



IQ9MQ



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

302

OTTOBRE
2026





INFORMAZIONI EDITORIALI

BOLLETTINO ARMI

*Organo Informativo dell'Associazione
Radioamatori Marinai Italiana*

Il Bollettino ARMI è la pubblicazione ufficiale dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiana. Esso si propone di promuovere la cultura marittima, la tradizione marinai, il radiantismo navale e la divulgazione delle attività associative, favorendo l'incontro e la condivisione di esperienze tra i soci.



EDITORE

Associazione Radioamatori
Marinai Italiana (ARMI)

Sede Legale:
Augusta (Siracusa)



RESPONSABILE EDITORIALE

Alberto Mattei



DIREZIONE E COORDINAMENTO

Consiglio Direttivo ARMI



REDAZIONE

Soci e collaboratori
dell'Associazione Radioamatori
Marinai Italiana



PERIODICITÀ

Pubblicazione periodica
in formato elettronico (PDF)
Distribuzione gratuita



DIFFUSIONE

Pubblicazione informativa interna
riservata ai soci dell'Associazione
Radioamatori Marinai Italiana.
Non destinata alla vendita.



COLLABORAZIONI

La Redazione accoglie contributi, articoli, fotografie, documenti storici, testimonianze ed approfondimenti tecnici inerenti il mondo del mare, delle comunicazioni radio e delle tradizioni marinare.

La pubblicazione dei contributi è subordinata alla valutazione della Redazione.



RESPONSABILITÀ DEI CONTENUTI

Gli articoli firmati impegnano esclusivamente i rispettivi autori e non rappresentano necessariamente il pensiero ufficiale dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiana.



COPYRIGHT

© Associazione Radioamatori
Marinai Italiana (ARMI)

La riproduzione totale o parziale dei contenuti è consentita previa citazione della fonte.



CONTATTI



E-mail: info@assoradiomarinai.it

Sito Web: www.assoradiomarinai.it



“Uniti dalla passione per il mare, la radio e le tradizioni marinare.”



SOMMARIO



BOLLETTINO DEI MARINAI

N. 302 - OTTOBRE 2026

Organo ufficiale dell'Associazione
Radioamatori Marinai Italiani

VITA ASSOCIATIVA

- 03 Editoriale del Presidente
- 05 News - Maritime Mobile
- 07 Notiziario dei Marinai - Il nuovo Portale ARMI2026
- 70 La stazione radio di.../ LA QSL dei Soci

CULTURA MARINARESCA

- 42 Con la pelle appesa ad un chiodo: Cacciatorepediniere Francesco Crispi - Parte Quarta
- 59 Il venditore di aragoste - di Vincenzo Testaverde

RADIO E TECNICA

- 35 ARMI: uno spunto per una tesi di laurea dedicata all'inclusione nella radio
- 37 Algoritmi di correlazione per rilevamenti SONAR
- 63 Propagazione mese di Ottobre 2026

DIPLOMI E AWARD

- 08 ADIF Log Analyzer - Il nuovo strumento per il controllo dei diplomi ARMI
- 09 Navy Ships: nelle orme del Navy Coastal
- 12 Il criterio di controllo dei log del Navy Ships
- 19 Italian Navy Ships Radio Stations Award 2026 - Classifica finale
- 20 Classifica MIX e Top Activator
- 21 Statistiche e distribuzione dei QSO
- 22 Classifiche Hunters
- 24 Le stazioni speciali raccontano il Navy Ships 2026
- 91 Award battaglia navale di Capo Passero
- 94 Award battaglia navale del Canale d'Otranto

INFORMAZIONI ARMI

- 65 Nuova ID Card ARMI
- 76 Nuovo Diploma di attestazione ARMI
- 77 Calendario Eventi 2026
- 98 Organizzazione territoriale - Elenco sezioni ARMI



VISITA IL NOSTRO SITO
www.assoradiomarinai.it



SEGUICI SU FACEBOOK
Associazione Radioamatori
Marinai Italiani



Bollettino dei Marinai
n. 302/2026

EDITORIALE



di Alberto Mattei, IT9MRM



Alberto Mattei
IT9MRM
Presidente Nazionale



Cari amici e colleghi, eccoci al nostro consueto appuntamento con l'editoriale del "Bollettino dei Marinai".

Abbiamo archiviato il Navy Ships con numeri decisamente importanti e con la prospettiva, per il prossimo anno, di aumentare ancora di più lo score dei contatti. Un risultato che ci gratifica e che premia l'impegno di tutti coloro che, con passione e dedizione, hanno contribuito al successo dell'iniziativa.

Vorrei però soffermarmi brevemente su un aspetto che ritengo fondamentale: il comportamento che un buon radioamatore deve assumere durante le competizioni, siano esse contest o diplomi.

Avere un comportamento corretto significa, prima di tutto, rispettare le regole e gli altri partecipanti: non barare, non inserire contatti inesistenti o non effettuati, non alterare i log e, soprattutto, non cercare di ingannare il prossimo.

È una questione di correttezza, innanzitutto nei confronti della propria squadra, ma anche verso tutti gli operatori che stanno partecipando lealmente e nel rispetto delle regole.

Comportamenti scorretti non fanno bene al radiantismo, non fanno bene al sodalizio che in

quel momento si rappresenta e, soprattutto, danneggiano quelle stazioni che vengono contattate e inserite nei log a loro insaputa, magari soltanto per ottenere qualche punto in più.

Dispiace dover parlare di questi argomenti, ma purtroppo, in tutti gli ambienti radiantistici, ci sono, ci sono stati e probabilmente ci saranno sempre operatori che scelgono di non rispettare queste semplici regole di correttezza.

In ARMI questo comportamento non è accettato e faremo tutto quanto è nelle nostre possibilità affinché le nostre gare e i nostri diplomi siano sempre caratterizzati da trasparenza, correttezza e rispetto delle regole.

Detto questo, continuiamo a seguire la nostra rotta, quella che da sempre ci distingue e che rappresenta il modo in cui intendiamo vivere il radiantismo e le attività della nostra Associazione.

A breve prenderà il via il secondo round del Diploma dei Regi Sommersibili e già le 16 stazioni accreditate si stanno preparando per offrire a tutti gli Hunter la possibilità di essere contattati e completare i vari step previsti dal diploma.

Ma non finisce qui.

Ritornano anche i Diplomi delle Battaglie Navali e, nel mese di ottobre, sarà la volta della

Battaglia di Capo Passero, che si presenterà con una nuova veste grafica, sia sul sito web dell'Associazione sia nel diploma.

Quindi, preparatevi e datevi da fare: anche questo mese il divertimento in radio, con le nostre attività navali, non mancherà di certo!

E nei prossimi mesi continueremo su questa rotta con le Battaglie Navali, che ci accompagneranno fino a dicembre, quando sarà la volta dell'International Naval Contest, che quest'anno è stato affidato, per la gestione, al club navale greco HNARC – Hellenic Naval Amateur Radio Club.

Un appuntamento internazionale al quale, naturalmente, non si può mancare. Preparatevi! Non mi resta quindi che lasciarvi alla lettura di questo nuovo numero del "Bollettino dei Marinai", che anche questa volta vi accompagnerà attraverso pagine ricche di storia navale, approfondimenti, curiosità e aggiornamenti sulle attività della nostra Associazione.

Come sempre, buon vento a tutti e...

Buona Lettura!

Ci ritroveremo nel prossimo editoriale, a novembre.

Alberto Mattei, IT9MRM

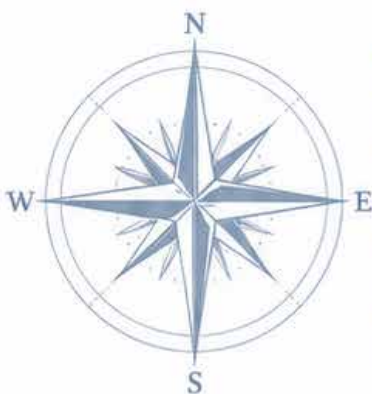




NEWS

MARITIME MOBILE

SULLE ROTTE DEL MONDO ALLA RICERCA DELLE STAZIONI IN MARE



Ogni giorno decine di radioamatori navigano sugli oceani e sui mari del mondo a bordo di navi militari, mercantili, unità da ricerca, traghetti e imbarcazioni da diporto. Molti di loro operano con il suffisso /MM(Maritime Mobile), rendendo ogni collegamento un piccolo evento capace di unire radio e passione per il mare.

In questa rubrica raccogliamo le principali segnalazioni provenienti dai cluster internazionali, dai bollettini specializzati e dalle informazioni ricevute direttamente dagli operatori. Troverete navi militari, yacht oceanici, velieri e mercantili impegnati nelle più diverse navigazioni, insieme alle indicazioni utili per il collegamento e per l'eventuale richiesta della QSL.

Buon vento e buoni DX!



PERIODO MONITORATO

Dal 1 al 30
Settembre 2026



STAZIONI SEGNALATE

25



PAESI COINVOLTI

15



QSL DISPONIBILI

4



COME PARTECIPARE

Hai ascoltato una stazione /MM? Invia la tua segnalazione con data, ora, banda, modo e, se possibile, informazioni sulla nave all'indirizzo news@assoradiomarinai.it
Le tue segnalazioni potrebbero essere pubblicate sul prossimo numero!



LE STAZIONI MARITIME MOBILE ASCOLTATE NEL PERIODO MONITORATO



DLOEL/MM **S/V G. ELISABETH**

E' il nominativo utilizzato dal Jade University (operatori DL1KHU e DL9BL) a bordo della nave scuola Großherzogin Elisabeth.



TIPO

Barca a vela



ZONA

Mar del Nord



BANDE

40m, 80m



QSL

Via bureau



OY1R/MM **M/S SAEBORG**

E' il nominativo di Regin Nicolajsen (uno degli operatori dell'Isola di Bouvet) a bordo del rimorchiatore d'altura SAEBORG si trova nel campo boe nel Mare del Nord tra la scozia e le isole Farhoer.



TIPO

Rimorchiatore d'altura



ZONA

Mar del Nord



BANDE

15m, 20m,



QSL

Diretta o via Lotw



VA7DIN/MM **M/S DUET**

E' il nominativo di Dinis G.G. Matias si trova a bordo del suo catamarano attualmente in navigazione nella costa occidentale di Vancouver Island (BC) Canada.



TIPO

Yacht



ZONA

Oceano Pacifico



BANDE

20m, 40m



QSL

Via QRZ.com



STAZIONI DEL MESE

SQ2EEN - DF0MF - SP2WDH - **OY1R** - NP2OZ - EA1FDO - ZW3DIB - DL2EAD - EA1Q - EA4EDB - JM8SGN - HA5MG - VK6JJJ - DL9KV - **VA7DIN** - YJ0BP - DM5LS - LU8AEU - **DLOEL** - SP4RKZ - RW6MD - M0DHS - SP9FLI - R1FJL



NOTIZIARIO DEI MARINAI



IL NUOVO PORTALE E' ON-LINE

www.assoradiomarinai.it

Dopo oltre vent'anni, il sito Internet dell'Associazione Radioamatori Marini Italiani cambia volto e si rinnova profondamente, con l'obiettivo di offrire alla nostra comunità uno strumento più moderno, funzionale e vicino alle esigenze dei Soci.

Il vecchio sito ha accompagnato l'ARMI per molti anni, raccontando le attività associative, i diplomi radioamatoriali, gli eventi e i tanti momenti che hanno contribuito alla crescita dell'Associazione.

Nel frattempo, però, il mondo digitale è cambiato. Smartphone, tablet e nuovi strumenti di comunicazione hanno modificato il modo di cercare, consultare e condividere le informazioni. Anche il modo di vivere una comunità associativa attraverso Internet è diventato diverso.

Da questa consapevolezza nasce ARMI2026, il progetto del nuovo portale dell'Associazione.

Una piattaforma completamente rinnovata nella grafica, nella struttura e nella concezione, pensata per rendere la navigazione più semplice e immediata e per organizzare in modo più efficace le numerose attività dell'ARMI.

Il nuovo portale non vuole cancellare ciò che è stato, ma raccogliere l'esperienza maturata negli anni e proiettarla verso il futuro, creando una struttura moderna, dinamica e soprattutto capace di crescere nel tempo.

Le nuove sezioni dedicate ai Diplomi e Award, alle Attività Radio, alle Risorse Tecniche e all'Area Soci rappresentano soltanto una parte di un progetto destinato ad arricchirsi progressivamente con nuovi servizi e nuove funzionalità.

Il passaggio dal vecchio al nuovo portale rappresenta quindi qualcosa di più di un semplice cambiamento estetico: è un nuovo modo di presentare l'ARMI, di comunicare le sue attività e di rafforzare il senso di appartenenza alla nostra comunità.

“ Il nuovo portale non nasce perché il precedente fosse inadeguato, ma perché le tecnologie digitali e le esigenze dei nostri Soci sono profondamente cambiate nel corso degli anni. Evolvere significa continuare a offrire strumenti sempre più efficaci, mantenendo intatti i valori, la tradizione e la storia dell'Associazione. ”





A.R.M.I.
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI

ADIF LOG ANALYZER

CONTROLLO • ANALISI • VERIFICA • CLASSIFICHE

Lo strumento di supporto per i Diplomi ARMI



ANALISI LOG
ADIF



CONTROLLO
COLLEGAMENTI



VERIFICA
STAZIONI SPECIALI



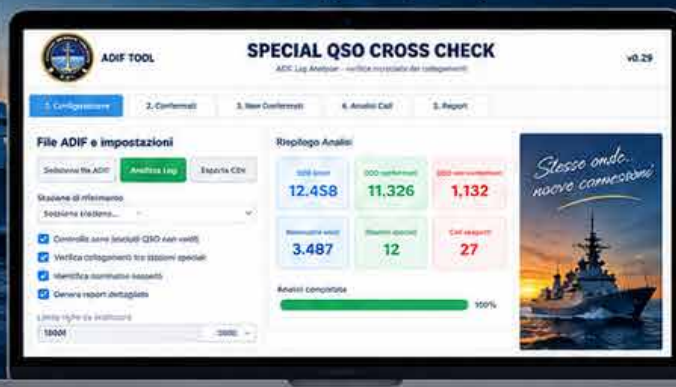
STATISTICHE
E REPORT



SUPPORTO
DIPLOMI ARMI

*La Radio
unisce
il Mare*

*Dai nostri log...
la storia continua*



*Stesse onde...
nuove connessioni*

ADIF LOG ANALYZER

Il nuovo strumento per il controllo dei Diplomi ARMI

Con l'ADIF Log Analyzer l'ARMI mette a disposizione un potente strumento informatico per l'analisi e la verifica dei log ADIF delle proprie attività radioamatoriali. Un sistema moderno, affidabile e flessibile, nato per supportare gli organizzatori e garantire trasparenza, correttezza e uniformità nei controlli.



NATO PER NAVY SHIPS E NAVY COASTAL

Il programma è stato sviluppato inizialmente per le due principali manifestazioni dell'Associazione:

- Italian Navy Ships Radio Stations Award (Navy Ships)
- Italian Navy Coastal Radio Stations Award (Navy Coastal)

In queste attività, che coinvolgono numerose stazioni speciali e migliaia di collegamenti, il controllo incrociato dei QSO è fondamentale per garantire classifiche corrette e attendibili.

COME FUNZIONA

L'ADIF Log Analyzer importa i log in formato ADIF e confronta automaticamente i collegamenti tra le stazioni, verificando la corrispondenza di data, ora, banda e modo. Un QSO viene considerato valido solo se presente anche nel log della stazione corrispondente, nel rispetto delle regole previste dai Diplomi.

LE PRINCIPALI FUNZIONI



Controllo incrociato dei QSO

Verifica automatica dei collegamenti tra le stazioni speciali.



Controllo orari e modalità

Applicazione delle regole (es. QSO digitali 23:00-06:00 UTC).



Controllo zone

Esclusione dei collegamenti non validi secondo il Diploma (es. stessa zona operativa).



Analisi dei nominativi

Individuazione di call sospetti, duplicati o non conformi.



Statistiche e report

Riepiloghi dettagliati, classifiche e report esportabili.

UN PROGETTO IN EVOLUZIONE

Navy Ships e Navy Coastal rappresentano il primo importante traguardo, ma l'ADIF Log Analyzer è stato progettato per essere progressivamente esteso a tutti i Diplomi e Award ARMI che seguiranno. Le regole potranno essere adattate alle caratteristiche di ciascuna manifestazione, mantenendo una base comune e garantendo sempre la massima affidabilità nei controlli.

*Un unico strumento, molte attività,
la stessa passione per il mare e per la radio.*

“

*Controllare, verificare, valorizzare:
perché ogni QSO racconta una parte della storia dell'ARMI.*

”



NAVY SHIPS: NELLE ORME DEL NAVY COASTAL

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager

Una storia nata nel 2013, tra memoria, tradizione e passione radioamatoriale



Il **Diploma delle Stazioni Radio Navali della Marina Militare Italiana** nasce nel 2013 da un'idea semplice, ma destinata a trasformarsi negli anni in una delle più importanti iniziative radioamatoriali legate alla storia della Marina Militare italiana.

Tutto ebbe inizio da una email di **IK1VDQ Gianni (MI715)**, che propose al sottoscritto di poter operare con alcuni nominativi speciali dedicati alle navi della Marina Militare.

Da quella proposta nacque un'idea: creare, sulla scia e a similitudine del già affermato **Diploma delle Stazioni Radio Costiere**, un diploma che permettesse di riportare in aria i nominativi radio delle navi della Marina Militare del dopoguerra.

L'obiettivo era molto più profondo di una semplice attività radioamatoriale.

Era quello di **ricordare le navi, gli equipaggi e gli uomini che hanno dato lustro alla Marina Militare italiana**, navi che hanno solcato i mari di tutto il mondo e che, terminato il loro servizio, erano ormai entrate nella storia.

Quando il passato torna in aria

La scelta di utilizzare i nominativi speciali delle unità navali ha prodotto, fin dalle prime edizioni, qualcosa di particolare.

Quei nominativi, ormai da tempo non più utilizzati, sono tornati improvvisamente a riecheggiare nell'etere. Pronunciare nuovamente il nome di una nave e il suo nominativo radio ha significato, per molti radioamatori, **riportare alla memoria un pezzo della propria vita**.

Sono stati numerosi, infatti, gli operatori che quelle navi le avevano realmente vissute: uomini che vi erano stati imbarcati, che ne avevano conosciuto gli equipaggi, gli ambienti, le navigazioni e le missioni.

Per loro, ascoltare nuovamente in radio quel nominativo e poterlo collegare è stata un'emozione difficile da descrivere.

Non era semplicemente un QSO.

Era il ritorno, per qualche istante, di una nave che non esisteva più.

Portaerei, incrociatori, cacciatorpediniere, fregate, corvette, rifornitrici e sommergibili

Nel corso degli anni il **Navy Ships** ha riportato in aria i nominativi di numerosissime unità appartenenti alle diverse classi della Marina Militare.

Portaerei, incrociatori, cacciatorpediniere, fregate, corvette, navi rifornitrici e sommergibili hanno così trovato una nuova vita attraverso le onde radio.

Ogni nominativo speciale ha raccontato una storia.

Ogni collegamento ha rappresentato un piccolo frammento di memoria restituito alla comunità radioamatoriale internazionale.

È proprio questo uno degli aspetti che ha reso particolare il diploma: non soltanto una competizione o una raccolta di collegamenti, ma un'iniziativa capace di unire **radio, storia, memoria e senso di appartenenza**.

Anno dopo anno, la partecipazione è cresciuta, fino a raggiungere numeri che probabilmente, nel 2013, sarebbe stato difficile immaginare.

La crescita e il salto tecnologico

Il crescente successo del Navy Ships è stato accompagnato anche dall'evoluzione tecnologica.

Nelle prime edizioni la gestione dei collegamenti richiedeva un lavoro molto più complesso e affidato in larga parte a strumenti e procedure manuali.

Negli ultimi anni, invece, l'introduzione della piattaforma **HAMAWARD** ha rappresentato un vero salto di qualità.

La piattaforma ha consentito di disporre di un supporto tecnico molto più avanzato, permettendo di gestire i collegamenti, verificarli e fornire un riscontro praticamente immediato ai radioamatori che collegavano le stazioni speciali.

Un aspetto particolarmente apprezzato è stata la possibilità di ricevere rapidamente la **cartolina QSL digitale**, raffigurante proprio l'unità navale collegata.

Per molti radioamatori stranieri questa possibilità ha rappresentato un ulteriore motivo di soddisfazione: non soltanto aver ascoltato e collegato una stazione speciale italiana, ma poter conservare immediatamente un'immagine dell'unità navale che quella stazione rappresentava.

Sulle orme del Navy Coastal

Il **Navy Ships** è nato guardando all'esperienza del **Navy Coastal**, il Diploma delle Stazioni Radio Costiere, ormai diventato negli anni una realtà consolidata nel panorama radioamatoriale internazionale.

Il Coastal ha raggiunto risultati straordinari, superando nell'arco dei dieci giorni di attività la soglia dei **130.000** collegamenti.

Un risultato che testimonia quanto sia forte l'interesse internazionale verso la storia delle stazioni radio della Marina Militare italiana.

Il Navy Ships ha seguito quella stessa strada, costruendo però una propria identità legata alle unità navali.

L'edizione 2026: un nuovo importante traguardo

L'edizione di quest'anno ha rappresentato un risultato particolarmente significativo.

Il **Navy Ships 2026** ha raggiunto **113.975 collegamenti** nei dieci giorni canonici di attività, superando nettamente i risultati delle edizioni precedenti, che si erano mantenute generalmente al di sotto dei 100.000 contatti.

Un dato che assume ancora maggiore valore se si considera la dimensione internazionale raggiunta dall'iniziativa.

Sono stati infatti **18.382 i radioamatori univoci** che hanno contattato le stazioni radio navali, provenienti complessivamente da **151 Paesi DXCC**.

Numeri che raccontano meglio di qualsiasi parola la dimensione raggiunta dal diploma.

Dietro ogni QSO, però, non c'è soltanto una statistica.

C'è un radioamatore che ha acceso la propria radio, ha ascoltato un nominativo speciale, lo ha riconosciuto e ha deciso di collegarlo.

E, dall'altra parte, c'è stato un operatore che per dieci giorni ha avuto il compito e il privilegio di riportare in vita quel nominativo.

Una grande famiglia internazionale

Uno degli aspetti più belli di questa esperienza è stato senza dubbio il carattere internazionale dell'iniziativa.

Sono stati tantissimi i colleghi stranieri che hanno partecipato con entusiasmo, cercando le stazioni navali, seguendone le attività e collezionando i diversi nominativi.

Per alcuni sarà stato semplicemente un nuovo diploma da aggiungere alla propria collezione.

Per altri, invece, quel nominativo avrà evocato il ricordo di una nave conosciuta, di un periodo della propria vita o semplicemente la curiosità verso una parte della storia navale italiana.

È proprio questa la forza della radio: **mettere in contatto persone lontane attraverso la memoria di qualcosa che appartiene a tutti.**

Non solo numeri

113.975 collegamenti.

18.382 radioamatori univoci.

151 Paesi DXCC.

Sono numeri importanti, ma il vero valore del Navy Ships non può essere racchiuso in una tabella statistica.

Il valore è nella memoria che continua a vivere.

È nei vecchi nominativi che tornano a essere pronunciati.

È nei ricordi degli uomini che quelle navi le hanno vissute.

È nella curiosità dei radioamatori che, collegandole, scoprono una parte della storia della Marina Militare italiana.

Ed è soprattutto nel senso di appartenenza che, anno dopo anno, questo appuntamento ha saputo consolidare all'interno dell'**Associazione Radioamatori Marinai Italiani**.

Guardando al futuro

Il percorso iniziato nel 2013 continua.

Quella che nacque come un'idea, quasi una semplice proposta contenuta in una email, è diventata negli anni una manifestazione capace di coinvolgere migliaia di radioamatori in tutto il mondo.

Il Navy Ships ha seguito le orme del Navy Coastal, ma oggi può certamente camminare con le proprie gambe, forte di una storia, di una tradizione e di una partecipazione che continuano a crescere.

E già guardiamo al prossimo appuntamento.

La XV edizione del Diploma delle Stazioni Radio Navali della Marina Militare Italiana si svolgerà dal 10 al 19 settembre 2027.

Dieci nuovi giorni nei quali i nominativi delle navi torneranno a riecheggiare nell'etere.

Dieci giorni nei quali la storia tornerà a farsi ascoltare.

Perché una nave può cessare il proprio servizio, può essere dismessa e può scomparire dai mari.

Ma finché il suo nominativo continuerà a essere ascoltato e pronunciato attraverso le onde radio, **quella nave continuerà, in qualche modo, a navigare.**

Arrivederci in aria.

IL CRITERIO DI CONTROLLO

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager



Dalla gestione dei QSO su HAMAWARD al controllo tecnico con ADIF Log Analyzer

La gestione di un grande Diploma radioamatoriale non si conclude con la fine delle attività on air.

Quando sono coinvolte numerose stazioni speciali, molti operatori e decine o centinaia di migliaia di QSO, diventa fondamentale disporre di strumenti in grado di raccogliere, organizzare e verificare i dati con criteri omogenei e documentabili.

È in questo contesto che si inserisce il Navy Ships Radio Stations Award, per il quale l'utilizzo della piattaforma HAMAWARD rappresenta una parte importante della gestione dell'attività e della raccolta dei dati.

HAMAWARD: il punto di riferimento per l'attività on air

HAMAWARD è una piattaforma dedicata alla gestione di Award e attività radioamatoriali.

Consente di pubblicare e gestire i dati dei QSO, seguire le attività delle stazioni e degli hunter, consultare le statistiche e, per gli Award che lo prevedono, ottenere e-QSL e diplomi elettronici.

La piattaforma è stata utilizzata anche per il Italian Navy Ship Radio Stations 2026.

Il suo compito principale è quindi quello di gestire l'attività radio e fornire una base dati centralizzata dei collegamenti effettuati.

Ma quando si arriva alla fase conclusiva di un Award, soprattutto quando devono essere analizzate le attività delle stazioni speciali e dei loro operatori, nasce un'esigenza ulteriore: effettuare un controllo tecnico approfondito dei log.

È proprio per questa esigenza che è stato sviluppato ADIF Log Analyzer.

ADIF LOG ANALYZER

ADIF Log Analyzer non nasce per sostituire HAMAWARD, ma per svolgere una funzione diversa e complementare: analizzare i log ADIF delle stazioni speciali secondo un insieme di regole definite dal Comitato di controllo.

Il principio fondamentale è molto semplice:

Il programma non stabilisce automaticamente che un QSO sia irregolare. Evidenzia invece le situazioni che richiedono un controllo.

Questo aspetto è particolarmente importante perché un'anomalia statistica, un nominativo presente in un solo log o un collegamento effettuato in una determinata condizione non costituiscono, da soli, una prova di irregolarità.

L'obiettivo è quindi fornire al Comitato uno strumento tecnico di supporto alla verifica, lasciando all'analisi umana la valutazione finale.

COME VIENE EFFETTUATO IL CONTROLLO

Il sistema parte dai log ADIF originali delle stazioni speciali.

I file vengono caricati senza modificarne il contenuto originale e vengono analizzati QSO per QSO, prendendo in considerazione, tra gli altri elementi:

- nominativo collegato;
- data;
- ora UTC;
- banda;
- frequenza;
- modo di emissione;
- stazione speciale;
- operatore;
- eventuali informazioni DXCC;
- condizioni previste dal regolamento.

Il primo principio è quindi la tracciabilità del dato: il QSO originale rimane disponibile e le eventuali esclusioni vengono registrate separatamente.

IL CONTROLLO DEGLI OPERATORI

Uno degli elementi caratterizzanti del Navy Ships è la presenza di più operatori all'interno delle stazioni speciali.

Per questo motivo ADIF Log Analyzer non considera solamente il rapporto:

STAZIONE SPECIALE → CALL

ma ricostruisce una struttura più dettagliata:

STAZIONE SPECIALE → OPERATORE → CALL → DATA / ORA / BANDA / MODO

Questa organizzazione permette di analizzare l'attività dei singoli operatori e di individuare situazioni che meritano un esame più approfondito.

L'elenco degli operatori associati alle stazioni speciali può inoltre essere caricato tramite un file TXT e, nell'ultima versione dell'Analyzer, viene conservato nella sessione salvata, insieme ai log e alle altre impostazioni.

IL CROSS CHECK DEI NOMINATIVI

Uno degli strumenti più importanti è il Cross Check Operatori.

Il sistema verifica la presenza dei nominativi nei diversi log e costruisce una visione complessiva della loro attività.

Un CALL può, ad esempio, risultare:

- presente in più stazioni;
- presente presso un solo operatore;
- presente in un solo log;
- associato a un numero significativo di QSO;
- presente in determinate modalità;
- associato a condizioni che richiedono un controllo manuale.

Il sistema utilizza quindi indicatori differenti, tra cui:

 **RISCONTRATO**

Il nominativo è presente in più stazioni.

 **DA OSSERVARE / MONO-OPERATORE**

Il nominativo presenta una distribuzione che richiede eventualmente un esame più approfondito.

 **ATTENZIONARE**

Il sistema individua elementi che rendono opportuno un controllo manuale più approfondito.

È importante sottolineare che "ATTENZIONARE" non significa "irregolare".

Significa semplicemente:

questo elemento deve essere esaminato dal Comitato.

IL CONTROLLO PER MODALITÀ

L'Analyzer consente di filtrare l'attività per modo:

- CW
- SSB
- FT8
- FT4
- FT2
- RTTY
- PSK
- altri modi

Questo permette di passare da una visione generale a un'analisi molto più specifica.

Ad esempio, un CALL può essere ricercato esclusivamente tra i QSO effettuati in CW, oppure tra quelli in SSB, oppure ancora verificato nella sua intera attività.

Questa possibilità è particolarmente utile quando il Comitato vuole approfondire un'anomalia senza dover analizzare manualmente migliaia di righe del log.

IL CONTROLLO TEMPORALE

Tra i controlli previsti rientra anche quello relativo agli orari dei modi digitali.

Nel criterio adottato per il Navy Ships, i QSO effettuati in FT8, FT4 e FT2 tra le 23:00 e le 06:00 UTC vengono individuati e segnalati per il controllo secondo la regola prevista.

L'Analyzer non modifica il log originale: identifica i QSO interessati e li porta all'attenzione del controllore.

Nella schermata principale viene inoltre fornito un riepilogo delle stazioni che presentano contatti digitali fuori dalla fascia prevista.

LE ESCLUSIONI

Un altro elemento fondamentale è la distinzione tra:

QSO originale ☐ QSO segnalato ☐ QSO escluso dal calcolo

Il sistema permette al controllore di escludere manualmente un singolo QSO oppure un nominativo, indicando la motivazione.

L'esclusione non cancella il dato originale.

Questo significa che il processo rimane reversibile e documentabile.

Il sistema può quindi distinguere tra:

- QSO originali;
- QSO validi;
- QSO esclusi;
- esclusioni automatiche;
- esclusioni manuali;
- motivazione dell'esclusione.

Questo approccio consente di mantenere separato il dato originale dalla decisione del controllo.

IL CONTROLLO DEI NOMINATIVI

L'Analyzer dispone inoltre di una sezione specifica dedicata al controllo dei CALL.

In questa sezione possono essere evidenziati, tra gli altri:

nominativi presenti una sola volta;

nominativi non riscontrati negli altri log;

nominativi simili ad altri CALL;

nominativi con un numero elevato di QSO concentrati in una sola stazione;

nominativi già segnalati durante il Cross Check.

In particolare, è stato introdotto un criterio di attenzione per i CALL presenti in un solo log e con più di 10 QSO.

Anche in questo caso si tratta di una segnalazione tecnica, non di un giudizio automatico sulla validità del collegamento.

LA VERIFICA ONLINE DEL CALL

L'Analyzer integra inoltre un sistema di assistenza alla verifica dei nominativi tramite QRZ.

La verifica consente di aggiungere un ulteriore elemento informativo al controllo.

Ma anche qui il criterio è preciso:

la presenza di un CALL in un database esterno non certifica automaticamente il singolo QSO; allo stesso modo, la sua assenza non dimostra automaticamente che il QSO sia irregolare.

Il dato online è quindi un elemento di supporto all'analisi, non il risultato finale del controllo.

LE STATISTICHE PER OPERATORE

Una delle funzioni sviluppate nell'ultima versione consente di analizzare l'attività dei singoli operatori.

Per ciascun operatore possono essere analizzati elementi quali:

stazioni sulle quali ha operato;

- QSO effettuati;
- CALL unici;
- CALL segnalati;
- QSO coinvolti nelle segnalazioni;
- CALL esclusi;
- QSO esclusi;
- percentuale dei CALL attenzionati;
- percentuale dei QSO esclusi.

Questo permette al Comitato di passare dalla semplice analisi della stazione speciale alla ricostruzione dell'attività dei singoli operatori.

UN SISTEMA BASATO SULLA TRACCIABILITÀ

L'elemento forse più importante dell'intero progetto è la possibilità di salvare una sessione completa di controllo.

L'ultima versione dell'ADIF Log Analyzer permette di conservare in un unico file:

- i log delle stazioni speciali;
- i QSO analizzati;
- le impostazioni di controllo;
- le esclusioni dei CALL;
- le eventuali esclusioni dei QSO;
- gli operatori;
- le associazioni tra stazioni e operatori;
- l'elenco degli operatori caricato dal TXT.

In questo modo il lavoro del Comitato non dipende più dalla necessità di ricaricare manualmente tutti i file ad ogni riapertura del programma.

La sessione diventa quindi una sorta di fotografia completa dello stato del controllo.

IL PRINCIPIO FONDAMENTALE

Tutto il sistema è costruito intorno a un principio:

ADIF Log Analyzer non sostituisce il controllore: lo aiuta a controllare.

Il software esegue i controlli matematici, statistici e incrociati che sarebbero estremamente difficili da effettuare manualmente su decine di migliaia di QSO.

Il Comitato mantiene invece il compito di:

1. esaminare la segnalazione;
2. verificare il contesto;
3. confrontare le informazioni disponibili;
4. decidere se il QSO debba essere mantenuto o escluso;
5. registrare la motivazione.

Questo permette di separare chiaramente l'analisi automatica dalla decisione del controllore.

CONCLUSIONI

Il percorso del Navy Ships Radio Stations Award si sviluppa quindi su due livelli complementari.

HAMAWARD costituisce la piattaforma di gestione dell'attività e dei dati dell'Award, con la pubblicazione delle attività, delle statistiche e dei risultati previsti dalla manifestazione. La pagina ufficiale di HAMAWARD riporta per il Italian Navy Ship Radio Stations 2026 oltre 114.000 QSO e 18.400 hunter.

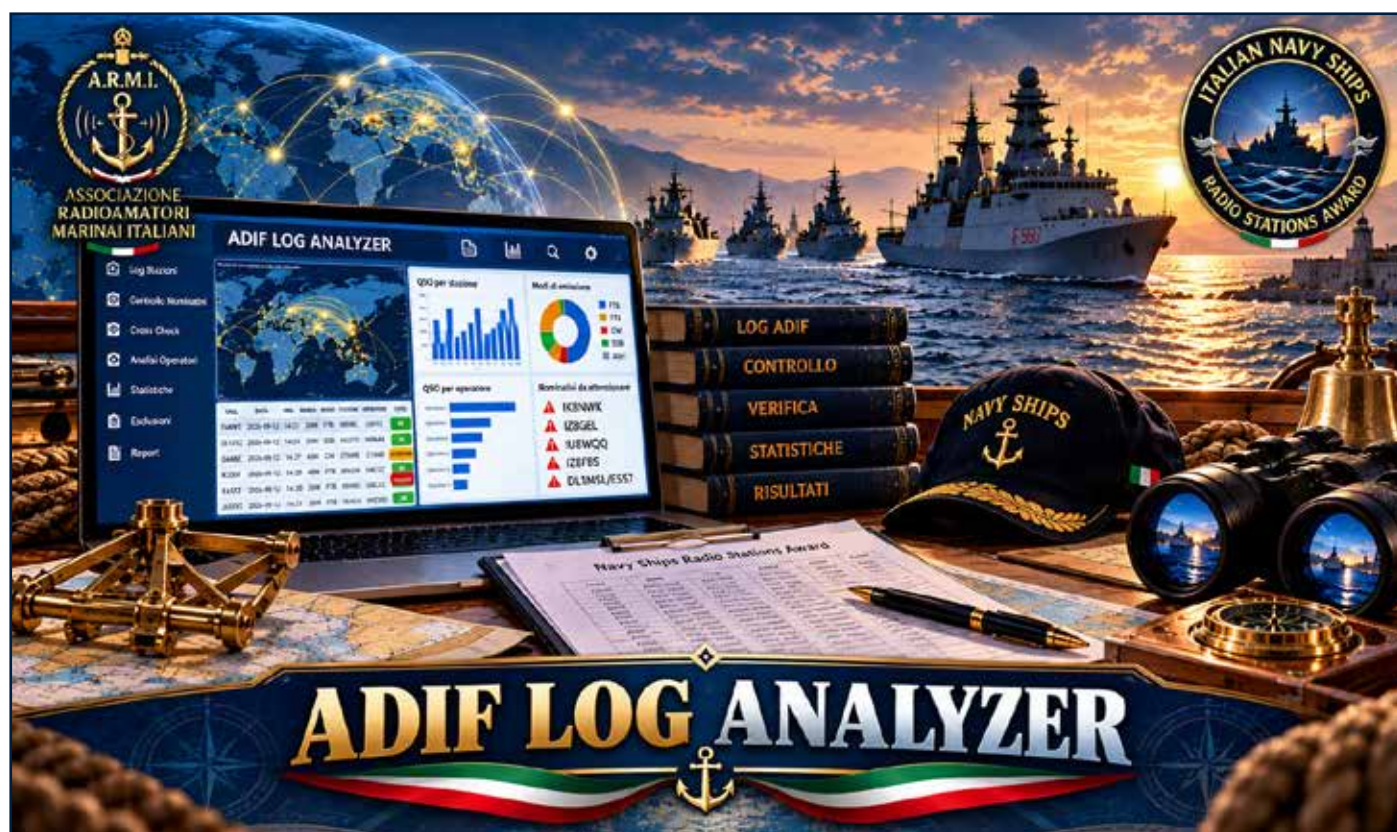
ADIF Log Analyzer rappresenta invece lo strumento tecnico sviluppato per la fase di controllo approfondito dei log delle stazioni speciali e degli operatori.

Non è quindi una contrapposizione tra i due sistemi, ma una continuità del processo:

ATTIVITÀ RADIO → HAMAWARD → RACCOLTA DEI LOG → ADIF LOG ANALYZER → CONTROLLO → VALIDAZIONE → RISULTATO FINALE

Il vero obiettivo non è semplicemente trovare degli errori, ma costruire un processo di controllo ordinato, trasparente, ripetibile e documentabile, nel quale ogni segnalazione possa essere analizzata e ogni eventuale esclusione possa essere motivata.

È questo il criterio con cui il controllo dei log del Navy Ships viene affrontato: la tecnologia individua e organizza gli elementi da verificare; la valutazione finale rimane affidata al Comitato di controllo.



Regala un abbonamento!



Notiziario della Marina

Il mare raccontato dai professionisti



UN REGALO
CHE PARLA
DI MARE



ABBONAMENTO

Notiziario della Marina

€ 20,00 annui



ABBONAMENTO CONGIUNTO

Notiziario della Marina
e Rivista Marittima

€ 45,00 annui



Approfondimenti, analisi e reportage
sulla **Marina Militare**,
sulla **Difesa** e sul **mondo marittimo**.
Un'informazione autorevole,
indipendente, al servizio del Paese.



per informazioni e abbonamenti:
www.marina.difesa.it



CULTURA • COMPETENZA • PASSIONE

Da sempre, per il mare. Per l'Italia.

ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2026 - CLASSIFICA FINALE

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager



CLASSIFICA UFFICIALE

N°	CALL	QSO VALIDI	PUNTI QSO	PUNTI BONUS	TOTALE PUNTI
1	II8IHBC	12.181	95.322	664	95.986
2	II9IAGM	11.471	88.962	280	89.242
3	II6IGTO	9303	67.598	230	67.828
4	IR0IADU	6122	51.728	142	51.870
5	II6IALU	6319	45.542	198	45.740
6	II7IABB	4425	38.382	176	38.558
7	II0IHMG	3375	23.154	198	23.352
8	II7IAME	3330	19.980	96	20.076
9	II9IABJ	2033	12.994	80	13.074
10	II4IANT	1989	11.942	92	12.034
11	II1IHMV	984	6832	64	6896
12	II9IHPM	402	4020	60	4080

CLASSIFICA MIX (SSB/CW/RTTY/PSK/FT8/FT4/FT2)*

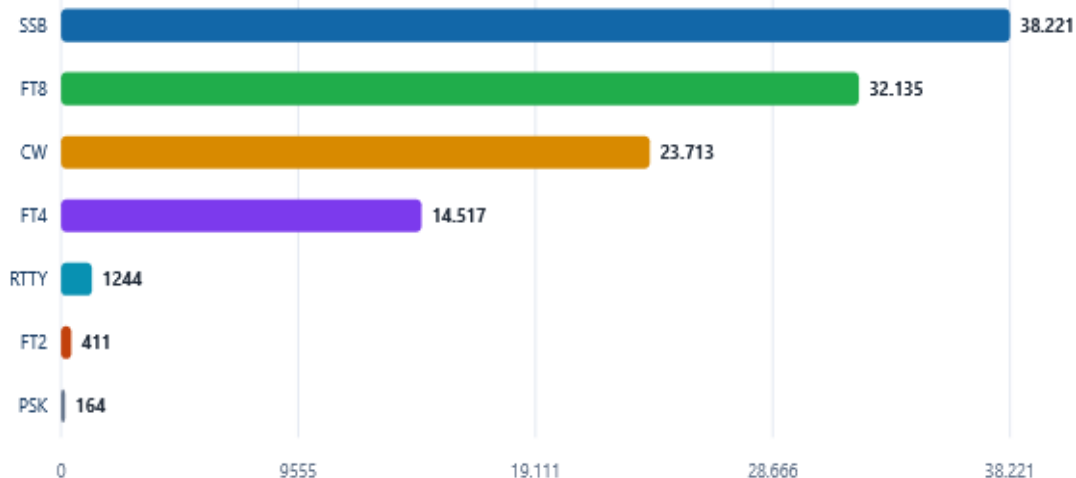
N°	CALL	QSO VALIDI	PUNTI QSO	PUNTI BONUS	TOTALE PUNTI
1	II8IHBC	22.019	116.098	698	116.796
2	II9IAGM	20.735	107.606	300	107.906
3	II6IGTO	13.805	78.074	252	78.326
4	II6IALU	12.275	57.454	198	57.652
5	IR0IADU	8932	57.358	148	57.506
6	II7IABB	8959	47.516	176	47.692
7	II0IHMG	9606	35.618	206	35.824
8	II7IAME	6725	26.814	96	26.910
9	II4IANT	3551	15.066	94	15.160
10	II9IABJ	2409	13.746	80	13.826
11	II1IHMV	987	6844	64	6908
12	II9IHPM	402	4020	60	4080

* Solo ai fini statistici

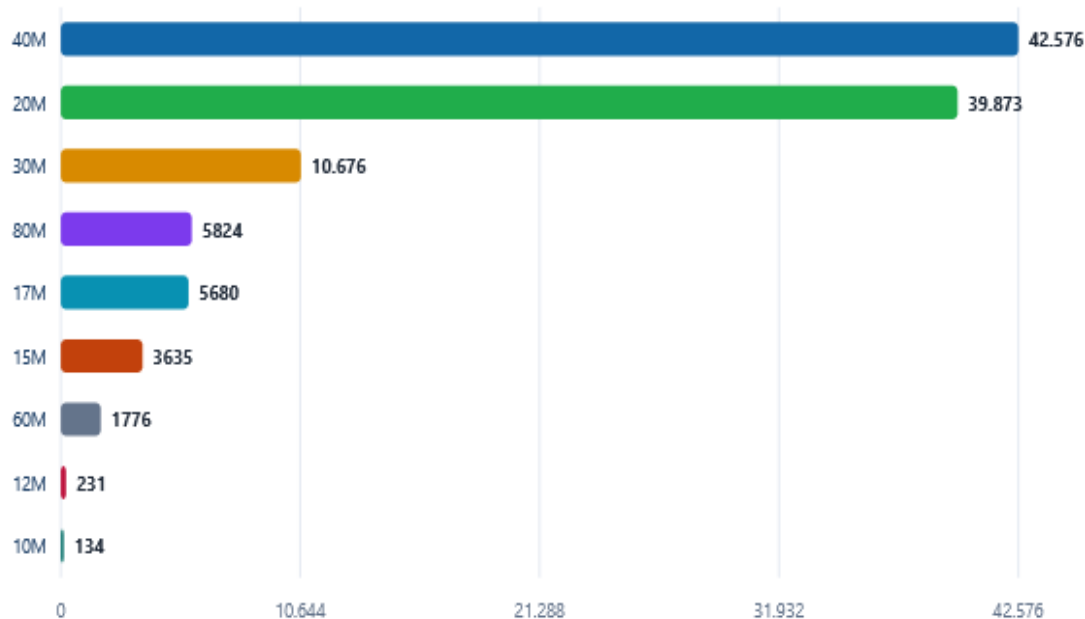
TOP ACTIVATOR

MODE	SPECIAL CALL	CALL	QSO
CW	II9IAGM	IT9RZU	4803
SSB	II9IAGM	IT9VPE	4351
DIGIT	II9IAGM	IT9GJK	4517

Distribuzione QSO per modo



Distribuzione QSO per banda



I grafici utilizzano esclusivamente i dati dell'analisi corrente. I QSO esclusi manualmente, per zona, fascia oraria o nominativo operatore non contribuiscono ai grafici dei QSO ufficiali. Dopo ogni esclusione manuale i grafici vengono ricalcolati automaticamente.

110.405

QSO ufficiali

3565

QSO esclusi

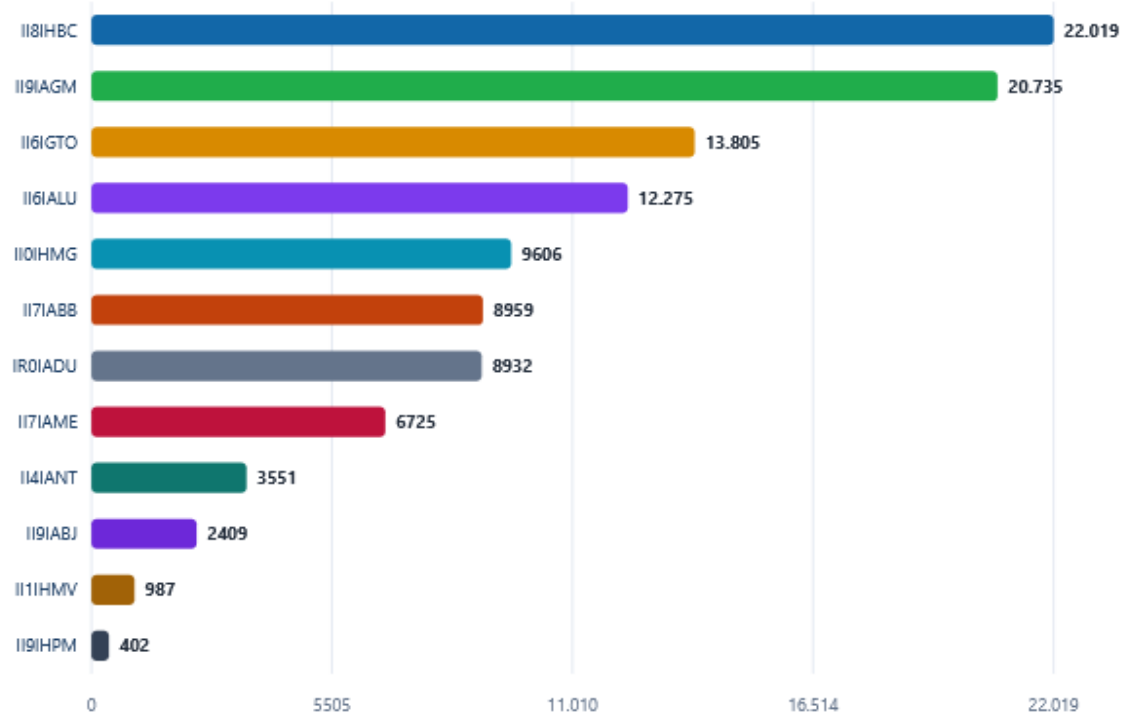
113.970

QSO reali

0

Esclusioni manuali

QSO ufficiali per stazione



CLASSIFICA HUNTERS "DIGIT 1" (RTTY-PSK)

N°	CALL	PUNTI
1	EV1R	136
1	YL3KZ	136
2	OE1PMD	128
2	IN3EZU	128
3	9A1CC	108

Sino alla posizione 514 in classifica.

CLASSIFICA HUNTERS "DIGIT 2" (FT8-FT4)

N°	CALL	PUNTI
1	DK2FM	830
2	SP4OIK	734
3	UX2QX	730

Sino alla posizione 694 in classifica.

CLASSIFICA HUNTERS "PHONE" (SSB)

N°	CALL	PUNTI
1	DK2FM	1470
2	DL1CBH	1374
3	IU7VNL	1236

Sino alla posizione 7697 in classifica.

CLASSIFICA HUNTERS "MORSE" (CW)

N°	CALL	PUNTI
1	DK2FM	2550
2	PA3DP	2440
3	9A1AR	2080

Sino alla posizione 5203 in classifica.

CLASSIFICA HUNTERS "MIXED" (SSB-CW)

N°	CALL	PUNTI
1	DK2FM	4020
2	PA3DP	3448
3	YL3KZ	2536

Sino alla posizione 11989 in classifica.

CLASSIFICA HUNTERS "ALL MODE"

N°	CALL	PUNTI
1	DK2FM	4850
2	PA3DP	4190
3	YL3KZ	3152

Sino alla posizione 694 in classifica.



CAMPAGNA DI AUTOFINANZIAMENTO

— 2026 —

SOS-tienici

Con un solo euro!



Il tuo contributo fa la differenza.

Anche un piccolo gesto può
sostenere grandi progetti.

SOSTIENICI ORA!



Scansiona il QR Code o
fai una donazione tramite



 **UniCredit**

IBAN: IT45

U0208024780010571379

www.assoradiomarinai.it

CONSIDERAZIONI FINALI STAZIONI SPECIALI



UN GRANDE SUCCESSO DI SQUADRA E DI VALORI

Con la conclusione del Navy Ships R.S. 2026, desidero esprimere, a nome mio e di tutto il Team II8IHBC, il più vivo e sincero ringraziamento al Nostro Presidente Nazionale Alberto Mattei per la magistrale e impeccabile organizzazione e gestione di questa importante manifestazione. Il suo costante coordinamento e la dedizione profusa hanno permesso, ancora una volta, di dare ampio lustro all'A R M I.

Un ringraziamento speciale e doveroso va a tutti i colleghi e cacciatori che ci hanno contattato e ascoltato da ogni parte d'Italia e del mondo. Il loro entusiasmo è il vero motore di questa attività e trasforma ogni anno l'evento in una splendida festa della radio.

Desidero inoltre rivolgere un sentito ringraziamento a tutti i Team Leader dei Team partecipanti. La loro profonda lealtà e l'aver mantenuto un approccio sempre costruttivo in ogni singola occasione sono stati elementi determinanti per la serena riuscita dell'evento. Il livello tecnico e lo spirito di sana competizione dimostrati sul campo da tutti gli equipaggi fanno davvero onore alla Nostra Associazione.

Dietro la soddisfazione di vedere il Team II8IHBC tagliare il traguardo al primo posto della classifica, c'è il lavoro corale di un gruppo unito. Questo risultato desidero dividerlo interamente con il mio AMICO Mike IU8CEU, che ha guidato

magistralmente il gruppo come Team Leader durante tutta la manifestazione, affrontando ogni fase dell'evento con encomiabile dedizione.

A completamento di questo percorso, voglio ringraziare e complimentarmi personalmente con tutti i singoli componenti del Team che hanno dato il massimo in radio: Maurizio IZ8VYF, Aurelio IZ8YAA, Fabio IZ8JFL, Michele IZ8FCA, Aldo IZ8DFO, Edo IU8HEP e Pasquale IU8NKW. Ciascuno di loro, con mezzi e competenze, ha offerto un contributo fondamentale.

Infine, un pensiero speciale e affettuoso va ad Angelo IU8FRF, che purtroppo non ha potuto partecipare a questa edizione. A lui vanno i nostri più calorosi ringraziamenti per il supporto morale e un grandissimo in bocca al lupo per una pronta e completa guarigione. Rimettiti presto Angelo, resti sempre e comunque uno di noi!

Il Navy Ships si conferma un appuntamento fondamentale non solo per l'attività radiantistica, ma per riaffermare quei valori di trasparenza, correttezza e affiatamento che ci tengono uniti.

73 GL de Mimmo, IZ8XXE
Team Leader II8IHBC



NAVE LUPO ON-AIR

Credo che questo sia stato il primo anno che il TEAM II6IALU (fregata Lupo) abbia partecipato all'Italian Navy Ship Radio Station award devo ringraziare il mio amico Marco IZ6ASI per avermi suggerito di intraprendere questa avventura come team leader dopo che in passato avevo avuto un'esperienza come componente nel suo team II6IGTO. Ho scelto di partecipare con il nominativo II6IALU perché mi ha portato indietro nel tempo essendo stato realmente componente dell'equipaggio di nave Lupo come radiotelegrafista dall'agosto 81 al settembre 82, gli uomini di marina sanno quanto sia forte il legame con la nave dove sei stato parte dell'equipaggio. Un ringraziamento anche ad Alberto Mattei IT9MRM per avermi accolto.

La mia idea è stata quella di coinvolgere in squadra più componenti possibili della sezione A.R.I. di Pesaro ODV e devo dire che con piacere ci sono riuscito creando un equipaggio di solo soci.

L'equipaggio era così composto

Alcide IK6DIN, Germano IK6FHG, Aldo IK6LBT, Michele IU6RBL, Carmine IU6SBJ, Angelo IU6STP, Cristiano IZ6MPZ, Fabio IZ6OVA, Elia IZ6OYT, Mario IZ6YLt ed il sottoscritto Antonio I6KIU.

L'esperienza per il team è stata molto coinvolgente, interessante ed istruttiva ed oltre alla classifica pur ottima per la nostra prima esperienza, l'importante comunque è stato esserci divertiti, aver creato un sano spirito di squadra ed aver creato le basi per future esperienze.

Invece a me ha permesso di avere conferme ma soprattutto bellissime sorprese dai componenti dell'equipaggio che mi hanno creato non lo nego delle bellissime emozioni, vanno a tutti loro i miei ringraziamenti ed i complimenti.

Antonio I6KIU
team leader II6IALU

OPERATORE	CW	SSB	RTTY	PSK	FT8	FT4	FT2
I6KIU	103	888	0	0	1048	0	0
IK6DIN	614	0	0	0	0	0	4
IK6FHG	1	0	0	0	0	0	0
IK6LBT	0	3041	0	0	0	0	0
IU6RBL	0	6	0	0	148	17	0
IU6SBJ	809	81	0	0	548	145	0
IU6STP	0	0	0	0	2439	465	0
IU6MPZ	0	0	0	0	285	32	0
IZ6OVA	0	0	0	0	402	448	0
IZ6OYT	0	496	0	0	0	0	0
IZ6YLt	397	0	0	0	0	0	0



Sommergibile TOTI

Anche quest'anno, e si tratta del secondo anno che il sommergibile Enrico TOTI con Nominativo II6IGTO presente per l'evento in occasione del Italian Navy Ship Radio Stations.

Come Team Leader, ho voluto espressamente che la zona 6 tutta, fosse rappresentata nel Team con le Regioni Marche e Abruzzo.

Nel contattare i miei compagni di "avventura", evidenziavo che non importava il numero dei collegamenti che avrebbero fatto, ma bensì lo star bene insieme divertendosi nel far collegamenti in base al loro tempo libero e ai loro impegni.

I componenti del Team in ordine cronologico:

I6HWD Domenico, I6KIL Lanfranco, IK6IHH Mimmo, IK6ZDE Fabrizio, IK6ZER Fabio, IW6DRH Claudio, IW6DTM Alberto, IZ6BTN Claudio, IZ6BUV Leo, IZ6OUX Giuliano, e il sottoscritto IZ6ASI Marco.

I dieci giorni sono stati piacevoli nello svolgimento dei collegamenti, non importava i collegamenti

fatti, ognuno ha fatto del suo meglio, anche se ci sono state problematiche di apparecchiature e di antenne, fortunatamente risolte in breve tempo, tant'è che ridendo e scherzando ci ha portato al 3 posto nella Classifica Generale, senza dimenticare gli ottimi piazzamenti nelle altre classifiche, premiando il coinvolgimento e la maniera battagliera con lo spirito giusto.

L'essere arrivati terzi per noi è stato un eccellente traguardo, visto che eravamo partiti senza nessuna pretesa, ma anche uno stimolo in più per spingerci oltre.

Desidero, esprimere il mio personale ringraziamento ai miei compagni di viaggio, per quello che hanno fatto, dedicando il loro tempo libero nella riuscita della gara.

Senza dimenticare, un sentito ringraziamento a quanti ci hanno collegato.

Appuntamento al prossimo anno

Team Leader IZ6ASI Marco

OPERATORE	CW	SSB	RTTY	PSK	FT8	FT4	FT2
I6HWD	1914	0	0	0	0	0	0
I6KYL	0	774	0	0	0	0	0
IK6IHH	0	144	0	0	0	0	0
IK6ZDE	0	0	6	0	985	296	0
IK6ZER	76	0	0	0	90	103	0
IW6DRH	0	1581	0	0	0	0	0
IW6DTM	0	0	0	0	54	63	0
IZ6ASI	0	892	1	0	1195	860	1
IZ6BTN	853	856	735	13	0	0	0
IZ6BUV	0	89	0	0	147	0	0
IZ6OUX	130	2193	0	0	0	0	0



Nave ELETTRA

Alla mia seconda esperienza come Capo Team di IZ7IABB - NAVE ELETTRA, quest'anno siamo riusciti ad aumentare il numero degli operatori, coinvolgendo anche nuovi soci A.R.M.I., arrivando a formare un team di 10 operatori, rispetto ai 6 dell'anno precedente.

Avevo iniziato a raccogliere le adesioni già ad Aprile, sull'onda dell'entusiasmo dei risultati ottenuti nell'edizione del 2025, che si era conclusa per noi con il 3° posto della categoria DIGIT2.

Nonostante il numero superiore di operatori, tra cui anche veterani di notevole livello, gli impegni lavorativi e familiari di ciascuno di noi, non ci hanno permesso di operare tutti al massimo delle nostre potenzialità. Ci sono stati momenti in cui eravamo in pochi ad operare ed altri in cui ci contendevamo bande e modi.

I due trascinatori del team: IZ7AUH e I7PHH, hanno guidato la squadra superando entrambi la quota dei 2.000 collegamenti a testa, realizzando da soli oltre il 44% della produzione totale del team. Noto anche l'impegno di IU7TCY, che da solo ha realizzato 1150 QSOs in SSB, piazzandosi al terzo posto nella nostra classifica interna.

Ci accontentiamo ugualmente dei risultati: 5° posto DIGIT2 e del miglioramento di posizionamento nella classifica CW (quest'anno al 4°posto).

Gli operatori del mio team comunque si sono divertiti e questo per me è sufficiente e li ringrazio tutti per il tempo dedicato.

73 de IU7RAL (A/1978)

OPERATORE	CW	SSB	RTTY	PSK	FT8	FT4	FT2
I7PHH	2000	0	0	0	0	0	0
IU7RAL	3	0	0	33	360	256	65
IU7TCY	0	1024	0	0	91	35	0
IU7TUV	130	149	0	0	157	194	0
IU7TWM	0	376	0	0	0	0	0
IU7VNB	0	11	0	0	131	87	0
IW7DMH	891	0	0	0	0	0	0
IZ7AUH	0	0	0	0	2117	0	0
IZ7PDF	0	0	0	0	168	546	0
IZ7VPK	0	0	0	0	208	196	0



Nave AMERIGO VESPUCCI



Anche l'edizione 2026 del Diploma delle Stazioni Radio Navali della Marina Militare Italiana si è conclusa e II9IABJ (Nave Scuola Amerigo Vespucci) ha ancora una volta portato nell'etere la voce dell'A.R.M.I., confermando quanto questa manifestazione rappresenti un importante momento di condivisione, amicizia e passione per la radio. Nel corso delle dieci giornate di attività

sono stati realizzati 2.520 collegamenti con 1.281 nominativi e 61 DXCC, operando su sei bande, dagli 80 ai 15 metri in tutti i modi di emissione. Un risultato costruito giorno dopo giorno grazie all'impegno dei nostri operatori IT9JOB, IT9ILM, IT9SDU, IT9GHW e IT9PPX ed il sottoscritto IT9YBL, che hanno saputo mettere a disposizione del team tempo, esperienza e passione. Particolarmente intensa l'ultima giornata, che ha visto realizzare 496 QSO, a testimonianza della determinazione con cui la squadra ha voluto concludere questa esperienza. Ma al di là dei numeri, ciò che conta davvero è lo spirito con cui abbiamo affrontato questa nuova sfida: stare insieme, condividere una passione e portare il nome dell'A.R.M.I. sempre più lontano. Un sincero ringraziamento va a tutti gli operatori che hanno contribuito all'attività e a tutti i radioamatori che hanno cercato e collegato II9IABJ, rendendo possibile questa bellissima esperienza. Un pensiero particolare va anche ai colleghi che, per impegni personali, non hanno potuto dare il loro contributo operativo: la loro vicinanza e il loro senso di appartenenza sono comunque parte integrante della nostra squadra. Perché una squadra non è fatta soltanto di chi è davanti alla radio, ma di tutte le persone che condividono lo stesso entusiasmo e lo stesso spirito associativo. Il risultato più importante, ancora una volta, è stato esserci e aver fatto squadra. Ora guardiamo avanti, con la voglia di crescere, coinvolgere sempre più amici e affrontare nuove sfide. Arrivederci al 2027, con rinnovata passione, nuove energie e ancora più voglia di far sentire la nostra voce nel mondo!



Nave VIESTE

Quando ho saputo che a novembre si sarebbe tenuta la cerimonia dell'ultimo ammaina bandiera di Nave VIESTE – cacciamine già in riserva – ho subito richiesto il nominativo speciale II1IHMV. Le date, infatti, si combinavano perfettamente con il periodo di validità del nominativo speciale. Dopo qualche telefonata tra colleghi e amici per formare un team di operatori, ho comunicato ad Alberto la nostra adesione al contest: un'occasione unica per dare ancora una volta voce a IHMV e salutare tutte le altre navi.

Partecipare al Contest delle Stazioni Radio Navali della Marina Militare è per noi marinai sempre un grande piacere, oltre che un'opportunità per ricordare i bei tempi trascorsi a bordo.

All'inizio del contest ho notato subito qualcosa di diverso rispetto alle edizioni passate: c'erano molti più radioamatori a caccia dei nominativi speciali e la gara è apparsa decisamente più accesa e avvincente del solito. Uno scenario stimolante e appagante. Purtroppo, però, l'attività svolta dal team di II1IHMV non è stata intensissima: i reciproci impegni lavorativi e familiari, uniti ad alcune

difficoltà operative da casa, non ci hanno permesso di stare in radio per tutto il tempo desiderato. Ci impegneremo di più il prossimo anno!

Esprimo il mio sincero compiacimento al Team II8IHBC di Nave VESUVIO, vincitore di questa edizione, e rivolgo un saluto a tutti i partecipanti che hanno permesso di raggiungere risultati da record.

Inoltre, un affettuoso ringraziamento va ad Alberto Matteri, collega e amico da circa vent'anni, sempre disponibile e pronto a nuove sfide per dare voce alla nostra passione per la radio e per il mare. Un grazie speciale ai miei amici operatori del TEAM II1IHMV: Lucio (IZ1QNX) ed Edgardo (IZ1ELP), operatore in telegrafia, che ci ha dato una marcia in più.

73 de IK1XVA, Capo Team II1IHMV

OPERATORE	CW	SSB	RTTY	PSK	FT8	FT4	FT2
IK1XVA	0	451	0	0	0	0	0
IZ1ELP	235	17	3	0	0	0	0
IZ1QNX	0	355	0	0	0	0	0



Nave INTREPIDO

Il Team II4IANT ringrazia la Presidenza Nazionale dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani per avergli offerto, anche quest'anno, l'opportunità di prendere parte all'Italian Navy Ships Radio Stations Award, svoltosi dall'11 al 20 settembre 2026. Con il nominativo speciale II4IANT abbiamo rappresentato il Cacciatorpediniere Intrepido, MI n. 246. La squadra non ha potuto operare a pieno organico: Paolo IU4HNP e Giulio IU4RLF, per diverse vicissitudini, non hanno potuto partecipare. Nonostante la presenza di soli tre operatori attivi, il gruppo ha cercato di dare il massimo, assicurando continuità e impegno durante tutta l'attività. Il risultato ufficiale è stato di 3.551 QSO validi, che hanno collocato II4IANT al 9° posto nella classifica generale delle stazioni speciali. I collegamenti sono stati così distribuiti: 1.987 in fonia, 1.562 nei modi digitali e 2 in CW.

OPERATORE		QSO	CONTRIBUTO
Max	IU4DTV	2606	Capofila del gruppo, con oltre 2.000 collegamenti
Andrea	IU4RWN	702	Forte crescita rispetto ai circa 270 QSO del 2025
Paolo	IU4PRI	319	Oltre 300 collegamenti, circa il doppio del 2025

L'esperienza è stata positiva e ha confermato lo spirito di collaborazione del gruppo. Ci auguriamo che nella prossima edizione la squadra possa tornare al completo e accogliere nuovi operatori, così da sostenere ancora meglio il nominativo II4IANT e le finalità dell'iniziativa. Un ringraziamento va anche ai colleghi Paolo IU4HNP e Giulio IU4RLF che, pur impossibilitati a essere presenti operativamente in radio, non hanno fatto mancare la loro vicinanza e collaborazione. Paolo IU4HNP, in particolare, come di consueto ha offerto il suo prezioso supporto organizzativo.

Il Capo Team II4IANT



Nave GAETA

Partecipare all'edizione 2026 del Diploma Navy Ships si è di nuovo rivelata un'esperienza davvero bella e avvincente. Le condizioni di propagazione non sono state sempre eccellenti eppure tutte le stazioni hanno mantenuto entusiasmo e costanza, fino all'ultimo secondo, nella ricerca dei collegamenti. Un'iniziativa che si conferma capace di unire la passione per la radio a quella per il mare

e per la tradizione navale, in un clima di entusiasmo e autentica condivisione.

73 de' IZØIVZ Alfredo De Santis

OPERATORE	CW	SSB	RTTY	PSK	FT8	FT4	FT2
IK0KEZ	732	0	0	0	0	0	0
IU0QVO	0	781	0	0	933	2556	0
IU0SKX	0	1154	0	0	2438	142	32
IU0VCK	0	912	1	0	112	79	0
IW0BTN	0	0	0	0	50	0	0



Nave ALBATROS

A poche ore dal fatidico appuntamento di gala, il mio collega che doveva curare la parte fonia, con un messaggio via WhatsApp, declina l'impegno per motivi suoi, ed io rimango unico componente Team, a poter onorare Nave Albatros, dove negli anni 70 il mio amico compianto Serafino De Filippi IT9CKA fu imbarcato e purtroppo passato a vita Eterna appena 2 anni fa. Allora proprio in suo onore, ricordandomi che nel circondario di Trapani, ha dato l'anima per aiutare tanti soci ARI, ARMI, URI, non poteva certo spaventare la mia esibizione in solitaria; pertanto, nella mia testa balenò il pensiero "ci sarò a costo di andare on air la notte." In effetti, per annoso accavallarsi di vicissitudini nel quotidiano, mancò davvero poco a sfiorare la mia operatività in fascia oraria notturna, fortuna invece volle di trovare qualche scorcio di tempo durante la sera. La manifestazione deve essere totalmente in suo suffragio, da lì la scelta della modalità in CW, nostro cavallo di battaglia, e poi lo strumento utilizzato per cantare musica soave per le orecchie abituate a funzionare in versione vintage, il JUNKER (questa volta metto a riposare il mio HK-706 acquistato al primo anno di scuola per RT nel 1981) avuto in omaggio nel 2011. Tutto pronto, si parte, via, dopo la chiamata convenzionale, frazioni di secondi e sulla QRG si forma un considerevole pile up, 99% sono trasmissioni utilizzati attraverso tasti automatici, semiautomatici, riproduzione in Morse effettuati in TNC via tastiera PC. La velocità è orchestrata dal sottoscritto, per nulla intimorito di incontrare corrispondenti con Key regolato anche a 40 wpm, che preferisce manipolare senza

mai superare oltre 20 wpm. Nel complesso, ritengo soddisfacente il livello di propagazione delle onde elettromagnetiche, con dipolo per 7 MHZ una ricezione avente soglia QRM 3, consente di lavorare anche stazioni in QRP, considerate la massima espressione radiantistica. Per ritaglio di tempo davvero limitato, sebbene non sia riuscito a riempire il Log oltre i 400 contatti, però la soddisfazione che Trapani, storicamente di tradizione marinara e fino al 1997 legata alla formazione scolastica per radiocomunicazioni, è stata presente pure in questa competizione. Un caloroso ringraziamento è da rivolgere alle stazioni che pazientemente ogni sera attendevano Nave Albatros, nonché la promessa solenne del sottoscritto, per la prossima edizione, da solo o in compagnia, sarò con voi.





Nave MAESTRALE

Nave Maestrale con il suo team anche quest'anno è stata presente a questo bellissimo award. C'è da dire però che quest'anno ho notato un decrescente entusiasmo, sia da parte del mio team (me compreso), sia da parte dei cacciatori; Potrei sbagliarmi, resta un'impressione. Da parte del mio team non è stata molto apprezzata la grande limitazione dell'orario per i modi digitali; molti di noi lavorano, come me e magari dedicano l'oretta prima di andare al lavoro piuttosto quando rientrano, altri del team hanno cominciato tardi le trasmissioni per impegni. Non siamo dediti a lasciare in digitale automatico il sistema, è avvilente e inutile per un radioamatore.... la presenza dietro gli apparecchi seppur per monitorare il traffico e pile up è come fare ascolto e un buon radioamatore è in primis un buon ascoltatore. Da parte dei cacciatori invece

penso che manchi qualcosa che li motivi di più. Ringrazio in primis Il Presidente Alberto Mattei per il grande impegno organizzativo e l'attenta vigilanza sulla disciplina e correttezza degli attivatori e il mio team composto da Sergio Iw7dhc, Gianni Iu7edx, Lorenzo Iu7qbu, Enrico Ik7yzi, Rocco Iz7cfe, Angelo Iz7qeb, Francesco Iu7tzf, Vito Iu7keg. Ma il grazie più grande va sempre ai cacciatori, perché senza di loro non ci sarebbe alcun award. Grazie di cuore.

IZ7WEM OP. ANTONIO
TEAM FREGATA MAESTRALE.

OPERATORE	CW	SSB	RTTY	PSK	FT8	FT4	FT2
IK7YZI	0	140	0	0	0	0	0
IU7EDX	0	0	0	0	516	771	0
IU7KEG	0	294	0	0	481	1	0
IU7QBU	0	1257	0	0	0	0	0
IU7TZF	0	9	0	0	0	0	0
IW7DHC	0	1521	0	0	17	60	0
IZ7CFE	0	0	0	0	18	0	0
IZ7QEB	0	224	0	0	690	607	2
IZ7WEM	0	0	0	22	140	94	0



IL N° **1**
DELLE VENDITE
ON-LINE IN



RICETRASMETTITORI



ACCESSORI



AMPLIFICATORI



ANTENNE



CAVI



RICAMBI



**USATO
GARANTITO**

TESTATO • FUNZIONANTE • AFFIDABILE

LE MIGLIORI MARCHE:

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



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



WWW.MEDIAGLOBE.IT



INFO@MEDIAGLOBE.IT



ARMI: uno spunto per una tesi di laurea dedicata all'inclusione nella radio

di Jose Luis Vasquez-Poletti, EA4IBF (MI1958)

Il suo nome è FIR (Fonia Inclusiva para Radioafición, Fonia Inclusiva per la Radioamatorialità) ed è il titolo della tesi di laurea discussa a giugno da **Daniel Barroso**, studente della Facoltà di Informatica dell'Universidad Complutense de Madrid.

Il suo obiettivo? **Rendere accessibile l'uso della fonia agli operatori con difficoltà di udito e di parola**, dimostrando così che nella radio c'è posto per tutti.

Tutto è iniziato con i miei primi QSO con uno dei cari amici dell'ARMI, **Nicolino Parrino** (IT9ECY), che mi ha mostrato il suo ingegnoso sistema per poter sostenere chiamate per ore senza stancarsi.

A questo punto, bisogna spiegare che Nicolino ha subito un ictus quindici anni fa e soffre di una paresi che gli rende quasi impossibile parlare a lungo... figuriamoci gestire i pile-up durante le tantissime attività dell'associazione, alle quali si offre sempre volontario!



Nicolino Parrino, IT9ECY.

In pratica, Nicolino ha registrato la propria voce per le chiamate e la riproduce periodicamente attraverso il trasmettitore. Ha fatto lo stesso anche per alcune risposte, per cui deve selezionare con attenzione quale riprodurre.



Daniel Barroso, creatore di FIR.

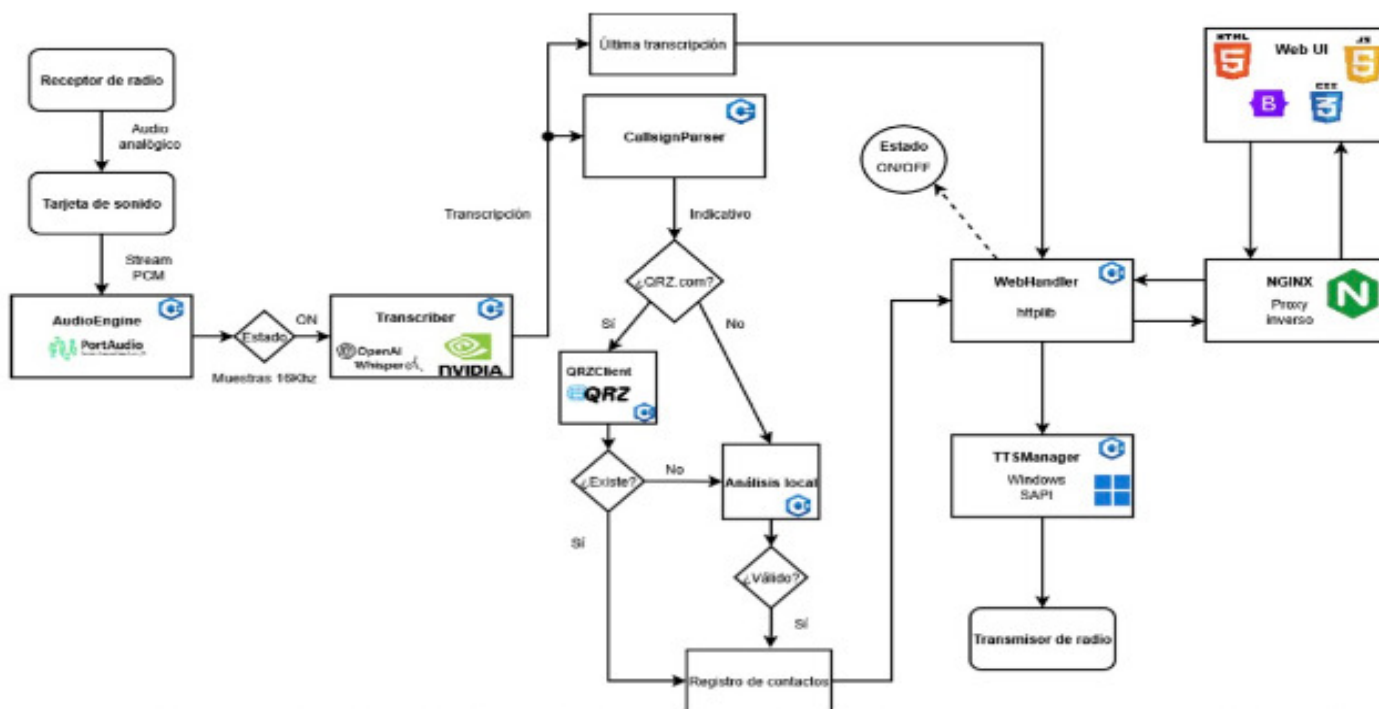
Ed è qui che entro in gioco io: sono professore presso la **Facoltà di Informatica dell'Universidad Complutense de Madrid**. Sono anche un orgoglioso socio ARMI per motivi familiari: mio nonno fu radiotelegrafista nella Regia Marina durante la Seconda Guerra Mondiale. Sono molto grato all'associazione per le tante attività che mi permettono di condividere con mio figlio (EA7665URE), che ha ormai dieci anni, momenti preziosi e la conoscenza della storia.

Tornando alla tesi di laurea, di solito propongo ai miei studenti di sviluppare **progetti** che possano essere **interessanti e utili**. Quando Daniel mi ha manifestato il desiderio di lavorare a un progetto dedicato all'inclusione, gli ho chiesto se avesse preso in considerazione il mondo della radioamatorialità. Daniel non lo conosceva e ha quindi accettato con entusiasmo l'opportunità di immergersi in questo ambiente.

FIR è una piattaforma che elabora l'audio proveniente dal ricetrasmittitore in due direzioni. Innanzitutto, trascrive l'audio e verifica gli indicativi di chiamata, seguendo le regole ITU oppure, facoltativamente, consultando QRZ.com. È inoltre possibile esportare i dati in formato ADIF.

La seconda funzionalità, ancora più utile per operatori come Nicolino, consiste nel generare audio a partire dal testo digitato dall'operatore e inviarlo direttamente al trasmettitore, configurato in modalità VOX.

Un ulteriore vantaggio è che il sistema è stato progettato per funzionare senza connessione a Internet, facilitandone così l'utilizzo durante attività POTA e simili.



Architettura di FIR.

FIR mette a disposizione un'interfaccia web molto semplice, accessibile dal browser sullo stesso computer su cui viene eseguito il sistema.

Lo scorso **sabato 19 settembre**, la città spagnola di Ávila ospitò l'undicesima edizione della più grande **fiere nazionale delle radiocomunicazioni**. Il progetto **FIR è stato presentato** nell'ambito di uno degli interventi ufficiali, sottolineando come proprio **ARMi sia stato l'ambiente in cui è nata l'idea** alla base di questo sviluppo.

La presentazione ha suscitato un interessante dibattito sul ruolo della radioamatorialità tra i giovani e sul suo potenziale nel trovare soluzioni a problemi concreti della società. FIR ne è un esempio: un progetto nato per **rendere più**

accessibile la comunicazione via radio a persone con difficoltà di parola, dimostrando come la passione per la radio e le competenze tecnologiche possano contribuire a migliorare la vita delle persone.

Il riscontro è stato molto positivo e il confronto ha permesso di riflettere anche su come avvicinare le nuove generazioni alla radioamatorialità, mostrando loro non soltanto la sua dimensione tecnica e storica, ma anche le opportunità di innovazione e inclusione che offre.

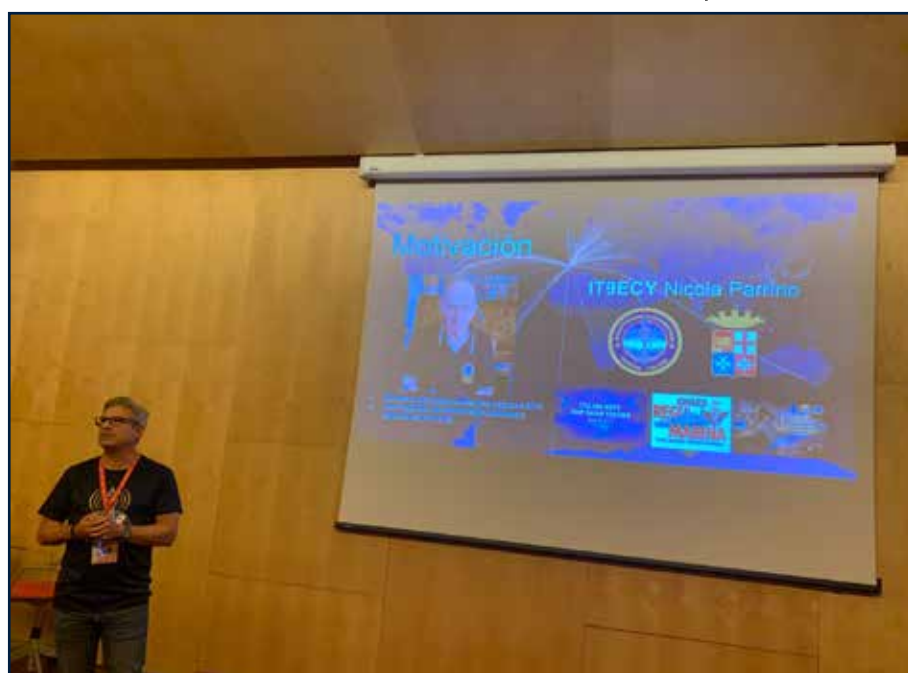
E non meno importante: Daniel ha ottenuto il massimo dei voti, un 10, equivalente al **"30 e lode"** del sistema universitario italiano!

Sebbene il sistema sia nato nell'ambito di una tesi di laurea e abbia quindi, al momento, lo status di prototipo funzionante, il codice sorgente è disponibile su GitHub:

<https://github.com/dabarr02/FIR>

Qui si trovano anche le istruzioni in inglese. Daniel ha deciso di rendere **il progetto liberamente accessibile** affinché possa essere adattato e migliorato, in quello spirito di sperimentazione, collaborazione e attenzione alla società che caratterizza la radioamatorialità.

FIR dimostra che la radio può essere molto più di una passione: può diventare un'opportunità per avvicinare i giovani alla tecnologia, favorire l'inclusione e contribuire concretamente a rendere la vita più facile a chi incontra difficoltà nella comunicazione.

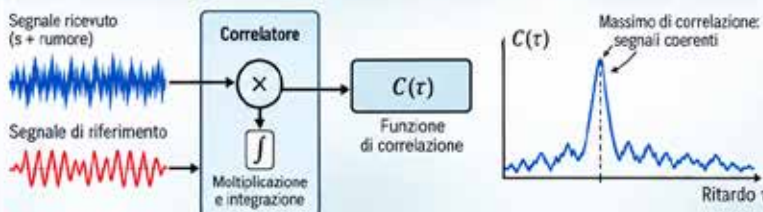


Presentazione di FIR a IberRadio 2026 (Ávila, Spagna).

LA CORRELAZIONE NEL RILEVAMENTO SONAR

Gli algoritmi di correlazione consentono di scoprire segnali acustici deboli e mascherati dal rumore ambiente, rivelando la presenza di bersagli subacquei.

PRINCIPIO DI FUNZIONAMENTO



CORRELAZIONE ANALOGICA



CORRELAZIONE DIGITALE



COS'È LA CORRELAZIONE?
È un processo che misura il grado di coerenza tra due segnali. Quando i segnali sono simili (ma uno è ritardato), la funzione di correlazione presenta un massimo, rivelando il bersaglio.

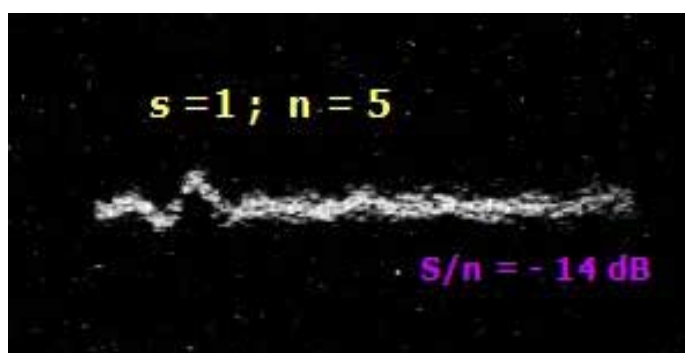
VANTAGGI NEL RILEVAMENTO SONAR

- Individuazione di segnali deboli
- Elevata immunità al rumore ambiente
- Stima del ritardo tra i segnali
- Maggiore probabilità di scoperta del bersaglio

La capacità del sonar nella scoperta di bersagli in presenza di elevato rumore ambiente è dovuta all'impiego di processi di correlazione [1] caratterizzati dai loro algoritmi.

Gli algoritmi di correlazione [N 1][2] nel rilevamento sonar sono gli strumenti matematici usati per descrivere il comportamento dei sistemi di correlazione [N 2].

Gli algoritmi di correlazione, implementati in hardware o in software negli apparati di localizzazione subacquea, consentono di scoprire in mare segnali acustici]] altrimenti difficilmente rivelabili.



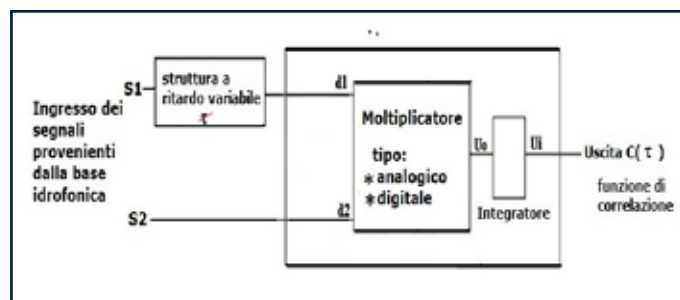
Segnale di un bersaglio scoperto dal sonar con le tecniche di correlazione: per S/N = -14dB

Il correlatore

Il correlatore ha lo scopo di rivelare segnali coerenti tra loro [N 3]; riceve una coppia di questi, l'uno ritardato di rispetto all'altro e potenzialmente inquinati dal disturbo, li moltiplica tra loro o in modo analogico o in modo digitale, ne integra il prodotto per fornire in uscita una tensione od un valore numerico, funzione del ritardo generato nel correlatore, che indica il grado di coerenza dei segnali ed il loro stato rispetto al rumore.

I correlatori sono definiti da due tipi di algoritmi:

- Algoritmo di correlazione per segnali analogici [N 4]
- Algoritmo di correlazione per segnali digitali [N 5]

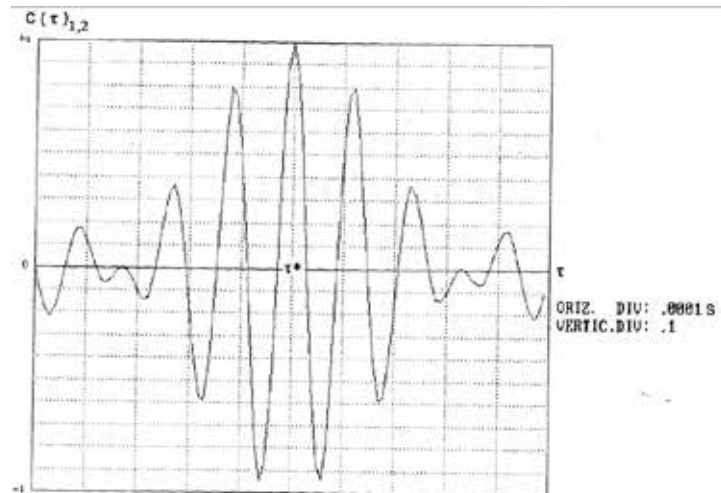


Schema a blocchi di un correlatore.[3]

Algoritmo per segnali analogici

L'algoritmo calcola la funzione di correlazione analogica $C(\tau)$ tra due segnali di rumore di ampiezza S , definiti in banda di frequenza F_1 , F_2 ritardati l'uno dall'altro di un tempo τ^* . Il valore massimo di $C(\tau)$ si avrà per $\tau = \tau^*$

$C(\tau)$ per:
 $F_1 = 7000 \text{ Hz}$; $F_2 = 10000 \text{ Hz}$
 $\tau^* = 500 \mu\text{s}$



$$C(\tau) = S \left[\frac{\sin(2 \cdot \pi \cdot DF \cdot \{\tau - \tau^*\}) \cdot \cos(2 \cdot \pi \cdot F_0 \cdot \{\tau - \tau^*\})}{(2 \cdot \pi \cdot DF \cdot \{\tau - \tau^*\})} \right] \quad [N 6][4]$$

Lo sviluppo di $C(\tau)$ per:

$$S = 1$$

$$F_1 = 7000 \text{ Hz}$$

$$F_2 = 10000 \text{ Hz}$$

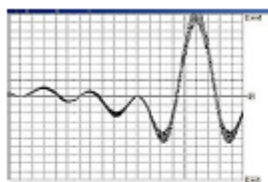
$$\tau^* = 500 \mu\text{s}$$

dove $DF = (F_2 - F_1)/2$ e $F_0 = (F_2 + F_1)/2$

trova il massimo di $C(\tau)$ per $\tau = 500 \mu\text{s}$

Il trattamento dei segnali con il correlatore analogico consente il massimo guadagno nel rapporto $[N 7]$ rispetto ad altri modelli di correlazione; ciò al prezzo di una complessa implementazione nei sistemi di calcolo.

Disturbi nella correlazione analogica



$C(\tau)$ affetta da rumore
 tracciata per una coppia
 dimostrativa S/N ; RC .

L'ampiezza della $C(\tau)$ dipende dall'ampiezza del segnale applicato al correlatore, il disturbo N ne provoca un'ondulazione anomala, ondulazione tanto più ampia quanto il rapporto S/N è piccolo.

L'algoritmo che consente il calcolo dell'ampiezza dell'ondulazione Nv all'uscita del correlatore, definita come **varianza**, è dato dall'espressione:

$$Nv = \sqrt{\frac{(S^2 + N^2)^2 + S^4}{4 \cdot RC \cdot DF}}$$

dove:

DF = metà della larghezza di banda del ricevitore che definisce i segnali.

S = è l'ampiezza dei segnali applicati

N = è l'ampiezza del rumore che inquina il segnale

RC = è la costante di tempo d'integrazione, espressa in secondi, facente parte del sistema di correlazione.

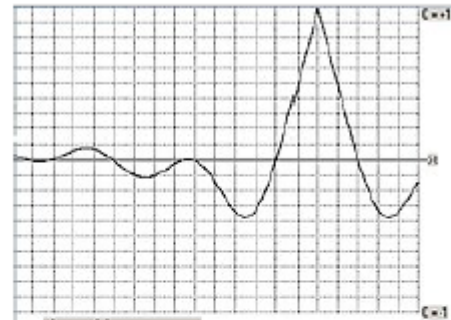
Le grandezze di S ; N ; N_v , per un correlatore di tipo analogico, sono in volt eff.

L'ampiezza della varianza N_v dipende, oltre che dal rapporto S/N , anche dal valore della costante di tempo RC , maggiore il valore di RC minore ne è l'ampiezza. [N 8]

Il valore di RC determina anche la velocità di risposta del correlatore, più è elevato più la velocità si riduce. Un giusto compromesso deve essere scelto in base alle necessità operative del sonar.

Algoritmo per segnali digitali

L'algoritmo calcola la funzione di correlazione digitale $C(\tau)_x$ tra due segnali S di rumore limitati in ampiezza tra 0 e +1 definiti in banda di frequenza F_1 , F_2 ritardati l'uno dall'altro di un tempo τ^* . Il valore massimo di $C(\tau)_x$ si avrà per $\tau = \tau^*$



Curva tipica di $C(\tau)_x$ tracciata per
 $K = 1$; $DF = 2000 \text{ Hz}$;
 $F_0 = 3000 \text{ Hz}$, ascisse $1000 \mu\text{s}$. fondo
 scala; massimo per $800 \mu\text{s}$.

$$C(\tau)_x = (2/\pi) \arcsin \left[K \frac{\sin(2 \cdot \pi \cdot DF \cdot \{\tau - \tau^*\}) \cdot \cos(2 \cdot \pi \cdot F_0 \cdot \{\tau - \tau^*\})}{(2 \cdot \pi \cdot DF \cdot \{\tau - \tau^*\})} \right]$$

L'algoritmo di correlazione o funzione di correlazione digitale [N 9] $C(\tau)_x$ mostra la legge di variazione dell'ampiezza del segnale d'uscita di un correlatore.

dove:

DF = metà della larghezza di banda del ricevitore che definisce i segnali.

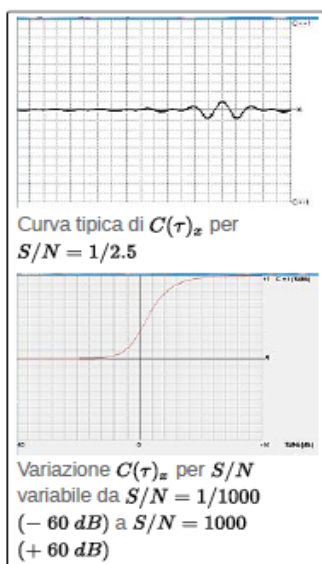
F_0 = frequenza media della banda.

K = funzione che dipende dal rapporto tra le ampiezze dei segnali S e l'ampiezza del disturbo N

secondo l'espressione: $K = \frac{1}{1 + (N/S)^2}$ [N 10]

Il massimo della curva indica che i segnali applicati al correlatore sono tra loro coerenti; l'ascissa del massimo, indica il valore del ritardo esistente tra i due segnali.

Disturbi nella correlazione digitale



L'ampiezza della $C(\tau)_x$, nel correlatore digitale, non dipende dall'ampiezza del segnale applicato al correlatore ma dal disturbo N che ne provoca una riduzione, riduzione tanto più penalizzante quanto il rapporto S/N è piccolo.

Per rapporti S/N elevati la funzione $C(\tau)_x$ ha ampiezza elevata e segue il profilo della funzione x .

Per rapporti S/N bassi la funzione $C(\tau)_x$ ha ampiezza bassa e segue il profilo della funzione x/x .

L'algoritmo che consente il calcolo della variazione d'ampiezza della $C(\tau)_x$ per $\tau=0$, è dato dall'espressione:

$$C(0)_x = \frac{2}{\pi} \arcsin \frac{1}{1 + (N/S)^2}$$

Se il disturbo N è assente $K = 1$ e la $C(\tau)_x$ ha il massimo valore.

Se il disturbo N è presente l'ampiezza della $C(\tau)_x$ si riduce sensibilmente.

Il processo di correlazione digitale genera un rumore d'uscita N_i , indicato come varianza, indipendente dall'ampiezza dei rumori d'ingresso, sempre presente all'uscita di un correlatore di questo tipo. N_i è governato dall'algoritmo:

$$N_i = (2/\pi) \sqrt{\frac{1}{6/7 \cdot 4 \cdot RC \cdot DF}}$$

L'ampiezza della varianza N_i dipende dal valore della costante di tempo RC , maggiore il valore di RC minore ne è l'ampiezza.

Il valore RC determina anche la velocità di risposta del correlatore, più è elevato più la velocità si riduce. Un giusto compromesso deve essere scelto in base alle necessità operative del sonar.

Per S/N decrescente la $C(\tau)_x$ decresce fino al suo azzeramento.

Disturbi nella correlazione digitale

Nell'impiego degli algoritmi di correlazione, per rapporti S/N molto piccoli, intervengono altre serie di variabili non deterministiche:

$Priv = x\%$, percentuale di probabilità di rivelare il segnale

$Pfa = y\%$, percentuale di probabilità che il rumore provochi una falsa presenza di un segnale

Il legame tra queste e il rapporto S/N dipende da un caratteristico parametro probabilistico.

L'impiego delle variabili probabilistiche presenta alcune difficoltà per chi non è addetto agli studi di statistica; un ragionevole approccio semplificativo è sviluppato nel testo di Urlick[5]

Il parametro è legato alle espressioni:

$$d = f(Priv, Pfa)$$

e

$$\left(\frac{S}{N}\right)^4 = \frac{d}{2RC(f_2 - f_1)}$$

dove:

RC è la costante d'integrazione del correlatore

$f_2 - f_1$ è la larghezza di banda del ricevitore

Il valore del parametro d è fondamentale nel calcolo delle portate di scoperta del sonar.

Note

Annotazioni

1. Una raccolta di sviluppi e funzioni matematiche sulla correlazione in Collegamenti interni
2. Con la dizione sistemi di correlazione s'intendono uno o più dispositivi in grado di rivelare deboli segnali in mezzo al rumore del mare
3. Il segnale emesso da un semovente navale, una volta colpita la base idrofonica se questa non è perpendicolare alla direzione del bersaglio lo riceve, da punto a punto, in tempi diversi con ritardi genericamente indicati τ^*
4. Indicato in forma implicita con $C(\tau)$
5. Indicato in forma implicita con $C(\tau)_x$
6. Nell'algoritmo il termine in coseno determina la frequenza delle oscillazioni, il termine in seno ne stabilisce la legge di variazione d'ampiezza.
7. Con S/N si definisce il rapporto tra il segnale S dovuto al bersaglio ed il disturbo N generato dallo stato del mare
8. L'incremento del rumore altera, come si vede in figura, l'allargamento caotico del massimo rendendo difficile la sua determinazione con precisione.
9. I segnali indicati come digitali sono il risultato della limitazione d'ampiezza dei segnali analogici trasformati a due livelli: 0 ; 1
10. dove il rapporto N/S è misurato prima della limitazione d'ampiezza dei segnali.

NEVER ENDS

IT'S A PLAY

PLAY
WITH US



REGIA MARINA

A W A R D

OUR PERMANENT AWARD



MORE 100
ACCREDITATE
STATIONS



MORE 40
AWARDS



THREE STEPS



TOTAL FREE



EASY!



ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT



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

Cacciatorpediniere FRANCESCO CRISPI

Parte Quarta



Breve e parziale cronologia.

Ma qualche particolare può essere tragicamente significativo. Il sergente Vimercati Carlo di Cremano sul Naviglio (Milano) ed il caporale Mantovani Silvano di Mantova, mi asseriscono che dei 14 componenti del loro Komandos solo essi due sono oggi superstiti. Da varie risultanze, che sarebbe troppo lungo riferire, può ritenersi che – specie fra i lavoratori adibiti alla perforazione – la percentuale dei decessi abbia superato il 50%. Praticamente essendo nulla ogni assistenza sanitaria, i lavoratori dovevano portarsi al posto di lavoro anche se ammalati. Quando non erano più in grado di muoversi, venivano portati dai compagni al luogo dell'infermeria, che però abitualmente li rifiutava, accusandoli, senza neppure visitarli, di simulazione. E intanto ogni giorno morivano sul giaciglio di fortuna,

ed al vicino incombeva portare fuori, al mattino, la spoglia del compagno e così, centinaia di corpi denudati si accatastavano ogni giorno nelle gallerie e uscivano solo morti alla luce del sole per venire portati a bruciare nel crematorio. Tale vita era resa più angosciata dall'ignoranza della lingua e dalla mancanza di interpreti, dalla promiscuità di elementi di altre nazionalità, nei cui confronti i tedeschi ostentavano un trattamento meno astioso che per gli italiani, e specialmente dall'assoluta privazione di qualsiasi assistenza spirituale e religiosa e di qualsiasi collegamento epistolare con la famiglia e la Patria». Un sopravvissuto francese avrebbe ricordato: "Non vedevamo la luce del giorno che una volta alla settimana, in occasione dell'appello della domenica. Nel tunnel il freddo e l'umidità erano

intensivi. L'acqua che filtrava dalle pareti provocava una macerazione nauseante. Il fracasso inaudito che regnava lì dentro fu causa di veri crolli psicologici: rumore di macchine, rumore di martelli pneumatici, la campanella della locomotiva, continue esplosioni, tutto rimbombava e si ripercuoteva in un'eco senza fine nel chiuso del tunnel".

In tutto, circa 20.000 prigionieri morirono a Dora-Mittelbau; a inizio aprile 1945 i superstiti vennero trasferiti, parte in treno e parte a piedi con marce forzate (le tristemente note "marce della morte"), verso Ravensbrück, Sachsenhausen e Bergen-Belsen, così che soltanto poche centinaia di superstiti scheletrici erano a Dora quando il campo fu liberato dalle forze statunitensi l'11 aprile 1945.

Secondo i documenti disponibili, gli "internati militari italiani" che finirono in questo campo furono 861: ne morirono 304, e tra questi fu quasi certamente anche Antonio Formisano, la cui esatta data di morte sembra tuttavia essere sconosciuta. Un documento di fine ottobre 1944 attesta che si trovava prigioniero a Dora-Mittelbau; poi più nulla.

Il sergente S.D.T. Mario Genasi da Crespellano, il marinaio radiotelegrafista Dante Gozzini da Milano ed il sottocapo furiere Sibante Pagano da Riomaggiore riuscirono a sottrarsi alla cattura, od a fuggire, e si unirono alla Resistenza greca, ma il loro destino fu tragico: ricatturati dopo poche settimane e considerati non più come prigionieri di guerra o "internati militari", ma come partigiani, subirono il trattamento a questi riservato dai nazisti e vennero fucilati nel poligono di Kesariani, vicino ad Atene, il 22 novembre 1943, insieme ad alcuni granatieri catturati in analoghe circostanze. Genasi aveva da poco compiuto 23 anni, Pagano era di un anno più giovane, Gozzini compiva diciannove anni proprio il giorno della sua morte. Furono sepolti nel cimitero di Atene, da dove in seguito i loro resti vennero traslati in sacrari in Italia o nei cimiteri dei rispettivi paesi natali. Secondo una fonte avrebbe fatto parte dell'equipaggio del Crispi anche il sottocapo cannoniere Angelo Masetti, 22 anni, da Savogna d'Isonzo, anch'egli fucilato a Kesariani il 22 novembre 1943 (per altra versione sarebbe deceduto in prigionia nella medesima data "per causa imprecisata" nell'ospedale da campo 536, in Grecia, e sepolto ad Atene). L'Albo dei caduti e dispersi della Marina Militare nella seconda guerra mondiale indica invece il suo reparto come "Cherca", ma sembra abbastanza probabile un errore (non si vede come un militare di stanza a Cherca potesse essere finito in Grecia dopo l'armistizio) e che anche Masetti facesse effettivamente parte dell'equipaggio del Crispi ed abbia condiviso la sorte di Genasi, Gozzini e Pagano.

Il marinaio Giovanni Dimini, di 21 anni, da San Lorenzo d'Albona, fu imprigionato in successione nello Stalag III D, nello Stalag IX C e nello Stalag IV B.

Lo Stalag III D era situato a Lichterfelde, sobborgo di Berlino: sorto nel 1938 come accampamento per 1400 lavoratori delle ferrovie tedesche originari dei Sudeti, l'anno successivo era stato parzialmente affittato dalla Wehrmacht, che ne aveva fatto un campo di prigionia, inviandovi un primo gruppo di 2600 prigionieri. La denominazione di Stalag III D venne attribuita al campo nell'agosto 1940; i primi prigionieri erano polacchi, mentre con l'invasione della Francia il gruppo più numeroso divenne quello dei francesi (nel gennaio 1941 questi ultimi erano 18.160, su un totale di 18.172 prigionieri dello Stalag III D). In totale lo Stalag III D "ospitò" fino a 58.000 prigionieri: oltre agli italiani, anche belgi, britannici, francesi, jugoslavi, sovietici, polacchi, cecoslovacchi e statunitensi. Caratteristica abbastanza insolita di questo campo era che un vero e proprio campo principale non esisteva, se non come unità amministrativa: i prigionieri erano suddivisi in una miriade di sottocampi (Zweiglager) e campi di lavoro (Arbeitskommando) situati in varie zone di Berlino o nei dintorni della città, venendo adibiti alla realizzazione di rifugi antiaerei od al lavoro nelle fabbriche di armamenti od in altre ditte minori della zona. I principali sottocampi erano a Falkensee, Zossen (Groß Schulzendorf), Friesack (Wutzetz, Damm I, Damm II), Neuruppin (Wustrau I, Wustrau II), Zietenhorst e Kirchhain/Niederlausitz. Il campo era servito da due ospedali, i Reservelazarett 119 di Neukölln e 128 di Berlino-Biesdorf. Con l'armistizio di Cassibile e l'operazione "Achse" per la neutralizzazione delle forze armate italiane, furono gli italiani a diventare il gruppo più numeroso allo Stalag III D: nel dicembre 1943, infatti, erano 30.519 gli "internati militari italiani" registrati presso questo campo; più tardi il loro numero salì a 38.000.

Venivano impiegati nell'industria bellica e nella rimozione delle macerie causate dai bombardamenti; molti morirono per malnutrizione e malattie.

Dello Stalag IX C si è già detto in precedenza; lo Stalag IV B, situato al confine tra la Sassonia ed il Brandeburgo, era uno dei più grandi campi di prigionia di tutta la Germania. Situato a pochi chilometri dalla cittadina di Mühlberg, a nord di Dresda, era stato creato nel settembre 1939 e copriva una superficie di una trentina di ettari; i primi "ospiti" erano stati 17.000 soldati polacchi catturati durante l'invasione tedesca del loro Paese, che per due mesi rimasero accampati all'aperto od in tende prima di essere trasferiti in altri campi. Nel maggio 1940 iniziarono ad arrivare prigionieri francesi, ed un anno dopo britannici ed australiani catturati in Grecia ed a Creta e poi sovietici catturati nelle fasi iniziali di "Barbarossa"; nel settembre 1943 seguirono altri britannici, australiani, neozelandesi e sudafricani già prigionieri in Italia, trasferiti in Germania dopo l'occupazione tedesca della Penisola, e con essi gli ex alleati italiani. In tutto, per lo Stalag IV B passarono circa 300.000 prigionieri di 33 nazionalità diverse.

Nell'aprile 1941 fu costruito presso un campo d'addestramento militare a Zeithain, ad una decina di km di distanza, un sottocampo denominato inizialmente Stalag 304, poi Stalag IV-H ed infine (dal 1942) Stalag IV B Zeithain: realizzato impiegando prigionieri francesi e jugoslavi e destinato ai prigionieri sovietici in vista dell'invasione dell'URSS lanciata due mesi dopo, ne "accolse" 11.000 tra giugno e luglio, ma questi morirono in massa di fame e di tifo nei mesi successivi (fino a settembre non furono costruite nemmeno le baracche in cui dormire), tanto che ad aprile 1942 solo 3279 erano ancora in vita. In seguito arrivarono altri prigionieri sovietici catturati nelle offensive del 1942, che continuarono ad avere un'alta mortalità (in tutto, a Zeithain morirono tra i 25.000

ed i 30.000 prigionieri sovietici); alla fine del 1942 i circa 10.000 prigionieri sovietici ancora in condizioni di salute relativamente buone vennero trasferiti in Belgio, e nel febbraio 1943 Zeithain fu trasformato in un campo ospedale, lo Stalag IV-B/H, che nella parte principale "ospitava" ancora prigionieri sovietici affetti da tubercolosi, che continuavano a morire al ritmo di 10-20 al giorno. Un'altra sezione, più piccola, era riservata ai prigionieri malati di altre nazionalità, tra cui centinaia di polacchi e jugoslavi, portati da altri campi.

Nel settembre 1943 una sezione del campo fu adibita al ricovero di prigionieri italiani malati; circa 900 di essi morirono nel campo in conseguenza della scarsa igiene, del poco cibo e dell'insufficiente assistenza medica, e furono sepolti in tombe individuali nel cimitero militare di Jacobsthal, a differenza dei sovietici che erano sepolti in fosse comuni.

Giovanni Dimini morì per malattia l'8 marzo 1944 nell'ospedale militare di Zeithain e fu sepolto nel locale cimitero militare italiano.

Il marinaio fuochista Giuseppe Greco, di 23 anni, da Linguaglossa, finì anch'egli a Buchenwald, il 15 ottobre 1943, e poi a Dora-Mittelbau. Qui si persero le sue tracce il 28 ottobre 1944, data in cui dai documenti del campo (che attestano tra l'altro che aveva contratto la febbre tifoidea) risulta che fu decretata per lui la "Postsperre", il blocco della corrispondenza postale. Di lui non si seppe più nulla: certamente morì a Dora come tanti altri.

Il sottocapo cannoniere Attilio Givossi, di 25 anni, da Pola, finì come Antonio Formisano a Buchenwald e poi nell'inferno di Dora-Mittelbau: di lui si conosce però la data di morte, avvenuta il 31 dicembre 1944. Fu sepolto a Sangerhausen, nella Sassonia-Anhalt.

Il marinaio Antonio Sgherza, da Mofetta, che proprio l'8 settembre 1943 aveva compiuto 21

anni, morì anch'egli in prigionia il 31 dicembre 1944, ma in Grecia.

Il marinaio cannoniere Luciano Gennari, nato a Calestano nel 1923, ebbe un percorso analogo a quelli di Antonio Formisano ed Attilio Givossi: il 25 ottobre 1943 arrivò a Buchenwald, da dove il 27 giugno 1944 fu trasferito al Kommando Laura ed il 25 luglio 1944 a Dora-Mittelbau. Nuovamente trasferito a Mittelbau II ed ad Ellrich, sottocampi di Dora, vi morì il 3 gennaio 1945, forse per la tubercolosi da cui, secondo un documento del campo del 27 giugno 1944, era probabilmente affetto.

Il marinaio cannoniere Nicola Schingaro, 22 anni, da Bari, fu dichiarato disperso in prigionia in Germania pochi giorni dopo, il 15 gennaio 1945. Non è stato possibile rintracciare alcuna informazione sui campi in cui fu imprigionato.

Il marinaio fuochista Spartaco Bilaghi, 23 anni, da Piombino, morì in prigionia a Gera, in Turingia, il 23 gennaio 1945.

Il marinaio Paolo Barbieri, nato a Castel San Giovanni il 24 dicembre 1922, fu l'ennesimo marinaio del Crispi che, dopo essere stato inizialmente imprigionato in un "normale" campo di prigionia (lo Stalag IX C), venne trasferito dapprima a Buchenwald (il 15 ottobre 1943), quindi al Kommando Laura (il 27 giugno 1944) e poi a Dora-Mittelbau (il 29 ottobre 1944), dove morì il 13 marzo 1945.

Il marinaio fuochista Pietro Papi, di 21 anni, da Novellara, morì in un bombardamento aereo il 14 marzo 1945 durante la prigionia a Gladbach, nel Nordreno-Westfalia. Sepolta inizialmente a Gladbach e trasferita negli anni Cinquanta nel Cimitero militare italiano d'onore a Francoforte sul Meno, la sua salma è stata rimpatriata nel 2021 su richiesta della famiglia (che in precedenza ignorava dove fosse sepolta), venendo tumulata nel cimitero del suo paese natale.

L'ultimo membro dell'equipaggio del Crispi a morire in prigionia fu il marinaio fuochista Mariano Longo, 24 anni, da Catania. Il suo percorso fu lo stesso di Antonio Formisano, Attilio Givossi, Luciano Gennari e Paolo Barbieri: dopo essere stato inizialmente imprigionato nello Stalag IX C, il 15 ottobre 1943 fu trasferito a Buchenwald, da qui il 27 giugno 1944 al Kommando Laura e successivamente a Dora-Mittelbau. Venne dichiarato disperso in prigionia il 25 marzo 1945: di lui non si seppe più nulla.

Secondo fonti greche, il 17 settembre 1943 membri dell'organizzazione "Apollo" della Resistenza ellenica avrebbero fornito all'equipaggio italiano del Crispi degli esplosivi per sabotare la nave, che sarebbe stata così messa fuori uso per due mesi. Di quest'azione non vi è traccia nei diari di guerra (KTB) del Comando navale tedesco dell'Egeo; a quanto risulta l'equipaggio del Crispi, come quelli delle altre navi italiane catturate al Pireo, venne sbarcato già il 9 settembre, dunque non sarebbe dovuto essere possibile un atto di sabotaggio otto giorni più tardi, a meno che a commetterlo non fossero stati quegli uomini che i tedeschi obbligarono inizialmente a rimanere a bordo per aiutare il nuovo equipaggio tedesco a familiarizzare con la nave. Vero è che l'ex Crispi venne dichiarato in grado di prendere il mare il 30 ottobre 1943, circa un mese e mezzo dopo il presunto sabotaggio, ma comunque prima degli ex Solferino, Castelfidardo e Calatafimi, e solo due giorni dopo gli ex Turbine e San Martino (secondo una fonte tedesca, anzi, Crispi e Turbine sarebbero state le unità in migliori condizioni tra quelle catturate al Pireo ed a Creta dopo l'armistizio).

Il già citato volume USMM "Navi militari perdute" afferma che sul Crispi fu compiuto "qualche atto di sabotaggio" subito prima della cattura, il 9 settembre 1943.

Sorge spontaneo il dubbio che vi possa essere un legame tra questo sabotaggio – se effettivamente avvenne, con successo o meno – ed il trattamento particolarmente brutale riservato dai tedeschi a diversi membri dell'equipaggio del Crispi, quattro dei quali furono fucilati nel novembre 1943 (Mario Genasi, Dante Gozzini, Sibante Pagano, Angelo Mosetti) mentre altri sei (Antonio Formisano, Attilio Givossi, Giuseppe Greco, Luciano Gennari, Paolo Barbieri, Mariano Longo) finirono, classificati come "prigionieri politici" anziché "internati militari", dapprima nel famigerato campo di concentramento di Buchenwald e poi in quello di Dora-Mittelbau, ove trovarono la morte.

Incorporato nella Kriegsmarine ed armato da un equipaggio tedesco, l'ormai ex Crispi entrò in servizio sotto bandiera tedesca il 30 ottobre 1943; inizialmente ribattezzato – il 25 o 30 ottobre, a seconda delle fonti – TA 17, dove TA stava per "Torpedoboot Ausland", ossia torpediniera di origine straniera, il successivo 16 (o 18) novembre venne ribattezzato TA 15 (sigla fino a quel momento portata dalla ex Calatafimi, che divenne TA 19), mentre la sigla TA 17 andò alla ex San Martino. (Il motivo di questo contorto cambio di nomi, deciso dal Comando superiore della Kriegsmarine e che ha comprensibilmente generato non poca confusione circa l'impiego iniziale di queste unità, non è molto chiaro).

Fu quindi assegnato insieme a TA 14, TA 16, TA 17, TA 18 e TA 19 (rispettivamente ex Turbine, Castelfidardo, San Martino, Solferino e Calatafimi, dopo la sistemazione definitiva delle sigle alfanumeriche) alla neocostituita 9. Torpedobootsflottille (9a Flottiglia Torpediniere, dapprima al comando del capitano di fregata Walter Riede e poi, dal 15 marzo 1944, dal parigrado Hans Dominik), creata ad Atene il 20 settembre 1943 (per altra fonte al Pireo il 4 ottobre 1943) e composta interamente da unità ex italiane; le navi di questa flottiglia

vennero destinate a compiti di scorta, trasporto truppe e prigionieri, posa di mine e supporto a sbarchi nell'Egeo.

I tedeschi che presero in consegna le siluranti catturate al Pireo le trovarono in condizioni pessime, sporche, malandate, "vandalizzate" ed infestate dai parassiti. Nei loro rapporti il comandante della 9. Torpedobootsflottille, il capo servizio Genio Navale della flottiglia ed i comandanti delle singole unità elencarono una pletera di problemi: dopo la loro cattura le navi erano state sistematicamente saccheggiate dalle autorità navali tedesche, al punto che non c'erano più attrezzi né parti di ricambio; i sistemi di monitoraggio del livello di acqua, aria e carburante in caldaia erano insufficienti, costringendo a regolarsi manualmente ed in base all'esperienza; i cavi elettrici erano in pessimo stato e soggetti a continui cortocircuiti verso massa; gli impianti di bordo apparivano "malandati" e "trascurati", valvole, rubinetti e mandrini erano bloccati (a volte in posizione aperta ed a volte chiusa), le tubature perdevano, caldaia e serbatoi erano arrugginiti ed insabbiati. I macchinisti italiani trattenuti ad Atene asserirono che le navi in missione non superassero mai i 15 nodi, e che per il rischio di perdite di vapore, gli impianti fossero azionati dal ponte superiore; i cannoni non venivano usati da tempo.

Come se non bastasse, la qualità dei lavori effettuati dai cantieri navali greci era bassa, gli uffici tedeschi ad Atene erano intenti a scaricare vicendevolmente le loro responsabilità e frapponere ostacoli burocratici ai comandi operativi (per ottenere un collegamento telefonico fu necessario rivolgersi a ben sei dipartimenti diversi), ed il personale giunto dalla Germania per formare i nuovi equipaggi era giudicato inesperto, indisciplinato ed inadeguato al compito per carattere e capacità. Comandanti ed ufficiali di macchina lamentarono come i comandi di terra liquidassero le loro richieste ed i loro reclami, per non dover

agire, con il commento che "dopotutto gli italiani andavano per mare con quelle stesse navi".

Le navi presero il mare la prima volta il 30 settembre 1943, ma solo il 4 novembre, dopo i necessari lavori, quattro unità (tra cui l'ex Crispi, all'epoca ancora TA 17) furono giudicate abbastanza efficienti da tentare una prima esercitazione di navigazione in formazione e di tiro con le artiglierie. Le vibrazioni provocate dal fuoco dei cannoni furono sufficienti a causare avarie di macchina su tutte e quattro le navi. Il 6 novembre il capoflottiglia Riede dichiarò che le navi erano "limitatamente pronte ad operazioni belliche", mentre il comandante della TA 17, ex Crispi, annotava sul diario di bordo che «Nonostante la mia mancanza di fiducia nella nave a causa delle sue cattive condizioni strutturali in termini di dispositivi di sicurezza, stabilità, etc. ..., nonostante la mancanza di qualsiasi addestramento al combattimento, ... Con il rapporto K.B. di oggi mi assumo la responsabilità... Il comandante e l'equipaggio hanno ben chiaro che una missione con questa nave è un gioco d'azzardo».

L'armamento della TA 15 venne modificato dai nuovi proprietari: l'impianto lanciasiluri poppiro da 533 mm venne rimosso (e quello prodiero fu adattato all'impiego di siluri tedeschi), mentre l'armamento contraereo venne potenziato con l'installazione di un cannone Bofors Flak 28 da 40/56 mm (installato al posto di una mitragliera Oerlikon da 20 mm situata sul ponte di poppa, durante lavori protrattisi dal 18 al 28 ottobre 1943) e due mitragliere singole Breda M1939 da 37/54 mm (installate al posto dell'impianto lanciasiluri poppiro), cui a inizio 1944, dinanzi all'intensificarsi dell'offesa aerea angloamericana, venne aggiunta una mitragliera quadrinata C/38 Flakvierling da 20/65 mm (per altra versione, sarebbe stata aggiunta anche un'ulteriore mitragliera da 20 mm, mentre le mitragliere da 13,2/76 mm tornarono sulla plancia).

Quattro lanciabombe per bombe di profondità vennero sistemati attorno alla sovrastruttura poppiera; venne installato anche un radar FuMo 28, e le ferroguidie per le mine vennero adattate al trasporto ed alla posa di mine tedesche. Fu eliminato l'alberetto poppiario con il relativo telemetro e proiettore.

Lo stato dell'apparato motore andò rapidamente deteriorandosi, tanto che all'inizio del 1944 la nave si ritrovò a navigare con la sola turbina sinistra funzionante e di conseguenza una velocità massima di soli 15 nodi (rispetto ai 28 nodi che, in considerazione dell'età e del logorio, erano risultati essere la sua velocità massima all'epoca dell'entrata in servizio nella Kriegsmarine): nondimeno, venne mantenuta in servizio a causa della penuria di naviglio militare tedesco in Egeo.

Sotto bandiera tedesca, l'ormai ex *Crispi* continuò a fare quello che aveva fatto fino all'armistizio: scortare convogli in Mar Egeo. Al suo comando venne destinato il tenente di vascello Karlheinz Vorsteher.

Divenuta operativa il 6 novembre 1943, la TA 17 (non ancora ribattezzata TA 15) svolse la prima missione sotto bandiera tedesca dall'11 al 14 novembre 1943, durante la battaglia di Lero. Una delle conseguenze più amare della cattura al Pireo ed a Creta delle siluranti italiane dell'Egeo fu che queste navi, consegnate intatte e riarmate da equipaggi tedeschi, poterono essere subito utilizzate contro i loro ex proprietari: le guarnigioni italiane delle isole dell'Egeo, che tra il settembre ed il novembre 1943 vennero eliminate, una dopo l'altra, dalle forze tedesche. Il presidio che resisté più a lungo e con più accanimento fu quello di Lero, ove aveva sede la più grande base navale italiana dell'Egeo: difesa da 8300 italiani (per la maggior parte marinai), al comando del contrammiraglio Luigi Mascherpa, e da 4000 britannici sbarcati dopo l'armistizio al comando del generale di bri-

gata Robert Tilney, l'isola resisté a quasi cinquanta giorni di pesanti bombardamenti da parte della Luftwaffe, durante i quali venne affondato anche l'Euro, ultimo cacciatorpediniere rimasto in mani italiane nell'Egeo. Il 12 novembre, infine, ebbe inizio la battaglia finale: mezzi navali sbarcarono truppe tedesche sulle coste di Lero, mentre aerei della Luftwaffe vi paracadutavano centinaia di paracadutisti.

Lasciata Salamina nella notte tra l'11 ed il 12, fu proprio la TA 15, insieme a TA 14, TA 17 e TA 19 (nonché alla motosilurante S 55, ad una quindicina di cacciasommergibili della 21. Unterseebootsjagd-Flottille del capitano di corvetta Günther Brandt, ad una dozzina di motodragamine della 12. Räumsboots-Flottille del tenente di vascello Luitwin Malmann ed al posamine ausiliario Drache, quest'ultimo con ruolo di nave comando), a scortare il convoglio di navi mercantili e motozattere che trasportò e sbarcò a Lero, tra l'11 ed il 12 novembre, le truppe della 22a Divisione Fanteria tedesca (Kampfgruppe "Müller", dal nome del suo comandante, generale Friedrich-Wilhelm Müller), ed a fornire appoggio allo sbarco con le sue artiglierie. Per la neonata 9. Torpedobootsflottille, al comando del capitano di fregata Riede, questa rappresentò la prima missione operativa: l'attacco contro Lero, pronto già da metà ottobre, era anzi stato rimandato proprio nell'attesa dell'approntamento delle siluranti italiane catturate al Pireo, che sarebbero divenute operative a partire dal 5 novembre.

Le piccole unità con a bordo le truppe del Kampfgruppe "Müller" si trasferirono dalla Grecia continentale alle isole di Coo e Calino, punti di partenza dell'assalto contro Lero, muovendosi di giorno, con la scorta delle torpediniere e delle altre unità sopra citate ed una nutrita copertura aerea di caccia della Luftwaffe; il trasferimento avvenne a tappe, passando per le isole di Nasso, Amorgo, Levita e Stamalia. Entro il 10 novembre, tut-

te le unità erano concentrate a Coo e Calino, da dove il giorno seguente mossero per Lero. La flottiglia d'invasione era suddivisa in due gruppi: quello occidentale, partito da Coo (conquistata dai tedeschi il 4 ottobre), era composta dalle motozattere F 123, F 129 e F 331 e da due piccoli mezzi da sbarco per la fanteria, scortati dai cacciasommergibili UJ 2101 e UJ 2102 e dal motodragamine R 210 (il tutto sotto il comando del tenente di vascello Hansjürgen Weissenborn); quello orientale, partito in parte da Coo ed in parte da Calino (occupata dai tedeschi il 7 ottobre), era formato dalle motozattere F 370 e F 497, da due mezzi da sbarco per fanteria e da dodici imbarcazioni minori, scortate dal cacciasommergibili UJ 2110 e dal motodragamine R 195 (al comando del tenente di vascello Kampen). La TA 15 e le altre "Torpedoboote Ausland" della 9a Flottiglia dovevano fornire supporto ad entrambi i gruppi, che complessivamente trasportavano circa 1600 soldati del II Battaglione del 16° Reggimento Fanteria (Infanterie-Regiment 16) e del II Battaglione del 65° Reggimento Granatieri (Grenadier-Regiment 65), divisi equamente tra i due gruppi. Per l'eterogeneità, le ridotte dimensioni e la vulnerabilità delle unità che la componevano, la flottiglia era stata ironicamente soprannominata dagli uomini che ne facevano parte "la crociata dei bambini".

Alle 00.15 del 12 novembre TA 15 (al comando del tenente di vascello Karlheinz Vorsteher e con a bordo il capoflottiglia, capitano di fregata Walter Riede), TA 14 (tenente di vascello Hans Dehnert), TA 17 (tenente di vascello Helmut Düvelius) e TA 19 (tenente di vascello Jobst Hahndorff) salparono dal Pireo per appoggiare lo sbarco; fecero rifornimento a Sira, dove tale operazione richiese ben nove ore perché mal preparata e dove dovettero lasciare la TA 14 immobilizzata da un'avaria (riparata la quale poté riprendere il mare l'indomani alle quattro del mattino), dopo di che si divisero: la TA 15 ad ovest di Lero, le altre due ad est dell'isola.

Aerei britannici avvistarono ambedue i gruppi già all'1.20 del 12, ma i Comandi britannici del Levante non si resero conto di ciò che quell'avvistamento significava, nonostante i decrittatori di "ULTRA" avessero già intercettato e decifrato, nei giorni precedenti, comunicazioni tedesche da cui risultava che l'attacco contro Lero era previsto per il 12 novembre.

Quelle piccole e poco armate unità, e con esse le vetuste "Torpedoboote Ausland" incaricate di appoggiarle, sarebbero state agevolmente annientate anche solo da una squadriglia di cacciatorpediniere, ma i Comandi britannici, timorosi di incappare nei campi minati (che già avevano causato dolorose perdite nelle settimane precedenti), non ne mandarono neanche uno. L'operazione tedesca poté così procedere senza incontrare alcun contrasto; la scorta del convoglietto occidentale, anzi, s'imbatté "per strada" nel piccolo dragamine britannico BYMS 72 e lo catturò, mentre alle 3.30 (per altra fonte le 2.35) del 12 novembre la TA 14 (per altra fonte la TA 17) incontrò per caso la motosilurante britannica MTB 307 (in navigazione da Castelrosso a Lero) al largo di Calino, aprendo il fuoco contro di essa e mettendola in fuga. Alle 4.45 tutte le motosiluranti britanniche di base ad Alinda presero il mare a tutta forza per intercettare un piroscalo che era stato avvistato 4-5 miglia a sudest di Lero; non lo trovarono, ma più tardi, mentre dirigevano verso nord, avvistarono al largo di Farmaco due cacciatorpediniere che ritennero erroneamente britannici (erano, in realtà, tedeschi).

Alle cinque del mattino la motosilurante britannica ML 456, in pattugliamento ad est della baia di Alinda, avvistò il gruppo orientale e si avvicinò per scoprire di cosa si trattasse: constatato che si trattava di dieci mezzi da sbarco e due cacciatorpediniere, andò all'attacco, ma fu respinta e danneggiata dall'R 195, ripiegando nella baia di Alinda ove sbarcò alcuni feriti. I primi sbarchi avvennero alle

4.30 del mattino del 12, nella baia di Palma ed a Pasta di Sopra, sulla costa nordorientale di Lero; successivamente altre truppe vennero sbarcate nella baia di Pandeli, vicino alla città di Lero. In avvicinamento a Lero, TA 14 e TA 15 vennero prese sotto il tiro, piuttosto preciso, della batteria italiana San Giorgio, e dovettero mantenersi nei pressi dei mezzi da sbarco e coprirli con cortine fumogene, rispondendo al tempo al fuoco con le loro artiglierie.

Il primo tentativo di sbarco del gruppo occidentale, alle 5.43, venne respinto dal tiro delle batterie costiere italiane (costringendo anche ad annullare contestualmente un pianificato lancio di paracadutisti nella stessa zona); per ordine del comandante della 9a Flottiglia, TA 14 e TA 15 guidarono un secondo tentativo di sbarco alle 12.45, preceduto da altri bombardamenti da parte di Jukers Ju 87 "Stuka" contro le batterie costiere italiane all'estremità sudoccidentale dell'isola, ma anche questo venne annullato quando il tiro delle batterie costiere iniziò a mettere colpi a segno su mezzi da sbarco. Anche l'appoggio di TA 17 e TA 19, che avevano lasciato il loro settore sulla costa orientale per dare manforte al gruppo occidentale, non modificò la situazione: nel pomeriggio il gruppo occidentale tentò ancora una volta di sbarcare le proprie truppe, stavolta con l'appoggio di tutte e quattro le torpediniere della 9a Flottiglia (che cannoneggiarono le batterie italiane con le loro artiglierie), ma anche questo tentativo fu respinto, e la TA 17 incassò un colpo da 120 o 152 mm nel locale caldaie numero 3, con due vittime (secondo il diario operativo della Divisione Operazioni dello Stato Maggiore della Kriegsmarine, vennero colpite sia la TA 17 che la TA 18: la prima ebbe i cannoni posti fuori uso dal tiro italiano, mentre la seconda dovette ridurre la velocità a dodici nodi a causa di un colpo in caldaia); anche la F 370 venne immobilizzata e dovette essere presa a rimorchio, mentre sulla TA 15 gli apparati per la direzio-

ne del tiro furono messi fuori uso dal violento contraccolpo provocato dal fuoco delle sue stesse artiglierie. La TA 17 mise in luce seri problemi di stabilità, tanto che dopo essere sbandata durante una brusca virata, fu necessario girare la ruota in senso contrario per ripristinare l'assetto.

Le torpediniere vennero poi inviate a Sira per rifornirsi di carburante, mentre le unità da sbarco si ritiravano momentaneamente a Calino. Venne notato da parte tedesca che "sfortunatamente le macchine delle torpediniere non sono all'altezza delle necessità dell'operazione, pertanto le torpediniere devono essere utilizzate principalmente come trasporti veloci". A Sira si scoprì che l'acqua destinata alle caldaie era inadatta allo scopo per l'eccessiva durezza e salinità, il che rese necessario mandare le torpediniere al Pireo la sera del 13 novembre; durante la navigazione incontrarono mare forza 6 che ne evidenziò una volta di più i problemi di stabilità, tanto che fu giudicato che virare sulla rotta di avvicinamento per il Pireo avrebbe comportato un serio rischio di naufragio, e le torpediniere finirono col ridossarsi a Serifo. Meglio andò al gruppo orientale: nonostante la reazione delle batterie costiere italiane ed i contrattacchi delle truppe britanniche, i mezzi di quel gruppo riuscirono a sbarcare abbastanza truppe da creare una testa di sbarco, poi rinforzata col lancio di un battaglione di paracadutisti.

Il 14 novembre le quattro torpediniere della 9a Flottiglia vennero rimandate al Pireo, dove giunsero a mezzogiorno, in ritardo sulla tabella di marcia per via delle avverse condizioni del mare; tutte e quattro le unità risultarono fuori uso a causa dei danni causati dalle batterie di Lero e di quelli provocati dallo stato del mare, ma l'ammiraglio Lange ordinò al comandante della flottiglia "In relazione alla situazione dell'operazione Taifun, la flottiglia deve entrare in azione. Tentate di ripartire dal Pireo il prima possibile".

Venne deciso che TA 16, appena entrata in servizio, e TA 17, dopo alcuni brevi lavori, sarebbero salpate a mezzanotte con 166 uomini del Reggimento "Brandenburg" da portare a Calino, ma poco dopo la partenza entrambe le navi dovettero tornare in porto, la TA 17 per perdite dell'acqua di alimentazione delle caldaie, la TA 16 per avarie al timone ed eccessivo consumo di carburante. Successivamente venne deciso di inviare un intero battaglione "Brandenburg", imbarcandolo sulla TA 17, che sarebbe partita da sola, sul Drache e sul motodragamine R 211, che sarebbero salpati insieme, mentre la TA 16 sarebbe rimasta al Pireo per lavori (per altra fonte, nella notte tra il 15 ed il 16 novembre TA 15 e TA 16 trasportarono a Calino parte del III Battaglione del 1° Reggimento "Brandenburg", mentre il resto fu trasportato per via aerea con trimotori Ju 52; la notte successiva, essendo stata la TA 16 immobilizzata da un'avaria di macchina, la TA 15/TA 17 compì un altro viaggio da sola, trasportando rinforzi, munizioni ed altri rifornimenti e poi rientrando con feriti e prigionieri).

La storia ufficiale della Marina italiana (volume USMM "Attività dopo l'armistizio - Tomo II - Avvenimenti in Egeo") menziona ripetutamente i cacciatorpediniere ex italiani nella sua descrizione della battaglia di Lero:

- a pagina 224, il volume scrive che i primi colpi di cannone sparati dalle difese costiere di Lero furono tirati alle prime luci dell'alba del 12, verso ponente, dalle batterie Ducci (situate sul Monte Cazzuni ed armate con quattro pezzi da 152/50 mm) e San Giorgio (ubicata sul Monte Scumbar-da e munita di tre cannoni da 152/40 mm), le quali misero così in fuga un convoglio formato da «circa 6 Mz. [motozattere] scortate da due Ct., probabilmente gli ex italiani catturati al Pireo, che dirigevano verso l'isola da Sudovest», mentre i primi colpi sparati nella zona di levante furono esplosi dalla batteria PL 127 (situata sul Monte Ma-

raviglia ed armata con quattro cannoni da 90/53 mm) che, dopo aver ricevuto dal Comando britannico un allarme relativo a forze provenienti da est, aveva avvistato a circa 15 miglia di distanza una formazione composta da due cacciatorpediniere ed una ventina di motozattere, e di aver poi avvistato alcune altre motozattere a sole 3-4 miglia verso Santa Marina, sparando una salva in tale direzione «più che altro per richiamare l'attenzione delle batterie navali del settore»;

- a pagina 225-226, la composizione delle forze tedesche da sbarco viene stimata in due gruppi, dei quali uno, proveniente da sudovest, formato da circa 6 motozattere scortate da due cacciatorpediniere ex italiani, fu messo in fuga dal tiro delle batterie Ducci e San Giorgio, che avrebbero colpito anche uno dei cacciatorpediniere; dopo essere stato così respinto, il gruppo si sarebbe ritirato verso Calino, sparendo alla vista. L'altro gruppo, formato da numerose motozattere ed altre unità e scortato anch'esso da due cacciatorpediniere, seguì probabilmente una rotta sud-nord lungo la costa orientale di Lero, tenendosi a 7-8 miglia di distanza onde restare fuori tiro per le batterie costiere, ed assunse poi rotta verso ovest, giungendo nella zona dello sbarco con rotta perpendicolare alla costa, approfittando per avvicinarsi dell'oscurità ed emettendo cortine nebbiogene; il gruppo si suddivise in quattro scaglioni, che puntarono rispettivamente sulla costa nordorientale dell'isola (alcune motozattere furono affondate o costrette alla ritirata dalle batterie costiere, ma altre riuscirono a sbarcare le loro truppe), sulla costa ad est di Monte Clidi (giunsero a terra circa quattro motozattere, due delle quali danneggiate dal tiro delle batterie costiere), sulla costa ad est di Monte Appetici (una o due

motozattere furono affondate dal tiro delle batterie costiere, ma parte delle truppe giunse egualmente a terra), e sulla costa settentrionale. Quest'ultimo scaglione, formato da piccole unità, si avvicinò da nordest con l'appoggio di due cacciatorpediniere, descritti dal volume USMM come «probabilmente del tipo Calatafimi»; il tiro delle batterie costiere (specialmente la 888 di Blefuti, armata con quattro pezzi da 76/40 mm) respinse le piccole unità, incendiandone due e danneggiandone altre, che si ritirarono verso il largo dietro una cortina nebbiogene stesa dai cacciatorpediniere, i quali spararono contro la costa senza causare danni apprezzabili, mentre uno di essi fu probabilmente colpito dalle batterie costiere;

- a pagina 233, descrivendo lo sbarco sulla costa ad est di Monte Appetici, si afferma che la batteria Lago (dotata di sei cannoni da 120/45 mm), dopo aver affondato o respinto alcune motozattere, «rivolse il suo tiro contro un gruppo di piccole unità scortate da due Ct. che incrociavano al largo, facendo cortine di nebbia e sparando contro l'isola da grande distanza e con scarsi risultati. Sembra che uno dei Ct. sia stato colpito da una granata. Le unità si ritirarono scomparendo verso il largo ritirandosi dietro cortine di nebbia»;
- a pagina 234 è riferito che la batteria PL 113, situata sul Monte Zuncona ed armata con quattro pezzi da 76/40 mm, avvistò all'alba del 12 motozattere e cacciatorpediniere tedeschi a nordest ed a sudovest dell'isola; i cacciatorpediniere scomparvero alla vista, mentre le motozattere si avvicinarono alla costa per tentare lo sbarco. Successivamente i cacciatorpediniere aprirono il fuoco contro l'isola, e ciò indusse la PL 113 ad aprire il fuoco a sua volta, colpendo ed affondando una motozattera;

- a pagina 240 è scritto che nel corso del pomeriggio del 12 un nutrito gruppo di motozattere, scortate da due cacciatorpediniere, tentò di avvicinarsi alla costa occidentale di Lero, probabilmente allo scopo di sbarcare truppe nella baia di Gurna; la batteria Farinata (munita di quattro pezzi da 120/45 mm) aprì il fuoco contro le motozattere e, benché contrastata dal tiro dei due cacciatorpediniere, riuscì a costringere la formazione a ripiegare verso Calino, coprendo la propria ritirata con cortine nebbiogene;
- a pagina 258, parlando dei combattimenti del 16 novembre, il libro riferisce che all'alba due cacciatorpediniere si avvicinarono alla batteria PL 306 (situata sul Monte Vigla ed armata con due cannoni da 76/40 e sei da 102/35), già duramente colpita nel corso dei giorni precedenti, probabilmente ritenendo che quest'ultima fosse stata ormai ridotta al silenzio; invece due dei suoi cannoni erano ancora utilizzabili ed aprirono il fuoco, «e, secondo quanto riferisce il Cap. Chiantella [capitano d'artiglieria Luigi Chiantella, comandante della batteria], alla terza salva colpivano uno dei Ct. al disopra del galleggiamento, all'altezza del primo fumaio. A bordo si sviluppava un incendio. Il Ct. si sottraeva al tiro accostando verso il largo e facendo una cortina di fumo, mentre l'altro Ct. intensificava il tiro contro la batteria che ormai poteva rispondere con un pezzo solo. Poi la cortina di fumo coprì tutti e due i Ct., che più tardi furono visti allontanarsi, l'uno, sbandato sulla dritta, a rimorchio dell'altro».

Tra le navi coinvolte in questi episodi doveva esservi anche l'ex Crispi, ma è più difficile stabilire quali di queste azioni abbiano interessato questa specifica unità.

Tra il 15 ed il 16 novembre TA 15, TA 14 e TA 16 trasportarono truppe dal Pireo a Calino.

Lero cadde il 16 novembre, dopo quattro giorni di accaniti combattimenti; la notizia della resa, giunta al Pireo in tarda serata, portò all'annullamento della prevista partenza di TA 17, Drache e R 211 con il battaglione "Brandenburg", mentre TA 15 e R 211 furono fatti partire dal Pireo alle 23.40 con materiale e rifornimenti per Lero ed Amorgo. Entrata a Portolago e sbarcati i rifornimenti direttamente sulla banchina, alle 16 del 17 novembre la TA 15 lasciò Lero con a bordo una trentina di ufficiali prigionieri (tra cui quasi tutti gli ufficiali della Regia Marina presenti nell'isola, compreso il colonnello commissario Armando Coraucci, già vice governatore di Lero e responsabile degli affari civili) e 40 feriti, raggiungendo il Pireo l'indomani mattina (questo secondo il volume USMM "Avvenimenti in Egeo", mentre secondo fonte tedesca a bordo c'erano 38 feriti tedeschi e ben 117 prigionieri tra italiani e britannici). Durante il viaggio tutti gli italiani, ufficiali e feriti, vennero radunati nel locale fuochisti, dove l'aria divenne pressoché irrespirabile per l'affollamento, le perdite di vapore dagli assi degli argani e la presenza dei feriti; altri prigionieri, appartenenti alle truppe coloniali britanniche, vennero sistemati nel sottocastello, mentre gli ufficiali britannici trovarono posto in coperta a poppa.

Poco ci mancò che la TA 15 (che qui ancora si chiamava TA 17) venisse affondata da un sommergibile britannico proprio mentre trasportava prigionieri britannici. All'1.06 del 18 novembre lo Sportsman (tenente di vascello Reginald Gatehouse) avvistò un aereo che lanciava un fumogeno sopra l'isola di Donoussa, seguito da un altro a breve intervallo, e poco dopo captò il rumore di una turbina su rilevamento 145°; non passò molto prima che la nave che produceva quel rumore, la TA 15, apparisse da dietro l'isola, ed alla luce della luna fu rapidamente identificata come un cacciatorpediniere. All'1.09, pertanto, lo Sportsman diede inizio alla manovra d'attacco, tenendosi

pronto all'immersione; all'1.20, in posizione 37°14' N e 25°40' E (a nordest di Naxos), lanciò sei siluri da 2700 metri contro la nave tedesca che secondo la stima di Gatehouse procedeva a 20 nodi (in realtà, 17) su rotta 285°, dopo di che s'immerse. All'1.26 l'equipaggio dello Sportsman avvertì due esplosioni che furono attribuite a bombe di profondità, seguite da altre due all'1.27 e subito dopo un'altra ancora, nessuna vicino allo Sportsman; la nave tedesca sembrò girare in cerchio nella zona per una decina di minuti per poi riprendere la navigazione, ed all'1.36 il rumore delle sue macchine era scomparso.

In realtà, la TA 15/TA 17 non si accorse dell'attacco e non contrattacò, limitandosi a rilevare delle esplosioni subacquee. Doveva trattarsi dei siluri stessi dello Sportsman, le stesse esplosioni che Gatehouse ed i suoi uomini avevano erroneamente creduto essere bombe di profondità.

(Occorre menzionare che secondo il già citato volume USMM "Avvenimenti in Egeo" l'ex Crispi, insieme ad una delle torpediniere italiane catturate, avrebbe partecipato anche alla battaglia di Coo del 3-4 ottobre 1943, scortando il convoglio che trasportò le truppe tedesche che conquistarono quell'isola. Ciò non è però confermato dalle fonti tedesche, dalle quali non risulta che il Crispi fosse in servizio per la Kriegsmarine già ad inizio ottobre 1943).

Alle 19.20 del 18 novembre 1943 la TA 15 salpò dal Pireo insieme a TA 14 e TA 19 con truppe e rifornimenti diretti a Lero, giungendo nell'isola l'indomani, facendo ritorno al Pireo il 20 e ripartendone il giorno stesso per un'altra missione di trasporto truppe a Lero, dalla quale fece ritorno al Pireo con paracadutisti ed equipaggiamento a bordo all'una di notte del 22 novembre, insieme alla TA 14 (durante la navigazione i due cacciatorpediniere localizzarono ed attaccarono un sommergibile con bombe di profondità al largo di Icaria).



La TA 15 a Lero dopo la resa, novembre 1943. In primo piano un gruppo di prigionieri del Commonwealth, tra cui sono riconoscibili alcuni indiani (da www.albumwar2.com)

Alle sei del mattino dello stesso 22 ripartì per Portolago insieme alla TA 19 ed ai cacciasommergibili della 21. UJ-Flottile trasportando truppe tedesche destinate all'occupazione di Samo, che raggiunse il giorno seguente: il

gruppetto navale tedesco compì un giro "dimostrativo" attorno all'isola ed entrò poi a Porto Vathi, dove sbarcò le truppe ricevendo la resa dei circa 2500 italiani rimasti (gli altri, insieme al generale Mario Soldarelli che co-

mandava il presidio, erano stati evacuati sulla vicina costa turca insieme alle truppe britanniche), segnando l'ultimo atto della campagna del Dodecaneso (durante la quale la TA 15 era stata l'unica "Torpedoboot Ausland"



La TA 15 in navigazione (g.c. STORIA militare)

a rimanere sempre operativa: tutte le altre navi erano rimaste fuori uso per periodi più o meno lunghi a causa di danni od avarie). Rientrò quindi al Pireo il 24. Ad inizio dicembre la nave fu sottoposta a lavori nel corso dei quali le due mitragliere Oerlikon da 20 mm ubicate sul castello di prua furono spostate a poppa.

Il 5 (o 6) dicembre 1943 la TA 15, insieme alla TA 16 ed al motodragamine R 211 (per altra fonte all'R 8), salpò dal Pireo per scortare la motonave tedesca Leda (ex italiana Leopardi), con a bordo 500 soldati della Wehrmacht, a Lero e poi a Samo, per poi rientrare al Pireo alle 17.15 dell'8 dicembre. La Leda aveva a bordo 5400 prigionieri italiani imbarcati a Lero e Samo, TA 15 e TA 16 circa 250 soldati della 3a Compagnia del 1° Reggimento Brandenburger.

Alle 22.40 del 7 dicembre il sommergibile britannico Unruly (tenente di vascello John Peton Fyfe) avvistò il convoglietto in posizione 37°52' N e 26°57' E (al largo di Vathi, sull'isola di Samo), ed alle 22.47 si immerse per attaccare. Alle 23.02 (le 22.08 secondo le fonti tedesche, con differenza di fuso orario) l'Unruly lanciò quattro siluri contro la Leda, ma senza risultato; la TA 15 osservò le esplosioni di due siluri contro la costa, con conseguenti colonne d'acqua, e la TA 16 reagì blandamente, lanciando una bomba di profondità alle 23.16 ed altre due dopo due minuti, puramente a scopo intimidatorio e molto lontane dalla reale posizione del sommergibile. Ulteriori ricerche risultarono infruttuose.

Alle 9.45 dell'8 dicembre un altro sommergibile britannico, il Surf (tenente di vascello Douglas Lambert), quindici minuti dopo aver rilevato dei rumori su rilevamento 084° in posizione 37°45' N e 25°33' E (a nordest di Stenon Mykonou, lo stretto tra le isole di Tinos e Mykonos), avvistò le quattro unità tedesche, scortate da numerosi aerei Arado Ar 196 e Junkers Ju 88: dapprima alle 9.40 avvistò delle albe-
rature, poi alle 9.45 la Leda (di cui stimò la stazza in 3500 tsl),

seguita alle 9.48 dalle due torpediniere di scorta, che procedevano sui suoi fianchi. Contro di esse lanciò alle 10.07 quattro siluri da 2740 metri di distanza (il terzo siluro, però, non partì per un guasto). Sceso in profondità dopo il lancio, che fu infruttuoso (anche se il comandante britannico ritenne di aver forse colpito un'unità di scorta), il Surf venne bombardato dalla TA 16 con dieci bombe di profondità, nessuna delle quali esplose vicina. In precedenza, alle 9.17 (o 9.23), il convoglio era stato attaccato al largo di Icaria ed a nordest di Tinos da un altro presunto sommergibile non identificato; la TA 15, non riuscendo a localizzare l'attaccante a causa del contatto sonar poco chiaro, si era limitata a lanciare bombe di profondità a scopo intimidatorio nel punto in cui avevano origine le scie dei siluri. Durante questa caccia il sommergibile tentò di attaccare la stessa TA 15, che reagì con altre bombe di profondità lanciate nella scia (in tutto ne lanciò otto durante l'intera azione). In tutto il convoglio della Leda respinse ben sei attacchi aerei (da parte di cacciabombardieri Bristol Beaufighter) e quattro attacchi subacquei durante la breve traversata da Lero e Samo al Pireo.

Alle 15 del 12 dicembre 1943 la TA 15, insieme alla TA 14, alle motosiluranti S 36 e S 55 ed al motodragamine R 211, salpò dal Pireo per scortare a Vathi (nell'isola di Samo) il posamine ausiliario Drache, avente a bordo 300 soldati tedeschi. Alle 4.05 del giorno seguente il sommergibile britannico Unruly (tenente di vascello John Paton Fyfe) avvistò il piccolo convoglio al largo di Samo, identificando erroneamente il Drache come una nave mercantile; immersi alle 4.18 per portarsi all'attacco, alle 4.34 l'Unruly lanciò due siluri contro il Drache da 900 metri di distanza, in posizione 37°52' N e 26°54' E (nel golfo di Vathi). Nessuna delle armi andò a segno (la TA 15 osservò un'esplosione subacquea nella sua scia alle 4.36, e la TA 14 osservò un siluro attraversare la sua scia), ed il convoglio raggiunse regolarmente

la propria destinazione alle 5.15 del 13 dicembre; il Drache sbarcò le truppe che aveva a bordo ed imbarcò un gruppo di prigionieri italiani, ripartendo alle 16 per il Pireo sempre con la scorta di TA 15 e TA 14. Qui giunse alle 6.20 del 14 dicembre.

Tra il 19 ed il 22 dicembre la TA 15, insieme alla TA 14, al motodragamine R 211 ed alla motosilurante S 54, scortò dal Pireo (Salamina) a Samo il posamine Drache, avente a bordo 500 militari tedeschi assegnati alla guarnigione di quell'isola, e lo scortò nel viaggio di ritorno al Pireo con a bordo 600 soldati del Kampfgruppe "Müller".

Nel pomeriggio del 21 dicembre 1943 la TA 15 e la TA 14, appena uscite dal porto di Karlovasi, localizzarono e bombardarono con bombe di profondità il sommergibile britannico Sickie (tenente di vascello James Ralph Drummond), che le aveva poco prima avvistate al periscopio mentre uscivano dal porto, cui si era avvicinato per osservare il naviglio presente. Alcune delle bombe esplosero vicine al Sickie, che tuttavia non riportò che lievi danni (altra fonte parla invece di "danni significativi, specialmente ai motori elettrici").

Anche un altro successivo attacco subacqueo venne respinto dalla reazione della TA 15. Alle 9.10 del 23 dicembre 1943 la TA 15 (con a bordo il comandante della 9. Torpedobootflottille), insieme a TA 14, R 211 e S 54, salpò da Mudros (Lemno, dove TA 15, R 211 e S 54 si erano trasferite poche ore prima dal Pireo) scortando il piroscafo bulgaro Balkan, diretto al Pireo (per altra fonte, a Salonicco) con un carico di 2200 tonnellate di carbone – di cui vi era ormai grave carenza in Egeo – caricato a Varna nonché due motoscafi da salvataggio sistemati in coperta, KRD.410 Ferdinand Laeisz e KRD.429 Heinrich Tjarks, destinati al Seenotbereichskommando XII. Era presente anche una scorta aerea, con velivoli del Seeaufklärungsgruppe 126, da Mudros a Trikir.



partenza, trovando rifugio presso famiglie greche od unendosi alla Resistenza ellenica. Nonostante le pressioni tedesche per la continuazione della guerra a fianco dell'Asse, la quasi totalità del personale italiano rimase fedele al governo legittimo. Il 19 settembre venne arrestato anche il capitano di fregata Del Grande.

Gli equipaggi delle navi da guerra, compreso quello del *Crispi*, rimasero invece in un primo momento al Pireo, in quanto era intenzione dei tedeschi di trattenerli, forse per tornare ad armare le unità ex italiane per le quali vi era penuria di personale tedesco.

Il 14 ottobre 1943, tuttavia, venne deciso che al Pireo sarebbero rimasti soltanto una settantina di specialisti, che avrebbero dovuto aiutare il personale della Kriegsmarine a familiarizzare con le navi italiane; gli altri sarebbero partiti a loro volta per la prigionia in Germania. Insieme ad essi rimasero in un primo momento al Pireo anche cinque ufficiali, tra cui il capitano di fregata *Calda* ed il maggiore *Giani*, ed una ventina di uomini di Marina Pireo; ma il 1° ottobre vennero arrestati anche *Calda* e *Giani*.

Gli specialisti rimasti al Pireo furono sottoposti ad un'intensa campagna propagandistica, volta a spingerli ad aderire alla causa tedesca, che vide la partecipazione di quattro ufficiali italiani passati con i tedeschi (tra di essi il capitano di fregata *Luigi Pilosio*, già comandante di un gruppo di batterie della Marina a Creta); ma tutti o quasi tutti rimasero fermi nel loro rifiuto.

Secondo fonte non verificata, alcuni marinai italiani avrebbe-

ro continuato a far parte degli equipaggi delle navi catturate anche sotto bandiera tedesca, per convinzione o per costrizione. *Erminio Bagnasco*, nel libro "In guerra sul mare", scrive che «risulterebbe che, per poter armare rapidamente (...) le (...)



Un'altra immagine della TA 15 (www.wrecksite.eu)

siluranti italiane (*Turbine*, *Cala-tafimi* ecc.) di cui erano venuti in possesso in Grecia nei giorni dell'armistizio, i tedeschi siano riusciti, mediante minacce e promesse, a convincere alcuni elementi "chiave" degli equipaggi originari, soprattutto personale di macchina, a rimanere a bordo delle navi prestando la loro opera come "volontari" nella Kriegsmarine. Non sono stati rintracciati precisi elementi in merito, se non generiche testimonianze».

Per l'equipaggio del *Crispi* ini-

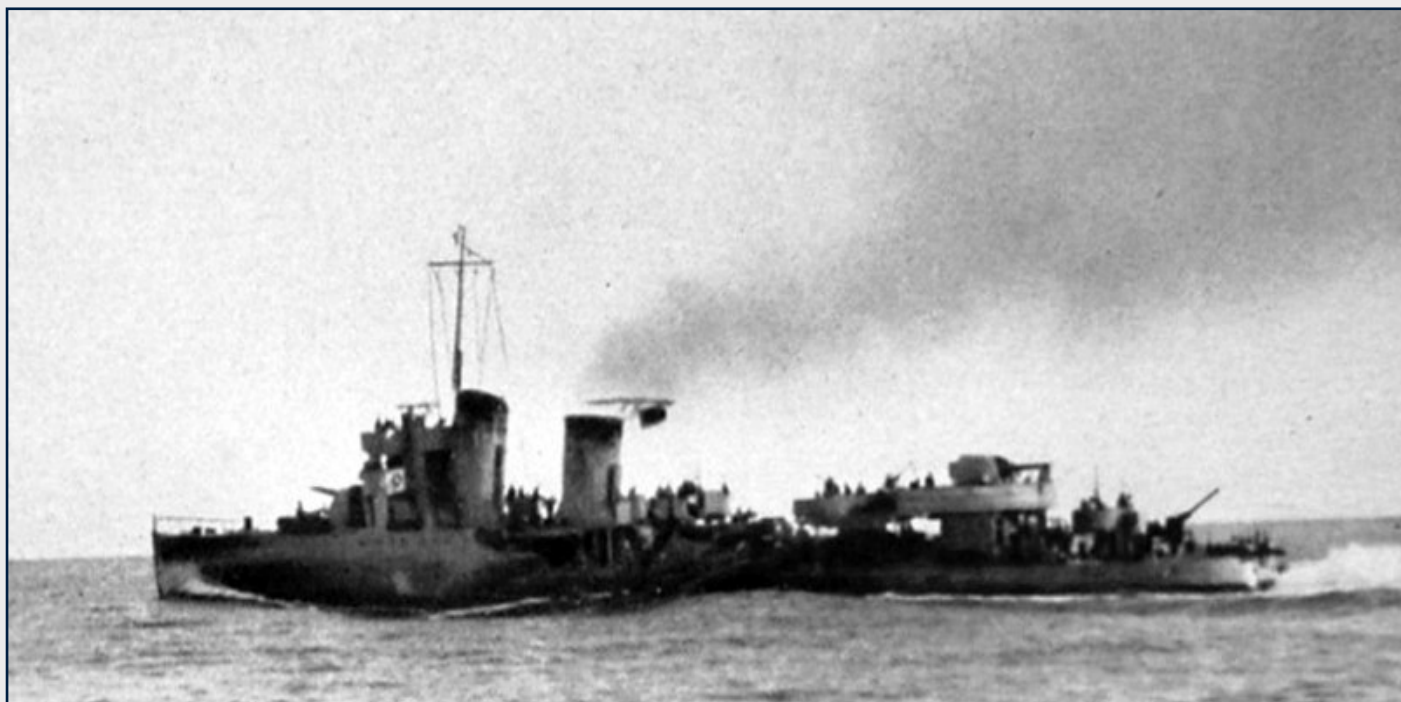
ziava la lunga odissea della prigionia in Germania, dalla quale non tutti sarebbero tornati.

La maggior parte del personale della Regia Marina catturato in Grecia all'indomani dell'armistizio fu inviato inizialmente nello Stalag III A di Luckenwalde, a sud di Berlino, dove gli italiani – circa 15.000, tra personale della Marina, dell'Esercito e dell'Aeronautica – giunsero in treno tra il 29 settembre ed il 3 ottobre 1943. Quello di Luckenwalde era un campo di smistamento, e per la maggior parte degli italiani che vi passarono rappresentò soltanto una tappa del loro viaggio verso la prigionia: qui ciascuno ricevette il proprio numero di matricola; poi, tra l'11 ed il 17 ottobre, i più furono trasferiti a Tarnopol (odierna Ternopil', in Ucraina).

Alcuni dei prigionieri accettarono qui di aderire alla Repubblica Sociale Italiana, e furono pertanto trasferiti a Deblin-Irena (Polonia), poi a Przemyśl (ancora in Polonia) ed infine a Norimberga, da dove poterono rientrare in Italia nel giugno 1944.

Il diario di guerra del Comando navale tedesco dell'Egeo definì la perdita del *Balkan* e del suo carico di carbone "straordinariamente grave"; la condotta del caposcora, che era anche il comandante della 9. Torpedobootflottille, fu esaminata a fondo per appurare se avesse fatto tutto il possibile per evitarla.

Tra il 24 ed il 27 dicembre, insieme a TA 14, R 211, S 54 ed ai cacciasommergibili UJ 2106 e UJ 2110, la TA 15 scortò un convoglio di tre piroscafi (*Sabine*, *Susanne* e *Petrella*) da Salonicco al Pireo, mentre tra il 31 dicembre 1943 ed il 2 gennaio 1944,



insieme a TA 14, TA 17 e S 54, scortò la motonave Leda (ex italiana Leopardi) dal Pireo a Rodi (il convoglietto giunse davanti all'imboccatura di quel porto con tempo pessimo, che impedì alla Leda di entrarvi, e le torpediniere dovettero essere mandate a Lero perché a corto di carburante) e poi da Rodi al Pireo.

Il 5 gennaio 1944 la TA 15, insieme ad un'altra TA, venne inviata ad assumere la scorta della nave cisterna Bacchus, proveniente dai Dardanelli e diretta al Pireo. I britannici erano stati preventivamente informati della partenza della Bacchus dai loro servizi d'intelligence, ed avevano inviato il sommergibile Sibyl al largo di Capo Baba e l'Unruly negli approcci orientali del Canale di Doro per intercettarla; quando le due TA raggiunsero la Bacchus, questa aveva già eluso, senza neanche accorgersene, due attacchi subacquei, la prima volta quando era stata avvistata all'uscita dei Dardanelli dal Sibyl, che aveva rinunciato ad attaccare a causa della forte pioggia che limitava eccessivamente la visibilità (esponendolo al rischio di non identificare correttamente il bersaglio ed attaccare una nave turca e neutrale), e la seconda più a sud, al largo di Capo Eskin-stambul, quando il sommergibile polacco Dzik le aveva lanciato infruttuosamente quattro siluri da

2100 metri di distanza. L'incontro con le due TA avvenne poco dopo questo attacco; alcune ore più tardi, al calar del buio, anche l'Unruly, che aveva appena raggiunto la sua area d'agguato ad est del Canale di Doro, avvistò il convoglio tedesco e manovrò per condurre un attacco in superficie, ma quando giunse a meno di 1400 metri di distanza venne avvistato dalla TA 15, che costituiva la scorta sul fianco sinistro della Bacchus, e costretto ad immergersi. La TA 15 non riuscì tuttavia a localizzare l'Unruly col sonar, e si limitò a lanciare una singola bomba di profondità; ad ogni modo, anche questo terzo ed ultimo attacco fu sventato, e la Bacchus poté raggiungere indenne il Pireo.

La TA 15 passò il resto del mese di gennaio in cantiere, nel tentativo di risolvere le continue avarie; durante questi lavori, il 12 gennaio, subì la rimozione dell'impianto binato prodiero da 120/45 mm, che sarebbe stato poi reinstallato poco tempo prima della perdita. Alla fine dovette lasciare il cantiere senza aver risolto i suoi cronici problemi di macchina, a causa delle continue incursioni aeree angloamericane che interrompevano i lavori e delle frequenti assenze dei lavoratori greci dei cantieri navali, poco disposti per lavorare per gli occupanti tedeschi, che per giun-

ta li pagavano poco.

Il 31 gennaio TA 15 (con a bordo il comandante della 9. Torpedoboot-Flottille Walter Riede), TA 14 e TA 16 scortarono i mercantili Sieglinde e Centaur dal Pireo (da dove partirono alle 7.30) a Lero (dove giunsero il 1° febbraio indenni e dove superarono senza danni anche un duplice attacco aereo verificatosi durante le operazioni di scarico a Portolago). Il mattino del 1° febbraio 1944 la TA 15 (sempre al comando di Vorsteher), insieme a TA 14 (tenente di vascello Hans Dehnert) e TA 16 (tenente di vascello Hans Quaet-Faslem), salpò da Lero per scortare a Samo la motonave Leda, carica di munizioni; non appena le navi furono fuori dal porto ebbero inizio gli attacchi aerei, che si protrassero per tutta la giornata. In serata, dopo aver superato indenni quindici attacchi aerei con continue manovre ed il fuoco delle armi antiaeree, il piccolo convoglio entrò a Vathi (o Patmo), per poi ripartire alla volta di Iraklion nelle prime ore del 2 febbraio: durante la notte ripresero tuttavia gli attacchi aerei, nel corso di uno dei quali un aereo britannico, non riuscendo a sollevarsi da una picchiata, si schiantò sul ponte della Leda, scatenando un incendio che ben presto raggiunse il carico di munizioni e ne provocò l'esplosione ed il conseguente affondamento

della motonave a nordest di Amorgos. TA 15 e TA 16 ne recuperarono i naufraghi (la TA 15 si affiancò alla Leda in fiamme per recuperarne l'equipaggio), mentre la TA 14 venne gravemente danneggiata da razzi che la colpirono in sala macchine, costringendola a rientrare al Pireo. Il sommergibile olandese Dolfijn assisté all'attacco senza parteciparvi.

Dopo questa missione, la TA 15 tornò in cantiere; il 17 febbraio, sempre al comando del tenente di vascello Carl-Heinz Vorsteher, avrebbe dovuto scortare un convoglio dal Pireo a Creta ma la missione fu annullata. Il 19 febbraio salpò dal Pireo per scortare a Suda (od Heraklion), via Milo, insieme alla TA 17 (tenente di vascello Helmut Duvelius), i piroscafi Lisa (ex italiano Livenza, carico di 2300 tonnellate di provviste, 1750 di benzina in fusti e 660 di munizioni) ed Agathe (ex italiano Aprilia); ma il 22 febbraio il convoglio venne localizzato da bombardieri Martin Baltimore del 454th Squadron della RAF a sud di Milo. La Luftwaffe inviò a protezione del convoglio alcuni Arado Ar 196, quattro Junkers Ju 88 e due Messerschmitt Bf 109 del 7./JG 27, ed alle 12.25 uno di questi, pilotato dal tenente Hans-Gunnar Culemann, sorvolò le navi agitando l'estremità delle ali ed abbatté un Baltimore (pilotato dal sergente australiano Brian Edward Rawlings, rimasto ucciso con tutto l'equipaggio) che stava pedinando il convoglio a nord-nord-ovest di Heraklion.

Questa scorta aerea poté fare poco quando sul convoglio si abbatté una formazione composta da sei aerosiluranti Bristol Beaufighter del 47th Squadron ed otto bombardieri North American B-25 Mitchell, scortati da altri dieci Beaufighter (otto del 227th Squadron e due del 603rd Squadron) più due (del 47th Squadron) con la specifica funzione di sopprimere, con le loro mitra-

gliatrici, il fuoco contraereo delle navi (per altra versione, i Messerschmitt 109 della scorta aerea erano stati attirati via con un attacco diversivo). Gli aerosiluranti si avvicinarono al convoglio dalla direzione del sole, volando bassi sul mare, e furono accolti dal fuoco contraereo delle navi della scorta, che abbatté un aereo (che precipitò in mare a poppavia della TA 15); ciononostante, il



TA 15, a destra, e TA 14 a Samo nel febbraio 1944 (da www.hellenopolonica.blogspot.com)

Lisa fu colpito da un siluro. La TA 15 si precipitò in aiuto della nave colpita, fermandosi brevemente a recuperare due avieri britannici appartenenti all'equipaggio dell'aereo abbattuto, e portatasi sottobordo al Lisa ne prese a bordo i feriti, che trasportò ad Heraklion per poi tornare sul posto.

Nella battaglia aerea combattuta sul cielo del convoglio il tenente R. Somerville del 47th Squadron rivendicò l'abbattimento di un Arado Ar 196 alle 14.15 e tre altri piloti di Beaufighter (il maggiore D. B. Bennett del 227th Squadron, il capitano A. P. Pringle ed il sottufficiale P. G. Spooner entrambi del 603rd Squadron)

il danneggiamento di altrettanti velivoli dello stesso tipo alle 14.20 (da parte tedesca risultano tre Ar 196 danneggiati, uno del 1./SAGr 12 e due del 4./SAGr 12, ma nessuno abbattuto), mentre i Beaufighters del 227th Squadron subirono l'abbattimento di tre aerei (pilotati dal tenente J. C. Corlett, catturato insieme al suo equipaggio, e dai sergenti R. F. Scarlett e S. B. Appleton, uccisi insieme ai loro equipaggi) ad opera di quello che identificarono come un totale di cinque Ju 88, quattro Messerschmitt 109 e quattro Arado Ar 196 (fu un aereo di questo tipo ad abbattere Appleton, mentre Scarlett e Corlett furono abbattuti dai Messerschmitt; da parte tedesca, un Ar 196 del 4./SAGr 12 rivendicò l'abbattimento di un Beaufighter, il tenente Hans-Joachim Hayessen del 7./JG. 27 rivendicò di averne abbattuti due e TA 15 e TA 17 rivendicarono di averne abbattuto un Beaufighter ciascuna con il loro armamento contraereo); alle 13 quattro Mitchell sorvolarono le navi a bassa quota e vennero inseguiti dai Messerschmitt, che vennero attaccati da una ventina di Beaufighter che volavano anch'essi a quota molto bassa. Nel combattimento che seguì, un razzo colpì la TA 15, provocando un incendio a bordo ed un morto e quindici feriti tra l'equipaggio. (Per altra versione, la

TA 15 abbatté due aerei ed evitò due siluri, ma fu danneggiata da colpi di cannoncino in coperta).

Tornata sul posto dopo aver sbarcato ad Heraklion i feriti del Lisa, la TA 15 trovò che l'incendio a bordo del mercantile colpito era ormai fuori controllo: non rimase che recuperare il resto dell'equipaggio ed attendere la fine, che venne due ore dopo, quando il Lisa s'inabissò dieci miglia a nord di Heraklion. Le navi della scorta fecero poi ritorno al Pireo, dove i comandanti di TA 15 e TA 17 furono sottoposti a corte marziale per la loro condotta durante i tentativi di salvare il Lisa, venendo però assolti.

Il 26 febbraio 1944 la già citata organizzazione "Apollo" della Resistenza greca comunicò agli Alleati che l'ex Crispi era giunto al Pireo con gravi danni, ma tra il 27 ed il 28 febbraio la TA 15 scortò il piroscafo Gertrud dal Pireo a Lero, e l'indomani la nave cisterna Berta (menzionata da alcune fonti anche come Bacchus, nome che aveva portato in precedenza) da Samo a Lero (durante questa missione venne incontrato tempo tanto avverso che la velocità scese a soli cinque nodi); tra il 2 ed il 3 marzo scortò di nuovo la Berta di ritorno da Lero a Samo, mentre tra il 3 ed il 4 marzo trasportò truppe da Lero a Rodi, dove giunse nella notte sul 4, per poi fare ritorno a Lero. Durante questa missione, alle 22.30 del 3 marzo, TA 15, TA 16 e TA 19 (che avevano in bordo in tutto 450 soldati) vennero avvistate al largo di Rodi dalle motosiluranti britanniche MTB 307 (tenente di vascello Lionel Henry Blaxell) e MTB 315 (tenente di vascello Leonard Elliott Newall), che stimarono correttamente che fossero dirette verso Rodi ed attaccarono con i loro siluri da 915 metri, senza successo, per poi ritirarsi sotto la reazione di fuoco delle Torpedoboote Ausland, che interruppero ben presto l'inseguimento per via delle truppe a bordo. Da Rodi le torpediniere tornarono a Lero con 263 militari che si recavano in licenza, poi scortarono il piroscafo Gertrud diretto al Pireo con 3129 prigionieri.

Tra il 4 ed il 5 marzo scortò il Gertrud e trasportò truppe da Lero al Pireo, mentre tra il 7 e l'8 marzo scortò i mercantili Agathe (ex italiano Aprilia) e Suzanne da Santorini ad Heraklion, prendendo il mare il 7 marzo insieme alla TA 19, assumendo la scorta del convoglio - già scortato da unità della 21. U-Jagd-Flottille - il mattino dell'8 al largo dell'isola di Santorini (o Tyros) e raggiungendo Creta dopo il tramonto. I mercantili entrarono in porto, mentre le torpediniere rimasero in rada, dove vennero attaccate da cacciabombardieri.

La TA 15 fu la prima unità della

9. Torpedoboote-Flottille ad andare perduta: alle 18.34 (per altra fonte, le 19.14) dell'8 marzo 1944, dopo poco più di quattro mesi di servizio sotto bandiera tedesca, venne colpito da tre razzi lanciati da aerei britannici ed affondato a nord di Heraklion, in posizione 35°28,4' N e 25°07,7' E, mentre al comando del tenente di vascello Karlheinz Vorsteher era in navigazione da Heraklion al Pireo insieme alla TA 19 (tenente di vascello Werner Foth).

Le due siluranti, al momento dell'attacco, avevano da poco lasciato Heraklion dove qualche ora prima avevano scortato, insieme ai cacciasommergibili UJ 2101, UJ 2105 e UJ 2106, l'Agathe ed il Suzanne. I tre razzi che colpirono la TA 15 scatenarono un incendio che si estese verso poppa, provocando l'esplosione di munizioni a centro nave e delle bombe di profondità a poppa; il comandante Forsteyer diede l'ordine di abbandonare la nave, ed alle 19.15 questa affondò di poppa, sbandata a sinistra, in posizione 35.4667° N e 25.1167° E, nel quadrante CO 3725.

Sedici membri dell'equipaggio della TA 15 persero la vita (altra fonte parla di 34 vittime); nello stesso attacco fu danneggiata la TA 19, che nondimeno fu in grado di recuperare la maggioranza dell'equipaggio della nave affondata. Secondo informazioni raccolte da "Apollo" e passate agli Alleati, la TA 15 affondò in soli tre minuti, mentre secondi fonti tedesche sarebbero passati 45 minuti tra l'attacco aereo e l'affondamento.

A condurre l'attacco che affondò la TA 15 fu un singolo cacciabombardiere Bristol Beaufighter del 603rd Squadron della Royal Air Force, l'NE 400 (aereo "X" del 603rd Squadron), decollato dalla base libica di Gambut per una missione d'interdizione notturna ("night intruder") al largo di Creta ai comandi del capitano Alexander Patrick "Pat" Pringle e munito di radar Air to Surface Vessel (ASV) per l'individuazione di bersagli navali. Il radar ASV non era così preciso da per-

mettere di condurre un attacco in condizioni di completa oscurità, ma nella notte dell'8 marzo, pur essendoci tempo avverso, la luce lunare era sufficiente per vedere una nave dopo averla localizzata a distanza grazie al radar: Pringle localizzò quindi le due TA al radar e si avvicinò seguendo i suoi segnali, per poi condurre l'attacco visivamente. Uno dei membri dell'equipaggio di Pringle, il navigatore Tony Ross, avrebbe in seguito ricordato: "L'8 marzo partimmo per il nostro lungo e solitario viaggio verso l'estremità orientale di Creta. In assenza di aiuti elettronici alla navigazione, era essenziale un'accurata stima della propria posizione. Il promontorio roccioso di Creta alla fine si profilò nell'oscurità e virammo ad ovest per volare lungo la costa settentrionale, mantenendoci alla quota più bassa consentita dalla visibilità notturna. La luna stava sorgendo e tracciava un lungo sentiero argentato attraverso le tranquille acque scure. L'isola di Dia (quasi esattamente a nord di Heraklion) era appena visibile sulla destra quando il radar mostrò tracce di qualcosa sull'acqua. Virammo descrivendo un ampio arco verso il basso della luna in modo che qualunque cosa fosse nell'acqua sarebbe apparsa tra noi e la luna mentre l'aereo stesso si sarebbe trovato nella parte più scura del cielo. Dopo aver riposizionato l'obiettivo sul radar, iniziammo a pedinarlo. All'improvviso apparvero sagome scure davanti a noi: due grandi navi in linea di fila che si dirigevano verso il porto. Ancora una volta ci allontanammo, questa volta per sferrare un attacco attentamente pianificato. Ci portammo alla giusta quota. Il "Topolino" fu impostato per una salva a 800 iarde e la picchiata ebbe inizio. La distanza calava. Gli scarichi luminosi dei razzi sfrecciarono davanti a noi e sulla nave di testa apparve all'improvviso una brillante luce gialla. Ci allontanammo bruscamente a dritta per evitare di stagliarci contro la luna. Mentre riprendevamo la posizione d'attacco, le fiamme già si levavano alte nel cielo dalla nave condannata.

Fu effettuato un altro attacco alla seconda nave, questa volta con i cannoncini perché i razzi erano finiti. Osservammo alcuni colpi a segno, ma nell'oscurità non fu possibile valutare i danni”.

Diverse fonti affermano, erroneamente, che la nave venne successivamente recuperata e rimorchiata al Pireo, dove fu nuovamente affondata (da un attacco aereo mentre si trovava in riparazione, oppure per autoaffondamento da parte dei tedeschi stessi in ritirata) il 12 ottobre 1944, ma si tratta di un errore: affondata in mare aperto (in una zona dove il mare è profondo 400 metri) e non, come affermato da alcuni siti, nel porto di Heraklion, la TA 15 non fu mai recuperata; la nave affondata al Pireo nell'ottobre 1944 (non

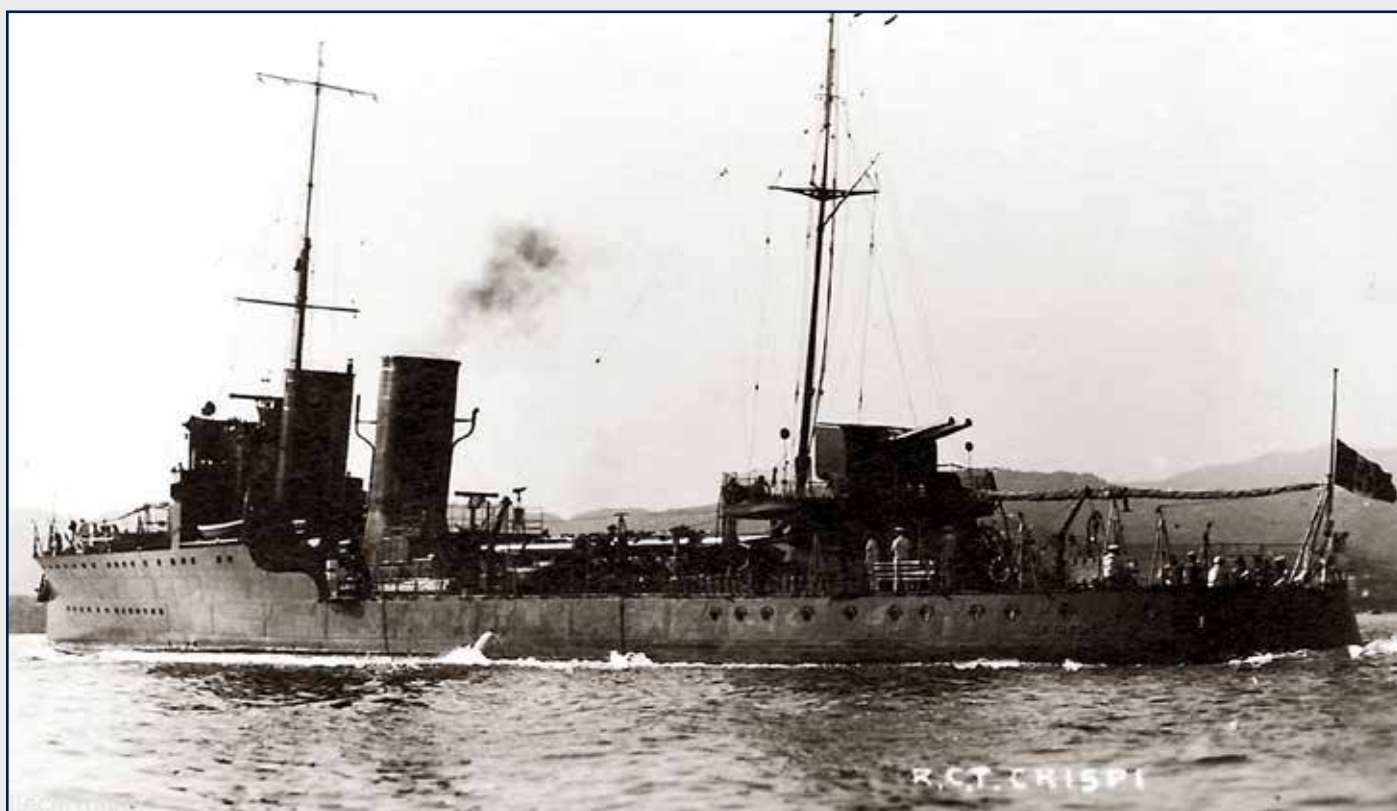
da aerei ma da cariche esplosive piazzate da partigiani greci) ed erroneamente identificata dai primi rapporti d'intelligence britannici come l'ex Crispi era in realtà la TA 17, ex San Martino.

Parimenti errata è l'asserzione, contenuta nel libro "Improvise and dare" di J. S. Guard, secondo cui la TA 15 sarebbe stata gravemente danneggiata da un attacco di incursori britannici con mine adesive a Lero nella notte tra il 17 ed il 18 giugno 1944 (e poi rimorchiata al Pireo per le riparazioni, venendovi affondata da un bombardamento aereo il 12 ottobre 1944): in quell'attacco furono danneggiate la TA 14 e la TA 17.

È possibile che lo scambio di sigle identificative tra queste Crispi e San Martino, avvenuto nel novembre 1943, sia

all'origine di questi equivoci.

Il Francesco Crispi giace tutt'ora sul fondo del Mar Egeo.





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

IL VENDITORE DI ARAGOSTE

di Vincenzo Testaverde, tratto da marinai.it



Lavoravo alla DIM "Divisione Impianti e Manutenzioni" dell'Elettronica SpA di Roma, una società creata da Filippo Fratalocchi, "un marchigiano doc", i cui clienti erano le forze armate di vari paesi; si era distinta per avere, con le sue apparecchiature, contribuito e consentito agli israeliani di vincere la guerra dei 6 giorni nel 1967.

Mi ero da poco trasferito da Taranto, città in cui ero stato assunto per accudire alle installazioni, collaudi e manutenzioni di questi sistemi complessi di cui molte navi si stavano dotando, a Roma, nella sede nuova di zecca della ditta in espansione.

Il rientro che avevo chiesto, avrebbe comportato un ampliamento del mio bagaglio tecnico, adesso si aggiungevano: Esercito, Aeronautica ed alcune postazioni di sorveglianza dei servizi.

Erano tempi pionieristici, l'elettronica digitale era agli albori, le valvole e i sistemi analogici facevano da padrone, le soluzioni di ogni tipo erano in continua evoluzione, arrancavano appresso alla tecnologia. Non era raro durante un'installazione doversi costruire lì per lì un circuitino con qualche transistor, sulle piastre di bachelite millefori, per sincronizzare le apparecchiature nuove a quelle in dotazione.

Una delle prime attività, fu quella di monitorare, l'effetto di una contromisura radar, da nave ad aereo. La nave era l'Artigliere: un vecchio cacciatorpediniere di base a La Spezia, utilizzato per esperimenti di vario tipo.



L'aereo era l'S2F della Grumman: un bimotore, quadriposto americano, messo a punto nel 1962 per la caccia antisom.

Li chiamavano, aerei bara. Quando ero ancora militare di Marina, era avvenuto che uno di questi finisse in mare disintegrandosi.

Per la ricerca dei sommergibili gli S2F dovevano volare lenti e a bassa quota, bastava un vuoto d'aria ovvero una corrente discensionale per creare situazioni critiche, si volava indossando sia il salvagente che il paracadute: impattare a 100 nodi sull'acqua è come sbattere contro un muro.

A parte questo aspetto operativo erano aerei robusti con le ali ribaltabili per agevolare lo stoccaggio nelle portaerei.



Quando ci volai io, 1973, ne mandarono 2 in missione da Sigonella a Pisa, uno era di supporto, qualora il primo avesse avuto qualche inconveniente, ...cominciavano a scarseggiare soldi e pezzi di ricambio, ma questo succede anche adesso con gli aerei della Cavour.

Il Grumman, come mi fece notare il giovane comandante nell'ambito della missione di volo, poteva tranquillamente reggersi e fare manovre con un solo motore, mettendo l'altro con l'elica a bandiera: vidi l'elica del motore di destra fermarsi e mettersi in verticale rispetto all'ala, mentre l'aereo effettuava un piccolo rollio "questo movimento d'ali, viene usato dai piloti anche in segno di saluto".

Nessuno dei miei colleghi, molti dei quali non avevano nemmeno fatto il servizio militare era disposto a volare, mi offrii io, non mi pareva vero di fare quell'esperienza. Mi organizzai: costruii un amplificatore audio da collegare a un videoregistratore, quelli professionali a batteria di una volta, con due

bobbinone e tante testine, presi una telecamera con vari cavetti di adattamento, un accumulatore da automobili per alimentare il tutto, treppiedi, cinghie cinghiette, borsa attrezzi, e via con una Fiat 128 affittata dalla Herz.

A Pisa mi incontrai con i due equipaggi dei due Grumman, avemmo un briefing dove discutemmo le informazioni che avevamo in comune.

L'esercitazione sarebbe avvenuta sul cielo tra La Spezia e Livorno, consisteva nel simulare un attacco aereo notturno da cui il target: la nave Artigliere, si sarebbe difesa con le contromisure elettroniche.

Mi affiancarono un maresciallo motorista per aiutarmi nella predisposizione delle mie cose. La telecamera la fissai sul treppiedi bene ancorato, sopra la testa del radarista, in modo che potesse riprendere lo schermo del radar, registratore e accumulatore fissati uno sotto un sedile, l'altro imbragato in modo da poter azionare i tasti e regolare i livelli, poi facemmo alcuni esperimenti per registrare le voci interne delle cuffie microfonate, smontammo qualche pannello, e con qualche filtro "condensatore e resistenza", schermature e artifici vari, riuscii ad abbattere un fastidioso rumore a 400 Hertz, che veniva fuori dall'alternatore di bordo quando i motori erano accesi. Alla fine tutto pareva funzionasse, e nell'altoparlante del mio amplificatore, si sentivano come in un film le comunicazioni tra i due equipaggi: nave è aereo. Io, nelle operazioni di decollo e atterraggio, occupavo il posto del radarista, una volta staccati da terra, mi sganciai le cinture, tolsi la cuffia, pur mantenendo salvagente e paracadute, e in piedi, reggendomi a un cilindro con un oblò da cui si monitorava il livello dell'olio dei motori, regolai il fuoco della telecamera



connessa al registratore, poi mi misi in mezzo tra i due piloti, e potei seguire gli eventi sia guardando dalla carlinga il panorama con il mare è le imbarcazioni piccole come matite, che attraverso un secondo ripetitore radar che stava in mezzo ad una miriade di altre manopole e indicatori.

Il parlato lo sentivo sull'altoparlante del mio amplificatore. Nei momenti di stasi, quando si riprendeva quota per rifare un altro passaggio basso, mi rimettevo al posto del radarista, reindossavo la cuffia e fermavo tutto per risparmiare batteria.

Col maresciallo motorista, un catanese intraprendente, come molti catanesi, entrammo in confidenza, mi disse che aveva un'altra attività, faceva il sub, si occupava del recupero di relitti, si era pure inventato un marchingegno per agganciare i reperti sul fondale; non era tutto qui, mi disse pure che con altri soci stava trattando per l'acquisto di uno o due aerei che l'Aeronautica doveva dismettere e metteva all'asta, non ricordo se parlò dei C119, li volevano utilizzare per il commercio di aragoste, trasportandole vive appena pescate, dalla costa d'Avorio in Europa, Italia e Spagna sarebbero state i primi clienti.

Il discorso si fece più serio e coinvolgente dopo un pranzo che la ditta mi autorizzò ad offrire ai due equipaggi, per riconoscenza della loro disponibilità, e per coronare la buona riuscita dell'operazione: oltre alle registrazioni c'erano i protocolli dell'esercitazione, che testimoniavano le varie fasi: quando la nave azionava le contromisure elettroniche spa-



rivano tutti i bersagli dallo schermo radar dell'aereo. In una operazione reale, notturna, l'aereo non avrebbe più visto la nave, che di contro ormai era in grado di puntare le armi su di lui, trasformandosi da preda a predatore.

Restammo in contatto per diverso tempo, poi subentrarono altri fattori, lui aspettava il momento buono per congedarsi, io nel frattempo avevo cambiato lavoro.

Sono un pescivendolo mancato il Grumman S2F l'ho rivisto al museo storico dell'Aeronautica a Vigna di Valle sul lago di Bracciano



GUIDA ALLA PROPAGAZIONE RADIO

COME FUNZIONANO LE ONDE HF?



SFI – SOLAR FLUX INDEX

Più **ALTO**, più bande **APERTE**



DEBOLE

BUONO

FORTE

20m • 17m • 15m

SN – SUNSPOT NUMBER

Più **MACCHIE**, più **IONIZZAZIONE**



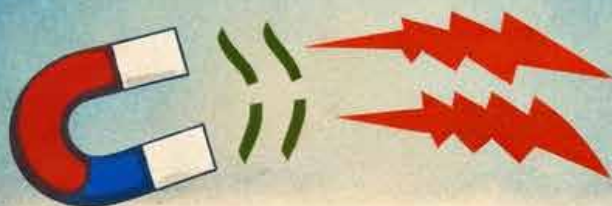
BASSO

MEDIO

ALTO

LIVELLO della MUF

A / K – INDICI GEOMAGNETICI



A BASSO / K BASSO,

• Segnali **PULITI**

• 40m • 80m **OK**

NOISE – LIVELLO DI RUMORE



Più **BASSO**,
più **DX** in **NOTURNA**



ASCOLTI PROFONDI

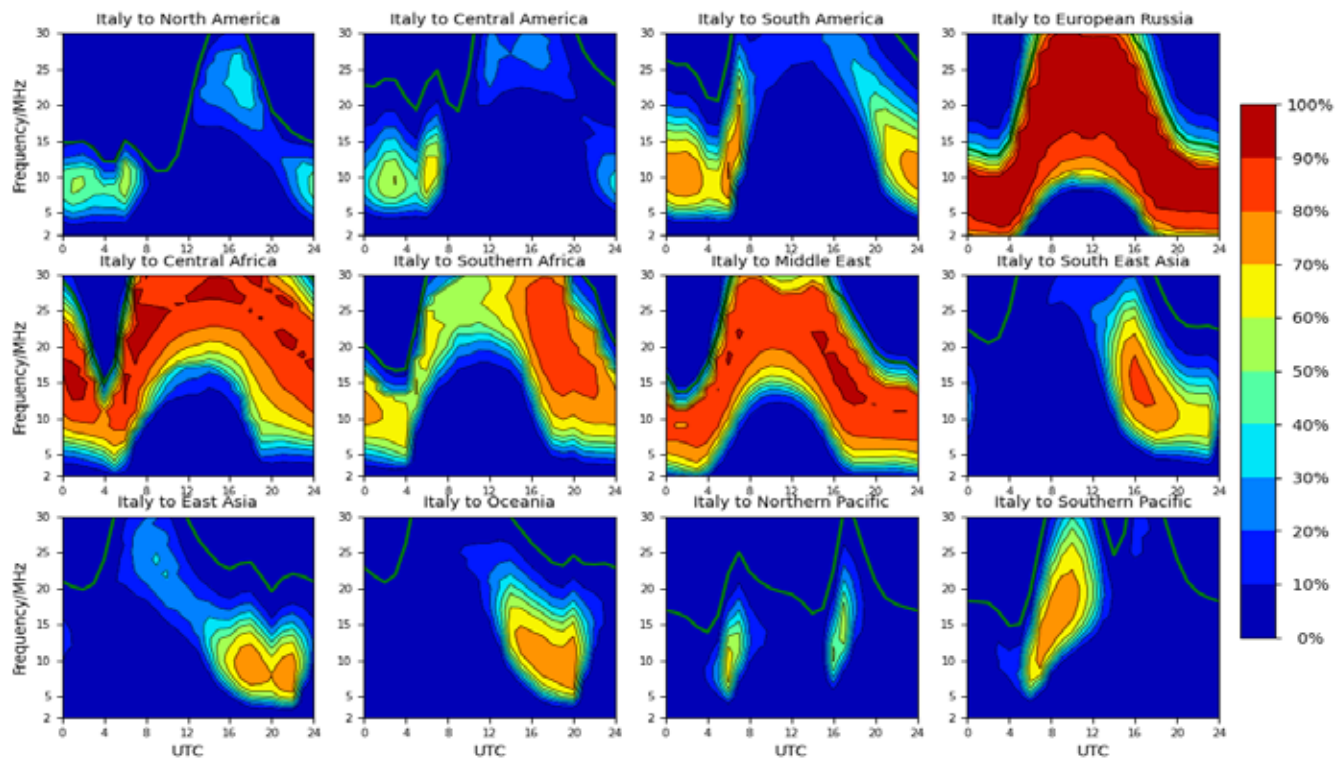
HAM PROJECT

OPERATE WITH PASSION • THINK FORWARD

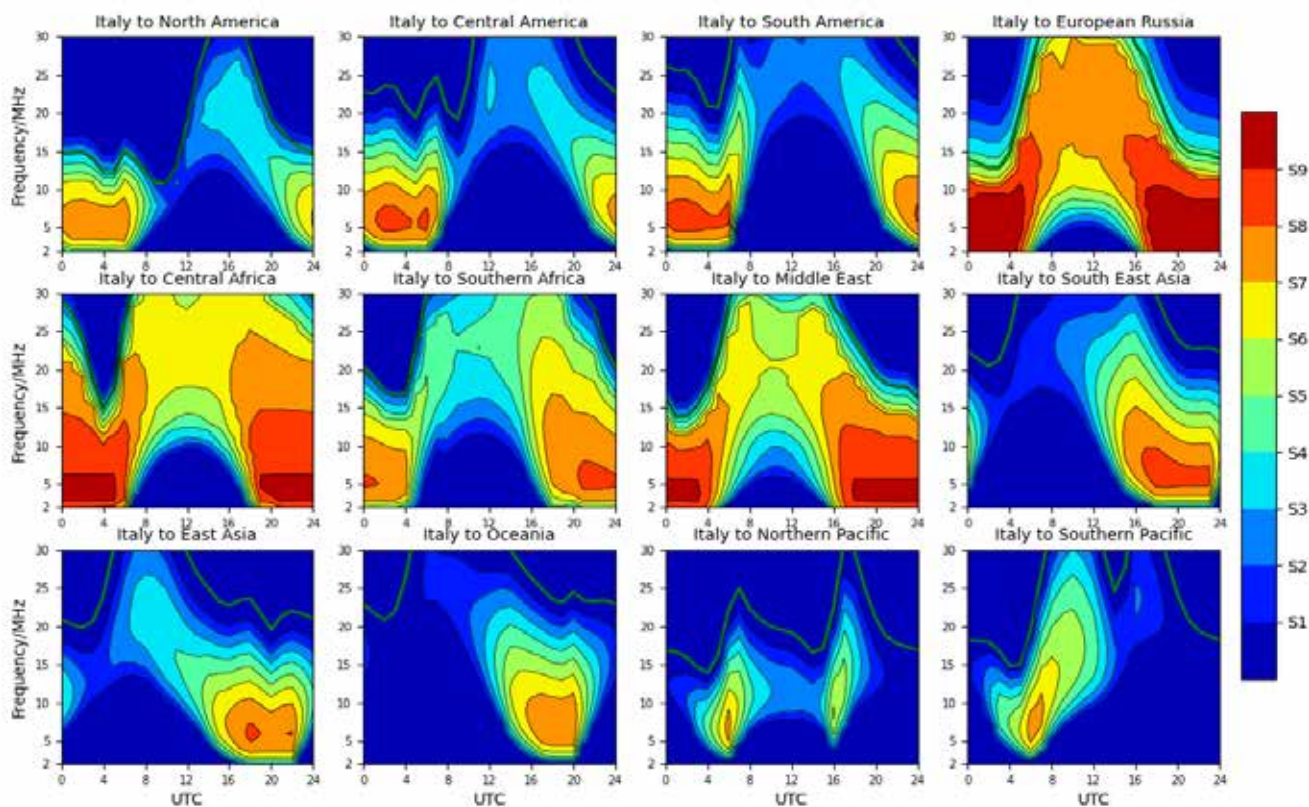
PROPAGAZIONE DI OTTOBRE 2026

di Maurizio Diana, IU5HIV MI-1446

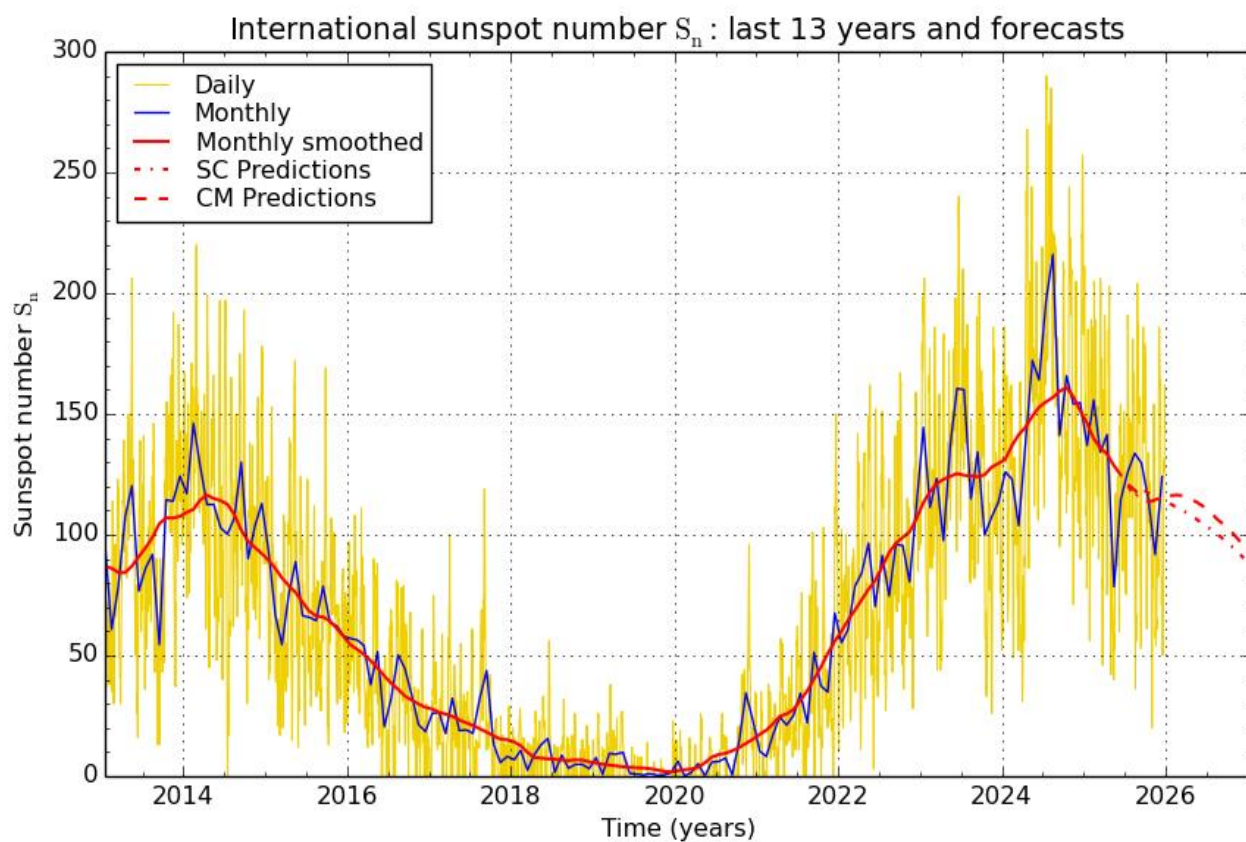
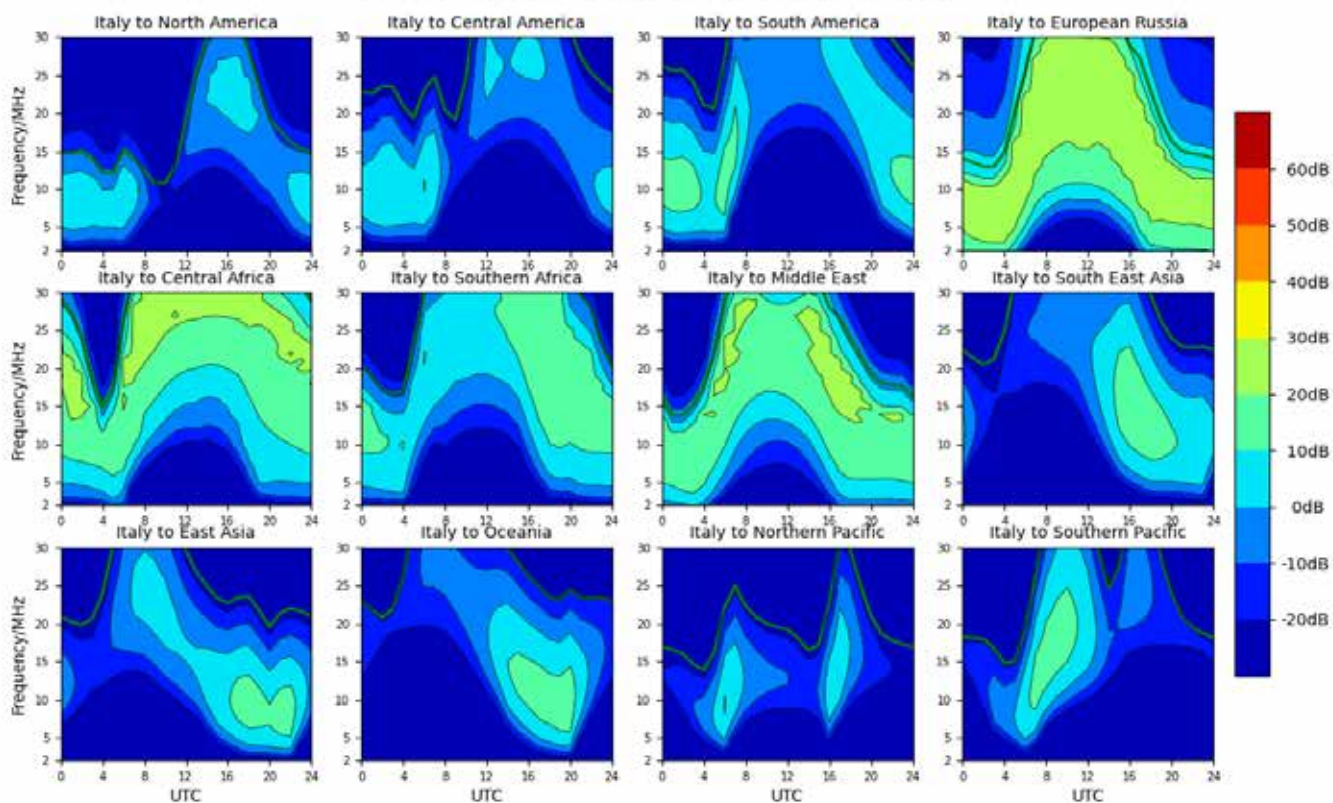
October 2026 ($R_{12}=102.0$) Propagation Planner: Reliability (UTC)
SSB (Usable) BW: 3000.0Hz SNR: 6.0dB Tx. Power: 100.0W



October 2026 ($R_{12}=102.0$) Propagation Planner: Signal Strength (UTC)
SSB (Usable) BW: 3000.0Hz SNR: 6.0dB Tx. Power: 100.0W



October 2026 ($R_{12}=102.0$) Propagation Planner: SNR (UTC)
SSB (Usable) BW: 3000.0Hz SNR: 6.0dB Tx. Power: 100.0W



SILSO graphics (<http://sidc.be/silso>) Royal Observatory of Belgium 2026 January 20

NUOVA ID CARD ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM

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

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

it9mrm@assoradiomarinai.it

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



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

- Top Left:** The coat of arms of the Italian Republic.
- Top Center:** The text "ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI" in blue, flanked by two yellow stars.
- Top Right:** The ARMI logo, a blue diamond shape with a white anchor and the letters "ARMI".
- Left Side:** A large rectangular box with a red border, intended for a photo.
- Right Side:** The text "Affiliata A.R.I." in blue, followed by three labels: "Nominativo:", "Cognome:", and "Nome:", each followed by a horizontal line for text entry.
- Bottom Center:** A small horizontal line for a signature.





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.

Le cartoline QSL non sono solo una conferma di collegamento radio, ma anche una finestra sul mondo. Quelle a tema navale raccontano la passione dei radioamatori per il mare e per la navigazione, unendo tecnologia, avventura e bellezza.

TRA MARE E RADIO

Molte stazioni radioamatoriali operano da navi, isole, fari o basi navali, portando il segnale radio oltre i confini. Le loro QSL, spesso illustrate con immagini di navi militari, velieri storici, sommergibili, porti e paesaggi marini, sono veri e propri pezzi da collezione.

UNA COLLEZIONE CHE NAVIGA NEL TEMPO

Le QSL presentate in questa pagina provengono dalla collezione dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani e rappresentano stazioni diverse per Paesi, mezzi e storie.

Ogni cartolina ha dietro di sé viaggi, collegamenti e amicizie nate sulle onde radio.

PASSIONE CHE UNISCE

Il collezionismo delle QSL navali è molto più di un hobby: è un modo per mantenere vivi i legami tra radioamatori e marinai, tra passato e presente, tra terra e mare.

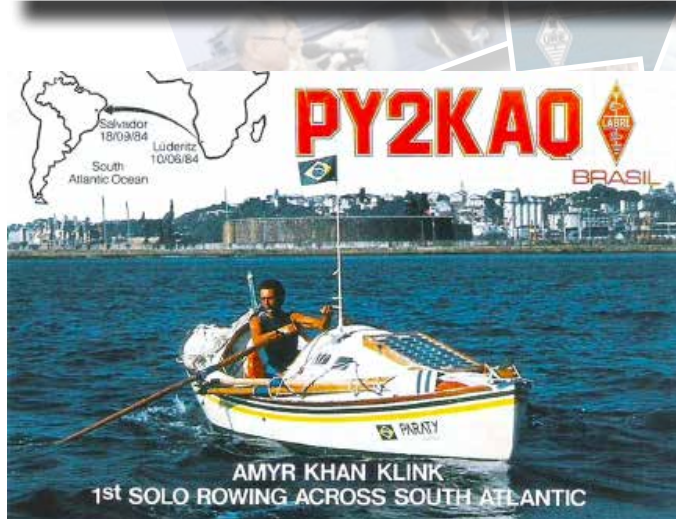
Continua a condividere la tua passione: ogni QSO può diventare una nuova storia da collezionare!



VUOI PARTECIPARE?

Hai anche tu QSL a tema navale nella tua collezione? Invia la foto e una breve descrizione alla redazione del Bollettino: potrebbero essere pubblicate in un prossimo numero!

*Il mare è il nostro orizzonte,
la radio è il nostro ponte.
73 de ARM?*





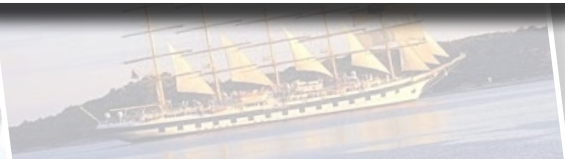
DM200TUS

20th anniversary of the submarine museum in Sassnitz 2022

EA2NA

OP: GERMAN VILLALMANZO
ARRABAL DEL SUR N° 24
E 31360 FUNES (NAVARRA)
SPAIN

DME 31107
Locator IN92CH



K1USN

USS SALEM CA139 RADIO CLUB
Quincy, Massachusetts

KK5W

SEA WOLF PARK
PELICAN ISLAND
GALVESTON, TEXAS
IOTA -- N.A. 143

DE 238



PB50RNARS

Special Dutch Campaign
TO CELEBRATE THE GOLDEN JUBILEE OF RNARS
The Royal Naval Amateur Radio Society

The Netherlands • DD zone 18 • ITU zone 27 • Loc. J033JU

On April 6th JONG PACXAW - RNARS-903

F465

OPERATOR:	SZ465CG	QSO WITH:	IT9MRM
DATE	2026-03-20	TIME	18:14
BAND	30M	MODE	CW
FREQ	10.106	RST	599



FOTO STORICHE



Fregata ANDROMEDA (ex USS Wesson, DE 184) (1943 -1971)



Nave trasporto acqua ADIGE (ex USS YW92) (1944-1989)



LA STAZIONE RADIO DI...

Passione, tecnologia e comunicazione al servizio della nostra attività.



LA QSL DEI SOCI

Le nostre QSL: custodiamo ogni collegamento.





COMMANDER PLAQUE



ONORA IL TUO GRADO. PORTALO CON TE, SEMPRE.



3 SIMBOLI. 3 GRADI. 1 APPARTENENZA.



CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCELLO



MATERIALI
PREMIUM



INCISIONE
PRECISA



IDEALE COME
REGALO



RESISTENTE
NEL TEMPO

Essere Comandante è un onore. Portalo con te.



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



CONTRIBUTI

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: 4023601045297900 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);
- PAYPAL: t9mrm@gmail.com
- IBAN: IT64E0306984620100000004132 Banca Intesa-S.Paolo Filiale di Augusta



CARATTERISTICHE DELLA PLAQUE

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



INFORMAZIONI

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

COME OTTENERE LE PLAQUE PER LA TUA STAZIONE



Per ogni categoria di Plaque sono richiesti specifici requisiti di appartenenza.



1ª CATEGORIA: CC PLAQUE - BRONZE

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);



2ª CATEGORIA: CF PLAQUE - SILVER

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);



3ª CATEGORIA: CV PLAQUE - GOLD

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);



Per gli elenchi completi delle Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana e dei Nominativi speciali ARMI, consultare il sito ufficiale ARMI.



ARMI

ASSOCIAZIONE RADIMATORI
MARINAI ITALIANI



ADMIRAL PLAQUE

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

★ REGOLAMENTO ★

La **ADMIRAL Plaque** è il massimo trofeo che viene rilasciato ai **Radioamatori di Marina** che con la loro abilità e bravura sono riusciti ad ottenere le tre **COMMANDER PLAQUE** e i tre diplomi (bronzo, argento ed oro) del **REGIA MARINA AWARD**.

Possono avanzare richiesta qualsiasi radioamatore o SWL che abbiano assolto i requisiti su menzionati e risultino dagli elenchi ufficiali del rilascio delle tre **COMMANDER PLAQUE** e dei tre diplomi del **REGIA MARINA AWARD**.

La plaque ha la base in legno stile marina, dalle seguenti misure 26 x 21, la placca è di colore dorata, misura 15 x 20, il grado di contrammiraglio è in originale e lavorato a mano su panno rigido, viene innestato nella placca, il resto è serigrafato con colori brillanti. Il nominativo è serigrafato su una placchetta d'orata.



Va richiesto all' Award manager :

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

email: it9mrm@gmail.com



COSTO DELLA PLACCA

€ 70,00

(comprensivi di spese
di spedizione)

Per le stazioni all'estero
bisogna contattare la sede
per il costo della spedizione.

I CONTRIBUTI POSSONO ESSERE VERSATI NEI SEGUENTI MODI:



POSTEPAY: 4023601045297900
intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z)



PAYPAL: t9mrm@gmail.com



IBAN: IT64E03069846201000000004132
Banca Intesa-S.Paolo Filiale di Augusta



NUOVO DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

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



Il nuovo Diploma di Attestazione ARMI può essere richiesto da tutti i soci **iscritti** all'ARMI. Sarà rilasciato solo in formato grafico (JPG) ed inviato via email.

Per il rilascio dell'attestato è richiesto un **contributo volontario di almeno 5 Euro**, di cui una parte sarà donata all'Istituto Andrea Doria.

Ulteriori informazioni le trovate sul nostro sito web.

La richiesta va inviata al seguente indirizzo:

-  Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.)
-  Alberto Mattei (IT9MRM)
-  Via Enrico Millo, 20
-  I-96011 Augusta (SR) – ITALY
-  <http://www.assoradiomarinai.it>





LE QSL DEI RADIOAMATORI DI MARINA



LE QSL DEI RADIOAMATORI

di Marina sono printed.it



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it

SEGUI
QSL CARD BY IT9EJW
SU



PROGETTAZIONE
GRAFICA
PROFESSIONALE



STAMPA DI
ALTA QUALITÀ
SU CARTONCINO
PREMIUM



SPEDIZIONI
RAPIDE IN ITALIA
E ALL'ESTERO



ESPERIENZA
E PASSIONE
AL TUO SERVIZIO

CALENDARIO EVENTI

2026

1 - 7 Ottobre	Award Regi Sommergibili
11 - 12 Ottobre	Award Regia Marina - Battaglia di Capo Passero
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
5 -6 Dicembre	International Naval Contest - Sponsored by HNARC
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



L'A.R.M.I. PRESENTA

LE NAVI DELLA REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



**DOCUMENTAZIONE
ESCLUSIVA**
RICERCHE STORICHE
E APPROFONDIMENTI
INEDITI



**LE GRANDI UNITÀ
DELLA REGIA MARINA**
CORAZZATE, INCROCIATORI,
CACCIA TORPEDINIERE,
SOTTOMARINI E MOLTO ALTRO



**UN RICONOSCIMENTO
PER LA MEMORIA**
UN DIPLOMA UNICO
PER CHI AMA LA STORIA
E LA MARINA MILITARE

VIVI LA STORIA. ONORA IL VALORE. RICORDA IL SACRIFICIO.

www.assoradiomarinai.it



AWARD REGIA MARINA – NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager

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)

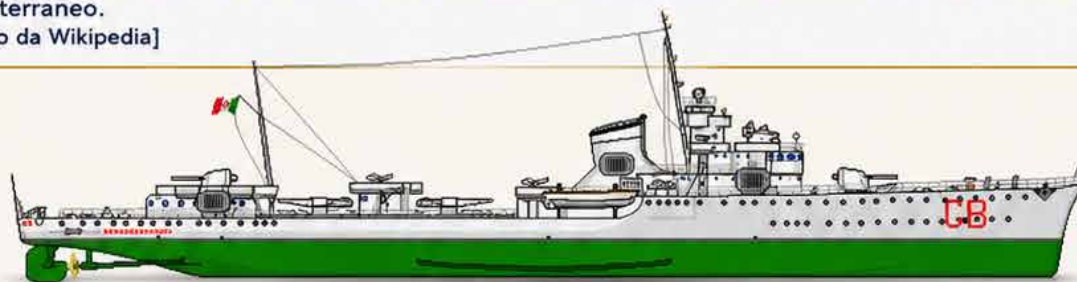
”

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]





AWARD REGIA MARINA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager



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) ed una Corazzata (Oro). Inoltre viene rappresentata in ogni diploma sul lato destro la Medaglia al valor Militare della Regia Marina (in bronzo, argento ed oro per ogni categoria di diploma). Il Diploma è conseguibile da **tutti** gli OM e SWL del mondo.

L'award fa parte dei diplomi permanenti dell'ARMI.



DATA DI INIZIO

01.01.2019



STAZIONI ACCREDITATE

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



PARTECIPAZIONE

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



PUNTI

Ogni stazione accreditata vale 1 punto



CATEGORIE

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



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.





AWARD REGIA MARINA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager



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 della "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:

- ✉ **POSTEPAY**
n. 4023600964377842 intestata a Mattei Alberto;
- 💰 **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.



OGNI STAZIONE ACCREDITATA 1 PUNTO



CATEGORIE (FONIA - MORSE - MISTO - DIGITALE)



BRONZO 15 PUNTI



ARGENTO 25 PUNTI



ORO 50 PUNTI



TOP HONOUR PLAQUE 75 PUNTI



DIAMOND CUP 100 PUNTI



PARTECIPAZIONE

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



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



LE TRE VERSIONI DEL DIPLOMA



BRONZO



ARGENTO



ORO



AWARD
REGIA



MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



AWARD'S

SQUADRA
NAVALE

SQUADRON & DIVISION SHIP'S

MORE THAN **20** FREE DIPLOMAS OF SHIPS

ASSORADIOMARINA.IT



★ AWARD

SQUADRA NAVALE

INTEGRATO NEL NUOVO AWARD DELLA REGIA MARINA



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



PRIMA SQUADRA NAVALE

La prima Squadra Navale è composta da:

- V[^] Divisione Corazzate: Giulio Cesare (GC) - Cavour (CV) - Duilio (DU) - Doria (DO);
- IX[^] Divisione Corazzate: Littorio (LT) - Vittorio Veneto (VV) - Roma (RO);
- I[^] Divisione Incrociatori: Zara (ZA) - Gorizia (GO) - Fiume (FI);
- IV[^] Divisione Incrociatori: A. Da Barbiano (BA) - L. Cadorna (LA) - A. Di Giussano (GI) - A. Diaz (DI)
- VIII[^] Divisione Incrociatori: Duca degli Abruzzi (AZ) - G. Garibaldi (GG);
- III[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: F. Nullo (NL) - N. Sauro (SU) - D. Manin (MA) - C. Battisti (BT)
- V[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Pantera (PT) - Tigre (TI) - Leone (LE)
- VII[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Freccia (FR) - Dardo (DA) - Saetta (SA) - Strale (ST)
- VIII[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Folgore (FG) - Fulmine (FL) - Baleno (BO) - Lampo (LP)
- IX[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Alfieri (AF) - Orian (OA) - Carducci (CD) - Gioberti (GB)
- XIV[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Vivaldi (VI) - Da Noli (DN) - Malocello (MC) - Pancaldo (PN)

- XV[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Pigafetta (PI) - Da Mosto (DM) - Da Verrazzano (DV) - Zeno (ZE)
- XVI[^] Squadriglia Cacciatorpedinieri: Da Recco (DR) - Pessagno (PS) - Tarigo (TA) - Usodimare (US);
- I[^] Squadriglia Torpediniere: Airone (AO) - Ariel (AE) - Aretusa (AU) - Alcione (AC)
- II[^] Squadriglia Torpediniere: Papa (PA) - Montanari (MN) - Chinotto (CN)
- III[^] Squadriglia Torpediniere: Prestinari (PR) - Audace (AD) - Gru (GU) - Minerva (MI)
- IV[^] Squadriglia Torpediniere: Stocco (SO) - Missori (MO) - Sirtori (SR) - Ibis (IB)
- V[^] Squadriglia Torpediniere: Schiaffino (SF) - Dezza (DZ) - La Farina (LF) - Abba (AB) - Albatros (AA)
- VI[^] Squadriglia Torpediniere: Orione (ON) - Orsa (OS) - Pegaso (PG)
- VII[^] Squadriglia Torpediniere: Bassini (BS) - Fabrizi (FB) - Medici (MD)
- VIII[^] Squadriglia Torpediniere: Lupo (LU) - Lince (LC) - Lira (LR) - Libra (LB)



STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

 V ^A DIVISIONE CORAZZATE 66 - 6V - 6I - 6N	IQ9AAM - IK5AIO - IK2SOE - IT9AOI	 IX ^A DIVISIONE CORAZZATE 1T - 1V - 1N	IQ9MQ - IZ1GJK IZ0XZD
 I ^A DIVISIONE INCROCIATORI 7A - 6N - 6I	IU7QCI- IU8RYK - IQ4JHE	 IV ^A DIVISIONE INCROCIATORI 1A - 1A - 6I - 6I	IT9SDU - IT9PPX - IZ0QIL - IW1QDZ
 VIII ^A DIVISIONE INCROCIATORI A7 - 66	IZ0EUX - IT9BQS	 III ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERS 1I - 6I - 6A - 6T	IZ0MQV - IZ3CAR
 V ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERS 6T - 1I - 1F	IS0HGX - IQ7QN	 VII ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERS 6R - 6A - 6A - 6T	IW0BTN - IS0HMY IW0HIQ
 VIII ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERS 66 - 6I - 6N - 1P	IK7FPU - IT9ACJ -	 IX ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERS AF - 6A - 6N - 6N	IU4DTV - IQ9SZ IQ9BF - IU4RWN
 XIV ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERS VI - 6N - 6T - 6N	IW1CDU - IT9ETC	 XV ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERS 6I - 6N - 6V - 7F	IS0IEK - IT9GHW - IU0TEZ
 XVI ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERS 6R - 66 - 7A - 1I	(4)	 I ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS A1 - A6 - A11 - A6	IK8NKQ - IT9MRM - IK5AEQ
 II ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS 6A - 6N - 6I - 6I	IT9HWM - IT9ECY	 III ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS 6R - 6N - 6I - 6I	I3VAD - IU1HGN - S53EO
 IV ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS 6N - 6N - 6R - 1I	IZ1HVD - IZ0LNP IT9JAV	 V ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS 66 - 67 - 1F - A6 - A6	IZ0JSD
 VI ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS 6N - 66 - 66	IU7LQP - IU0OTF	 VII ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS 66 - 66 - 6N	IW2JJS - IS0SZU
 VIII ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS 1I - 1F - 1R - 1R	IZ6BUV - IW9HKM - IS0FAP		

(n.) Stazioni ancora da accreditare



SECONDA SQUADRA NAVALE



SECONDA SQUADRA NAVALE

La seconda Squadra Navale è composta da:

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



STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

 II ^A DIVISIONE INCROCIATORI RN - RF - TT	IT9JKM - IQ9AAP	 III ^A DIVISIONE INCROCIATORI TR - RI - TS - PN	IT9CML - IK2MMM
 VII ^A DIVISIONE INCROCIATORI SV - PD - MF - RM	IT9HRL - IU7RAL IZ0JGE	 I ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERS TA - AD - FR - NB	IK8MFJ - I1EIS - IZ7LFP
 II ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERS FS - BR - ZF - OT	IZ1QNX - IT9ILM EA4IBF - IS0BMU	 IV ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERS CR - SF	
 X ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERS VI - IT - SF - BR	IZ8VNQ - IU7VNB	 XI ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERS AR - TN - AV - RF	IK6ARS - IU0GCO IZ0PAP - IU7TUV
 XII ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERS ON - FZ - AI - TN - IF	IS0FEZ - IU8CEU IZ0HDB	 XIII ^A SQUADRIGLIA CACCIA TORPEDINIERS RN - FZ - BG - AP	IT9CLY
 IX ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS FS - FI - MT	I1PJK - IT9IBQ IZ0VXX	 X ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS VF - SF - SI	IT9YBL
 XI ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS FS - FI - CF - ON	IK5TBI - IU8IYW IZ7LOW - IQ9PXX	 XII ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS AT - AN - AI	IT9CVX - IU6OMV
 XIII ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS FF - FP - FI	IT9GND	 XIV ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS PF - PI - PN	(3)
 XV ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS FF - SI - SM	IZ0ARL - IQ9AAD	 XVI ^A SQUADRIGLIA TORPEDINIERS MR - FM - FA - IM	IU2JYW - IU6IBX

(n.) Stazioni ancora da accreditare

★ Più di 20 diplomi dedicati alla storia della nostra Marina.

★ Facili da ottenere, appassionanti da collezionare!

★ Un viaggio nella storia navale italiana durante la Seconda Guerra Mondiale.

★ AWARD ★ REGIA MARINA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



COLLEZIONALI TUTTI!
SQUADRE NAVALI, DIVISIONI, SQUADRIGLIE E CORAZZATE



VIVI LA STORIA, COLLEZIONA L'ECCELLENZA.



WWW.ASSORADIOMARINA.IT

Award



WWW.ASSORADIOMARINA.IT

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



L'AWARD DELLE BATTAGLIE NAVALI

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager Nazionale



LE BATTAGLIE 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 diploma, da regolamento a regolamento.



APPUNTAMENTI

I diplomi sono perenni ed annuali e cambierà solo l'anno di emissione. Questo di seguito le date degli appuntamenti:

- **22 marzo** con la "Seconda battaglia navale della Sirte";
- **27 al 29 marzo** con la "Battaglia navale di capo Matapan";
- **12 al 16 giugno** con la "Battaglia navale di mezzo Giugno";
- **9 luglio 2020** con la "Battaglia Navale di Punta Stilo";
- **18 e 19 luglio** con la "Battaglia navale di Capo Spada";
- **11 al 13 agosto** con la "Battaglia navale di Mezzo Agosto";
- **11 al 12 ottobre** con la "Battaglia navale di Capo Passero";
- **11 al 12 novembre** con la "Battaglia navale del Canale d'Otranto";
- **26 al 27 novembre** con la "Battaglia navale di Capo Teulada";
- **12 al 13 dicembre** con la "Battaglia navale di Capo Bon";
- **17 dicembre** con la "Prima battaglia navale della Sirte".

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!**



VIVI LA STORIA, COLLEZIONA L'ECCELLENZA.

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

WWW.ASSOCIATIONMARINA.IT
ASSOCIAZIONE RADOMATORI MARINA ITALIANI



BATTAGLIA NAVALE DI CAPO PASSERO

11-12 OCTOBER

THE BEST WAR SHIPS REGIA MARINA
ANOTHER BEST SPECIAL AWARD



AWARD BATTAGLIA NAVALE DI CAPO PASSERO

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager

REGOLAMENTO

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

Valgono le regole dello stesso award.

Per ricevere gratuitamente l'award della "**Battaglia Navale di Capo Passero**" ed in formato grafico, bisogna contattare almeno una delle seguenti stazioni Jolly:

IK6ARS/AR - IU0GCO/AV - IU7TUV/GE - IZ0PAP/CN - IK5AEQ/AE - IK8NKQ/AO - IW0HIQ/DA - IW0BTN/FR - IS0HMZ/SA - ed almeno una stazione accreditata del Regia Marina (vedi lista riportata sul sito web).

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

* assegnazione provvisoria

Per questo award valgono solo i contatti effettuati in data 11 e 12 ottobre 2026

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



WWW.ASSORADIOMARINA.IT
ASSOCIAZIONE RADIOMATORI MARINA ITALIANI

BATTAGLIA NAVALE

CANALE D'OTRANTO



DEDICATA AL
TENENTE DI VASCELLO
GIOVANNI BARBINI
COMANDANTE DELLA TORPEDINIERA
"FABRIZI"
RICORDATO CON LA
MEDAGLIA D'ORO AL VALORE MILITARE

11-12 NOVEMBRE

LE BATTAGLIE NAVALI DELLA REGIA MARINA

UN EVENTO SPECIALE AWARD



AWARD BATTAGLIA NAVALE DEL CANALE D'OTRANTO

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager

REGOLAMENTO

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

Valgono le regole dello stesso award.

Per ricevere gratuitamente l'award della "Battaglia Navale del Canale d'Otranto" ed in formato grafico, bisogna contattare la stazione Jolly:

* IS0SZU [FB] - Torpediniera FABRIZI

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

ed almeno una stazione accreditata del Regia Marina (vedi lista sulla pagina web).

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

Per questo award valgono solo i contatti effettuati in data 11 e 12 novembre 2026

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



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.



STAMPA
DI QUALITÀ



RICAMO
PROFESSIONALE

 www.assoradiomarinai.it

 info@assoradiomarinai.it

ARMY 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
ARMY
STORE**

QUALITÀ, IDENTITÀ,
APPARTENENZA.



**PRODOTTI
SELEZIONATI**
Materiali di qualità
e massima resistenza.



**PERSONALIZZAZIONE
SU MISURA**
Stampa o ricamo con
il tuo logo e nominativo.



**PASSIONE
MARINARA**
Orgoglio e tradizione
al servizio dei Marinali.



**SPEDIZIONI
RAPIDE**
Affidabili e puntuali
in tutta Italia.

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



STAMPA
A COLORI
BRILLANTI



MASSIMA
LEGGIBILITÀ E
DETTAGLIO



QUALITÀ
PREMIUM
SU OGNI QSL



PER FAR
BRILLARE
I TUOI QSO



Fai colpo
ogni volta che
scambi la tua QSL!



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it



STAMPA A COLORI
DI ALTA QUALITÀ



CARTONCINI
PREMIUM



SPEDIZIONI RAPIDE
E SICURE



SODDISFAZIONE
GARANTITA



ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
**MARINAI
D'ITALIA**

Una volta marinaio... marinaio per sempre

ONORE • COMUNITÀ • TRADIZIONE • SOLIDARIETÀ

**DA 100 ANNI
AL SERVIZIO
DEI MARINAI
E DEL PAESE.**

L'Associazione Nazionale
Marinai d'Italia unisce
chi ha servito, serve
e ama il mare.



TRADIZIONE

Custodiamo
la storia e i valori
della Marina Militare.



COMUNITÀ

Una grande famiglia
di marinai uniti
in tutta Italia.



SOLIDARIETÀ

Sostegno reciproco
e impegno sociale
per il bene comune.



PASSIONE

L'amore per il mare
che ci accompagna
da sempre.

**DIVENTA ANCHE TU
PARTE DELLA NOSTRA FAMIGLIA!**

Partecipa alle nostre iniziative
e porta avanti con noi
lo spirito marinaresco.

TROVA LA SEZIONE
PIÙ VICINA A TE
www.marinaiditalia.com

📍 Piazza Randaccio, 2 - 00195 Roma

☎ 06.36802381 / 06.36812090

✉ segreteria@marinaiditalia.com

📱 [f](#) [ig](#) [yt](#) Marinai d'Italia

ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE

★ ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI ★

Passione, Tradizione, Amicizia



IQ9MQ

Una rete di Sezioni
e Radioamatori uniti
in tutta Italia
dalla **passione**
per il **mare** e per le
radio**comunicazioni**.



RADIOCOMUNICAZIONE
Al servizio della comunità
e della sicurezza in mare.



COLLABORAZIONE
Con Enti, Associazioni
e Istituzioni.



TRADIZIONE MARINARA
Valori, cultura e spirito
di marinaro.



AMICIZIA E CONDIVISIONE
Uniti dalla stessa passione,
in ogni angolo d'Italia.

UNISCITI A NOI!

Diventa parte della nostra grande famiglia
e porta la tua voce anche tu!



www.assoradiomarinai.it



info@assoradiomarinai.it

SEGUICI SU



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 sù menzionati.

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



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT





ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

www.assoradiomarinai.it



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