

# 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

275/2024



# 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](mailto: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	INCRSA 2024 - Considerazioni finali
11	Classifica Stazioni Radio Costiere
15	Classifica Hunter
19	International Naval Contest 2023 - Classifica finale
25	Viaggio nel passato
26	Sorridi ragazzo..
28	Con la pelle appesa ad un chiodo - Torpediniera Clio - Parte Seconda
38	Santa Rosa Roma
42	Radiazione e trasmissioni - Test antenne
52	ITS Amerigo Vespucci World Campaign Award – 2023-2025
55	Propagazione di Maggio
59	Nuova ID Card ARMI
60	QSL Navali
63	Foto storiche
64	La stazione radio di.. IZ8EFD - La QSL dei soci: IU3GPT
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	Organizzazione territoriale

# EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Accoci al nostro appuntamento mensile con il nostro bollettino dei marinai. Abbiamo lasciato alle spalle un grande contest delle stazioni radio costiere, che ci ha dato grandi soddisfazioni. Potete vedere e leggere in questo numero le considerazioni di alcuni capo team e tutte le classifiche e dati statistiche della gara. Inoltre con questo numero abbiamo inserito anche la classifica dell'International Naval Contest effettuato a Dicembre del 2023. Ancora grandi soddisfazioni ci hanno regalato i nostri soci ARMI nel giungere tra i primi in assoluto, parlo del numero uno in questo campo, LY2MM Albinas che ha conquistato il primo posto nella categoria CW sbaragliando operatori blasonati del MF e dell'INORC; si aggiunge a questa lista di numero uno anche 9A1AA Ivo ed il nostro IT9HRL Rosario. Ancora una volta l'ARMI con i propri uomini è ai primi posti delle classifiche internazionali nel campo navale. Abbiamo terminato l'attività con

il nominativo speciale IY9MM dove ha visto la partecipazione di ben sette operatori che hanno trasmesso in tutti i modi ed in tutte le bande, portando questo nominativo marconiano in tutti e sei continenti, dall'Antartide, all'Artico (Polo Nord), dal continente Australiano al continente Americano. Molti sono stati gli europei che pur di collegare il nominativo speciale si accavallavano l'uno all'altro creando un buon pile-up. La QSL cartacea è stata stampata e può essere richiesta tramite QSL Manager, l'invio è solo diretto via posta (quindi previo busta preindirizzata e pre affrancata). Purtroppo l'ARI con una circolare ha deliberato che solo i nominativi appartenenti al CSMI potranno usufruire del bureau ARI, tutti gli altri non saranno ammessi. Intanto continuano le operazioni con il nominativo speciale II1GM dedicato al 150° anniversario dalla nascita di Guglielmo Marconi. Il nominativo è operativo 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. Bene, vi lascio, alla lettura di questo numero, dandovi appuntamento al prossimo Bollettino dei Marinai, alla seconda settimana di Maggio. 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 **Marzo** e la metà del mese di **Aprile**, 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.



**PD7JV/mm:** J P "John" van Voorst è il Capitano dell'imbarcazione fluviale HYDROVAC 6 (IMO: 8959130) è una nave cisterna per acque interne. La sua lunghezza fuori tutto (LOA) è di 80,04 metri e la sua larghezza è di 7,54 metri. La nave batte bandiera olandese ed è stata costruita nel 1953. Naviga nel tratto Rivierdijk a Rotterdam, trasportando vario materiale. John è molto attivo in radio e lo si ascolta soprattutto in FT8 ma di tanto in tanto opera anche in fonia. Scambia molto volentieri la QSL e la potete inviare oltre ai modi elettronici (mail o eQSL), potete inviarla anche via bureau oppure diretta al suo indirizzo: J P "John" van Voorst - L de C Laan Nr 315 - Vlaardingen Zuid - Holland 3136NS - Netherlands



**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

solo via LOTW, eQSL e QRZ.com. Per chi vuole la QSL va inviata all'indirizzo in Moldavia (dove risiede la famiglia): Gennadiy KOVALYOV - DOBROGEA CHISHINEU MD-2086 - Moldova



**G7ESK/MM:** Paul Leybourne vive ed opera a bordo della sua barca a vela nel porto turistico di Poole nel Dorset (Inghilterra). Opera principalmente in fonia e lo trovate in 40 metri o in 20 metri. Per la QSL scambia solo via eQSL.



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 15 Marzo 2024 al 12 Aprile 2024), ecco di seguito i nominativi: G7ESK - K9OM - S21RW - **PD7JV** - OE5SRL - **VK6JJJ** - DK1VK - OE5SRL - **FO4AE** - **UR7FM** -



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



**UR7FM/mm:** Gennadiy "Genn" Kovalyov è il direttore di macchina della petroliera "RAMBO" (ex NSS FORTUNE, ex AGIOS CHARALAMBOS). M/V RAMBO (IMO: 9262730) è un Bulk Carrier e naviga sotto la bandiera della Liberia. La sua lunghezza complessiva (LOA) è di 290 metri e la sua larghezza è di 47 metri. Attualmente sta navigando sotto le coste del Sud Africa in direzione Guinea. Gennadiy è molto attivo in radio, e lo ritrova tutti i giorni in HF nella modalità digitale (soprattutto in FT8). Utilizza a bordo un piccolo XIEGU X6100 con un'antenna filare tipo ENDFEED. Per la QSL scambia volentieri

# NOTIZIARIO DEI MARINAI

## INCRSA 2024 - CONSIDERAZIONI FINALI

di Alberto Mattei, IT9MRM

### Italian Navy Coastal Radio Stations 2024

From Mar 08 to Mar 17, 2024

**116,226**  
QSO

**24,322**  
Hunters

**183**  
Countries

**10**  
Days

Adesso a mente serena è molto più facile elaborare quanto è successo. Il tabellone e tutti i grafici ne sono una prova. Aver superato i 116,000 contatti in soli dieci giorni è un record da scrivere negli annali dell'ARMI (e forse anche di altre associazioni o addirittura di DX-Pedition). Ho rivisto, giusto per curiosità anche alcuni dati degli anni passati ed il salto di qualità si vede. Sarà sicuramente dovuto al ciclo propagativo che è in una fase positiva, ma la mole dei singoli cacciatori (ben 24,322 singoli operatori) è devoluta sicuramente alla grande macchina che muove questo award, che è arrivato alla sua diciottesima edizione. Mi ricordo che siamo partiti alle prime armi (giusto per rimanere in sintonia con l'associazione), con i colleghi che pur sacrificandosi tanto hanno cercato di collegare il maggior numero di stazioni (i primi dati che abbiamo raccolto risalgono al 2009 con ben 7186 collegamenti). Di passi ne abbiamo fatti e oltre ad evolverci come associazione nella gestione dell'award (vedasi piattaforma HAMAWARD), i numeri di QSO hanno raggiunto un numero astronomico (rispetto alle migliaia degli anni passati). Alcuni dati più recenti ve li trascrivo giusto per rendersi conto di cosa abbiamo fatto:

- anno 2022: 39,848
- anno 2023: 82,607
- anno 2024: 116,226

La progressione è notevole e questo è un merito alla grande risorsa umana che abbiamo tra le nostre fila.

I teams si sono evoluti professionalmente e sono (anno dopo anno) più agguerriti. Hanno voglia di battere ognuno il suo record personale. Non è più una competizione tra stazioni speciali radio costiere, ma una sorta di guerra tra loro stessi. Gli operatori in fonia hanno avuto modo di fare tantissimi QSO ed il grafico premia questa modalità che è la prima in assoluto con ben 44,540 contatti; la seconda modalità, che quest'anno ha ribaltato il pronostico

(rispetto all'anno scorso) è il modo digitale FT8 che si conferma quello utilizzato con ben 31,086 QSO.

Il glorioso "Morse" è al terzo posto con (si fa per dire) ben 24,884 QSO e al quarto posto abbiamo l'FT4 con ben 13,910 QSO. Fanalino di coda sono le storiche modalità digitali (RTTY e PSK) dove ancora qualcuno resiste al loro fascino. Hanno ottenuto rispettivamente RTTY 1759 QSO e PSK 47 QSO.

Come vedete sono dei signor numeri

Cosa ci aspetta adesso per il futuro "COASTAL", sicuramente, come fatto per l'anno scorso la formula rimane la stessa, utilizzando sempre più la piattaforma HAMAWARD con tutti i suoi privilegi.

Continueremo su questa strada, apportando alcune migliorie per far divertire ancora di più i nostri operatori e soprattutto i cacciatori.

Alcune proposte sono state avanzate dai capo team, e a tempo debito provvederemo ad una video conferenza tra le parti per esprimere il loro pensiero sul da farsi per la prossima tornata.

Intanto vi anticipo qualche cosa!

Cercheremo di aumentare il numero degli operatori partecipanti invitando anche membri di altre associazioni compiacenti e che vogliono divertirsi con noi, portando tutti ad una equità di 10 unità per stazione radio costiera.

Regolamentaremo la partecipazione ad eventuali contest durante il periodo del coastal.

Regolamentaremo l'uso dei multislot nei modi digitali cercando di adottare delle frequenze ad hoc.

Amplieremo le bande in uso inserendo se è il caso anche quella dei 160 metri.

Attendiamo e siamo aperti a qualsiasi proposta che vogliate fare, per migliorare ancora di più il regolamento delle stazioni radio costiere.

L'appuntamento adesso è per il prossimo anno a Marzo e vediamo se i nostri baldi giovani riusciranno ancora di più a sorprenderci con altri grandi numeri.

## II8ICN - CONSIDERAZIONI FINALI

di Domenico De Lucia, IK8XXE

Eccoci qua, con la mente meno stanca e la tensione della competizione sparita.

Un'altra grande competizione, perché "ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS" è una competizione a tutti gli effetti e che questa edizione 2024 ha confermato per l'altissimo numero di collegamenti effettuati dai TEAM e per la presenza di agguerriti cacciatori di punti presenti per tutto l'award.

Noi del TEAM II8ICN abbiamo cercato di interpretare al meglio e onorare la competizione.

Dal punto di vista operativo abbiamo cercato di essere sempre presenti lì dove c'erano possibilità di implementare il numero di QSO analizzando le varie aperture di banda ed avere più operatori nei diversi modi.

Da TEAM LEADER non posso esimermi dal ringraziare tutti i Membri de II8ICN per la loro costanza, competenza e per i mezzi a disposizione, e per aver superato ogni record nella competizione, mi rendo conto di aver puntato SU QUANTO DI MEGLIO C'ERA A DISPOSIZIONE PER LA SCELTA DEGLI OPERATORI, non solo dal punto di vista operativo ma anche dal punto di vista umano e gestionale, voglio evidenziare che tutte le scelte sono state condivise con ognuno del TEAM, e forse questo è stato il nostro maggiore punto di forza... mai un disguido, mai una polemica!

Quest'anno purtroppo siamo stati costretti a fare a meno di due membri storici del team, IU8FRF Angelo e IZ8YAA Aurelio e questo risultato è anche merito loro che hanno permesso di migliorarci anno dopo anno, ma state tranquilli, a breve ritorneranno più forti di prima!

Personalmente per me quest'anno è stata un'edizione che non dimenticherò mai!, per la prima volta mi sono commosso ed emozionato alla radio... durante le attività, nello specifico durante il RUSSIAN DX CONTEST mi ha collegato US5QUB, OM Ucraino che ha partecipato ad un contest RUSSO, in quel momento ho capito il vero significato di fare radio e la libertà di scelte che può darti questo nostro preziosissimo hobby.

Un ringraziamento molto particolare al NOSTRO Alberto per averci dato ancora una volta la possibilità di partecipare all'evento ed essere stato pronto a recepire qualsiasi quesito e a darci immediatamente le spiegazioni e le risposte nonostante intento ad operare in radio.

Infine ma non per ultimo a nome de II8ICN voglio ringraziare tutti gli altri TEAM per aver tenuto sempre alto il livello della competizione e averci motivato sempre di più a fare bene.



## II9IGA - CONSIDERAZIONI FINALI

di Antonino Di Bella, IT9DSA

Si è conclusa un'altra importante attività radio, che ha visto riscuotere un successo strepitoso senza precedenti, sia dal punto di vista della partecipazione di stazioni a livello mondiale, che per numero di operatori impegnati.

Il ricordo delle stazioni radio costiere, non poteva passare inosservato sulle varie bande di frequenza, è stata occasione per echeggiare il professionismo che vi fu nelle radiocomunicazioni da parte del personale addetto sulla terraferma, che ha rappresentato, per le navi in navigazione, unico baluardo di riferimento non soltanto per garantirne lo svolgimento di collegamenti in ambito commerciale, ma soprattutto a tutelarne il supporto per la salvaguardia e la sicurezza a bordo.

Quest'anno il nostro Team scarsamente esiguo, formato da IT9CLY e IT9DSA neanche sufficiente a coprire tutti i modi operativi di emissione, abbiamo voluto dare seguito alle fondamenta che caratterizzano i nostri principi, basati esclusivamente a volere onorare il grande e unico condottiero, ispiratore, istruttore del gruppo, degno di nota encomiabile, in questa competizione assente perché impedito da vicissitudini personali, ma presente in tutte le altre manifestazioni sin dal 2013, in grado di portare la Sezione ai piani alti della notorietà; a lui dobbiamo i trofei ARMI orgogliosamente conservati in bacheca: IT9CKA non

ha certo bisogno di preamboli di presentazione! 40 anni di servizio condiviso tra mare e sala operativa costiera.

Con la certezza assoluta di averlo tra noi l'anno venturo, da cui si potrà evincere un'altra storia, al momento desideriamo vivamente ringraziare quanti si sono prodigati nell'effettuare il contatto, scusandoci per la mancata assidua partecipazione, un saluto particolare agli SWL, anima propedeutica della radio.

Alla prossima!



## II5IDK - CONSIDERAZIONI FINALI

di Paolo Dani, IK5SRF

Dall'8 al 17 Marzo scorso si è svolto, anche quest'anno, l'award delle stazioni costiere italiane, patrocinato dalla Associazione Radioamatori Marinai italiani.

La nostra sezione ARI di Livorno ha partecipato alla manifestazione, utilizzando il nominativo speciale II5IDK, legato a Maritele Livorno, in rappresentanza della locale stazione costiera. La manifestazione ha riscosso un grande interesse, ben esplicitato dal numero generale di QSO effettuati che è andato oltre i 116.000.

Nello specifico poi, II5IDK tramite l'appassionata attività dei nostri soci di Livorno, ha effettuato circa 9.500 contatti in varie modalità (fonia, telegrafia e digitale), effettuando QSO con oltre 100 paesi nel mondo.

Ai fini meramente statistici, da segnalare che la nostra rappresentanza livornese ha conseguito un ottimo 2° posto nella categoria SSB (con Alessandro IZ5CMI al primo posto generale) ed un altrettanto lusinghiero 2° posto nella categoria RTTY/PSK, grazie all'ottimo lavoro in particolare di Roy IU5RPJ.

Lo scopo primario, comunque, era quello di mantenere "on air" la rappresentanza locale, operando in radio nella maniera più consona possibile, con professionalità e divertimento. Ed indubbiamente questo è stato raggiunto.

Un grazie a tutto il gruppo di II5IDK ARI Livorno, composto da :

IK5FTL – Carlo  
IK5PYM – Marco  
IK5SRF – Paolo  
IU5GEZ – Franz  
IU5HWS – Giorgio  
IU5LCL – Marco  
IU5RPJ – Roy  
IW5ELA – Alessandro  
IZ5CMI - Alessandro



## II7ICE - CONSIDERAZIONI FINALI

di Antonio Ressa, IZ7WEM

II7ICE.... presenti!!!

Un caloroso saluto a tutti da Antonio IZ7WEM, capo team per la II7ICE. Anche quest'anno ho avuto il piacere di tirar su un team e partecipare a questo bellissimo evento. Immane e doveroso ringraziamento al nostro Presidente A.R.M.I. Alberto per l'ottima organizzazione come sempre.

Considerazioni: non è sempre facile conciliare questo hobby e questi eventi con gli impegni lavorativi e familiari, ma comunque si dedica quel che si può.

Ottima la ripartizione dei punti per i vari modi, con l'incentivazione per ssb, cw ed rtty rispetto all' ft8 ed ft4; chiaramente controproducente in termini di rapporto numero contatti/ punti.

Da evidenziare, nello spirito della competizione, anche qualche dubbio fra i componenti dei team, sui contatti soprattutto nei modi digitali, di tempi di conferme e chiusure, di cui ho personalmente ricevuto invito sulla verifica sul mio team e giustificato dai contatti che il programma "lascia in coda" per mancata conferma e successivamente accavallati con i "73".

Io capo team, come giusto che siano, sono responsabili e controllori del proprio team ma anche "vigilanti" della correttezza dei restanti e devo dire

che mi ha fatto molto piacere ricevere la segnalazione per la suddetta verifica, segno di autodisciplina e autocontrollo fra di noi; i dubbi devono essere sempre chiariti.

Immane anche i soliti disturbatori e chi volutamente si pone su frequenze adiacenti creando splatter, ma non fa niente, si va avanti ugualmente.

L'auspicio è sempre quello di migliorarsi e sperare di avere più tempo a disposizione per garantire, assieme al proprio team, copertura di bande e modi più ampie possibili. Ringrazio gli altri team per la competizione e lo spettacolare numero di contatti generali ottenuto.

Grazie A.R.M.I.

E ancora

grazie Alberto.



# CLASSIFICA STAZIONI RADIO COSTIERE

N°	CALL - NAME	QSO SSB (a)	QSO CW (b)	QSO RTTY (c)	QSO PSK (d)	QSO DICHIARATI (a+b+c+d)
1	<b>II8ICN - Maritele Napoli</b>	8465	8941	719	0	18125
2	<b>IR0IDP - Maritele Cagliari</b>	2478	7442	0	0	9920
3	<b>II5IDK - Maritele Livorno</b>	7214	1210	404	30	8858
4	II9IGJ - Maritele Palombara	5274	1809	57	17	7157
5	II3ICZ - Maritele Venezia	3223	2236	56	0	5515
6	II7ICT - Maritele Taranto	4495	418	0	0	4913
7	II0IDR - Maritele Roma	3531	528	211	0	4270
8	II7ICE - Maritele Brindisi	3450	0	307	0	3757
9	II9ICF - Maritele Messina	3401	17	5	0	3423
10	II0IGU - Maritele Gaeta	992	1527	0	0	2519
11	II1ICS - Maritele La Spezia	1253	354	0	0	1607
12	II9IGA - Maritele Trapani	764	402	0	0	1166
	TOTALE	<b>44540</b>	<b>24884</b>	<b>1759</b>	<b>47</b>	<b>71230</b>

N°	CALL - NAME	QSO PUNTI	BONUS PUNTI	TOTALE PUNTI
1	<b>II8ICN - Maritele Napoli</b>	18125	78	<b>18203</b>
2	<b>IR0IDP - Maritele Cagliari</b>	9920	326	<b>10246</b>
3	<b>II5IDK - Maritele Livorno</b>	8858	60	<b>8918</b>
4	II9IGJ - Maritele Palombara	7157	46	7203
5	II3ICZ - Maritele Venezia	5515	48	5563
6	II7ICT - Maritele Taranto	4913	192	5105
7	II0IDR - Maritele Roma	4270	62	4332
8	II7ICE - Maritele Brindisi	3757	62	3819
9	II9ICF - Maritele Messina	3423	14	3437
10	II0IGU - Maritele Gaeta	2519	16	2535
11	II1ICS - Maritele La Spezia	1607	16	1623
12	II9IGA - Maritele Trapani	1166	44	1210
	TOTALE	<b>71230</b>		



## CLASSIFICA DIGIT 1 (RTTY/PSK)

N°	CALL - NAME	RTTY	PSK	QSO TOTALI
<b>1</b>	<b>II8ICN - Maritele Napoli</b>	719	0	719
<b>2</b>	<b>II5IDK - Maritele Livorno</b>	404	30	434
<b>3</b>	<b>II7ICE - Maritele Brindisi</b>	307	0	307
4	II0IDR - Maritele Roma	211	0	211
5	II9IGJ - Maritele Palombara	57	17	74
6	II3ICZ - Maritele Venezia	56	0	56
7	II9ICF - Maritele Messina	5	0	5
8	II7ICT - Maritele Taranto	0	0	0
9	IR0IDP - Maritele Cagliari	0	0	0
10	II0IGU - Maritele Gaeta	0	0	0
11	II1ICS - Maritele La Spezia	0	0	0
12	II9IGA - Maritele Trapani	0	0	0
	TOTALE	<b>1759</b>	<b>47</b>	<b>1806</b>

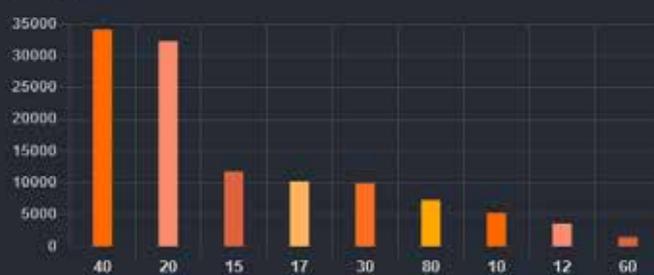
## CLASSIFICA DIGIT 2 (FT8/FT4)

N°	CALL - NAME	FT8	FT4	QSO TOTALI
<b>1</b>	<b>II8ICN - Maritele Napoli</b>	6237	3887	10124
<b>2</b>	<b>II7ICT - Maritele Taranto</b>	7462	1931	9393
<b>3</b>	<b>II7ICE - Maritele Brindisi</b>	5673	2317	7990
4	II0IDR - Maritele Roma	5095	1465	6560
5	II9IGJ - Maritele Palombara	1684	1596	3280
6	IR0IDP - Maritele Cagliari	1054	2038	3092
7	II9ICF - Maritele Messina	1828	427	2255
8	II0IGU - Maritele Gaeta	1039	0	1039
9	II5IDK - Maritele Livorno	425	197	622
10	II1ICS - Maritele La Spezia	466	23	489
11	II3ICZ - Maritele Venezia	118	29	147
12	II9IGA - Maritele Trapani	5	0	5
	TOTALE	<b>31086</b>	<b>13910</b>	<b>44996</b>

Modes



Bands



## CLASSIFICA PHONE (SSB)

N°	CALL - NAME	QSO SSB
<b>1</b>	<b>II8ICN - Maritele Napoli</b>	8465
<b>2</b>	<b>II5IDK - Maritele Livorno</b>	7214
<b>3</b>	<b>II9IGJ - Maritele Palombara</b>	5274
4	II7ICT - Maritele Taranto	4495
5	II0IDR - Maritele Roma	3531
6	II7ICE - Maritele Brindisi	3450
7	II9ICF - Maritele Messina	3401
8	II3ICZ - Maritele Venezia	3223
9	IR0IDP - Maritele Cagliari	2478
10	II1ICS - Maritele La Spezia	1253
11	II0IGU - Maritele Gaeta	992
12	II9IGA - Maritele Trapani	764
	<b>TOTALE</b>	<b>44540</b>

## CLASSIFICA MORSE (CW)

N°	CALL - NAME	QSO CW
<b>1</b>	<b>II8ICN - Maritele Napoli</b>	8941
<b>2</b>	<b>IR0IDP - Maritele Cagliari</b>	7442
<b>3</b>	<b>II3ICZ - Maritele Venezia</b>	2236
4	II9IGJ - Maritele Palombara	1809
5	II0IGU - Maritele Gaeta	1527
6	II5IDK - Maritele Livorno	1210
7	II0IDR - Maritele Roma	528
8	II7ICT - Maritele Taranto	418
9	II9IGA - Maritele Trapani	402
10	II1ICS - Maritele La Spezia	354
11	II9ICF - Maritele Messina	17
12	II7ICE - Maritele Brindisi	0
	<b>TOTALE</b>	<b>24884</b>

### Activators



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

N°	CALL - NAME	QSO SSB	QSO CW	QSO RTTY	QSO PSK	QSO TOTALI
1	<b>II8ICN - Maritele Napoli</b>	8465	8941	719	0	18125
2	<b>IR0IDP - Maritele Cagliari</b>	2478	7442	0	0	9920
3	<b>II5IDK - Maritele Livorno</b>	7214	1210	404	30	8858
4	II9IGJ - Maritele Palombara	5274	1809	57	17	7157
5	II3ICZ - Maritele Venezia	3223	2236	56	0	5515
6	II7ICT - Maritele Taranto	4495	418	0	0	4913
7	II0IDR - Maritele Roma	3531	528	211	0	4270
8	II7ICE - Maritele Brindisi	3450	0	307	0	3757
9	II9ICF - Maritele Messina	3401	17	5	0	3423
10	II0IGU - Maritele Gaeta	992	1527	0	0	2519
11	II1ICS - Maritele La Spezia	1253	354	0	0	1607
12	II9IGA - Maritele Trapani	764	402	0	0	1166
	TOTALE	<b>44540</b>	<b>24884</b>	<b>1759</b>	<b>47</b>	<b>71230</b>

## CLASSIFICA MIX GENERALE\*

N°	CALL - NAME	QSO
1	<b>II8ICN - Maritele Napoli</b>	28249
2	<b>II7ICT - Maritele Taranto</b>	14306
3	<b>IR0IDP - Maritele Cagliari</b>	13012
4	II7ICE - Maritele Brindisi	11747
5	II0IDR - Maritele Roma	10830
6	II9IGJ - Maritele Palombara	10437
7	II5IDK - Maritele Livorno	9480
8	II9ICF - Maritele Messina	5678
9	II3ICZ - Maritele Venezia	5662
10	II0IGU - Maritele Gaeta	3558
11	II1ICS - Maritele La Spezia	2096
12	II9IGA - Maritele Trapani	1171
	TOTALE	<b>116226</b>

\* Solo ai fini statistici

## CLASSIFICA RIEPILOGO

CATEGORIA	1°	2°	3°
<b>DIGIT 1</b>	<b>II8ICN</b>	<b>II5IDK</b>	<b>II7ICE</b>
<b>DIGIT 2</b>	<b>II8ICN</b>	<b>II7ICT</b>	<b>II7ICE</b>
<b>PHONE</b>	<b>II8ICN</b>	<b>II5IDK</b>	<b>II9IGJ</b>
<b>MORSE</b>	<b>II8ICN</b>	<b>IR0IDP</b>	<b>II3ICZ</b>
<b>MIXED</b>	<b>II8ICN</b>	<b>IR0IDP</b>	<b>II5IDK</b>

# CLASSIFICA HUNTER

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

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
<b>1</b>	<b>IZ6FHZ</b>	<b>288</b>	8	IZ1ESH	84
<b>2</b>	<b>LZ1DTK</b>	<b>216</b>	9	PE1LDS	80
<b>3</b>	<b>SP6SOZ</b>	<b>124</b>	"	MM0ULL	80
4	SP5ITO	116	"	SP9ADG	80
5	HA5OW	108	"	PA3DP	80
6	SP2PBY	100	10	DF2VZ	64
7	IZ7FLN	96	"	IK2YYC	64
"	9H1FL	96	11	DM2PR	60
8	9A1CC	84	"	YO6BGT	60
"	IZ3CIX	84	"	IW8RPQ	60

sino alla posizione 657 in classifica

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

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
<b>1</b>	<b>SP6SOZ</b>	<b>624</b>	11	PA3DP	324
<b>2</b>	<b>LZ1TDK</b>	<b>592</b>	12	SQ1WTB	314
<b>3</b>	<b>DC5TT</b>	<b>592</b>	13	SV1IU	270
<b>4</b>	<b>IU2PMN</b>	<b>548</b>	14	F5TLZ	268
5	OM4KK	530	15	PE1LDS	262
6	SP2PBY	476	16	HA5OW	248
7	PD0KH	460	17	IK3VVC	238
8	IZ1ESH	366	18	SP5ITO	224
9	IK2YYC	358	19	EA4CQX	222
10	OM5ZU	352	20	SP9AJD	220

sino alla posizione 10557 in classifica.

## CLASSIFICA HUNTERS "PHONE" (SSB)

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
<b>1</b>	<b>IU8PCP</b>	<b>1566</b>	11	IV3JTG	1002
<b>2</b>	<b>IT9BQS</b>	<b>1464</b>	12	IW6PWC	996
<b>3</b>	<b>LZ1TDK</b>	<b>1452</b>	13	PD0KH	948
4	9A1CC	1338	14	IZ1ESH	906
5	OH5LP	1182	15	F4FVN	900
6	SV1XG	1176	16	IU2DOZ	870
7	SP9ADG	1116	17	F4HGV	840
8	IU3QUX	1110	18	SP7MS	834
9	SP2PBY	1098	19	IZ7FLN	810
10	SQ8SEP	1014	"	IW8RRL	810

sino alla posizione 9743 in classifica.

## CLASSIFICA HUNTERS "MORSE" (CW)

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	<b>LZ3WY</b>	<b>2500</b>	10	SV1IU	1390
2	<b>OH5LP</b>	<b>2490</b>	"	IK1AAS	1390
3	<b>LZ1TDK</b>	<b>2290</b>	11	PA3DP	1290
4	F5MQU	2030	12	SP9ADG	1230
5	SV1XG	1580	13	IW6CFI	1220
6	IK1IYU	1570	14	MM0ULL	1170
7	TA2DA	1550	15	OM5ZU	1040
8	SP2PBY	1520	16	G4HLN	1020
9	SP5ITO	1500	"	HA6OZ	1020
10	IK7OFI	1390	"	EA1EVA	1020

sino alla posizione 6125 in classifica.

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

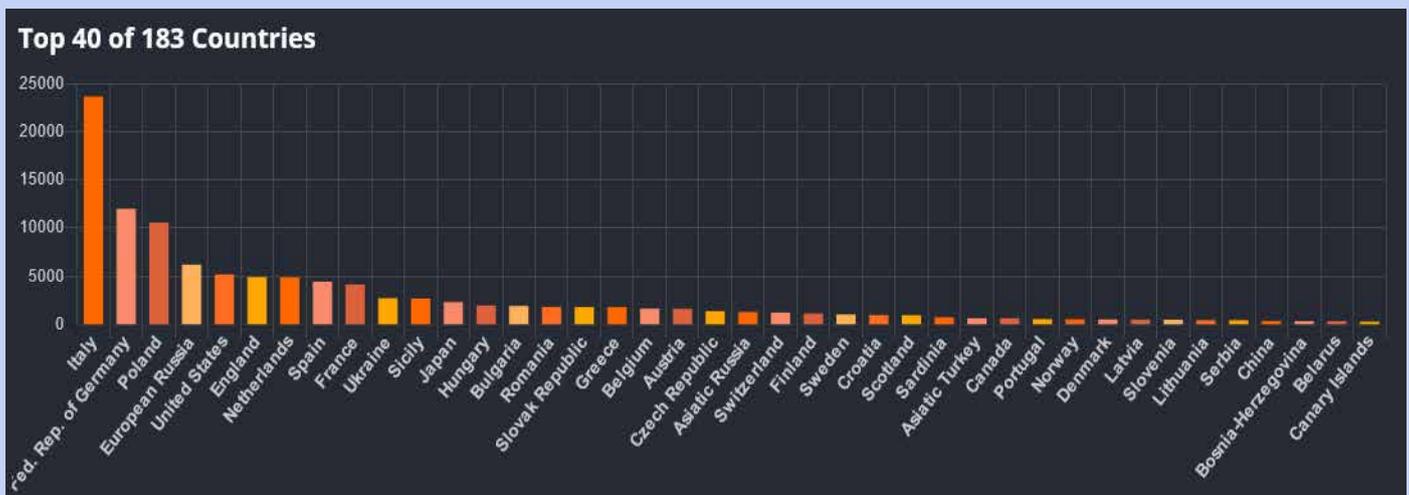
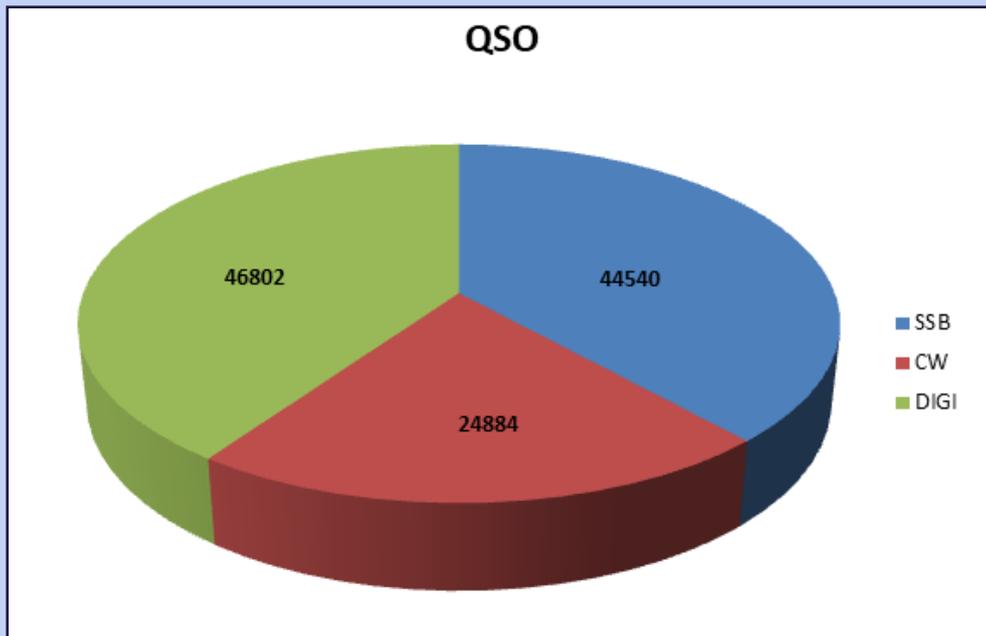
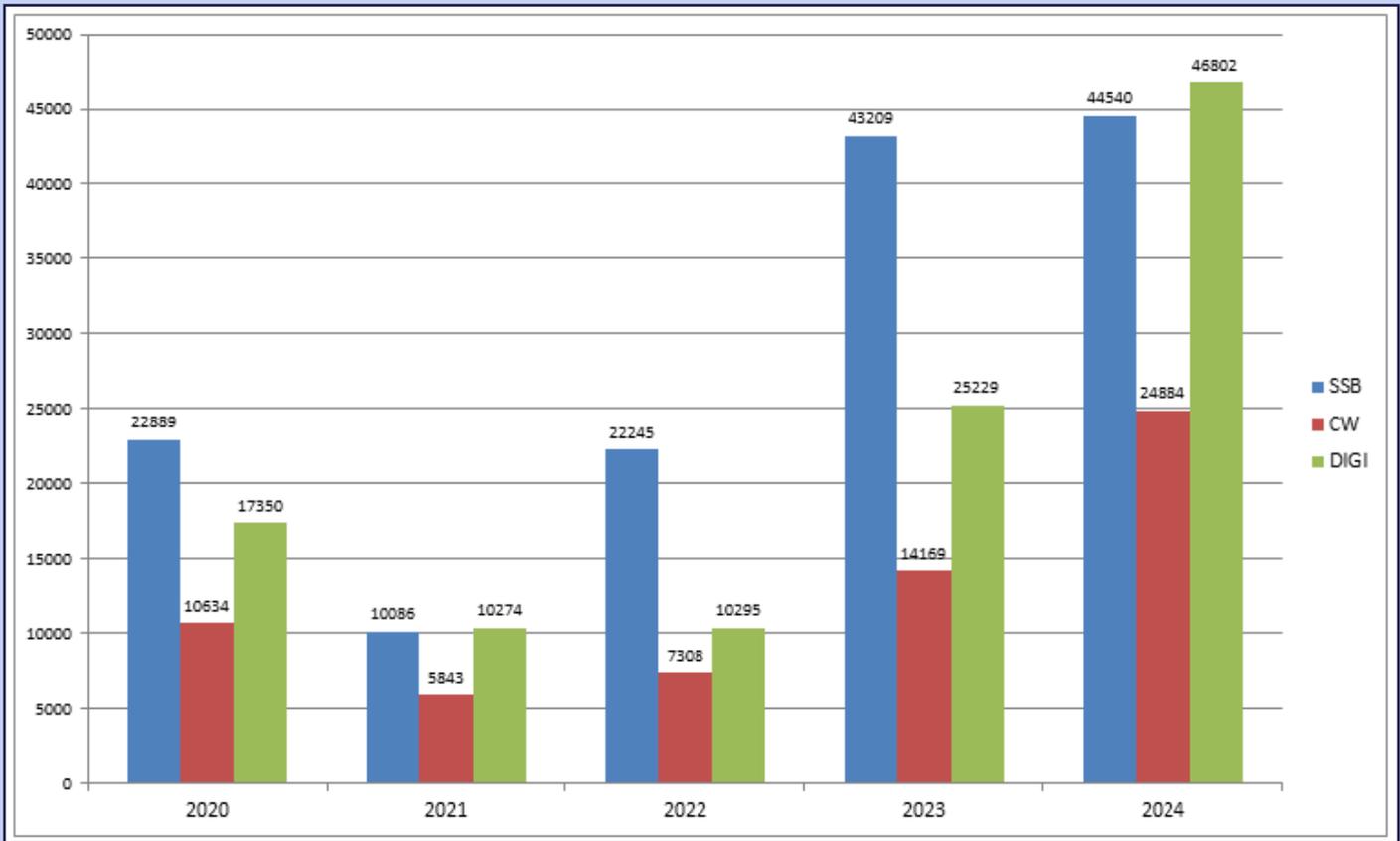
N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	<b>LZ1TDK</b>	<b>3742</b>	10	SP5ITO	1908
2	<b>OH5LP</b>	<b>3672</b>	11	EA1EVA	1770
3	<b>SV1XG</b>	<b>2756</b>	12	OM5ZU	1766
4	SP2PBY	2618	13	MM0ULL	1722
5	LZ3WY	2500	14	HA5OW	1650
6	SP9ADG	2346	15	IK1IYU	1570
7	SV1IU	2152	16	IU8PCP	1566
8	F5MQU	2030	17	TA2DA	1550
9	IK7OFI	1924	"	IZ7FLN	1500
10	PA3DP	1908	18	IT9ZEO	1498

sino alla posizione 14803 in classifica.

## CLASSIFICA HUNTERS "ALL MODE"

N°	CALL - NAME	PUNTI	N°	CALL - NAME	PUNTI
1	<b>LZ1TDK</b>	<b>4550</b>	11	F5MQU	2030
2	<b>OH5LP</b>	<b>3672</b>	12	HA5OW	2006
3	<b>SP2PBY</b>	<b>3194</b>	13	MM0ULL	1980
4	SV1XG	2756	14	IK7OFI	1924
5	SP9ADG	2532	15	IZ7FLN	1778
6	LZ3WY	2500	16	EA1EVA	1770
7	SV1IU	2422	17	IT9ZEO	1662
8	PA3DP	2312	18	9A1CC	1630
9	SP5ITO	2248	19	IK1IYU	1590
10	OM5ZU	2122	20	9H1FL	1574

sino alla posizione 24051 in classifica.





**IL N° 1**  
**DELLE VENDITE**  
**ON-LINE IN**



**RICETRASMETTITORI**  
**ACCESSORI**  
**AMPLIFICATORI**  
**ANTENNE**  
**CAVI**  
**RICAMBI**

**USATO**  
**GARANTITO**

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

**MEDIAGLOBE ELECTRONICS**

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

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



# INTERNATIONAL NAVAL CONTEST 2023 - CLASSIFICA FINALE

tratto da <https://www.oh1aj.fi/kilpailut/naval-2023/INC-2023-results.htm>



## A - NAVAL STATION ALL BAND MIXED MODE (SINGLE OP)

N°	CALL	QSO	Multiple	Points	Tot. Points
1	<b>9A1AA - MI1698</b>	278	88	1538	135344
2	DL2RPS - MF1083	235	78	1270	99060
3	DJ2IT - CA152	123	65	825	53625
4	DL6OCH - MF1075	112	50	769	38450
5	<b>IU1LPW - MI1483</b>	84	38	552	20976
6	HB9DAR - CA111	51	32	347	11104
7	OH1LD - FN1	40	24	355	8520
8	CT1BWW - PN53	23	11	131	1441
9	DL4MFR - MF1157	12	8	84	672
10	OH1PP - FN7	4	3	31	93

## B - NAVAL STATION ALL BAND CW (SINGLE OP)

N°	CALL	QSO	Multiple	Points	Tot. Points
1	<b>LY2MM - MI426</b>	319	91	1992	181272
2	DF4BV - MF742	223	79	1465	115735
3	UY500 - MF627	224	73	1411	103003
4	DB5DN - MF1141	192	77	1262	97174
5	DL1AQU - MF1114	203	77	1245	95865
6	SV5DKL - GR53	241	67	1205	80735
7	SV1DPJ - GR5	180	58	932	54056
8	TA2DA - GR51	180	51	999	50949
9	I6HWD - IN337	151	51	879	44829
10	DL5XL - RN4709	127	50	782	39100
11	OE3IAK - CA164	130	48	795	38160
12	HA2RQ - MF582	115	42	770	32340
13	SV1BJW - GR003	133	44	700	30800

N°	CALL	QSO	Multiple	Points	Tot. Points
14	DL2NFC - MF923	100	40	739	29560
15	DK6LH - CA141	91	43	631	27133
16	F6JOE - GR49	112	39	643	25077
17	DL2LQC - MF749	113	36	652	23472
18	PA5JW - MA54	95	40	571	22840
19	YO4DG - YO71	123	36	609	21924
20	OE3IDS - CA157	92	37	542	20054
21	<b>DO2XU - MI1767</b>	78	42	456	19152
22	OE5ANL - CA163	77	39	491	19149
23	DK7FX - CA149	68	33	535	17655
24	YO2DFA - GR014	80	35	467	16345
25	OH7QR - MF1062	78	33	490	16170
26	DG1EHM - MF1146	75	32	462	14784
27	PA5P - MA451	65	32	407	13024
28	DL2AMF - MF508	49	35	364	12740
29	OH8UL - FN148	67	29	425	12325
30	DF1RL - MF721	57	30	399	11970
31	DL1GQE - MF620	45	32	333	10656
32	G4EUW - RN2630	65	28	361	10108
33	G3WBB - RN4372	60	24	348	8352
34	DM2AA - MF1074	44	21	332	6972
35	DL2NY - MF462	45	23	297	6831
36	IK7TVE - IN348	39	21	228	4788
37	<b>IT9MRM - MI1</b>	73	15	289	4335
38	OE1TKW - CA109	36	16	207	3312
39	DL1BJO - MF1119	25	17	187	3179
40	YO8RIX - YO48	35	15	206	3090
41	SV1IU - GR29	29	16	181	2896
42	CT1ELZ - PN070	28	15	190	2850
43	SV1XG - GR030	23	15	176	2640
44	PA2CHM - PA026	26	14	179	2506
45	PA0VLA - RN944	27	14	162	2268
46	HB9DQJ - MF1171	31	13	157	2041
47	DL4BCG - CA160	18	13	135	1755
48	OE6LHG - CA153	23	11	158	1738
49	DF6LP - CA158	11	7	74	518
50	SV1NZB - GR052	11	6	65	390
51	YO4AAC - YO25	16	5	70	350
52	IK7OFI - IN647	5	2	23	46
53	DL2LDE - YO53	4	1	13	13
54	UB4Y	1	1	10	10
55	HS0ZNV - MF110	100	0	100	0

## C - NAVAL STATION ALL BAND SSB (SINGLE OP)

N°	CALL	QSO	Multiple	Points	Tot. Points
1	<b>IT9HRL - MI1622</b>	167	38	830	31540
2	<b>IU6IBX - MI1588</b>	42	18	222	3996
3	DK9MOS - RN4946	13	11	130	1430
4	<b>IT9GND - MI1835</b>	18	10	133	1330
5	DK9OS - MF787	12	10	120	1200
6	OE4GTU - CA039	27	10	117	1170
7	DG6LAU - MF992	15	9	96	864
8	<b>IQ9AAD - MI1797</b>	12	8	100	800
9	<b>IQ9AAM - MI1840</b>	14	7	110	770
10	<b>IT9ETC - MI1699</b>	10	7	100	700
11	OH1MIE - FN21	10	6	91	546
12	<b>IQ9AAQ - MI1850</b>	7	4	40	160
13	OH1XFE - FN60	5	1	50	50
14	OH1LR - FN8	2	2	20	40
15	<b>IT9IBQ - MI1829</b>	4	1	30	30
16	PA3FHB - MA249	1	1	10	10
17	KJ4YKG - MF1166	1	1	10	10

## D - ALL BAND SWL

N°	CALL	QSO	Multiple	Points	Tot. Points
1	OE3-1397	213	78	1524	118872
2	US-N-55	76	45	617	27765
3	OE1-100 1007	7	7	70	490

## E - NAVAL CLUB (MULTI OP)

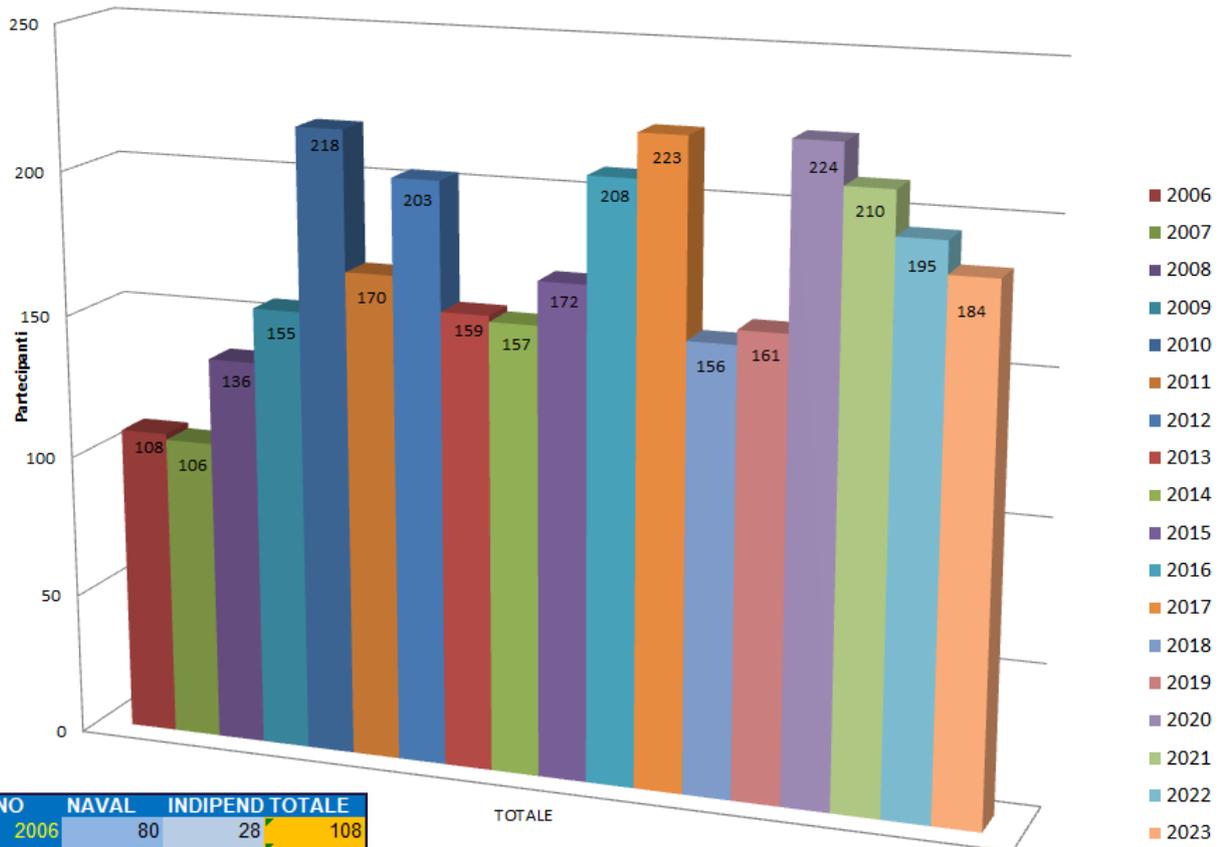
N°	CALL	QSO	Multiple	Points	Tot. Points
1	DL0MFF (DL3FCG) - MF875	363	100	2016	201600
2	DL0MF - MF1000	271	89	1720	153080
3	DL0MFH (DM1BM) - MF900	245	76	1396	106096
4	OH1NAVY (OH1JM-OH1WR-OH1NPW)-FN150	232	70	1366	95620
5	PI4MRC (PC4E) - MA100	172	59	981	57879
6	OE6XMF (OE6NFK) - CA100	131	51	803	40953
7	DL0MFX - MF1060	108	51	720	36720
8	DL0MFL (DL2JRM) - MF850	104	43	671	28853
9	GB3RN (M7JCD-G0VVE-G3ZDF-M7BXZ) - RN001	128	28	407	11396
10	CS5NRA (CT1ELZ-CT4GN-CT7ASQ) - PN100	45	22	323	7106
11	DL0SMD - MF955	46	25	271	6775
12	DK0SN - MF990	13	11	130	1430
13	DL0DMB	12	10	120	1200

## F - NON NAVAL STATION

N°	CALL	QSO	Multiple	Points	Tot. Points
1	LY4L	425	95	2475	235125
2	LY2CX	256	84	1476	123984
3	DK8NT	307	75	1499	112425
4	SP1AEN	198	68	1321	89828
5	S58MU	164	60	1009	60540
6	SF6W	142	58	871	50518
7	F6BFQ	152	56	833	46648
8	DL1ASP	161	51	870	44370
9	S57X	136	51	856	43656
10	E74EW	143	47	869	40843
11	HA5OV	108	50	657	32850
12	RK3P	108	46	702	32292
13	SP9BCH	90	39	558	21762
14	DL110RG	100	40	532	21280
15	LY3NX	102	33	624	20592
16	YU5T	93	36	551	19836
17	YL1YF	77	38	482	18316
18	DM3ZM	87	32	564	18048
19	PA2PCH	80	36	476	17136
20	HG6O	88	36	457	16452
21	HB9CLT	73	35	451	15785
22	LZ2CH	78	33	465	15345
23	HA8WP	77	32	461	14752
24	HA8MV	73	33	424	13992
25	LZ2SO	70	31	448	13888
26	DJ6SI - INHM	79	34	402	13668
27	SN5J	46	28	460	12880
28	LZ1DQ	84	24	416	9984
29	SP2GMA	64	25	379	9475
30	IK8GGU	59	27	320	8640
31	YO4SI	54	23	342	7866
32	F5MQU	35	24	323	7752
33	RV3AJ	51	23	329	7567
34	UY0CA	50	23	310	7130
35	2E0OBO	51	24	276	6624
36	UA1ZZ	47	21	289	6069
37	SP9KJU	39	23	255	5865
38	LY9A	34	22	259	5698
39	SN4D	43	21	268	5628
40	HB9EWO	51	19	285	5415
41	OM3TBG	44	19	250	4750
42	DL8UKW	31	20	211	4220
43	DL3YEI	35	18	197	3546
44	SC6O	36	16	189	3024
45	SV1ENG - GR001	43	15	187	2805

N°	CALL	QSO	Multiple	Points	Tot. Points
46	ON2ZX	40	13	175	2275
47	OZ4ADX	21	13	174	2262
48	PG2V	25	12	160	1920
49	PA0RBA	27	12	135	1620
50	YL2TD	20	12	128	1536
51	EA6EJ	20	12	128	1536
52	R3PIQ	17	10	125	1250
53	LY4T	14	11	113	1243
54	RA7R	76	8	148	1184
55	S56C	17	10	107	1070
56	YO5BDL	18	10	106	1060
57	SN0KSP	14	9	113	1017
58	UR7CT	11	10	101	1010
59	YO2CEQ	32	8	113	904
60	UW7CF	18	8	90	720
61	SP3PDO	15	8	87	696
62	DL7VAF	12	8	84	672
63	LY7M	21	7	93	651
64	OE6YAW	16	7	79	553
65	SD1A	15	7	78	546
66	DM6WAN	10	7	73	511
67	S52W	20	6	74	444
68	R1QE	9	6	72	432
69	DK2FG	14	6	68	408
70	YU1ML	14	6	68	408
71	OV1RR	23	5	68	340
72	UR4LIN	8	4	44	176
73	JK8PBO	5	3	32	96
74	IU4OAY	3	3	30	90
75	IT9ISA	4	2	40	80
76	ON2PSA	12	2	30	60
77	IU3QOA	12	2	30	60
78	DF1GRA	10	2	28	56
79	DK3AX	6	2	24	48
80	SP2HMY	3	2	21	42
81	IW3HV	2	2	20	40
82	DL4HCF	5	1	14	14
83	UR1YAA	2	1	11	11
84	IT9IRH	2	1	10	10
85	DL1CC	13	0	13	0
86	YO7BM	2	0	2	0
87	RL3F	13	0	13	0

# DATI STATISTICI



ANNO	NAVAL	INDIPEND	TOTALE
2006	80	28	108
2007	73	33	106
2008	89	47	136
2009	87	68	155
2010	100	118	218
2011	85	85	170
2012	85	118	203
2013	88	71	159
2014	88	69	157
2015	88	84	172
2016	91	117	208
2017	88	135	223
2018	72	84	156
2019	90	71	161
2020	115	109	224
2021	104	106	210
2022	91	104	195
2023	95	89	184

CLUB	ANNO	CAT. A	CAT. B	CAT. C	CAT. D	CAT. E	CAT. F	TOTALE
MARAC	2006	2	60	6	2	11	27	108
ARMI	2007	9	53	3	1	8	32	106
RNARS	2008	6	70	3	4	9	44	136
PN	2009	15	56	4	6	10	64	155
MF	2010	10	65	12	5	11	115	218
INORC	2011	7	66	5	6	6	80	170
MFCA	2012	11	59	5	9	7	112	203
BMARS	2013	8	61	6	3	12	69	159
FNARS	2014	8	60	3	2	16	68	157
MARAC	2015	16	57	3	1	11	84	172
ARMI	2016	13	61	4	3	11	116	208
RNARS	2017	5	61	6	0	16	135	223
PN	2018	10	44	5	6	12	79	156
MF	2019	10	59	2	4	17	69	161
ARMI	2020	12	75	10	5	16	106	224
MFCA	2021	12	74	4	2	13	105	210
INORC	2022	5	70	6	2	9	103	195
FNARS	2023	10	55	17	3	12	87	184

## VIAGGIO NEL PASSATO

di Nunzio Giancarlo Bianco tratto da Facebook



Certo che a ripensarci mi viene tanto da sorridere, erano quei primi giorni da allievo Sottufficiale della Marina Militare nel comprensorio delle Scuole Sottufficiali di Taranto.

Si aveva il timore di sbagliare sempre, quel saluto militare ai tuoi superiori, bastava che uno aveva quel grado col baffetto rosso, primo grado che indossavi da militare come allievo Scelto.

Ti fermavi e sull'attenti salutavi quel superiore, per fare cento metri a momenti ci voleva un ora, stavi sempre a fare quel saluto fino a trovarti a salutare un gatto che incrociava il tuo percorso.

Mi rivedo e mi faccio compassione da solo, d'altronde era un mondo nuovo sentendoti spaesato, ma si era anche una generazione diversa perché i nostri genitori ci avevano insegnato che l'educazione è la via che ti porta in ogni obiettivo.

Come uno stormo di uccelli che volano seguendo il capo cordata del volo così eravamo noi ragazzini, ma la sera cambiava tutto perché arrivava il vecchio lupo di mare e si univa a noi raccontandoci le sue esperienze di vita marinara.

Mi affascinava così tanto che aveva la capacità di farmi viaggiare attraverso i suoi racconti, quella voce pacata, calda che sapevano farti rilassare e rendere i tuoi pensieri più leggeri.

L'era un mondo per certi versi diverso, ciò che egli raccontava mi faceva pensare i libri letto da bambino come Salgari o Verne, mi tuffavo in quelle letture immedesimandomi di vivere quelle avventure.

Rammento che mi addormentavo e quei viaggi li vivevo con passione, mi rendevo conto che dovevo realizzare anch'io quelle avventure, viaggiare e conoscere il mondo.

Orbene quel vecchio lupo di mare concretizzava attraverso i suoi racconti quelle che erano le mie aspettative, mi stimolavano tanto fino a farmi pesare meno la sofferenza di quei giorni lontano da casa.

Sarà che non esisteva internet, non era stato ancora creato il cellulare, l'unico mezzo di comunicazione dove attingere notizie era un libro, un giornale, la televisione in bianco e nero.

Dovevi costruire con la tua testa quei racconti, dovevi immedesimarti e viverle con quella passione di chi ama vivere il mondo.

Il riscontro del racconto era soltanto quando finalmente potevi viaggiare e nel ricordo del vecchio lupo di mare confrontarti col suo pensiero.

Il mondo è andato velocemente, oggi si ha a disposizione tutto e si può anche non viaggiare perché attraverso la rete hai informazioni in tempo reale.

Di una cosa sono sicuro, una cosa è viverle le tue esperienze, un'altra è immaginare perché qualcuno si sente appagato attraverso immagini vissute da altri.

La mia più grande fortuna è stata quella di indossare una uniforme della grande famiglia della Marina Militare che mi ha fatto girare il mondo.

Ha saputo appagare quella fame di conoscere, di vivere realtà che non tutti hanno la possibilità di viverle appieno, confrontarti con tante realtà.

Grazie a quel vecchio lupo di mare ho potuto negli anni viverle quelle esperienze personalmente, ma oggi ricordare per me quell'uomo è un tuffo in un passato molto bello.

Ho dimenticato tutti i sacrifici, sofferenze quando il mare era in tempesta, quando per rimanere in piedi mi dovevo ancorare sui braccioli dello scafo, in quelle situazione dovevo anche risolvere problematiche tecniche.

Ma ciò non potrà mai cancellare una vita di avventure vissute, la crescita di uno scugnizzo che un giorno decise di arruolarsi, dove la vita è un arte da viverla con il sentimento giusto, amare il lavoro di Sottufficiale ti fa vivere pienamente quelle emozioni.

## SORRIDI RAGAZZO..

di Nunzio Giancarlo Bianco tratto da Facebook



Ti sei ritrovato quella sera per la prima volta a prua, il vento accarezzava il tuo volto fanciullesco e ti sentivi finalmente realizzato.

Ne avevi passate davvero tante, tutto s'era compiuto in quei mesi di formazione professionale, marinaresca dando l'anima ma finalmente eri felice. Un mondo quello che ti aveva accolto da bambino e dopo tante prove aveva formato un piccolo uomo, ne era passato di tempo da quel lungo viaggio su carrozze di legno della littorina.

Avevi un sogno dentro quella enorme valigia, la mamma aveva messo di tutto per quel suo piccolo eroe, quegli occhi verdi smeraldo avevano raggiunto il centro del tuo cuore.

Marce su marce passavano velocemente le giornate, il rimbombare della terra sotto il battere del passo, avrebbero spezzato l'anima di chiunque, ma non te che avevi una speranza nella vita.

Ricordi come ora quella sfilata davanti al teatro Petruzzelli di Bari, quella sfilata su Via del Corso a Roma per giungere a Piazza del Popolo davanti al Ministro della Difesa Lagorio e il Presidente Pertini. Quella prima missione da allievo in terra calabra per le elezioni amministrative, quel campionato nazionale Interforze come boxeur.

Quella vaccinazione sul petto con quella enorme siringa di vetro, un ago che lo hai sentito come penetrare nelle viscere.

Ne avevi mangiati di tronchetto e Coca Cola, risate infinite con i tuoi colleghi allievi che rappresentavano in quel momento i tuoi fratelli d'arma.

E poi quell'atto importante, sentito e giurato con un secco LO GIURO, il tuo giuramento alla Patria, al tuo popolo che da quel momento confidavano nella tua lealtà alle Istituzioni.

Ma tanti non sanno ma è così, una mamma aveva donato un figlio alla Patria, sapeva benissimo che per la sicurezza di un popolo suo figlio avrebbe dato la sua vita per tutti.

Ora sorridi marinaio, il fato s'è compiuto, lascia che la brezza della notte accarezza il viso di un figlio della Patria, il suo giuramento rimarrà tale fino alla fine del suo tempo, sorridi ragazzo e sii fiero.

PLAY  
WITH US

IT'S  
A  
PLAY



# Regia Marina

award

NEVER  
ENDS

OUR PERMANENT AWARD

MORE 100 ACCREDITATE STATIONS

MORE 40 AWARDS

THREE STEPS

TOTAL FREE

EASY!

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI  
MARINAI ITALIANI

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

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

## Torpediniera CLIO Parte Seconda



### **2 aprile 1941**

Clio, Cigno, Caffaro, Aquitania e Beatrice C. arrivano a Napoli alle 20.30.

### **9 aprile 1941**

La Clio, le torpediniere Enrico Cosenz e Generale Achille Papa ed il cacciatorpediniere Dardo (caposcorta) salpano da Napoli alle 14.30, scortando un convoglio formato dalle motonavi da carico Rialto, Birmania, Barbarigo, Andrea Gritti e Sebastiano Venier.

### **11 aprile 1941**

Il convoglio giunge a Tripoli alle 11.30.

### **16 aprile 1941**

La Clio, insieme ai cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi (capitano di vascello Giovanni Galati, che assume la direzione dei soccorsi), Antonio Da Noli, Lanzerotto Malocello e Dardo, alle torpediniere Partenope, Centauro, Cigno, Giuseppe Missori, Generale Achille Papa e Perseo, alla nave ospedale Arno, alla nave soccorso Giuseppe Orlando, ai piroscafi Capacitas ed Antonietta Lauro ed ai rimorchiatori Pronta, Trieste, Ciclope,

Montecristo e Salvatore Primo, partecipa alle operazioni di soccorso ai naufraghi delle navi del convoglio «Tarigo», distrutto nella notte precedente dai cacciatorpediniere britannici Jervis, Janus, Nubian e Mohwak (quest'ultimo affondato a sua volta dal Tarigo) nelle acque della Kerkennah. Nel violento combattimento notturno sono stati affondati i cacciatorpediniere Luca Tarigo e Baleno ed i piroscafi Adana, Aegina, Iserlohn e Sabaudia, mentre il cacciatorpediniere Lampo ed il piroscafo Arta sono stati portati all'incaglio con danni gravissimi.

L'operazione di ricerca e soccorso, organizzata da Marilibia non appena tale Comando ha ricevuto notizia dell'accaduto, si protrae per tre giorni, in cooperazione con idrovolanti ed aerei da trasporto che perlustrano la zona. Complessivamente vengono tratti in salvo 1271 naufraghi, mentre le vittime sono circa 700 (altre fonti parlano di 1800 vittime, ma sembrano basate su stime errate).

### **19 aprile 1941**

La Clio, la torpediniera Giuseppe

Missori ed il cacciatorpediniere Dardo (caposcorta) lasciano Tripoli alle 15, scortando le motonavi Barbarigo, Birmania, Rialto, Andrea Gritti e Sebastiano Venier, di ritorno a Napoli.

### **20 aprile 1941**

Alle nove del mattino il convoglio viene attaccato da bombardieri britannici in più ondate al largo di Pantelleria, ma soltanto la Clio è colpita, subendo solo danni leggeri.

### **21 aprile 1941**

Il convoglio giunge a Tripoli alle 11.

### **30 aprile 1941**

La Clio (caposcorta) e le torpediniere Enrico Cosenz e Generale Carlo Montanari salpano da Palermo per Tripoli alle 22, scortando i piroscafi tedeschi Brook e Tilly L. M. Russ, l'italiano Bainsizza, la pirocisterna italiana Sanandrea ed il rimorchiatore tedesco Max Behrendt. Successivamente alla scorta si uniscono anche le torpediniere Polluce e Centauro e l'incrociatore ausiliario RAMB III, mentre se ne separa la Cosenz.



(da [www.navyworld.narod.ru](http://www.navyworld.narod.ru))

### **1° maggio 1941**

Il convoglio viene infruttuosamente attaccato a più riprese da ondate di aerei nemici.

Una formazione navale britannica, composta dall'incrociatore leggero Gloucester e dai cacciatorpediniere Kelly, Kelvin, Kashmir, Kandahar, Jersey e Jackal, tenta di intercettare il convoglio di cui fa parte la Clio dopo essersi lasciato sfuggire un altro più grande convoglio, in arrivo dall'Italia, per intercettare il quale è uscita da Malta. Anche questo tentativo d'intercettazione fallisce, a causa del mare mosso di prua che ostacola la formazione britannica.

### **2 maggio 1941**

Alle 16.23, in posizione 33°59' N e 12°01' E (una cinquantina di miglia a sudest delle secche di Kerkennah), il sommergibile britannico Upright (tenente di vascello Russell Stanhope Brookes) avvista su rilevamento 260° il fumo generato dalle navi del convoglio di cui fa parte la Clio, e si dirige verso di esso per vedere di cosa si tratti; alle 16.38 avvista le navi, che giudica esse-

re tre mercantili di circa 4000 tsl e due di circa 2000 tsl, scortate da due cacciatorpediniere e due aerei. L'Upright manovra per attaccare, ma a causa dell'inesperienza di Brookes finisce col trovarsi proprio davanti ad una delle navi di scorta, a soli 270 metri di distanza, al momento di lanciare, pertanto alle 16.52 è costretto ad abbandonare l'attacco e scendere in profondità.

Tornato a quota periscopica alle 17.28, l'Upright nota che uno dei mercantili, l'ultimo della colonna di sinistra, è rimasto leggermente arretrato rispetto al resto del convoglio, ed alle 17.43 lancia contro di esso un siluro da 5500 metri; l'arma non va a segno.

### **3 maggio 1941**

Il convoglio giunge a Tripoli tra le 9 e le 11. Nel tratto finale della navigazione, durante un violento attacco aereo, Polluce e Tilly Russ s'incagliano presso Zliten, ma vengono rapidamente disincagliati grazie all'intervento del rimorchiatore Salvatore Primo, uscito da Tripoli.

### **12 maggio 1941**

Alle dieci la Clio (caposcorta), in-

sieme ad Orione e Pegaso, salpa da Tripoli scortando i piroscafi Nicolò Odero e Maddalena Odero, diretti in Italia. Il convoglio (che gode della scorta indiretta dell'VIII Divisione Navale, con gli incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi e dei cacciatorpediniere Granatiere e Bersagliere), in base agli ordini ricevuti, deve seguire la costa della Tripolitania fino all'altezza di Zuara, per poi fare rotta per Trapani.

Alle 18.40, a nord di Tripoli ed al largo di Zuara, uno dei velivoli della scorta aerea segnala la presenza di un sommergibile sul lato rivolto verso il mare aperto; la Pegaso (capitano di corvetta Gian Luigi Sironi), che in quel momento dista diverse miglia dal convoglio, lascia la formazione e si dirige sul posto indicato dall'aereo. La nave attacca il presunto sommergibile con bombe di profondità, dopo di che vede emergere in superficie vaste chiazze di nafta; alle 20.28, ritenendo di aver affondato il sommergibile, la Pegaso ritorna in formazione, comunicando alla Clio quanto accaduto.

È possibile che il sommergibile attaccato dalla Pegaso fosse il britannico Undaunted (tenente di vascello James Lees Livesay), alla sua prima missione in Mediterraneo, scomparso negli stessi giorni e nella stessa zona. A favore dell'ipotesi di un suo affondamento da parte della Pegaso, vi sono l'avvistamento da parte dell'aereo di scorta, l'abbondante quantità di nafta vista affiorare in superficie, ed il fatto che l'attacco della Pegaso avvenne effettivamente nel settore d'agguato assegnato all'Undaunted; contro quest'ipotesi, invece, vi è il fatto che il 12 maggio l'Undaunted, in base agli ordini, non si sarebbe dovuto trovare nella zona dove avvenne l'attacco, bensì già in navigazione di ritorno verso Malta (ma è possibile che il suo comandante avesse deciso di restare in zona per un altro giorno, o che qualche avaria avesse impedito al sommergibile di tornare). Rimane anche la possibilità che il sommergibile sia affondato su un campo minato.

#### **15 maggio 1941**

Il convoglio giunge a Napoli alle 5.

#### **25 maggio 1941**

La Clio, inviata da Messina insieme alle gemelle Cigno e Pallade, partecipa al salvataggio dei naufraghi del trasporto truppe Conte Rosso, silurato ed affondato la sera precedente dal sommergibile britannico Upholder, durante la navigazione da Napoli a Tripoli, circa dieci miglia ad est (per 85°) di Capo Murro di Porco. Oltre a Clio, Cigno e Pallade, i soccorsi sono condotti dalle torpediniere Procione e Pegaso (che facevano già parte della scorta originaria del convoglio), dai cacciatorpediniere Lanciere e Corazziere e dalle navi ospedale Arno e Sicilia. In tutto vengono salvati 1432 o 1441 uomini, su 2729 imbarcati sul Conte Rosso; vengono anche recuperate 239 salme, mentre i dispersi sono più di mille.

#### **26 maggio 1941**

Alle 19.40 la Clio (capitano di corvetta Pasquale Giliberto), insieme alle gemelle Circe (caposquadriglia della XIII Squadriglia Torpediniere, capitano di fregata

Carlo Unger di Lowenberg), Calliope (tenente di vascello Carmelo Oliva) e Perseo (tenente di vascello Domenico D'Elia), salpa da Augusta per effettuare la posa degli sbarramenti di mine «M 4» e «M 4 bis», da posare ad est di Malta (in un settore che l'osservazione delle rotte seguite dalle navi britanniche fa presumere piuttosto "trafficato") per ostacolare il transito di convogli con rifornimenti destinati all'isola, od anche di forze navali che la Royal Navy vi potrebbe dislocare. Ciascuna torpediniere ha a bordo 25 mine tipo P 200 preparate dal Parco Torpedini di Augusta, e dotate di congegno acustico di produzione tedesca (utilizzato per la prima volta nel Mediterraneo). A protezione dell'operazione contro l'eventuale intervento di navi britanniche, è stato disposto che dalle 00.30 del 27 due MAS si posizionino in agguato una decina di miglia a nordest dell'isolotto di Gozo.

Le torpediniere procedono a 20 nodi lungo le rotte costiere fino al punto prestabilito «A» al largo di Capo Passero, dove giungono alle 22.51; assunta poi rotta 187°, sempre a 20 nodi, dirigono per il punto prestabilito «B». Verso le 23.30 si inizia a vedere, in lontananza, il tiro di sbarramento delle batterie contraeree di La Valletta.

#### **27 maggio 1941**

Alle 00.54, le torpediniere giungono nel punto «B»; riducono la velocità a dieci nodi (la velocità prevista per la posa) ed accostano per 180°, dividendosi in due sezioni incaricate di posare i due sbarramenti, che devono essere posati simmetricamente uno a nord e l'altro a sud del punto «B»: quello a nord da Clio e Perseo, quello a sud da Circe e Calliope. La sezione formata da Clio e Perseo inverte la rotta sulla sinistra ed accosta per rotta 0°, con analogo velocità. Perseo e Calliope iniziano per prime la posa del primo grappolo di mine, alle 00.57.40; l'operazione dura esattamente un'ora, concludendosi all'1.57.20 con la posa del terzo grappolo da parte di Circe e Clio. La Perseo prima, e la Clio poi, posano lo sbarramento

«M 4 bis»; contemporaneamente la Calliope prima, e la Circe poi, posano lo sbarramento «M 4», sul lato opposto rispetto al punto «B». Le cento mine vengono posate a grappoli, su rotte serpeggianti, con una distanza di 60-80 metri tra le armi di ciascun grappolo (e di 55-60 metri tra le armi di uno stesso grappolo), tutte regolate per una profondità di 20 metri. Grazie alla luce lunare, è possibile eseguire tutte le operazioni per la preparazione e la posa (rimozione delle rizze e dei cappellozzi, spostamento delle mine) senza dover accendere luci in coperta; c'è mare mosso con onda lunga da Scirocco, ma alla velocità di posa di 10 nodi questo non crea problemi (a 20 nodi, invece, bagnava le mine a poppa). La stabilità delle navi, anche con tutte le mine a bordo, risulta buona con mare lungo al mascone; non altrettanto con il mare al traverso. L'unico inconveniente durante la posa riguarda la Perseo, che a causa di un momentaneo ingombro di una ferroguida posa tre mine del secondo grappolo con un intervallo maggiore rispetto a quanto previsto.

Unico evento da segnalare, all'1.32, l'avvistamento da parte della Circe (intenta ad ancorare il primo grappolo) di una luce di prora sinistra, subito spenta; si ritiene che sia un'unità britannica della vigilanza foranea, ma la posa prosegue. Si vedono ancora bagliori di tiro contraereo verso La Valletta; all'1.20, all'1.30, all'1.45 ed alle 2.16 si avvertono delle scosse allo scafo che sembrano causate da esplosioni subacquee, ma troppo deboli per essere di mine esplose prematuramente. Le si attribuisce a bombe cadute in mare non vicinissime.

Terminata la posa, tutte e quattro le torpediniere accostano per 035° ed assumono velocità di 20 nodi, riformando le sezioni Circe-Calliope e Clio-Perseo, che procedono senza essere in vista l'una dell'altra. Alle 2.25 le due sezioni, accelerato a 25 nodi, dirigono verso il punto «A» di Capo Passero. Entro le 5.55 la squadriglia è riunita in linea di fila ad est di Capo Murro di Porco;

alle 7.20 le navi entrano ad Augusta. Il comandante e caposquadriglia Unger di Lowenberg, nel suo rapporto, elogia tutto il personale coinvolto nell'operazione (in special modo comandanti, comandanti in seconda e personale addetto alle mine, sia quello facente parte degli equipaggi che quello appositamente imbarcato per l'operazione dal Parco Torpedini di Augusta) per la precisione, perizia ed entusiasmo mostrati.

#### **10 giugno 1941**

Alle 14.30 la Clio salpa da Trapani insieme alla nave appoggio sommergibili Antonio Pacinotti, andandosi ad aggregare al largo di Favignana ad un convoglio proveniente da Napoli e diretto a Tripoli, formato dai piroscafi italiani Amsterdam, Ernesto e Tembien, dal tedesco Wachtfels e dalle motonavi italiane Giulia e Col di Lana, con la scorta del cacciatorpediniere Lanzerotto Malocello (caposcorta, capitano di fregata Nicolò Del Buono) e delle torpediniere Procione, Orsa e Pegaso. Le navi procedono a 10 nodi.

#### **11 giugno 1941**

Alle 18.30, a sud di Pantelleria, due bombardieri britannici Bristol Blenheim appaiono a poppavia del convoglio, volando a bassissima quota, e si avventano sul Tembien, secondo mercantile della colonna di sinistra, mitragliando e sganciando bombe. Prima dello sgancio, tuttavia, il tiro contraereo di Tembien e Wachtfels colpisce uno dei due aerei attaccanti: il bombardiere perde quota, urta l'albero del Tembien e precipita in mare, incendiandosi. Il secondo bombardiere, eseguito lo sgancio delle bombe, si allontana inseguito da un Savoia Marchetti S.M. 79 (che, al momento dell'attacco, era l'unico velivolo dell'Asse in vista del convoglio, 5 km a proravia) e poi da due caccia della scorta aerea, nonché dal tiro delle mitragliere della Pegaso (secondo una fonte, sarebbe stato poi anch'esso abbattuto). Il Tembien non viene colpito dalle bombe e non subisce danni di rilievo, ma deve lamentare parecchi feriti per il mitragliamento.

#### **12 giugno 1941**

Il convoglio arriva a Tripoli tra le 19 e le 21.

#### **21 giugno 1941**

Alle 15 la Cigno salpa da Tripoli insieme al cacciatorpediniere Lanzerotto Malocello (caposcorta, capitano di fregata Nicolò Del Buono) ed alle torpediniere Enrico Cosenz, Procione, Orsa e Pegaso, scortando un convoglio composto dai piroscafi Wachtfels (tedesco), Amsterdam, Giulia, Ernesto e Tembien, e dalla motonave Col di Lana.

#### **22 giugno 1941**

Alle 12.08 sei bombardieri Bristol Blenheim, che volano a bassissima quota, vengono avvistati sulla dritta del convoglio (che in quel momento ha una scorta aerea formata da due caccia biplani FIAT CR. 42 e da un idrovolante antisommergibili CANT Z. 501). Il caposcorta apre il fuoco con le mitragliere per dare l'allarme, e poi, quando possibile, anche con i cannoni; il CANT Z. 501 s'interpone tra i bombardieri ed i piroscafi, sparando con le proprie mitragliere (tornerà poi in posizione di scorta al termine dell'attacco). Anche le altre navi della scorta ed i mercantili aprono il fuoco; la formazione nemica si divide in due gruppi di tre bombardieri ciascuno, che attaccano uno la prima linea di piroscafi e l'altro la seconda. I mercantili accostano in modo da volgere la poppa agli aerei; due o forse tre dei velivoli vengono abbattuti (due colpiti dal tiro delle siluranti: uno cade in mare, l'altro s'incendia in volo e poi precipita; un terzo è forse abbattuto dai FIAT CR. 42 della scorta aerea) ed altri si allontanano scaricando le bombe in mare, ma due riescono a portare a termine l'attacco, sganciando le loro bombe su Tembien e Wachtfels.

Entrambi i piroscafi riportano danni gravissimi, imbarcando molta acqua; solo grazie all'assistenza prestata da Orsa e Procione, che li prendono a rimorchio, i due mercantili rimangono a galla. Proprio mentre le torpediniere stanno prestando assistenza a Tembien e Wachtfels, viene avvistato un sommergibile nemico, probabilmente intenzionato ad attaccare i due piroscafi immobilizzati e danneggiati: si tratta del britannico Unique (tenente

di vascello Anthony Foster Collett), che alle 11.25, cinque minuti dopo aver avvistato fumi ed un aereo su rilevamento 140°, ha avvistato le navi del convoglio, della cui presenza era già stato precedentemente informato. Alle 12.03 il sommergibile osserva il convoglio accostare da 320° a 265°, e quattro minuti dopo Collett nota che le navi della scorta sembrano avvicinarsi al suo battello: l'Unique è stato infatti avvistato da un aereo, ed Orsa, Procione e Pegaso provvedono subito a dargli la caccia. Collett abbandona l'attacco ed ordina subito di scendere in profondità. La Pegaso, particolarmente attiva nel contrattacco, inizia a lanciare bombe di profondità alle 12.54; terminata la prima corsa con lancio di bombe, viene avvistata una bolla d'aria a circa 1500 metri dalla poppa, dopo di che il sommergibile emerge parzialmente, mostrando tutto il fianco e la parte superiore della torretta, sbandato a dritta di circa 70°. Poco dopo il sommergibile torna ad immergersi; la Pegaso inverte immediatamente la rotta. Gli equipaggi di Pegaso e Tembien hanno assistito quasi al completo alla scena, che desta grande entusiasmo; si ritiene che il sommergibile sia ormai agonizzante, e gli uomini celebrano la vittoria con applausi ed acclamazioni (il comandante del Tembien grida "Viva l'Italia" tanto forte da essere sentito fin sulla Pegaso). Alle 12.59 la Pegaso inizia un secondo lancio di bombe, dopo di che, perlustrando l'area a lento moto, nota grosse chiazze di nafta sulla superficie del mare.

Nonostante le apparenze (che apparentemente dovevano comprendere una vera e propria illusione collettiva, non infrequente in tempo di guerra), tuttavia, il sommergibile attaccante non è stato affondato, e nemmeno danneggiato.

Alle 12.37 l'Unique ha sentito la prima scarica di bombe di profondità, gettate singolarmente, esplodere "piuttosto vicine", seguite da ulteriori e più intensi lanci alle 12.50, 12.55 e 13.14, quando in certi casi vengono lanciate fino a 17 bombe di profondità tutte insieme.

L'ultima bomba ad esplodere "piuttosto vicina" (le esplosioni più vicine vengono avvertite a 180-270 metri di distanza), la cinquantaduesima, scoppia alle 13.35, dopo di che le bombe successive (le ultime delle quali sono gettate alle 13.51) scoppiano a maggiore distanza. In tutto l'Unique conta l'esplosione di un'ottantina di bombe di profondità, ma non subisce danni.

Verso le 16 l'Orsa recupera da un battellino tre aviatori britannici di uno degli aerei abbattuti: il maggiore John Davidson-Broadley ed i sergenti Stewart Carl Thompson e Leonard Felton, quest'ultimo ferito gravemente.

Dopo alcune ore di rimorchio, Tembien e Wachtfels riescono a riparare le avarie ed a contenere le infiltrazioni d'acqua, così riuscendo a rimettere in moto con le proprie macchine. Stante comunque la gravità dei danni, entrambi i piroscafi devono raggiungere Pantelleria, scortati da Procione ed Orsa, cui poi si aggiungono anche i cacciatorpediniere Maestrale e Grecale inviati in loro soccorso da Palermo.

Il resto del convoglio, intanto, prosegue verso Napoli.

### **23 giugno 1941**

In rinforzo alla scorta del convoglio viene inviata la X Squadriglia Cacciatorpediniere, con Maestrale, Grecale ed Antoniotto Usodimare.

### **24 giugno 1941**

Il convoglio giunge a Napoli alle 3.30.

Alle 8.30 la Clio parte da Tripoli per scortare a Bengasi il piroscifo Motia.

### **26 giugno 1941**

Clio e Motia arrivano a Bengasi alle 13.

### **6 luglio 1941**

Alle 18.30 la Clio salpa da Bengasi per scortare a Tripoli il piroscifo Pertusola.

### **9 luglio 1941**

Le due navi arrivano a Tripoli alle nove.

### **27 luglio 1941**

La Clio lascia Tripoli a mezzogiorno per scortare a Napoli la motonave Francesco Barbaro, avente a rimorchio la torpediniera Antonio Mosto, danneggiata da un

bombardamento aereo a Tripoli.

### **28 luglio 1941**

Alle 18.30 la Mosto viene lasciata in sosta temporanea all'imboccatura del porticciolo di Lampedusa.

### **29 luglio 1941**

L'insolito convoglio arriva a Napoli alle 21.30.

### **3 agosto 1941**

Clio, Calliope, Cigno e Centauro salpano da Trapani per cercare una forza navale nemica, ma senza risultato. Alle 4.45 vengono avvistate in posizione 37°55' N e 12°00' E, a sudovest di Marettimo, dal sommergibile britannico Talisman (tenente di vascello Michael Willmott), che le identifica erroneamente come cacciatorpediniere classe Navigatori, valutandone la rotta come 290° e la velocità come 20 nodi; il sommergibile prepara sei tubi lanciasiluri, ma rinuncia ad attaccare non riuscendo ad avvicinarsi a meno di 5700 metri.

### **26 agosto 1941**

La Clio (capitano di corvetta Pasquale Giliberto), le torpediniere Orsa e Procione ed i cacciatorpediniere Euro ed Alfredo Oriani (caposcorta, capitano di fregata Vittorio Chinigò) salpano da Napoli alle 5.30 scortando i piroscafi Ernesto, Aquitania e Bainsizza, le motonavi Col di Lana e Riv e la nave cisterna Poza Rica, dirette a Tripoli.

Da Trapani esce per rinforzare la scorta anche la Pegaso.

### **27 agosto 1941**

Alle 6.30 il sommergibile britannico Urge (tenente di vascello Edward Philip Tomkinson) avvista il convoglio italiano, che identifica come composto da cinque mercantili e tre navi scorta, più due aerei in pattugliamento sul suo cielo, ed alle 6.42, in posizione 38°11' N e 12°07' E (una decina di miglia a nord di Marettimo ed a sette miglia da Trapani), lancia quattro siluri contro uno dei mercantili (quello di testa della colonna più vicina, la cui stazza Tomkinson valuta in 6000 tsl; sono nella "linea di tiro" anche la nave di testa della colonna più lontana e la Poza Rica, di cui Tomkinson stima la stazza in 5000 tsl), da 4115 metri di di-

stanza. Uno dei siluri, quello nel tubo numero 3 (ultimo ad essere lanciato), rimane però bloccato per metà dentro e per metà fuori dal tubo, con l'elica in funzione; l'Urge finisce così con l'affiorare involontariamente in superficie a meno di tremila metri dal convoglio, venendo subito avvistato.

È però troppo tardi per evitare i siluri ed alle 6.50 (ora italiana), poco dopo che il convoglio ha superato Punta Mugnone (Trapani), l'Aquitania viene colpito.

Sull'Urge, intanto, l'equipaggio ripristina l'assetto, ed a questo punto il siluro esce dal tubo; il sommergibile torna ad immergersi rapidamente, mentre la Clio, che l'ha visto affiorare da tremila metri di distanza, gli si dirige incontro incrementando la velocità a 22 nodi. Anche un idrovolante CANT Z. 501 della 144a Squadriglia della Regia Aeronautica, di scorta al convoglio, sgancia una bomba contro l'Urge (che la evita di stretta misura mentre s'immerge), precedendo l'arrivo della Clio; quest'ultima, giunta sul posto quando l'attaccante si è ormai immerso, vi lancia sette bombe di profondità di vario calibro, regolate per esplodere a quote comprese tra i 50 ed i 100 metri. Effettuato questo primo passaggio, la torpediniera inverte la rotta e ritorna sul punto in cui il sommergibile si è immerso, dove ora sono visibili gorgoglio d'aria ed una chiazza di nafta. Alle 6.52 un altro idroscopico giunge sul posto e lancia a sua volta una bomba di profondità, una cinquantina di metri ad est del punto in cui è caduta la bomba lanciata dal primo aereo. Un minuto dopo la Clio si porta su tale punto e vi lancia due bombe di profondità da 50 kg, regolate per 75 metri, con i lanciabombe laterali e quattro (due da 50 kg e due da 100 kg), regolate per 100 metri, con le tramogge poppiere. Gli aerei, nel frattempo, si allontanano e ritornano sul cielo del convoglio.

Invertita nuovamente la rotta, la Clio ripassa ancora una volta sulla stessa zona e vi lancia altre due bombe da 50 kg con i lanciabombe laterali e due sempre da 50 kg con la tramoggia poppiere di dritta, regolate per 100 metri.

Anche la Procione inverte la rotta e partecipa al contrattacco, lanciando sette bombe di profondità. L'Urge, benché la Clio ritenga di averlo certamente danneggiato se non affondato («dal lancio delle bombe sul punto di immersione del sommergibile, punto individuato anche dai due apparecchi da ricognizione, che hanno lanciato una bomba ciascuno, dalla opportuna regolazione delle bombe, tutte regolarmente esplose, dalla osservazione di macchie di nafta e dal gorgoglio di aria, ritengo che il sommergibile sia stato certamente colpito e probabile il suo affondamento»), si ritira verso nordovest alla velocità di tre nodi, senza subire danni; a bordo del sommergibile sono state contate venti esplosioni di bombe di profondità. Dopo l'ultimo passaggio, il comandante Giliberto nota che l'Aquitania è fermo ed appoppato e che l'Orsa è ferma anch'essa nei suoi pressi, intenta a recuperare l'equipaggio, dunque si dirige verso di essi per fornire loro protezione contro i sommergibili. Successivamente la Clio assume la scorta dell'Aquitania, preso a rimorchio dall'Orsa (capitano di corvetta Cesare Biffignandi), che alle 8.45 inizia il traino dirigendo verso Punta Mugnone. Dieci minuti dopo la scorta antisommergibile viene rinforzata da un MAS frattanto sopraggiunto; davanti a Trapani l'Orsa cede il rimorchio al rimorchiatore Trieste, appositamente fatto uscire, che poi viene rilevato a sua volta dai rimorchiatori Liguria, Marsigli e Montecristo. L'Aquitania entra infine a Trapani alle 20.45. Il resto del convoglio prosegue nella navigazione.

#### **29 agosto 1941**

Il convoglio giunge a Tripoli alle 7.45 (o 7).

#### **2 settembre 1941**

La Clio parte da Tripoli alle 19 per scortare a Bengasi il piroscafo Cadamosto.

#### **5 settembre 1941**

Clio e Cadamosto arrivano a Bengasi alle otto.

#### **6 settembre 1941**

La Clio salpa da Bengasi alle 18 per scortare a Taranto la nave cisterna tedesca Ossag. La lascia a

mezzanotte, venendo sostituita da altre unità.

#### **7 settembre 1941**

La Clio e la cannoniera Alula salpano da Bengasi per Tripoli alle 18, scortando i piroscafi Prospero e Pertusola, che hanno a rimorchio rispettivamente i motopescherecci Trieste e Stefano Padre.

#### **10 settembre 1941**

Il piccolo convoglio giunge a Tripoli alle otto.

#### **Settembre 1941**

Il capitano di corvetta Giliberto lascia il comando della Clio.

#### **14 settembre 1941**

Alle 22 la Clio salpa da Trapani per scortare a Tripoli, via Pantelleria, un convoglio formato dal motoveliero Filuccio, dal piroscafetto Ascianghi e dalla piccola nave cisterna Mirabello del Parco, avente a rimorchio il dragamine ausiliario DM 21 Pietrino.

#### **17 settembre 1941**

Alle quattro del pomeriggio (per altra versione, all'alba) il convoglietto viene attaccato da bombardieri quindici miglia a nord di Zuara; nessuna bomba va a segno e l'accesso tiro contraereo delle navi abbatte tre degli attaccanti (da parte britannica viene confermata la perdita di due aerei, pilotati dal sottotenente Peter Edmund Covell Robinson del 107th Squadron RAF e dal sergente Jack Bendall del 105th Squadron RAF, con perdita totale degli equipaggi), ma uno di essi precipita sul Filuccio, incendiandolo ed affondandolo. L'Ascianghi recupera i dieci superstiti del motoveliero, mentre tre uomini hanno perso la vita.

Da parte britannica viene rivendicato l'incendio di un motoveliero, ridotto ad una "ammasso di fiamme", e la distruzione di un altro, visto "esplodere e disintegrarsi". In realtà doveva trattarsi in entrambi i casi del Filuccio.

#### **18 settembre 1941**

Il convoglio arriva a Tripoli alle 9. Subito dopo la Clio riprende il mare, avendo ricevuto ordine da Marina Libia di unirsi appena possibile alle gemelle Circe, Centauro e Perseo, inviate poco prima sul luogo del siluramento dei grandi trasporti truppe Neptunia ed Oceania, attaccati dal

sommergibile britannico Upholder al largo di Tripoli ed in corso di affondamento. Marina Libia ha ordinato alle torpediniere di recarsi immediatamente sul posto non appena ha avuto notizia del siluramento, avvenuto alle 4.15; la Neptunia affonderà alle 6.15, mentre l'Oceania, che si era sperato di poter rimorchiare in porto, affonderà alle 8.57 dopo essere stata silurata una seconda volta. La terza motonave che componeva il convoglio, la Vulcania, è scampata indenne agli attacchi ed è proseguita per Tripoli, scortata dal cacciatorpediniere Antoniotto Usodimare, poi tornato indietro a recuperare naufraghi e rilevato dalla Perseo (arriverà a Tripoli alle 9.30).

Grazie all'opera di soccorso prestata dai cacciatorpediniere della scorta e, in misura minore, dalle torpediniere, si riescono a salvare ben 5434 dei 5818 uomini imbarcati sulle due navi. La Clio salva 163 naufraghi, mentre 2083 sono stati salvati dal cacciatorpediniere Emanuele Pessagno, 1302 dal Nicoloso Da Recco, 683 dall'Antonio Da Noli, 582 dal Vincenzo Gioberti, 485 dall'Usodimare, 131 dalla Perseo, tre dalla Circe e tre da idrovolanti di soccorso.

#### **1941**

Lavori di modifica dell'armamento: viene eliminata una delle due poco efficaci mitragliere binate da 13,2 mm, sostituita da quattro singole del più moderno tipo Scotti-Isotta Fraschini 1939 da 20/70 mm (per altra fonte, otto da 20/65 mm; per altra ancora, tale modifica sarebbe avvenuta nel 1942-1943). Vengono inoltre installati due lanciabombe per bombe di profondità.

#### **14 dicembre 1941**

Alle 7.40 Clio e Centauro raggiungono davanti a Messina la IX Divisione Navale (corazzate Littorio e Vittorio Veneto), che sta rientrando a Taranto dopo l'annullamento dell'operazione di traffico «M. 41» verso la Libia. Le due torpediniere hanno il compito di svolgere scorta antisommergibile a protezione delle corazzate, in rinforzo alla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino);

anche alcuni idrovolanti CANT Z 501 dell'Aviazione Ausiliaria della Marina forniscono scorta antisommergibili, mentre aerei da caccia forniscono scorta contro eventuali attacchi aerei. Alle 7.50 la scorta aerea delle corazzate viene rinforzata da quattro caccia Macchi Mc 200 del 54° Stormo da Caccia Terrestre dell'Aeronautica della Sicilia, per protezione contro eventuali attacchi aerei, e successivamente da alcuni caccia bimotori FIAT CR. 25 della 173a Squadriglia; dopo altri venticinque minuti arrivano altri due CANT Z. 501. La formazione procede con la Littorio in testa seguita dalla Vittorio Veneto, in linea di fila, circondate dalle siluranti di scorta, alla velocità di 18 nodi, che alle 8.15, superata la parte più stretta dello stretto di Messina e giunti in zona di alto rischio di attacchi di sommergibili, viene portata a 20 nodi. Simultaneamente, le navi iniziano a zigzagare sulla direttrice di marcia 200°, la rotta di sicurezza di uscita dallo stretto. Alle 8.50, poco prima di passare sulla rotta 132°, l'ammiraglio Iachino ordina di cessare lo zigzagamento. Alle nove del mattino, a tredici miglia da Capo dell'Armi, entrambe le corazzate – in navigazione verso nord attraverso lo stretto di Messina – avvistano sulla sinistra delle scie di siluri diretti verso di esse; né gli aerei (in quel momento ce ne sono dieci, due idrovolanti ed otto caccia, cinque dei quali in volo a bassa quota) né le siluranti della scorta si sono accorte della presenza di un battello subacqueo, o del lancio dei siluri. Il comandante della Clio spiegherà in seguito che le scie dei siluri ed il periscopio non sono stati avvistati per tempo perché i siluri venivano esattamente dalla direzione del sole, mentre il mare leggermente mosso ha nascosto la scia generata dal periscopio. I siluri sono stati lanciati dal sommergibile britannico Urge (capitano di corvetta Edward Philip Tomkinson), in agguato a sud dello stretto di Messina insieme al gemello Unique, che alle 8.40 si è portato a quota periscopica dopo aver rilevato rumore di navi ed ha avvistato la formazione italiana, in navigazione verso sud a

17 nodi (in posizione 37°53' N e 15°20' E o 37°53' N e 15°29' E o 37°52' N e 15°30' E, una decina di miglia ad ovest-sud-ovest di Capo dell'Armi) attraverso lo stretto, apprezzandone correttamente la composizione come due corazzate (ritenute però erroneamente della classe Cavour) e quattro cacciatorpediniere, ed alle 8.58 ha lanciato quattro siluri dai tubi di prua, da 2740 metri, contro la corazzata di coda. Le due corazzate accostano subito a dritta per evitare i siluri, ma la Vittorio Veneto (capitano di vascello Giuseppe Sparzani) ha appena iniziato l'accostata quando viene colpita da un siluro a centro nave, che uccide 40 uomini e provoca seri danni. Alcune delle siluranti si avvicinano per fornirle assistenza, mentre altre scortano la Littorio (capitano di vascello Vittorio Bacigalupi; a bordo il comandante superiore in mare, ammiraglio Angelo Iachino) che, evitato un siluro che l'ha mancata di poco passandole a poppavia, si allontana rapidamente dal luogo dell'attacco. Alcune, tra cui la Clio, danno per mezz'ora la caccia all'Urge in cooperazione con gli aerei, lanciando 40 bombe di profondità ma senza risultato. Tomkinson riterrà, con eccessivo ottimismo, di aver colpito la corazzata con due siluri e forse anche tre. La Vittorio Veneto rallenta e sbanda a sinistra, imbarcando in breve tempo tremila tonnellate d'acqua; inizialmente l'ammiraglio Iachino, sopravvalutando la gravità del danno, ordina alla Vittorio Veneto di dirigere per Messina e distacca il Clio, Centauro e Fuciliere per scortarla, mentre gli altri tre cacciatorpediniere della XIII Squadriglia rimangono con la Littorio, che è tornata a zigzagare su rotta 132°. Le tre unità si avvicinano alla corazzata danneggiata, che intanto ha ridotto la velocità per verificare l'entità dei danni, per prestarle assistenza, ma in breve viene constatato che le controcarenze di protezione "Pugliese" hanno assorbito gran parte della forza dell'esplosione e che la Vittorio Veneto, pur sensibilmente appoppata, ha macchine e caldaie ancora tutte funzionanti e riesce a sviluppare

una velocità di 21 nodi. Lo sbandamento a sinistra viene ridotto ad un solo grado mediante manovre di controallagamento, ed il comandante della corazzata può comunicare all'ammiraglio Iachino che il danno è meno grave di quanto temuto e che non necessita di dirigere su Messina; alle 9.12 la Vittorio Veneto riesce ad assumere rotta 150° ed a seguire la Littorio verso Taranto. Alle 9.18 la Vittorio Veneto avvista un periscopio e manovra per schivare un siluro, ed alle 9.23 informa l'ammiraglio Iachino di aver ripreso la rotta per Taranto e di intendere raggiungere la Littorio navigando a 23,5 nodi (tale incremento di velocità viene compiuto un minuto dopo). Alle 12.45 la Vittorio Veneto si ricongiunge con la Littorio, riassumendo la sua posizione in formazione a poppavia dell'ammiraglia; entrambe riducono la velocità a 20 nodi. Nelle ore seguenti si verificano altri allarmi per sommergibili, sia da parte degli idrovolanti che dei cacciatorpediniere della scorta, e si giunge anche un'erronea segnalazione (da parte di un CANT Z. 501) relativa ad un gruppo di aerosiluranti diretto verso la IX Divisione (che induce Iachino a chiedere un rinforzo della scorta aerea di caccia all'Aeronautica della Sicilia: arriveranno infatti i Macchi Mc 200 della 4a Squadra Aerea, mentre per la scorta antisom i CANT Z. 501 verranno sostituiti dai più moderni CANT Z. 506), ma alla fine non succede niente. In realtà, l'unico altro sommergibile in zona oltre all'Urge è l'Unique, che avvista la Littorio alle 9.21 ma non riesce ad avvicinarsi a sufficienza per poter attaccare. Durante la navigazione nel Golfo di Taranto, la scorta viene ulteriormente ingrossata da altre siluranti distaccate da Supermarina via via che si liberano dalla scorta dei convogli e gruppi di sostegno: all'originaria XIII Squadriglia Cacciatorpediniere si aggiungono alle 10.50 i cacciatorpediniere Maestrale, Alfredo Oriani e Vincenzo Gioberti della X Squadriglia ed il Corazziere, provenienti da Taranto; Maestrale e Gioberti rinforzano la scorta della Littorio, mentre Oriani e

Corazziere vengono mandati ad assumere quella della Vittorio Veneto, che alle 10.05 ha comunicato di aver evitato altri due siluri, passati a meno di cento metri.

Alle 17 arrivano da Taranto le Squadriglie Cacciatorpediniere XI (Aviere, Geniere, Camicia Nera, più il Carabiniere) e XIV (Ugolino Vivaldi e Antonio Da Noli), mandate da Supermarina come ulteriore rinforzo, ed alle 17.24 l'ammiraglio Iachino ordina a Clio e Centauro di lasciare la scorta e rientrare a Messina.

Le due corazzate arriveranno a Taranto in serata.

### **30 dicembre 1941**

La Clio salpa da Tripoli alle 23 per andare ad assumere la scorta del piroscampo tedesco Achaia, salpato da Susa (dov'è precedentemente giunto da Palermo) a quell'ora e diretto appunto a Tripoli.

### **1° gennaio 1942**

Clio ed Achaia arrivano a Tripoli.

### **19 gennaio 1942**

La Clio ed i cacciatorpediniere Saetta ed Antonio Da Noli (caposcorta) partono da Tripoli per Trapani alle 19.30, scortando le motonavi Lerici e Gino Allegri.

### **20 gennaio 1942**

Il convoglio giunge a Trapani alle 20.20.

### **8 febbraio 1942**

La Clio salpa da Tripoli alle 18

scortando il piroscampo Delia, diretto a Palermo via Sfax. Lo accompagna fino alle Kerkennah, dopo di che il piroscampo prosegue da solo per Sfax.

### **22 febbraio 1942**



Fusti di carburante sistemati sulla poppa della Clio durante una missione di trasporto, 23 dicembre 1941. Il luogo della foto viene indicato da fonti diverse come Tripoli o La Spezia (Coll. Erminio Bagnasco, via [www.associazione-venus.it](http://www.associazione-venus.it))

Salpa da Tripoli alle 16.30 per scortare a Bengasi il piroscampo tedesco Sturla.

### **24 febbraio 1942**

Clio e Sturla arrivano a Bengasi alle undici.

### **27 febbraio 1942**

In serata la Clio, insieme alla più vecchia torpediniera Generale Antonio Cantore, viene fatta salpare da Tripoli per partecipare al salvataggio dei naufraghi

del piroscampo Tembien, silurato dal sommergibile britannico Upholder alle 19.06 a 24 miglia da Tripoli, durante la navigazione da quel porto a Trapani con la scorta del cacciatorpediniere

Strale (capitano di corvetta Enea Picchio). Il Tembien è affondato in soli quattordici minuti, senza poter calare le lance a causa del repentino sbandamento subito assunto; lo Strale si è subito messo a recuperare superstiti, venendo raggiunto da Circe e Cantore alle 22. Il mare mosso ed il forte vento di ghibli ostacolano i soccorsi; su 654 uomini imbarcati sul piroscampo, compresi 498 prigionieri britannici, soltanto 157 vengono tratti in salvo, tra cui 79 prigionieri, oltre a 69 marittimi e militari italiani (compresi il comandante, capitano di lungo corso Antonino Capiello, ed il commissario di bordo) e dieci tedeschi. I naufraghi vengono sbarcati a Tripoli.

### **11 marzo 1942**

Salpa da Tripoli alle 19 per scortare nuovamente a Bengasi lo Sturla.

### **13 marzo 1942**

Clio e Sturla arrivano a Bengasi alle 21.

### **8 aprile 1942**

Compie un'uscita da Napoli per esercitazione, insieme al cacciatorpediniere Folgore ed al sommergibile Emo (tenente di vascello Giuseppe Franco).

## 10 aprile 1942

La Clio, il cacciatorpediniere Premuda (caposcorta) e le motosiluranti tedesche S 9 e S 15 salpano da Palermo alle dieci per scortare a Tripoli la motonave Giulia ed il piroscampo Amsterdam. A causa della fitta nebbia, del tutto insolita per la zona, il convoglio si disperde: perso il contatto l'una con l'altra, le navi tornano indietro e si radunano poi a Trapani, da dove proseguiranno insieme. In serata, prima di entrare a Trapani, l'Amsterdam s'incaglia a nordest di Favignana, subendo lievi danni allo scafo.

## 11 aprile 1942

Il convoglio, rimesso in ordine, riparte da Trapani alle 23. (Ciò secondo "La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale dal 1° ottobre 1941 al 30 settembre 1942", dell'USMM. Secondo "Navi mercantili perdute", sempre dell'USMM, l'Amsterdam si sarebbe disincagliato alle 7.40 del 12 aprile e sarebbe entrato a Trapani alle 12.15, dopo di che il convoglio sarebbe partito da Trapani per Tripoli la sera dello stesso 12 aprile).

## 12 aprile 1942

Alle 11.05 il sommergibile britannico Urge (capitano di corvetta Edward Philip Tomkinson), che quattro ore prima (alle 7.18) ha avvertito il rumore di bombe di profondità lanciate a notevole distanza, sente rumore di navi in avvicinamento in posizione 36°21' N e 12°39' E (a nord di Lampedusa e 30 miglia a sudest di Pantelleria), e tre minuti dopo avvista due navi mercantili stimate in circa 7000 tsl scortate da due cacciatorpediniere e due idrovolanti su rilevamento 005°, a 7300 metri di distanza. Si tratta di Amsterdam, Giulia, Premuda e Clio. Iniziata la manovra d'attacco, alle 11.20 l'Urge lancia quattro siluri contro il convoglio da 4600 metri di distanza: subito dopo il lancio, però, un idrovolante sorvola l'Urge e Tomkinson ritiene che abbia avvertito il convoglio, in quanto il rumore di macchine cessa subito e le navi iniziano a contromanovrare.

Nessuno dei siluri va a segno; la Giulia avvista tre scie, e la Clio avverte due esplosioni. Alle 11.43

l'Urge torna a quota periscopica e vede che il convoglio si sta allontanando verso sud, indenne.

Alle 12.30 il Premuda informa la torpediniera Centauro, di scorta alla motonave Gino Allegri che a breve dovrà transitare in zona, della presenza di un sommergibile 45 miglia a nord di Lampedusa (il messaggio viene intercettato da Roma, inducendo Supermarina ad ordinare la temporanea sospensione del traffico locale tra Pantelleria e Lampedusa).

Alle 18.30 quattro aerei tedeschi (due Dornier Do 17 dell'8a Squadriglia del 3° Gruppo del 26° Stormo da caccia della Luftwaffe e due Messerschmitt Bf 110 della 10a Squadriglia del medesimo gruppo, tutti decollati dall'aeroporto di Castel Benito vicino a Tripoli), di scorta aerea al convoglio di cui fa parte l'Amsterdam, attaccano con lancio di bombe un sommergibile avvistato in posizione 35°07' N e 13°15' E, a 40 miglia per 126° (cioè a sudest) da Lampedusa, con esito incerto. Secondo lo storico Francesco Mattesini, il sommergibile in questione sarebbe stato l'Upholder (capitano di corvetta Malcolm David Wanklyn), scomparso in questo periodo al largo della Libia: probabilmente intercettò il segnale di scoperta lanciato dall'Urge dopo aver attaccato il convoglio e diresse per intercettarlo a sua volta, venendo però bombardato ed affondato dalla scorta aerea.

## 13 aprile 1942

Alle 3.50 l'Amsterdam entra in collisione con la Giulia, ma entrambe le navi sono in grado di proseguire.

Alle 6.50 la scorta del convoglio viene rinforzata dalla torpediniera Generale Carlo Montanari e dai motodragamine tedeschi R 9, R 12 e R 15, appositamente usciti da Tripoli quattro ore prima (prima di unirsi al convoglio, hanno condotto un rastrello antisom preventivo nelle acque che esso dovrà attraversare per giungere a destinazione, senza riscontrare tracce della presenza di battelli nemici).

Il convoglio giunge a Tripoli alle 9.45.

## 14 aprile 1942

La Clio, insieme alle vecchie torpediniere Generale Carlo Montanari e Generale Marcello Prestinari, esce da Tripoli per andare a rinforzare la scorta del convoglio "Aprilia", in arrivo dall'Italia e formato dal piroscampo Amsterdam e dalle motonavi Giulia, Ravello, Reichenfels (tedesca), Vettor Pisani e Reginaldo Giuliani, scortate dai cacciatorpediniere Freccia, Mitragliere, Antonio Pigafetta e Nicolò Zeno e dalla torpediniera Pallade.

## 15 aprile 1942

Il convoglio arriva a Tripoli tra le 9.30 e le 10.

## 17 aprile 1942

Alle 16 la Clio salpa da Tripoli per scortare a Bengasi i piroscampi Brook (tedesco) ed Una (italiano).

## 20 aprile 1942

Nella notte l'Una s'incaglia sulla secca di Zuetina. Potrà essere disincagliato alle quattro del mattino del 24 con l'aiuto dei mezzi di Marina Bengasi, raggiungendo quel porto alle 11.30 dello stesso giorno. Il Brook raggiunge invece Bengasi alle 9.30 del 20.

## 25 aprile 1942

Salpa da Bengasi alle 19.30 per scortare a Tripoli il piroscampo Sturla.

## 27 aprile 1942

Le due navi arrivano a Tripoli alle 9.45.

## 2 maggio 1942

La Clio salpa da Tripoli per andare incontro ad un convoglio in arrivo dall'Italia, formato dalle motonavi Lerici e Nino Bixio scortate dai cacciatorpediniere Antonio Pigafetta (caposcorta) e Nicolò Zeno e dalla torpediniera Orsa. Il convoglio giunge in porto alle otto.

## 6 maggio 1942

La Clio salpa da Tripoli alle 13.45 per scortare a Bengasi i piroscampi Brook (tedesco) e Bravo (italiano).

..... Continua .....



CAMPAGNA PER  
AUTOFINANZIAMENTO  
**2024**

**SOST**tienici  
con un solo euro!



*il tuo contributo  
è importante!*



## SANTA ROSA ROMA ...

di Nunzio Giancarlo Bianco tratto da Facebook



L'è la tua giornata di servizio, te ne stai al cessa lavori nella tua stanza in attesa di qualche chiamata per qualche eventuale problema tecnico, scrivere, leggere in totale relax e come sempre squilla il telefono e ti dicono che hanno problemi con un collegamento satellitare.

Sai che se ti hanno chiamato è importante che tu vada a risolvere l'anomalia, consapevole che se il problema è complicato starai lì per ore.

Scendi dalla camerata rimanendo sempre affascinato dal verde del comprensorio, quanta natura c'è in questo luogo romano, il canto degli uccelli è musica da ascoltare con attenzione, c'è una moltitudine di varietà ornitologica nel bosco.

Nel tragitto incroci il piazzale Patria e Onore, c'è quella fontanella vicina al piccolo laghetto artificiale, con tanti pesci rossi e qualche tartarughina di acqua dolce.

A quest'ora in una giornata festiva primaverile non vi è nessuno, tranne il personale di servizio, la natura la fa da padrona sfoggiando il meglio di sé.

Incominci a scendere le scale che ti porteranno giù in galleria, mentre scendi non puoi fare a meno notare i Daini, cavalli e pecore vivere liberi nel parco antenne del Comando.

È un paradiso naturalistico dove gli esseri viventi seguono il corso della vita in piena libertà anche se limitati nel perimetro seppur enorme, la bellezza quando noti un nuovo arrivato partorito da poche ore, prendersi il latte della mamma.

Qualche pecora che ti conosce perché sei lì da qualche anno si avvicina sicura della tua presenza, gli piace mangiare quel ciuffo di erba che strappo per lei, non ha più il timore dei primi tempi.

Purtroppo il dovere ti chiama e t'incammini verso

il tuo luogo di lavoro, si apre a te la grande volta di cemento della galleria che si apre al passaggio sotto terra, lunga per centinaia e centinaia di metri. La grande porta di acciaio appoggiata su cardini immensi antiatomica NBC, sei ormai dentro sentendo i tuoi passi che fanno eco nella lunga profondità, in fondo c'è il tuo Quinto Ramo, luogo di lavoro giornaliero come Tecnico Elettronico, nell'attraversare viene prima il laboratorio informatico, il bar, la Radio RTX, c'è l'area operativa del CINCPAV (acronimo di Comando in Capo Della Squadra Navale), finalmente sei a quella decina di scalini da salire dove ti attendono gli apparati da mantenere dalla tua conoscenza tecnica.

L'operatore attende impaziente il tuo arrivo perché è da 1 ora che non riesce a comunicare con l'unità in mare, ti indica l'apparato in questione e ti attenderà in radio in attesa di avere l'apparato ripristinato e una relazione dettagliata del problema, dovrà giustificarsi della mancata comunicazione con l'unità in mare.

Prendi la tua borsa attrezzi e incominci nell'operazione quasi medica del malato d'acciaio, l'esperienza conseguita negli anni ti fanno trovare subito la soluzione.

Poche prove di efficienza e dai l'apparato disponibile all'operatore, s'è fatto tardi ma ti prendi un caffè dalla macchinetta, darà gusto al tuo palato preparandolo perché appena fuori ti fumerai quella maledetta sigaretta.

Saluti tutti gli operatori e vai via, esci fuori e noti che si è fatto tardi, il cielo è costellato di una infinità di stelle, riescono ad illuminare la strada rifacendo il percorso al contrario della mattinata.

Con ancora più calma sono i tuoi passi, ami quei rumori notturni del bosco, la civetta col suo squittio indica la sua presenza, terrore di qualche piccolo ratto correre via spaventato, qualche biscia alla ricerca della preda.

So che quel lavoro del momento sa regalarmi nonostante tutto la magia di una natura rigogliosa, sono a pochi chilometri dal centro di Roma.

Mi sono sentito una persona molto fortunata nel vivere in quel contesto, gli occhi hanno catturato immagini e si sono solidificati nel mio cervello.

Certo il mare, il ferro dell'unità mancano, ma in questo luogo hai delle responsabilità immani al servizio delle Forze Armate, il primo compito quello di dare assistenza ai tuoi colleghi in mare, ai colleghi eroi dei sommergibili che viaggiano sott'acqua, ai colleghi dell'Aeronautica Militare, ai colleghi che lavorano nei teatri di guerra, ai colleghi dell'Esercito

Italiano, ai Carabinieri che interagiscono con tutti. Un Comando complesso sotto la responsabilità del Comandante in Capo della Squadra Navale.

Ma di tutto questo rimane sempre quel tuo essere preso dal mondo circostante, un punto di infinito immerso nella natura, ma questo paradiso gestito da donne e uomini in uniforme sanno l'alta valenza di questo Alto Comando.

Bello viverci per 365 giorni l'anno, quando sei di turno operativo anche nei giorni festivi, hai l'opportunità di vivere esperienze di pensiero anche verso quel mondo animale, le piante che vivono in una dimensione quasi irreali malgrado la vicinanza della grande Città.

Lavorare e avere la possibilità di soffermarti guardandoti intorno, scopri negli anni che è un luogo magico dove al sacrificio puoi rilassarti solo osservando il mondo circostante.



# ICOM IC-7610

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



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

 **SM Technology**  
By Salvo Mangano **IW9GZS**  
PRODOTTI PER RADIOAMATORI  
ACCESSORI - ANTENNA - RICETRASMITTENTI  
Il primo sito in DropShipping d'Italia  
A prezzi super convenienti  
VISITA IL NOSTRO NEGOZIO ON LINE  
[www.smelettronica.com](http://www.smelettronica.com)

**EMERGENZA**

**IN MARE**

e sulle spiagge

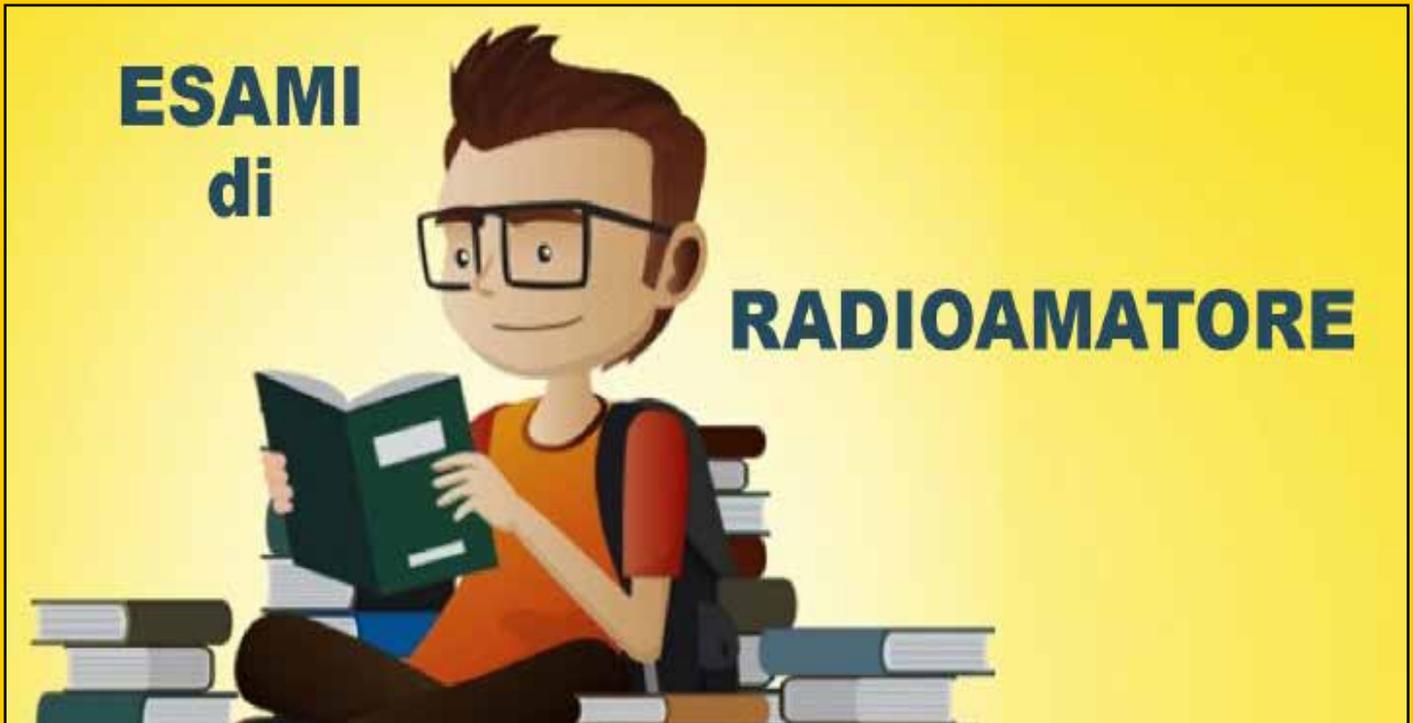
Numero Blu

**1530**

**GUARDIA COSTIERA**



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



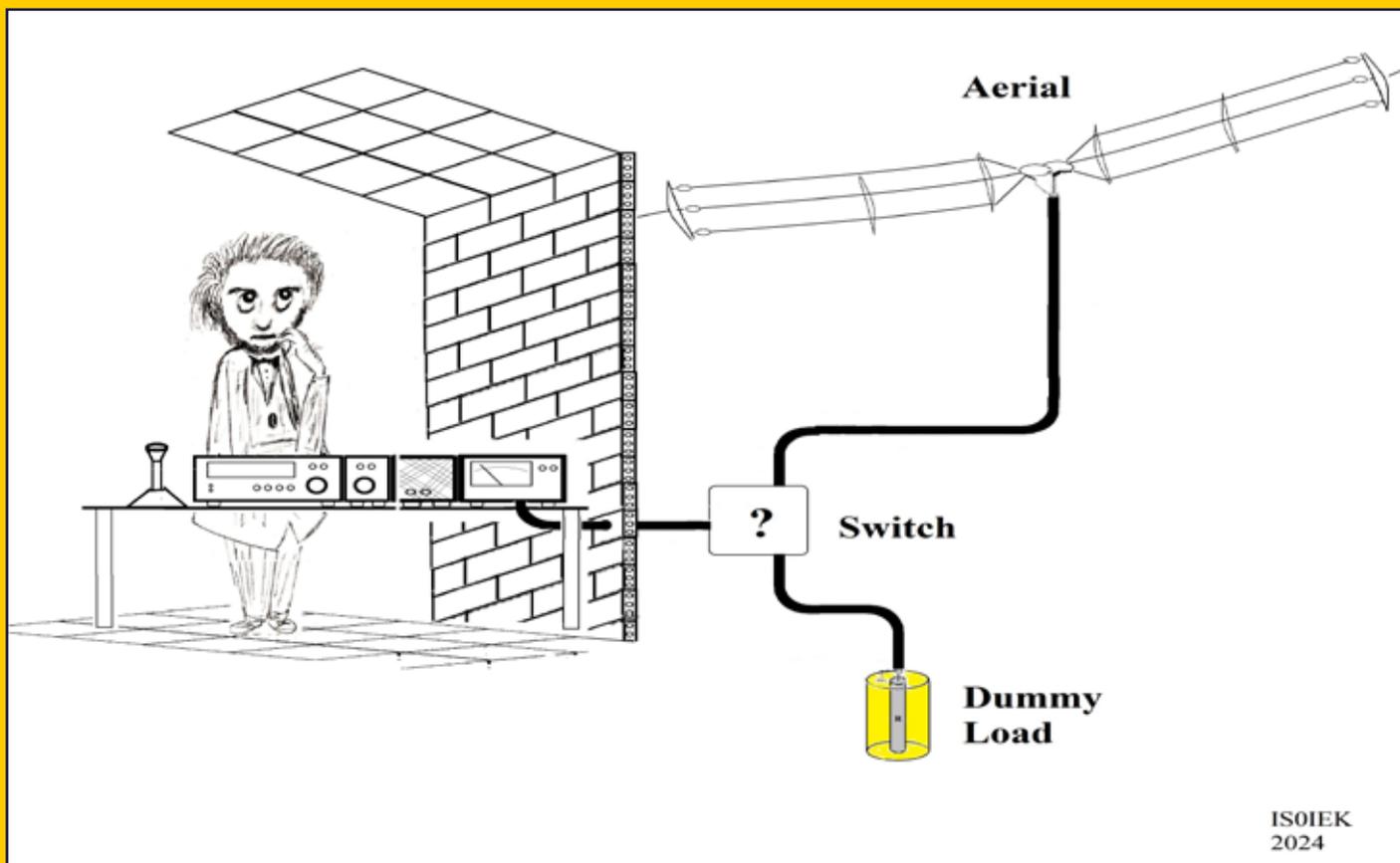
*Spunti per la preparazione all'esame per la patente di radioamatore, messi a disposizione gratuitamente per uso non commerciale.*

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

## **2.1 - TEST DELLE ANTENNE**

*Prima di passare a questo secondo tomo della nostra trattazione, occorre una premessa: malgrado quanto desiderato ed in programma, si è reso necessario sospendere lo studio di alcuni particolari tipi di antenne invero un po' discosti dagli schemi classici, per quanto oggetto di interesse ed aspettative crescenti quanto del resto ormai il loro numero; ciò causa la scarsità di documentazione adeguata nella peraltro cospicua letteratura tecnica sinora consultata, talvolta però lacunosa su vari aspetti importanti quando non addirittura essenziali, e per contro spesso banalmente ripetitiva su altri. Abbisognanti pertanto di ulteriori approfondimenti di natura teorica e di modellazione, oltre che sperimentali; riproponendoci altresì di perfezionarne la conoscenza in tempi successivi.*

Quando si parla di test sulle antenne, un gran numero di pubblicazioni si limitano a verificarne l'adattamento alla linea di trasmissione ed altresì determinarne la potenza RF, presentandoci magari una pletora di rosmetri wattmetri dai più semplici e di costruzione "casera" ai più elaborati, e blasonati. Si tratta certo di parametri importanti, anzi della massima importanza pratica, ben pochi però si soffermano sulla restante pluralità di parametri non meno importanti ai fini dell'efficacia del nostro sistema di radio collegamento, forse perché necessitanti di un sovrappiù di approfondimento concettuale, o forse anche per le difficoltà oggettive, invero non poche né facilmente superabili se non forse sulla carta, che si frappongono alla loro determinazione. Posso del resto subito affermare, a scanso di equivoci ed attese fatalmente vanificate, che per le HF ed in particolare per contesti non semplici quali quelli urbani ed in condizioni sovente discoste non poco da quelle canoniche, quelli cioè che per intenderci più spesso e più da vicino possono interessare il radioamatore, non dispongo di formule magiche né di soluzioni preconfezionate e/o facilmente abordabili (1).



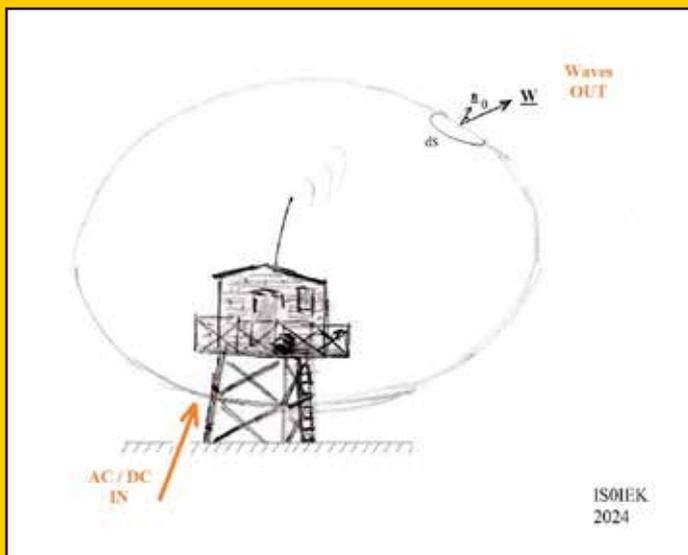
ISOIEK  
2024

Per constatare quanto profonde siano le nostre lacune in materia, proporrò un cosiddetto esperimento mentale, che richiede cioè solo un qualche ragionamento più o meno semplice, e nessuna apparecchiatura e men che mai strumentazione; ammesso pure che per alcuni di siffatti esperimenti esista una qualche concreta possibilità di effettiva realizzazione (2). Immaginiamo tanto per fare un esempio, che un operatore si trovi all'interno di una stazione radio chiusa (Fig 2.1.1) ed anzi ben schermata e praticamente blindata, ma peraltro dotata dei più moderni e precisi strumenti di misura (3); all'esterno di essa, è collegato un commutatore deviatore a due posizioni che può perciò destinare l'energia prodotta alternativamente o ad un'antenna, oppure ad un carico fittizio, entrambi perfettamente funzionanti ed adattati alla linea di trasmissione (ROS ossia SWR 1:1). Chi si trovasse entro la stazione non è in grado di conoscere lo stato di posizionamento attuale di detta commutazione, vale a dire verso quale delle due possibili posizioni questo scambio sia impostato. Si potrebbe ben dire che questi, al pari del viaggiatore nella notte in un treno del quale si ignori la destinazione, vivrebbe una situazione kafkiana; non essendogli possibile in assenza di altro riferimento o riscontro esterno stabilire se il sistema irradia o non irradia (4) ovvero e più realisticamente discostandosi dagli estremi, in quale misura questo realmente lo faccia. In altre parole, quale sia il grado di rispondenza dell'antenna in prova o in uso, a ciò che sarebbe lecito ragionevole e desiderabile attendersi in base ai criteri ispiratori, ed alle finalità verso quali si è optato (5). Avremo facilmente intuito che stiamo parlando del guadagno **G** dell'antenna, che nessuna sorta di tester, generatore volubato e non, wattme-

tro, rosmetro o riflettometro, VNA (*Vector Network Analyzer*, comprendente in genere un generatore interno a frequenza variabile) è disgraziatamente in grado di fornirci (6); parametro peraltro cruciale agli effetti pratici, specie ove se ne consideri la composizione data dai due elementi distinti ma entrambi di non semplice determinazione, e precisamente il rendimento  $\eta$  e la direzionalità **D** tanto sul piano azimutale (orizzontale) quanto in elevazione (verticale), come del resto già visto al Cap. 1.11:

$$1.11.3 \quad \mathbf{G} = \eta * \mathbf{D} \quad (7)$$

Problema com'è facile intuire e meglio vedremo appresso, non di facile e generale risoluzione; che a volte ed anzi spesso può comportare margini notevoli di indeterminatezza, derivanti in molti casi specie in HF MF ed LF, da oggettiva impossibilità tecnica, o infattibilità economica essendone eccessivamente onerosa la procedura, stanti le dimensioni degli impianti da esaminare e dei rispettivi interni coimplicati, crescenti con la lunghezza d'onda; così che da varie parti vi si sorvola, scelta rispettabile ma che almeno da un punto di vista conoscitivo non condivido. Bene, mi si potrebbe inoltre obiettare, ma se si opera con antenne cosiddette non direzionali, ma che un minimo di direzionalità pur ce l'hanno (espresso da quei 2,1 dBi che già sappiamo) quali la verticale, il dipolo ed il semplice filo buttato lì che cosa può interessare? E no! La direttività espressa in maggiore o minor misura da tutte le antenne reali (rammentiamo che il radiatore isotropico è un'astrazione teorica, approssimabile in qualche misura ma non presente nella realtà) ma più ancora la riflettività dei suoli, del mare, di ostacoli più o meno consistenti (Cap. 1.12) in un raggio che potrebbe essere

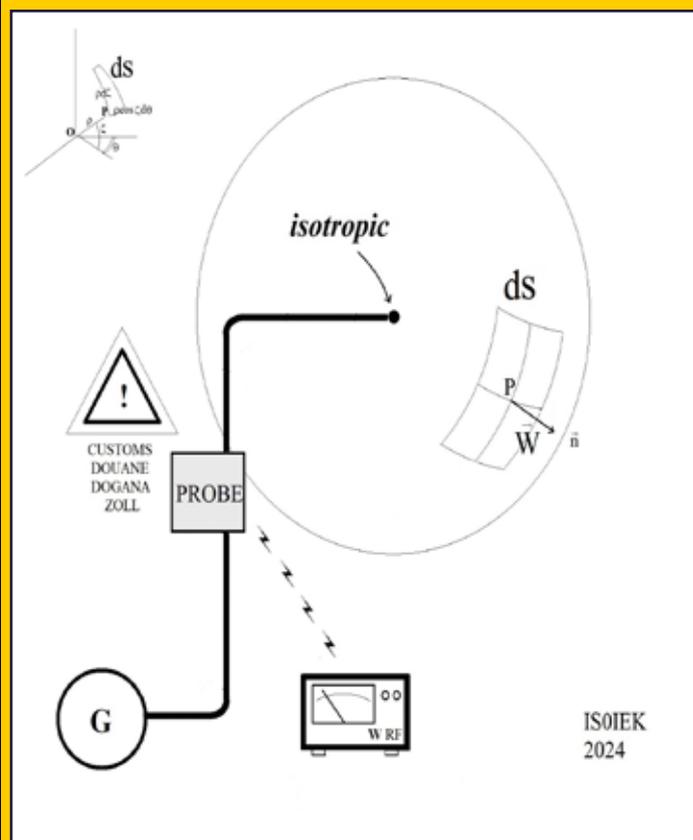


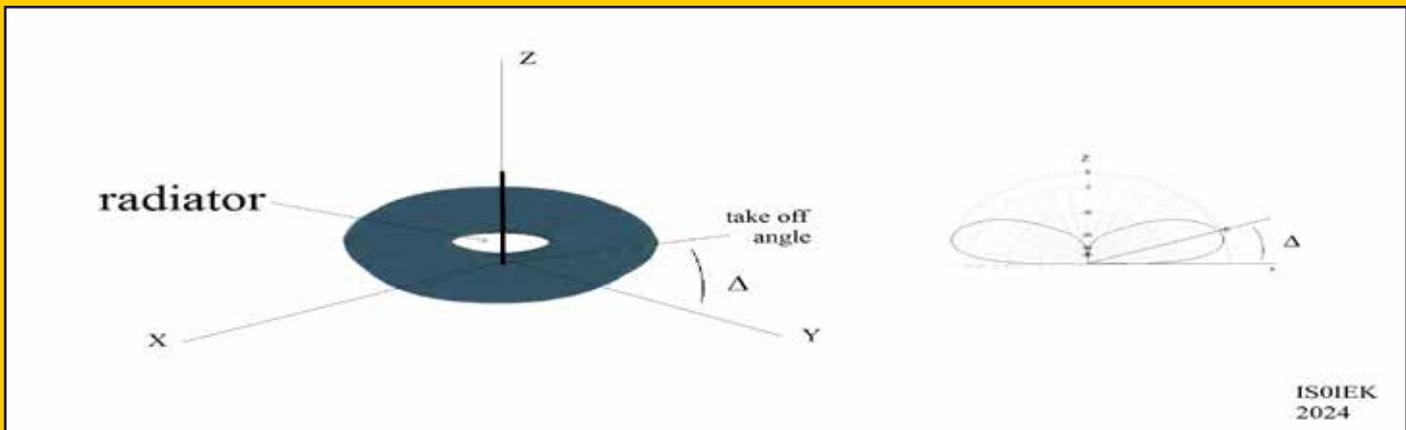
di cento e più lunghezze d'onda  $\lambda$  dall'emittente, la quale impatta anche pesantemente e specie sugli angoli verticali (i più difficili a determinarsi specie in HF per tacere delle gamme inferiori) ci costringerà volenti o nolenti a tenerne conto; e se non lo facciamo noi, lo farà il sistema radiante di sua iniziativa, condizionando così i nostri risultati. Invero per conoscere la/le direzione/i verso la quale l'irradiazione prevalentemente avviene (8) ed avere così un conto preciso di quanto la nostra antenna effettivamente irradia, e di quanto per converso dissipa come residuo (e peggio se viceversa!) una volta nota la potenza che le inviamo ed a parte i pur importanti calcoli basati su medie e casi standard che sebbene preziosi come orientamento nonché in varie fasi progettuali e/o operative, forniscono solamente una stima più o meno accurata ma non sempre correttamente rispondente alla specificità del caso, si renderà necessario effettuare delle rilevazioni in loco, cioè sul campo (*range*, direbbero gli americani). Occorrerà quindi procedere alla misurazione puntuale del **vettore di Poynting** rappresentante la densità di potenza (cfr. Cap. 1.6) (9) in un adeguato intorno 3D dell'antenna (Fig 2.1.2) che deve comprendere anche quanto sottostante, purché interessato dal campo (10) ; intorno ad esempio di forma sferica per semplificare i calcoli, come vedremo, o peraltro una qualunque generica superficie purché chiusa; ovviamente con i maggiori oneri di calcolo quanto più complicata la sua forma. Procedendo indi all'integrazione del dato estesa alla superficie che qui chiameremo di test, delimitante l'intorno medesimo; e dedotto ovviamente il valore dell'energia entrante, da quello che figuratamente potremmo chiamare il valico doganale, nella considerata "bolla" di test: sotto forma cioè di corrente RF nel caso più generale in cui questa vi pervenga mediante un cavo coassiale (o una qualsiasi altra linea RF o guida d'onda ecc.) trovandosi il generatore (TX) esternamente alla bolla, o dell'equivalente linea di alimentazione in AC / DC qualora questo vi fosse entrocontenuto, e magari anche i fili che connettono la batteria (come raffigurato appunto nel citato capitolo); altrimenti i conti non ci torneranno mai; diciamo che il bilancio, idealmente nullo ossia

chiuso in pareggio, nel caso reale sarà sempre in rosso, dacché in misura maggiore o minore esistono (e sono ineliminabili) le perdite: ma sono proprio esse quelle che intendiamo determinare con queste misurazioni, per poter esprimere il rendimento e, per differenza, la potenza effettivamente irradiata, quindi in definitiva il guadagno (11) e così saperne di più sulla nostra antenna! Operazione com'è facile comprendere, tutt'altro che semplice e pacifica, su cui ritorneremo appresso e che proveremo peraltro ad abbozzare mediante alcuni casi semplici, a titolo esemplificativo e ben lungi dall'idea e tanto meno dalla pretesa di essere esaustivi. Occorrerà premettere pertanto alcune operazioni, magari un po' tediose ma per altri versi illuminanti; il modulo del vettore di Poynting nello spazio (ed approssimativamente nell'aria) è

$$|\mathbf{W}| = \mathbf{E}^2 / Z_0 \quad (12)$$

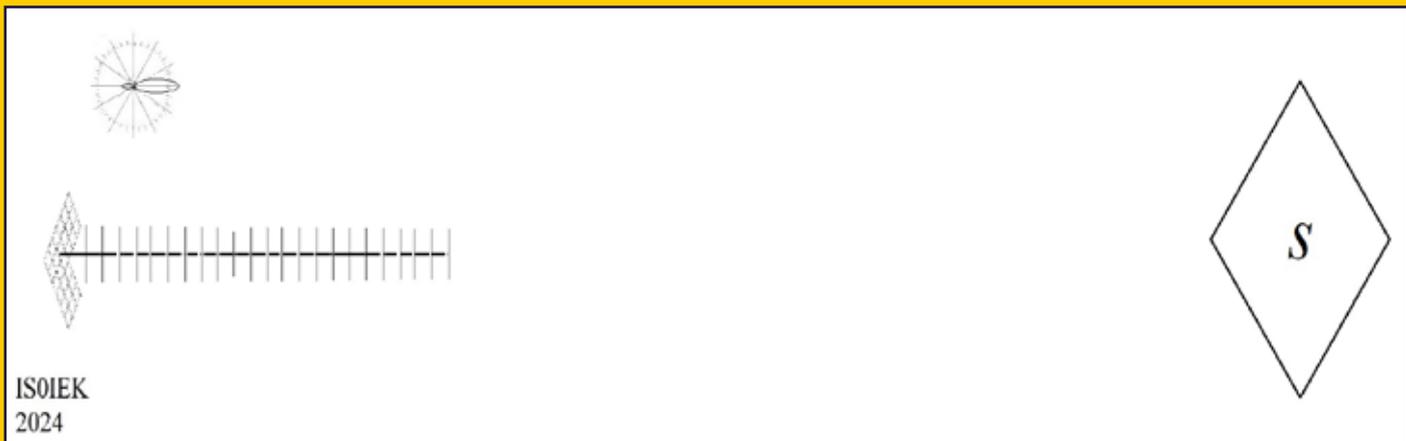
dove  $\mathbf{E}$  rappresenta il campo elettrico e  $Z_0 = \sqrt{\mu_0/\epsilon_0} = E_0/H_0 = 120\pi \approx 377 \Omega$  il valore di impedenza caratteristica sempre del vuoto (o dell'aria) nelle unità del S.I. (Sistema Internazionale), dimensionalmente  $[W] = [V/m]^2 / [\Omega] = [V^2/m^2] / [V/A] = [V^2A/Vm^2] = [VA/m^2] = [W/m^2]$  ; un campo elettrico da 1 V/m corrisponderà pertanto a  $1 V^2/m^2 / 377 \Omega = 1 / 377 W/m^2 = 0,00265 = 2,65 * 10^{-3} W/m^2$ . Nella Fig. 2.1.3 abbiamo appunto un radiatore isotropico isolato nello spazio (13) ; in assenza dunque di fattori riflettenti e/o assorbenti, che risulta perciò nell'equa ripartizione della potenza totale irradiata su ciascun punto (o areola di eguale estensione, quale quella indicata con  $ds$ ) della superficie sferica equidistante dal radiatore stesso.





Il vettore di Poynting **W** data la simmetria del sistema, ha in ogni punto P la direzione del raggio della sfera (normale al piano tangente la superficie elementare o areola dS nel suo centro, che possiamo altresì considerare piana e giacente sul piano predetto a meno di un errore anch'esso infinitesimo) e verso diretto all'esterno, cioè uscente dalla superficie stessa, analogamente appunto al flusso di energia radiante che l'attraversa. Tale uniforme distribuzione su una siffatta superficie semplifica enormemente, rendendola addirittura banale, l'integrazione del vettore di Poynting nel caso in esame; abbiamo infatti una superficie  $S = 4\pi r^2 \approx 12,57 * r^2$  da cui se **E** è l'intensità del campo elettrico [V/m] ed **r** la distanza dalla sorgente risulta  $P = 12,57 r^2 E^2 / 377 = 12,57 * 2,65 * 10^{-3} r^2 E^2 = 0,033 r^2 E^2$  [W] <sup>(14)</sup>. Nella Fig. 2.1.4 l'immagine sul lato sinistro della figura presenta invece il solido che si otterrebbe dalla rotazione intorno all'asse verticale Z del grafico presentato sul lato destro, relativo ad un'antenna verticale nelle reali condizioni di funzionamento, posizionato sopra un suolo che, in maggiore o minore misura, rifletta la radiazione, il cui valore come risultato è massimo ad un angolo Δ detto angolo di radiazione o più propriamente angolo di elevazione (*ingl. takeoff angle, launch elevation angle o wave angle*); com'è facile arguire, la situazione è completamente differente da quella della sfera equamente illuminata di cui al caso precedente, ove il calcolo della potenza totale irradiata risultava estremamente semplificato, mentre qui per ottenere il risultato occorrerà far ricorso ad operazioni piuttosto laboriose; come nei casi reali in genere, anzitutto perché non è detto

che sia di tipo regolare il solido rappresentante il diagramma polare di radiazione (in azimut ed elevazione), anzi è quasi sempre vero il contrario ed occorrerà pertanto operare solitamente su funzioni empiriche rilevate punto per punto, non esistendo una funzione matematica che lo rappresenti adeguatamente se non in un modello di prima e spesso grossolana approssimazione, risultante in una scarsa utilità pratica. Occorre altresì precisare che nei casi in cui il detto diagramma polare anziché ad una installazione fissa si riferisca ad un'antenna rotativa, una *beam* per intenderci, con la rotazione azimutale dell'antenna il solido di rotazione può non muoversi solidalmente con essa ma mutare forma via via, risultando dalla composizione tanto di elementi intrinseci alla forma e composizione di questa (tipo dell'antenna, numero di elementi ecc.) quanto dall'effetto combinato delle irregolari e più o meno imprevedibili riflessioni e/o assorbimenti di suolo ed ostacoli circostanti; i quali appunto rimangono fissi e non ruotano con l'antenna, scombinando così il diagramma col ruotare della stessa. Infine l'antenna ultradirettiva della Fig. 2.1.5 che per via della frequenza elevata e dunque della minore lunghezza d'onda λ non sarà difficile collocare ad un'altezza (comoda sia materialmente, come pure concettualmente perché ci semplifica il lavoro) di svariate lunghezze d'onda da terra ed analoga distanza da altri ostacoli riflettenti e/o assorbenti o comunque disturbanti, la quale con tali premesse concentra praticamente tutta l'energia emessa su una superficie S posta ad una conveniente distanza dalla sorgente ed avente dimensioni limitate in rapporto alla distanza stessa; riuscirà allora ancora una volta



abbastanza semplice il calcolo della potenza effettivamente emessa, che si riverserà pressoché totalmente su questa, la quale potrà essere piana (senza grandi errori per via della piccola estensione in rapporto alla distanza) e consentirà un numero non eccessivo di rilevazioni tra l'altro ravvicinate tra loro; e quindi del rendimento. Ciò anche per l'ipotizzata irrilevanza dei lobi secondari (15), come pure per l'assenza come detto di superfici riflettenti situate in prossimità (sempre in termini di lunghezza d'onda) che ne possano alterare il diagramma polare di radiazione.

Come infine si sarà facilmente intuito, il nocciolo della faccenda è la rilevazione punto per punto (o scomposta comunque la superficie di test in numero grande a piacimento di areole conseguentemente piccole a piacere, in ciascuna di esse) del vettore di Poynting alias densità di potenza  $\underline{W}$  ( $[W/m^2]$  nelle unità del S.I.) il che si riduce appunto alla determinazione puntuale del vettore campo elettrico  $\underline{E}$  ( $[V/m]$  sempre nelle unità del S.I.; tuttavia in luogo di questo la misura del vettore intensità del campo magnetico  $\underline{H}$   $[A/m]$  ci condurrebbe al medesimo risultato) in pratica ci occorrerà un misuratore di campo. Si rende necessaria a questo punto un'importante distinzione: per la rilevazione del diagramma di irradiazione, quindi la determinazione del fattore direttività  $\underline{D}$  (una delle componenti del guadagno  $G$ ) sarà sufficiente ottenere la misura, sempre puntuale, dell'intensità relativa del campo, e questo si può fare mediante una scala calibrata in unità arbitrarie, in percentuale, o in unità logaritmiche quali il dB (decibel) che costituisce appunto una unità di misura relativa (attenzione, non il dBW o il dBm o il dBu che essendo riferite rispettivamente al Watt o ai suoi sottomultipli milli e microWatt, divengono così invece unità assolute) cosa fattibile

mediante strumenti di tipo relativamente semplice e dai costi contenuti, persino un ricevitore dotato di S-meter (ossia la scala "S" che dal dB deriva, essendo ogni unità S pari a 6 dB, o almeno così dovrebbe, poi sulla calibrazione e linearità c'è un po' da discutere). Ben altra cosa è invece la misura dell'intensità assoluta di campo, ossia dei  $\underline{V/m}$ , la quale invece ci serve, ed è anzi indispensabile, per la determinazione del fattore rendimento  $\eta$  (costituente appunto l'altra componente del guadagno  $G$ ) attraverso la misura della potenza totale effettivamente irradiata, data proprio dall'integrazione del vettore di Poynting  $\underline{W}$  su tutta la superficie  $S$  chiusa di test (che abbiamo anche chiamato "bolla" con termine improprio ma che rende bene l'immagine) che racchiude l'antenna emittente  $\int_S \underline{W} \cdot \underline{n} dS$  da rapportare poi alla potenza PRF che alimenta l'antenna stessa, al fine appunto della determinazione desiderata. Per fare ciò, oltre a calcoli resi il più delle volte complicati dalla complessa geometria dell'ambiente di riferimento (di test o specie quello di impiego effettivo) ma magari facilitati dal ricorso a software specializzati, sarà necessario anzitutto l'impiego di un misuratore avente appunto la scala calibrata in  $\underline{V/m}$ , cosa non proprio semplice dacché esige la conoscenza del cosiddetto fattore d'antenna o AF (*antenna factor*); ossia disporre appunto di un'antenna calibrata adatta alla frequenza sotto test. Tutto questo non è proprio semplice, richiedendo l'adozione di particolari accorgimenti esecutivi, nonché soprattutto la disponibilità di strumentazione sofisticata nonché mantenuta costantemente riallineata nel tempo; cosa che non è il più delle volte nella disponibilità del radioamatore, mentre i semplici ed economici misuratori di campo generalmente in uso sono inadatti ad effettuare dette misure (16). Continueremo ad esaminare nel prosieguo le ulteriori sfaccettature del problema.

#### Note:

1) rammentiamo che comunque, per quanto infelice possa essere la collocazione di un'antenna per le HF ed astrusamente variegato il suo diagramma di radiazione, la propagazione può pur sempre compiere autentici miracoli, attraverso i suoi arcani meccanismi e canali: quelli che conosciamo e quelli che non conosciamo, o almeno non conosciamo bene; che forse saranno anche destinati a rimanere tali, con l'attenuarsi dell'interesse per le ricerche sul mezzo ionosferico, compresi i relativi strumenti anche finanziari. Ricerche che erano invece ferventi e promettenti quando la comunicazione per via ionosferica costituiva il principale se non l'unico canale di pratico utilizzo, e cioè prima dell'avvento di fibra e satelliti, ciò che certamente ha costituito un salto epocale, oltre al vantaggio tecnico economico soprattutto sotto il profilo dell'affidabilità, quanto meno nell'uso in condizioni ordinarie. Tralasciando ad esempio gli impieghi emergenziali o tattici, in quanto ripetitori, satelliti e reti possono collassare, la fibra interrompersi; ma le onde Hertziane (e Marconiane) chi le ferma?

2) le scoperte scientifiche più importanti e rivoluzionarie hanno spesso tratto spunto dalle osservazioni più banali, che al pari ad esempio delle domande dei bambini erano prima rimaste senza adeguata spiegazione ("e tu, guarda da un'altra parte!"). La Relatività ristretta, da un raggio di luce nel treno in movimento, classico esempio di esperimento mentale; altro esempio l'ascensore relativistico, i cui occupanti pur in grado di rilevare ed anzi misurare un'accelerazione che è presente ed agisce nell'ambito della cabina, non sono poi in grado di poter distinguere se trattasi di effetto inerziale, dovuto ad un moto accelerato impartito alla stessa da una forza agente esternamente, oppure gravitazionale dovuto alla presenza di un campo gravitazionale che investa la cabina anche in assenza di un qualsivoglia moto della stessa; tale esperimento sta alla base del Principio di equivalenza delle masse. Altro notevole esempio di esperimento mentale, è quello di Schrödinger. Situazioni certo paradossali, cui però la scienza moderna ci ha resi assuefatti, essendo in particolare nel mondo subatomico norma ineludibile, vedasi ad esempio il Principio di indeterminazione;

3) dal punto di vista del generatore, un carico fittizio è idealmente indistinguibile da un carico irradiante; una qualche distinzione è possibile in linea di principio (ed anche praticamente) sulla base delle caratteristiche tecniche specifiche di ciascuno di essi, ma senza ovviamente pretesa alcuna di generalità. Solamente per nostra comodità immaginiamo un impianto solo trasmittente ed a frequenza fissa, e che inoltre gli strumenti in dotazione siano di tipo passivo, non sia cioè possibile effettuare con essi ad esempio misure su frequenze differenti o anzi su di uno spettro (come usualmente si fa ad esempio con un analizzatore VNA) e nemmeno in corrente continua ( $f = 0$ ) come con un comune tester in funzione di ohmetro;

4) trovandosi ad esempio in un angolo remoto dello spazio, o su un pianeta disabitato, sarebbe davvero problematico risolvere il quesito: una risposta dalla terra, ove pure possibile, potrebbe impiegare molte ore o addirittura giorni; ma altrettanto potrebbe accadere in caso di assenza di propagazione, ad esempio causa disturbo dovuto ad una tempesta solare;

5) decidendo per la sua fattibilità, ne sono state indite definite le caratteristiche di progetto (in particolare nell'ambito di una determinata famiglia di modelli più o meno consimili, ma anche no come accade nel caso di realizzazioni sperimentali, specie se non troppo convenzionali o anzi spiccatamente innovative) se n'è quindi intrapresa ed infine portata a termine la realizzazione; a prescindere che si tratti di un singolo prototipo, come sovente nell'ambito amatoriale, o di una realizzazione di preserie o serie piccola o grande, e se del caso effettuata la regolare manutenzione; sostenendo inoltre i costi, più o meno elevati, dell'investimento che tutto questo ha comportato;

6) gli analizzatori ad esempio ci dicono moltissimo sul funzionamento dell'antenna in quanto rete elettrica più o meno complessa, e della misura in cui essa è idonea a fornire un carico adeguato ad un generatore (TX) di date caratteristiche, quindi come trasduttore da e verso il campo e.m. nell'ipotesi siano insignificanti o quanto meno minimizzate le intrinseche perdite dissipative; ma ben poco o nulla più sull'entità delle eventuali perdite, né sulla effettiva idoneità dell'impianto al servizio atteso. Diremo che un responso soddisfacente dell'analizzatore rappresenta bensì una condizione necessaria, però di per sé non sufficiente; la chiusura della questione sarà data dall'altro importantissimo parametro, il guadagno (fosse pure al limite unitario, nel caso -ideale- del radiatore isotropico) che ci dirà -dedotte una volta di più le eventuali perdite ambientali: terreno, ostacoli circostanti, ecc.- dove veramente si diriga l'energia irradiata, ed in qual misura;

7) Le perdite ambientali il cui effetto potremo indicare con  $\eta_{env}$  possono incidere anche pesantemente sul rendimento complessivo del sistema d'antenna, per cui potremo riscriverla come  $G = \eta D = \eta_{ant} \eta_{env} D$  dove  $\eta_{ant}$  rappresenta il rendimento intrinseco dell'antenna intesa come struttura fisica, circuitale, ed  $\eta_{env}$  quello appunto legato alle perdite ambientali (unitario per l'antenna isolata nello spazio, condizione invero alquanto ideale, approssimabile se vogliamo ma non realizzabile perfettamente nemmeno su una nave spaziale) in ogni caso funzione di un'infinità di variabili (cfr. Cap. 1.11 ed 1.12) tra le quali ad esempio, anche l'angolo di puntamento azimutale nel caso di un'antenna direttiva. Facendo un esempio magari banale al proposito, se questa fosse sovrastante una terrazza sita al quarto piano di uno stabile, ma "chiusa" a NE (direzione Giappone) da un vicino edificio in calcestruzzo alto nove piani, non è difficile comprendere che il rendimento complessivo, quando orientata in tale direzione, ne soffrirà sensibilmente; come pure se ho un braccio di mare aperto verso SW (direzione Sud America) il rendimento sarà qui migliore rispetto ad altre direzioni;

8) tenuto conto altresì di come già accennato l'irradiazione o comunque la sua deviazione per via di riflessioni ecc. verso altre direzioni che non interessano, non impatta solamente sulla direzionalità D ma se il percorso da queste imposto comporta assorbimenti, anche sull'altro fattore del guadagno G e cioè sull'efficienza, vale a dire sul rendimento  $\eta$ ;

9) il cui modulo W moltiplicato per il coseno dell'angolo  $\theta$  di incidenza rispetto alla normale  $\underline{n}$  alla superficie, ci fornisce l'intensità dell'onda, ossia l'energia che attraversante l'unità di superficie normalmente alla stessa in un tempo parimenti unitario, quindi la densità di potenza, ossia con termine anglosassone *power density*, le cui unità nel S.I. sono [W/m<sup>2</sup>] o anche, specie con riferimento alle normative EMC americane [mW/cm<sup>2</sup>] pari a 10 W/m<sup>2</sup> (ARRL Antenna Book, Cap. 1);

10) nel caso pratico di un'antenna, ad esempio verticale posizionata sul terreno o in prossimità di esso, od orizzontale collocata ad altezze non elevate (in termini di lunghezze d'onda) potremo limitare la nostra analisi a quanto sovrasta la superficie del suolo ignorando il resto; a parte la pressoché totale impossibilità di effettuare misure puntuali di campo al di sotto di essa, occorre considerare che l'energia radiante diretta verso il terreno è in certa misura da esso riflessa, interessando quindi appunto i soli angoli verticali, mentre la restante parte viene assorbita e dissipata in calore a profondità modeste, interessando dunque più che altro il fattore rendimento;

11) la **e.r.p.**: *potenza irradiata efficace (effective radiated power)*  $Erp = P * G$  costituisce un indicatore che in uno congloba potenza e direzionalità, espressa questa rispetto al dipolo; se ad es.  $G = 4$  (6 dB) allora  $Erp = P * 4$ ; mentre si parla invece di EIRP ove riferita al radiatore isotropico, dunque  $EIRP [dB] = ERP [dB] + 2,15$  i quali ultimi rappresentano il guadagno isotropico del dipolo stesso. La parola "efficace" traduce appunto l'ingl. *effective*, non si confonda pertanto con la dicitura "tensione efficace" di cui in elettrotecnica, con la quale ha invece poco che vedere.

Rammentiamo inoltre come **G** oltre al fattore direzionalità **D** inglobi anche il rendimento  $\eta$  del sistema radiante, per cui se vi fossero perdite di ammontare significativo, oltre che nell'antenna in sé anche nel contesto in cui questa opera (in particolare nel terreno sottostante, come pure su ostacoli di vario genere) andrebbero computate nel calcolo;

12) le espressioni di grandezze vettoriali come  $\underline{E}$  ed  $\underline{H}$  verranno qui presentate **sottolineate** anziché come d'uso soprafrecciate causa l'indisponibilità del relativo simbolo grafico; impiegheremo inoltre la simbologia che indica con il segno x il prodotto vettore (*cross product*)  $\underline{A} \times \underline{B}$ ; ricordiamo che il prodotto vettoriale tra due vettori  $\underline{A}$  e  $\underline{B}$  dà origine ad un terzo vettore, ortogonale ad entrambi ed orientato secondo la regola della mano destra, avente modulo pari al prodotto dei moduli di vettori  $\underline{A}$  e  $\underline{B}$  moltiplicato a sua volta per il seno dell'angolo  $\theta$  tra essi compreso. Altri Autori (tra cui E. Amaldi, in op. prec. cit.) impiegano invece col medesimo significato la simbologia  $\underline{A} \wedge \underline{B}$ , riservando invece il segno x al prodotto scalare (*dot product*) il quale risulta invece proporzionale al coseno dell'angolo  $\theta$ . Impiegheremo inoltre in questo calcolo le costanti  $\epsilon_0$   $\mu_0$  e  $c_0$  (velocità della luce) nonché le grandezze vettoriali  $\underline{E}_0$  e  $\underline{B}_0$  riferibili allo spazio vuoto, ed approssimativamente all'aria, private per semplicità del pedice  $_0$  ed anche senza la notazione vettoriale, stante che ci riferiremo sostanzialmente al quadrato del modulo  $E^2$  ai fini della determinazione come accennato della densità di potenza W. Essendo  $B = \mu H$  si ha che  $H = B/\mu$  pertanto il vettore di Poynting  $\underline{W} = \underline{E} \times \underline{H} = (\underline{E} \times \underline{B})/\mu$  essendo poi  $Z = \sqrt{(\mu/\epsilon)} = E/H$  abbiamo  $H = E/Z = E/\sqrt{(\mu/\epsilon)} = E\sqrt{\epsilon}/\sqrt{\mu}$  da cui  $E = H \sqrt{\mu}/\sqrt{\epsilon} = B \sqrt{\mu}/\mu \sqrt{\epsilon} = B/\sqrt{\mu\epsilon}$  ed essendo  $c = 1/\sqrt{\epsilon\mu}$  abbiamo  $E = B \times c$ ;  $W = E \times H = (E \times B)/\mu = 1/\mu * (\underline{B} \times \underline{c}) \times B = B^2/\mu * c$ . Altresì in termini di campo elettrico E abbiamo  $H = E/Z$  da cui  $W = E \times H = E^2/Z = E^2 \sqrt{(\epsilon/\mu)} = H^2 Z^2 \sqrt{(\epsilon/\mu)} = H^2 (\sqrt{(\mu/\epsilon)})^2 \sqrt{(\epsilon/\mu)} = H^2 \mu/\epsilon * \sqrt{\epsilon}/\sqrt{\mu} = H^2 \sqrt{(\mu/\epsilon)}$ . Nell'ipotesi di onda sinusoidale, passando ai valori efficaci  $W = E_{eff}^2/Z$  dove  $E_{eff} = E_{picco}/\sqrt{2} = 0,71 E_{picco}$ ;  $E_{eff}$  sarà quella misurata dallo strumento meccanico, pari nel caso dell'oscilloscopio a  $0,71 E_{picco}$  e la potenza sarà quella media quale data dal wattmetro, pari a  $W_{picco}/2$ ;

v. anche: [https://it.wikipedia.org/wiki/Vettore\\_di\\_Poynting](https://it.wikipedia.org/wiki/Vettore_di_Poynting); [https://en.wikipedia.org/wiki/Field\\_strength\\_meter](https://en.wikipedia.org/wiki/Field_strength_meter)

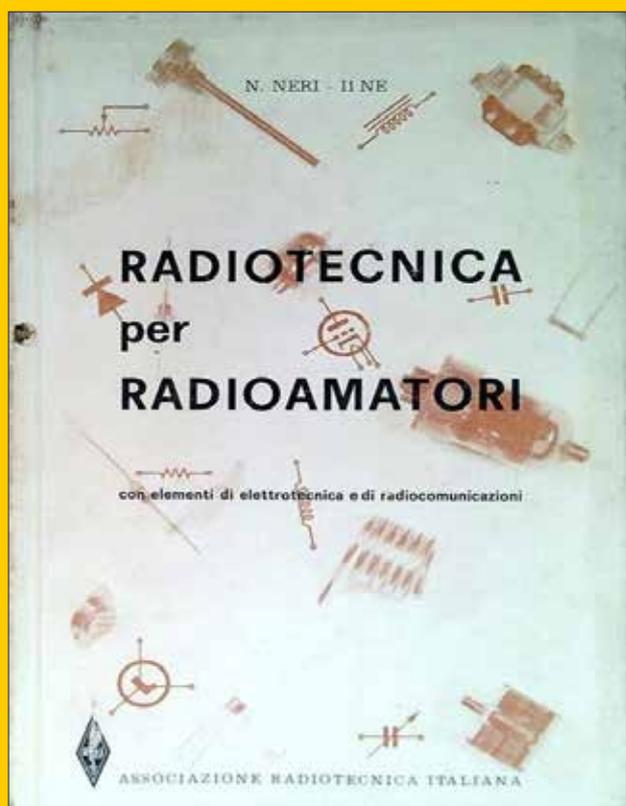
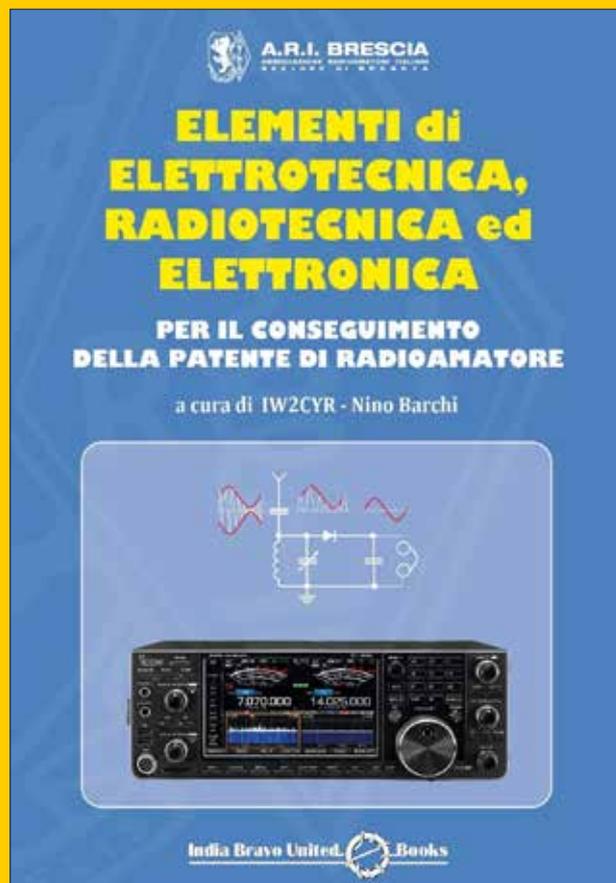
13) cui invero abbiamo aggiunto un generatore esterno, assieme alla relativa strumentazione di misura, atto a fornire (e quantificare) l'energia RF necessaria; ma ciò solamente per chiarezza espositiva potendosi in realtà -e specie con le tecniche oggi disponibili- dette parti minimizzare sì da renderle ininfluenti tanto sul piano concettuale, quanto anche in eventuale sede sperimentale; ove peraltro si rammenti come anche lo stesso radiatore isotropico rappresenti un'astrazione, un limite cui tendere ma irrealizzabile in pratica;

14) se infatti integriamo  $\underline{W}$  in coordinate polari sulla superficie sferica (diciamo, ma solamente per intenderci, in latitudine della sfera da  $-90^\circ$  a  $+90^\circ$  e longitudine da  $0^\circ$  a  $360^\circ$ ) l'elemento di superficie  $dS$  delimitato dagli archi circolari aventi rispettivamente ampiezza  $\rho d\xi$  quello nel senso "meridiano" e  $\rho \cos\xi d\theta$  quello a questo ortogonale cioè nel senso "parallelo", e ricordando che il vettore  $\underline{W}$  ha nel nostro caso in ogni punto la direzione della normale alla superficie stessa (per cui il coseno dell'angolo rispetto al versore  $\underline{n}$  avrà sempre valore unitario) e modulo W costante sulla superficie, funzione del solo raggio  $\rho$ , vale a dire  $W(\rho, \theta, \xi) = W(\rho)$  per l'ipotesi fatta di uniforme ripartizione dell'energia irradiata, avremo:

$$P = \int_{-\pi/2}^{+\pi/2} \int_0^{2\pi} W \rho^2 \cos\xi d\theta d\xi = \int_{-\pi/2}^{+\pi/2} 2\pi W \rho^2 \cos\xi d\xi = 2\pi \rho^2 W [\text{sen}(\pi/2) - \text{sen}(-\pi/2)] = 2\pi \rho^2 W [1 - (-1)] = 4\pi \rho^2 W$$

a riprova  $W = P/S$  [W/m<sup>2</sup>] come avevamo posto, dunque  $W = P/4\pi\rho^2$ ;

15) l'energia riversata nelle direzioni non di nostro interesse, ipotizzata altresì trascurabile causa il forte potere direzionale e la scarsa rilevanza dei piccoli lobi secondari, la possiamo computare nel conto delle perdite;  
 16) cfr. ARRL Handbook, 77<sup>a</sup> ed. pag. 9.16; ARRL Antenna Book, 21<sup>a</sup> ed. Cap. 27; D.Kramer, Introduction to EMC Antenna Calibration Methods, ETS-Lindgren Inc. 2015; D.G.Camell, E.B.Larsen, J.E.Cruz, NBS Calibration Procedures for Horizontal Dipole Antennas (25 to 1000 MHz), US Dept. of Commerce, National Bureau of Standards, Boulder, Colorado 80303-3328; A.C.Newell, R.D.Ward, E.J.McFarlane, Gain and Power Parameter Measurement Using Planar Near-Field Techniques, IEEE Transactions on Antennas and Propagation Vol. 36, No. 6 Jun 1988;  
 EMI Test & Measurement/Antenna Fundamentals <https://nescacademy.nasa.gov> (video);  
<https://www.antenna-theory.com/measurements/antenna.php>



Copyrighted Material

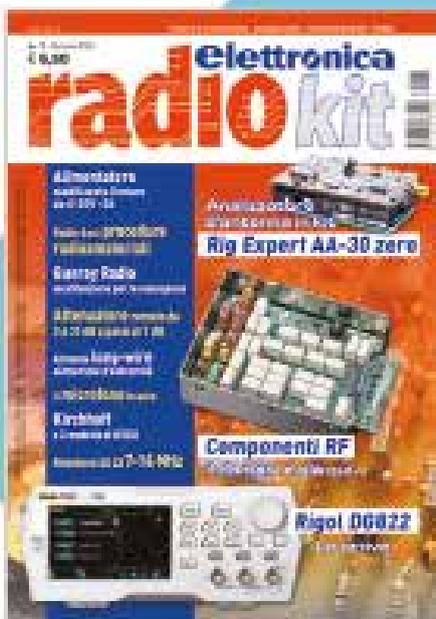
# Quiz di radiotecnica per patente di Radioamatori

Utile per la preparazione all'esame di patente

Fiorino De Lazzari



Copyrighted Material



**Regala  
o regalati  
un abbonamento**  
*11 numeri direttamente  
a casa tua con spedizione  
celere garantita in tutta  
Italia*



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



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

**HAM RADIO  
GUIDE 2023**

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

**Scegli l'offerta che preferisci:**

**1 ANNO**  
ode elettronica

**RISPARMI  
FINO AL  
30%**

- 11 NUMERI rivista cartacea € 50,00
- 11 NUMERI edizione digitale € 40,00
- 11 NUMERI rivista cartacea + digitale € 58,00
- 11 NUMERI rivista cartacea + libro HAM RADIO GUIDE 2023 € 85,00
- 11 NUMERI rivista cartacea + Annata su CD ROM (a scelta) € 55,00
- 11 NUMERI rivista cartacea + Raccoglitore per riviste € 57,00

**www.radiokitelettronica.it**

# AWARD



Delegazione Regione Lombardia

# Amerigo Vespucci World Campaign 2023 - 2025

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



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



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

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

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

Nel segno della tradizione dell'antica arte 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\* + I19IABJ + IQ9MQ + **5 SEZIONI ARMI** <sup>(1)</sup>

Ogni stazione può essere contattata solo una volta .

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

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

## - LISTA DEI PAESI DXCC DA COLLEGARE\*

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

## - STAZIONE JOLLY

II9IABJ - IQ9MQ

## - SEZIONI ARMI (1)

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

## - LOGS.

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

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

**E' richiesto avere le conferme dei contatti, valgono 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](mailto:it9mrm@gmail.com)

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

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

## E' OBBLIGATORIO INFORMARE VIA EMAIL INVIANDO I DATI DI PAGAMENTO

## INFORMAZIONI

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





Una volta marinaio ...  
marinaio per sempre



[www.marinaiditalia.com](http://www.marinaiditalia.com)

Associazione Nazionale  
Marinai d'Italia

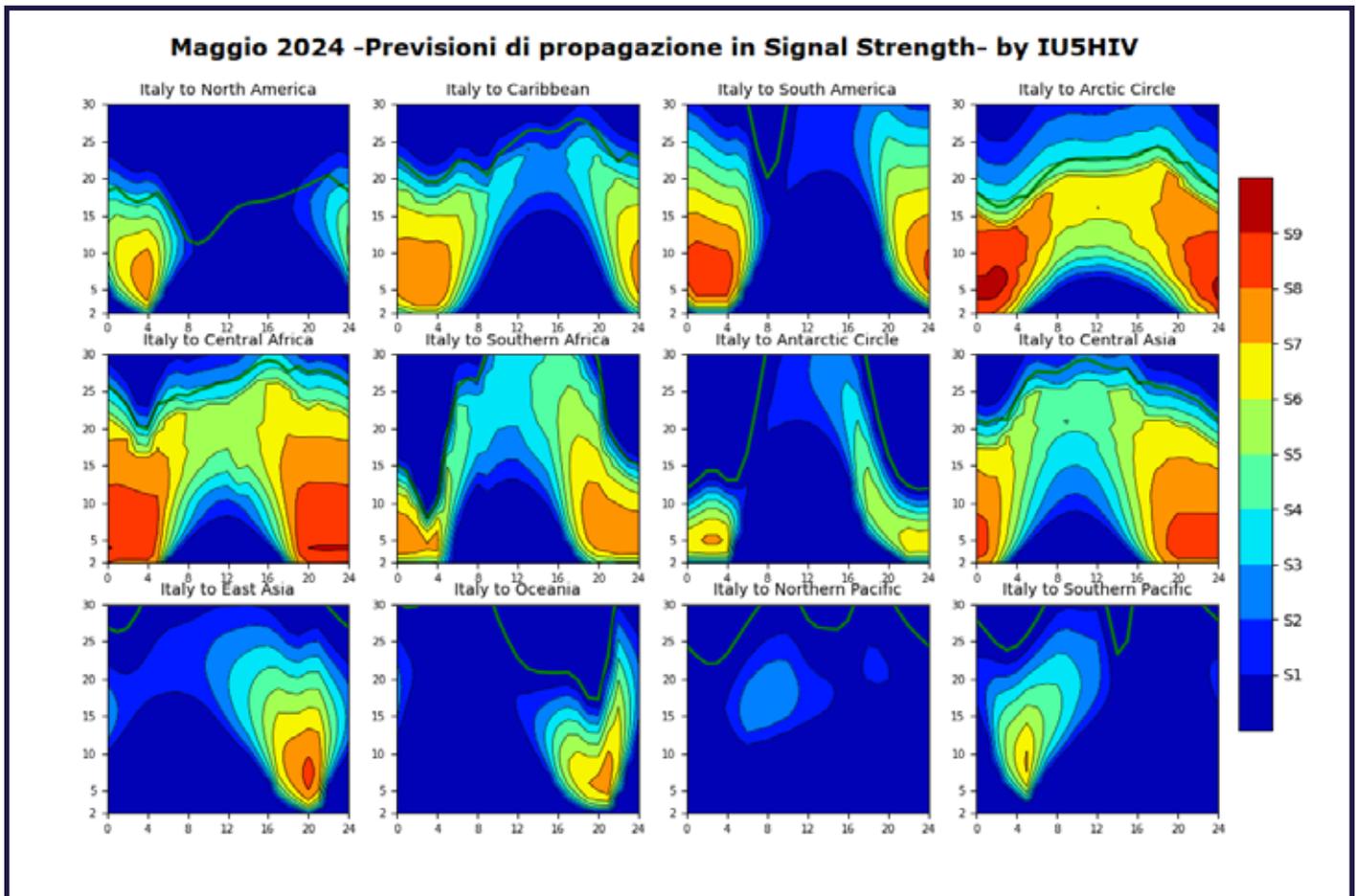
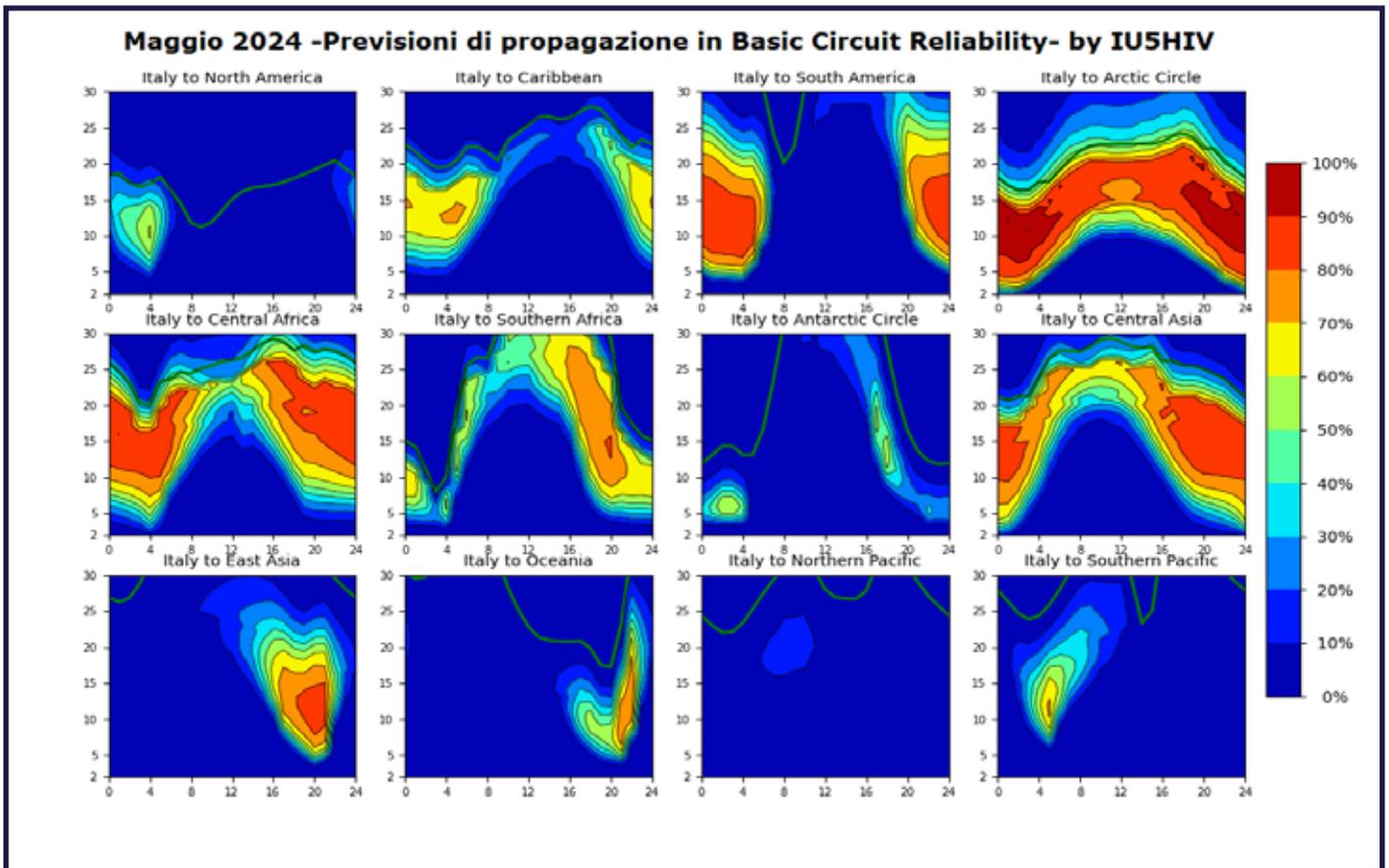
Piazza Randaccio, 2 - 00195

tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

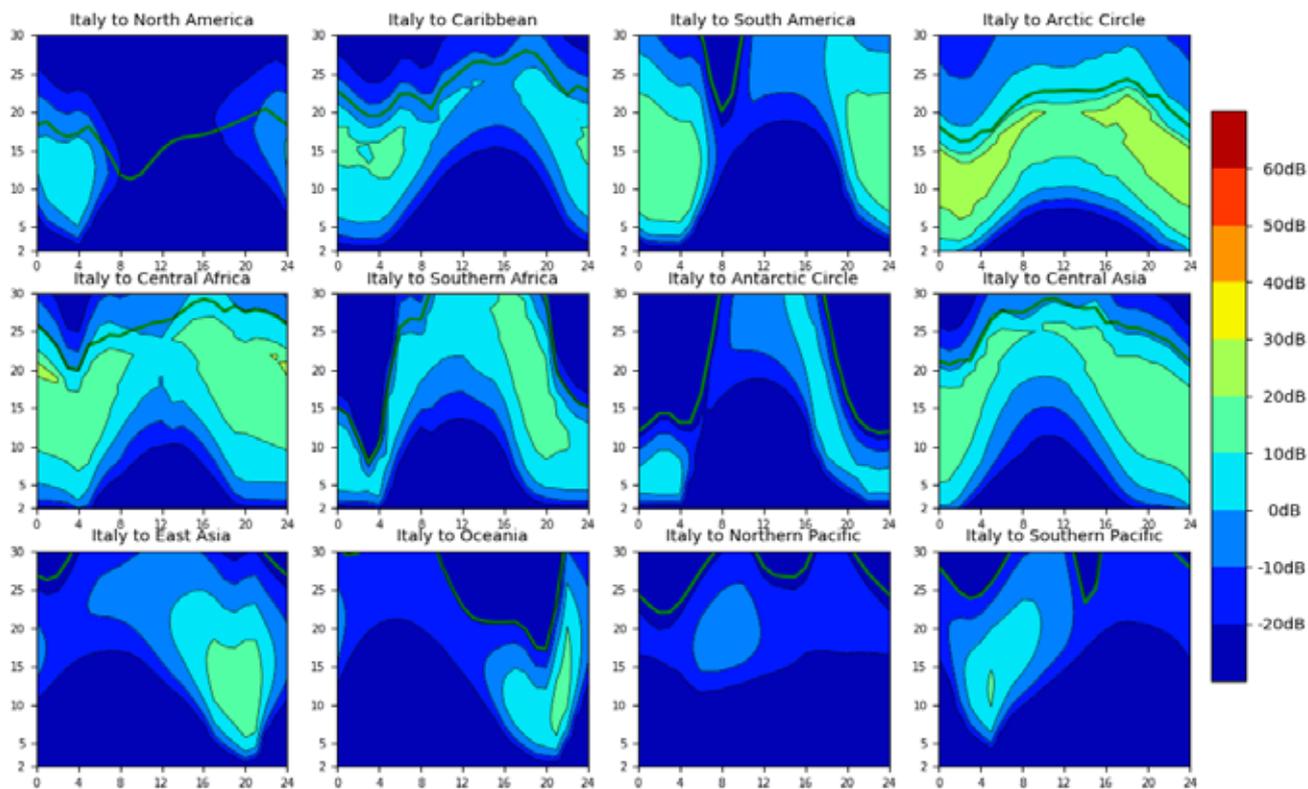
e-mail [segnalanza@marinaiditalia.com](mailto:segnalanza@marinaiditalia.com)

# PROPAGAZIONE DI MAGGIO

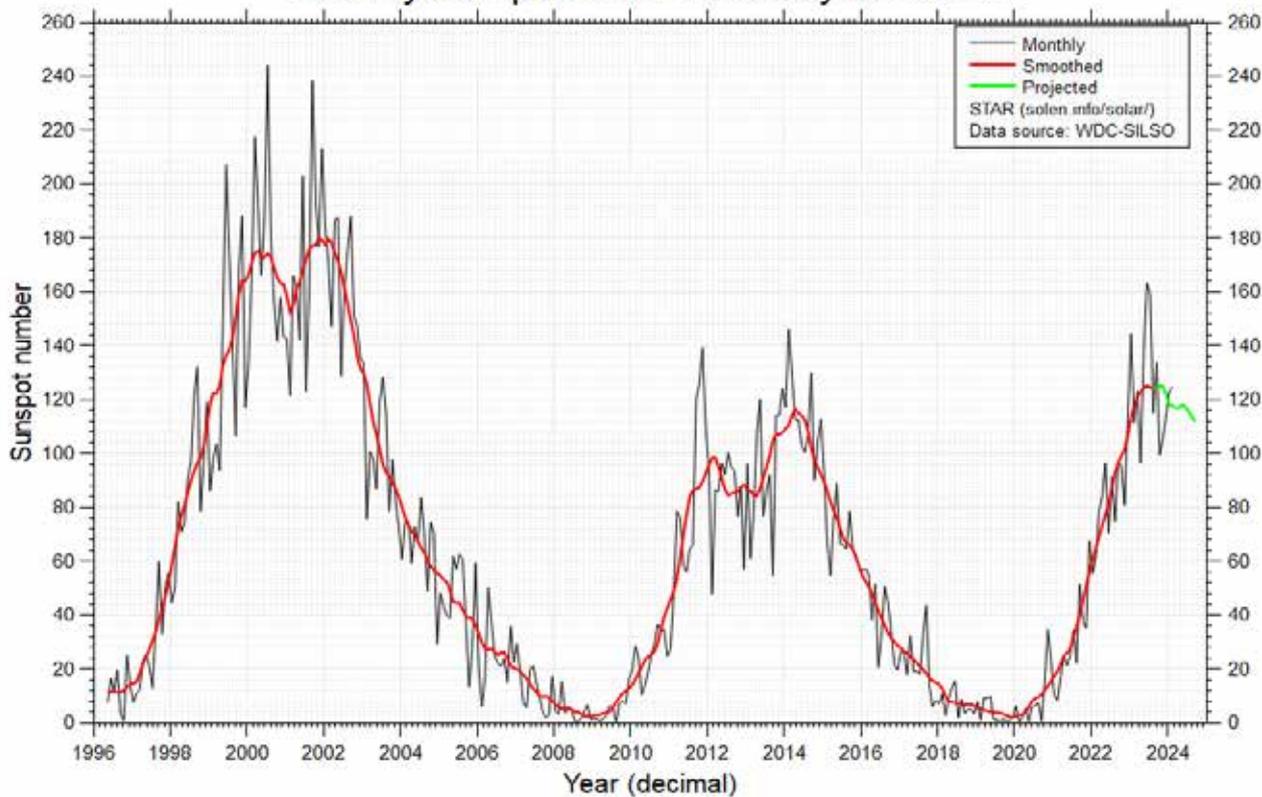
di Maurizio Diana, IU5HIV MI-1446



### Maggio 2024 -Previsioni di propagazione in SNR- by IU5HIV



### Monthly sunspot number solar cycles 23-25





Le QSL dei Radioamatori  
di Marina sono  
*printed.it*



Segui  
QSL CARD BY IT9EJW  
SU



INTERNATIONAL  
**WARSHIPS** AWARD

EIGHT CLASSES  
FREE AWARDS

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

PDF FORMAT  
PROFESSIONAL HAM RADIO GAME'S

BEAUTIFUL WARSHIPS AROUND  
OF THE WORLD

INTERNATIONAL  
**MARITIME MOBILE** AWARD

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

THREE EASY CATEGORIES  
FREE AWARDS  
PDF FORMAT

COME PLAY  
WITH US!

www.assoradiomarinai.it  
THE BEST ARMI AWARD

**INTERNATIONAL SUBMARINES  
AWARD**

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

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

Associazione Radioamatori Marinal Italiani  
info@assoradiomarinai.it

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

# Best of the Best Awards

## NUOVA ID CARD ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM

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

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

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



# QSL NAVALI

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



85ØHRA

**GERMAN NAVAL AMATEUR RADIO STATION**




4556



**DF4BV**

Heinz Müller - Norderende 34 - D-21782 Bülkau. **DOK E32**

GB175PO

TMC &



**3 Z 48 F J**

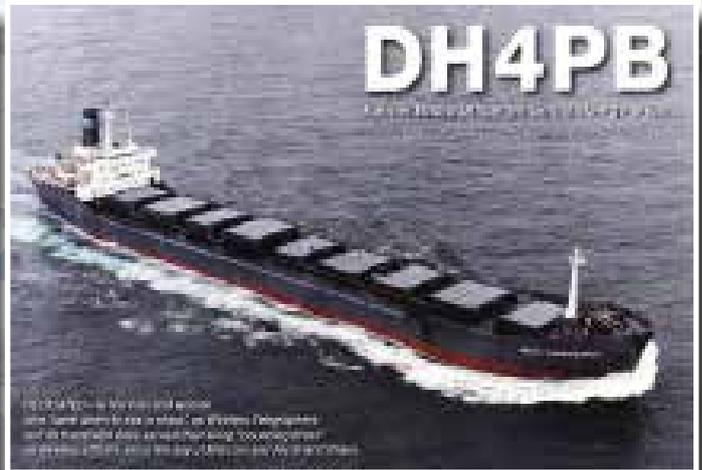
**POLAND**

6w 1 ME/MM



STATION	DATE	SMT	MHE	RST
FRUVRE JEAN PAUL				
BP 2444 DAKAR				
SENEGAL				

TMC



**DH4PB**

United Kingdom

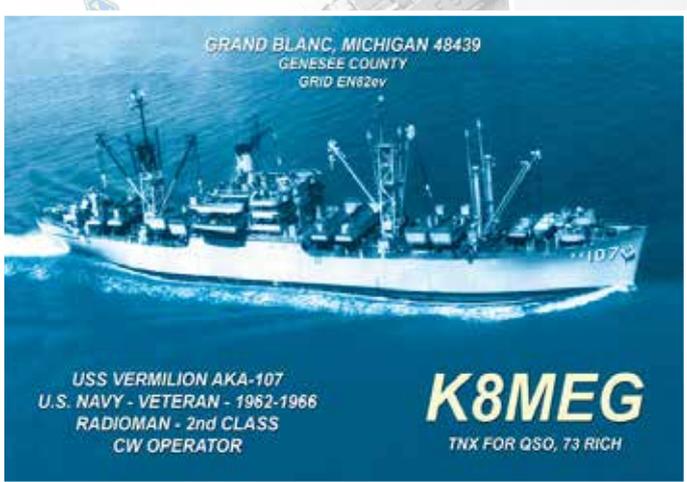
ITALIAN RADIO AMATEUR

**IT9D**

<http://home.virginia.edu>

540

**GRAND BLANC, MICHIGAN 48439**  
GENESEE COUNTY  
GRID EN82ev



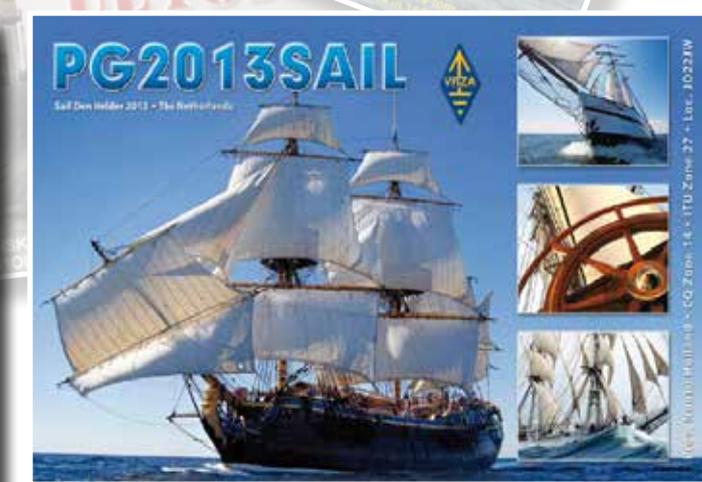
**USS VERMILION AKA-107**  
U.S. NAVY - VETERAN - 1962-1966  
RADIOMAN - 2nd CLASS  
CW OPERATOR

**K8MEG**  
TNX FOR QSO, 73 RICH

CENTURY OF UNDERWATER  
100 LET

**PG2013SAIL**

Sail Day October 2013 - The Netherlands






© 2013 by the author - CG Zame - 14 x 17U Zone - 22 - Lat. - J0221W

**DF4BV**

Heinz Müller - Norderende 34 - D-21782 Bülkau. **DOK E32**

8SØHRA



GB175PO & TM175

○ RU3AWK/ ○ RZ3DZU/ ○ RK3DWM/  
 ○ RN3BR/ ○ RW3DGU/ ○ RK3DVO/

Десантно-штурмовой катер на воздушной подушке «СКАТ»

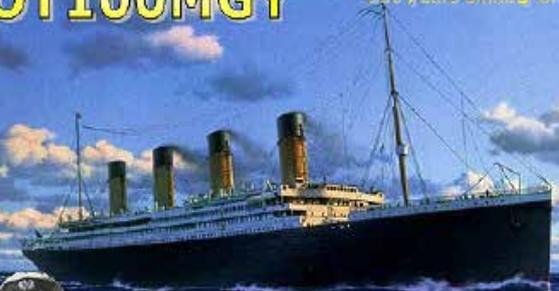
**CQ 16 near MOSCOW RUSSIA ITU 29**

CFMG	QSO	WITH	DAY MONTH YEAR	TIME UTC	BAND MHz	2 WAY	RST	RDA

PSE  QSL  TNX  via RN3BR 731



**OT100MGY** 15/04/1912 - 15/04/2012  
100 years sinking of Titanic



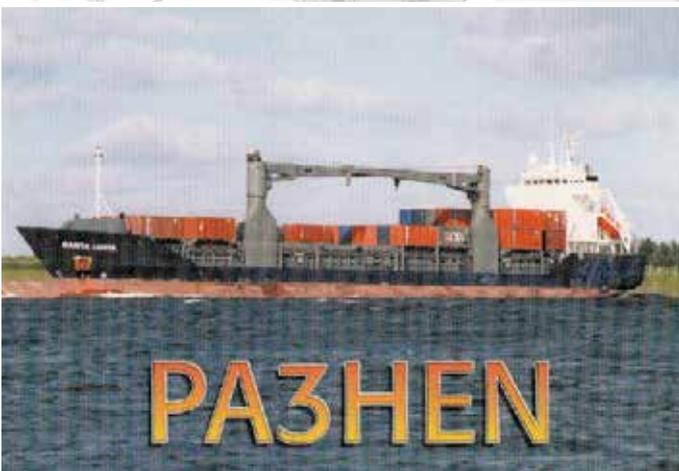
Jack Phillips

Vlaamse RadioAmateurs  
Flemish Radio Amateurs



ITALIAN RADIO  
IT9

CENTURY OF UNDERWATER  
100 АЕТ ПОДВОДНОМУ ОУ  
UE10



DF4DV  
Heinz Möller - Norderecke 34 - D-21782 Bülkau. DOK E32

# FOTO STORICHE



**Fregata SCIROCCO (1982 - 2020)**



**Fregata MAESTRALE (1981 - 2018)**

# La stazione radio di....



# La QSL DEI SOCI....

**oP. Carmelo Marabello**  
Via Villa, 6/E  
I-32036 Sedico (BL)  
iu3gpt@gmail.com  
iu3gpt@carmelomarabello.it

A.R.M.I. 1311 - SWL: IT9-2920 - EX.: IT9LYC - EX.: IW9EMF

Grid Square: JN66BC  
ITU Zone: 28  
CQ WAZ Zone: 15

☐ PSE QSL    PSE: QSL VIA BUREAU    ☐ TNX QSL

# 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)

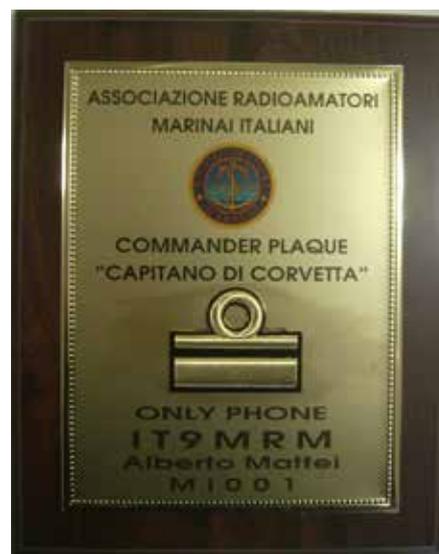
"ONLY PHONE" (SSB)

"ONLY MORSE" (CW)

#### RICHIESTE

Va richiesto all' Award manager :

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



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

I contributi possono essere versati nei seguenti modi:

POSTEPAY: 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);

PAYPAL: [alberto.mattei@libero.it](mailto:alberto.mattei@libero.it)

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

#### CARATTERISTICHE DELLA PLAQUE

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

#### INFORMAZIONI

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



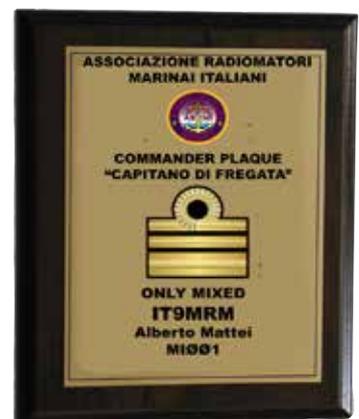
Per conseguire la Prima categoria **"CC Plaque - Bronze"** bisogna contattare o ascoltare:

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



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

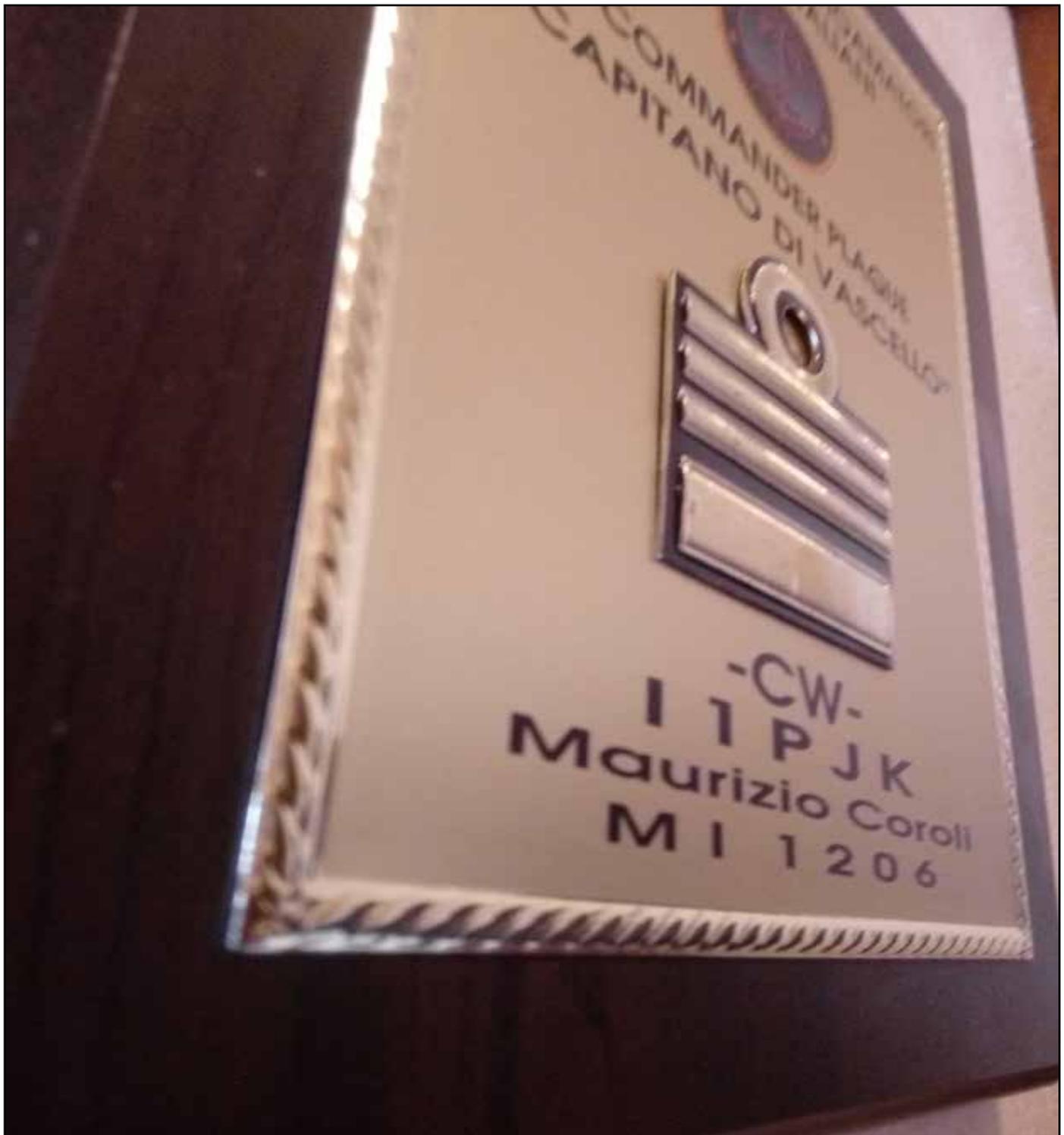
- nr. 10 Stazioni membri ARMI;
- nr. 10 Stazioni membri INORC;
- nr. 5 Stazioni membri MF;
- nr. 5 Stazioni membri RNARS;
- nr. 2 Stazioni membri MFCA;
- nr. 2 Stazioni membri BMARS o MARAC;
- nr. 2 Stazioni membri YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 10 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 10 Stazioni Lightships/Lighthouse;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



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

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





## DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM (MI001) - Coordinatore Nazionale ARMI

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

Ulteriori informazioni li trovate sul nostro sito web.

La richiesta va inviata al seguente indirizzo:

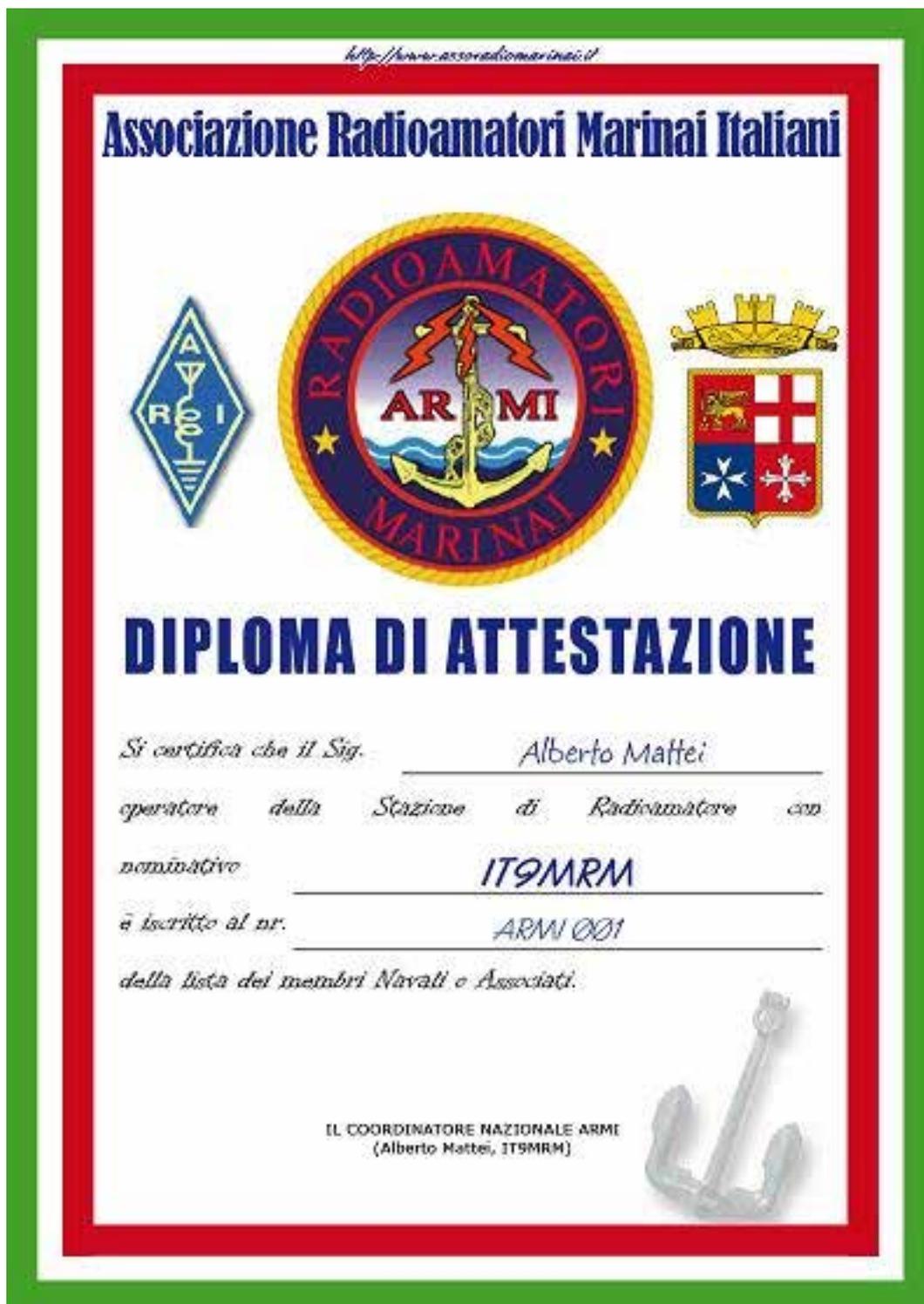
Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.)

Alberto Mattei (IT9MRM)

Via Enrico Millo, 20

I-96011 Augusta (SR)

ITALY



# 2024

1 Luglio 23 - 11 Febbraio 25	Award Amerigo Vespucci world campaign
20 - 21 Gennaio	International Navy Teams Challenge
27 - 28 Gennaio	Italian Navy Contest - CW
1 - 31 Marzo	IY9MM - 110° anniversario esperimenti di radiotelegrafia ad Augusta
8 - 17 Marzo	Italian Navy Coastal Radio Stations Award
22 Marzo	Award Regia Marina - Seconda Battaglia Navale della Sirte
29 Marzo	Award Regia Marina - Battaglia Navale di Capo Matapan
1 - 30 Aprile	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](http://www.assoradiomarina.it)



# AWARD REGIA MARINA

## NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

### Un pò di storia

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

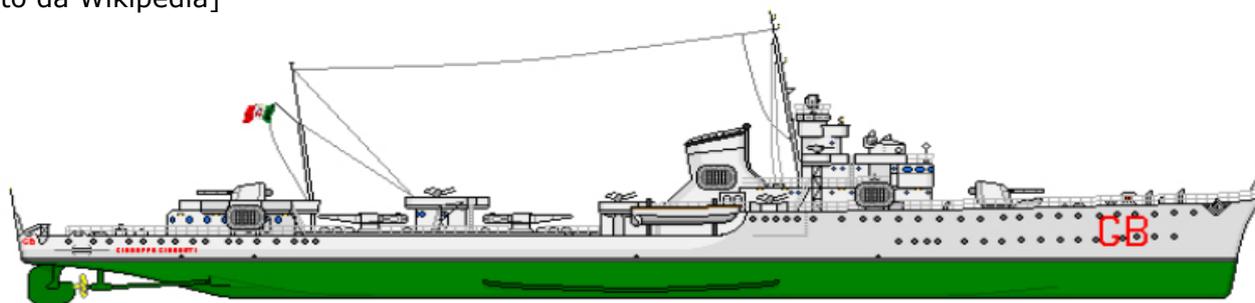
*«Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo, capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile [...] consacrerò tutte le mie forze [...] affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle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

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

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

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

[tratto da Wikipedia]



## **Premessa**

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

## **REGOLAMENTO**

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

## **DATA DI INIZIO**

01.01.2019

## **STAZIONI ACCREDITATE**

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

## **PARTECIPAZIONE**

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

## **PUNTI**

Ogni stazione accreditata vale 1 punto

## **CATEGORIE:**

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

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

## **MODI**

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

## **BANDE**

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

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

## **PUNTI DIPLOMA**

Ci sono quattro classi:

Bronzo : 15 punti;

Argento: 25 punti;

Oro: 50 punti;

Top Honour Plaque: 75 punti;

Diamond Cup: 100 punti;

## **CHIAMATA**

La chiamata sarà come segue :

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

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

## RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni non accreditate passeranno i rapporti RST .

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

## ANNIVERSARY DAY

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

**22 Marzo** : Seconda battaglia navale della Sirte;

**27-29 Marzo** : Battaglia navale di Capo Matapan;

**12-16 Giugno** : Battaglia navale di mezzo Giugno;

**9 Luglio** : Battaglia navale di Punta Stilo;

**18-19 Luglio** : Battaglia navale di Capo Spada;

**11-13 Agosto**: Battaglia navale di mezzo Agosto;

**11-12 Ottobre** : Battaglia navale di Capo Passero;

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

**26-27 Novembre**: Battaglia navale di Capo Teulada;

**13 Dicembre** : Battaglia navale di Capo Bon;

**17 Dicembre** : Prima battaglia navale della Sirte

## FIELD DAY

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

## PREMI

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

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

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

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

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

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

## RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale :

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

email: it9mrm@assoradiomarinai.it

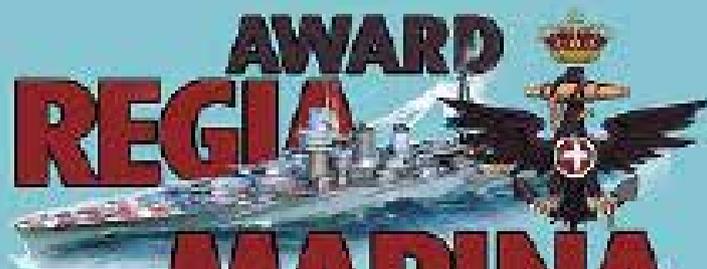
## LOGS

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

E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.

Chi lo desidera può utilizzare il Foglio Elettronico (ARM\_WW2) per la gestione dei collegamenti. Lo potete scaricare dal sito web dell'ARMI.





**AWARD**  
**REGIA**  
**MARINA**  
NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



AWARD'S  
**SQUADRA**  
NAVALE

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

[ASSORADIOMARINA.IT](http://ASSORADIOMARINA.IT)

## Premessa

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

## REGOLAMENTO

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



### PRIMA SQUADRA NAVALE

La prima Squadra Navale è composta da:

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



## STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

 <b>V<sup>A</sup> DIVISIONE CORAZZATE</b> 66 - 6V - 6I - 6O	IQ9AAM - IK5AIO IK8FIQ - IK2SOE	 <b>IX<sup>A</sup> DIVISIONE CORAZZATE</b> 1T - 1V - 1O	IQ9MQ - IZ1GJK IZ0XZD
 <b>I<sup>A</sup> DIVISIONE INCROCIATORI</b> 7A - 6O - 6I	IT9CKA - IOQMY IU7QCI	 <b>IV<sup>A</sup> DIVISIONE INCROCIATORI</b> 0A - 1A - 6I - 6I	IT9BRY - IT9SDU IT9PPX - I2QIL
 <b>VIII<sup>A</sup> DIVISIONE INCROCIATORI</b> A7 - 66	IZ0EUX - IT9ASD	 <b>III<sup>A</sup> SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE</b> M - 6I - 6A - 6T	IZ0MQV - IU3MEY IZ3CAR - IU0MUN
 <b>V<sup>A</sup> SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE</b> 6T - 7I - 1F	IS0HGX - IU8FSU IQ7QN	 <b>VII<sup>A</sup> SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE</b> 6R - 6A - 6A - 6T	IW0BTN - IS0HMZ IS0CDS - IW0HIQ
 <b>VIII<sup>A</sup> SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE</b> 66 - 6I - 6O - 1P	IK7FPU - IS0HMQ IT9ACJ - I3JYL	 <b>IX<sup>A</sup> SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE</b> A6 - 6A - 6O - 6O	IZ5RZS - IQ9BF - IU7OUD (1)
 <b>XIV<sup>A</sup> SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE</b> VI - 6N - 6F - 6A	IW1CDU - IT9ETC IG9ITO - IZ8CJT	 <b>XV<sup>A</sup> SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE</b> 6I - 6M - 6V - 7F	IU0KNS - IS0IEK IT9GHW - IW0GFS
 <b>XVI<sup>A</sup> SQUADRIGLIA LACCIATORPEDINIERE</b> 6R - 6S - 7A - 1H	IU8NNS - IV3HJB IU2BYH - IK8IJN	 <b>I<sup>A</sup> SQUADRIGLIA TORPEDINIERE</b> A6 - A6 - AII - A6	IK8NKQ - IT9MRM IV3XPP - IK5AEQ
 <b>II<sup>A</sup> SQUADRIGLIA TORPEDINIERE</b> 6A - 6K - 6I - 6H	(4)	 <b>III<sup>A</sup> SQUADRIGLIA TORPEDINIERE</b> 6R - 6A - 6I - 6I	I3VAD - IQ1YY IU1HGN - S53EO
 <b>IV<sup>A</sup> SQUADRIGLIA TORPEDINIERE</b> 6O - 6O - 6R - 1B	IZ1WTM - IZ1HVD IT9JAV - IZ0LNP	 <b>V<sup>A</sup> SQUADRIGLIA TORPEDINIERE</b> 6F - 67 - 1F - A6 - A6	I2AZ - IZ0JSD (3)
 <b>VI<sup>A</sup> SQUADRIGLIA TORPEDINIERE</b> 6K - 6S - 66	IT9HHL - IU7LQP IU0OTF	 <b>VII<sup>A</sup> SQUADRIGLIA TORPEDINIERE</b> 6S - 6R - 6O	IW2JJS - IS0SZU IK7LQH
 <b>VIII<sup>A</sup> SQUADRIGLIA TORPEDINIERE</b> 1I - 1F - 1R - 1R	IZ6BUV - IS0HZE IW9HKM - IS0FAP		

(n.) Stazioni ancora da accreditare



## SECONDA SQUADRA NAVALE

La seconda Squadra Navale è composta da:

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



## STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

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

(n.) Stazioni ancora da accreditare

# AWARD REGIA MARINA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE






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

*Award*

# REGIA MARINA



# CALENDARIO EVENTI

**22 MARZO:**  
SECONDA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE

**27-29 MARZO:**  
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO MATAPAN

**12-16 GIUGNO:**  
BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO GIUGNO

**9 LUGLIO:**  
BATTAGLIA NAVALE DI PUNTA STILO

**19 LUGLIO:**  
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO SPADA

**11-13 AGOSTO:**  
BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO AGOSTO

**11-12 OTTOBRE:**  
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO PASSERO

**11 NOVEMBRE:**  
LA NOTTE DI TARANTO

**26-27 NOVEMBRE:**  
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO TEULADA

**13 DICEMBRE:**  
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO BON

**17 DICEMBRE:**  
PRIMA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE



**AWARD REGIA MARINA**  
[WWW.ASSORADIOMARINAI.IT](http://WWW.ASSORADIOMARINAI.IT)



# DRASERVICES.IT

shop@draservices.it

Per info e trasferimento file



+39 3920733361

Numero abilitato solo per whatsapp

## STAMPA QSL PERSONALIZZATE



**STAMPA A PARTIRE DA SOLI 50 PEZZI!!!!**



**OFFERTA RISERVATA AI SOCI ARMI**  
**a partire da**  
**9 EURO**

postepay



**SDA**  
EXPRESS COURIER





MARINA  
MILITARE

# NOVITÀ EDITORIALI

## PALAZZO MARINA

DESIRE TOMMASELLI



Anita Flischetti



## CON IL CUORE OLTRE IL VIRUS

COVID-19: l'impegno della Marina Militare



MARINA  
MILITARE



## LOTTA PER IL MARE DI MEZZO

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



ROBERTO BELANDI

## LE PORTAEREI RACCONTATE AI RAGAZZI



MARINA  
MILITARE

Acquistabili su  
[amazon.it/marinamilitare](https://amazon.it/marinamilitare)  
[ufficiostorico@marina.difesa.it](mailto:ufficiostorico@marina.difesa.it)

*W i Marinai d'Italia*



# GADGET'S



capi di abbigliamento originali  
**MADE IN ITALY**

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

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

[www.assoradiomarinai.it](http://www.assoradiomarinai.it)  
[info@assoradiomarinai.it](mailto:info@assoradiomarinai.it)

## ARMI GADGET & CLOTHING

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



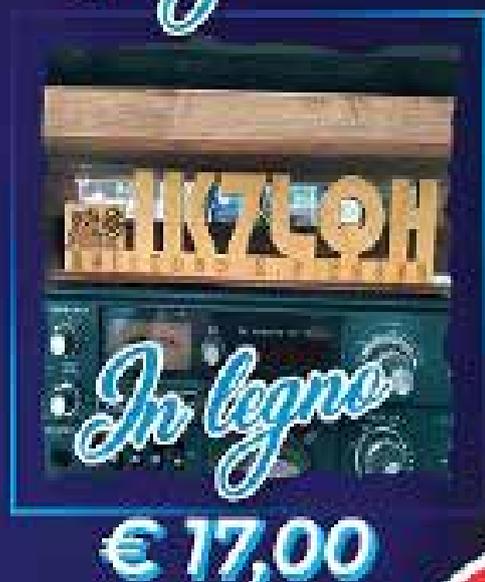
by **NICO'S**

**OFFICIAL  
ARMI  
STORE**

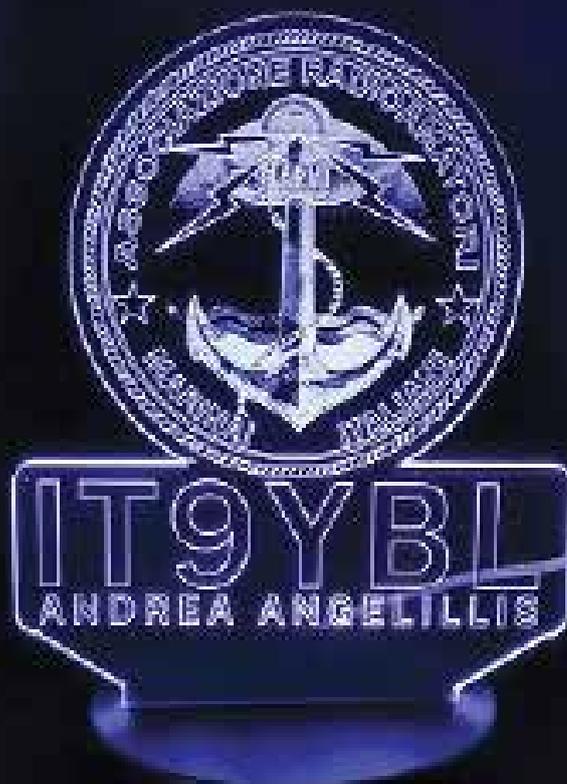


**GADGET'S ARMI**

PIÙ SPESE DI SPEDIZIONE



€ 17,00



BASE 14 CM  
CON LAMPADA

€ 25,00

QUELLO PICCOLO  
BASE 7CM  
CON LOGO ARMI

€ 13,00



**Callsign**  
**CUSTOMIZED**

LAMPADA  
IN PEXIGLASS MULTICOLORE

CON PERSONALIZZAZIONE NOMINATIVO E NOME OPERATORE

WWW.ASSORADIOMARINA.IT



IT 9MRM  
Alberto

ARMIA 001



GADGETS  
TOPPE  
PATCHES

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

**stickerland**

Grafica & Stampa - Adesivi & Ricami

PREZZI  
BASSI



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

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

# ABBONATI

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



per le modalità di abbonamento  
visita il sito [www.marina.difesa.it](http://www.marina.difesa.it)  
e segui il percorso:

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

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



**QSL** IT9EJW  
PRINTING  
[www.printed.it](http://www.printed.it)



AMAZON STORE MARINA MILITARE

# NAVE VESPUCCI

---

## IL MISTERO DEL TEMPO



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

240 pagine, 30x29.5, rilegato

ACQUISTABILE SU

[amazon.it/marinamilitare](https://amazon.it/marinamilitare)



Inquadra  
il Qr-code

[www.marina.difesa.it](http://www.marina.difesa.it)



MARINA  
MILITARE

# LE BATTAGLIA NAVALI DELLA REGIA MARINA

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

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

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

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

ploma, da regolamento a regolamento.

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

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

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

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

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

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

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

**Teulada**";

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

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

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

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

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

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

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



# 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



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





A.R.M.I.

# ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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



**Perchè diventare un  
Radioamatore di Marina?**

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