

A.R.M.I. - Associazione Radioamatori Marini Italiani

IL BOLLETTINO DEI MARINAI

www.assoradiomarinai.tk www.assoradiomarinai.tk www.assoradiomarinai.tk

bollettino periodico telematico
nr. 29/2006



Sommario:

Editoriale.....	2
News, news	3
Notiziario dei Marinai.....	6
QSL Navali.....	22
Calendario.....	23
Foto storiche.....	24
Info dai Naval Clubs	25

Edited by IT9MRM – Alberto Mattei
it9mrm@libero.it

A.R.M.I.

Sede legale: Via Gorizia, 42
Donnalucata 97010 RG

WEB: <http://www.assoradiomarinai.tk/>

e-mail: assoradiomarinai@libero.it



A.R.M.I. - Newsletter ufficiale: "Il Bollettino dei Marinai"

Editoriale

Il caldo estivo ci opprime e tra un bagno e l'altro ci dedichiamo al nostro hobby preferito, anche se la propagazione in questi ultimi tempi non è eccessivamente buona, le macchie solari sono basse e prima che avanzino ce ne vorrà del tempo!!! Nel frattempo, l'unico mezzo di comunicazione (oltre alla nostra radio) è il computer ed "internet". Con i prezzi dei p.c. molto accessibili e le compagnie telefoniche che danno ottimi contratti sulle connessioni (ADSL), anche molti irriducibili si sono convertiti a questo mezzo di comunicazione, moderno e tecnologicamente avanzato.

Per conto nostro, l'ARMI e buona parte dei suoi membri hanno sempre sostenuto le nuove tecnologie ed i sistemi digitali che sono oramai fonte principale delle comunicazioni odierne.

Molti utilizzano vari programmi per inviare posta elettronica o chattare tra i molti canali a disposizione, oppure fare QSO con i nuovi sistemi di COMM ovvero eQSO o ECHOLINK, e ne stanno nascendo molti altri. Con l'era del digitale le sperimentazioni connesse alla radio ed al computer si sono moltiplicate e con esse molti di noi radioamatori si sono dedicati a questi nuovi sistemi e allo studio e conoscenza di emissioni alternative. Ben vengano questi nuovi orizzonti, ed è giusto anche ricordare ed apprezzare quello che è stato fatto prima, ricordare quello che ci ha portato a queste nuove alternative.... Senza il glorioso CW penso che i nuovi sistemi, le nuove conoscenze tecniche, i nuovi TLC non ci sarebbero stati. Ed è giusto onorare sempre la sua conoscenza ed apprendere almeno la sua storia, oltre al suo suono.... giusto per capire quelle nuove!

Tralasciando i nostri ricordi, e ritornando alla nostra realtà ci incamminiamo alle attività NAVAL che ci aspettano prossimamente; vi avevo accennato nei bollettini precedenti di una operazione radiantistica che non si annovera negli annali dei NAVALS CLUB nazionali! Le operazioni radio a bordo di due Cacciatorpediniere della Marina Militare Italiani al termine della loro gloriosa carriera. Questo per onorare il servizio prestato in lungo ed in largo nel mediterraneo (ed oltre) e nel contempo ritornare per molti degli operatori che attiveranno le due unità, a bordo di esse dopo molti anni (anche il sottoscritto è stato imbarcato sull'ARDITO). Nel prossimo bollettino (il 30/06) che sarà inviato verso i primi di settembre, sarà dedicato totalmente all'attività sulle due UU.NN. classe AUDACE....(un numero speciale!).

Oltre al buon articolo che Orazio ha dedicato all'evento e che ha inviato a Radio Rivista ed a Radio Kit (di prossima uscita), in questo numero vi segnalo anche l'articolo scritto sempre dal nostro "giornalista Orazio" sull'attività effettuata dal Museo Tecnico Navale di La Spezia con delle bellissime foto a ricordare l'evento compiuto.

Vi segnalo un articolo di *Enrico Butteri Rolando* tratto dal sito web <http://www.cronologia.it> molto interessante, da leggere tutto d'un fiato, riguardante la storia dei nostri sommergibili nella seconda guerra mondiale. Infine il nostro solito amico, membro ARMI nonché Chairman del MFCA, OE6NFK, Werner ci ha inviato delle foto riguardanti le unità navali austriache che operano, hanno operato e che opereranno nelle attività NAVAL.

Con questo termino la lunga premessa, voglio augurarvi buone vacanze (per chi si accinge al grande esodo estivo) e di non dimenticarvi della vostra Radio.....! oltre agli attrezzi per il Mare...!

....buona lettura! ... buoni DX-naval!!! E BUON BAGNO!!!!!!

A close-up photograph of a right hand holding a black fountain pen, signing a piece of paper. The signature is written in cursive and reads "sincerely 73's, IT9MRM Albert Mattei". The hand is wearing a white shirt cuff.

Coordinatore Nazionale ARMI
Membro: INORC 363; MF 943; MFCA 117

NEWS, NEWS, NEWS

ARMI E ARI INSIEME PER UN EVENTO ECCEZIONALE

Di seguito viene trascritto l'articolo che Orazio ha preparato ed inviato per la pubblicazione su Radio Rivista organo ufficiale dell'A.R.I..



Siamo giunti al traguardo finalmente, la macchina organizzativa che era partita già da tempo, quasi in sordina, è giunta al capolinea. L'ARMI, Associazione Radioamatori Marinai Italiani, e L'ARI sono lieti di far partecipe tutta la comunità dei radioamatori italiani, e non solo, del primo *Award Special Event II1ARD e II1ARU*. Evento eccezionale dunque, detto senza alcuna forma di altisonanza, il primo in Italia dopo gli esperimenti effettuati da Marconi a Bordo delle navi della Marina Militare. Vediamo di cosa stiamo parlando. In occasione dell'ultimo ammaina bandiera dei due cacciatorpediniere Ardito ed Audace, di base presso la base navale di La Spezia, che avverrà nei giorni 29 e 30 settembre, un team di radioamatori metterà piede per due giorni sulle due Navi per attivarle in occasione di questo speciale evento. Il tutto al fine di far conseguire un diploma, i cui proventi, andranno a finanziare l'associazione *Andrea Doria* che si occupa del sostentamento dei figli dei marinai caduti in servizio, e in secondo luogo dare la possibilità a quante più persone possibili di imbarcarsi per un giorno, almeno idealmente, a bordo di due navi da guerra. Si vuole, con questa occasione, dare anche un degno saluto alle due navi, che con i loro cinque cannoni e tre sistemi missilistici imbarcati, sono state le più armate d'Europa. Tra i radioamatori che faranno parte del team, alcuni hanno anche fatto parte degli equipaggi delle due unità navali, come il caso dello scrivente, e quindi questo evento assume la doppia valenza di un gradito ritorno a bordo di quelle navi che per anni hanno rappresentato il nostro quotidiano luogo di lavoro. Per dare maggior risalto alla manifestazione, che mi ripeto, è la prima in Italia dopo tanti anni, abbiamo cercato di coinvolgere quante più persone possibili. Abbiamo contattato sponsor, leggasi *EH* ed *ECO Antenne*, che hanno già dato la loro disponibilità, mentre attendiamo risposte dalla Marcucci e dalla Ical, per fornire gli eventuali apparati che comporranno le due Stazioni Radio che verranno installate sulle due navi. Una doverosa e particolare menzione, meritano il coordinatore nazionale *Alberto Mattei IT9MRM* e il Guardiamarina *Stefano Fonda*, coordinatore per l'area nord dell'ARMI, che si sono profusi per ottenere tutte le autorizzazioni dallo Stato Maggiore della Marina, autorizzazioni che sono

giunte in porto, dopo lunghi vagli da parte degli organi competenti. Questo scritto, ha dunque lo scopo di mettere sull'avviso tutti i colleghi, che stanno attendendo questo evento con trepidazione, naturalmente dopo le operazioni vi saranno ulteriori informazioni che descriveranno tutta la manifestazione anche sotto gli aspetti tecnici, di confronti effettuati sulle antenne e sulle radio utilizzate, un modo come un altro per curare anche gli aspetti di carattere tecnologico, pur operando in occasione di un particolare evento. Dopo le operazioni effettuate dal Museo Tecnico Navale, questo rappresenta il secondo tassello di quello che, speriamo diventi, una fattiva e lunga collaborazione tra la Marina Militare ed i Radioamatori, che da sempre portano avanti quelle tradizioni, che furono di tutti quei radiotelegrafisti che per tanti anni solcarono le onde a bordo delle unità navali. Quindi non mi resta che dirvi....benvenuti a bordo!

*Capo di 1° Classe Orazio De Maria
IZ1CCH ARMI n° 113
Seg. Sezione ARI di Bra*

II 1 ARU



TESSERINI E BADGE ARMI

Gli amici di La Spezia hanno approntato dei tesserini e dei badge per uso personale identificativo dell'A.R.M.I. chi lo volesse, prossimamente il file, può prelevare direttamente dal nostro sito WEB e stamparlo con una semplice stampante a colori!

	 ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI
	Tessera A.R.M.I. n. 113 AREA: NORD MEMBRO: NAVALE <input checked="" type="checkbox"/> ASSOCIATO <input type="checkbox"/> (1) SOTTUFFICIALE (2) DE MARIA (3) ORAZIO nato a ACICASTELLO (CT) il 31/07/1967 residente a SANFRE' (CN) via O. MILANO n. 67 IL COORDINATORE NAZIONALE <i>(1° Mar. Alberto MATTEI)</i>
Firma del titolare <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> Nominativo IZ1CCH </div> </div>	(1) Grado, (2) Cognome, (3) Nome.

FACSIMILE DI TESSERA A.R.M.I.

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI		
	Grado	Area di
	Capo di 1^ Classe	NORD
	Nome	Tessera A.R.M.I. n°
	Orazio	113
	Cognome	Nominativo
DE MARIA	IZ1CCH	
Data e luogo di nascita 31 - 07 - 1967 ACICASTELLO (CT)		

FACSIMILE DI BADGE A.R.M.I.

Notiziario dei Marinai

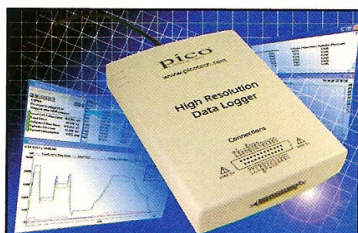
MUSEO TECNICO NAVALE DI LA SPEZIA

Articolo tratto da RadioKit nr. 6 – Giugno 2006 pag. 100.

NUOVI DATALOGGER MULTICANALE PICO ADC-20 e ADC-24 USB

P.C.B. Technologies annuncia gli ultimi arrivati nella gamma di prodotti per l'acquisizione di dati, i modelli ADC-20 e ADC-24 di registratori di dati con USB della Pico Technology. Con una risoluzione fino a 24 bit in grado di rilevare piccole variazioni di segnale, un'accuratezza dello 0,1% per letture affidabili e fino a 16 canali, questi registratori di dati offrono prestazioni superbe in un pacchetto pratico e di semplice utilizzo. La porta USB facilita la connessione e l'installazione, eliminando la necessità di un alimentatore esterno.

I nuovi registratori di dati offrono una soluzione conveniente per la misurazione e la registrazione dei segnali di tensione con un PC o un laptop (dotati di Windows 98SE, ME, 2000, XP o successivi) con una porta USB. Quando viene utilizzato con il software PicoLog® per la registrazione dei dati, le unità possono effettuare fino a 1 milione di campionamenti alla frequenza di campionamento prescelta, per una visualizzazione in tempo reale o per memorizzare i dati su disco rigido per un'analisi successiva. ADC-20 dispone di 4 canali differenziali per la massima accuratezza, che possono essere utilizzati anche come 8 canali singoli per una maggiore flessibilità; ADC-24, invece, dispone di 8 canali differenziali utilizzabili anche come 16 canali a uscita singola. Gli ingressi sono dotati di 7 intervalli di tensione programmabili per supportare un'ampia gamma di segnali e sensori. Tutti gli ingressi analogici sono dotati di protezione da sovraccarico per +/- 30 V mentre gli ingressi differenziali sono isolati galvanicamente per eliminare interferenze di terra. Entrambe le unità sono dotate di uscite a +/- 5 V per alimentare i sensori, mentre ADC-24 offre in più 4 linee digitali di ingresso/uscita. Con PicoLog, o con un altro software dell'utente e il di-



ver Pico, è possibile utilizzare contemporaneamente fino a 4 unità. È disponibile una scheda terminale opzionale che accetta fili del sensore che non è necessario saldare, fornendo spazio per circuiti semplici.

Entrambi i modelli sono immediatamente disponibili, direttamente alla P.C.B. Technologies distributore Pico per l'Italia.

Per maggiori informazioni, consultare il sito www.pcbtech.it

Primo positivo contatto con il Museo Storico Navale di La Spezia

Venerdì 21 aprile, alle ore 10.00, è avvenuto il primo storico contatto tra i radioamatori dell'ARM e il Direttore del museo navale di La Spezia Comandante *Alessandro Camaio*. Perché definire storico questo incontro lo spiegherò nel corso della discussione. Da un po' di tempo, prendeva corpo nella mia in testa un'idea meravigliosa, e non era quella di Cesare Ragazzi, ma quella di poter creare, prima in Italia, una stazione radio permanente all'interno di un comprensorio militare della Marina Militare, (di queste stazioni, ne esistono diverse ma di altre distinte forze armate). L'idea è partita per due fondamentali motivi, il primo, quello di obbedire fedelmente agli scopi statuari dell'ARM che, per chi non lo sapesse è l'abbreviazione di *Associazione Radioamatori Marinai Italiani* che riunisce, sotto un'unica bandiera, tutti i radioamatori appassionati dal comune binomio della radio ed il mare. Mentre, l'altro motivo, consiste nell'esigenza di rispondere con i fatti alla richiesta degli stati maggiori ed in particolare modo del comando dell'Alto Tirreno di promulgare variegate forme per pubblicizzare le attività della Forza Armata verso il mondo esterno. Dopo aver pensato quale luogo potesse essere più idoneo per rispondere a questi quesiti in maniera quanto più concreta possibile, la risposta è arrivata da una sera trascorsa davanti alla televisione, riguardando ancora una volta, il film che parlava della sciagurata spedizione del diri-

bile *Italia* del Generale Nobile, della *Tenda Rossa* e di tutto quello sopraggiunto successivamente. Partendo dal film, mi sono ricordato che la radio originale della *Tenda Rossa* è gelosamente custodita presso una teca del sopraccitato museo, per cui, se stazione radio doveva essere, quale posto migliore per poterla realizzare! Dopo fugace contatto con il coordinatore nazionale Alberto Mattei *IT9MRM*, ho fissato un appuntamento con il Capitano di Vascello *Camaio*, incontro a cui ha partecipato, oltre allo scrivente *IZ1CCH*, anche Nicola *IW1RLR*. Il Direttore del museo, dopo la nostra allocuzione, ha ben sposato questa iniziativa, assicurandoci che a breve la porterà in visione all'Ammiraglio Comandante della Base Spezzina. Tra le altre cose, visto che lo stesso museo verrà interessato da lavori di ristrutturazione, si troverà, in virtù degli stessi, un idoneo luogo per creare la stazione radio permanente, con annesse tutte le apparecchiature marconiane, dotata di nominativo speciale, del tipo *IIIMNS* e pronta all'uso. Auspichiamo quindi, che al più presto, si possano superare le difficoltà logistiche e richiedere al Ministero un nominativo, da mettere a disposizione di tutti gli OM che vorranno attivarlo, sia in speciali occasioni quali mostre ed aperture a carattere straordinario riguardanti il museo, sia in caso di eventi topici che riguardino la Marina Militare Italiana, così ricca di glorioso passato, realizzato anche tramite la proficua e fattiva collaborazione con Guglielmo Marconi stesso. Chiudo, ringraziando anche il mio Direttore e comandante di Marimissili, il CV Antonio Di Lieto, che ha appoggiato questa mia iniziativa.

Capo di 1° cl *Orazio De Maria*
ARM n° 113 - *IZ1CCH*



Primo successo del connubio ARI - ARMI, il Museo Navale di La Spezia, entra in contatto con il mondo.



Ci eravamo lasciati, come scritto sul precedente articolo, con il primo contatto avvenuto tra i Radioamatori dell'ARMI, rappresentati dallo scrivente IZ1CCH, ed il Museo Tecnico Navale di La Spezia, nella figura del suo Direttore il Capitano di Vascello *Alberto Camaiera*. In seguito a ciò, vedremo ora di fare un passo in avanti enunciando quello che dal contatto è scaturito. La nostra idea era quella di installare, permanentemente, una stazione radio marconiana all'interno della struttura del Museo che, come noto, custodisce importanti cimeli inerenti la storia delle Radiocomunicazioni e degli esperimenti effettuati da Guglielmo Marconi. Per effettuare il *varo*, volendo utilizzare un termine marinairesco, di questa importante iniziativa, si è scelto il primo weekend di giugno, data in cui ha avuto luogo una manifestazione internazionale, denominata *Museum Ship Weekend Event*. L'avvenimento in questione, ha visto rappresentate stazioni di tre continenti, America, (Stati Uniti e Canada), Oceania, (Australia e Hawaii), ed Europa (Spagna, Francia, Belgio, Olanda, Inghilterra, Svezia, Austria, Germania e, da quest'anno, anche l'Italia. Tale manifestazione, sponsorizzata dai Radioamatori americani che gestiscono la stazione radio a bordo della Corazzata "New Jersey", è giunta alla sua decima edizione, e, oltre alla sopra citata nave, sono state attivate numerose altre unità navali, sommergibili e transatlantici, come il "Queen Mary", che ricoprono il ruolo di navi museo. Ove è stato possibile, i radioamatori locali, hanno messo in funzione le stesse apparecchiature originali presenti a bordo, mentre in tutti gli altri casi, hanno operato tramite l'ausilio di apparecchiature amatoriali più moderne. Ha avuto luogo, quindi, un reciproco scambio di messaggi e saluti che, tramite l'ausilio delle onde corte, ha riunito centinaia di persone in un ideale abbraccio tra amici appassionati di radio e mare, abbattendo quelle che sono le barriere di spazio e culture differenti. Questo sentimento di amicizia, che da sempre ispirò l'opera del grande scienziato Marconi, è ancora oggi idealmente perpetuato dai radioamatori di tutto il mondo che continuano, quotidianamente, a scambiarsi messaggi di amicizia al di sopra di ogni barriera geografica ed ideologica. Come riportato, anche l'Italia quest'anno ha partecipato all'evento, e mi rallegra ed inorgoglisce molto il fatto che dalla mia idea, pensata così per caso, sia nato questo grande progetto, portato a termine con la fattiva collaborazione tra la sezione ARI di La Spezia e gli OM dell'ARMI, che annovera tra i suoi soci numerosi Ufficiali, Sottufficiali e Marinai in servizio effettivo e che hanno dato vita ad una "due giorni" di intensa attività, utilizzando il nominativo speciale *IQ1SP*, ed operando dal cortile del Museo Tecnico Navale presso l'Arsenale Militare Marittimo. Per darvi un po' conto del successo della manifestazione, devo sciorinare un po' di cifre. Sono stati effettuati quasi cinquecento collegamenti, con stazioni presenti in Europa, Federazione Russa, Africa, Medio ed Estremo

Oriente, America settentrionale e Latina, e tra questi, otto delle navi Museo partecipanti all'evento. Tutte le stazioni collegate, riceveranno una speciale cartolina, (QSL), a conferma dell'avvenuto contatto, in cui è raffigurato il museo navale e sono riportate alcune notizie sullo stesso. Le trasmissioni sono state effettuate sia in fonia che in telegrafia (sistema morse), ormai in disuso nelle comunicazioni *professionali*, ma tuttora impiegato e tenuto in vita come un'arte da migliaia di radioamatori di tutto il mondo. Durante il corso delle operazioni, numerosi visitatori incuriositi si sono avvicinati alla postazione radio, richiedendo informazioni agli *attivatori* che si alternavano nelle trasmissioni. Chi desiderasse ulteriori notizie sull'argomento, può eseguire una ricerca tramite il web, digitando <http://users.tellurian.com/freddie/nj2bb/ship-event.html> . Su questo sito, si troverà l'elenco delle navi partecipanti e ulteriori *link* che li guideranno in speciali visite *virtuali* a bordo, o, come nel nostro caso, saranno guidati sul sito del Museo Navale. L'ARI e l'ARMi, vogliono ringraziare lo sponsor, EH Antenne di Capannori Pisa, ed il Direttore del Museo, per la fattiva collaborazione.

Hanno operato, alternandosi durante i due giorni, i seguenti radioamatori: *Rubens Fontana* IW1PDP, Presidente della Sezione ARI di La Spezia, *Giuliano Sandal* I1SAF, Segretario della sezione ed in forza all'ARMi, i Marescialli *Antonio Di Benedetto* IK8XVA e *Nicola Candita* IW1RLR, soci ARMi ed entrambi di Marimissili, *Fabrizio Palmieri* IZ1FCF, *Mario Bellofiore* IK1RED, *Marco La Lomia* IK1IXF, *Sauro Tonelli* IZ1CLA, *Massimo Gualco* IK1UVQ. Apparecchiature usate due Yaesu FT 101, due antenne EH 40 e 80, donate dallo sponsor, dipolo per HF.

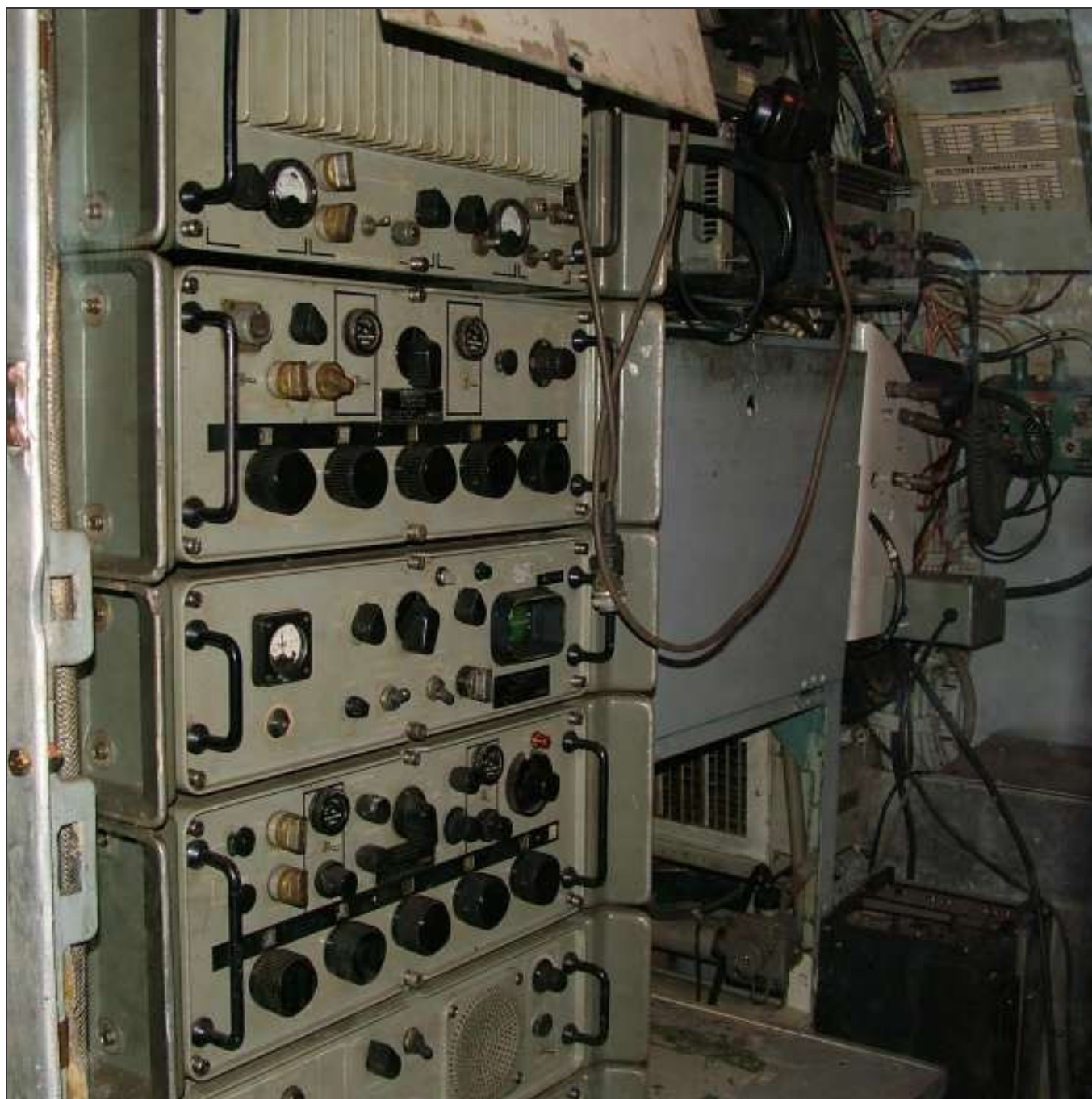
IZ1CCH Orazio De Maria
C° 1° Cl. M.M. - ARMi n° 113





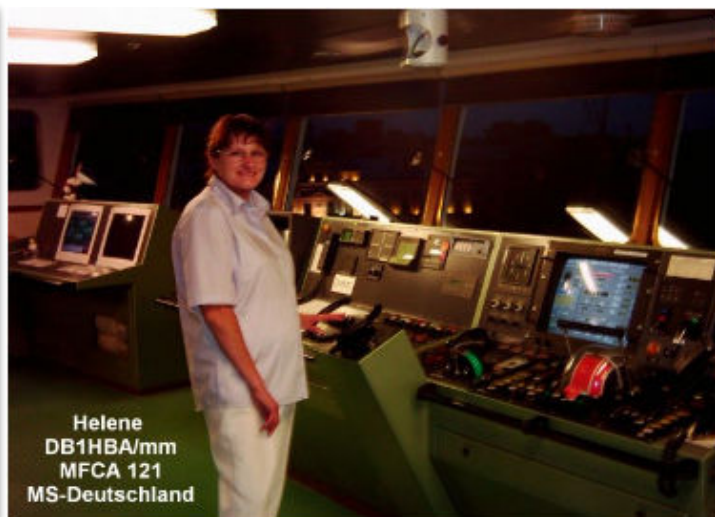
CLASSE TOTI – SALA RADIO

Di seguito, una parziale foto della piccola sala radio del sommergibile TOTI, presso il museo della Tecnica e della Scienza a Milano. Si intravede (l'unica cosa che è rimasta) il vecchio e glorioso ST-1000 della Elmar.



DB1HBA/mm – DK5FH/mm

Per vostra informazione Helen DB1HBA e Armin DK5FH (operatori del M.F.C.A.) hanno operato /marittime mobile, da un 3 alberi "SY. ATLANTIS" e sono stati QRV in HF dal 26.06.2006 al 08.07.2006 in SSB. Sono partiti da Kiel e sono arrivati a Lisbona (Portogallo). (info tratte da mail dell' M.F.C.A.).



IW1RLR

Ricevo via mail e pubblico la bella e variopinta QSL di Nicola! Per chi fosse interessato al collegamento e alla conferma della sua QSL, lo può trovare in 40 metri SSB o in VHF/UHF.



STORIE DI SOMMERGIBILI – “RAPIDI ED INVISIBILI”

di Enrico Butteri Rolando tratto dal sito web <http://www.cronologia.it> (foto tratte dall'archivio storico della M.M. sito web <http://www.marina.difesa.it>).

Il fascismo ne esaltava l'efficienza anche con le canzonette bellicose, ma la realtà era diversa.

L'Italia guerriera, quella vagheggiata dal Duce, cantava fieramente la propria forza e la propria volontà di combattimento. I fatti poi sono ben più seri delle canzonette e tante vite vennero immolate, nel secondo conflitto mondiale, sull'altare dell'improvvisazione, dell'arretratezza, dell'efficienza di facciata. "Rapidi ed invisibili partono i sommergibili, dritto e sicuro corre il siluro... eccetera" recitava una canzone di guerra.

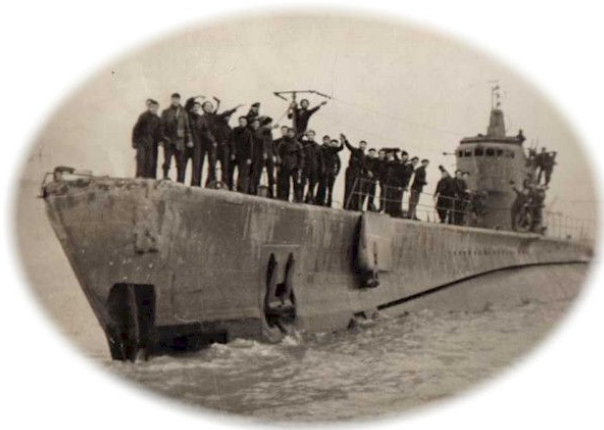
Rapidi? Non molto: una velocità di superficie di 12 nodi contro i 17 degli U - Boote tedeschi rendevano i nostri sommergibili facile bersaglio per la caccia nemica. Invisibili? Mica tanto: le torrette erano troppo grosse e i tempi di immersione eccessivi (sino a due minuti, contro i trenta secondi dei tedeschi); inoltre i motori altamente rumorosi erano avvertibili anche a grande distanza dagli idrofoni nemici. In quanto ai siluri, sempre confrontandoci con gli alleati tedeschi, la situazione non era delle migliori: i nostri siluri ad aria compressa (anziché a motore elettrico) lasciavano scie vistose, facilmente avvistabili. Insomma, entrammo in guerra con una flotta sottomarina che era una delle più grandi del mondo e che aveva battelli spettacolarmente grossi. Ma erano macchine vecchie, come vecchie erano le strategie e le metodologie di addestramento. L'eroismo e l'abnegazione di tanti marinai italiani non furono sufficienti per evitare il disastro: alla fine della guerra il 74% dei nostri sommergibili erano perduti.

I sottomarini sono attualmente una delle armi più sofisticate e letali al mondo, capaci di arrivare a costare circa quattromila miliardi di lire e di lanciare dal mare missili in grado di colpire bersagli posti sulla terraferma e distanti centinaia di chilometri. Oggi si distingue tra sottomarini, macchine create

appositamente per navigare in immersione anche mesi interi ed emergere raramente, e sommergibili, macchine destinate a navigare in superficie e ad immergersi in casi particolari. Nella Seconda Guerra Mondiale una simile distinzione non aveva senso e i due termini venivano usati come sinonimi, una consuetudine ancora oggi esistente nella parlata comune.

I sommergibili utilizzati durante il conflitto non erano evoluti come quelli odierni ed avevano molti nemici che spesso ne determinarono la fine, come l'ASDIC, un sistema ad ultrasuoni che consentiva di individuare la direzione, la quota e la distanza di un sottomarino in immersione che venne introdotto dagli Inglesi, il sonar, che costituiva l'evoluzione dell'ASDIC ed era un vero e proprio radar subacqueo, e la portaerei, con il suo carico di velivoli. Durante la Seconda Guerra Mondiale, i sommergibili, che erano scomodi e angusti per degli equipaggi che dovevano trascorrere mesi al loro interno, privi di ogni elemento superfluo e con uno spazio ridotto al minimo indispensabile per il combattimento, osservando il nemico tramite il periscopio e soprattutto ascoltandolo attraverso sensibilissimi idrofoni, furono uno dei più temuti ed efficaci strumenti di guerra a disposizione delle nazioni dell'Asse.

Al momento della sua entrata in guerra contro l'Inghilterra e la Francia, allo scoccare della mezzanotte del 10 Giugno 1940, l'Italia poteva disporre di una delle più grandi flotte di sommergibili del mondo. La Regia Marina poteva infatti contare in tutto su 113 scafi di 27 tipi diversi; di questi, una settantina erano destinati a svolgere la propria attività nel Mediterraneo, mentre circa quaranta avrebbero dovuto dare la caccia ai convogli nemici nell'Atlantico. Questi numeri ponevano



la flotta sottomarina italiana al secondo posto al mondo dopo quella statunitense per tonnellaggio complessivo e quella sovietica per numero di scafi, mentre, al momento dello scoppio della guerra nel Settembre del 1939, la Germania di Hitler poteva contare sul numero esiguo di 57 sottomarini, di cui solo 26 idonei ad un impiego nell'Atlantico.

I sommergibili italiani, comandati prima dall'Ammiraglio Mario Falangola e poi da un vecchio sommergibilista della guerra del '15-18, l'Ammiraglio Antonio Legnani, avevano essenzialmente due obiettivi: distruggere le navi nemiche, i mercantili e, in particolare, le petroliere che avrebbero fornito al nemico il carburante necessario a far funzionare i propri mezzi militari e proteggere i convogli che trasportavano a Tedeschi ed Italiani le risorse indispensabili per affrontare la guerra nel continente africano. L'idea di un impiego dei sommergibili Italiani nell'Oceano Atlantico incominciò a farsi strada nel corso della Campagna d'Etiopia tra il 1935 ed il 1936 grazie alla prospettiva di utilizzare alcune basi navali sul territorio della Spagna, basi che tuttavia non furono poi messe a disposizione dal Generalissimo Franco.

In questo contesto, durante una conferenza militare svoltasi tra il 20 e 21 Giugno 1939 a Friedrichshafen, il Comandante della Kriegsmarine, Grande Ammiraglio Erich Raeder, ed il Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, Ammiraglio Domenico Cavagnari, si accordarono per un impiego dei sommergibili italiani nell'Atlantico centro-meridionale e nell'Oceano Indiano in caso di conflitto contro la Francia e l'Inghilterra. Veniva comunque garantita la più ampia libertà di azione ai sommergibili Italiani ed una totale autonomia dalla Kriegsmarine. Questo accordo venne stipulato quando ancora non era passato un mese dal ben più celebre "Patto d'Acciaio", siglato il 22 Maggio 1939, con cui Italia e Germania si impegnavano ad intervenire militarmente a sostegno l'una dell'altra nel caso in cui una delle due nazioni fosse stata coinvolta in un conflitto.

Mentre sulla terraferma le operazioni militari

nei primi giorni di guerra procedettero con grande lentezza, in mare i sommergibili italiani, partendo dalle basi navali di La Spezia, Cagliari, Lero, Napoli, Messina ed Augusta, furono subito protagonisti di duri scontri e il 12 Giugno 1940 si registrò il primo successo: il Bagnolini, comandato dal Capitano di Corvetta Tosoni-Pittoni, riuscì ad affondare l'incrociatore inglese Calypso, dopo averlo colto di sorpresa. Ci si illuse, a questo punto, che i sommergibili italiani potessero giocare un ruolo determinante nel conflitto, ma già alla fine di Giugno l'Italia aveva perso 10 sottomarini, di cui 4 operavano nel Mar Rosso partendo dalla base eritrea di Massaua. Buona parte della responsabilità di questi primi insuccessi può essere attribuita ad un difetto di costruzione che determinava, in caso di immersione prolungata, la perdita di cloruro



di metile dall'apparato di condizionamento dell'aria e produceva, come conseguenza, l'intossicazione del personale di bordo. Tra i sommergibili che nella prima fase della guerra se la videro brutta e, tuttavia, riuscirono a rientrare alla base: può essere ricordato il Capponi, che rischiò di essere

affondato nelle acque che circondano l'isola di Malta. Il Capponi era un sommergibile di vecchia generazione, per molti aspetti ormai superato, con un equipaggiamento ed una strumentazione inadatti ad affrontare il nemico in battaglia, al comando del quale c'era il Capitano Romeo Romei, originario della Dalmazia. Dopo aver attaccato un grosso convoglio, il sommergibile dovette immergersi rapidamente per evitare la violenta reazione nemica e subì gravi danni a causa delle bombe di profondità che determinarono l'avaria oltre che delle eliche, anche della bussola giroscopica; costretto a riemergere dopo molte ore dalla necessità di ricaricare le batterie e di consentire all'equipaggio di respirare un po' di aria fresca, vide arrivare nella propria direzione un cacciasommergibile inglese che rientrava alla base. Visto che non era possibile tentare la fuga, gli uomini del Capponi decisero di fingersi amici, salutando i marinai del battello inglese che già dubitavano che un sottomarino nemico potesse essersi spinto così vicino ad una loro base.

Appena il cacciasommergibile fu abbastanza vicino le mitragliatrici del Capponi aprirono il fuoco falciando gli inglesi che si sporgevano, spinti dalla curiosità. Naturalmente, la conseguenza di questo agguato fu una pioggia di fuoco che dalle batterie costiere si abbatté sul sommergibile italiano, provocando nuovi gravissimi danni. Ancora una volta, per sfuggire ad una situazione drammatica, il Capitano Romei decise di ricorrere all'astuzia andandosi a rifugiare in immersione proprio all'imboccatura del porto nemico, in attesa del momento giusto per fuggire. Per spingere il nemico ad abbandonare la caccia, venne anche fatta fuoriuscire della nafta, ma lo stratagemma non fruttò lo sperato successo. Intanto, con il passare delle ore, la situazione a bordo del Capponi si faceva sempre più grave, soprattutto perché incominciavano a sentirsi i primi colpi di tosse, segno che, per quel maledetto difetto di fabbricazione, il sistema di condizionamento stava immettendo nel sommergibile del cloruro di metile. Finalmente intorno alle 22. 30, l'oscurità rese possibile tentare la fuga che ebbe successo, consentendo al Capponi, in condizioni disperate, di raggiungere il porto più vicino.



L'accordo italo-tedesco relativo all'impiego dei sommergibili italiani nell'Atlantico fu nuovamente oggetto di discussione in occasione della visita a Berlino il 2 Luglio 1940 dell'addetto navale italiano, l'Ammiraglio Maraghini, e attraverso uno scambio di lettere tra i responsabili della Seekriegsleitung e di Supermarina in cui si faceva riferimento all'impiego nell'Oceano Atlantico di circa 40 sommergibili italiani.

Successivamente, il 25 Luglio dello stesso anno, il Grande Ammiraglio Raeder e Hitler, dopo averne discusso, decisero di accettare la proposta dell'Ammiraglio Cavagnari di garantire una netta autonomia ed indipendenza ai sottomarini di Italia e Germania. La decisione non fu delle più felici, perché un maggiore controllo da parte tedesca avrebbe potuto eliminare quei difetti di costruzione e quelle carenze nell'equipaggiamento che limitarono l'efficacia

dell'azione dei sommergibili italiani, almeno nei primi tempi. A seguito dell'accordo venne prevista anche la possibilità per i sottomarini italiani di utilizzare la base navale di Bordeaux, capitale della Gironda occupata dai Tedeschi, che consentiva di nascondere gli scafi alla vista del nemico, ma soprattutto eliminava le difficoltà legate al passaggio dello stretto di Gibilterra, controllato dagli Inglesi.

La base venne chiamata dagli Italiani Betasom, ricavando la denominazione dalla prima lettera del nome di Bordeaux e dalla prima parte del sostantivo sommergibile, ed il comando venne inizialmente affidato all'Ammiraglio Angelo Parona. In precedenza lo stretto di Gibilterra aveva creato non pochi problemi ai sommergibili italiani che avevano tentato di superarlo. Il primo battello che superò le Colonne d'Ercole raggiungendo l'Atlantico fu il Finzi l'11 Giugno 1940, seguito poi dal Calvi e dal Veniero. Un tentativo lo fece anche il Cappellini, ma venne intercettato da una torpediniera inglese e fu costretto a rifugiarsi nella neutrale città marocchina di Ceuta. Le difficoltà nel superare lo stretto erano da attribuirsi non soltanto al fatto che l'area era sotto il controllo nemico, ma anche e soprattutto ad una certa superficialità

ed impreparazione della Regia Marina che inviò i suoi sommergibili a Gibilterra pensando che fosse sufficiente passare in immersione approfittando dell'alta marea come si faceva di solito in casi simili. In realtà, l'incontro di due mari con caratteristiche così diverse creava delle correnti molto forti che rendevano più adatti per il passaggio i momenti di bassa marea. La conseguenza di queste correnti era un continuo salire e scendere del sommergibile in immersione che diventava così incontrollabile e correva il rischio, nel caso fosse sceso troppo in profondità, di essere schiacciato dalla pressione.

Il primo sottomarino ad attraversare Gibilterra con il compito di raggiungere la nuova base di Bordeaux fu il Malaspina, che riuscì a transitare la sera del 3 Agosto 1940 alle 21. A poco a poco anche gli altri sottomarini oceanici italiani riuscirono a raggiungere

Betasom. Dopo il Malaspina fu la volta del Tazzoli, del Calvi e del Finzi, la cui stazza era enorme: milletrecentonovanta tonnellate in superficie e millenovecentosessanta in immersione. Di stazza inferiore, ma comunque notevole - mille tonnellate in superficie e millequattrocento in immersione - erano il Bagnolini, il Giuliani, il Tarantini, il Marconi, il Da Vinci, il Torelli, il Baracca, il Marcello, il Dandolo, il Mocenigo, il Veniero, il Barbarigo, il Nani, il Morosini, l'Emo, il Faà di Bruno, il Cappellini, il Bianchi e il Brin. Più piccoli, ma comunque superiori per tonnellaggio agli U-Boote tedeschi, erano il Glauco e l'Otaria, mentre più simili agli scafi tedeschi erano l'Argo e il Velella.

Gli accordi relativi al funzionamento della base prevedevano che spettasse alla Germania il compito di fissare le strategie per le operazioni dei sommergibili nell'Atlantico, mentre il comando di Betasom restava affidato agli italiani, i cui sottomarini avrebbero dovuto agire al di sotto del 42° grado di latitudine nord, nonostante i tentativi della Regia Marina di convincere la Kriegsmarine ad estendere l'ambito di operatività almeno fino al 45° parallelo, visto che si trattava di un'area più frequentata da convogli nemici.

L'esordio dei sommergibili italiani in Atlantico non fu certo dei migliori; infatti, il primo sommergibile ad uscire in missione l'11 Ottobre 1940 fu il Faà di Bruno che, poco tempo dopo aver abbandonato l'estuario della Gironde, non diede più sue notizie. Alla fine di Ottobre del 1940 gli scafi italiani erano riusciti ad affondare soltanto otto mercantili, di cui due erano spagnoli, uno jugoslavo, uno svedese e uno greco: questi paesi erano ancora neutrali. Era evidente che qualcosa non funzionava e l'Ammiraglio Parona decise di chiedere l'aiuto dei Tedeschi.

Già all'arrivo alla base di Bordeaux del primo sommergibile italiano, il Malaspina, l'Ammiraglio Doenitz, che comandava gli U-Boote tedeschi, aveva mostrato stupore per la sua stazza colossale, ritenendolo inadatto all'attività che i sommergibili avrebbero dovuto svolgere.

I sottomarini della Germania erano molto più pratici ed efficienti, presentando una stazza che andava da cinquecento a settecento tonnellate, limitando lo spazio a quello indispensabile per combattere e non presentando le torrette eccessivamente grandi e vistose degli scafi italiani. Ulteriori elementi contribuivano a rendere molto scarsa la fiducia nei sommergibili italiani: mentre sui battelli tedeschi i dati balistici venivano elaborati attraverso apparecchiature elettroniche, su quelli italiani essi venivano calcolati a mano; mentre i sommergibilisti tedeschi venivano addestrati nell'apposita scuola di Goetenhafen, che un tempo si chiamava Gdynia, sul Mar Baltico, quelli italiani venivano imbarcati senza una specifica preparazione; mentre i marinai imbarcati sugli scafi tedeschi potevano contare su un adeguato equipaggiamento, costituito da



giacconi e pantaloni di cuoio, caschi e stivali foderati di pelliccia, i marinai italiani erano dotati soltanto di giacche e pantaloni molto simili a quelli dei fanti, ma colorati di blu.

Era dunque necessario un trattamento d'urto e, nei mesi che seguirono, molti sottomarini italiani furono modificati, procedendo in particolare ad un abbassamento delle torrette, gli equipaggi vennero riforniti di nuove attrezzature e, soprattutto, gli ufficiali italiani furono inviati a seguire un corso di addestramento a Goetenhafen. Tuttavia non fu possibile migliorare la manovrabilità e la velocità, soprattutto di immersione, di quelli che erano dei veri e propri colossi del mare. Una volta ultimate le modifiche dei suoi sommergibili oceanici, Supermarina tornò ad esercitare pressioni sull'alleato tedesco affinché venisse cambiata l'area di azione dei sottomarini italiani ed essi potessero operare in un ambito territoriale più trafficato. Accogliendo queste richieste, la Kriegsmarine indicò come nuova zona operativa l'Atlantico settentrionale e, in modo particolare, l'area compresa tra 51°00' e 58°20' di latitudine nord e 17°00' e 27°00' di longitudine ovest. Questa manifestazione di fiducia da parte del comando tedesco ebbe vita breve e ben

presto l'area d'azione dei sommergibili italiani venne nuovamente retrocessa più a sud. La scarsità di successi dei battelli italiani era dovuta oltre che alla loro scarsa manovrabilità, anche alla tecnica di attacco adottata, che era molto diversa da quella dei sommergibili tedeschi. Mentre gli scafi italiani attaccavano da soli le navi nemiche che capitava loro di incontrare, quelli tedeschi adottavano la tattica del branco di lupi: quando un sommergibile avvistava un convoglio o una nave nemica, avvertiva gli altri U-Boote che si trovavano nelle vicinanze affinché lo raggiungessero. Il branco così formatosi inseguiva furtivamente, in immersione, il convoglio di giorno per poi sferrare l'attacco con il calare delle tenebre, in emersione.

I difetti strutturali e la preparazione approssimativa degli equipaggi italiani convinsero Doenitz a fare in modo che essi agissero in zone in cui normalmente non viaggiavano convogli e dove era possibile incontrare soltanto navi isolate. Dei sommergibili operanti nell'Atlantico, particolare fu l'azione del Bianchi che si unì ad un branco di U-Boote affondando con essi numerosi scafi nemici. Dopo essersi separato dal gruppo, il battello italiano



proseguì la serie di successi affondando il 24 Febbraio 1941 una nave inglese del tipo Adrastus e, nei giorni successivi, altri due piroscafi. Un altro sommergibile, il Cappellini, guidato dal Comandante Salvatore Todaro, appostatosi il 13 Gennaio 1941 all'imboccatura della base inglese di Freetown, nella Sierra Leone, riuscì ad affondare, dopo una lotta durissima, un incrociatore ausiliario adibito al trasporto truppe, l'Eumeneus, che aveva una stazza di circa settemila tonnellate e che trasportava circa tremila uomini.

In precedenza, il Comandante Todaro ed il suo equipaggio, si erano resi protagonisti di un episodio che testimonia la grande umanità che da sempre contraddistingue i soldati italiani in guerra, quando di umano negli uomini rimane ben poco. Durante il trasferimento del Cappellini verso Bordeaux, il 15 Ottobre 1940,

il sommergibile affondò una nave belga, il Kabalo, che aveva una stazza di ottomila tonnellate e trasportava merci. Dopo averla incontrata per caso, il Comandante Todaro ottenne la resa e l'abbandono del battello da parte dell'equipaggio; tuttavia, dopo le prime cannonate dirette ad affondare lo scafo che si credeva completamente evacuato, uscirono cinque uomini del suo equipaggio che gettarono in mare un canotto invocando aiuto. Il Comandante del Cappellini decise di soccorrere i cinque naufraghi e, dopo aver parlato con loro, decise di cercare anche le altre due lance in cui era sceso il resto dell'equipaggio del Kabalo.

Per ragioni di spazio, a bordo potevano salire però soltanto gli occupanti di una lancia e i feriti che si trovavano a bordo dell'altra, mentre gli altri uomini avrebbero dovuto arrangiarsi, ma dopo avere fatto poche centinaia di metri, il Cappellini invertì la rotta e decise di trainare con un cavo la scialuppa. La strana coppia procedeva molto a rilento, visto che oltre tutto il cavo si spezzò più volte, e poiché non si poteva perdere altro tempo, Todaro decise di far salire a bordo del suo sottomarino anche i naufraghi della lancia tranne quattro, per i quali non c'era più spazio. A questo punto, però, il Cappellini non poteva abbandonare proprio gli ultimi quattro disperati, per cui anche questi vennero fatti salire e sistemati nell'ultimo posto disponibile, cioè la latrina. Il 21 Ottobre 1940 il sommergibile stracarico poté finalmente far scendere alle Azzorre i naufraghi raccolti e proseguire verso Betasom, dove un ufficiale tedesco stupito farà notare a Todaro che la guerra è un'altra cosa, considerando il comportamento del comandante italiano un segno di debolezza.

Durante il primo anno di guerra vennero affondati quattro dei sommergibili dislocati presso la base Betasom. Oltre al Faà di Bruno di cui si è già detto, andarono perduti anche il Tarantini, sorpreso il 15 Dicembre 1940 vicino all'estuario della Gironda dal sommergibile inglese Thunderbolt, il Nani, che probabilmente fu affondato a sud dell'Islanda da una corvetta inglese il 3 Gennaio 1941, il Marcello, che dal 6 Febbraio del 1941 non

diede più notizie. Il numero dei sommergibili che si alternarono alla base di Bordeaux venne riportato a 27 unità, il numero massimo di battelli qui dislocati contemporaneamente dalla Regia Marina durante il secondo conflitto mondiale, quando nel Maggio 1941 giunsero quattro nuovi scafi, dopo essere partiti dalla base eritrea di Massaua e avere affrontato un viaggio lungo circa 80 giorni.

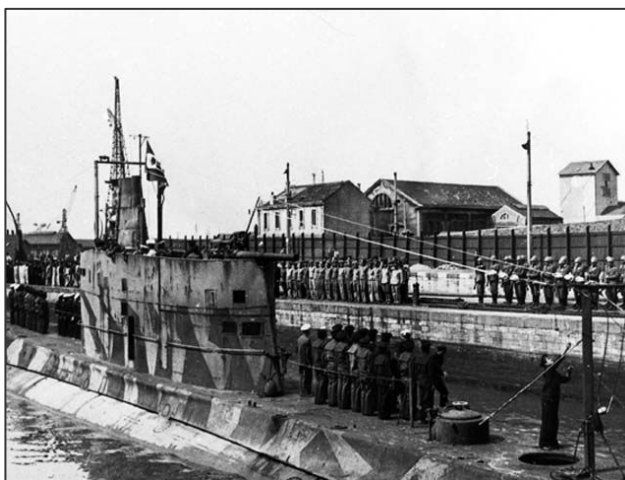
L'ordine di partire verso la Francia venne impartito dal Comando Sommergibili italiano Maricosom, quando ormai la situazione della colonia italiana era compromessa. Era necessario salvare gli ultimi quattro superstiti degli otto sommergibili originariamente dislocati a Massaua. Dei sottomarini che erano stati persi tre erano oceanici, il Galilei, catturato dal peschereccio armato Moostone, il Torricelli, che venne fatto affondare dal proprio equipaggio dopo avere colato a picco il cacciatorpediniere inglese Koutbum, e il Galvani, affondato nel Golfo Persico, mentre uno era mediterraneo, il Macallé, che dopo, essersi incagliato nel Mar Rosso per un'intossicazione dell'equipaggio dovuta alle esalazioni di cloruro di metile, scivolò sul fondale durante il tentativo di recupero.

Di quelli che non erano stati persi, il primo a partire il 1° Marzo 1941 fu l'unico sommergibile mediterraneo del gruppo, il Perla, che pesava solo seicento tonnellate. Lo seguirono il 3 Marzo l'Archimede e il Ferraris ed il 4 Marzo il Guglielmotti. Dopo essere entrati nell'Oceano Indiano, il Perla si separò passando ad est del Madagascar, mentre gli altri passarono ad ovest di esso, ma i battelli si ricongiunsero sulla rotta prefissata il 16 Aprile per rifornirsi di nafta dalla petroliera tedesca Nordmark, proseguendo poi il viaggio insieme verso la base di Bordeaux dove giunsero il 20 Maggio 1941. Se nelle prime missioni i sommergibili italiani avevano affondato 12 piroscafi per un totale di sessantamila tonnellate di naviglio, il mese di Giugno vide un incremento dei successi e furono raggiunte le centomila tonnellate di naviglio affondato.

Intanto, la situazione nel Mediterraneo per Supermarina non era delle migliori e gli

episodi negativi si susseguirono in rapida successione. Il 9 Luglio 1940 fu duramente colpita a Punta Stilo la corazzata Giulio Cesare, il 19 dello stesso mese venne affondato l'incrociatore Colleoni, l'11 Novembre vennero gravemente danneggiate nel porto di Taranto le tre corazzate Cavour, Duilio e Littorio. In precedenza si era verificato un fatto ancora più grave per il prestigio della Marina italiana: il sommergibile inglese Regent era entrato nel porto di Cattaro attraccando senza problemi e ne era sceso un ufficiale per chiedere la liberazione dell'ex ambasciatore inglese a Belgrado. Costretto finalmente alla fuga, il Regent si portò via un sottotenente italiano.

Il 28 Marzo 1941, una vera e propria disfatta a Capo Matapan: in poco tempo vennero affondati gli incrociatori Zara, Fiume e Pola e i cacciatorpediniere Alfieri e Carducci, mentre riuscì a salvarsi a stento la corazzata Vittorio Veneto. Al momento dell'entrata in guerra



operavano nel Mediterraneo 12 gruppi di sommergibili che partivano dai porti di La Spezia, Pola, Cagliari, Napoli, Taranto, Brindisi, Messina, Augusta, Trapani e Tobruk. Tuttavia, nonostante la grande quantità di mezzi impiegati, il quadro era desolante: nel Dicembre 1940, a soli 6 mesi dall'inizio della guerra, erano già stati persi nel Mediterraneo 20

sommergibili. La grave situazione spinse Maricosom a richiamare nel Mediterraneo 10 dei sommergibili operanti nell'Atlantico: il Perla, il Guglielmotti, il Brin, l'Argo, il Velella, il Dandolo, l'Emo, l'Otaria, il Mocenigo e il Veniero.

Il passaggio da Gibilterra si rivelò più facile del previsto in quanto da ovest a est non si incontravano le forti correnti che crearono tanti problemi nel senso opposto. Non si trattava comunque di una passeggiata, visto che i Tedeschi persero ben 21 U-Boot nel tentativo di farli entrare nel Mediterraneo. Compito principale dei nostri sommergibili era quello di scortare i convogli che trasportavano uomini e mezzi verso il fronte africano. A Betasom restavano 11 sottomarini visto che il Glauco si autoaffondò il 27 Giugno 1941 dopo

un combattimento con il cacciatorpediniere britannico Wishart, il Bianchi cessò di dare sue notizie il 7 Agosto 1941 ad ovest di Gibilterra, il Malaspina scomparve il mese successivo dopo uno scontro vittorioso, il Baracca venne affondato l'8 Settembre 1941 dal cacciatorpediniere inglese Chrome, il Ferraris si autoaffondò il 25 Ottobre 1941 dopo avere finito le munizioni durante uno scontro contro aerei nemici ed il cacciatorpediniere inglese Lamerton, il Marconi scomparve il 26 Ottobre 1941.

Rimanevano ad operare sul fronte Atlantico il Calvi, il Barbarigo, il Morosini, il Da Vinci, il Cappellini, il Finzi, l'Archimede, il Bagnolini, il Torelli ed il Tazzoli, mentre il Giuliani veniva utilizzato alla scuola per sommergibilisti di Goetenhafen sul Mar Baltico. La conseguenza della riduzione delle unità operanti a Betasom, dal Settembre 1941 posta sotto il comando del Capitano di Vascello Romolo Polacchini, fu una netta riduzione dei successi, tanto che negli ultimi quattro mesi del 1941 non se ne registrò nessuno. Tra l'11 ed il 12 Dicembre 1941 Germania e Italia



dichiararono guerra anche agli Stati Uniti d'America e ciò determinò un ampliamento dell'area di azione dei sommergibili italiani impegnati nell'Atlantico.

La caccia che si era aperta nei pressi delle coste americane sembrava essere particolarmente facile e i successi, in particolare degli U-Boote tedeschi, si susseguivano a ripetizione. Le navi si muovevano senza protezione e sembrava che gli Americani non si fossero neppure resi conto di essere stati coinvolti in conflitto molto duro. I primi Italiani a giungere nella nuova area operativa intorno alla metà di Febbraio 1942 furono il Da Vinci ed il Morosini; la difficoltà principale questa volta era costituita dal fatto che, mentre i sommergibili tedeschi potevano contare su navi appoggio, quelli italiani, per rifornirsi di nafta e di siluri, erano costretti a rientrare alla base affrontando lunghe traversate.

Nonostante questi disagi, anche i sommergibili italiani conseguirono notevoli successi nella

nuova area operativa, tanto che tra il 20 Febbraio e il 12 Aprile 1942 vennero affondate circa centoventicinquemila tonnellate di naviglio comprendenti 21 mercantili e nel suo complesso il 1942 fu l'anno in cui vennero conseguiti i maggiori successi dai sommergibili italiani con un totale di 47 mercantili affondati, anche se si registrò la perdita del Calvi, comandato dal Capitano di Fregata Primo Longobardo, che si autoaffondò dopo uno scontro con un convoglio nemico. Era l'undicesimo sommergibile che non tornava a Betasom. Una vicenda che fece molto discutere fu quella che vide protagonista il sottomarino Barbarigo ed il suo comandante, il Capitano di Corvetta Enzo Grossi. Questi riferì ai suoi superiori di avere affondato il 20 Maggio 1942, al largo del Brasile, una corazzata americana della classe California o

Maryland da trentaduemila tonnellate, armata con otto cannoni da quattrocentosei millimetri.

Per questa grande impresa il Comandante Grossi ottenne la promozione al grado di Capitano di Fregata. Il 6 Ottobre 1942 il Barbarigo fu protagonista di un'altra azione importante, affondando un'altra corazzata americana,

questa volta della classe Mississippi, e, al suo rientro a Betasom, il sottomarino venne accolto con ogni onore. Dopo la fine della guerra, negando gli Americani che qualche loro nave fosse stata affondata nei giorni e nei luoghi indicati nei bollettini italiani, venne nominata una commissione d'inchiesta per accertare che cosa potesse essere realmente successo. La conclusione dell'inchiesta portò alla revoca della medaglia d'oro al valor militare e dei gradi conquistati dal Comandante Grossi. La decisione fece discutere non poco, e i difensori di Grossi sostennero che si trattava di una rappresaglia politica, avendo il comandante Grossi aderito alla Repubblica Sociale.

Una seconda commissione, nominata nell'ottobre del 1962, dovette riconoscere che nella prima inchiesta c'era qualcosa di strano: non si teneva infatti conto del fatto che il comandante Grossi nel suo rapporto indicava l'affondamento come avvenuto il 20 maggio 1942 alle ore 2.45, fuso orario di Roma,

mentre gli americani asserivano che in quel giorno ed ora nessuna loro nave era stata silurata: è vero, ma le ore 2.45 di Roma corrispondevano alle ore 22.45 del giorno precedente, fuso orario del Brasile. La seconda commissione accertò che in quel giorno ed ora, fuso orario di Roma, effettivamente una nave americana era stata silurata, probabilmente un incrociatore, e che le tenebre potevano aver favorito l'equivoco. Tuttavia, nonostante il dubbio sull'operato della prima commissione d'inchiesta, non vennero revocati i provvedimenti a carico del comandante Grossi.

Il 1943 costituì un momento di svolta per le sorti della battaglia dell'Atlantico, in quanto vennero impiegate dagli alleati nuove misure come le portaerei di scorta e nuove tecnologie che consentivano di individuare più facilmente e distruggere i sottomarini in immersione. Vista la grave situazione, Tedeschi e Italiani raggiunsero nel Marzo 1943 un nuovo accordo in base al quale i sommergibili italiani, meno efficaci in battaglia degli U-Boote tedeschi, sarebbero stati impiegati nel trasporto di materiali da Betasom alle basi controllate in Estremo Oriente dall'alleato giapponese. Era dispensato da questo compito il nuovissimo sommergibile Cagni, che si era aggiunto agli altri già operanti alla base di Bordeaux.

Non fecero neppure in tempo a rientrare alla base per iniziare le nuove operazioni l'Archimede, che venne affondato il 15 Aprile da una squadriglia di aerei statunitensi al largo delle coste del Brasile, e il Da Vinci, che venne affondato il 23 Maggio dal cacciatorpediniere inglese Active. Il Da Vinci, comandato dal Capitano di Corvetta Gianfranco Gazzana Priaroggia, fu il miglior sommergibile non tedesco della Seconda Guerra Mondiale e la più efficace nave italiana di tutti i tempi, riuscendo a distruggere 17 scafi nemici, per un totale di 120.243 tonnellate di naviglio affondato. Soltanto 5 dei sommergibili dislocati a Betasom partirono per delle missioni di carattere logistico verso l'Estremo Oriente: il Barbarigo, il Cappellini, il Giuliani, il Torelli ed il Tazzoli.

Restavano alla base con l'ordine di tenersi pronti a partire il Finzi ed il Bagnolini, ma l'armistizio dell'8 Settembre 1943 determinò un cambiamento dei programmi. Catturati dai Tedeschi, i due sottomarini continuarono a restare a Betasom, che fu posta sotto il controllo della Marina della Repubblica Sociale Italiana. Comandante della base fu nominato con il grado di Capitano di Vascello proprio quell'Enzo Grossi che dopo la fine della guerra fu al centro di molte polemiche. Dei sommergibili partiti, il Tazzoli, comandato dal Capitano di Corvetta Caito, che aveva sostituito il Comandante Carlo Fecia di Cossato, scomparve intorno al 20 Maggio 1943 in Atlantico durante il viaggio di andata verso Singapore, così come il Barbarigo, che cessò di dare sue notizie il 15 Giugno 1943 mentre navigava verso l'Indonesia.

Il Giuliani giunse a Singapore il 26 Luglio 1943 e dopo l'armistizio venne consegnato dai Giapponesi ai Tedeschi che lo ribattezzarono UIT-23. Impiegato in missioni contro le navi degli Alleati, esso fu affondato il 14 Febbraio 1944 dal sommergibile inglese Tallyho nel



canale di Malacca. Anche il Torelli, giunto a Singapore il 25 Agosto 1943, venne catturato dopo l'armistizio dai Giapponesi e consegnato ai Tedeschi che lo rinominarono UIT-25. Non diversa fu la sorte toccata al Cappellini, approdato a Singapore il 23 Luglio 1943. Anch'esso dopo l'armistizio venne riutilizzato dai Tedeschi con il nome di UIT-24 e,

dopo la resa della Germania, dai Giapponesi con il nome di Y-503. Venne anch'esso demolito dagli Americani alla fine della guerra.

Finiva così l'avventura dei sommergibili italiani impiegati nella battaglia dell'Atlantico, con un bilancio finale tutto sommato positivo: essi riuscirono nel complesso a distruggere 109 navi mercantili, per un totale di 593.864 tonnellate di naviglio affondato, danneggiando altre 4 imbarcazioni ed un cacciatorpediniere inglese.

Cosa era successo intanto nel Mediterraneo? Sembrava che il Mare Nostrum fosse di tutti tranne che degli Italiani. Si è visto sopra come

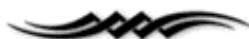
nei primi sei mesi di guerra fossero già stati affondati ben 20 sommergibili e come la grave situazione avesse spinto Supermarina a richiamare nel Mediterraneo 10 dei sommergibili che operavano nell'Atlantico. Se nell'oceano il compito dei sommergibili era quello di dare la caccia ai convogli nemici e di affondarli, il loro compito nel Mediterraneo era molto diverso. Qui essi dovevano scortare e proteggere i convogli che partivano dalle coste italiane per portare in Africa uomini e mezzi e in molti casi furono impiegati anche per trasportare la nafta necessaria a far muovere le armate terrestri di Rommel.



Come l'anno precedente, anche il 1941 si rivelò molto deludente, facendo registrare la perdita di 18 sommergibili. Nel 1942 la lotta si fece più aspra anche nel Mediterraneo, dove i sommergibili italiani giocarono un ruolo importante trasportando combustibile per i mezzi terrestri e favorendo in questo modo l'avanzata delle truppe italo-tedesche. Nel mese di Agosto, nel tentativo di portare aiuti all'isola di Malta, gli Inglesi organizzarono un convoglio speciale, il Pedestal, composto da 14 navi. Per distruggerlo vennero dislocati 6

sommergibili italiani e 3 tedeschi in agguato tra le Baleari e Algeri, altri 11 si appostarono all'imboccatura del Canale di Sicilia e un altro venne inviato al largo di Malta. Gli scontri furono violenti e tra i sommergibili italiani che andarono perduti c'era anche l'Emo, uno degli scafi provenienti da Betasom, che si autoaffondò dopo una dura lotta contro le navi del convoglio. Nonostante il massiccio schieramento di forze che avrebbe dovuto arrestarlo, 5 navi del Pedestal riuscirono a raggiungere Malta ormai allo stremo. In tutto, nel 1942, Maricosom perse 22 sommergibili ed altri 26 non tornarono alla base nel 1943. I risultati

raggiunti dai sommergibili italiani nel Mediterraneo furono molto modesti, soprattutto se confrontati con quelli raggiunti dai battelli impiegati nella battaglia dell'Atlantico, che oltre tutto erano molto meno numerosi. Complessivamente, i sommergibili di Maricosom riuscirono ad affondare nel Mediterraneo soltanto 15 mercantili e 10 navi da guerra, tra le quali non c'era nessuno scafo più grande di un incrociatore.



Bibliografia

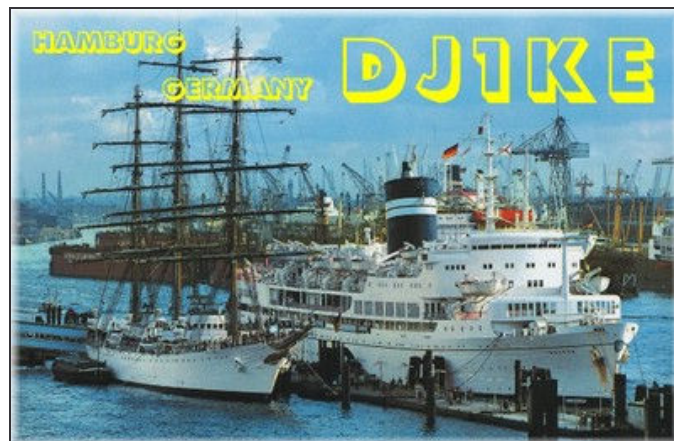
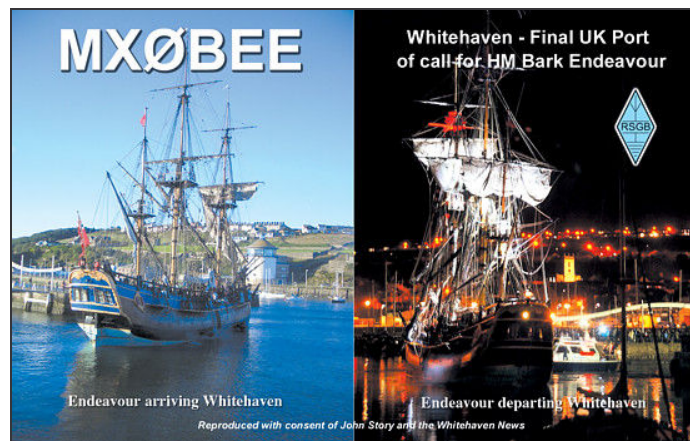
- Quelli di Betasom: sommergibili italiani in Atlantico, di Giulio Raiola - Volpe, Roma 1966.
Guerra negli abissi: i sommergibili italiani nel secondo conflitto mondiale, di Riccardo Nassigh - Mursia, Milano 1971.
Cento sommergibili non sono tornati, di Teucle Meneghini - C.E.N., Roma 1980.
Squali d'acciaio, di Goly Maioli - Fratelli Melita Editori, La Spezia 1988.
Betasom: la guerra negli oceani, 1940-1943, di Francesco Mattesini - Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1993.
Un sommergibile non è rientrato alla base, di Antonio Maronari - Bur, Milano 2000.

Ringrazio per l'articolo
il direttore di STORIA IN NETWORK

QSL Navali

Rubrica a cura di ALBERTO MATTEI, IT9MRM

In questa rubrica inseriremo le varie QSL di tipo "naval" di Associazioni, Clubs mondiali e personali.



Se volete collaborare con la redazione, basta inviare le QSL in formato JPEG, via E-MAIL a webmaster.armi@libero.it

Calendario Eventi

Questa rubrica sarà dedicata prettamente al calendario permanente delle attività DX mondiali di Associazioni e Clubs Navali, con riferimento a date e tipo delle attività prettamente Navali.

-2006-

19 ÷ 20 Agosto	<i>The International Lighthouse/Lightship Weekend</i>
29 Settembre ÷ 01 Ottobre	<i>Special event II1ARU & II1ARD (Nave Audace & Nave Ardito)</i>
Novembre	<i>MARAC 2 m. Contest</i>
18 ÷ 19 Novembre	<i>RNARS CW Activity Contest</i>
18 ÷ 19 Novembre	<i>INORC CW Activity Contest</i>
4 Dicembre	<i>2° Contest ARMI- Santa Barbara day</i>
7 Dicembre	<i>Pearl Harbour Day (USS KID)</i>
16 ÷ 17 Dicembre	<i>International Naval Contest – Sponsor by M.A.R.A.C.</i>



Foto storiche.....



Incrociatore Raimondo Montecuccoli, 1940

Le info dai Naval Clubs....



Ci scrive ancora Werner Pfeiffer, OE6NFK Chairman MFCA (ARMI A/204), inviandoci le foto delle "Maritime Mobile" che sono stati operanti nel periodo del Museumships e che lo saranno anche per i futuri eventi NAVAL dal territorio austriaco:



Piroscafo "THALIA" (anno:1909)
Operatore OE8KIK





Rimorchiatore "FREDERIC MISTRAL" (anno:1914)
Operatori OE1JJB – OE3GGS



MF-RUNDE • VEREINIGUNG NOCH FUNKENDER MARINEFUNKER



Austrian Armed Forces
Patrolboat
NIEDERÖSTERREICH
River Danube
Vienna



RNARS 4582
HMS Belfast 549
MFCA 58
ÖVSV (AMRS)

Member
841
MF-Runde



MFCA



OE 6 NFK

Werner Pfeiffer • Fliegerhorst • A-8740 Zeltweg

