



**A.R.M.I. - Associazione Radioamatori Marinai Italiani - IQ9MQ**  
associazione affiliata A.R.I.



# IL BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico telematico  
Nr. 64/2008

## SOMMARIO

Editoriale.....	2
News .....	3
Notiziario dei Marinai.....	7
QSL Navali.....	23
Calendario.....	24
Foto storiche .....	25
La stazione radio di.....	26

**A.R.M.I.**

Via Gorizia, 42  
97010 Donnalucata (RG)



<http://www.assoradiomarinai.tk>  
[it9mrm@gmail.it](mailto:it9mrm@gmail.it)





Cariissimi colleghi e "marinai", tra un bagno in mare e il caldo afoso che ci opprime in Agosto, l'appuntamento mensile è sistematico con il nostro bollettino. L'appuntamento con le attività radio in questo periodo è strettamente connesso con le vacanze di noi tutti. Chi ha la possibilità di portarsi dietro un mezzo di comunicazione (oltre all'insostituibile cellulare), cerca, di farsi sentire con i mezzi più disparati, e le antenne tipo "canne da pesca", da posti che possano attirare l'attenzione, di chi ancora resiste nelle città ardenti; ecco che si sentono come di consuetudine, isole e isolotti che sono appena segnati nelle cartine nautiche, o addirittura il solito vacanziero Dxers, da qualche isola dell'Oceano Indiano o Atlantico. Inoltre, di vacanzieri in barca, ce ne sono a bizzeffe, che girovagano il Mediterraneo in lungo ed in largo. Quindi, ampia scelta per chi è rimasto a casa, può consolarsi con vari tipi di isole ed isolotti per i diplomi più ambiti (vedasi IOTA, MIA, IIA, ecc.) oppure collegando i molti barrati maritime mobile che in questo periodo solcano i mari. Prepariamoci ad un Settembre pieno di attività NAVAL a conclusione di un ricco anno che ci ha dato parecchie soddisfazioni. Per adesso termino qui, avremo occasioni di parlarne ed approfondirne nei prossimi numeri del nostro bollettino, permettetemi di inviarvi i miei soliti e calorosi 73's, e per i vacanzieri dell'ultima ora....

....buona lettura! ... buoni DX-naval!!!

sincerely 73's  
IT9MRM  
Albert Mattei



P.S.

Auguri, a Cristiano, IZØGPN (ARMI A/239) ed alla sua XYL per la nascita di **Emanuele** (2° operatore e futuro "Marinaio").





M

olte sono le attività radioamatoriali a bordo di navi (da crociera, porta containers, research ships e tanti altri) in tutto il globo, e molti sono i cacciatori di "marittime mobile" che vogliono collegare la stazione nautica, per diversi diplomi o per il solo piacere di aver collegato il mobile marittimo. Di seguito una carrellata di news sulle /mm che potete avere l'occasione di ascoltare o collegare nelle nostre bande. (Queste informazioni sono state prelevate dal nostro Gruppo «reflector» di Google).



**UR5QRB/mm**



Yuri Kazakevich, UR5QRB è un OM ucraino molto attivo nei contest e nelle attività portatili su isole e fari, opera a bordo della sua barca a vela quando si sposta nelle acque del Mar di Azov, ha all'attivo molti fari della zona! E' stato segnalato ultimamente nel cluster in 2 metri. La QSL via Bureau o tramite QRZ.com



**RW1ZW/mm**

Valentin Rashkovsky, RW1ZW a bordo di un peschereccio atlantico, F/T KARELIA (ex. NINE STAR battente bandiera del BELIZE) adesso battente

bandiera Russa, si trova in battuta di pesca sopra il Circolo Polare Artico a 71°Nord – 021°Est, è segnalato sul cluster ed è attivo in 20 metri SSB. La QSL via QRZ.Com



**SM1WIO/mm**



Arne Holmvall, SM1WIO e sua moglie Sylvia a bordo della loro barca a vela S/Y Chiquitita, si trovano nelle acque vicine all'isola di Gotland (Sweden) nel Mar Baltico è stato segnalato sul cluster, opera preferibilmente in SSB sulla frequenza NET del "The Scandinavian Maritime Mobile Net" su 14325 Mhz. QSL via Bureau oppure via QRZ.COM

**VA7MLW/mm**

Glenn Wakefield, VA7MLW a bordo della sua barca a vela s/y Kim Chow, si trova a circa 970 miglia dalle Isole Falkland. Sta navigando in solitario e appena sarà al traverso delle Falkland dirigerà per Cap Horne. Glenn è un ottimo operatore radio, opera in SSB e tiene quotidianamente skeys con i colleghi OM! Viene inserito nei cluster e la sua frequenza monitor è 14250 MHz. Quando sarà nelle vicinanze delle Falklands e per tutto il periodo fino a doppiare Cape Horne, i suoi collegamenti, saranno validi per i diploma permanenti del WAP e per il diploma

PSA "Polar Ships Antartica". Visitate la sua pagina web, il suo link è <http://www.kimchowaroundtheworld.com/public/index.html>.



**OH6GRR/mm**



Mr. Martin Hinders, OH6GRR si trova a bordo del suo Sloop tipo Rasmus 35 di nome "S/Y COSTANCIA2 nel porto di Cagliari.

Ha un ICOM IC-706MKIIG un AH-4 antenna tuner ed una longwire antenna. E' attivo in APRS e sui forum navali.

Non è molto operativo ma potrebbe farsi sentire in 20 metri e nelle bande superiori.

Non fa scambio di QSL

**VE2PES/mm & VE2POW/mm**





Gervais (VE2PES) e Monic Leclair (VE2POW) a bordo di uno sketch tipo Wauquiez 41 di nome "S/Y TARANGA III", si trovano attualmente in Turchia a Marmaris presso lo Yacht club. Gervais opera sulle HF, un po' meno Monic. La QSL va richiesta al suo indirizzo privato: Gervais Leclair 1150 RUE STE-FOY - ST BRUNO CO CHAMBLY, QC J3V 3C2 CANADA



OE1TKW/mm – OE1WGA/mm



Helmut Klein OE1TKW insieme allo skipper Willy OE1WGA, sulla barca a vela "S/Y MADAM MIM". Sono partiti da Porto San Giorgio (Ascoli Piceno) via Croatia (9A), ed hanno sostato in Sicilia (IT9) e Malta (9H). Helmut e Willy sono membri del M.F.C.A. ed hanno utilizzato il nominativo del club "OE6XMF". Sono stati attivi dal 3 Maggio al 17 maggio nelle bande degli 80 – 40 e 20 metri ma anche su altre frequenze. Il contatto con la stazione è valido per l'acquisizione dei diplomi permanenti del MFCA (<http://mfca.oe1.oevsv.at/>). La QSL via bureau o via diretta all'indirizzo di OE1TKW, HELMUT KLEIN - NAUSEAGASSE 24/26 - WIEN AUSTRIA

W4IND/mm



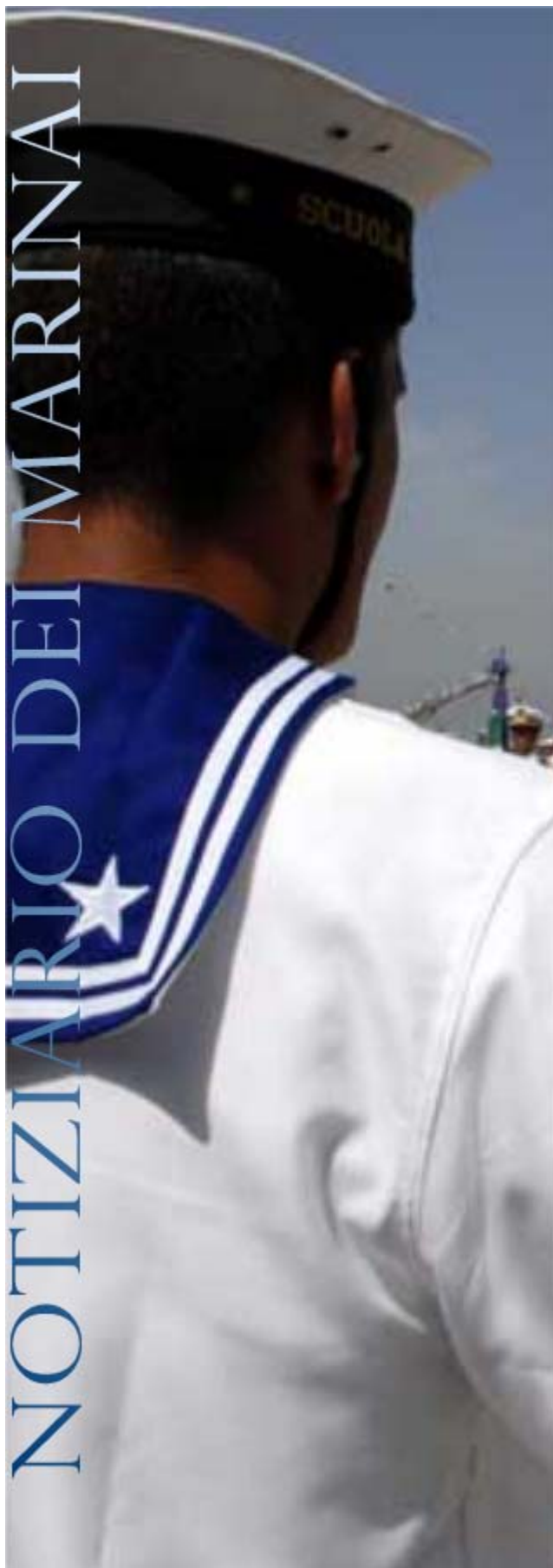
Kelton R. Joyner W4IND, è stato segnalato sul cluster in prossimità dell'isola di Saint Martin (FS) West Indies. Kelton è a bordo della sua barca a vela "s/y ISLE ESCAPE" con sua moglie Doris, opera soprattutto nei 17 metri oltre ai 20 metri, è un ottimo DX'ers. La QSL via QRZ.com. Potete visitare la sua pagina web all'indirizzo <http://www.isle-escape.com/index.shtml>



PE5YRA/mm



Stephan Leeman, PE5YRA (SM5YRA) a bordo della nave da carico "m/v Atlasgracht" è stato segnalato sul cluster, Stephan è un ottimo OM ed opera esclusivamente in modo digitale. Per richiedere la sua bella QSL via QRZ. COM. (Anche via bureau). Per sapere la posizione aggiornata della m/v Atlasgracht potete digitare il nome o il suo Call-Sign "PCVX" su <http://www.sailwx.info>



**M**i scrive il nostro collega Raffaele Di Natale, **IZ7NRJ** – ARMI 430 inviandomi una sua foto con preghiera di pubblicarla. Raffaele è un Sottocapo di 2<sup>a</sup> cl. in S.P. con la categoria di TSC/SI, imbarcato a bordo di Nave EURO.



Dislocamento: 3.200 t.pc  
 Dimensioni: 122,7 x 12,9 x 4,2 (5,95) m  
 Equipaggio: 16 + 189  
 Velocità: max 34 nd  
 Armamento: 4 LMb Teseo/Otomat MK2; 1 LM(8) Albatros/Aspide; 1-127/54 mm; 4-40/70mm; 2-20/70mm; 6 tls ASW 324 mm; 2 Elicotteri AB212ASW.





# NAVE CARABINIERE



Italian Naval "Old Rhythmers" Club

# II 1 ADV

La Spezia, 25 Settembre ÷ 30 Settembre 2008

Cerimonia dell'ultima ammaina bandiera a bordo di  
Nave CARABINIERE  
30 Settembre 2008



# **XVII RADUNO NAZIONALE MARINAI D'ITALIA**



**REGGIO CALABRIA  
27-28 SETTEMBRE 2008**



## AWARD TALL SHIPS' RACES – II1TS



Potete richiedere se non lo avevate fatto già, il diploma del "Tall Ships Races 2007", manifestazione avvenuta a Genova lo scorso Luglio, avanzando richiesta con i dati relativi al contatto della stazione speciale (II1TS), ed allegando 5,00 Euro. vi ricordo che l'iniziativa è a scopo benefico e tolte le spese di spedizione e di stampa, come di consueto saranno destinate all'Istituto Andrea Doria.

## AWARD II1ARU & II1ARD

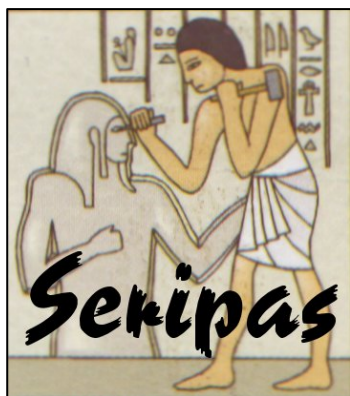
Per i soli membri ARMI e/o per le sezioni ANMI, ed in forma eccezionale, sono disponibili una quantità discreta di **AWARD IARD & IARU**; potete avanzare richiesta per il diploma, anche se non avete nessun contatto con le stazioni speciali, o solo per regalarlo alla vostra sezione ANMI; vi ricordo che l'iniziativa è a scopo benefico e potete donare almeno 5,00 euro all'Istituto Andrea Doria.



## GADGET ARMI

Anche l'ARMI ha la sua spilletta, per chi è interessato potete richiederla al seguente indirizzo di posta elettronica [info@assoradiomarinai.tk](mailto:info@assoradiomarinai.tk) al costo di 5,00 euro (2 euro costo della spilletta, 1,50 euro costo spedizione e 1,50 euro in donazione I.A.D.), vi ricordo che l'iniziativa è a scopo benefico e la donazione avviene all'Istituto Andrea Doria.





Il nostro sponsor "**SERIPAS**" di Luigi Pasquarella (I8JYK) ARMI 132 ha preparato il crest dell'A.R.M.I. a colori in smalto, per chi fosse intenzionato ad acquistarlo il costo è di €.15,00 + spese di spedizione (€.6,00). Sarà personalizzato con il nominativo ed il numero di iscrizione ARMI. Potete contattare l'associazione inviando una mail a [it9mrm@gmail.com](mailto:it9mrm@gmail.com)

### ALCUNE ESCLAMAZIONI RICEVUTE PER POSTA ELETTRONICA:

*Ciao Alberto,  
arrivato a casa ho trovato il crest.  
Magnifico, ottima fattura, ottimo layout. Grazie!  
De IK1QLD  
Angelo Brunero ARMI A/100*

*Ciao Alberto, innanzi tutto un saluto il crest mi è  
arrivato in data 25/07 e ti posso dire che è più  
bello di come me l'aspettavo. Mando a tutti un  
augurio di buon feragosto e buone vacanze a tutto  
l' A.R.M.I.  
73 De IK0TXG  
Francesco ARMI A/290*

*...è arrivato bellissimo.  
De IK3ZBD  
Antonio G. Gnan ARMI 049*



Per chi vuole inviare in sicurezza la  
somma può utilizzare  
la seguente ricarica **POSTE PAY**



**N° 4023 6004 2169 9846.**

Intestata a **Mattei Alberto**  
e comunicare via e-mail l'avvenuta  
ricarica.



# ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD

Graduatoria finale dell'ITALIAN NAVY Coastal Radio Stations Award 2008



CONTROL LOG: IT9MRM

## NAVAL – PHONE

N°	Call – Nome	Punti Log RX	Punti annullati	Punti effettivi
1	ISØMKX Giuseppe – ARMI A/172	160	107 (i)	53
2	IZ6ASI Marco – ARMI 355	32	19 (f)	13

## NAVAL – MIXED

N°	Call – Nome	Punti Log RX	Punti annullati	Punti effettivi
1	I5NØK – Antonio Pilichi – ARMI Ø76	262	-	262
2	IK5DEZ – Maurizio – ARMI 343	113	1 (l)	122
3	IZ1CLA – Sauro – ARMI A/282	119	13 (a)	106
4	IK8XVA/1 – Antonio – ARMI 117	103	-	103
5	IT9DTU – Nunzio – ARMI 014	91	1 (a)	90
6	IZ6BUV – Leonardo – ARMI 320	86	10 (i)	76
7	IZØFVD – Giulio – ARMI A/327	77	1 (a)	75
8	IZ8JPV – Gianni – ARMI 225	57	-	57
9	IZ5MOQ – Alessandro – ARMI 351	57	1 (a)	56
10	IW1RLR – Nicola – ARMI 116	22	-	22
11	IZØKNA – Enzo – ARMI A/309	51	30 (a)	21

## NAVAL – CW

N°	Call – Nome	Punti Log RX	Punti annullati	Punti effettivi
1	I1YTO – Carmelo – ARMI 297	115	-	115
2	IK1RKN – Gino – ARMI 357	74	10 (i)	64
3	IK7TVE – Pasquale – ARMI 184	55	-	55

## INDIPENDENT – PHONE

N°	Call – Nome	Punti Log RX	Punti annullati	Punti effettivi
1	IZ8BGA – Massimo	58	-	58
2	EA3IM – Wolfgang	56	-	56

## INDIPENDENT – MIXED

N°	Call – Nome	Punti Log RX	Punti annullati	Punti effettivi
1	ISØUWS – Fernando	93	3 (a)	90
2	G4AYO – Mike	81	-	81
3	ON4CAS – Egbert	55	-	55
4	OE5PLN – Peter	30	-	30

INDIPENDENT– CW				
N°	Call – Nome	Punti Log RX	Punti annullati	Punti effettivi
1	IK1AAS – Bruno	74	-	74
2	TA2DA – Sabri	49	-	49

- (a) Collegamento effettuato doppio nella stessa modalità – duplicato;  
 (b) Punti non riportati [+];  
 (c) 10 Punti segnati erroneamente a stazioni che non sono ARMI/NAVAL;  
 (d) 1 Punto anziché 2 segnato erroneamente.  
 (e) 10 punti segnati erroneamente invece di 1 punto;  
 (f) 1 punto segnato erroneamente a stazioni che non sono ARMI/NAVAL;  
 (g) 3 punti segnati erroneamente anziché 1 punto;  
 (h) 4 punti segnati erroneamente anziché 1 punto;

SWL				
N°	Call – Nome	Punti Log RX	Punti annullati	Punti effettivi
1	IO-2046/VT – Adriano	56	-	56
2	OE-527 – Holand	55	-	55
3	OE-522 – Helmut	55	-	55
4	NL-10018-R36 – Rob	30	-	30

**PARTECIPANTI:**

ARMY	INDIPENDENT	SWL
16	8	4

**TOTALE: 28**

**PAESI PARTECIPANTI:**

 ITALIA [20],  SPAGNA [1],  INGHILTERRA [1],  AUSTRIA [3],  
 OLANDA [1],  TURCHIA [1],  BELGIO [1].

**GUEST:**

I5NQK - Peccato che ICT mancava. Propagazione lunga e nell'ultimo week-end il WPX ci ha penalizzato tanto. Saluti. Antonio

IS0MKX - Quest'anno è stato un anno di magra...!! QSL nessuna, collegamenti circa 120...!! Più magra di così...!! Ho riscontrato molta latitanza da parte degli operatori, per non parlare delle Stazioni Costiere. La propagazione poi,.....beh e meglio incominciare a riorganizzarsi per il prossimo anno. Speriamo meglio nel 2009...!!

IZ0FVD - Ringrazio l'ARMI per il divertimento. Peccato che la propagazione non ci abbia aiutato. Sono stato attivo, lavoro permettendo, tutto il periodo. Ho ascoltato poche stazioni costiere ... alla prossima manifestazione.



# VINCITORI DELL'ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATION AWARD 2008

CATEGORIA NAVAL - PHONE:

**I S Ø M K X**

CATEGORIA NAVAL - MIXED:

**I 5 N Q K**

CATEGORIA NAVAL - CW:

**I 1 Y T O**

CATEGORIA INDIPENDENT - PHONE:

**I Z 8 B G A**

CATEGORIA INDIPENDENT - MIXED:

**I S Ø U W S**

CATEGORIA INDIPENDENT - CW:

**I K 1 A A S**

CATEGORIA SWL:

**I Ø - 2 Ø 4 6 - V T**

COMPLIMENTI AI VINCITORI!

Riceveranno a breve giro di posta, al proprio indirizzo (QRZ.COM),  
una bellissima targa con inciso il proprio nominativo.

APPUNTAMENTO CON:

**L'ITALIAN NAVY COASTAL RADIO  
STATIONS AWARD  
7 ÷ 22 MARZO 2009**

**STAZIONE JOLLY  
II Ø I G U – MARITELE GAETA – ARMI 550**

## RAPIDI ED INVISIBILI... ALLE VOLTE

di Enrico BUTTERI ROLANDI

(tratto dal sito web: <http://cronologia.leonardo.it/battaglie/batta48.htm>)

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

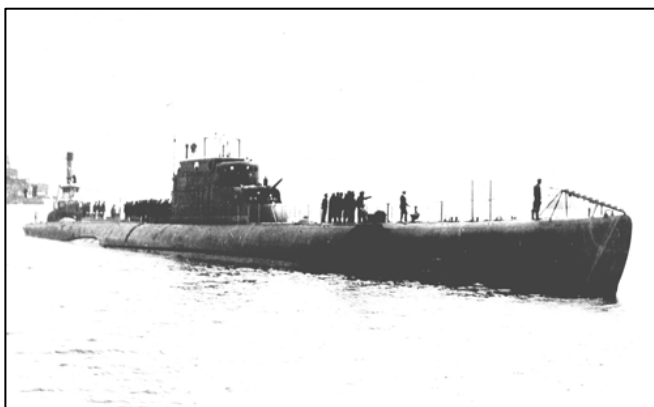
anche il Cappellini, ma venne intercettato da una torpediniera inglese e fu costretto a rifugiarsi nella neutrale città marocchina di Ceuta.

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 Veilella.



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.

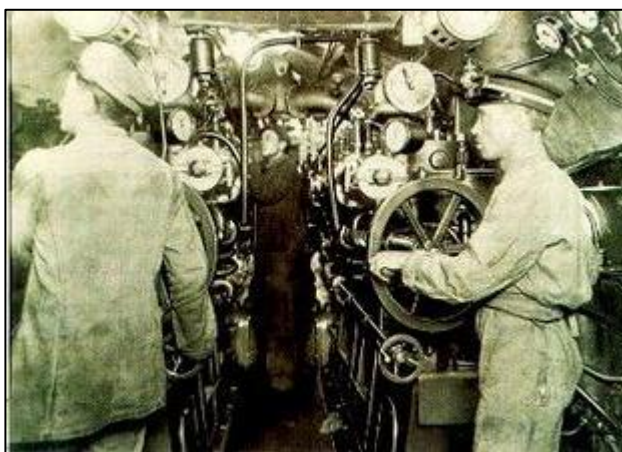
Per ragioni di spazio, a bordo potevano salire però soltanto gli occupanti di una lancia e i feriti che si trovavano a bordo dell'altra, mentre gli altri uomini avrebbero dovuto arrangiarsi, ma dopo avere fatto poche centinaia di metri, il Cappellini invertì la rotta e decise di trainare con un cavo 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 Gironde 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 Veleva, il Dandolo, l'Etna, 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.

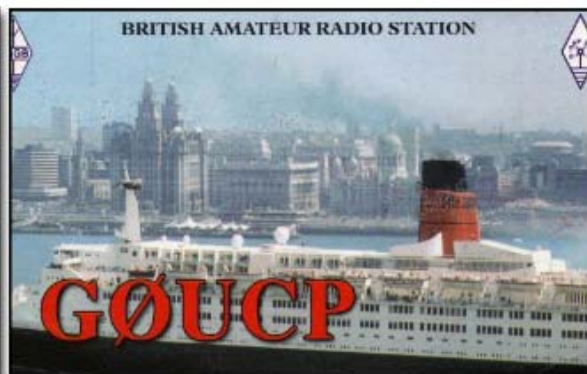
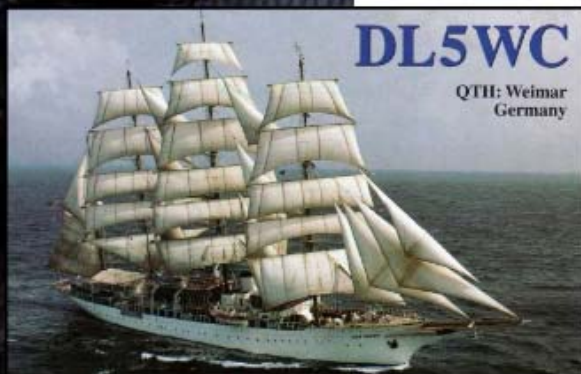
Cento sommergibili non sono tornati, di Teucle Meneghini - C.E.N., Roma 1980.

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





# CALENDARIO EVENTI

**Q**uesta 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.

## -2008-



16 – 17 Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
Settembre	MFCA – TRAUNSEE (OE6XMF/5)
27 – 28 Settembre	<b>XVII Raduno Marinai d'Italia</b>
25 – 30 Settembre	<b>II1ADV – Nave Carabiniere</b>
Novembre	MFCA - Sonderstation in PULA (9A/OE6XMF)
Novembre	MARAC 2m. Contest
15 – 16 Novembre	RNARS CW Activity Contest
15 – 16 Novembre	INORC CW Activity Contest
4 Dicembre	<b>4° International Contest ARMI - Italian Navy Day - Santa Barbara Day</b>
Dicembre	Pearl Harbour Day (USS KID)
13 – 14 Dicembre	International Naval Contest
26 Dicembre	MF XMAS Greetings on the air (HF)





Cacciatorpediniere Fante



Fregata Castore



LA STAZIONE RADIO DI...




IK1MDF - Lorenzo Tabaracci (ARMI A/374)



IZ1HIE - Franco Arzà (ARMI 278)







LE QSL DEI SOCI ARMI




# IW9GXT

Sicily Island




Separate Country for  
WAE - WWDX - IOTA EU-025  
CQ ZONE 15 • ITU ZONE 28 • WW LOC. JM67HP



DANIELE PEPE - Via Stazzoni, 19/B - 91026 Mazara del Vallo (TP) - ITALY - E-mail: iw9gxt@tele2.it

**CQ 15**




**MI #297**

**AMATEUR RADIO STATION**


## I1YTO

Op. CAR(MELO) DI STEFANO  
P.O.Box 92 - 14100 ASTI - ITALY  
WWLoc. JN44CV

**ITU 28**




**IN #553**



TO RADIO \_\_\_\_\_

QSL VIA \_\_\_\_\_

ORG	DATE	QTR	MODE	R-S-T	QRM	
					QRN	
					QSB	



REMARKS: \_\_\_\_\_

PSE   TNX   QSL