

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

274/2024

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	Gridtracker, un software che non deve mai mancare
8	II1GM - 150° Anniversario Guglielmo Marconi
12	Italian Navy Coastal Radio Stations Award 2024 - Regolamento
15	Sarà demolito definitivamente il sommergibile che doveva diventare museo
16	Una mancata libera uscita..
18	Intanto il tempo passa....
19	I musei della Marina militare Italiana - Il Museo Storico Navale di Venezia
24	Signorine di bordo
26	Selvaggi
28	Con la pelle appesa ad un chiodo - Torpediniera Clio - Parte Prima
38	Il battesimo del mare
42	Radiazione e trasmissioni - Parte diciottesima
52	ITS Amerigo Vespucci World Campaign Award – 2023-2025
55	Propagazione di Aprile
59	Nuova ID Card ARMI
60	QSL Navali
63	Foto storiche
64	La stazione radio di.. IT9JCW - La QSL dei soci: IW1QIH
66	Commander Plaque
69	Diploma di attestazione ARMI
70	Calendario eventi 2024
72	Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale
86	Gadgets
90	Abbonamento Notiziario della Marina
93	Le battaglie navali della Regia Marina
95	L'award della battaglia navale di Mezzo Giugno
97	Verticali corte per mezzi mobili
99	Organizzazione territoriale

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Manca ormai poco al termine del contest delle stazioni radio costiere della Marina Militare, ed i numeri al momento la dicono veramente tanto! Abbiamo oltrepassato 80,000 contatti e continuano ancora a salire. Oltre 170 paesi di tutto il mondo ci hanno collegato e il diploma continua a mietere successo. Siamo alla diciottesima edizione e quest'anno hanno partecipato ben 12 stazioni costiere (non c'erano tutte queste stazioni da un bel po' di anni addietro), con circa 100 uomini a formare i vari teams. Un bel numero che in questi giorni ha caratterizzato veri e propri *pile-up* in tutte le bande e in tutti i modi nello spettro di gamma HF. Bhe' che dire, essere soddisfatti è il minimo, ringraziare tutti è un dovere! Lo faccio in anticipo in quanto questo numero sarà on-line prima del termine della gara. Ad ogni modo con il prossimo bollettino avremo più info in merito, oltre a conoscere i campioni (vediamo se si confermeranno ancora il team di I18ICN). Ed intanto le

nostre attività non si fermano qui! Continua per tutto il mese il nominativo speciale IY9MM (si è fermato solo per l'attività del coastal) dedicato al 110° anniversario degli esperimenti di radiotelegrafia effettuati nella rada di Augusta. Il nominativo catalogato "marconiano" sta riscuotendo un notevole successo ed è ambito da tutti i radioamatori. In questo mese inoltre iniziano nuovamente le "Battaglie Navali della Regia Marina" e quindi avremo modo di riascoltare le stazioni accreditate con le proprie bilettere pronte ad assegnarle a chi avrà modo di collegarli. Un piccolo assaggio anche per il mese a venire (Aprile) dove per tutto il mese avremo in aria il nominativo speciale I11GM dedicato al 150° anniversario dalla nascita di Guglielmo Marconi. Il nominativo sarà on-air da tutte le regioni italiane da parte di stazioni accreditate che utilizzeranno il nominativo barrato il suffisso di regione. A questo è stato indetto anche un bellissimo diploma che potrete averlo non appena avrete



ottenuto 150 punti. Di seguito in queste pagine troverete il regolamento. Bene, vi lascio, alla lettura di questo numero, dandovi appuntamento al prossimo Bollettino dei Marinai, alla seconda settimana di Aprile. 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 **Febbraio** e la metà del mese di **Marzo**, 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.



PD1CQ/mm: Menno Boom è il Capo ingegnere di coperta imbarcato a bordo della chiatta **HAM602** battente bandiera olandese. La HAM602 è una chiatta a tramoggia è un tipo di chiatta comunemente progettata per il trasporto di merci come carbone, acciaio, rocce, sabbia, terra e rifiuti. HAM602 (IMO: 8139388) naviga sotto bandiera dei Paesi Bassi. La sua lunghezza fuori tutto (LOA) è di 83,39 metri e la sua larghezza è di 20,2 metri. Attualmente la nave si trova in banchina al porto di Moerdijk (Olanda). Menno è 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 soprattutto in FT8). Per la QSL va inviata via bureau oppure via diretta al suo indirizzo: Menno Boom - Europaweg 39 - Aalten 7121 WB - Netherlands



W7TOW/MM: Christian A "CAM" Meyer è il comandante del rimorchiatore d'altura **DENISE FOSS** attualmente si trova nel porto di Galvestone (Texas). Opera nel Golfo del Messico di supporto alle piattaforme. La DENISE FOSS (IMO: 9748576) è una nave da rimorchio e naviga sotto bandiera degli Stati Uniti. La sua lunghezza fuori tutto (LOA) è di 39,62 metri e la sua larghezza è di 12,5 metri. Christian opera principalmente in fonia e lo si ascolta in 10 metri SSB. L'indirizzo per inviare la QSL: Christian A "CAM" Meyer - 19515 DAYTON ROAD - Bend, OR 97701 - USA



G0HUZ/mm: Tony J. Cadney e sua moglie Suzanne (G0LUZ) operano a bordo della nave da Crociera **Spirit of Adventure**. Tony effettua ogni anno una o due crociere all'anno, a bordo delle navi della compagnia SAGA. O sulla Spirit of Adventure o sulla gemella Spirit of Discovery. Operano principalmente in CW e lo si ascolta preferibilmente in 10 metri. Utilizza un apparato portatile KX3 che funziona su un gel-cellula 7amp, 5w ed una antenna stilo con bobina di carico sostituibile per le bande che utilizza. L'ultima segnalazione sul cluster risale al 1 marzo ed è stato segnalato in 12 metri in SSB. Per la QSL potete inviarla via bureau.



F4GPQ/mm: Christian Morlie in compagnia di sua moglie si trova a bordo della sua imbarcazione a vela **S/y GIB SEA 334**, attualmente ad Antibes nel porto di Vauban, principale porto turistico in Europa, sul litorale della Costa Azzurra situato tra Monaco e Saint-Tropez. Christian è molto attivo in radio lo si ascolta in fonia preferibilmente in 15 metri. Non scambia QSL.



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

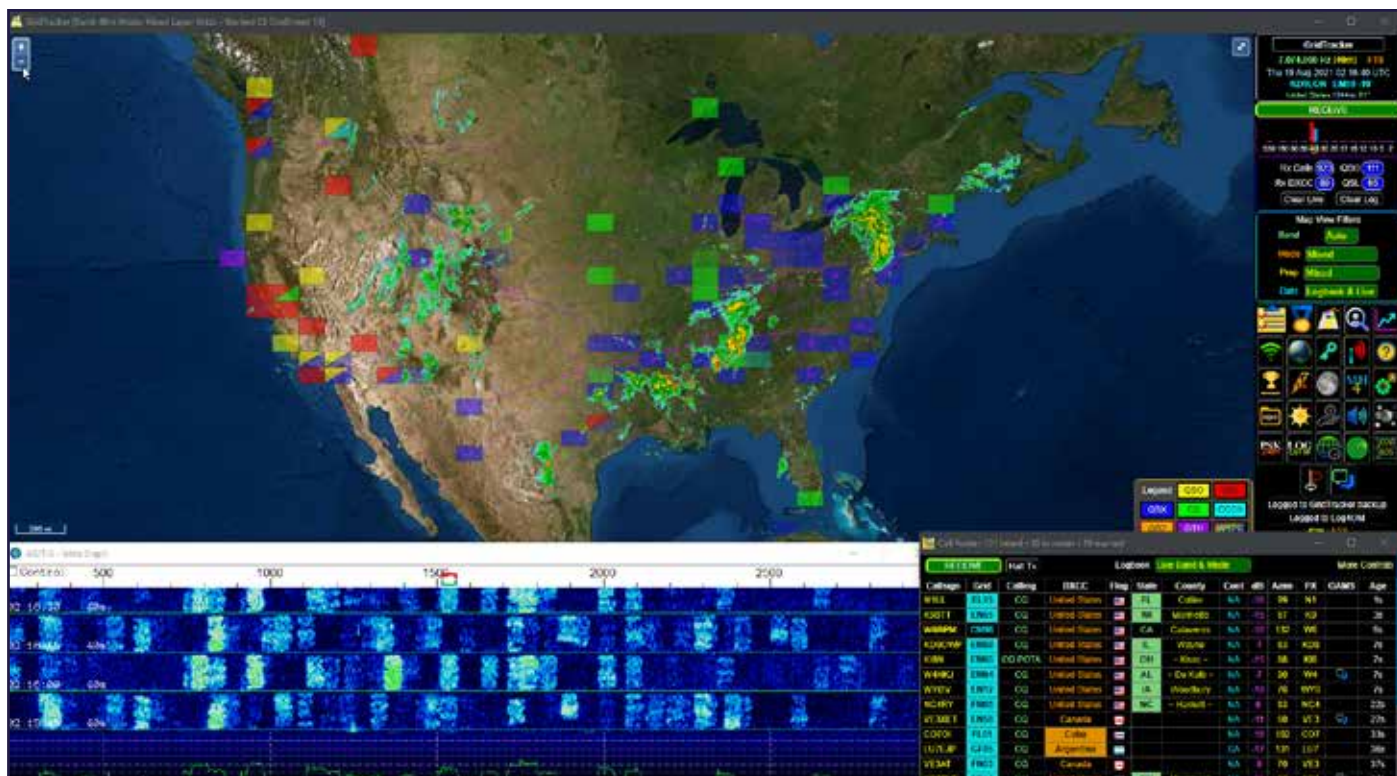


Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 14 Febbraio 2024 al 15 Marzo 2024), ecco di seguito i nominativi: DU6GPR - M0DHS - **G0HUZ** - 7A0NOJ - LU2AIB - **F4GPQ** - **PD1CQ** - AA7JV - **VK6JJJ** - ON8VC - **W7TOW** - G7ESK - S21RW -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

GRIDTRACKER, UN SOFTWARE CHE NON DEVE MAI MANCARE!!

di Alberto Mattei, IT9MRM



Un software che non deve mai mancare ad un OM dedito al digitale e quindi alle trasmissioni in FT8 ed FT4 è "GRIDTRACKER" sviluppato da N0TTL Stephen Loomis ! Il software si interfaccia con WSJT-X o JTDX e istantaneamente vi farà vedere una mappa con tutte le stazioni decodificate del vostro sistema. Inoltre potete visualizzare anche tutti i vostri collegamenti confermati o solamente collegati su mappa, e gestisce tranquillamente tutti i vari award dal DXCC al WAS ecc. ecc. Ha moltissime mappe da scegliere (sono circa 22) e potete scegliere quelle che più vi aggradano. Potete facilmente settarlo con altre funzioni: Avvisi audio oppure visivi, o di sintesi vocale su nominativo, visualizzare il DXCC, il CQ Designatore, il Grid e tanto altro. Inoltre analizza il log ADIF, ed effettua il caricamento del log QSO su QRZ.com, ClubLog, Hrdlog, nel, Lotw e Cloudlog). Supporta i principali software di log: HRD, Log4OM, N1MM +, N3FJP

AClog, ecc. Ricerca il nominativo su QRZ.com, HamQTH, CALLOK e QRZCOM.com; invia i dati su PSK-Reporter. Supporta i messaggi multicast UDP e l'inoltro dei messaggi UDP. E tante altre funzioni tra cui anche la decodifica dei grafici storici per la propagazione e l'analisi delle prestazioni della tua stazione radio. Infine ha un sistema di chat online con cui potete chattare con il corrispondente collegato. E' un software completo e molto accattivante. Il software lo potete scaricare dal sito ufficiale <https://gridtracker.org/> la versione ultima è la **v.1.24.0104** ed è accessibile per Windows, Mac o Linux. L'installazine è semplice e richiede un minimo di conoscenza informatica. Il settaggio è semplice e ad ogni modo ci sono molti tutorial su youtube (anche in italiano) con cui vi spiegano passo dopo passo come settare Gridtracker. A questo punto non mi resta che augurarvi un buon divertimento!!



01
APR

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI
WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

QSL MANAGER:
IK1VHX



III1GM

ANNIVERSARY

CELEBRATION



150 YEARS

*Le mie invenzioni sono per salvare
l'umanità non per distruggerla*
Guglielmo Marconi



30
APR

II1GM - 150° ANNIVERSARIO GUGLIELMO MARCONI

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award & Contest Manager



Siamo nel giubileo marconiano e l'ARMI sarà presente a questo evento globale con un nominativo dedicato a Guglielmo Marconi - II1GM - L'attività marconiana ricorderà i 150 anni dalla sua nascita e come tutti i grandi eventi sarà presente in aria per tutto il mese di Aprile. L'attività sarà garantita da molte stazioni accreditate da tutta Italia ed il nominativo uscirà con il barrato e il suffisso territoriale (p.e. II1GM/IT9 per la Sicilia; II1GM/7 per la Puglia, ecc.). A questo evento è stato assegnato anche un diploma a cui possono partecipare tutti i radioamatori nazionali ed esteri. Per poter accedere al diploma, basta totalizzare 150 punti collegando le stazioni accreditate, inviare il report a info@assoradiomarinai.it e sarà inviato telematicamente il diploma. Per la QSL sarà confermata solo via eQSL (no bureau), per chi volesse ricevere la QSL cartacea, basta inviare busta preaffrancata e preindirizzata (o con importo adeguato per l'invio) al Sig. Bruno Lusuriello (IK1VHX) Via Edera 20/22 - 16144 Genova.

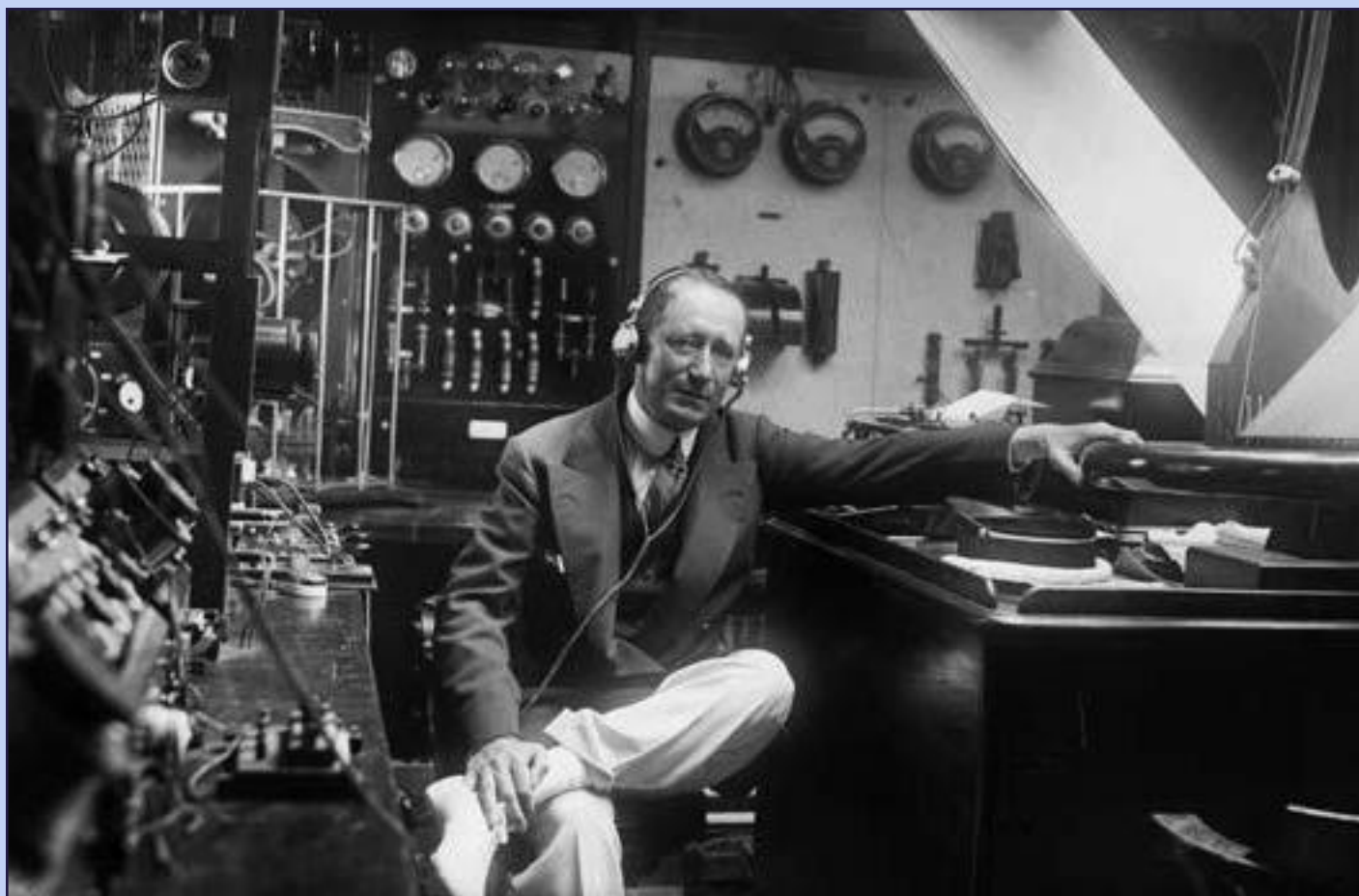
NOTE STORICHE

Nato a Bologna nel 1874 da una famiglia benestante, appassionato sin da giovanissimo allo studio della fisica elettromagnetica, a ventun'anni eseguì con successo a Pontecchio, nella villa paterna, i primi esperimenti di trasmissione a distanza di segnali Morse attraverso le onde elettromagnetiche (dette

hertziane dal nome del fisico tedesco Hertz). Utilizzando apparecchiature di ricezione e trasmissione già esistenti, Marconi adottò un'antenna, novità rivelatasi determinante per il successo della comunicazione. In particolare l'esperimento con cui l'8 dicembre 1895, dopo vari tentativi, l'apparecchio che aveva costruito si dimostrò valido nel comunicare e ricevere segnali a distanza, ma anche nel superare gli ostacoli naturali (la collina dietro la villa paterna) viene considerato l'atto di battesimo della radio in Italia. Verificata l'impossibilità di ottenere in Italia i finanziamenti per rendere concreta e non solo ipotetica la sua invenzione, Marconi ebbe maggior fortuna in Gran Bretagna, Paese d'origine di sua madre, Annie Jamenson. Ottenuto nel 1896 il riconoscimento del primo brevetto della telegrafia senza fili, poté proseguire a Londra i suoi esperimenti, grazie all'appoggio del governo inglese e del ministero delle Poste, avendo modo di dimostrare in occasione di importanti dimostrazioni pubbliche e alla presenza di autorevoli testimoni, la bontà del suo progetto. Nel 1897 fondò una propria società, la Wireless Telegraph and Signal Company, che riuscì a ottenere l'incondizionata protezione della Marina britannica, da tempo alla ricerca di una tecnologia capace di garantire la comunicazione a qualsiasi ora e condizione climatica, senza dipendere da una rete di cavi.

Notorietà al giovane Marconi e alla sua invenzione venne anche dalla sua collaborazione con alcuni giornali. Nel 1898 la radio trasmise al "Daily Express" di Dublino il resoconto telegrafico della regata di Kingstown, a cui partecipava il principe di Galles, che a sua volta, attraverso apparecchiature installate sulla sua imbarcazione, aveva modo di comunicare direttamente con la regina Vittoria. Poco tempo dopo il "New York Herald" riuscì a pubblicare, grazie a lui, i dettagli dell'America's Cup ancor prima che le imbarcazioni rientrassero in porto. Anche eventi di ben altro segno contribuirono a dimostrare le virtù della nuova invenzione. Apparecchiature marconiane furono infatti in dotazione su navi da guerra britanniche in rotta verso il Sud Africa dove era in corso la guerra anglo-boera. Già forte di lucrose commesse da parte della Marina britannica e anche di quella italiana, l'imprenditore-scienziato sbarcò al di là dell'Atlantico, fondando una nuova società, la Marconi Wireless Company of America, con l'obiettivo di fare passi in avanti nella sperimentazione tecnologica e di conquistare definitivamente il mercato internazionale. Il primo parziale successo fu nel 1901 la trasmissione transoceanica del segnale morse "S", trasmesso dalla stazione di Poldhu in Cornovaglia e ricevuto da Marconi nella stazione di Saint John, nell'isola di Terranova. Gli esperimenti per ottenere comunicazioni transoceaniche attendibili proseguirono fino al 1907, quando nacque la Marconi Corporation, che nell'ottobre di quello stesso anno inaugurò il primo regolare servizio pubblico di radiotelegrafia attraverso l'Oceano Atlantico, dando la possibilità alle navi di lanciare

l'SOS senza fili. L'utilità del radio soccorso in mare fu dimostrata il 23 gennaio del 1909, quando tutti i 1700 passeggeri del transatlantico americano Republic, in procinto di affondare dopo uno speronamento, furono tratti in salvo grazie all'SOS che a bordo della nave l'operatore radiotelegrafico Binns, che lavorava per la compagnia Marconi, continuò a lanciare per 14 ore di fila. All'arrivo nel porto di New York di tutti i passeggeri sani e salvi, Binns fu festeggiato come un eroe e la gratitudine per la figura del "marconista" accrebbe ancora la popolarità di colui dal quale quell'importante figura prendeva il nome. Insignito sempre nel 1909 del premio Nobel per la fisica, Marconi fu in Italia celebrato come un genio della scienza ma anche chiamato a svolgere, in virtù delle sue relazioni con le autorità internazionali, un ruolo anche nella politica estera italiana. Nominato senatore nel 1912, fece da importante tramite nelle relazioni che intercorsero tra Italia e Gran Bretagna per preparare l'entrata in guerra dell'Italia, nel 1915, a fianco dell'Intesa. Nel 1919 rappresentò il nostro Paese al tavolo della conferenza di pace di Parigi. Nel 1923 si iscrisse al Partito Fascista e ricoprì, fra le altre, le cariche di presidente del Consiglio Nazionale delle Ricerche e dell'Accademia d'Italia e fu membro del Gran Consiglio. Collaborò all'impianto delle reti radiofoniche nazionali e della rete della Radio Vaticana (inaugurata nel 1931), seguì i primi passi della televisione e delle sperimentazioni sugli impianti radar. Nel ventennio fascista nei libri di testo delle scuole fu indicato come esempio vivente del genio del popolo italiano. Morì a Roma nel 1937.





REGOLAMENTO

Al diploma commemorativo dedicato al 150° anniversario della nascita di Guglielmo Marconi, sponsorizzato dall'A.R.M.I., possono richiederlo tutti i radioamatori ed *SWL.

Il diploma è valido dal 1 Aprile al 30 Aprile.

Per ottenerlo bisogna effettuare **150 punti**.

Ogni stazione accreditata vale 10 punti; la stazione Jolly **II1GM** vale 50 punti.

La stazione jolly e le stazioni accreditate possono essere lavorate in tutti i modi ed in tutte le bande.

Una volta al giorno.

Le modalità consentite sono:

SSB - CW - DIGI [RTTY - PSK 31 - FT8 - FT4]

Le bande consentite sono:

10 - 12 - 15 - 17 - 20 - 40 - 60 - 80

Di seguito le stazioni accreditate:

- II1GM/1 - Piemonte e Liguria
- II1GM/2 - Lombardia
- II3GM/3 - Veneto, Trentino e Friuli

- II1GM/4 - Emilia Romagna
- II1GM/5 - Toscana
- II1GM/6 - Marche e Abruzzo
- II1GM/7 - Puglia
- II1GM/8 - Campania, Basilicata e Calabria
- II1GM/0 - Lazio e Umbria
- II1GM/IT9 - Sicilia
- II1GM/IS0 - Sardegna

Il diploma viene gestito dalla piattaforma **HRDLOG**, per poterlo scaricare bisogna accedere al seguente link: <http://www.hrdlog.net/AwardPlate.aspx> inserire il proprio nominativo nell'apposita casella e scaricare il diploma (il download comparirà al termine della manifestazione).

Per ulteriori informazioni potete leggere le info sul sito ufficiale dell'ARMI.

(*) Per la richiesta del diploma gli SWL devono inviare l'elenco dei rapporti a info@assoradiomarinai.it

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS



START: 8 MARCH | END: 17 MARCH | 10 SPECIAL STATIONS
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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>



Il "saluto" del congedato



SARA' DEMOLITO DEFINITIVAMENTE IL SOMMERGIBILE CHE DOVEVA DIVENTARE MUSEO

di Andrea Bonatti, tratto da www.cittadellaspezia.com



Il Leonardo Da Vinci non avrà una seconda vita. L'ex sommergibile della Marina Militare, a lungo in predicato di diventare un'unità museo alla Spezia, lascia definitivamente il Golfo dei Poeti per la Turchia, dove verrà demolito. Nel 2018 un progetto di fattibilità per la musealizzazione, curato dall'ammiraglio Dino Nascetti, era stato approntato e approvato dalla forza armata, sulla spinta dell'entusiasmo della cittadinanza che aveva raccolto oltre duemila firme in poche settimane per chiederne di farne un'attrattiva turistica per la città.

Le ultime due giunte comunali hanno addirittura previsto una delega alla "musealizzazione di un sommergibile". Ma dopo un lungo dibattito sull'area in cui posizionarlo – tra Calata Paita, il molo Thaon di Revel, Molo Italia, Porto Mirabello e il Museo Tecnico Navale – i buoni propositi non si sono mai tradotti in realtà. Così il sommergibile, in disarmo all'interno dell'arsenale dal 2010, si è definitivamente deteriorato fino a renderne il recupero ormai impossibile. Nel 2021 il comandante marittimo Nord del periodo, l'ammiraglio Giorgio Lazio, confermava a Città della Spezia che il destino del Da Vinci era ormai segnato.

"Un simbolo splendido perché sottolinea la professionalità e la tradizione della Spezia nel mondo subacqueo, sia nella costruzione che nell'operatività", lo aveva definito l'ammiraglio Andrea Toscano, spezzino doc, già comandante marittimo Nord e comandante del Da Vinci stesso. L'unità era entrata in servizio nel 1981 dopo essere stato costruito a Monfalcone. Ora il galleggiante da 1.100 chilogrammi è destinato al trasporto via

mare presso il porto di Aliaga da parte della ditta Golfo Due srl, dopo il via libera all'esportazione di rifiuto arrivato dal ministero dell'Ambiente turco. Stesso destino subirà in questi giorni anche il suo gemello Guglielmo Marconi, sommergibile classe Sauro II per cui nel 2013 si era affacciata a sua volta l'ipotesi di una musealizzazione alla Spezia sotto l'egida del Polo universitario Marconi. Dall'arsenale marittimo partiranno anche le ex fregate Artigliere e Bersagliere per la loro ultima rotta.

La prospettiva di avere un sommergibile museo non è tuttavia tramontata. E' anzi ipotesi specificata all'interno del bando di gestione del Museo Tecnico Navale, per cui il prossimo 26 febbraio si andrà all'apertura delle buste. La disponibilità della Marina Militare a mettere a disposizione un mezzo c'è ancora. Tra le unità prossime al disarmo ci sarebbero quelle della classe Sauro III ormai in servizio da oltre trent'anni.



UNA MANCATA LIBERA USCITA..

di Nunzio Giancarlo Bainco, tratto da Facebook



Nella libera uscita tante volte preferivo rimanere a bordo, erano quei momenti con la nave quasi vuota di personale, tranne per chi era di servizio, per rimettere in ordine il luogo di vita.

Lontano dalle mie origini rispetto la base mi toccava sempre preparare gli abiti da portare in lavanderia, mettere in ordine l'armadietto.

Come un automa in poco tempo ti ritrovavi che avevi fatto tutto, allora te ne salivi in radio a vedere se tutto era in ordine, quella era l'area di mia pertinenza, come uno sciocco speravo di trovare qualche anomalia da riparare, ma come spesso accadeva tutto andava per il meglio.

Allora andavo a prua e spesso capitava al tramonto, pur stando ormeggiati in porto quei tramonti sull'acciaio avevano sempre un sapore particolare. I gabbiani prima del sopraggiungere della notte intenti a catturare qualche ultimo pesciolino che risaliva a galla, il loro starnazzare ti faceva sollevare il capo nel vederli.

Seduto sulla bitta con quella maledetta Marlboro fra le labbra, facevo quei lunghi sospiri inquinati che quando emettevo fuori il fumo dalla bocca sembrava diventare una nuvola di una ciminiera.

Avevo gli occhi puntati sull'infinito, la mente viaggiava oltre l'orizzonte, il mio corpo era lì seduto ma con i pensieri ero altrove, pensando sempre cosa era la mia vita.

In arsenale su quella nave ero lontano dalla realtà, con l'anima ero al di fuori di quell'ingresso, a quell'ora mi godevo quel silenzio spettrale, che incominciava a diventare un frastuono man mano che passavano i minuti.

Si animavano nella mente persone care, amori

vissuti, amici lasciati per quella professione marinaresca, d'altronde era da ragazzino che avevo fatto quella scelta.

Quante cene saltate per stare lì con i miei ricordi pensando che quel mondo fatato di marinaio, anche se faticoso e a volte stressante, standomene seduto su quella bitta ero comunque un uomo libero, libero e padrone del mio tempo.

Quel lavoro ti fa dimenticare tanti problemi, anche i tuoi cari perché sei sempre pronto a qualsiasi evenienza, con quell'essere a volte come un felino nel saltare, affrontare qualsiasi problema.

Quella finta tranquillità data dagli eventi, dalle incombenze che spettano a tutti quei sottufficiali, a quelle donne e uomini che sono votati al sacrificio, al dovere che per certi aspetti senza che te ne accorgi sei sempre coinvolto da quel lavoro.

Quella tuta da lavoro con su cucita al colletto le due stellette e quel grado dorato sul petto alla tua sinistra ti rammentava costantemente quale è il tuo compito.

Pensi e ripensi e le ore volano, finisci di fumarti il tuo pacchetto di sigarette, allora ti rialzi che ormai è notte e vedi quella luna che sembra animarsi, bianca e splendente che la fantasia te la fa vedere come un viso di una donna che ti sorride.

Ti incammini e apri quel portellone, ormai stanco te ne vai in branda e svuotato di tutti quei pensieri, entri nel ventre dell'unità sempre pronta ad accoglierti, mesto ti metti sul guanciaie, pensando che un altro giorno da marinaio è andato via, domani è un altro giorno e vivrai quell'avventura di una vita meravigliosa, ti lasci cullare da Morfeo e finalmente il tuo corpo, la tua mente trovano pace.



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



INTANTO IL TEMPO PASSA...

di Nunzio Giancarlo Bainco, tratto da Facebook



Rimane sempre impresso nella memoria quei momenti in cui, dopo una giornata stressante, faticosa te ne scende nel ventre della nave per raggiungere la tua branda.

Una doccia veloce e ti mettevi su quella branda, facevi il resoconto della giornata trascorsa, ti facevi mille domande mentre Lei navigava incessantemente per mare.

In particolare quando da ragazzo passavano anni, ti ritrovavi ad essere adulto senza accorgetene del tempo passato, le responsabilità erano cambiate perché era facile quando seguivi il collega anziano, lavoravi senza responsabilità che oggi devi assumerti.

Quella presa di coscienza che il tutto dipendeva da te ed era ben altra cosa, dove tutto ricadeva sul tuo operato, sapevi benissimo che dovevi metterci il massimo dell'impegno.

Quando ti coricavi era per rigenerarti, quando in presenza di una anomalia eri riuscito a superare qualsiasi prova per la soluzione, del problema, ma come sempre non riuscivi a capacitarti perché il tutto ti sembrava facile, ma erano anni di esperienza acquisita che ti avevano portato nella soluzione degli eventi..

Eri il primo a darti per certi versi dell'incompetente, perché pensavi che non avevi provato tutte le soluzioni per risolvere quel mancato funzionamento, era un tarlo che si inculcava nella tua mente.

Mentalmente ti ripassavi tutto il circuito, da tecnico non riuscivi a comprendere all'inizio se quelle moltitudini di informazioni incamerate dove erano andate via, a un certo punto sentivi come se si interrompesse la connessione con la memoria.

Da responsabile avendo alle tue dipendenza personale più giovane, dovevi dar prova con sfoggio del perché di tale problema, non potevi mettere da parte quell'apparecchiatura, far lavorare quella di scorta quando disponibile.

No non eri il tipo che si arrendeva facilmente, in quel momento la branda era come in un fermento, non riuscivi a trovare una posizione comoda.

E allora ti rimettevi la tuta da lavoro nel pieno della notte, mentre gli altri riposavano tu eri lì sul pezzo a cercare la soluzione, in piena notte tutto si rallentava.

Prendevi quella cavolo di monografia tecnica dell'apparato, con la mente ripassavi per l'ennesima volta quel maledetto circuito, ti armavi di pazienza e strumentazione, cercavi di capire la soluzione.

Quante volte, quante notti perse senza dormire,

puntualmente in quel silenzio tombale si accendeva la famosa lampadina di Archimede nel tuo cervello, riuscivi a trovare il componente o l'interruzione del circuito che determinava l'anomalia.

Ti risollevavi finalmente soddisfatto, ti sentivi orgoglioso per aver operato a mente fredda, era sempre facile trovare l'autostima, quando poi ti rendevi conto che si era fatto mattino ti dicevi che anche quella notte la branda era rimasta vuota.

La determinazione, la caparbieta era uno dei tratti che ti contraddistingueva, la testardaggine nel superare qualsiasi ostacolo che si frapponesse fra te e il corretto funzionamento dell'apparecchiatura. Anni e anni operare in quel modo accresceva la tua consapevolezza di poter superare qualsiasi ostacolo, da marinaio eri abituato ad operare in qualsiasi condizione.

Non ti davi mai per vinto, no non potevi arrenderti, te ne fregavi quando puntualmente arrivava il ringraziamento dei tuoi superiori, eri solo felice dell'ennesima vittoria tecnica.

Ai cari ufficiali della Marina Militare ho sempre detto ed espresso un pensiero fondamentale affinché tutti potessero dare il meglio di sé stessi, avere più fiducia nei colleghi

Quante volte te li ritrovavi al tuo fianco col fiato sul collo, farti mille domande mentre tu operavi, quando ero di buona andava anche bene, ma quando ti giravano le scatole prima gentilmente, ma quando questi esagerava un vaffa non mancava. Ma oggi comprendo che anche loro sono sollecitati dall'alto, ma per il mio modo di essere andavo direttamente alla cima della piramide apicale, davo spiegazioni di quanto stesse accadendo.

Ma questo capitava e capita a tutti quei colleghi di tutte le categorie, ruoli perché fortunatamente nel bene e nel male la Marina Militare sa addestrare il suo personale.

Certo dipende dal carattere di ognuno di noi, ma sappiamo benissimo che in mare operare, lavorare non è per nulla semplice, se qualcuno si mette lì a disturbare mentre una persona lavora il tutto diventa più difficile.

Ho avuto una convinzione fino alla fine del servizio, che ognuno nel proprio ordine e grado deve avere quella capacità di operare senza intralci.

Certo devi essere, come dico sempre...padrone del mezzo, ovvero devi essere una persona capace e preparata, solo in questa condizione puoi dare il meglio di te stesso.



"... per rendere più palese quanto in ogni tempo sia stato ardito lo spirito navale italiano"

Museo Storico Navale di Venezia

Museo di proprietà della Marina Militare che comprende, oltre all'edificio principale la cui area espositiva si sviluppa su cinque livelli per un totale di 42 sale espositive, anche il Padiglione delle Navi, per un'area espositiva complessiva di oltre 6000 m²

Luogo espositivo di memoria storica il Museo Storico Navale, che è il più importante museo nel suo genere in Italia, ha sede in un edificio del XV secolo, che fu già "Granaio" della Serenissima, mentre il padiglione delle navi è situato nell'antica "officina remi" posta in prossimità dell'ingresso monumentale dell'Arsenale.

Il Museo

Il Museo Storico Navale di Venezia è situato in Riva S. Biasio, Castello, in prossimità dell'Antico Arsenale di Venezia, in uno storico edificio del XV secolo. L'ambiente espositivo si sviluppa su cinque piani, compreso il piano terra. Il "granaio" è solo l'edificio principale di un più vasto complesso museale che comprende anche l'esterna chiesa di San Biagio e l'attiguo Padiglione delle Navi, situato nell'antica Officina dei Remi dell'Arsenale.

Nelle due sale che fiancheggiano l'ingresso del Museo si vede, a destra, il monumento funebre ad Angelo Emo, ultimo "Capitano da mar" della Marina veneziana. L'Ammiraglio, si direbbe oggi, oltre che un ottimo comandante fu anche un ingegnoso

inventore di apparecchi bellici (è rimasta famosa la sua batteria galleggiante, di cui è esposto un modello).

A sinistra è esposto un Siluro a Lenta Corsa della Seconda Guerra Mondiale, noto più popolarmente come "Maiale".

Queste due prime testimonianze storiche rappresentano il tema parallelo sul quale scorre la visita al Museo (sia pure con qualche imprevedibile sorpresa, come vedremo), perché l'una percorre la trama complessa della lunga e gloriosa storia navale di Venezia e l'altra si affaccia sulla storia forse più breve, ma già intensissima, della nostra Marina Militare.



Repubblica. Vi si possono ammirare alcuni modelli di grande valore storico: una impressionante ricostruzione di una galea da guerra, in uso fino alla metà del XVI secolo, con i rematori al loro posto di lavoro e di sofferenza; una "galeazza", galea di grandi dimensioni e di nuova concezione, che fu la protagonista della vittoria sui Turchi a Lepanto (1571); un modello particolare è poi quello della regina di tutte le barche di rappresentanza, il "Bucintoro", la nave da cerimonia usata dal Doge nel giorno dell'Ascensione per lo "sposalizio del mare": "Ti sposiamo", diceva in latino il Doge, gettando nelle acque un anello, "in segno di vero e perpetuo dominio".

L'ultimo Bucintoro, il più sfarzoso, come si può constatare dalla ricostruzione fattane dal modello eseguito nel 1824, fu varato nel 1728. I Francesi, quando lo trovarono in Arsenal, lo distrussero come simbolo di un detestabile potere. Ma era soprattutto un'opera d'arte. Opere d'arte sono anche le fiancate scolpite e dipinte delle galee, non solo veneziane; impreziosiscono l'esposizione gli antichi portolani, le mappe, le stampe ed i dipinti che ornano le pareti e gli antichi strumenti di navigazione.

Le sale del secondo piano sono essenzialmente dedicate alla Marina Militare unitaria: modelli, dipinti e cimeli ne illustrano il percorso storico. Al terzo piano ci si imbatte nei piaceri dell'inconsueto: è un'area espositiva scoppiettante di sorprese.

Dalla sala delle gondole, tra le quali spicca quella appartenuta a Peggy Guggenheim, miliardaria innamorata di Venezia, a quella delle imbarcazioni

Sempre al piano terreno, oltre a un imponente fanale di poppa di galea veneziana del XVI secolo, detto "fanò", e agli abbastanza consueti pezzi di artiglieria da nave e da fortezza, grande interesse merita per la rarità e l'importanza storica la raccolta di diciotto plastici in legno, realizzati tra il XVI ed il XVII secolo, di antiche fortezze veneziane dell'Adriatico e dell'Egeo.

Il primo piano è quasi interamente dedicato all'aurea storia marinara della Serenissima





caratteristiche della laguna veneta, alla collezione di ex voto marinari dei secoli XVI-XIX, alla importante e insolita raccolta di modelli di giunche cinesi donate al Museo di Venezia da un collezionista francese. E infine l'ultimo piano, il quarto, con la cosiddetta Sala svedese che testimonia i buoni rapporti tra la Svezia e l'Italia e ancor più quelli tra le Marine dei due Paesi. Infine, del tutto inattesa, una preziosa collezione di conchiglie donata dalla stilista Roberta di Camerino.

Di grande interesse anche il "Padiglione delle Navi", dove, in un'area di duemila metri quadri, sono esposti alcuni esemplari (veri, non modelli) di imbarcazioni tipiche veneziane, antiche gondole da cerimonia, barche lagunari da lavoro; poi imbarcazioni militari, prima fra tutte una gloriosa

Motosilurante rimasta in servizio nella nostra Marina dopo le imprese della Seconda Guerra Mondiale; non ultime le imbarcazioni da corsa, come il famoso racer degli anni Trenta "Asso" (scafo Baglietto, motore Isotta Fraschini, pilota Cattaneo).

Con lo stesso biglietto di entrata al Museo si può visitare, a richiesta, San Biagio ai Forni. Antica chiesa della Marineria, della Serenissima prima, di quella austro-veneta poi, e infine di quella italiana. La Chiesa, che funge da cappella privata della Marina italiana, custodisce, oltre al corpo dell'ammiraglio Angelo Emo, il cuore di Sua Altezza Imperiale l'arciduca Francesco Federico d'Asburgo che ha voluto donarlo a Venezia, città tanto amata. Non sarà metaforico affermare, infatti, che l'arciduca a Venezia ha lasciato il cuore.

La storia

Il Museo Storico Navale di Venezia, fondato nel 1919 dopo la I Guerra Mondiale, è situato in uno storico edificio del XV secolo usato come "granaio" per la conservazione del grano che serviva ai forni speciali che confezionavano un particolare tipo di pane a lunga conservazione, chiamato "biscotto", adatto per l'imbarco sulle galee in partenza dalla "Serenissima".

E fu proprio l'Arsenale, il più insigne monumento storico navale che esiste in Italia, a dar vita, sul finire del Seicento, a quella che a buona ragione si può ritenere l'antenata dell'attuale Museo: "La Casa dei Modelli".

Era questa la sede dove venivano raccolti i vari

modelli delle navi che all'epoca sostituivano i disegni di progettazione: sulla base dei modelli, rapportati in scala, venivano poi costruite le imbarcazioni al naturale.

La "Casa dei Modelli" fu saccheggiata nel Dicembre del 1797, durante l'occupazione francese, così come furono saccheggiate, nello stesso periodo, le "Sale dell'armar" di Palazzo Ducale, dove venivano conservati le armi, i cimeli ed i trofei di guerra della Repubblica di Venezia. Molto andò perduto dell'antica ricchezza della Serenissima e ciò che rimase fu successivamente recuperato e conservato dagli Austriaci, subentrati ai Francesi, entro le mura di cinta dell'Arsenale.



Alla fine del dominio austriaco (1866), i cimeli rimasti vennero riordinati e sistemati in un'unica sede che formò il primo nucleo del "Museo dell'Arsenale", sito nell'interno dell'Arsenale stesso.

Successivamente, nel 1919, lo Stato Maggiore decise di costituire un unico Museo Storico della Marina, riunendo i vari cimeli sparsi negli Arsenali e a bordo delle Regie Navi. I trofei di guerra e le armi della Serenissima ritornarono invece nella loro sede storica in Palazzo Ducale. In seguito fu decisa la costituzione, oltre che del Museo Storico Navale di Venezia, anche di un Museo Tecnico Navale con sede nell'Arsenale di La Spezia.

Nel primo Museo vennero raccolti tutti gli oggetti di prevalente interesse storico ed artistico, nel secondo furono concentrati i materiali di carattere

tecnico.

La sede iniziale del Museo Storico Navale era una palazzina situata nell'interno dell'Arsenale vicino al suo ingresso principale. Nel 1964 il Museo fu trasferito nell'attuale sede in Campo S. Biagio, in un'area espositiva che si sviluppa su cinque livelli in 42 sale, per un totale di 4.000 metri quadrati.

Dal 1983, oltre a questo edificio principale, fa parte del Museo il Padiglione delle Navi, circa 1250 mq, situato in tre capannoni noti sia perché sede dell'antica "fabbrica od officina dei remi" delle galee dell'Arsenale, sia perché qui si riunì per una decina d'anni il Maggior Consiglio, dopo che nel 1577 un incendio rese inagibile il Palazzo Ducale e la Chiesa di San Biagio. Quest'ultima, dell'XI secolo e ristrutturata nel XVIII, antica chiesa della marineria veneta prima e di quella austriaca poi, da poco restituita al culto per funzioni religiose del personale della Marina Militare è essa stessa una "area espositiva" del Museo.

Ora quegli antichi capannoni sono stati restaurati e riportati alla loro originale visione cinquecentesca per essere adibiti alla conservazione degli scafi più grandi che non potevano essere collocati nell'edificio principale del museo. Negli ultimi anni sono stati assegnati al museo altri due spazi aperti, all'interno dell'antico Arsenale, dove hanno trovato posto una gloriosa Motozattera della II Guerra Mondiale ed un sommergibile Classe "Toti": il Dandolo.





SIGNORINE DI BORDO

di Paolo M. Fradelloni tratto da Facebook



Sono iscritto ad alcuni gruppi tematici sulla Marina Militare dove, quasi sempre, vengono postate foto di navi della Marina Militare (belle per carità) ma nessuno parla di chi è dentro.

Visto il discreto successo che ha riscontrato il mio post sui SELVAGGI, ritengo utile per chi ci legge, un excursus sul personale che è sulle nostre navi, che io ho più o meno incontrato durante la mia carriera, suddivisi per Servizi (l'Ammiraglio Giuseppe de Giorgi, se non vado errato, tra le tante cose buone che ha fatto, ha reintrodotto le vecchie categorie e la suddivisione della nave in Servizi e non più in funzioni).

Oggi tocca alle SIGNORINE DI BORDO.

E' il personale del Reparto Operazioni, il 1° Reparto di bordo. Essi erano chiamati in questo modo, "canzonatorio" dal personale dei reparti "macho" della nave (Nocchieri e GN) quando ancora il servizio militare non era esteso al personale femminile.

SIGNORINE DI BORDO perché, in genere, non si sporcano (ma questo non è affatto vero) e fanno un lavoro di "pensiero" relativo all'operatività della Nave ma senza il quale la nave sarebbe solo un pezzo di ferro e non una nave da "guerra".

Sono i **Segnalatori (S)**, che "bazzicano" in plancia, sia per la navigazione che per le segnalazioni ottiche o tattiche, in cui il Capo Segnali è il Re. Dall'occhio vigile esso conosce a memoria il libro dei segnali ed è sempre pronto a fulminare qualcuno, Ufficiale

di Guardia compreso, quando fa una "fesseria" o quando gli ottoni non sono a specchio.

Sono i **Radiotelegrafisti (RT)** che "bazzicano" in radio e gestiscono tutte le comunicazioni della nave, spesso e volentieri facendo i salti mortali perché gli apparati vanno in avaria o sono troppo pochi rispetto a quello che si deve fare. Il re della Radio è il Capo Posto Radio sempre pronto a far fare ad un apparato 12000 frequenze contemporaneamente anche se ciò, all'occhio di un profano, sembrerebbe impossibile, oppure la notte in piedi per sistemare un trasmettitore o la centralizzazione in avaria.

Sono i **Radaristi (RD)** che "bazzicano" in COC o in plancia al radar di navigazione. Essi gestiscono la parte operativa vera e propria, ma c'è chi spergiura averli visti "dormire" durante la 2a comandata senza farsi accorgere dall'Ufficiale in Comando di Guardia.

Il Capo Centrale è colui da cui dipendono e, oltre a conoscere a memoria tutte le pubblicazioni utili al suo lavoro, è capace di beccare al radar una boa insignificante quando c'è mare 8 ed il disturbo prende tutto lo schermo.

Completano il Reparto Operazioni i **REL**, quelli che un tempo si chiamavano **RT/GE**. Purtroppo non ho mai avuto a che fare con loro sulle navi dove sono stato se non in tempi lontanissimi, quindi non posso esprimere concetti in merito. Eventuali RT/GE o REL presenti non me ne vogliano.



Sono molto affezionato alle SIGNORINE DI BORDO proprio perché il 1° Reparto Operazioni è sempre stato il mio Reparto di appartenenza e la maggior parte della mia carriera è stata imperniata su questo, a bordo, o sulla componente TLC quando destinato a terra, prima allo SMM, poi a MARITELE ROMA dove ho svolto l'incarico di Vice Direttore. P.S.: di tutti i Segnalatori, Radiotelegrafisti o Radaristi, che ho incontrato, non ne vorrei citare

i nomi ma devo farlo per 3 persone: Salvatore Accogli, Capo Segnalatore su Nave Grado; Salvatore Muscatello Sgt RT su Nave Grado che ho ritrovato, con grande piacere, su Nave San Marco come C. Posto RT; Corrado Feudo che ho conosciuto a Mariremo Sabaudia, Radarista nel DNA, forse l'unico che gira ancora con la matita grassa .





Sono chiamati "SELVAGGI" ed in ambito NATO "ROZZMEN": sono i NOCCHIERI, i custodi dell'arte marinaresca a bordo con tutti gli annessi e connessi del caso come, ad esempio, nodi, impiombature, ormeggi, ancore e catene... ma anche i maestri della pitturazione della nave (come fanno loro il bagnasciuga non lo fa nessuno) e poi rimorchi, rifornimenti in mare ed oltre, come la conduzione dei mezzi, da quelli minori della nave sino al Naviglio per Uso Locale come i rimorchiatori (i Comandanti dei rimorchiatori sono tutti Nocchieri), MEN, MOC ecc. ecc. ed infine i timonieri.

A loro compete il governo della nave (cosa non facile soprattutto con mare grosso) ed il più bravo diventa "Timoniere di Manovra". Egli deve essere un fedele e pronto esecutore degli ordini relativi al timone da parte del Comandante o dell'Ufficiale di Manovra, "cantando" con voce decisa le prorie se necessario ma deve anche sapere, e lo sa, come reagisce la nave agli effetti del timone prevenendone eventuali anomalie.

Sullo Stromboli, dove ero Ufficiale di Manovra, avevo come timoniere di Manovra, l'allora 2° Capo N. Aretano con cui avevo stabilito un binomio ed un'intesa solida durante le manovre. Ironia della sorte, di chi è in Marina, me lo sono ritrovato, con grande piacere, come Nostromo su Nave San Marco quando imbarcai come Comandante in 2°. Fu sostituito dopo poco tempo da Osvaldo Casciaro, altro Nostromo con la N maiuscola come tutti coloro che ricoprono questo incarico.

Ed infine, appunto, c'è il Nostromo, che la Treccani definisce "Uomo rozzo e volgare che conduce la ciurma al lavoro e all'arrembaggio". Lui è l'essenza della nave ed è l'unico Sottufficiale che il Comandante ha l'obbligo di consultare in caso di possibile abbandono nave.

Un tempo, quando ero giovane Guardiamarina erano "un po' rozzii" capaci di parlare solo tarantino che, per farsi macchiare il caffè dicevano, al ragazzo del riposto: "Uè, azzec nu picc de sborra!" con mani grosse come bitte che se ti davano una "pizza" ti facevi minimo 3 giri di chiglia. Fortunatamente si sono evoluti anche loro e sanno districarsi egregiamente con la tecnologia.

Sono molto affezionato ai SELVAGGI, ai timonieri di manovra ed ai Nostromi perché mi hanno accompagnato durante il mio percorso professionale anche se non ho mai fatto il Capo Servizio Marinaresco ... questo lo lascio al Nostromo.

Della maggior parte di loro ho perso le tracce ma con altri siamo rimasti amici che continuo a chiamare affettuosamente "Rozzmen" e loro continuano a chiamarmi, affettuosamente "a Comanda" anche se oramai sono un tranquillo Ammiraglio in pensione.

P.S.: spesso in questi gruppi di appassionati di Marina sento definire Nocchieri di Bordo per distinguerli dai Nocchieri di Porto.

In Marina non esiste il Nocchiere di bordo ma esiste solo il Nocchiere e basta la parola Nocchiere per distinguerlo da quello di porto.

PLAY
WITH US

IT'S A PLAY

Regia Marina

award

OUR PERMANENT AWARD

MORE 100 ACCREDITATE STATIONS

MORE 40 AWARDS

THREE STEPS

TOTAL FREE

EASY!

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

NEWBORN

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

Torpediniera CLIO

Parte Prima



Torpediniera della classe Spica tipo Alcione (dislocamento standard di 670 tonnellate, in carico normale 975 tonnellate, a pieno carico 1050 tonnellate).

Dall'inizio della guerra alla seconda metà del 1942 fu adibita alla scorta del traffico di cabotaggio lungo le coste libiche, dopo di che alternò il servizio su tali rotte a missioni di scorta tra la Cirenaica e la Grecia. In tutto svolse 255 missioni (122 di scorta convogli, 14 di caccia antisommergibili, quattro di trasporto, una di posa mine, 54 di trasferimento, 23 per esercitazione e 37 di altro tipo) durante il periodo di guerra contro gli Alleati (giugno 1940-settembre 1943), percorrendo 68.586 miglia nautiche e trascorrendo 5921 ore in mare e 126 giorni ai lavori. Dopo l'armistizio partecipò a missioni di evacuazione di personale italiano rimasto isolato in Grecia ed Albania, e poi effettuò missioni di scorta per gli Alleati.

Breve e parziale cronologia.

29 ottobre 1936

Impostazione presso i cantieri Ansaldo di Sestri Ponente.

3 aprile 1938

Varo presso i cantieri Ansaldo di Sestri Ponente. Presenziano al varo, tra gli altri, l'ingegner Agostino Rocca, amministratore delegato dell'Ansaldo, insieme a vari dirigenti e procuratori della società, il tenente colonnello del Genio Navale Mario Ortalda e le autorità cittadine, nonché gli apprendisti della scuola interaziendale Ansaldo e gli avanguardisti della Legione "Ubaldo Rebola" della Gioventù Italiana del Littorio.

Madrina della Clio è la contessa Giuseppina Rizzo, moglie dell'eroe di guerra Luigi Rizzo, affondatore della Wien e della Szent Istvan durante la Grande Guerra; prima del varo la nave viene benedetta dal cappellano militare, don Giuseppe Boris.

2 ottobre 1938

Entrata in servizio.

Uno dei suoi primi comandanti è il tenente di vascello Costantino Borsini, 33 anni, da Milano, che terrà il comando della Clio fino al gennaio 1940.

1938

Terminati i collaudi e l'addestramento preliminare in Alto Tirre-

no, viene assegnata alla Divisione Scuola Comando, con base ad Augusta, insieme alle gemelle Castore, Cigno, Climene, Centauro, Circe, Calipso, Calliope, Pallade, Polluce, Partenope e Pleiadi, ai cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi e Nicoloso Da Recco, agli incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere e Luigi Cadorna ed alla VII, IX e X Squadriglia MAS (MAS 424, 432, 437, 509, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518 e 519). Con esse la Clio svolge intensa attività addestrativa, toccando tutti i porti della Sicilia.



Il varo della Clio (g.c. Aldo Cavallini, via www.naviearmatori.net)

Febbraio 1940

Durante una sosta nel porto di Licata, la Clio, insieme alla Polluce, viene visitata dagli allievi del corso di cultura militare del locale ginnasio, su iniziativa del preside. Accompagnati dal loro insegnante, professor Antonio Ferrara, gli allievi visitano la plancia e la coperta mentre gli ufficiali delle due torpediniere fungono loro da guide, illustrando il funzionamento dell'armamento, della bussola, del telemetro e di altri apparati.

6 giugno-10 luglio 1940

La Clio partecipa, insieme alle gemelle Circe, Calliope, Pallade, Alcione, Airone, Aretusa ed Ariel, alla posa di quattro campi minati antinave, per complessive 200 mine (50 in ogni sbarramento), tra Marsala e Capo Granitola.

10 giugno 1940

All'entrata dell'Italia nella seconda guerra mondiale, la Clio (tenente di vascello Emanuele Bertetti) forma, insieme alle gemelle Circe, Calipso e Calliope, la XIII Squadriglia Torpediniere, di base a Messina ed alle dipendenze del Comando Militare Marittimo della

Sicilia.

La XIII Squadriglia, insieme alla XIV composta da Pallade, Polluce, Partenope e Pleiadi, forma la 1a Flottiglia Torpediniere, alle dipendenze del Comando Militare Marittimo Sicilia; la 1a e la 2a Flottiglia Torpediniere (la 2a Flottiglia è composta dalle Squadriglie Torpediniere I e XII, anch'esse composte da navi classe Spica), insieme alla V Squadriglia Torpediniere (vecchie unità del tipo "tre pipe"), alla II Flottiglia MAS ed ai posamine Adriatico, Scilla, Buccari e Brioni, nonché alle forze aeree dell'Aviazione della Sicilia, costituiscono il «dispositivo» del Canale di Sicilia, il cui compito è di ostacolare alle forze navali nemiche il transito nel Canale di Sicilia, passaggio di importanza strategica cruciale per il controllo del Mediterraneo. Tale dispositivo prevede continua vigilanza aerea diurna e, su alcune rotte, anche notturna; posti di vedetta e di ascolto idrofonico a Capo Granitola, Pantelleria, Linosa e Lampedusa; agguati di sommergibili; crociere di torpediniere ed altre siluranti (preferibilmente notturne ed in aree non interferenti con



Il capitano di corvetta Costantino Borsini (da www.movm.it)

quelle dei sommergibili); posa di campi minati offensivi e difensivi; attacchi aerei contro unità nemiche avvistate in mare. La 1a Flottiglia Torpediniere ha base a Porto Empedocle, la 2a a Trapani. Poco tempo dopo l'entrata in guerra, la Clio sarà posta alle dipendenze del Comando Superiore della Marina in Libia.



Siluranti italiane ormeggiate a Genova nel 1938, sullo sfondo dello splendido transatlantico Rex: la Clio è la quarta da sinistra. Si riconoscono anche le torpediniere Lira, Circe, Calipso e Calliope ed il cacciatorpediniere Vincenzo Gioberti (g.c. Giorgio Parodi, via www.naviearmatori.net)

14 giugno 1940

La Clio e le gemelle Polluce, Circe e Calliope (tutte unità della 1a Flottiglia Torpediniere) effettuano un rastrello antisommergibile al largo di Siracusa. Alle 4.10, mentre le navi stanno rientrando in porto, la Polluce viene mancata da un siluro; probabilmente lo ha lanciato il sommergibile britannico Grampus.

16 giugno 1940

Alle 18.30 la Clio (tenente di vascello Emanuele Bertetti) e le gemelle Circe (comandante e caposquadriglia, capitano di fregata Aldo Rossi, che è anche capoflottiglia della 1a Flottiglia Torpediniere), Polluce e Calliope salpano da Siracusa per un nuovo rastrello antisommergibili. Il mare è calmo, il cielo sereno.

Una volta uscite dal porto le torpediniere incrementano la velocità a 25 nodi, dirigendo verso est, e mezz'ora dopo la partenza s'irradiano in rastrello di ricerca; già alle 19.02, a tre miglia per 087° da Siracusa, le vedette della Circe avvistano una torretta di sommergibile a 3-4 km di distan-

za (altra fonte parla invece di un periscopio a 55 metri a sinistra), pertanto il comandante Rossi ordina d'invertire la rotta (virando cioè a sinistra, e risalendo la scia della squadriglia) ed apre il fuoco con cannoni e mitragliere, sparando dieci colpi con i pezzi da 100 mm e 336 colpi con le mitragliere da 20 mm; poi, alle 19.04, inizia a lanciare bombe di profondità. Anche la Clio apre il fuoco sul sommergibile, sparando tredici colpi da 100 mm e 417 da 20 mm. Dopo mezzo minuto (tra le 19.04 e le 19.05), a tre miglia per 87° da Siracusa, due ufficiali della Circe avvistano scie di siluri lanciati contro la Polluce da un sommergibile immerso; anche altre torpediniere le avvistano, alcune una scia, altre due. Il comandante della Circe la fa rilevare alla bussola, ed intanto accosta per mettervi la prora sopra, per poi riprendere il lancio delle bombe torpedini da getto; alle 19.09 la scorta di bombe di profondità pronte in coperta si esaurisce, così la torpediniera si allontana verso sudovest e poi

verso sud per mettere a mare la torpedine da rimorchio, ordine che il caposquadriglia Rossi dirama anche alle altre torpediniere. Le altre torpediniere, in base agli ordini ricevuti, gettano anch'esse le proprie bombe di profondità nel punto in cui sono stati visti il periscopio e le scie dei siluri; il comandante Agretti della Clio, osservando la Circe accostare, accosta a sinistra e segue la Circe, lanciando a sua volta bombe di profondità. La Polluce (tenente di vascello Ener Bettica), dopo aver evitato due siluri lanciati contro di essa, contrattacca con il lancio delle sue bombe e vede emergere una crescente quantità di bolle d'aria; si mette allora a seguire la scia lasciata dalle bolle lanciando altre bombe, e dopo il lancio della nona (da 50 kg, regolata per esplodere a 50 metri di profondità) vede erompere in superficie una colonna d'acqua, rottami e schiuma nera, che una volta calmatesi le acque lasciano il posto ad una chiazza di nafta in progressiva espansione.

Tornata sul punto, la Polluce lancia altre bombe di profondità e vede emergere altre bolle, nafta e rottami.

Il sommergibile è stato affondato, in posizione 37°00' N e 15°30' E (o 37°05' N e 17°30' E), sei miglia ad est di Siracusa: si trattava del britannico Grampus (capitano di corvetta Charles Alexander Rowe), partito da Malta il 10 giugno per posare un campo minato nel canale dragato tra Augusta e Siracusa, cosa che aveva fatto il 13 giugno, per poi rimanere in agguato nei dintorni. Nessun superstite tra i 59 membri dell'equipaggio.

Il caposquadriglia Rossi non è molto convinto né degli avvistamenti delle scie dei siluri (date le condizioni del mare, che renderebbero difficile avvistarle) né dell'avvenuto affondamento del sommergibile, tanto che ordina un ulteriore rastrello antisom. I comandi italiani considereranno l'affondamento del sommergibile nemico come "probabile"; il suo mancato rientro a Malta ne darà la conferma.

Nel corso dell'azione, Circe e Polluce hanno lanciato 19 bombe di profondità ciascuna, la Clio tredici e la Calliope dieci. Commenta lo storico britannico Arthur S. Evans: "Una volta identificata la presenza di un sommergibile, gli italiani avevano agito velocemente. Le manovre della squadriglia, che si svolsero in un'area circolare di poco più di 800 iarde [730 metri], erano state effettuate con competenza e sicurezza. Il sommergibile era stato affondato entro appena quindici minuti dall'avvistamento".

4 luglio 1940

Assume il comando della Clio il tenente di vascello Mario Agretti.

13 luglio 1940

La Clio compie un'uscita da Napoli per esercitazione di lancio siluri, insieme al sommergibile Leonardo Da Vinci (capitano di

corvetta Ferdinando Calda).

29 luglio 1940

La Clio e le gemelle Circe (caposcora), Centauro e Climene (la XIII Squadriglia Torpediniere) salpano da Napoli alle 00.30, per scortare fino a Messina un convoglio formato dal trasporto truppe Marco Polo e dagli incrociatori ausiliari (impiegati come trasporti) Città di Palermo e Città di Napoli. Il convoglio ha come meta finale Bengasi, nell'ambito



Il tenente di vascello Pasquale Giliberto (da "Dizionario biografico Uomini della Marina 1861-1946" di Paolo Alberini e Franco Prosperini, USMM)

dell'operazione di traffico «Trasporto Veloce Lento» (che vede in mare in tutto tre convogli diretti in Africa Settentrionale, con un totale di 11 trasporti e 12 torpediniere, più la copertura a distanza di un'aliquota delle forze navali da battaglia: il convoglio scortato dalla XIII Squadriglia è il convoglio veloce dell'operazione, mentre gli altri due sono i convogli lenti); le navi procedono a 16 nodi.

Poche ore dopo la partenza, a seguito dell'avvistamento di notevoli forze navali britanniche uscite in mare sia da Alessandria (il

grosso della Mediterranean Fleet) che da Gibilterra (l'incrociatore da battaglia Hood, le corazzate Valiant e Resolution e le portaerei Argus ed Ark Royal), i convogli dell'operazione T.V.L. ricevono ordine da Supermarina di rifugiarsi immediatamente nei porti della Sicilia. Il convoglio scortato dalla XIII Squadriglia Torpediniere giunge a Messina alle 13.30 (o nel pomeriggio).

Qui si esaurisce il compito della Clio e del resto della XIII Squadriglia: il convoglio proseguirà l'indomani, ma scortato non più dalle unità della XIII Squadriglia, bensì dalle gemelle della I Squadriglia (Alcione, Airone, Ariel, Aretusa).

22 agosto 1940

La Clio e la Circe salpano da Napoli alle otto di sera di scorta al trasporto truppe Esperia, diretto in Nordafrica.

A Palermo (per altra fonte, al largo di Marettimo) le due torpediniere vengono rilevate nella scorta dalla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Bersagliere, Fuciliere, Alpino).

Ottobre 1940

Assume il comando della Clio il tenente di vascello Pasquale Giliberto, 32 anni, da Messina.

1 ottobre 1940

Clio e Calliope salpano da Napoli alle 21 per scortare nel tratto iniziale della navigazione i trasporti truppe Esperia e Marco Polo, diretti a Tripoli.

22 ottobre 1940

Alle 8.20 il convoglio giunge a Palermo, dove le torpediniere vengono sostituite dalla VII Squadriglia Cacciatorpediniere (Freccia, Dardo, Saetta, Strale).

5 novembre 1940

La Clio salpa da Napoli per Tripoli alle otto di sera, di scorta alla motonave Calino.

7 novembre 1940

Dopo una breve sosta a Palermo, Calino e Clio raggiungono Tripoli alle 17.30.

22 novembre 1940

Alle 20.30 la Clio salpa da Tripoli per scortare a Palermo la gemella Calipso.

24 novembre 1940

Clio e Calipso arrivano a Palermo alle 7.

8 dicembre 1940

La Clio parte da Napoli alle 15 di scorta ai piroscafi Fenicia, Capo Vita e Castilverde, diretti a Tripoli. A Trapani viene avvicinata nella scorta dalla torpediniera Generale Achille Papa.

13 dicembre 1940

La Clio salpa da Napoli per Tripoli alle 20, di scorta alla motonave Sebastiano Venier. A Trapani viene sostituita nella scorta dalla gemella Sagittario.

18 dicembre 1940

Secondo alcune fonti, tra cui il libro "Beneath the Waves" di Arthur S. Evans, la Clio (tenente di vascello Pasquale Giliberto) avrebbe attaccato in questa data un sommergibile al largo di Corfù, nella zona in cui operava il sommergibile britannico Triton (tenente di vascello Guy Claud Ian St. Barbe Slade Watkins), partito da Malta il 28 novembre per un pattugliamento nel Canale d'Otranto tra i paralleli 40° N e 42° N e scomparso con tutto l'equipaggio di 54 uomini dopo aver silurato il piroscafo Olimpia il 6 dicembre. Si tratta però di un errore, in quanto in realtà in questa data la Clio si trovava in porto a Trapani e non svolse alcuna azione antisommergibili. D'altra parte, il 18 dicembre il Triton, se non fosse già andato perduto su mine (causa ritenuta più probabile), avrebbe già dovuto essere lontano, avendo ordine di lasciare la sua area d'agguato il 13 dicembre per rientrare a Malta il 17. Un'altra possibilità è che il Triton sia rimasto vittima del contrattacco della scorta dell'Olimpia (torpediniere Altair ed Andromeda), che tuttavia non rivendicò l'affondamento del sommergibile attaccante. (Altri siti inglesi dicono solo che il Triton fu dichiarato perduto il 18 dicembre 1940 e che da parte italiana si indica un attacco antisommergibili della Clio come possibile causa dell'affondamento, senza specifi-

care la data in cui questo sarebbe avvenuto. In effetti, sarebbe utile verificare se i riferimenti ad un attacco della Clio avvenuto il 18 dicembre non siano soltanto il risultato dell'erronea combinazione tra la notizia di un'azione antisommergibili della Clio, avvenuta magari qualche giorno prima, e la data in cui il Triton fu considerato perduto, appunto il 18 dicembre).

20 dicembre 1940

Alle 11.49 la Clio (tenente di vascello Pasquale Giliberto) salpa da Trapani per andare a sostituire l'anziana torpediniera Enrico Cosenz nella scorta ad un convoglio in navigazione da Napoli a Tripoli, formato dalla motonave Rialto e dai piroscafi Aquitania e Bainsizza.

Alle 14.33 la Clio viene sorpassata da un altro convoglio diretto anch'esso a Tripoli, formato dai piroscafi Norge e Peuceta, dalla nave scorta ausiliaria F 113 Luigi Rizzo e dalla torpediniera Vega, ed alle 15.40 raggiunge il convoglio di cui deve assumere la scorta, rilevando la Cosenz. Contestualmente, il comandante Giliberto avvista sulla dritta anche la motonave Rialto, in navigazione isolata da Napoli a Tripoli, e le segnala di accodarsi al suo convoglio per godere anch'essa della sua scorta. Alle 16.16 il convoglio, al largo di Marettimo, assume rotta verso Capo Bon; la velocità è di otto nodi, il massimo che l'Aquitania, interpellato in proposito dalla Clio, ha risposto di poter raggiungere.

21 dicembre 1940

Alle 9.20 il convoglio accosta verso Kerkennah, ed alle 10.13 viene sorpassato sulla dritta da un aereo identificato dal comandante Giliberto come un idrovolante CANT Z. 501, che segue rotta parallela ad una distanza di circa 6 km, volando a duecento metri di quota.

Alle 12.15 vengono avvistati cinque bombardieri ed un aerosilurante, che sorpassano la Clio con rotta stimata est, a circa 6 km di distanza sul lato sinistro. Non essendo possibile stabilire l'identità degli aerei, Giliberto lancia il segnale di scoperta, ma dal momento che questi non manifestano intenzioni ostili, giunge alla

conclusione che siano italiani.

Alle 12.44 la Clio intercetta un segnale di scoperta trasmesso da Supermarina, che a modifica di segnale precedente avvisa della presenza di due corazzate, una portaerei ed otto cacciatorpediniere ad un centinaio di miglia dal convoglio, con rotta 18 nodi e rotta proprio verso di esso. Invertita la rotta, la torpediniera comunica a voce ai mercantili "Hanno segnalato la presenza della squadra inglese. Al mio segnale E 9 accostate di 90° a dritta, aumentate alla massima velocità e dirigete in costa. Se necessario, perché attaccati da navi nemiche, arenatevi con doppi fondi allagati", dopo di che riassume la sua posizione nella formazione, aumentando al massimo la vigilanza.

Il 16 dicembre la Mediterranean Fleet, al comando dell'ammiraglio Andrew Browne Cunningham, è infatti salpata da Alessandria con le corazzate Valiant, Warspite (nave ammiraglia di Cunningham) e Malaya, la portaerei Illustrious (nave di bandiera dell'ammiraglio Arthur Lumley Lyster), l'incrociatore pesante York, l'incrociatore leggero Gloucester ed undici cacciatorpediniere, per compiere un'operazione complessa (anzi, due operazioni simultanee, "MC. 2" e "MC. 3") che comprendeva la copertura di convogli in navigazione tra Malta, la Grecia e Gibilterra (convoglio MW.5A da Alessandria a Malta, MW.5B da Port Said a Malta, MG. 1 da Alessandria e Malta a Gibilterra, ME.5A da Malta ad Alessandria, AS.9 dal Pireo ad Alessandria, trasporto truppe Ulster Prince con truppe per la Grecia e Creta) e del trasferimento della corazzata Malaya da Alessandria a Gibilterra (dove deve andare a rinforzare la Forza H), il bombardamento navale di Valona ed attacchi aerei su Rodi e Stampalia da parte degli aerei della Illustrious. Il bombardamento di Rodi e Stampalia è stato effettuato il mattino del 17 dicembre, senza causare danni di rilievo; nel pomeriggio dello stesso giorno la squadra britannica si è rifornita di carburante a Suda, dopo di che ha distaccato l'Illustrious e si è diretta verso il Canale d'Otranto, dove York e Gloucester hanno

condotto un'infruttuosa ricerca di convogli italiani da attaccare, mentre Valiant e Warspite, nelle prime ore del 19 dicembre, cannoneggiavano Valona, sparando un centinaio di colpi senza arrecare danni. Il 20 dicembre la Warspite è entrata alla Valletta, trattenendovisi fino alla sera del 22, mentre la Illustrious con le altre navi si è spinta verso il Canale di Sicilia per proteggere la navigazione verso ovest della Malaya e di un convoglio.

Alle 13.01, al largo di Sfax ed una quarantina di miglia a nord delle Kerkennah, la Clio avvista un aereo che sulle prime vola a circa 10.000 metri di quota, con rotta opposta a quella del convoglio; mantenendosi a circa 10 km di distanza a proravia del convoglio, incrocia trasversalmente a dritta e sinistra di esso. Quando inizia ad avvicinarsi, la torpediniera manovra a 24 nodi in modo da tenerlo sotto il tiro di cannoni e mitragliere. Il convoglio non ha nessuna scorta aerea.

Alle 13.13 l'aereo prende quota e sale a circa 1500 metri, poi sorvola il convoglio lateralmente sulla sinistra, tenendosi sempre fuori tiro. È molto somigliante ai caccia italiani FIAT CR. 42, ma non si distingue la croce bianca che contrassegna i velivoli della Regia Aeronautica; il comandante Giliberto esita di conseguenza ad aprire il fuoco e lanciare il segnale di scoperta. Rimanendo a 1500 metri di quota, l'aereo sorvola il convoglio con rotta parallela, passandogli sulla sinistra, a circa duemila metri di distanza. Sempre nel dubbio che si tratti di un CR. 42, la Clio esita ad aprire il fuoco, continuando a manovrare ad alta velocità per tenersi pronta a reagire in caso di attacco; attacco che si concretizza alle 13.18, quando l'aereo si lancia in picchiata sull'Aquitania, che procede in testa alla formazione e dista un migliaio di metri dalla Clio. Subito la torpediniera apre il fuoco con le sue mitragliere da 20/65 mm, con le quali spara 132 colpi: l'aereo viene colpito un attimo prima di poter sganciare le bombe, a circa duecento metri di quota, sulla verticale dell'Aquitania, e precipita in mare una cinquantina di metri

sulla dritta del piroscalo. Alcune bombe inesplose cadono in mare tra l'aereo, che subito s'incendia, e l'Aquitania.

Avvicinatasi al relitto dell'aereo, alle 13.27 la Clio mette in mare la baleniera con a bordo il comandante in seconda, con l'ordine di recuperare eventuali codici e superstiti; non vengono trovati né gli uni né gli altri, alle 13.38 l'imbarcazione rientra recando un pezzo di tela cerata della carlinga con i colori della Royal Air Force e la sigla "5Q", ed un battellino gonfiabile con due segnali luminosi.

Il comandante Giliberto giudica che l'aereo attaccante fosse un Blackburn Shark II; in realtà si trattava di un Fairey Swordfish, decollato insieme ad altri otto velivoli dello stesso tipo (appartenenti agli Squadrons 815 e 819 della Fleet Air Arm) dalla Illustrious, in mare nel quadro della già citata operazione complessa, che li ha lanciati per attaccare due convogli italiani fortuitamente avvistati dai ricognitori, quello scortato dalla Clio e quello scortato dalla Vega che l'ha sorpassato il giorno precedente (e che subirà la perdita di Norge e Peuceta, silurati dagli aerei dell'Illustrious).

Terminato l'attacco, la Clio torna ad assumere la sua posizione in testa al convoglio.

22 dicembre 1940

Raggiunto anche dalle torpediniere Castore e Centauro, uscite da Tripoli, il convoglio entra nel porto libico alle 19.

23 dicembre 1940

La Clio viene inviata da Tripoli ad assumere la scorta del piroscalo Caffaro, in navigazione da Bengasi a Tripoli, dopo che la torpediniera Fratelli Cairoli, che lo scortava in origine, è saltata su una mina in posizione 32°48' N e 14°50' E, a nordovest di Tripoli e venti miglia a nordovest di Misurata.

Clio e Caffaro, quest'ultimo avente a bordo i naufraghi della Cairoli, entrano a Tripoli alle 14.

7 gennaio 1941

In serata la Clio (tenente di vascello Pasquale Giliberto) si unisce alla gemella Castore nella

scorta ad un convoglio formato dalla motonave Assiria e dai piroscali Edda e Fianona, partiti da Tobruk alle 18 e diretti a Tripoli, via Bengasi.

Alle 22.25 la Clio avvista una sagoma confusa a proravia sinistra (verso terra), distante circa duemila metri; la torpediniera accelera e mette subito la prua sull'ombra avvistata, che alle 22.26 riconosce come la torretta di un sommergibile in affioramento, diretto verso il convoglio. Il comandante Giliberto decide di manovrare per speronarlo, ma quando la distanza è di soli duecento metri il sommergibile s'immerge rapidissimamente, anche se rimane chiaramente visibile il punto d'immersione. Un attimo dopo la Clio viene scossa da un forte urto, e Giliberto ordina di lanciare le bombe di profondità sia con le tramogge che con i lanciabombe laterali; in tutto vengono lanciate tre bombe di 100 kg dalla tramoggia poppiera di sinistra, tre da 50 kg dalla tramoggia poppiera di dritta e due da 50 kg dai lanciabombe laterali. Compiuto questo passaggio, la Clio accosta con tutta la barra a dritta e ripassa nel punto in cui il sommergibile è scomparso: sulla superficie galleggia una chiazza circolare di nafta avente un diametro di circa 50 metri, al cui centro viene nitidamente osservato un soffio continuo d'aria. Ciò induce il comandante Giliberto a ritenere che il sommergibile si affondato, ma a scanso di equivoci il comandante della Clio ordina di lanciare un'altra bomba di profondità di 100 kg con la tramoggia di sinistra, tre di 50 kg con quella di dritta e due di 50 kg con i lanciabombe laterali. Poi, la torpediniera accosta con tutta la barra a sinistra e passa un'altra volta sul presunto punto di affondamento del sommergibile. La chiazza di nafta, sempre quasi circolare, si è adesso estesa ulteriormente, raggiungendo un diametro di un centinaio di metri; la Clio lancia ancora due bombe di 100 kg dalla tramoggia di poppa sinistra frattanto fatta rifornire, due di 50 kg dalla tramoggia di poppa dritta e due di 50 kg dai lanciabombe laterali.

Sicuro di aver affondato il sommergibile nemico – considerati “l’urto per lo speronamento, il lancio e relativo scoppio delle bombe nella posizione visibilissima d’immersione e affondamento del sommergibile, la zona circolare di nafta sempre più crescente che si spande alla superficie e il soffio d’aria, chiaramente visibile” –, mentre la chiazza di nafta continua ad allargarsi, il comandante Giliberto dirige per tornare ad assumere il proprio posto nella formazione. Il punto dell’affondamento è 32°13'10" N e 23°39'45" E (al largo di Derna e venti miglia a nordovest di Tobruk), in una zona in cui la profondità è compresa tra i 29 ed i 42 metri.

9 gennaio 1941

Il convoglio giunge a Bengasi alle undici. Una volta in porto il comandante Giliberto della Clio chiede di far ispezionare lo scafo della torpediniera da un palombaro, per verificare eventuali danni causati dallo speronamento del sommergibile; l’ispezione rivela un forte strisciamento dal dritto di prua fino a centro nave sul lato sinistro, e grosse chiazze di pittura saltata sul lato destro della carena. Giliberto viene anche informato da un ufficiale di Marina Bengasi che un MAS di Marina Tobruk, mandato appositamente sul luogo dell’attacco quel mattino, ha constatato che continua ad affiorare nafta in superficie (il diario di Supermarina riporta infatti che il MAS riscontrò alle 16.35 dell’8 “abbondante gorgoglio di nafta dal fondo”). (Qualche fonte afferma anche che il MAS avrebbe recuperato un salvagente con la scritta “NARVAL” – vedi sotto – ma di questo non si fa menzione nella storia ufficiale dell’USMM, ed in considerazione di quanto spiegato di seguito, sembra probabile trattarsi di un particolare apocrifo).

A quest’azione, che valse (unitamente all’abbattimento di due aerei, più altri due “condivisi”, da parte della Clio mentre si trovava ormeggiata in porti nordafricani nel medesimo periodo) al comandante Giliberto il conferimento della Medaglia di Bronzo al Valor Militare, è stato attribuito per

lungo tempo l’affondamento del sommergibile Narval (capitano di corvetta François Drogou), della Francia libera. Salpato da Malta il 2 dicembre 1940 per un pattugliamento lungo le coste orientali della Tunisia, il Narval non era mai rientrato alla base, andando perduto con tutto l’equipaggio di 50 uomini; l’8 gennaio 1941, giorno successivo all’azione antisom della Clio, il viceammiraglio francese Émile Muselier, comandante della Marina della Francia Libera, aveva annunciato a Radio Londra la perdita del Narval, notizia subito associata da parte italiana all’azione della Clio, con conseguente rivendicazione dell’affondamento del Narval da parte della torpediniera a mezzo radio e giornali il giorno seguente. Nel dopoguerra, questa convinzione venne rafforzata da notizie erronee trasmesse dall’Ammiraglio britannico all’Ufficio Storico della Marina Militare (e riprese anche nella storia ufficiale della Royal Navy, in particolare il volume “The Royal Navy and the Mediterranean, Volume II, November 1940 – December 1941”, ripubblicato ancora nel 2002), in cui si affermava che il Narval fosse partito da Malta il 29 dicembre per un pattugliamento nelle acque della Cirenaica (al largo di Derna), venendo considerato perduto in seguito al suo mancato rientro a Malta, previsto per l’11 od il 14 gennaio 1941. La versione che dà il Narval come affondato dalla Clio è pertanto stata riportata per decenni dalle storie ufficiali italiana e britannica, ed è tutt’ora citata in numerosi libri (come l’ottimo “The Fighting Tenth” di John Wingate, che afferma erroneamente che la Clio avrebbe “recuperato diversi salvagenti del Narval”) e siti.

In realtà, il Narval andò perduto settimane prima dell’azione antisom della Clio, probabilmente tra il 13 ed il 16 dicembre 1940 (forse il 15 dicembre), in acque molto lontane da Derna: a circa dodici miglia dalla boa numero 3 delle secche di Kerkennah (od a nove miglia per 68° da tale boa), al largo della costa tunisina. Il settore d’agguato assegnato al Narval per la missione non era al largo della costa cirenaica, bensì

tra Lampedusa e le Kerkennah, a ben seicento miglia dal punto in cui si svolse l’attacco della Clio; e la prevista data di rientro a Malta era il 16 dicembre 1940, tre settimane prima dell’azione della torpediniera. Già il 18 dicembre 1940 l’ammiraglio britannico lo considerò perduto e nell’agosto del 1941 il suo relitto, che giaceva a soli 24 metri di profondità, venne avvistato da un idrovolante francese, non lontano dal punto in cui giaceva il relitto del suo gemello Morse, saltato il 15 giugno 1940 su una mina appartenente ad uno sbarramento francese posto a difesa del porto di Sfax. E proprio le mine furono anche la causa della perdita del Narval, anche se non è certo se si trattò delle stesse mine francesi dello sbarramento che causò la perdita del Morse o, più verosimilmente, di quelle dello sbarramento italiano “LK”, posato dai cacciatorpediniere Lanciere e Corazziere il 10 giugno 1940 proprio nel punto in cui giace il relitto del sommergibile francese (35°03' N e 11°53' E). Il relitto venne identificato come quello del Narval ed ispezionato solamente nel novembre 1957, da subacquei della società italiana MICOPERI, che constatarono che la prua del Narval era completamente distrutta, danno compatibile con l’urto contro una mina.

Il Narval, prima unità della Marina francese ad aderire alla causa della Francia Libera (sorpreso in mare dalla resa della Francia nel giugno 1940, il comandante Drogou aveva deciso di raggiungere Malta per continuare a combattere a fianco dei britannici, comunicando alla radio “tradimento su tutta la linea, faccio rotta per un porto inglese”), fu anche la prima unità della Marina degaullista ad andare perduta. Aveva effettuato, dal giugno al dicembre 1940, tre missioni in acque libiche, con partenza da Malta, senza conseguire successi.

L’attacco della Clio aveva invece avuto come bersaglio il sommergibile britannico Rover (capitano di corvetta Hubert Anthony Lucius Marsham), che alle 22.08 dell’8 gennaio aveva avvistato in posizione 32°13' N e 23°40' E (o 32°15' N e 23°36' E;

una quindicina di miglia ad ovest/nordovest di Tobruk, o per altra fonte 25 miglia ad ovest di tale porto) Edda ed Assiria in navigazione verso ovest a proravia sinistra, ed aveva manovrato per attaccarli in superficie. Pur avendo poco dopo avvistato anche Clio e Castore, identificate come due "cacciatorpediniere", il comandante britannico aveva proseguito la sua manovra d'attacco ed alle 22.22 aveva lanciato quattro siluri contro il mercantile di testa, l'Edda, di cui aveva sopravvalutato la stazza in 7000 tsl, da 1370 metri di distanza; intenzione di Marsham era di lanciare una salva di sei siluri, ma poco prima di iniziare i lanci il Rover era stato localizzato dalle due torpediniere, che avevano accostato verso di esso, e 40 secondi dopo il lancio del primo siluro – mentre l'equipaggio britannico si preparava a lanciare il quinto – il sommergibile era stato scosso da una

violenta esplosione, attribuita da Marsham al lancio di un siluro da parte di una delle unità italiane, seguita da tre esplosioni più piccole mentre il Rover s'immergeva, ritenute erroneamente essere causate da altrettanti siluri andati a segno. La prima esplosione aveva causato seri danni alle batterie del Rover, e la cupola dell'ASDIC era stata danneggiata alle 22.29, andando a sbattere contro quello che Marsham ritenne essere il fondale; più

probabilmente l'urto era stato contro lo scafo della Clio, risultato della sua manovra di spegnimento che lasciò segni ben tangibili anche sullo scafo della torpediniera. L'esplosione che

danni al sommergibile.

Dopo un attacco abortito con il cannone contro il motoveliero italiano Celestina, in navigazione lungo la costa cirenaica, la sera del 9 gennaio, il Rover aveva do-

vuto interrompere la missione e dirigere per il rientro a Malta il 10 gennaio, in seguito alla scoperta di numerose altre celle rotte nella batteria. Era poi rimasto in riparazione alla Valletta fino al 4 febbraio 1941, entrando in bacino dal 31 gennaio al 4 febbraio.

11 gennaio 1941

Il convoglio arriva a Tripoli alle 9.30.

20 gennaio 1941

La Clio e la più vecchia torpediniera Giuseppe La Farina sono designate da Marilibia quali unità incaricate della scorta dell'incrociatore corazzato San Giorgio, qualora questi venisse autorizzato da Supermarina a salpare da Tobruk, durante il viaggio di trasferimento da quella base, ormai com-

pletamente circondata dalle forze britanniche, a Tripoli. Dopo essersi inizialmente mostrata possibilista, tuttavia, Supermarina ordinerà alla fine, su indicazione del Comando Supremo, che il San Giorgio rimanga a Tobruk per contribuire con il suo armamento alla difesa ad oltranza della piazzaforte; questa si concluderà due giorni dopo con la caduta di Tobruk e l'autoaffondamento dell'incrociatore.



L'affondamento del Narval sulla copertina della "Domenica del Corriere" (da www.cr.piemonte.it)

aveva danneggiato le batterie, naturalmente, non era stata causata da un siluro (nessuna delle navi italiane ne aveva lanciati) ma dalle bombe di profondità (un'altra ipotesi consiste nell'esplosione prematura di uno dei siluri lanciati dallo stesso Rover, od in una sua esplosione contro il fondale). Marsham aveva poi rilevato il lancio di dieci bombe di profondità da parte della Clio nella successiva mezz'ora, ma queste non avevano causato altri

23 gennaio 1941

Alle 18 la Clio lascia Bengasi per scortare a Tripoli i motovelieri Rosa e Maria.

25 gennaio 1941

Il piccolo convoglio arriva a Tripoli alle 19.30.

27 gennaio 1941

Alle 15 la Clio lascia Tripoli per scortare a Palermo la motonave Maria ed i piroscafi Menes (tedesco) ed Amsterdam (italiano).

29 gennaio 1941

Il convoglio arriva a Palermo alle 20.

1° marzo 1941

La Clio (caposcorta) e le torpediniere Orione e Pegaso salpano da Napoli per Tripoli alle 4 (o 4.15), scortando i piroscafi Amsterdam, Castellon, Ruhr e Maritza (italiano il primo, tedeschi gli altri), carichi di rifornimenti per l'Afrika Korps.

3 marzo 1941

Il convoglio arriva a Tripoli alle 18.

10 marzo 1941

Clio e Centauro escono da Tripoli per rinforzare la scorta (cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi, Antonio Da Noli, Lanzerotto Malocello, Folgore e Lampo) del convoglio «Sonnenblume 7», proveniente da Napoli e formato dai mercantili tedeschi Ankara, Reichenfels, Marburg e Kibfels. Il convoglio giunge a destinazione a mezzogiorno.

11 marzo 1941

Clio e Centauro escono da Tripoli per andare incontro ad un convoglio in arrivo da Napoli, formato dalle motonavi Andrea Gritti e Sebastiano Venier con la scorta delle torpediniere Alcione, Pallade e Polluce (convoglio «Sonnenblume 9» per il trasferimento in Libia dell'Afrika Korps). Il convoglio arriva a Tripoli alle 13.30.

13 marzo 1941

Clio (caposcorta) e Centauro partono da Tripoli alle 6.30 per scortare in Italia la nave cisterna Rondine e la motonave Cilicia.

14 marzo 1941

Il maltempo costringe le due torpediniere a lasciare il convoglio e rientrare a Tripoli alle 9.

15 marzo 1941

Migliorate le condizioni meteorologiche, Clio, Centauro e Pegaso ripartono da Tripoli alle 8 per raggiungere Rondine e Cilicia ed assumerne la scorta. La Pegaso raggiunge la Rondine, che scorta a Napoli, mentre la Clio assume la scorta della Cilicia.

17 marzo 1941

Clio e Cilicia giungono a Palermo alle 9.

23 marzo 1941

La Clio, insieme alle torpediniere Castore, Circe (caposcorta), Centauro, Calliope e Pegaso, salpa da Napoli per Tripoli tra le 5 e le 15, di scorta ad un convoglio composto dai piroscafi Amsterdam, Caffaro e Capo Orso e dalle motonavi Giulia e Col di Lana.

27 marzo 1941

Il convoglio raggiunge Tripoli alle 14.

30 marzo 1941

La Clio (caposcorta, capitano di corvetta Pasquale Giliberto) lascia Tripoli alle 14.30 unitamente alle torpediniere Cigno, Calliope e Pegaso, scortando un convoglio di ritorno formato dai piroscafi Aquitania, Galilea (tedesco), Caffaro e Beatrice Costa.

31 marzo 1941

Alle sette del mattino il sommergibile britannico Upright (tenente di vascello Edward Dudley Norman) avvista in posizione 33°38' N e 12°40' E (una sessantina di miglia a nordovest di Tripoli) il convoglio, su rilevamento 220° e con rotta 350°. Inizialmente Norman avvista solo Caffaro, Aquitania e Beatrice Costa, scortati da quelli che ritiene erroneamente essere tre cacciatorpediniere classe Navigatori.

In quel momento il convoglio, in procinto di raggiungere la zona delle secche di Kerkennah, incontra un convoglio veloce di mercantili tedeschi scortati dalla XIV Squadriglia Cacciatorpediniere; il comandante di quest'ultima (capitano di vascello Giovanni Galati, del Vivaldi) nota che, pur essendo ormai giorno fatto, il convoglio procede ancora in linea di fila (formazione adottata durante la navigazione notturna) anziché in linea di fronte (formazione usata di giorno, quando garantisce

maggior sicurezza contro gli attacchi subacquei), e che il Galilea è rimasto molto indietro rispetto alle altre navi.

Anche il comandante dell'Upright si accorge che il Galilea – che avvista alle 7.28, quasi mezz'ora dopo il resto del convoglio, insieme ad un quarto "cacciatorpediniere", stimandone la stazza in 5000 tsl – è più arretrato degli altri mercantili di circa tre miglia, e che sembra parzialmente carico (a differenza degli altri tre, che appaiono scarichi): così lo sceglie come bersaglio e, alle 7.39, gli lancia due siluri da 915 metri. Una delle armi colpisce il Galilea, provocando seri danni, due vittime e tre feriti; Calliope e Pegaso vengono distaccate per prestargli assistenza. Il resto della scorta inizia alle 7.51 il contrattacco, lanciando quattro bombe di profondità, seguite da altre due alle 8.06 (che scoppiano piuttosto vicine al sommergibile, causando alcuni danni leggeri); alle 8.55 l'Upright torna temporaneamente a quota periscopica, osservando il Galilea appoppato ed assistito da due "cacciatorpediniere", per poi tornare a 45 metri alle nove, dopo l'arrivo di un aereo. Alle 9.21 subisce un ultimo attacco con bombe di profondità, che non causa danni. La Pegaso (tenente di vascello Gian Luigi Sironi), intanto, prende a rimorchio il Galilea e, sotto la scorta della Calliope, fa rotta per Tripoli. Più tardi sopraggiunge il rimorchiatore Polifemo, che sostituisce la Pegaso nel rimorchio; alle 00.30 del 31 il Galilea viene portato all'incaglio nei pressi di Tripoli, in modo da evitarne l'affondamento. Non verrà mai riparato. (Secondo Uboat.net, dopo il siluramento del Galilea, essendosi la scorta dovuta privare di Pegaso e Calliope, sarebbe giunta in rinforzo alla scorta la torpediniere Pleiadi; sempre secondo Uboat.net, anche la Cigno si sarebbe aggregata alla scorta solo dopo il siluramento del Galilea).

..... Continua



CAMPAGNA PER
AUTOFINANZIAMENTO
2024

SOSTtienici
con un solo euro!



*il tuo contributo
è importante!*





Era una fredda notte di novembre del lontano 1971, sull'incrociatore portaelicotteri Andrea Doria tutto procedeva come da programma.

Eravamo ormeggiati alla boa galleggiante nella rada di La Spezia, reduci dai grandi lavori presso il bacino di carenaggio dell'arsenale.

Quando all'improvviso un messaggio urgentissimo, ricevuto dalla sala radio, comunicava l'ordine di mollare gli ormeggi e di dirigere la prora verso le acque prospicienti l'isola della Meloria, dove era precipitato un hercules dell'aeronautica militare italiana con a bordo 54 paracadutisti.

Venne dato per interfono l'ordine di posto di manovra generale, un'ora più tardi eravamo in navigazione con un mare forza 9, una pressione atmosferica di 756 millibars, in piena burrasca.

Io mi trovavo al mio posto in plancia comando, dalle ore 04,00 alle 08,00, indossavo gli indumenti da navigazione con il giubbotto di salvataggio a portata di mano, anche se con quello stato del mare e in quel periodo dell'anno sarebbe valso a poco, e sì perché nell'eventualità di una caduta in mare il limite di sopravvivenza sarebbe stato di un quarto d'ora, dopo di che ci sarebbe stata la morte per assideramento.

Nel frattempo arrivammo nello spazio di mare dove presumibilmente si era inabissato l'aereo e iniziammo la perlustrazione del fondo con l'impianto sonar. I familiari dei paracadutisti e tutta l'opinione pubblica italiana aspettavano notizie.

Ci seguiva nelle operazioni di ricerca la fregata Cigno, che, alle prime luci dell'alba, a vederla di poppa, avanzare intrepida, con la forza delle sue caldaie spinte a pieno regime, contro quel mare così potente da immergere la sua prora fino al castello, sembrava un sommergibile.

Il nostro comandante constatando con i suoi occhi la difficoltà a procedere di tale unità, via radio diede ordine al comandante della Cigno, date le avverse condizioni meteorologiche, di invertire la rotta e di rientrare in porto.

La nostra nave era più pesante di 5000 tonnellate e più lunga di 50 metri, ma nonostante ciò era come un fuscillo di paglia in un turbine di vento. L'addetto al sonar aveva la cuffia saldata alle orecchie pronto a percepire il benché minimo segnale di ritorno che ci avvisasse della presenza del relitto.

Il tempo passava inesorabile e la speranza di ritrovare vivi quei poveretti era ormai svanita. Le onde alte più di nove metri si abbattevano sulla nave con furia implacabile, mettendo a dura prova lo scafo, le sovrastrutture e l'equipaggio. Al terzo giorno, dopo innumerevoli falsi contatti, dovuti a materiale metallico scaricato in mare da chissà quale nave, una eco di ritorno del sonar ci dava l'esatta posizione del relitto. Nonostante le condizioni meteorologiche che non accennavano a placarsi ci fu negli animi dell'equipaggio un rilassamento psicologico anche se di amara soddisfazione, l'aereo era stato individuato, ma non c'era nessun superstite. Comunicata la posizione del relitto agli organi competenti cessammo la ricerca. Sulla rotta del ritorno facemmo un resoconto dei danni subiti dalla violenza del mare che ancora schiumava rabbioso addosso al nostro scafo; una motobarca da due tonnellate sfondata come un guscio di noce, le plancette di due cannoni divelte, i candelieri che formavano la battaglia tutti abbattuti, le reti paracadute del ponte di volo lacerate, un elicottero inutilizzabile, le alette antirollio fuori uso, l'albero maestro su cui erano installate tutte le apparecchiature radar seriamente danneggiato e molti altri danni minori.

All'inizio del quarto giorno con gli elementi che ancora infuriavano ritornammo al porto di La Spezia con destinazione il bacino di carenaggio per la riparazione dei danni subiti dalla forza del mare. Questa fu la mia prima uscita in mare, successivamente molte altre volte ho affrontato il mare forza nove, sia per motivi di lavoro che per motivi di

assistenza a navi che rischiavano di affondare, per questo io amo e amerò il mare e le navi, perché non esiste altro ambiente uguale in grado di trasmettere le stesse sensazioni. Sul mare le parole non hanno senso, contano i fatti. Vivi, ama, temi e rispetta il mare, ti insegna la vita.



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.*

1.18 RADIAZIONE (PARTE DICOTTESIMA)

Ritorniamo oggi ancora una volta sulla condizione di bilanciamento o meno, già peraltro approcciata nelle precedenti puntate per meglio addentrarci in alcuni importanti aspetti che ne discendono nel comportamento dei vari tipi di antenne. La letteratura tecnica appare però piuttosto scarna sul tema, limitandosi in genere alla distinzione tra la condizione di perfetto bilanciamento presentata tipicamente dal dipolo orizzontale più o meno ideale, e quella di completo sbilanciamento che caratterizza invece il monopolo verticale con contrappeso o terra. Sappiamo però che *natura non facit saltus*, ciò che ci rende curiosi di approfondire le modalità attraverso le quali la transizione tra i suddetti casi opposti avvenga. Si è come detto già fatto cenno al problema del bilanciamento di un carico in particolare quello costituito da un'antenna, nei riguardi della connessione alla linea di alimentazione ed in special modo quella coassiale, autentico nocciolo del problema. Questo perché la linea bilanciata, quale ad esempio la piattina o la classica "scaletta", un tempo largamente diffusa ⁽¹⁾ pur consentendo il transito di correnti parallele "parassite" (v. puntata 1.13) qui indicate con i_{par} che vadano a sommarsi (vettorialmente quali fasori, come anche e più semplicemente in modo algebrico qualora in tra loro in esatte fase od opposizione) a quelle differenziali "utili" i_{diff} , non possiede la caratteristica tipica della linea coassiale, di una differente via di transito per dette correnti (Fig 1.18.1). Un semplice filo -tale è ciascuno dei due conduttori della linea bilanciata- consente infatti il passaggio di una sola corrente RF qualsiasi lato della sua superficie si esamini (questa è la sola interessata, per via dell'effetto pelle o *skin effect* dal passaggio della corrente RF che pertanto, come sappiamo, non attraversa il "pieno" della sezione del conduttore) in quanto, se così non fosse, la corrente presente su di una sola porzione della superficie di esso si riverserebbe immediatamente su quelle adiacenti, per via della continuità topologica diretta tra di esse.

Twin lead

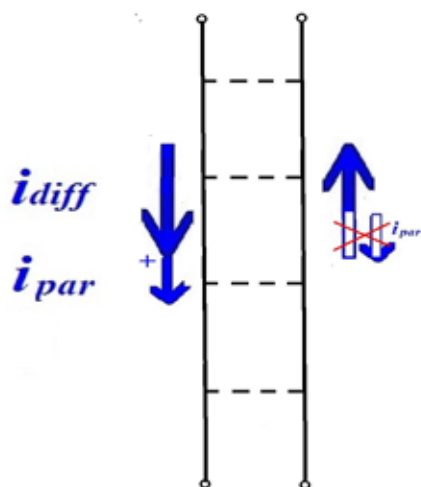
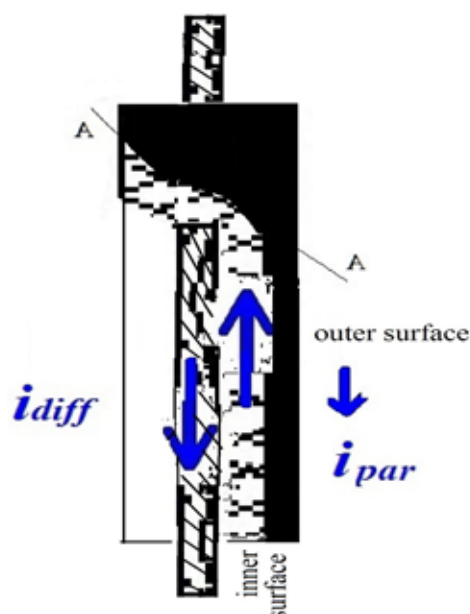


Fig. 1.18.1

Coax



ISOIEK
2023

Non così la linea coassiale, ove i due distinti sistemi di correnti RF, quello differenziale i_{diff} che interessa l'interno del cavo ove l'energia si propaga longitudinalmente nel modo TEM (trasversale elettromagnetico) e quello parallelo i_{par} eventualmente presente all'esterno di esso, possono ignorarsi vicendevolmente tra loro pur coesistendo e scorrendo così indipendentemente le relative correnti, senza che vi intercorra reciproca relazione; e questo sino alla terminazione della linea, ove ne avviene l'incontro e per così dire la resa dei conti. Il conduttore centrale della linea coassiale (essendo appunto costituito da un semplice filo) si comporta allo stesso modo di uno dei conduttori della linea bifilare; mentre quello esterno che l'avvolge tutt'intorno, la cosiddetta "calza", avendone appunto la forma ed anche le caratteristiche topologiche, presenta appunto due superfici distinte che ne rappresentano rispettivamente l'intradosso e l'estradosso. Ciò specificamente nei riguardi della RF, il che più ci interessa, essendo difatti tra loro pressoché non comunicanti, proprio per via dell'effetto pelle (2) per cui un ricongiungimento tra la corrente di intradosso della calza (del tipo differenziale, la cui controparte è costituita dalla corrente nel conduttore centrale) e quella invece d'estradosso (del tipo parallelo la cui controparte è data dal mondo circostante il cavo, e principalmente da quanto ad esso più prossimo costituito cioè dal sistema antenna-terra) è solamente possibile alle estremità della linea, dove appunto le due dette superfici, quella di intradosso e quella di estradosso incontrandosi vengono tra loro in contatto per la RF (alla corrente continua ed alle basse frequenze lo rimangono sempre).

costituito da due bracci ciascuno lungo un quarto d'onda ossia $\lambda/4$ disposti ad angolo tra loro (e perciò presentante un'impedenza caratteristica inferiore ai 73 Ω del classico dipolo disteso) è pur sempre una struttura bilanciata che, come tale, non incontra problemi di sorta nel congiungersi alla linea bifilare, anch'essa dunque bilanciata (per quanto la differenza tra le impedenze caratteristiche dell'antenna e della linea comporti la necessità

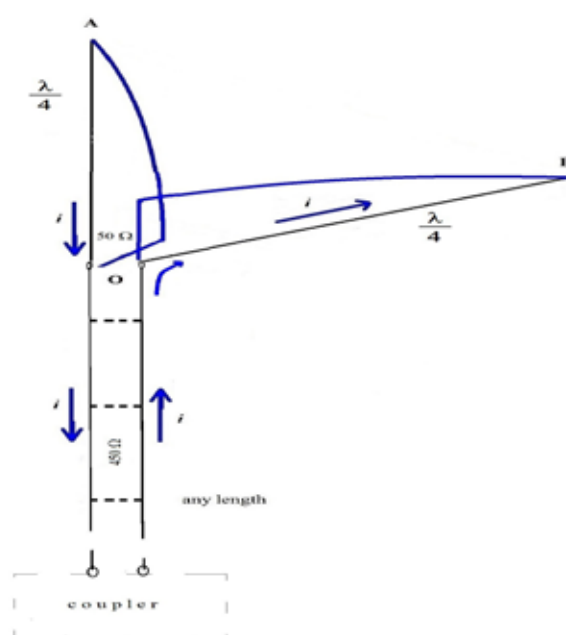
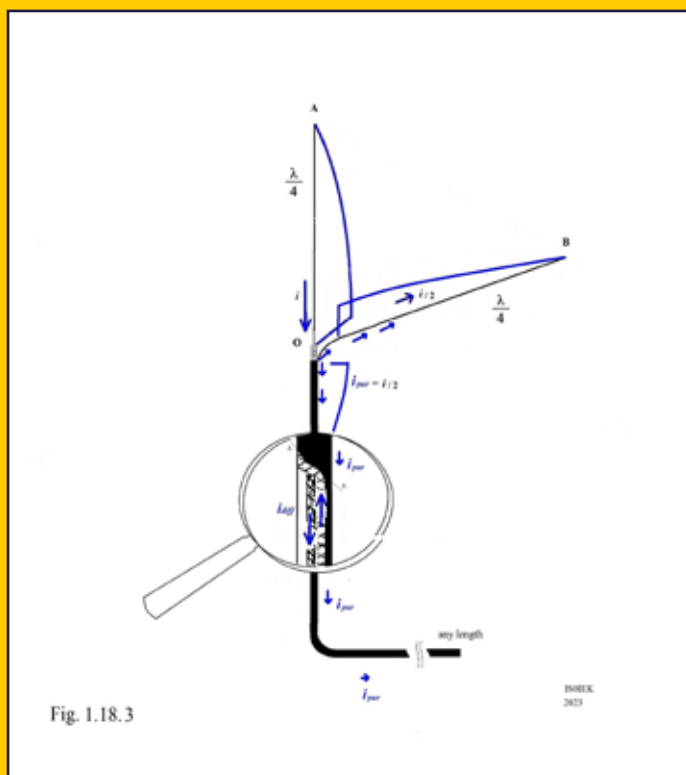


Fig. 1.18.2

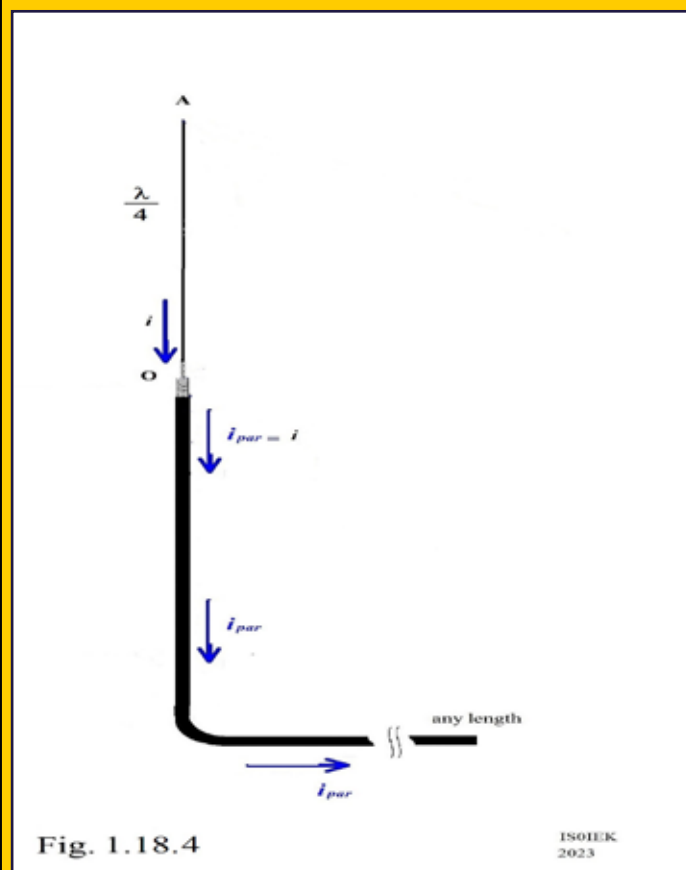
ISOIEK
2023

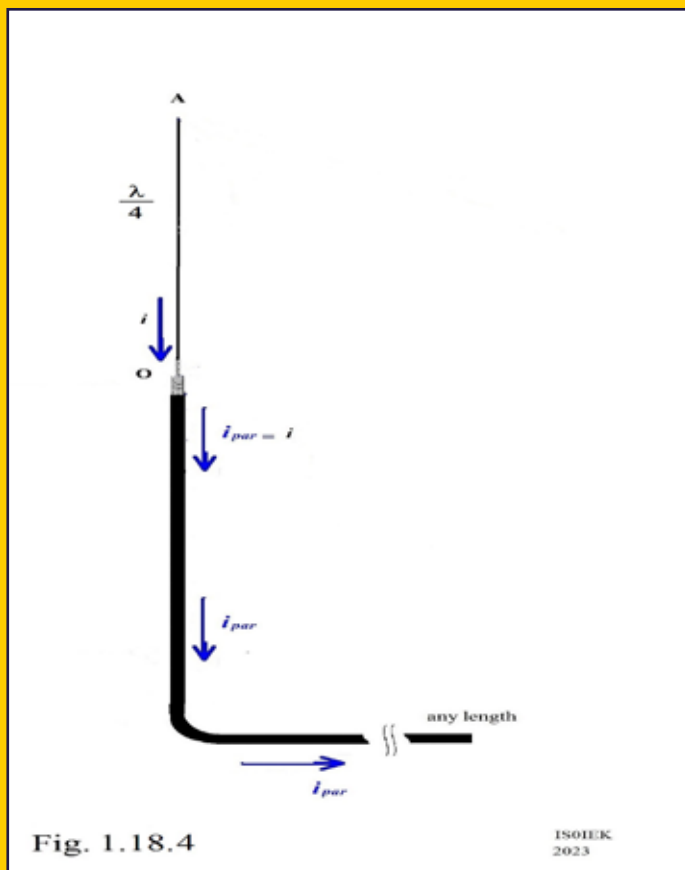
Il dipolo rappresentato nella Fig. 1.18.2, sebbene



di ricorrere ad un'ideale rete di adattamento, come meglio vedremo quando tratteremo delle linee di trasmissione dell'energia RF) né scorreranno pertanto sulla linea correnti parallele i_{par} (se non quelle dovute, data la particolare disposizione dei bracci, all'induzione asimmetrica di essi sulla linea v. puntata 1.14) ma almeno in prima sintesi la sola corrente differenziale i_{diff} , quella appunto diremo così di lavoro della linea stessa. Nel passare dall'alimentazione con linea bilanciata (bifilare) a quella sbilanciata (linea coassiale) ci troveremo nella condizione di cui alla Fig. 1.18.3 presentante l'accoppiamento di un'antenna comunque bilanciata, alla linea coassiale, che tale proprio non è. È lecito allora pensare che alla terminazione superiore del cavo mentre una parte della corrente differenziale i_{diff} , quella proveniente dal conduttore centrale, si dirige a percorrere il ramo OA lungo $\lambda/4$, alla sua contropartita costituente la corrente di intradosso uscente della calza si presentino due percorsi entrambi ugualmente validi ed invitanti, data la loro buona conduttività essendo pure sempre costituiti da metallo conduttore, cioè a bassa resistività: uno nel braccio OB lungo anch'esso $\lambda/4$, mentre l'altro nella superficie di estradosso del cavo medesimo. Intanto perché cariche dello stesso segno, formanti tale parte della corrente i_{diff} uscente dal tubo di flusso costituito dalla superficie interna del condotto coassiale vale a dire dalla calza, tendendo tra di loro a respingersi vanno a diramarsi in ogni direzione verso le vie a bassa resistenza che si offrono loro, precisamente come l'acqua zampillante tutt'intorno alla bocca della fontana della puntata 1.13; ma anche perché alla RF tanto più elevata è la frequenza, tanto maggiormente tenderanno tra loro a divergere i filetti di corrente per via appunto dell'effetto pelle. Non per nulla usualmente si inseriscono sulla linea, in prossimità del suo

congiungimento con l'antenna, dispositivi di blocco (balun) di varia specie e caratteristiche (v. ancora puntata 1.13) tendenti a contenere il fenomeno e con esso le correnti i_{par} che in mancanza, come nel caso presentato, scorreranno invece indisturbate lungo la linea. La parte della corrente i_{diff} percorrente l'intradosso del cavo all'uscita da esso si suddividerà pertanto in due parti che, per quanto già ipotizzato sulla conduttanza, avranno all'origine ⁽³⁾ intensità idealmente uguali; una delle quali originerà appunto la i_{par} scorrente sull'estradosso della linea. È appena il caso di notare come, essendo percorso da una corrente minore, il braccio OB irradierà in misura inferiore rispetto al braccio OA percorso invece dall'intera corrente di intradosso i_{diff} ; la rimanente quota di energia irradiata (che meglio quantificheremo nel prosieguo, v. nota 5) lo sarà dalla linea di discesa, percorsa dalla i_{par} . Estremizzando tale situazione di sbilanciamento, osserviamo come nella Fig. 1.18.4 in mancanza del ramo OB, non presentandosi validi percorsi alternativi, la corrente uscente dalla calza ⁽⁴⁾ percorrerà nella sua totalità l'estradosso della stessa, venendo così nella sua interezza a costituire la corrente parallela i_{par} che ripercorrerà il cavo in senso opposto, diretta in giù a sprecare preziosa energia RF come già sappiamo dalle precedenti puntate, nel caso migliore a dando luogo ad irradiazione verso direzioni e/o angoli verticali quasi mai coincidenti con quelli desiderati, oppure a venire vanamente dissipata in calore rasente alle murature o entro le canalette di passaggio, altrimenti ancora a far guai in stazione come rientri di RF, con conseguenti inneschi audio, surriscaldamenti e quant'altro di sgradevole o persino pregiudizievole.

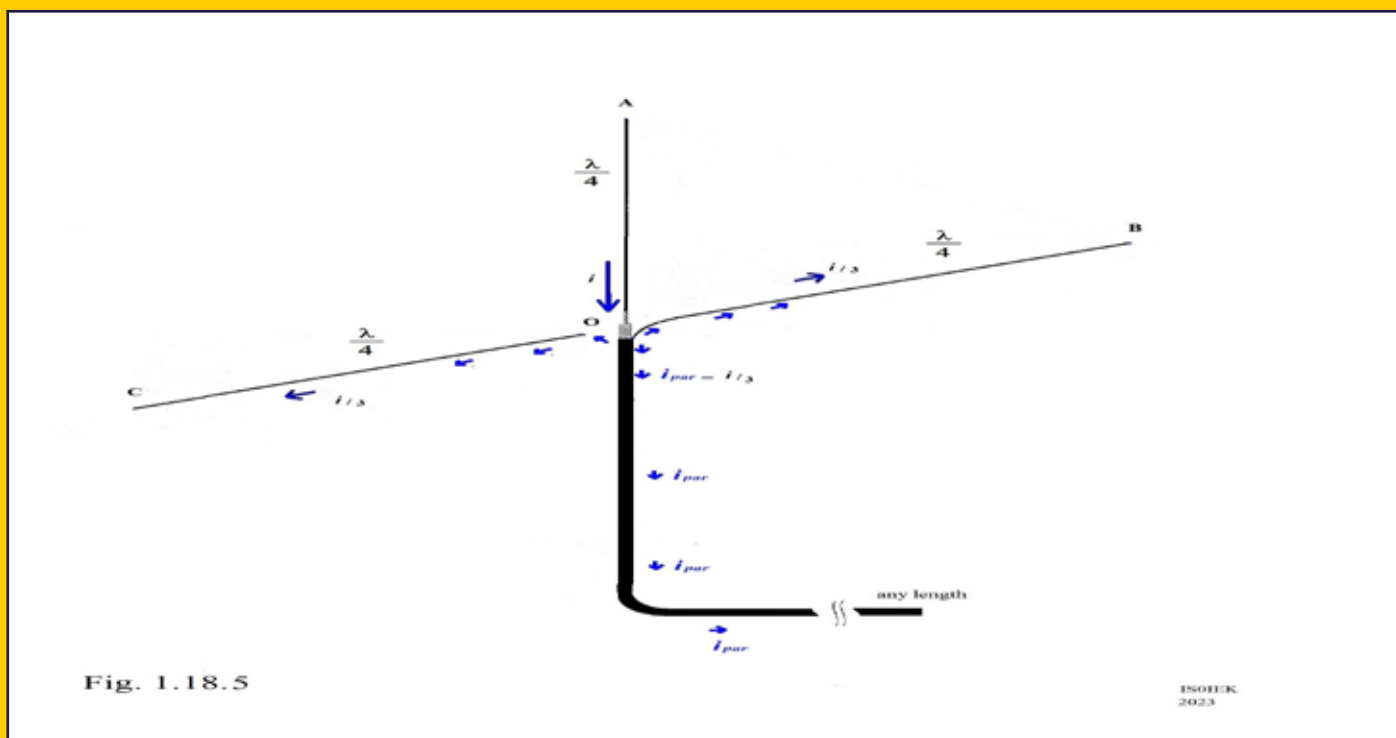


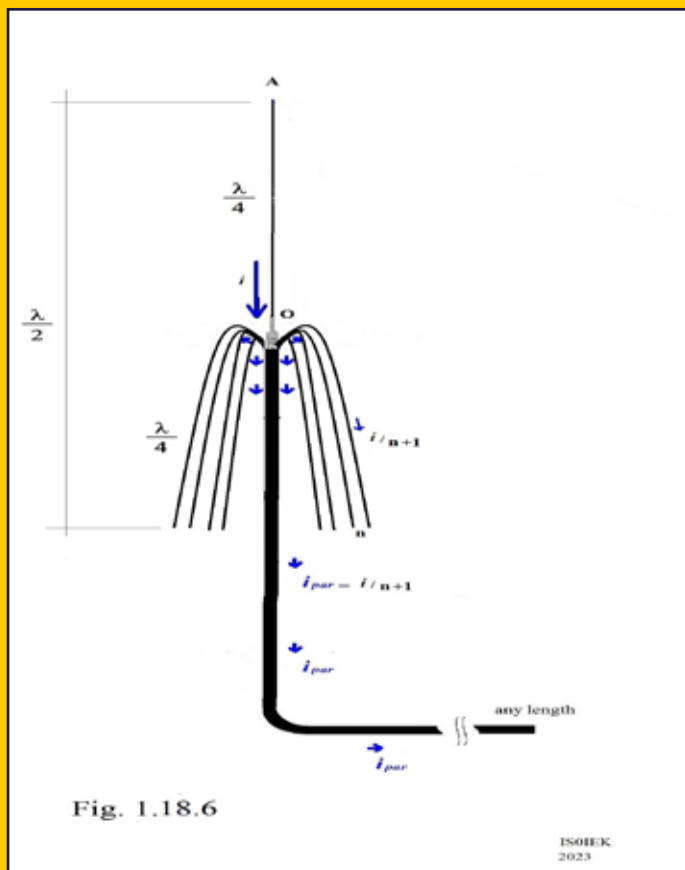


Tutto ciò infatti che viene percorso da correnti RF e non è né schermato né adeguatamente compensato da correnti eguali ed opposte irradia, e con modalità improprie, la RF da noi faticosamente prodotta, sottraendola pertanto alla sua principale destinazione; tra questi mezzi conduttivi sono ancora da ricomprendere le cosiddette terre artificiali, risonanti in quarto d'onda ossia a $\lambda/4$ oppure aperiodiche, nonché i contrappesi perlopiù improvvisati, dalla incerta resistività (che pur come già visto rientra in gioco nel conto delle perdite) di vario genere tra cui ringhiere, grondaie ecc. Allora il

cavo di discesa viene a costituire come una specie di radiale improprio ovviamente totalmente squilibrato e malamente irradiante, chiamiamolo pure perciò radiale colabrodo precisamente a causa delle dissipazioni di energia cui abbiamo fatto cenno.

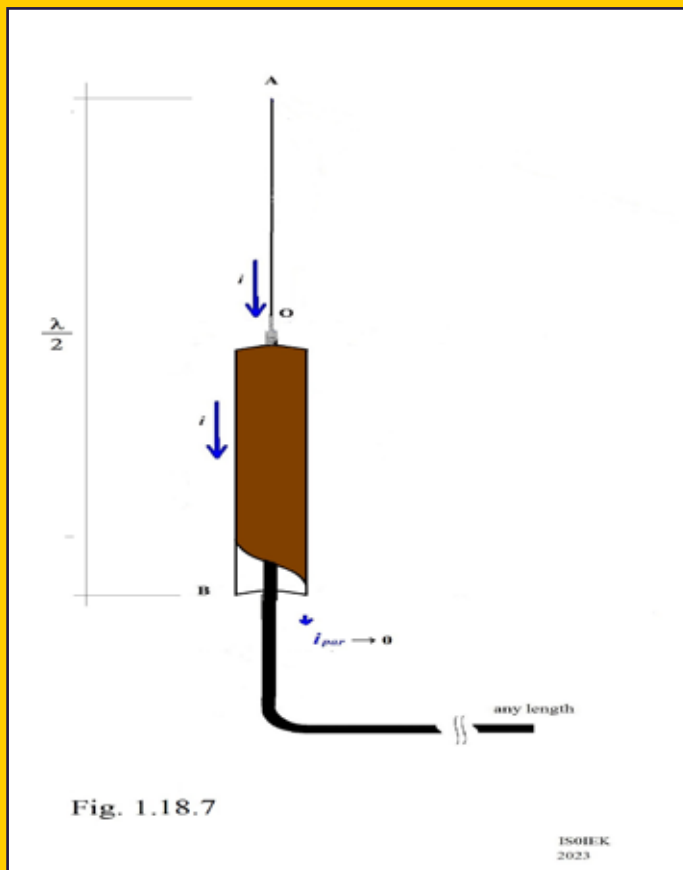
Nella Fig. 1.18.5 possiamo osservare cosa accada qualora i conduttori di contrappeso anziché il solo OB della figura precedente, siano in numero di due parallelati tra loro, aggiungendovi cioè il ramo OC; è ancora lecito supporre in base a quanto precede, che la corrente si tripartisca tra essi in misura eguale, per cui ciascuno sarà percorso dalla corrente $i/3$, il terzo rimanente andando a formare la corrente parallela $i_{par} = i/3$ scorrente al solito sul "radiale improprio" dato dall'estradosso della linea. Generalizzando la cosa per un numero generico n di conduttori di contrappeso, che chiameremo appunto radiali, come rappresentato in Fig. 1.18.6 potremo concludere, se questi hanno una disposizione regolare intorno ad O, che a ciascuno di essi compete all'origine una corrente RF di intensità $i/(n+1)$ laddove il "radiale" (improprio) assommato al numero n (e sempre in assenza di balun) è una volta di più l'estradosso della stessa linea di discesa, percorsa anch'essa da una corrente parallela di intensità (sempre all'origine) $i_{par} = i/(n+1)$ ed anche meno, ove si tenga conto dell'aumento dell'impedenza di detto percorso, visto come un'antenna impropria nella cui lunghezza possono succedersi (in genere) anche più ventri e nodi di corrente presentante dunque una RR maggiorata che è compresa nella parte reale di questa impedenza; mentre non essendo corrispondente tale lunghezza (sempre nella generalità) a quella di risonanza alla frequenza di lavoro, la presenza di componenti reattive non farà che accrescerla, il che contribuirà ulteriormente a tale riduzione della corrente parallela che scende lungo la linea.

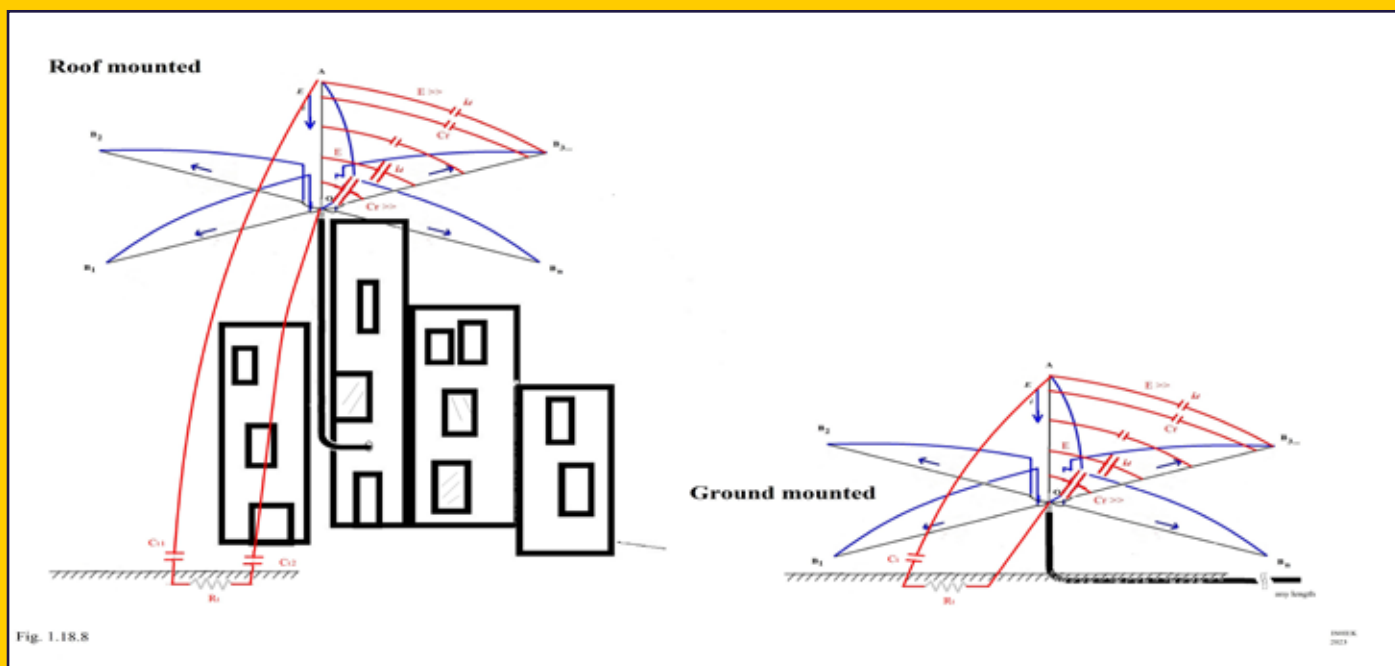




Essa andrà dunque via via assottigliandosi al crescere del numero dei radiali, cosa che assicurerà appunto un miglior bilanciamento al sistema o, per meglio dire, un migliore raccordo tra questo ed il cavo coassiale, appunto sbilanciato (5). E veniamo infine all'antenna di Fig. 1.18.7 il cui braccio inferiore è costituito da un cilindro conduttore collegato alla sommità alla calza del cavo, mentre l'estremità inferiore risulta isolata da questo; possiamo immaginare questa come un'estremizzazione della precedente laddove il numero n dei conduttori tenda all'infinito, venendo così a creare una superficie continua. È intuitivo che la corrente totale, somma di n contributi ennesimi $1/n$ sia pari all'unità e cioè i , mentre la corrente parallela sulla linea (radiale improprio) che avevamo visto essere anch'essa pari ad un ennesimo della corrente totale diverrà quindi al limite nulla, in quanto per $n \rightarrow \infty \lim (i/n) = 0$. Abbiamo così realizzato una schermatura idealmente perfetta della discesa coassiale rispetto alle correnti d'antenna, risultato certo non da poco. È questo un interessante tipo di dipolo verticale, chiamato anche antenna coassiale (6) alimentata nel ventre di corrente e cioè al centro, che riunisce in sé sia i pregi dell'antenna verticale in primis il basso angolo verticale di radiazione, ottimo per i dx, come pure quelli del dipolo, non abbisognando in particolare di un adatto e sovente problematico buon piano di terra; per quanto ne risulti altresì raddoppiata la dimensione verticale (altezza dello stilo $\lambda/4$ + cilindro $\lambda/4 = 2/4\lambda = \lambda/2$) rispetto al semplice monopolo $\lambda/4$, cosa certo praticabile alle V/U/SHF, assai meno in HF specie se bande basse. Il cavo coassiale di alimentazione, come si può vedere, scorre internamente al tubo costituente il semidipolo inferiore della lunghezza

appunto di un quarto d'onda, evitando così accoppiamenti parassiti tra antenna e linea e dunque di massima la necessità del balun. Il rapporto diretto e vicendevole e tra lo stilo ed il sistema di terra ad esso prossimo può per altri versi essere schematizzato col modello fisico matematico dato dalle correnti $\perp$ di spostamento; attraverso la capacità C_r intercorrente tra stilo e radiale transiterà infatti nella loro interezza (Fig. 1.18.8) una corrente di spostamento i_d nel dielettrico (vuoto o aria) che li separa, in misura inversamente proporzionale alla reattanza data da C_r (7). Nel caso dell'antenna basata a terra (*ground mounted*) raffigurata nel lato destro, la capacità C_r tra stilo e radiali sarà tanto inferiore alla capacità C_t tra stilo e terreno, data anche l'estensione superficiale di quest'ultimo, quanto inferiori saranno in numero (ed in certa misura anche in lunghezza) i radiali, pertanto la maggior parte della corrente transiterà per la C_t come pure per la resistenza dissipativa del terreno, quasi sempre non piccola, che abbiamo schematizzato in serie ad essa quale R_t . Nell'antenna collocata in elevazione (*roof mounted*) del lato sinistro, la capacità verso il terreno sarà data dalle C_{t1} e C_{t2} tra loro in serie come ancora la R_t e perciò stesso più ridotte nonché per la maggiore distanza intercorrente, pertanto la corrispondente reattanza sarà più elevata; ciò mentre la capacità verso i radiali (a pari numero ed estensione di questi) sarà all'incirca la medesima. Ne consegue che dato appunto il maggiore ostacolo reattivo incontrato in questo differente percorso, sarà alquanto inferiore la corrente verso terra, soggetta agli effetti dissipativi di questa; a tutto beneficio dell'efficienza del sistema.



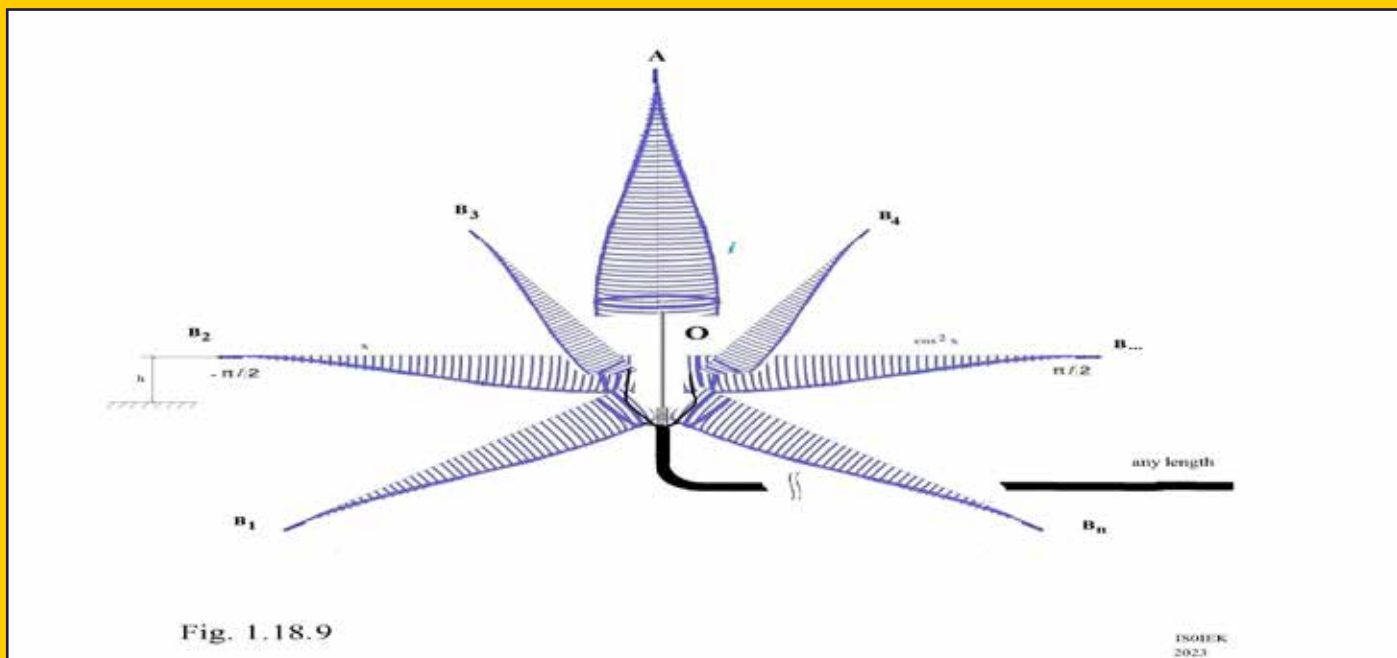


Ci si potrebbe ora chiedere se la trattazione sinora svolta esaurisca la materia quanto all'antenna monopolo verticale, brevemente la "verticale" o la "G.P."? Ebbene la risposta non può essere del tutto positiva, non essendoci addentrati ad esempio negli effetti della mutua induzione tra i singoli conduttori costituenti un più o meno nutrito contrappeso, o i vari percorsi dei filetti di corrente su estradosso ed intradosso delle superfici continue, quali quella costituente il pur semplice semidipolo $\lambda/4$ di cui sopra, tubolare o di altra forma come ad esempio una superficie conica con apotema di lunghezza pari a $\lambda/4$, nonché delle eventuali correnti indotte dall'intradosso di questa sulla parte esterna della calza del cavo che la percorre all'interno essendone avviluppato (8); problemi da dare in pasto ad elaborati sistemi di equazioni differenziali e calcolo numerico, proprio per via delle numerose e complicate mutue interazioni; analogamente ai comportamenti dei terreni, con le loro svariate caratteristiche elettriche che producono così risultati estremamente variabili e talvolta incerti se non contraddittori, potendo arrecare persino ben oltre il 50% di perdita (9). Ne incontreremo ancora altri, fino alle antenne che potremmo dir così del calabrone perché non si è ben capito come funzionino, a similitudine di quanto si racconta (forse erroneamente ma certo con grande efficacia evocativa) del noto imenottero col relativo rapporto carico alare / potenza motrice, aggiungendovi pure un bel "lui non lo sa, e vola". Il desiderio però di rendere un servizio quanto più fedele ed accurato a chi legge impone tuttavia di farne cenno senza sorvolare le difficoltà, per quanto data la complessità della materia con le conseguenti esigenze tanto dal punto di vista analitico, ivi comprendendo pure l'adeguatezza dei modelli matematici disponibili, che sperimentale con le necessarie dotazioni tecnologiche e strumentali sovente non proprio alla portata del radioamatore, richiedano un impegno notevole che suggerisce pertanto di rinviarne l'approfondimento ad ulteriori futuri lavori. Le conclusioni raggiunte

sono da considerarsi tuttavia almeno in prima approssimazione valide ed accettabili, presentandosi in sostanziale accordo con l'esperienza; seguiranno pertanto il discorso sebbene in termini essenzialmente qualitativi. Una caratteristica importante, ad esempio, che discende da quanto esaminato, è che nel caso di sistemi di antenne monopolo aventi adeguato e ben equilibrato piano di terra, sulla superficie esterna del cavo non dovrebbe scorrere corrente, in quanto a) non necessità di balun, essendo l'antenna monopolo di per sé sbilanciata ciò che rende superflua ed anzi inopportuna la presenza di un eventuale balun (10); b) ciò rimane vero comunque sia disposto il cavo nel suo scorrere via rispetto all'antenna purché rimanga sotto la superficie geometrica delimitata dai radiali, piano o cono, naturalmente se tale parte dell'antenna è ben fatta quanto a progettazione e realizzazione. Le problematiche della congiunzione tra cavo concentrico (e perciò asimmetrico) alla sua congiunzione con un'antenna simmetrica quale il dipolo, possono tuttavia replicarsi, sebbene in modo meno accentuato, al congiungimento con la verticale pur dotata di riferimento di opposta polarità (contrappeso o piano di terra) (11); è infatti opinione diffusa che con le verticali, siano esse posizionate al suolo oppure elevate, non occorra disaccoppiare la linea dalle correnti di modo comune. Tuttavia, principalmente a causa di dissimmetrie nel piano di terra, presenza di materiali dissipativi (in parte, anche il suolo stesso) possono ingenerarsi tali effetti, per cui in ogni caso l'impiego di dispositivi disaccoppiatori, applicati con le modalità già viste nelle puntate precedenti non nuoce, anzi potrebbe giovare (12) (13). Alcuni aspetti qui riferibili alle verticali in quarto d'onda, ossia G.P. $\lambda/4$, potranno per analogia interessare i dipoli verticali o pressoché tali (subverticali), verticali end-feed, sloper ecc. L'irradiazione dello stilo (come del resto quella del dipolo) già di per sé non ha componenti assiali cioè in questo caso verticali, essendo almeno teoricamente nulla in corrispondenza della sua stessa

direzione, appunto verticale; è dunque *ipso facto* verso il piano immediatamente sottostante (tipicamente il terreno) praticamente zero. Intanto i radiali -se presentanti un sistema di correnti equilibrato- come già visto non irradiano; né lo fa appunto lo stilo -almeno se perfettamente verticale- essendo in tal caso puntiforme dunque nulla la sua proiezione su detto piano non conseguendovi perciò effetti elettrici (coseno pari a zero); mentre quelli magnetici, costituiti da anelli chiusi giacenti su piani ortogonali allo stilo ed aventi il loro centro nel medesimo, non andranno pertanto ad interessarlo. Verso il terreno vicino ma non immediatamente sottostante, il coseno dell'elevato angolo d'incidenza avrà comunque un valore ridotto, e perciò la radiazione che lo raggiunge, sebbene intensa per la breve distanza intercorrente, non vi avrà grande impatto; ciò in aggiunta all'effetto di schermo esercitato dai radiali, come già detto se in buon numero ed equamente distribuiti sul cerchio azimutale. La GP è sotto questo aspetto un'antenna esigente, però se appunto ben fatta tenderà (a differenza del dipolo più "porcellino") a creare un cono d'ombra sotto di sé; ombra, non penombra! Ciò significa ribadiamo, che l'*ombrello* dev'essere ben fatto, alias deve lasciare trapassare quanta meno radiazione possibile; radiazione che, diretta verso il basso, sarebbe irrimediabilmente dissipata o comunque inutilizzabile agli effetti del collegamento radio. Da questo consegue dunque un raddoppio dell'energia utile irradiata, in cifre un guadagno di 3 dB rispetto al semplice dipolo, che invece irradia quasi tutto intorno e dunque anche verso il basso; presentando inoltre una certa direttività entrambi (in quanto né il monopolio né il dipolo irradiano ad esempio come detto nella direzione assiale) valutabile nel dipolo in 2,14 dBi rispetto cioè al radiatore ideale isotropico (v. puntata 1.11); e perciò dovremmo avere per il monopolio verticale con piano di terra o GP 3+2,14 dBi $\approx$ 5,9 dB ⁽¹⁴⁾ tenuto anche evidentemente conto di una certa differenza nella forma dei rispettivi lobi. L'effetto schermante è esercitato in buona misura ed in ragione diretta della consistenza ed estensione dello schermo costituito dal piano di terra, e tende a dividere lo spazio circostante in due parti: sopra, il monopolio irradiante; dall'altra, tutto quanto sottostante il sistema radiale e come da esso ricoperto. Le antenne verticali comunque sono in genere più sensibili a quanto vi accade al di sotto, specie qualora prive di un piano di terra riportato, o questo come già cennato, sia inadeguato alla bisogna. Se a) l'antenna è collocata in prossimità del suolo, la sua estremità inferiore si troverà molto vicina a questo risentendone gli effetti in misura più che proporzionalmente maggiore (e precisamente secondo la legge dell'inverso del quadrato delle distanze che governa i campi di induzione elettrico e magnetico); così pure se b) l'antenna è collocata sulla sommità di un palazzo o di un supporto, una delle sue estremità si troverà sempre più in basso dell'altra, e quindi avrà a che fare maggiormente con le influenze quasi sempre sfavorevoli esercitate da quanto sottostante; anche

perché l'effetto schermante esercitato dagli eventuali radiali non sempre (o quasi mai, nelle installazioni radiantistiche) specie quanto ad estensione, compattezza e mutuo bilanciamento, ha l'efficacia che necessiterebbe per neutralizzare dette complicazioni e così renderle ininfluenti. Infatti quanto meno il piano di terra sarà perfetto ⁽¹⁵⁾ tanto più ne verranno compromesse le caratteristiche, a partire dal rendimento. Ottima risulterà, alle VHF e superiori, la collocazione sulla carrozzeria di un'auto al culmine del padiglione (o al centro del cofano (posteriore!) se l'auto è scoperta - attenti sempre a realizzare un ottimo, largo ed efficiente contatto di massa tra le parti mobili, sportelli cofani ecc. e la scocca) rappresentando la carrozzeria una superficie di discreto conduttore metallico (nulla vieterebbe inoltre, almeno dal punto di vista radioelettrico, di avere una carrozzeria in ottone ecc. o almeno con questo rivestita, o in metalli bontà loro pregiati...) estesa con continuità tutt'intorno alla base dell'antenna per una frazione significativa della lunghezza d'onda. Un set di radiali ben fatto, è come un muro di contenimento per i campi RF, così che questi rimangano dove dovrebbero stare, e vengano incamminati dove devono andare. Ricordiamo che il campo disperso non agisce sulla lancetta dell'S-meter né sulle cuffie del corrispondente. Per i motivi già esaminati quanto a simmetria e complanarità dei radiali, quelli basati al suolo e sollevati di un breve tratto da esso dovrebbero risultare, oltre che ben bilanciati tra loro, quanto più possibile giacenti tutti sul medesimo piano orizzontale; perché l'irradiazione derivante da detto sbilanciamento o peggio le componenti verticali irradiate causa la non complanarità, andrebbero con ogni probabilità a disperdersi nel terreno. Una configurazione di massima efficienza analoga a quella già esaminata per i dipoli nella puntata 1.8 è rappresentata nella Fig. 1.18.9 replicando oltre che per lo stilo anche per i radiali tale profilo tendente ad uniformare la conduttanza delle sezioni secondo una legge quadratica che si contrapponga a quella anch'essa quadratica dell'andamento delle perdite per effetto Joule, come ivi meglio esaminato; realizzandone allo stesso tempo una rastremazione tendente (unitamente magari ad una realizzazione cava di esse, in virtù dell'effetto pelle) a ridurre le masse complessive col concentrare gli spessori resistenti laddove è massimo il momento flettente determinato dalle forze applicate (peso proprio ed azioni dinamiche, quali il vento). Rammentando anche come la corrente totale che compete al piano di terra vada ripartita sul numero dei radiali (o quanto meno di quelli risonanti alla frequenza di lavoro) rendendone in tal modo meno pressanti le esigenze costruttive, e preservando altresì l'economia nei pesi e conseguentemente nei costi. E come intense correnti RF (nello stilo come nei radiali) richiedano superfici ampie percorse dalla RF specie laddove la corrente è più intensa (cioè vicino all'attacco, dei radiali come dello stilo), ed inoltre tensioni RF elevate abbisognino di altezza da terra delle estremità, al fine di ridurre le perdite dielettriche ⁽¹⁷⁾.



Bibliografia:

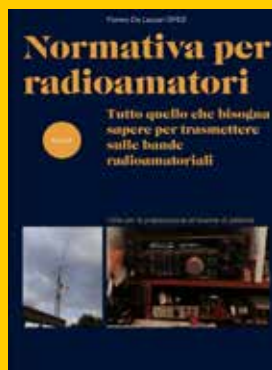
Oltre a quanto citato nelle note, sul piano di terra delle antenne verticali e sugli effetti del terreno:

- Il pseudo-angolo di Brewster: Riflessioni sulle antenne verticali, da QST 07/1987 rielaborato da S. Pesce I1ZCT in Radio Rivista 10/1987
- DX e antenne, M. Miceli I4SN Radio Rivista 03/1995
- La resistenza propria e l'effetto suolo, C. Tagliabue I5TGC in Radio Rivista 08/1996
- Il piano di terra per le antenne verticali, Radio Kit Elettronica 05/1981(da Ham Radio 8/79)

Note:

- 1) anche e soprattutto (così mi raccontano OM della precedente generazione) per via della scarsa disponibilità di cavo coassiale adatto, allora una vera rarità;
- 2) ARRL Antenna Book 12th ed. c. 3;
- 3) ed ovviamente andranno riducendosi con legge circa sinusoidale lungo il percorso, per poi ricrescere oltrepassata la distanza di $\lambda/4$ dall'origine O, come già visto per le antenne in genere;
- 4) in assenza di opportuni dispositivi di blocco; ma in questo caso, non essendovi altro contrappeso, se si bloccano totalmente le correnti parallele lungo la calza si impedirebbe il funzionamento dell'antenna;
- 5) due parole sulla componente resistiva dell'impedenza, ossia ipotizzata idealmente nulla la componente di perdita alla resistenza di radiazione R_R dell'antenna in figura che potremo, stante la quasi verticalità del sistema dei radiali e pertanto la quasi assenza di componenti orizzontali della corrente (che di per sé dando luogo a correnti contrapposte -come nel caso della fig. 1.18.5- non irradiano, per cui in tal caso il loro contributo alla resistenza di radiazione dell'antenna sarebbe nullo, riducendosi nel caso in cui il piano dei radiali avesse giacitura solamente orizzontale l'intero circuito d'antenna alla sola parte corrispondente allo stilo verticale presentante $R_{Rstilo} = 36\Omega$ in serie alla parte costituita dai radiali presentante $R_{Rradiali} = 0\Omega$ quindi complessivamente $R_{Rstilo} = R_{Rstilo} + R_{Rradiali} = 36\Omega + 0\Omega = 36\Omega$ ancora) per quanto già visto nelle puntate precedenti (e particolarmente nella 1.16) assimilare ad un dipolo verticale avente perciò resistenza caratteristica di circa 72Ω ; nel quale la potenza totale P irradiata si ripartisce equamente tra i due bracci dello stesso in serie tra loro, e pertanto ciascuno uniformemente (in base ad un modello semplificato) percorso dalla stessa corrente I , talché la potenza irradiata da ciascun braccio è $P_n = P/2 = I^2 * 72/2 \Omega = I^2 * 36 \Omega$ ed appunto la potenza totale $P = 2 P_n = I^2 * 72 \Omega = 2 * I^2 * 36 \Omega$ essendo appunto pari a 36Ω la R_{Rn} che compete a ciascuno dei due bracci. Ma cosa dire dei segmenti conduttori costituenti in numero di n detto contrappeso? È ragionevole pensare che ciascuno di essi irradia in egual misura, e se a ciascuno compete come visto una corrente pari ad I/n avremo per ciascuno $P_n = (I/n)^2 * R_{Rn}$ da cui la resistenza di radiazione del segmento sarà $R_{Rn} = n * 36\Omega$ essendo appunto 36Ω quella di ciascun semidipolo, monopolo o contrappeso esso rappresenti; difatti $P = \sum P_n = n (I/n)^2 * R_{Rn} = n (I/n)^2 * n * 36\Omega = n^2 I^2 * 36\Omega/n^2 = I^2 * 36\Omega$. Il valore così trovato non sottende altro fatto rilevante se non quello che la resistenza di radiazione del braccio inferiore costituito da n segmenti paralleli, risulta appunto dal parallelo delle n resistenze di radiazione R_{Rn} di ciascuno dei segmenti, mentre la corrente totale sarà sempre pari ad I . Occorrerà difatti a tal proposito tenere conto della mutua induzione intercorrente tra radiali adiacenti, che essendo percorsi da correnti eversive tenderanno ad indurre vicendevolmente delle forze contro elettromotrici (f_{cem}) le quali, opponendosi al passaggio della corrente, avranno come risultato complessivo l'innalzamento dell'impedenza di ciascuno. La presenza di reattanze correlate all'impiego di una frequenza differente da quella propria di risonanza del sistema costituito da stilo e radiali non altera invece tale situazione, considerato che le correnti reattive non interagiscono con la R_R non essendo in grado di irradiare potenza reale, ma solamente di scambiare vicendevolmente potenza appunto reattiva, ceduta e riassorbita in differenti momenti del ciclo, con i campi d'induzione ossia di prossimità (cfr. puntata 1.6) ;
- 6) *nondirectional* ARRL Antenna Book 12th ed. fig. 10.51, da non confondersi però con il *coaxial dipole* detto anche *double bazooka* che ne differisce sostanzialmente;
- 7) più in dettaglio laddove la capacità sarà minima, come tra le estremità dei suddetti elementi la reattanza sarà massima, però sarà tale anche l'intensità del campo elettrico E facendo così transitare più corrente, mentre dove gli elementi saranno tra loro più vicini, come nei pressi dell'origine O la capacità sarà massima e dunque la reattanza minore e tale potrebbe essere anche la corrente, non fosse che in compenso sarà inferiore anche l'intensità del campo E ; pertanto la corrente di spostamento che intercorre tra essi avrà un andamento più uniforme, con un massimo verso il centro di ciascun elemento;
- 8) è altresì evidente come una dissintonia del sistema radiale prodotta da una sua lunghezza differente da $\lambda/4$, oltre a creare delle correnti reattive all'interno della linea possa alterare tali delicati equilibri originando dunque delle correnti parallele; sarà dunque questo un caso in cui la presenza di onde stazionarie, fenomeno peraltro totalmente scollegato dallo sbilanciamento o meno del collegamento tra antenna e linea, sarà concomitante all'insorgere di correnti parallele lungo la linea, potendo così indurre il convincimento di un rapporto causale in realtà inesistente tra questi due aspetti;

- 9) ARRL Antenna Book 21th ed. c. 2;
 10) non parliamo qui della particolare configurazione un-un eventualmente impiegata ai fini di adattarne l'impedenza, conservandone però lo sbilanciamento;
 11) non parliamo della sua alimentazione, pur possibile ed attuata almeno in alcuni grossi impianti, con linea bifilare simmetrica;
 12) vedasi in proposito ARRL Antenna Book 21th ed. c. 6, come pure sul web, ad esempio cercando "balun for hf vertical antenna" oppure "UnUn" (da *unbalanced* - *unbalanced*); e comunque il dispositivo non servirà, nel caso di antenne intrinsecamente sbilanciate, ad introdurre un bilanciamento appunto ed effettivamente non necessario, o meno ancora ad effettuare trasformazioni di impedenza anch'esse superflue con questo tipo di antenne, ed anzi pregiudizievoli;
 13) non si faccia inoltre confusione, qui ribadisco, con il trasformatore adattatore, avente spesso un rapporto di impedenze elevato 1:4 o 1:9 impiegato invece con le antenne verticali end-feed (spesso cosiddette "canne da pesca") non sovrapponibili al caso presente in quanto aventi caratteristiche di funzionamento totalmente differenti (a $\frac{1}{2}$ onda alimentate alla base per tensione cioè nel nodo di corrente, anziché nel ventre di corrente come avviene nella verticale $\frac{1}{4}$ d'onda di cui stiamo trattando) delle quali parleremo in altra puntata;
 14) <https://en.wikipedia.org>;
 15) per riprendere un'espressione usata, quei "quattro poveri fili" - i radiali - dovrebbero sostituire un disco metallico buon conduttore avente un diametro di almeno mezza lunghezza d'onda, immediatamente sotto di essa e con l'antenna al proprio centro (M. Miceli I4SN);
 16) se poi fossero svasati verso l'alto, a guisa di cono capovolto con la punta rivolta verso il basso, la risultante verticale irradiante (v. puntata 1.16.4) andrebbe in direzione opposta a quella principale data dello stilo, andando così a sottrarsi da questa;
 17) in realtà la figura non rende bene il concetto; difatti anzitutto le sezioni dei radiali sebbene rastremate sono mostrate come appiattite superiormente e ciò per ragioni di chiarezza espositiva, mentre in realtà la loro sezione dovrebbe essere circolare (o poligonale) talché la circonferenza (o perimetro) della sezione (rappresentativa della superficie e quindi della sede prevalente delle correnti per effetto pelle, e conseguentemente delle perdite resistive per effetto Joule) vari in ragione costante (e pari a 2π nel caso circolare) con il diametro (o la diagonale) della stessa. Se inoltre volessimo seguire rigorosamente per le perdite dielettriche la legge quadratica stavolta con la tensione (e dunque con $\sin^2 x$, ove x rappresenta l'ascissa lungo l'elemento sempre in gradi o radianti elettrici, a partire dall'origine O) dovremo farli incurvati verso l'alto sempre secondo detta legge con il centro (ove la tensione è minore) più vicino al suolo e gli estremi (ove la tensione è massima) maggiormente sollevati; considerato anche come pochi centimetri di maggiore prossimità, su di una distanza così ravvicinata, incidano percentualmente quanto qualche decina di centimetri su distanze maggiori o addirittura qualche metro su distanze ancor più grandi. In tal modo oscurando però, per così dire, una parte del tratto inferiore del radiatore verticale la cui corrente si troverebbe contrapposta a quelle dei radiali, riducendone ulteriormente in definitiva -sebbene di poco- la resistenza di radiazione R_r e dunque l'impedenza; ma come già ricordato in precedenza (puntata 1.9) questo non rappresenta un ostacolo insormontabile;



Spedizione Celere, Prioritaria e Garantita, con Posta Premium Press in tutta Italia

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

Regala o regalati un abbonamento

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

+

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 laminato: 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	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 + Raccoglitori per riviste	€ 57,00

www.radiokitelettronica.it

AWARD



Delegazione Regione
Lombardia

Amerigo Vespucci World Campaign 2023 - 2025

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

WWW.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

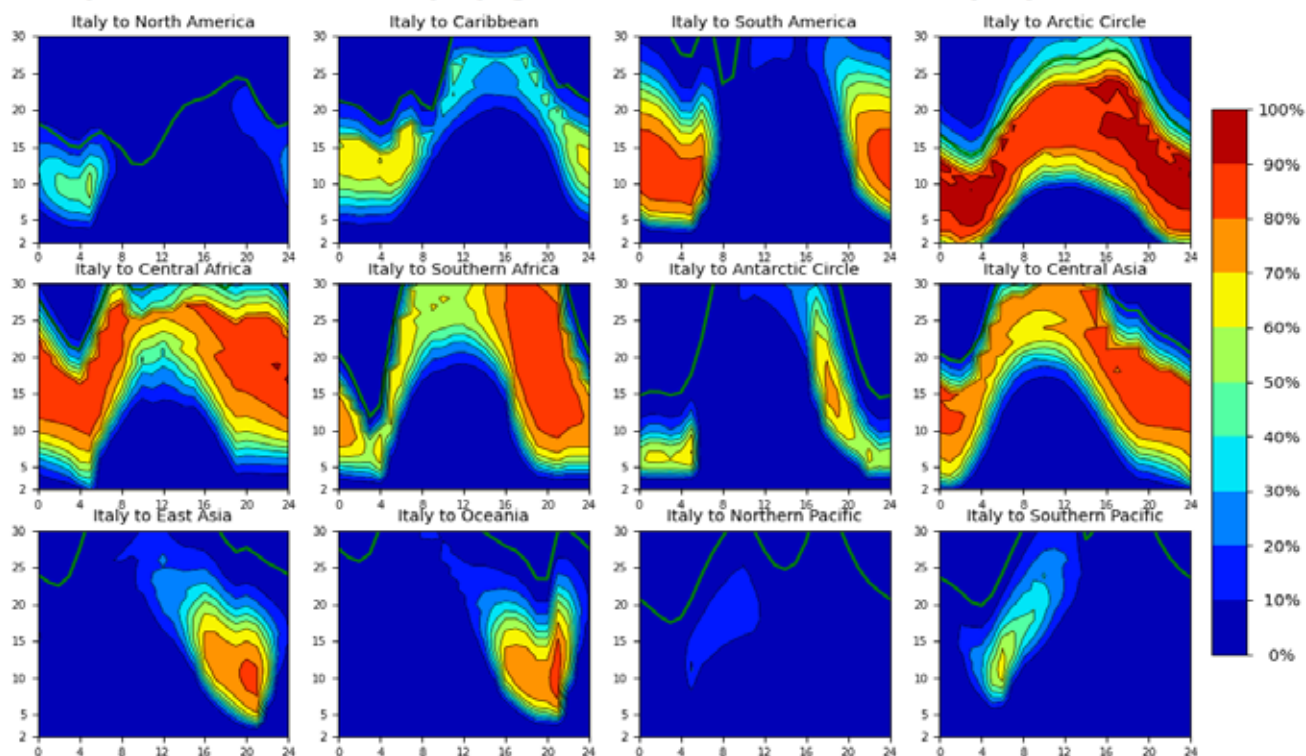
Associazione Nazionale
Marinai d'Italia

Piazza Randaccio, 2 - 00195

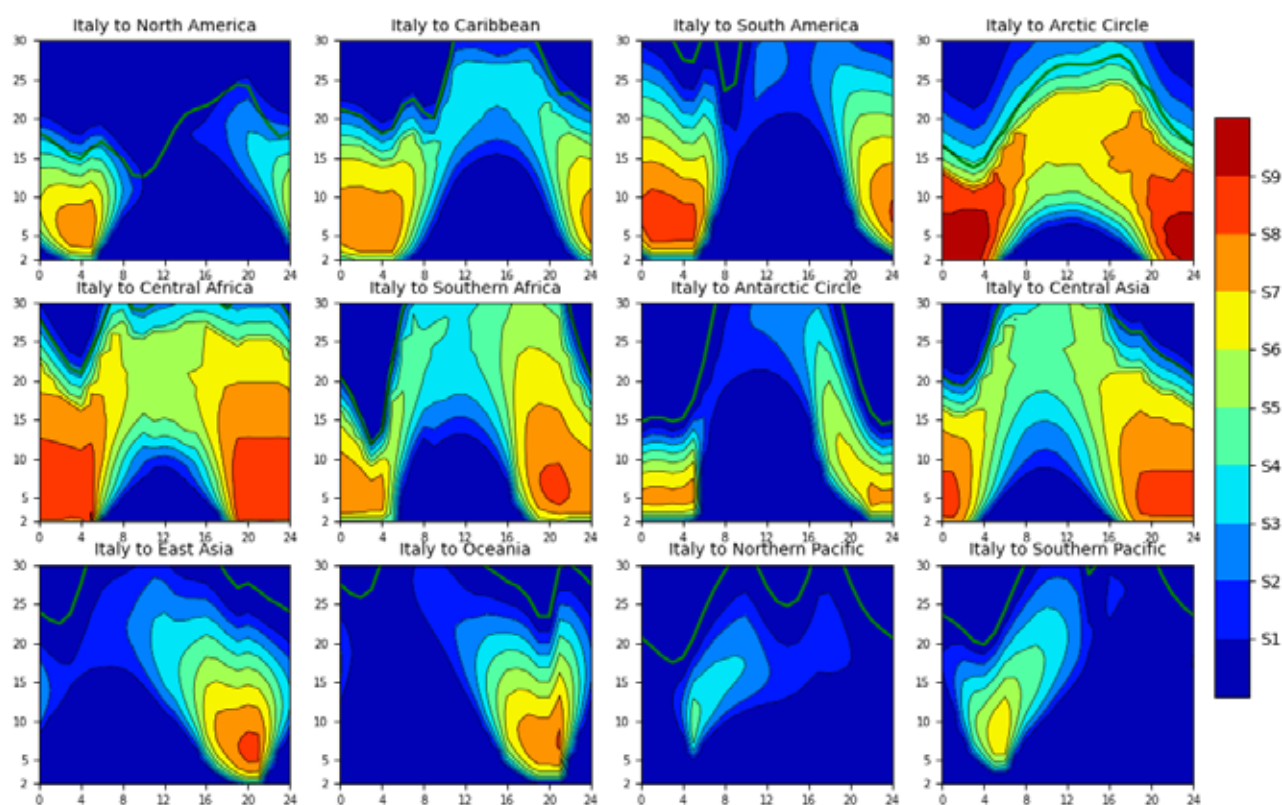
tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

e-mail segnalanza@marinaiditalia.com

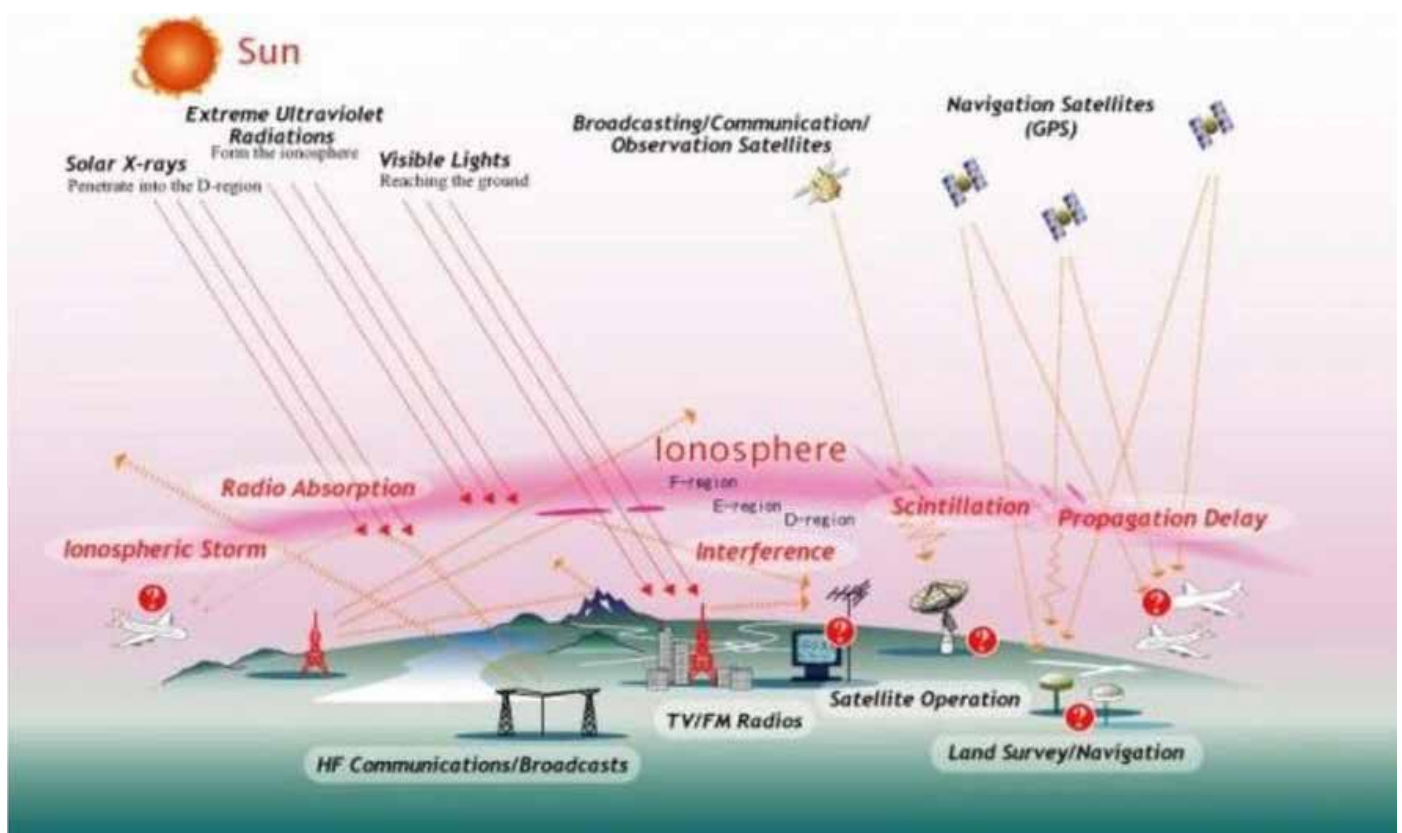
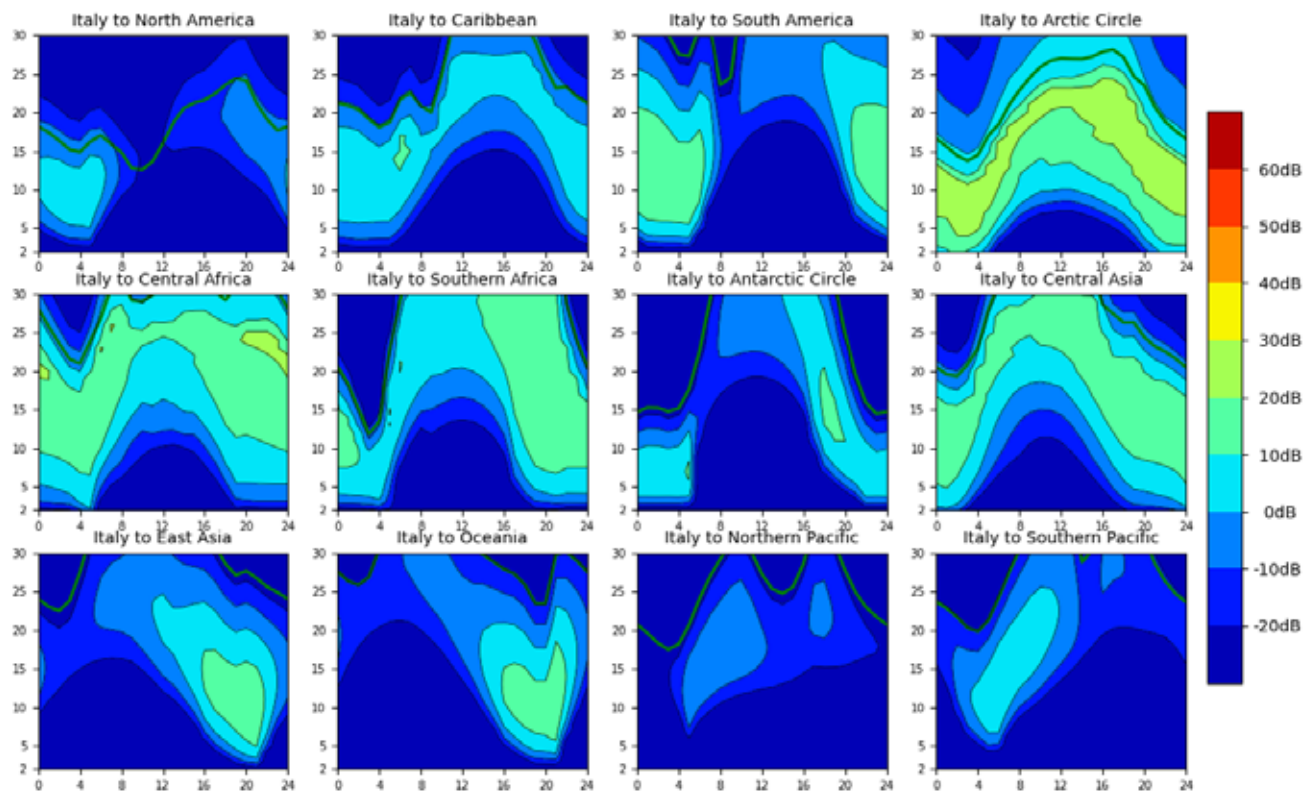
Aprile 2024 -Previsioni di propagazione in Basic Circuit Reliability- by IU5HIV



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



Aprile 2024 -Previsioni di propagazione in SNR- by IUSHIV



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 doc 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 doc 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 doc 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 Marinali 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 title "ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI" in blue, flanked by a coat of arms on the left and a diamond-shaped logo on the right. Below the title is "Affiliata A.R.I.". A large rectangular box with a red and green border is intended for a photo. To the right of this box are labels for "Nominativo:", "Cognome:", and "Nome:". A circular logo with an anchor and the text "RADIOAMATORI ARMI MARINAI" is positioned to the right of the labels.



QSL NAVALI

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



85ØHRA

DJ8PF



DORA JULIUS ACHT PICO FARAD

MF-RUNDE 241

DOK: O46

Heinrich Szymaniak
Eschenweg 9
D-4712 WERNE
W-GERMANY

GB175PO
TM &

DF5LQ

JD44XK
/MM



SS THOR HEYERDAHL
SAILS: 700 QM MEMBER OF THE CREW



E21CJN BANGKOK

THAILAND - THAILAND

Galway Bay Hookers, West Coast of Ireland

EI8DD

ITU 27
WAC EUR
WAZ 14

Confirming	Day	Month	Year	UTC	Freq	Rev	Mode 2-Way
QSO With	15	7	00	1820	14.028	559	CW

2K2VA

10000 sets

timace855@gmail.com

ITALIAN RADIO AMATEUR

IT9D

http://home.virgin.it/it9d

GB6SS/MM

Scarborough Special Events Group
No 21a



60th Anniversary - Dunkirk Small Ships

best wishes from

IK4YNP



DF4BV

Heinz Möller - Nordende 34 - D-21782 Bükkau. DOK E32

85ØHRA

Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri
Motovedetta Classe 700

IK1YJM



C.O.T.A. Carabinieri On The Air
member # 180-OR

GB175PO
TM175

OH1UU



TOIVO LAIMITAINEN

Dutch Maritime Mobile Station



PE3MK/MM



73, Michael



RUSSIAN EXPEDITION «NORTH POLE-411»



RI41POL

ITALIAN RADIO
IT9

CENTURY OF UNDERWATER
100 REY NORSEWADOMY

UE10

Ukrainian Amateur Radio Station



UT5IP

Sea of Azov



WT5Y



DF4DV

Heinz Möller - Nordende 34 - D-21782 Borkum

DOK E32

FOTO STORICHE



Corvetta SIBILLA (1987 - 2015)



Nave posareti FILICUDI (1954 - 1977)

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)"

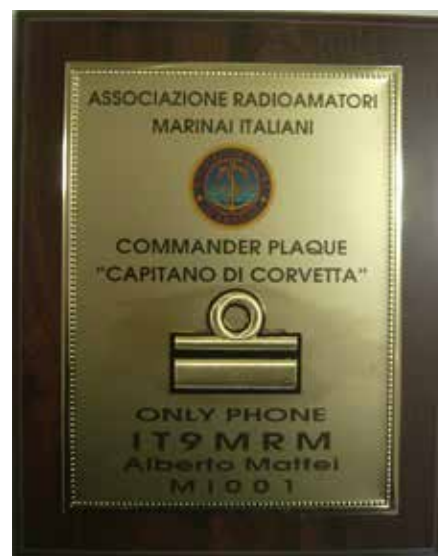
SOTTOCATEGORIE

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:

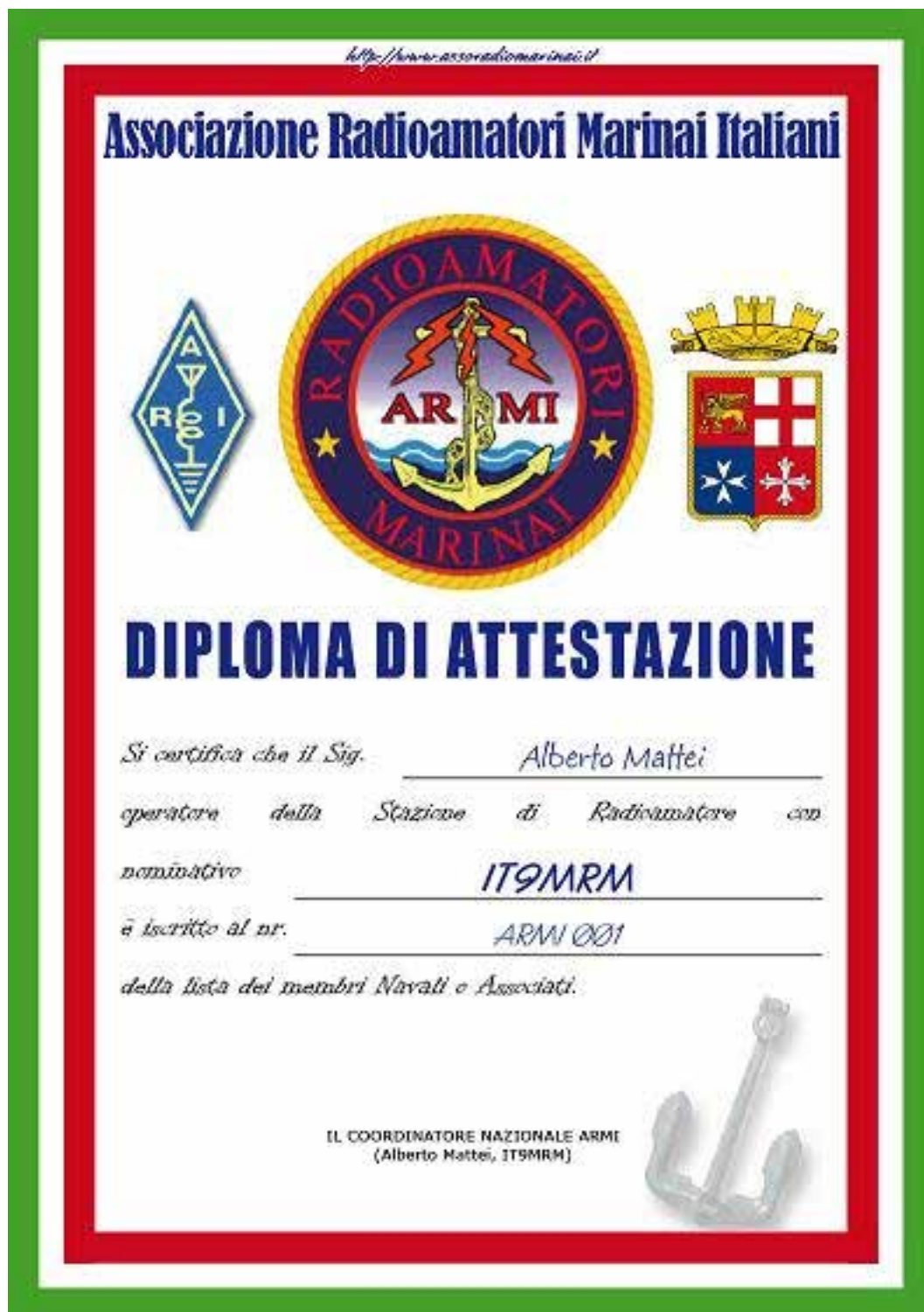
Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.)

Alberto Mattei (IT9MRM)

Via Enrico Millo, 20

I-96011 Augusta (SR)

ITALY



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	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:

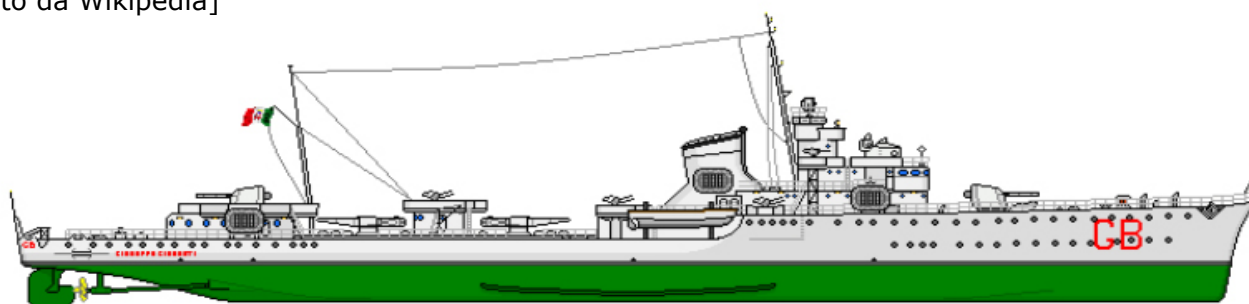
«Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo, capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile [...] consacrerò tutte le mie forze [...] affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle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

ASSORADIOMARINA.IT

Premessa

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

REGOLAMENTO

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



PRIMA SQUADRA NAVALE

La prima Squadra Navale è composta da:

- V^ Divisione Corazzate: Giulio Cesare (GC) - Cavour (CV) - Duilio (DU) - Doria (DO);
- IX^ Divisione Corazzate: Littorio (LT) - Vittorio Veneto (VV) - Roma (RO);
- I^ Divisione Incrociatori: Zara (ZA) - Gorizia (GO) - Fiume (FI);
- IV^ Divisione Incrociatori: A. Da Barbiano (BA) - L. Cadorna (LA) - A. Di Giussano (GI) - A. Diaz (DI)
- VIII^ Divisione Incrociatori: Duca degli Abruzzi (AZ) - G. Garibaldi (GG);
- III^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: F. Nullo (NL) - N. Sauro (SU) - D. Manin (MA) - C. Battisti (BT)
- V^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Pantera (PT) - Tigre (TI) - Leone (LE)
- VII^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Freccia (FR) - Dardo (DA) - Saetta (SA) - Strale (ST);
- VIII^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Folgore (FG) - Fulmine (FL) - Baleno (BO) - Lampo (LP)
- IX^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Alfieri (AF) - Oriani (OA) - Carducci (CD) - Gioberti (GB);
- XIV^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Vivaldi (VI) - Da Noli (DN) - Malocello (MC) - Pancaldo (PN);
- XV^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Pigafetta (PI) - Da Mosto (DM) - Da Verrazzano (DV) - Zeno (ZE)
- XVI^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Da Recco (DR) - Pessagno (PS) - Tarigo (TA) - Usodimare (US);
- I^ Squadriglia Torpedinieri: Airone (AO) - Ariel (AE) - Aretusa (AU) - Alcione (AC)
- II^ Squadriglia Torpedinieri: Papa (PA) - Montanari (MN) - Chinotto (CN)
- III^ Squadriglia Torpedinieri: Prestinari (PR) - Audace (AD) - Gru (GU) - Minerva (MI)
- IV^ Squadriglia Torpedinieri: Stocco (SO) - Messori (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 - 1A - 6I	IZ0MQV - IU3MEY IZ3CAR - IU0MUN
 V^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE 1T - 1I - 1F	IS0HGX - IU8FSU IQ7QN	 VII^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE 6R - 1A - 6A - 6T	IW0BTN - IS0HMY IS0CDS - IW0HIQ
 VIII^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE 66 - 6I - 6N - 1P	IK7FPU - IS0HMQ IT9ACJ - I3JYL	 IX^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE A6 - 1A - 6I - 6N	IZ5RZS - IQ9BF - IU7OUD (1)
 XIV^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE VI - 6N - 6I - 6N	IW1CDU - IT9ETC IG9ITO - IZ8CJT	 XV^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE 1I - 6I - 6V - 7F	IU0KNS - IS0IEK IT9GHW - IW0GFS
 XVI^A SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE 1R - 66 - 7A - 1I	IU8NNS - IV3HJB IU2BYH - IK8IJN	 I^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE A1 - A6 - A11 - A6	IK8NKQ - IT9MRM IV3XPP - IK5AEQ
 II^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 1A - 1N - 6I - 6I	(4)	 III^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERE 1R - A1 - 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 1N - 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) - Aldebarn (AL)
- XIII ^ Squadriglia Torpediniere: Circe (CC) - Calliope (CP) - Calipso (CI)
- XIV ^ Squadriglia Torpediniere: Polluce (PC) - Pleiadi (PL) - Palade (PD)
- XV ^ Squadriglia Torpediniere: Confienza (CF) - Solferino (SL) - San Martino (SM)
- XVI ^ Squadriglia Torpediniere: Mozambano (MB) - Calatafimi (CM) - Carini (CA) - La Masa (LM)

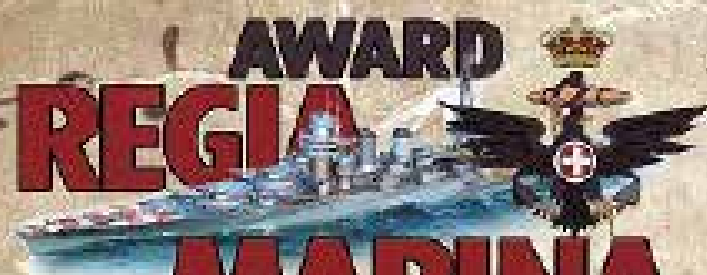


STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

 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 - TN - 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 RN - FZ - BR - AP	IS0GVH - IT9CLY IW5BBV - IS0UNG
 IX ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS FS - FI - MT	I1PJK - IT9IBQ (1)	 X ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS VS - SF - SI	IT9YBL - IU4FLT IS0SRN
 XI ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS FS - FI - SF - ON	IK5TBI - IW9FI IU8IYW - IZ7LOW	 XII ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS AT - AN - AI	IT9CVX - IS0DSW IU6OMV
 XIII ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS FF - FP - FI	IU8CFS - IU8FWT IT9GND	 XIV ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS PF - PI - PN	(3)
 XV ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS FF - SI - SM	I8URR - IZ0ARL IQ9AAD	 XVI ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS MR - FM - FA - IM	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

SDA
EXPRESS COURIER





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



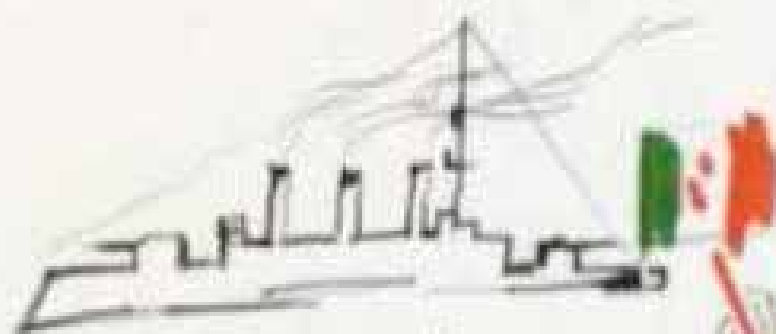
Anita Flaschetti

**CON IL CUORE
OLTRE IL VIRUS**
COVID-19: l'impegno della Marina Militare

MARINA
MILITARE

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

Wi i Marinai d'Italia



GADGET'S



capi di abbigliamento originali
MADE IN ITALY

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

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

www.assoradiomarinai.it
info@assoradiomarinai.it

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



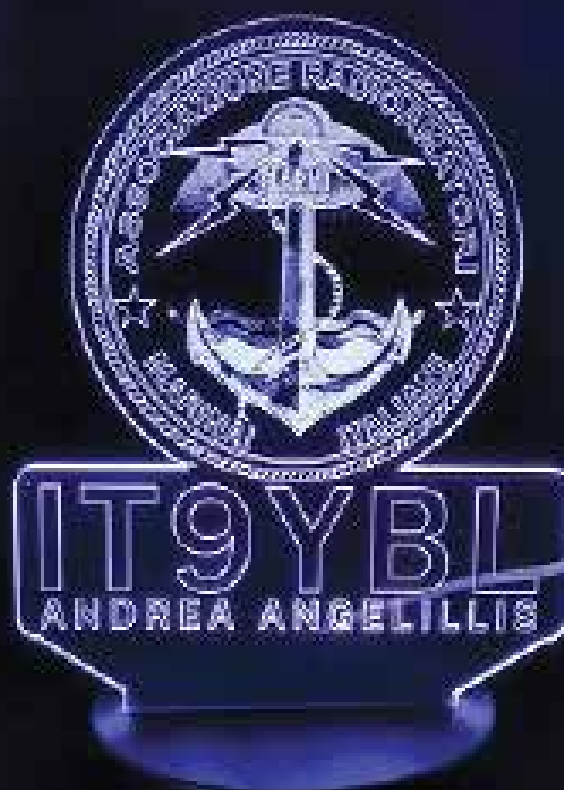
by **NICO'S**

**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

L A M P A D A
IN PEXIGLASS MULTICOLORE

CON PERSONALIZZAZIONE NOMINATIVO E NOME OPERATORE

WWW.ASSORADIOMARINA.IT



IT 9MRM
Alberto

ARM 001



GADGETS
**TOPPE
PATCHES**

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

stickerland

Grafica & Stampa - Adesivi & Ricami

**PREZZI
BASSI**



stickerland@libero.it

WWW.STICKERLAND.IT

ABBONATI

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



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

editoria/Notiziario della Marina/come abbonarsi

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



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it



AMAZON STORE MARINA MILITARE

NAVE VESPUCCI

IL MISTERO DEL TEMPO



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

240 pagine, 30x29.5, rilegato

ACQUISTABILE SU

amazon.it/marinamilitare



Inquadra
il Qr-code

www.marina.difesa.it



MARINA
MILITARE

LE BATTAGLIA NAVALI DELLA REGIA MARINA

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

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

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

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

ploma, da regolamento a regolamento.

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

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

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

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

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

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

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

Teulada";

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

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

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

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

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

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

BATTAGLIA NAVALE DI

MEZZO
GIUGNO

DAL 12 AL 16
GIUGNO



L'AWARD DELLA BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO GIUGNO

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 Mezzo Giugno" ed in formato grafico, bisogna contattare almeno due delle stazioni Jolly di seguito elencati :

IZ7AUH [SV] - IU7OUD [GB] - IT9JPW [AI] - IW0GFS [ZE] - I2DMK [RM] - IZ1GJK [VV] - IZ0DIB [TR] - IOQMY [GO] - IT9ASD [GG] - IT9EYV [DD] - IK7FPU [FG] - IW0BTN [FR] - IS0HMZ [SA] - IZ0HDB [LG] - IU0GCO [AV] - IZ0PAP [CN] - IU8CEU [CZ] - IU0DZA [GE] - IS0UNG [AP] - IW5BBV [BG] - IU0KNS [PI]

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

Per questo award valgono solo i contatti effettuati dal **12 al 16 GIUGNO 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



VERTICALI CORTE PER MEZZI MOBILI

di Maurizio Diana, IU5HIV - MI



Auto, camper, camion, barche, come lavorare le decametriche dai mezzi mobili utilizzando antenne verticali dalle dimensioni accettabili? Semplice, utilizzando verticali "corte", ovvero per definizione: qualsiasi antenna di lunghezza inferiore al quarto d'onda. Infatti le antenne verticali se sono più corte, anche di molto, del quarto d'onda possono essere rese risonanti caricandole con una bobina in serie allo stilo collocata alla base o a una certa distanza dalla stessa tenendo presente che è bene non posizionarla oltre il 50/60% distante dalla base in relazione alla lunghezza dello stilo. Nel caso di antenne molto accorciate è bene mettere la bobina al 50% di distanza dalla base per ottenere le migliori prestazioni e la lunghezza dello stilo accorciato è bene non scenda sotto il 20% rispetto alla lunghezza del quarto d'onda. Questa soluzione diventa utilissima proprio per poter lavorare sulle bande decametriche utilizzando mezzi mobili dotati di antenne abbastanza efficienti e di dimensioni ridotte, l'importante è riuscire a compensare la lunghezza mancante in sviluppo verticale che abbiamo sacrificato con una bobina in serie il cui calcolo però a dire il vero per la sua complessità spesso scoraggia... proprio per questo ho realizzato un programma in Access dove immettendo alcuni dati si ottiene il numero di spire con cui dovremo realizzare l'avvolgimento della nostra bobina da inserire in serie al corto spezzone di stilo per renderlo risonante.

Come mia consuetudine ho voluto ancora una volta raccogliere in un programma veloce e intuitivo le complicate formule traslate da vari testi "sacri" del radiantismo per poter facilitare il lavoro dello sperimentatore...ovvero il nostro! Nelle opzioni di progettazione ho limitato la percentuale di distanza della bobina dalla base nella scelta di "0%", "25%" e "50%" in quanto mi sembrano le posizioni più ideali, per l'avvolgimento utilizzate pure filo del diametro di 2 oppure 2,5 mm e comunque tenete conto che il diametro del supporto e del filo più grosso è meglio è, idem per la spaziatura che più ampia è meglio è. E ora passiamo al programma che in assenza di strumentazione adatta vi saprà fornire con una approssimazione accettabile il valore in microhenry della bobina. Dalla schermata iniziale (figura Input) vediamo che lo svolgimento del calcolo si svolge attraverso tre distinti fasi: la 1) riguarda la progettazione dello stilo accorciato con posizionamento della bobina ; la 2) per calcolare il valore dei micro henry richiesti e del rapporto diametro/lunghezza del supporto; la 3) per sapere finalmente il numero di spire dell'avvolgimento. Ora proseguiamo con un esempio di calcolo e aprendo la fase 1 (figura1) ipotizzando di voler operare sui 14 MHz utilizzando uno stilo lungo il 40% rispetto al quarto d'onda della frequenza, immettiamo questi due valori e otterremo come lunghezza accorciata uno stilo di 2,06 metri (misura

ben proponibile per il nostro utilizzo invece dei ben oltre 5 metri del quarto d'onda nominale), quindi scegliendo di collocare la bobina alla distanza del 25% dello stesso otterremo come distanza di posizionamento dalla base quella di 51 cm, a questo punto cliccando e aprendo la maschera del "valore XL" nella tabella riportata (figura 2) andremo a cercare nella colonna "percentuale accorciamento stilo" il valore del 40% precedentemente scelto per lo stilo e vedremo che per la distanza della bobina dalla base pari al 25% il valore XL corrispondente è di "900". Ora si continua nel programma passando alla fase 2 (figura 3) dove immettendo il valore XL precedentemente trovato (900) e la frequenza di lavoro in MHz (14) otterremo il valore in micro henry della bobina, in questo caso il calcolo ci dice che sarà di 10,24; successivamente calcoleremo il rapporto diametro/lunghezza del supporto della bobina immettendo nei sottostanti campi il diametro del supporto che abbiamo (3 cm ad esempio) e la lunghezza su cui vogliamo sia distribuito l'avvolgimento di filo sempre sul supporto (20 cm in questo caso come scelta) ottenendo come valore di rapporto 0,15. Così possiamo passare seguendo il programma a scoprire quale sarà il valore del fattore Y (figura 4) e nell'apposita tabella vedremo che al rapporto D/L con valore 0,15 corrisponde un fattore Y di 0,939. Bene a questo punto si passa alla fase 3 (figura 5) dove immettendo nei campi richiesti il valore del fattore Y (0,939), il diametro del supporto della bobina (3 cm), la lunghezza di distribuzione sul supporto che vogliamo abbia l'avvolgimento (20 cm) e il valore dei micro henry (10,24) con un clic sapremo che la bobina sarà composta da un numero di spire uguale a 49,55 (che naturalmente arrotonderemo a 49 o 50). Sembra complicato detto così ma non lo è; Il pregio del programma è che avendo a disposizione un qualsiasi stilo lungo un certo tot e un qualsiasi supporto per bobina del diametro e lungo un certo tot possiamo velocemente progettare a quale frequenza utilizzarlo calcolando in maniera sufficientemente precisa il numero di spire dell'avvolgimento con pochi clic di mouse e senza impazzire nel cercare le formule. Naturalmente oltre ai dati che vi viene richiesto di immettere, nel programma sono già implementati i valori fissi che servono nelle formule, pertanto non state a smanecchiare nelle proprietà dei campi per non rischiare di cancellare le impostazioni, comunque è bene tenere una copia del programma di riserva nel caso succedesse. Altro punto da dire è che ho implementato anche una maschera chiamata "Appunti" (figura 6) richiamabile da tutte le altre maschere dove potrete mano a mano copiare i dati che state calcolando, per cancellarli dovreste utilizzare il pulsantino "cancella record" che vi ho impostato in alto a destra. Naturalmente potrete utilizzare il programma anche ad esempio per progettare dipoli filari o antenne tipo ground plane accorciati utilizzando le bobine così calcolate una per ogni braccio nei dipoli e una sia per il radiatore che per i radiali delle ground plane. Agli interessati che mi contatteranno spedirò via e-mail il file col programma. Per utilizzarlo

dovrete avere sul vostro pc installato il pacchetto Office della Microsoft dalla versione 2007 in poi.



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





A.R.M.I.

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

www.assoradiomarinai.it



Perchè diventare un Radioamatore di Marina?

Ha 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.