a schermare una porzione di stilo! In pratica, la componente verticale delle correnti nel piano di terra, somma di componenti concordanti nel verso e sempre presenti se questo non è piatto e perfettamente ortogonale allo stilo, cioè orizzontale, sarebbe ora diretta in verso opposto a quella che percorre lo stilo, opponendosi così parzialmente ad essa e dunque tendente a cancellarne l'effetto;
- 4) idealmente dell'ordine delle risonanze naturali in VLF del sistema terra-ionosfera pensando ad un risuonatore costituito da una sfera dalla superficie conduttiva grande quanto la Terra (tale l'estensione, virtualmente illimitata, degli oceani) cfr. la Risonanza di Schumann, di cui abbiamo peraltro già parlato in ERA Magazine n. 04/2020;
- 5) aventi sezione rapportata in ragione diretta al valore delle correnti che vi circolano ed inversa al numero degli stessi, e magari (per ragioni di peso e di costi) rastremati via via dal centro verso le estremità;
- 6) apposta tale effetto veniva (e viene) sfruttato nelle radiocomunicazioni marittime in onde lunghe e medie (entrambe ben propagantisi per onda di superficie o *surface wave*) e medio-corte, mediante antenne costituite da un conduttore verticale sorretto da altro conduttore orizzontale peraltro agente in funzione di carico capacitivo (antenna cosiddetta caricata superiormente o *top loaded*, cfr. N. Neri op.cit. Vol.1) essendo il contrappeso in tal caso rappresentato dallo stesso scafo metallico in contatto permanente con la superficie marina;
- 7) ciò sebbene nulla vieti, almeno in linea teorica e disponendo di ampi spazi e supporti adeguati ed in numero sufficiente, che si possa costituire un sistema elevato avente estensione virtualmente illimitata; c'è però da osservare che, a parte l'allargamento ed appiattimento come già visto della banda passante, non vi sono vantaggi pratici rilevanti nel costruire in posizione elevata un piano radiale indefinito, superando i notevoli impedimenti di ordine pratico, ambientale e non ultimo economico che questo comporterebbe; essendogli infatti già sufficiente a garantire la massima efficienza (se ben fatto) un quarto d'onda, come del resto accade col dipolo, avente braccia la cui estensione lineare è appunto analoga, e sempre beninteso compatibilmente con gli altri fattori già visti di potenziale dissipazione; ciò naturalmente a meno che appunto non lo si ritrovi bello e pronto ad esempio sfruttando, naturalmente in riferimento alla lunghezza d'onda impiegata, una tettoia metallica o altra struttura di grandi dimensioni già esistenti; se l'obiettivo principale è però proprio quello di allargare la banda passante appiattendola, sarà del resto possibile approssimarla predisponendo per i radiali una terminazione dissipativa, mediante l'aggiunta alle loro estremità di carichi resistivi concentrati presentanti impedenza adatta (ricordiamo che questa va crescendo verso gli estremi) e di adeguata potenza (per quanto all'accrescersi del numero di radiali interessati le correnti vengono tra essi ripartite, di modo tale che meno gravoso ne risulta per ciascuno l'adempiimento di quest'ultimo requisito); carichi il cui altro terminale libero sia francamente ed efficacemente connesso ad una terra buona per la RF;
- 8) ioni di dimensioni e massa inferiori, e che pertanto godranno di una mobilità più elevata, e dunque -stante il maggior numero di cariche che potranno liberamente fluire in un secondo - maggiormente favoriranno la conduttività elettrica;

Copyrighted Material

Quiz di radiotecnica per patente di Radioamatori

Utile per la preparazione all'esame di patente

Fiorino De Lazzari



Copyrighted Material



Fiorino De Lazzari BFDZ

Normativa per radioamatori

novità

**Tutto quello che bisogna
sapere per trasmettere
sulle bande
radioamatoriali**

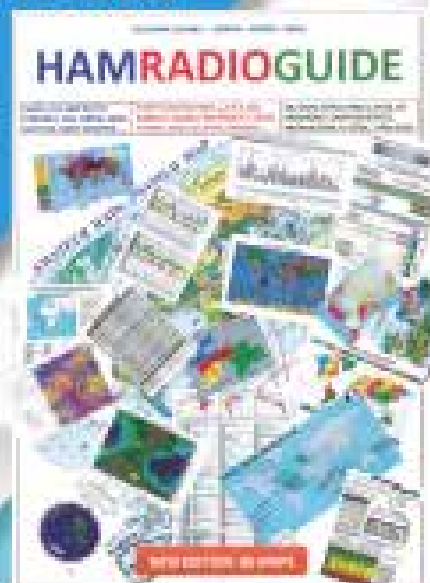
Utile per la preparazione all'esame di patente





Regala o regalati un abbonamento

*11 numeri direttamente
a casa tua con spedizione
celere garantita in tutta
Italia*



Spedizione Celere,
Prioritaria e Garantita, con
PostaPremiumPress
in tutta Italia

HAM RADIO GUIDE 2023 è in
promozione con l'acquisto
dell'abbonamento
a Radiokit elettronica

HAM RADIO GUIDE 2023

Una raccolta molto utile e accuratamente compilata di informazioni indispensabili per gli SWL e i radioamatori. Il libro in formato A4 contiene mappe a colori con i prefissi di tutti i paesi del mondo, alcune delle quali in formato grande da piegare. Inoltre, ci sono liste aggiornate di paesi, elenchi di prefissi, band plan delle regioni IARU 1, 2 e 3, una panoramica delle organizzazioni nazionali di radioamatori e molte altre informazioni che possono essere utilizzate su base giornaliera. La guida è stampata a colori su cartone resistente e laminata: in questo modo diventa il compagno ideale per i viaggi, in grado di sopravvivere all'uso quotidiano senza mostrare segni di usura. Ham Radio Guide 2023 è un must per ogni radioamatore attivo!

Scegli l'offerta che preferisci:

1 ANNO

radio kit elettronica

**RISPARMI
FINO AL
30%**

11 NUMERI rivista cartacea € 50,00

11 NUMERI edizione digitale € 40,00

11 NUMERI rivista cartacea + digitale € 58,00

11 NUMERI rivista cartacea + libro HAM RADIO GUIDE 2023 € 85,00

11 NUMERI rivista cartacea + Annata su CD ROM (a scelta) € 55,00

11 NUMERI rivista cartacea + Raccoglitore per riviste € 57,00

www.radiokitelettronica.it

AWARD



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.ASSORADIOFARINAI.IT



"ITS AMERIGO VESPUCCI WORLD CAMPAIGN AWARD – 2023-2025

Dal 1 luglio 2023 al 11 Febbraio 2025

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

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

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

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

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

- PERIODO DI VALIDITA'

Dal 1 luglio 2023 al 11 febbraio 2025

- BANDE

Sono consentite le seguenti bande:

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

- MODALITA'

SSB/CW/FT8/FT4

- CATEGORIA e DIPLOMA

Per acquisire il diploma, ci sono le seguenti categorie:

- BRONZO: QSO con 10 stazioni DXCC* + la stazione jolly;
- ARGENTO: QSO con 20 stazioni DXCC* + la stazione jolly;
- ORO: QSO con 30 stazioni DXCC* + la stazione jolly;
- DIAMANTE: QSO con 30 stazioni DXCC* + II9IABJ + IQ9MQ + **5 SEZIONI ARMI** ⁽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 le QSL, le eQSL e le conferme a LOTW. 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

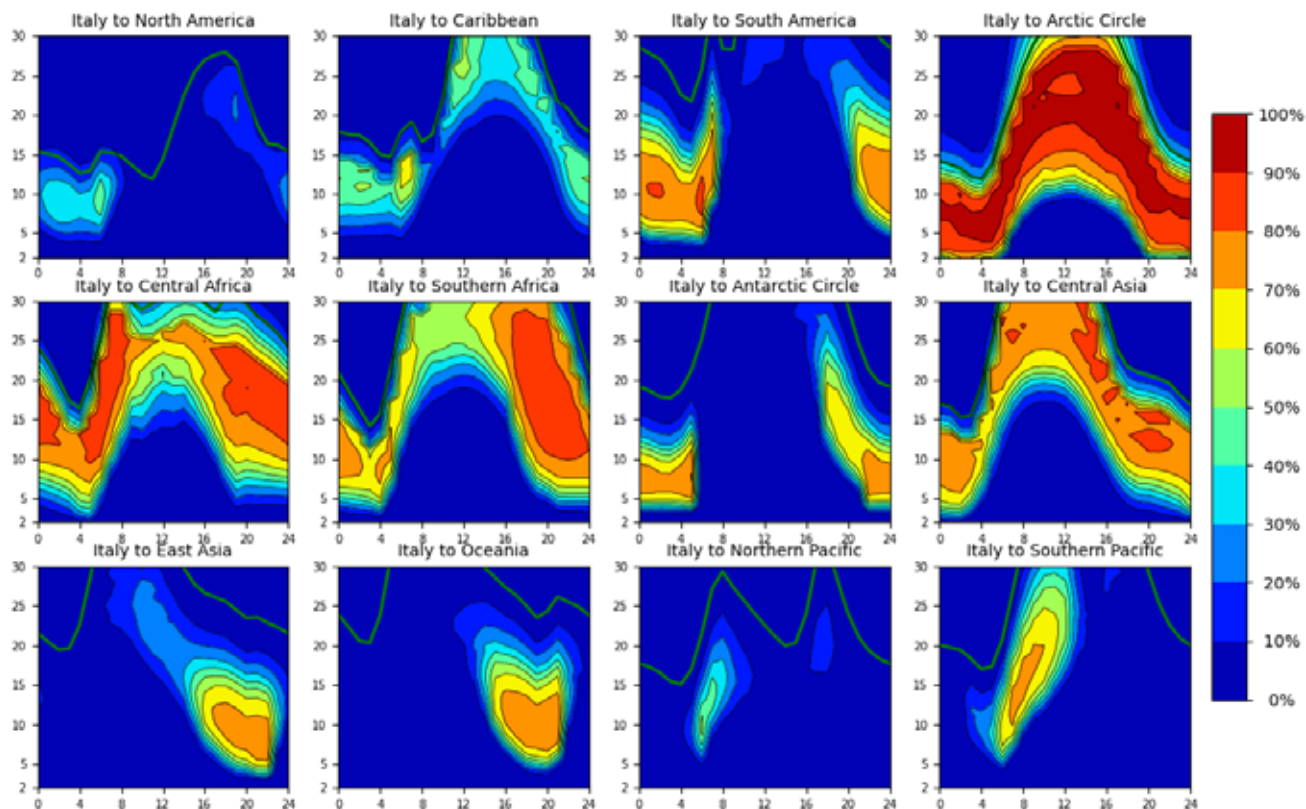
Associazione Nazionale
Marinai d'Italia

Piazza Randaccio, 2 - 00195

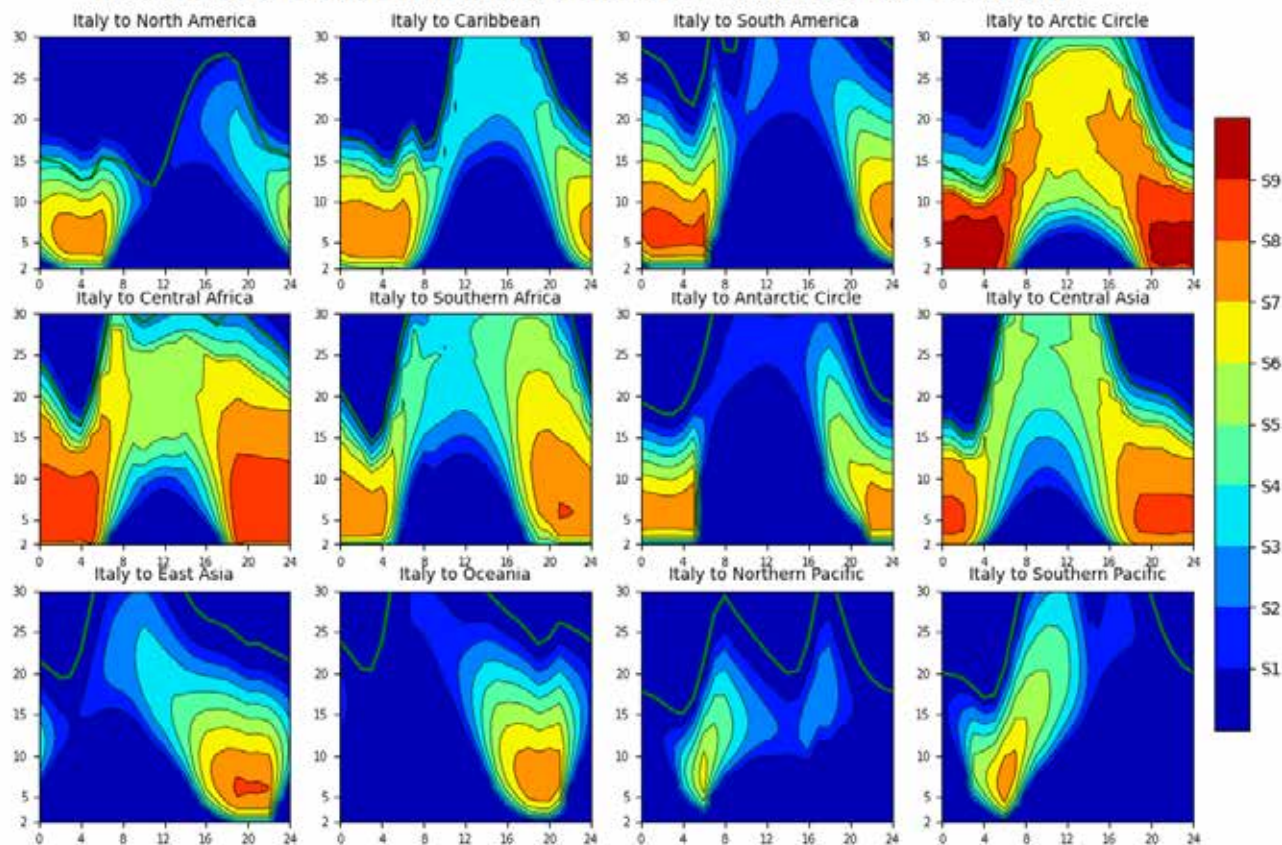
tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

e-mail segnalanza@marinaiditalia.com

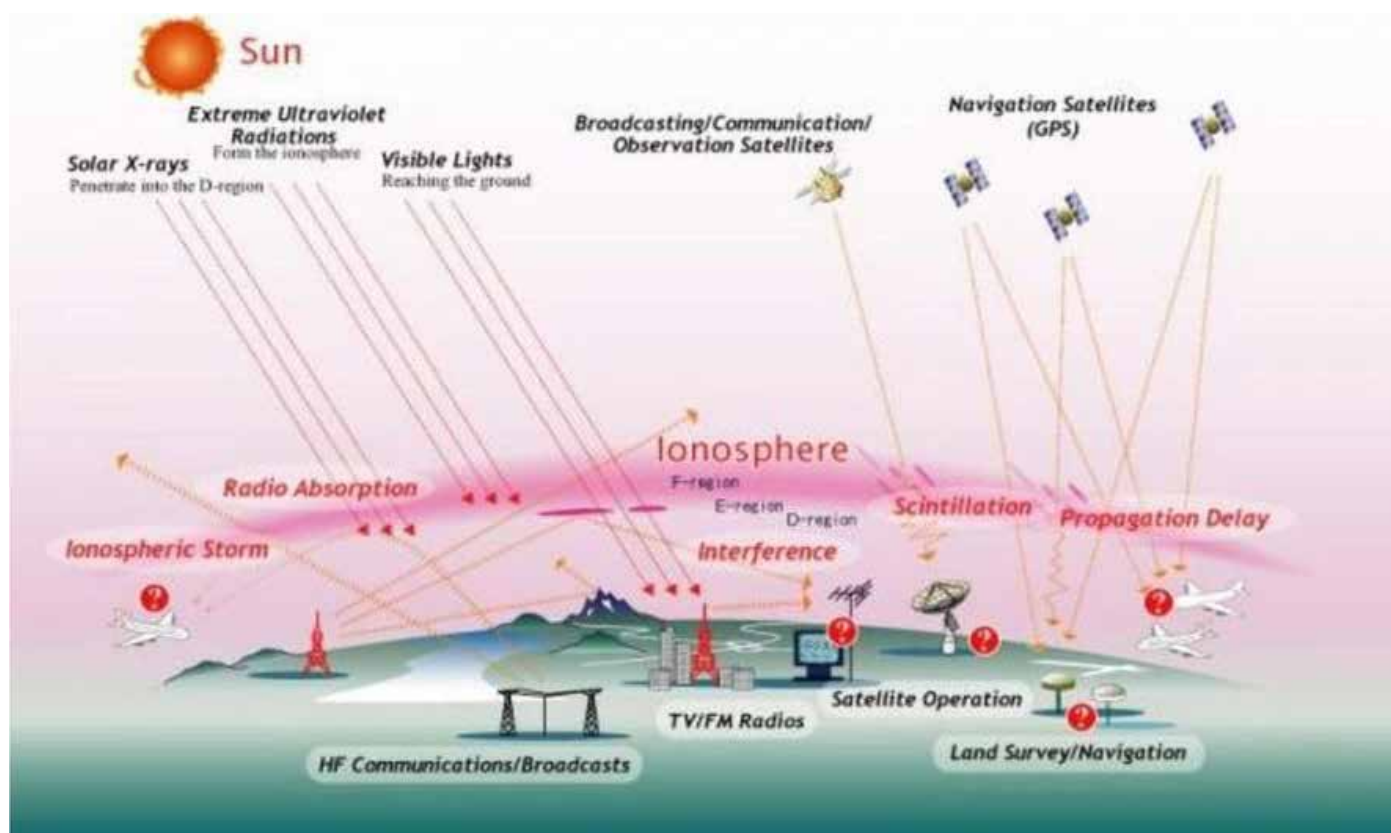
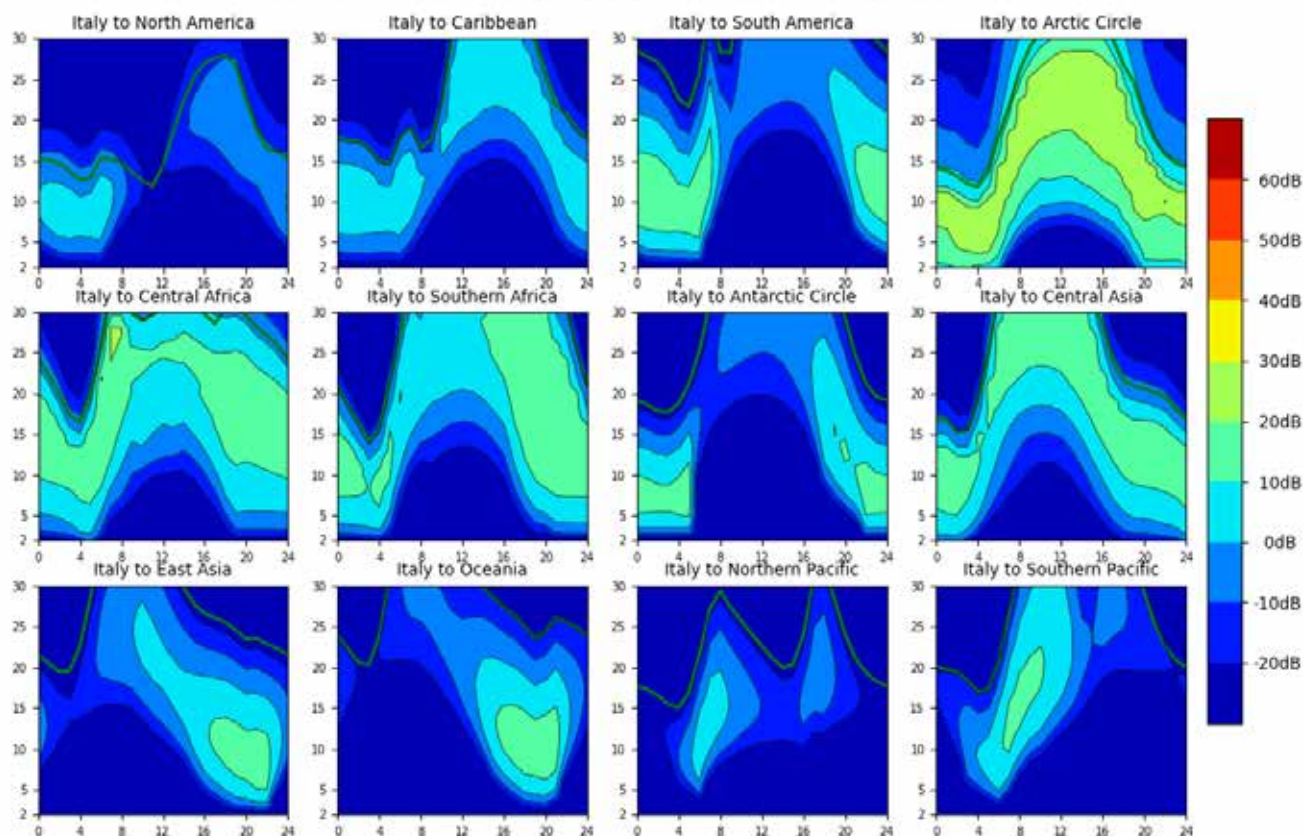
Marzo 2024 -Previsioni di propagazione in Basic Circuit Reliability- by IU5HIV



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



Marzo 2024 -Previsioni di propagazione in SNR- by IU5HIV



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



Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



Segui
QSL CARD BY IT9EJW
SU



INTERNATIONAL
WARSHIPS AWARD

**EIGHT CLASSES
FREE AWARDS**

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

PDF FORMAT
PROFESSIONAL HAM RADIO GAME'S

**BEAUTIFUL WARSHIPS AROUND
OF THE WORLD**



INTERNATIONAL
MARITIME MOBILE AWARD

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

**THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT**

**COME PLAY
WITH US!**



www.assoradiomarinai.it

THE BEST ARMI AWARD

**INTERNATIONAL SUBMARINES
AWARD**



I.S.A. BRONZE

Obtained with 5 different submarines call-sign contacts around of the world and 10 country (CACC). List one in the web site.



I.S.A. SILVER

Obtained with 10 different submarines call-sign contacts around of the world and 20 country (CACC). List one in the web site.



I.S.A. GOLD

Obtained with 20 different submarines call-sign contacts around of the world and 30 country (CACC). List one in the web site.

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

Associazione Radioamatori Marini Italiani
info@assoradiomarinai.it

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

**Best
of the Best
Awards**

NUOVA ID CARD ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM

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

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

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



The image shows a template for the ARMI ID card. It features the following elements:

- Top Left:** The coat of arms of the Italian Republic.
- Top Center:** The text "ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI" in blue, flanked by two yellow stars.
- Top Right:** A small blue diamond-shaped logo with the letters "A.R.I." inside.
- Left Side:** A large rectangular box with a red and green border, intended for a photo.
- Right Side:** A circular logo with a yellow border, containing a red anchor and the text "RADIOAMATORI ARMI MARINAI".
- Text Fields:** Three lines of text on the right side, each followed by a colon: "Nominativo:", "Cognome:", and "Nome:". Below these is a horizontal line for a signature.
- Bottom Center:** A small horizontal line.



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.

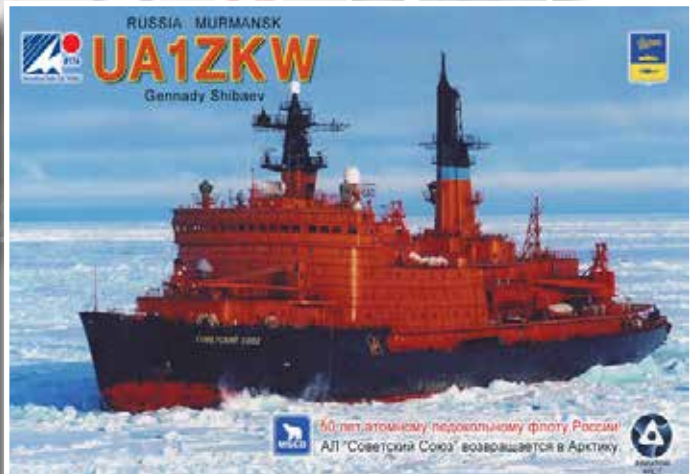
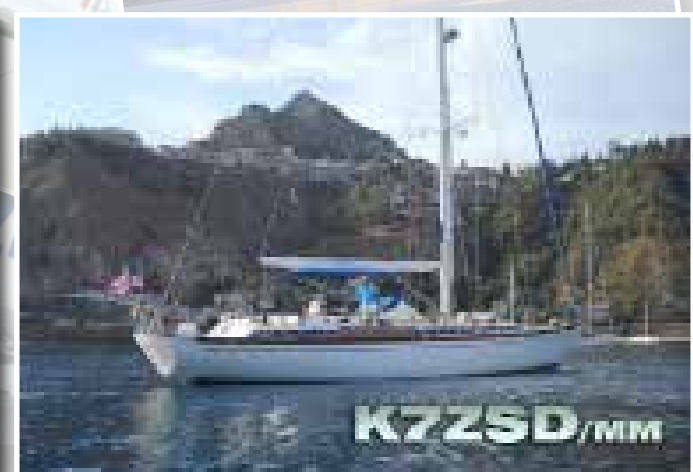




8SØHRA



GB175PO
TM175



DF4DV
Heinz Möller - Norddeutsche 34 - D-21782 Borkum.
DOK E32

FOTO STORICHE



Dragamine ABETE (1952 - 1977)



Dragamine FRASSINO (1953 - 1996)

La stazione radio di....



La QSL DEI SOCI....



COMMANDER PLAQUE



CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCELLO

COMMANDER PLAQUE

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO

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

PERIODO di validità

I contatti sono validi dal 1.1.2000 ad oggi.

MODI

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

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

CATEGORIE

Sono previste TRE categorie :

"CC (Capitano di Corvetta)"

"CF (Capitano di Fregata)"

"CV (Capitano di Vascello)"

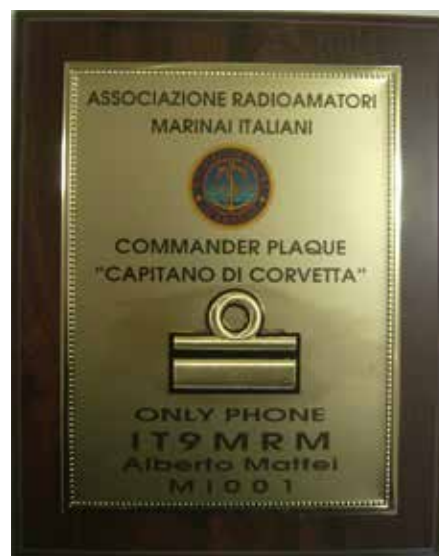
SOTTOCATEGORIE

Sono previste TRE sottocategorie:

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

"ONLY PHONE" (SSB)

"ONLY MORSE" (CW)



RICHIESTE

Va richiesto all' Award manager :

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

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

I contributi possono essere versati nei seguenti modi:

POSTEPAY: 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);

PAYPAL: alberto.mattei@libero.it

IBAN: 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:

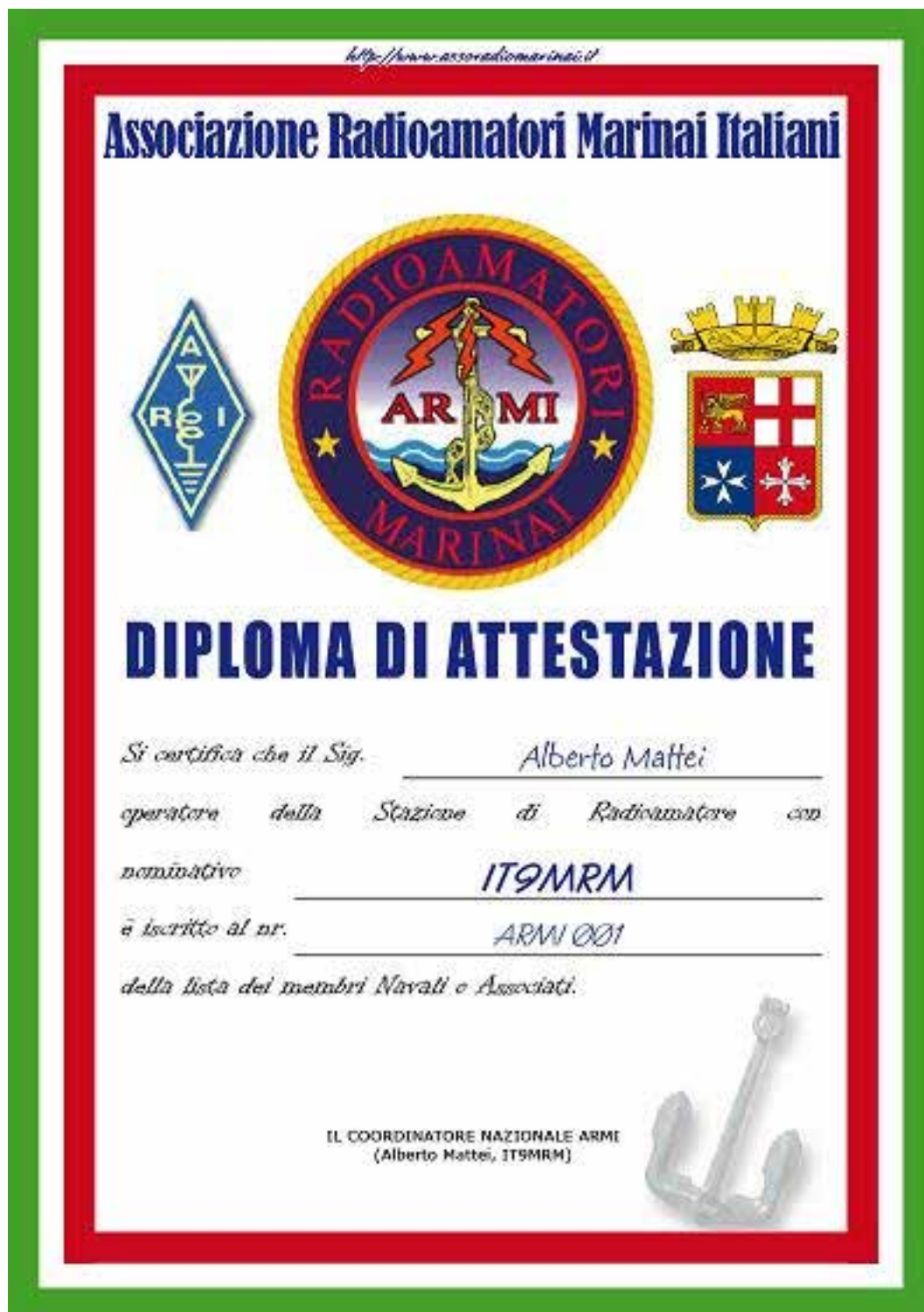
Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.)

Alberto Mattei (IT9MRM)

Via Enrico Millo, 20

I-96011 Augusta (SR)

ITALY



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
1 - 31 Marzo	IY9MM - 110° anniversario esperimenti di radiotelegrafia ad Augusta
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
1 - 30 Aprile	II1GM - 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 MARAC
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



Un pò di storia

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

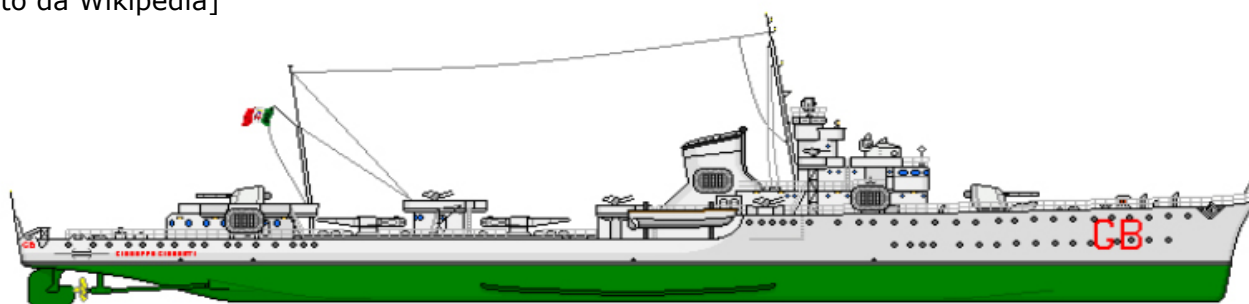
«Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo, capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile [...] consacrerò tutte le mie forze [...] affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle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

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

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

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

[tratto da Wikipedia]



Premessa

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

REGOLAMENTO

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

DATA DI INIZIO

01.01.2019

STAZIONI ACCREDITATE

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

PARTECIPAZIONE

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

PUNTI

Ogni stazione accreditata vale 1 punto

CATEGORIE:

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

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

MODI

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

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

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

PUNTI DIPLOMA

Ci sono quattro classi:

Bronzo : 15 punti;

Argento: 25 punti;

Oro: 50 punti;

Top Honour Plaque: 75 punti;

Diamond Cup: 100 punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

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

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

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni non accreditate passeranno i rapporti RST .

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

ANNIVERSARY DAY

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

22 Marzo : Seconda battaglia navale della Sirte;

27-29 Marzo : Battaglia navale di Capo Matapan;

12-16 Giugno : Battaglia navale di mezzo Giugno;

9 Luglio : Battaglia navale di Punta Stilo;

18-19 Luglio : Battaglia navale di Capo Spada;

11-13 Agosto: Battaglia navale di mezzo Agosto;

11-12 Ottobre : Battaglia navale di Capo Passero;

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

26-27 Novembre: Battaglia navale di Capo Teulada;

13 Dicembre : Battaglia navale di Capo Bon;

17 Dicembre : Prima battaglia navale della Sirte

FIELD DAY

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

PREMI

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

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

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

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

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

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

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale :

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

email: it9mrm@assoradiomarinai.it

LOGS

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

E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.

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



**AWARD
REGIA
MARINA**

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

AWARD'S

**SQUADRA
NAVALE**

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

ASSORADIMARINA.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 - 6N	IQ9AAM - IK5AIO IK8FIQ - IK2SOE	 IX^A DIVISIONE CORAZZATE 1T - 1V - 1N	IQ9MQ - IZ1GJK IZ0XZD
 I^A DIVISIONE INCROCIATORI 7A - 6N - 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 LACCIATORPEDINIERE 1I - 6I - 6A - 6T	IZ0MQV - IU3MEY IZ3CAR - IU0MUN
 V^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE 1T - 1I - 1F	IS0HGX - IU8FSU IQ7QN	 VII^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE 6R - 6A - 6A - 6T	IW0BTN - IS0HMQ IS0CDS - IW0HIQ
 VIII^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE 66 - 6I - 6N - 1P	IK7FPU - IS0HMQ IT9ACJ - I3JYL	 IX^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE A6 - 6A - 6N - 6N	IZ5RZS - IQ9BF - IU7OUD (1)
 XIV^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE VI - 6N - 6T - 6N	IW1CDU - IT9ETC IG9ITO - IZ8CJT	 XV^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE 1I - 6I - 6V - 7F	IU0KNS - IS0IEK IT9GHW - IW0GFS
 XVI^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE 6R - 66 - 7A - 1I	IU8NNS - IV3HJB IU2BYH - IK8IJN	 I^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE A1 - A6 - A11 - A6	IK8NKQ - IT9MRM IV3XPP - IK5AEQ
 II^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6A - 6N - 6I - 6H	(4)	 III^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6R - 6N - 6I - 6I	I3VAD - IQ1YY IU1HGN - S53EO
 IV^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6N - 6N - 6R - 1R	IZ1WTM - IZ1HVD IT9JAV - IZ0LNP	 V^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 66 - 67 - 1F - A6 - A6	I2AZ - IZ0JSD (3)
 VI^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 6N - 66 - 66	IT9HHL - IU7LQP IU0OTF	 VII^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 66 - 6R - 6N	IW2JJS - IS0SZU IK7LQH
 VIII^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 1I - 1I - 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) - Ascari (AI) - Lanciere (LN)
Legionario (LG)
- XIII[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Granatiere (GN) - Fuciliere (FC) - Bersagliere (BG) - Alpino (AP)
- IX[^] Squadriglia Torpediniere: Cassiopea (CS) - Cairolì (CL) - Mosto (MT)
- X[^] Squadriglia Torpediniere: Vega (VG) - Sagittario (SG) - Sirio (SI)
- XI[^] Squadriglia Torpediniere: Cigno (CG) - Castore (CT) - Climene (CE) - Centauro (CO)
- XII[^] Squadriglia Torpediniere: Altair (AT) - Antares (AN) - Aldebaran (AL)
- XIII[^] Squadriglia Torpediniere: Circe (CC) - Calliope (CP) - Calipso (CI)
- XIV[^] Squadriglia Torpediniere: Polluce (PC) - Pleiadi (PL) - Palade (PD)
- XV[^] Squadriglia Torpediniere: Confienza (CF) - Solferino (SL) - San Martino (SM)
- XVI[^] Squadriglia Torpediniere: Mozambano (MB) - Calatafimi (CM) - Carini (CA) - La Masa (LM)

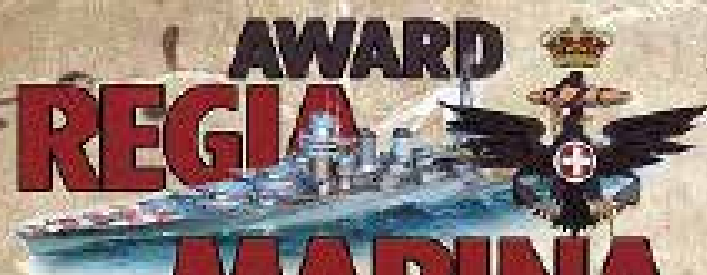


STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

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

(n.) Stazioni ancora da accreditare

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE





WWW.ASSORADIOMARINA.IT

Award
**REGIA
MARINA**



CALENDARIO EVENTI

22 MARZO:
SECONDA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE

27-29 MARZO:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO MATAPAN

12-16 GIUGNO:
BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO GIUGNO

9 LUGLIO:
BATTAGLIA NAVALE DI PUNTA STILO

19 LUGLIO:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO SPADA

11-13 AGOSTO:
BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO AGOSTO

11-12 OTTOBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO PASSERO

11 NOVEMBRE:
LA NOTTE DI TARANTO

26-27 NOVEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO TEULADA

13 DICEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO BON

17 DICEMBRE:
PRIMA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE



AWARD REGIA MARINA
WWW.ASSORADIOMARINAI.IT



DRASERVICES.IT

shop@draservices.it

Per info e trasferimento file



+39 3920733361

Numero abilitato solo per whatsapp

STAMPA QSL PERSONALIZZATE



STAMPA A PARTIRE DA SOLI 50 PEZZI!!!!



OFFERTA RISERVATA AI SOCI ARMI
a partire da
9 EURO

postepay



PayPal





MARINA
MILITARE

NOVITÀ EDITORIALI

PALAZZO MARINA

DESIRE TOMMASELLI



MARINA
MILITARE
UFFICIO STORICO DELLA AMMIRALIA
VINCENT F. O'BRIEN
**LOTTA PER IL
MARE DI MEZZO**
LA GUERRA DELLE GRANDI MARINE
NEL TEATRO DEL MEDITERRANEO,
1940-1945



ROBERTO BELLOMO
LE PORTAEREI
RACCONTATE AI RAGAZZI



Anita Flaschetti

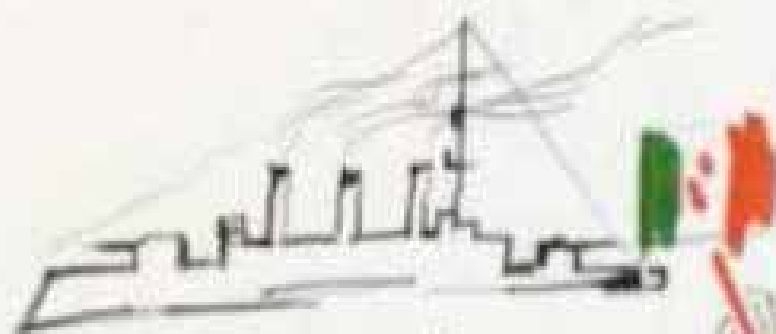
**CON IL CUORE
OLTRE IL VIRUS**

COVID-19: l'impegno della Marina Militare

MARINA
MILITARE

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

Vi Marincà 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

ARMIGADGET & 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



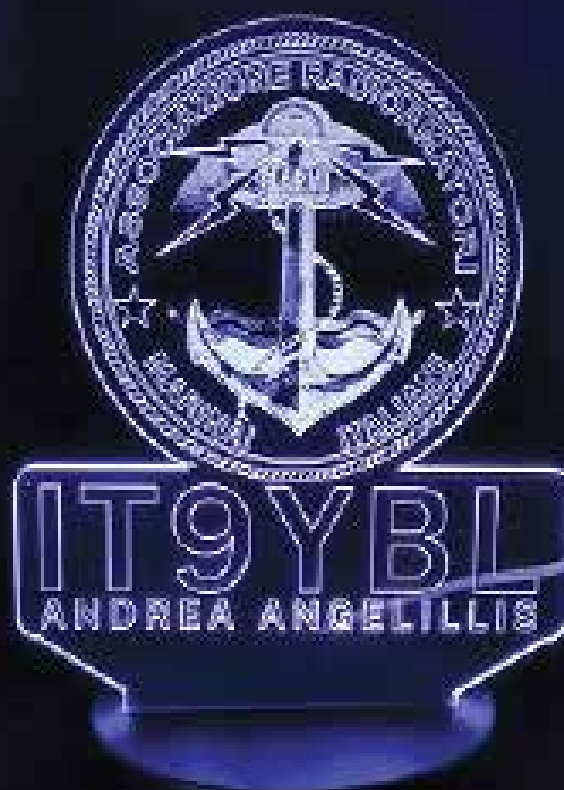
by **NICO'S**

**OFFICIAL
ARMIG
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

ARM I 001



GADGETS
**TOPPE
PATCHES**

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

stickerland

Grafica & Stampa - Adesivi & Ricami

**PREZZI
BASSI**



stickerland@libero.it

WWW.STICKERLAND.IT

ABBONATI

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



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

editoria/Notiziario della Marina/come abbonarsi

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



AMAZON STORE MARINA MILITARE

NAVE VESPUCCI

IL MISTERO DEL TEMPO



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

240 pagine, 30x29.5, rilegato

ACQUISTABILE SU

amazon.it/marinamilitare



Inquadra
il Qr-code

www.marina.difesa.it



MARINA
MILITARE

LE BATTAGLIA NAVALI DELLA REGIA MARINA

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

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

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

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

ploma, da regolamento a regolamento.

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

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

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

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

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

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

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

Teulada";

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

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

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

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

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

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

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



REGIA MARINA

SECONDA
BATTAGLIA NAVALE
DELLA SIRTE

22
MARZO

EXCLUSIVE
AWARD



WWW.ASSORADIOMARINA.IT

L'AWARD DELLA SECONDA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager Nazionale

REGOLAMENTO

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

Valgono le regole dello stesso award.

Per ricevere gratuitamente l'award della "Seconda Battaglia Navale della Sirte" ed in formato grafico, bisogna contattare almeno una stazioni Jolly ed almeno una stazione accreditata del Regia Marina (questa è la lista).

Stazioni jolly: IT9JPW (AI) - IU0GCO (AV) - IQ9MQ (LT) - IOQMY (GO) - IZ0DIB (TR) - IS0UNG (AP) - IS0FQK (SC) - IU0GCO (AV) - IU0DZA (GE) - IZ6ASI (GR) - IW8EHK (BN) - IW5BBV (BG) - IT9CLY (FC) - IW6CAE (LN)

I collegamenti valgono solo per l'award della Seconda battaglia navale della Sirte e per l'Award della Regia Marina e della Squadra Navale.

Per questo award valgono solo i contatti effettuati in data 22 Marzo 2024

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

it9mrm@assoradiomarinai.it



REGIA MARINA



BATTAGLIA NAVALE DI CAPO MATAPAN 27 - 29 MARZO

UN ALTRO AWARD SPECIALE DELLA REGIA MARINA DEDICATO ALLE BATTAGLIE NAVALI
NEL MEDITERRANEO DURANTE LA SECONDA GUERRA MONDIALE

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

L'AWARD DELLA BATTAGLIA NAVALE DI CAPO MATAPAN

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager Nazionale

REGOLAMENTO

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

Per ricevere gratuitamente l'award della "Battaglia Navale di Matapani ed in formato grafico, bisogna contattare almeno tre delle stazioni Jolly di seguito elencate:

Stazioni jolly: IZ1GJK (VV) - IT9CKA (ZA) - IM0SDX (PO) - IU7QCI (FI) - IZ0DIB (TR) - IZ8ITT (BL) - IZ0EUX (AZ) - IT9ASD (GG) - IQ9BF (AF) - IZ5RZS (CD) - IU7OUD (GB) - IT9JPW (AI) - IU8CEU (CZ) - IS0FEZ (CB) - IS0GVH (GN) - IW5BBV (BG) - IS0UNG (AP) - IT9CLY (FC) - IU8NNS (DR) - IV3HJB (PS) - IK2MMM (TS)

I collegamenti valgono solo per l'award della Battaglia navale di Matapan e per l'Award della Regia Marina e della Squadra Navale.

Per questo award valgono solo i contatti effettuati in data 27-29 Marzo 2024

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

it9mrm@assoradiomarinai.it





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



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





ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

www.assoradiomarinai.it



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.