

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

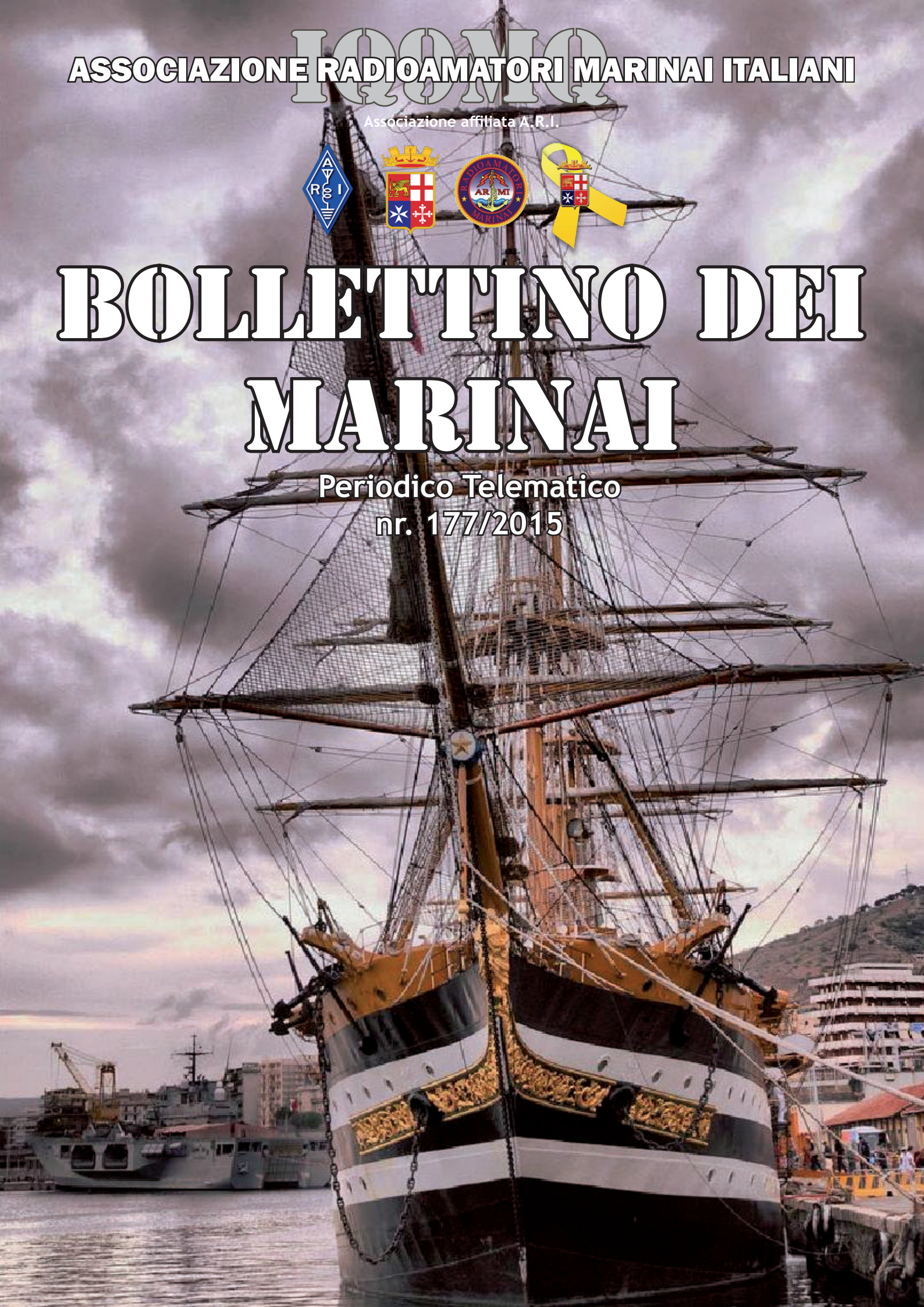
IQOMQ

Associazione affiliata A.R.I.



BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico Telematico
nr. 177/2015



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi amici e colleghi armigeri, eccoci al nostro consueto appuntamento mensile. Come promesso in questo numero, troverete la classifica definitiva delle stazioni speciali che hanno gareggiato nell'Italian Navy Ships Radio stations Award, con i relativi grafici ed andamenti nei vari modi, comprensivo di un grafico che riassume l'andamento nei tre anni di questa attività. Nel complesso siamo nella norma, anche se i numeri danno una visuale in negativo, in considerazione che le stazioni speciali che quest'anno hanno partecipato sono inferiori di numero rispetto agli anni passati. Adesso dobbiamo aspettare il termine previsto da regolamento, per stilare la classifica definitiva delle stazioni partecipanti. Per quanto riguarda invece il "Diploma Enigma" che come sapete, l'ARMI è stata nominata a gestire l'award e la classifica, terminato pochi giorni prima che finisse il diploma delle stazioni radio navali, le richieste dell'award (in formato elettronico), rispetto all'anno precedente, sono notevolmente aumentate. Continuiamo a ricevere i log e a stilare la classifica che sarà esposta definitivamente da giorno 1 novembre sul sito ufficiale del diploma (<http://www.reloated-enigma.it>), contestualmente inizieremo ad inviare i diplomi in formato elettronico. Ho visto la partecipazione di molti nostri soci, che hanno partecipato sia al contest delle stazioni radio navali che al diploma enigma. Non per ultimo volevo comunicarvi che visto l'intensa attività gestionale dei diplomi che l'ARMI continua a gestire, nonostante l'immane lavoro che ci porta moltissimo tempo, stiamo continuando ad inviare i gli ultimi diplomi delle stazioni radio costiere dello scorso Marzo 2015. Oramai siamo al termine della lista e sicuramente a fine Ottobre avremo completato l'invio a tutti i restanti richiedenti del diploma. Ritorniamo alle prossime attività che

ci restano, ad Ottobre terminerà l'ultimo round del CW ARMI Contest, il contest dedicato ai cultori del "morse". Vedremo il resoconto finale e vaglieremo le future proposte per cercare di migliorare questa gara. I primi di Novembre saremo occupati

nel secondo appuntamento con l'Italian Armed Forces, attività congiunta con le associazioni radiantistiche rappresentanti delle FF.AA. italiane. Concluderemo a Dicembre con gli ultimi due appuntamenti, il nostro Contest di Santa Barbara, che da quest'anno sarà gestito dalla sede centrale dell'ARMI, con questo volevo ringraziare la sezione ARMI "Golfo di Gaeta" che per queste dieci edizioni ha egregiamente gestito il contest. Infine l'INTERNATIONAL NAVAL CONTEST, terminerà questo intenso anno di appuntamenti radio navali. Ricordo ancora una volta, di partecipare con l'invio della vostra QSL personale, al nostro primo concorso dedicato alla più bella QSL dell'ARMI. Il regolamento lo trovate sulle pagine dedicate del nostro sito web, inoltre se non volete partecipare con l'invio della QSL, almeno di votare le QSL già in gara, così da dare un vostro contributo al concorso. Bene, con questo concludo dandovi appuntamento con il prossimo bollettino, che sarà on-line presumibilmente la terza settimana di Novembre. Buona lettura!! Alla prossima!



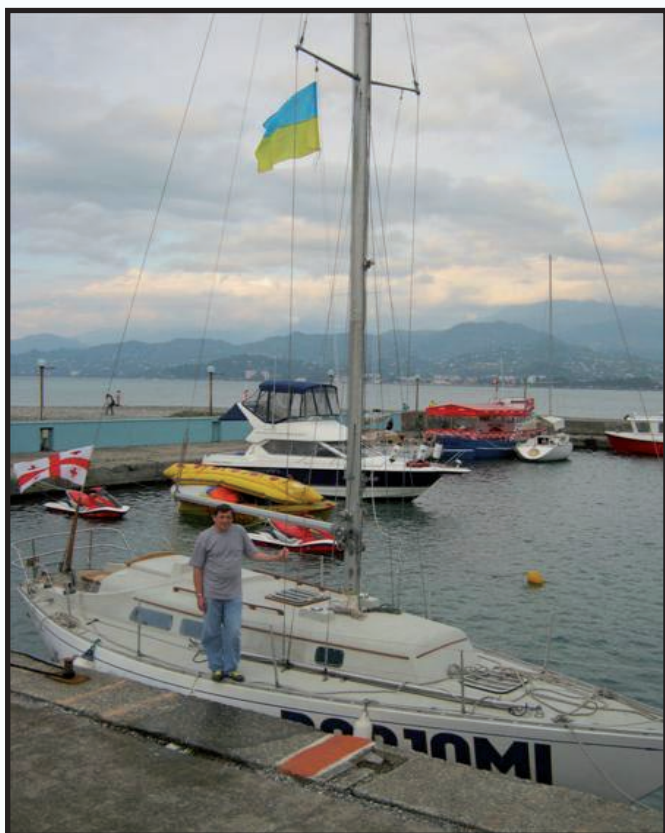
*73's de
IT9MRM*



Molte sono le attività radioamatoriali a bordo di navi (da crociera, porta containers, research ships e tanti altri) in tutto il globo, e molti sono i cacciatori di "maritime mobile" che vogliono collegare la stazione nautica, per diversi diplomi o per il solo piacere di aver collegato il "barrato nautico". Di seguito una carrellata di news, sulle /mm che potete avere l'occasione di ascoltare o collegare nelle nostre bande.

Il mese di **Settembre** e i primi quindici giorni di **Ottobre** ci hanno offerto una notevole attività di stazioni in "**Maritime Mobile**", grazie al periodo estivo e soprattutto ai vacanzieri marittimi; di seguito vengono riportate alcune segnalazioni di OM a bordo di navi mercantili, bulk carrier, gassoniere, porta containers, barche a vela ecc. Le segnalazioni sono monitorate sui principali cluster.

UR9MC/mm: Alexis Kudimov attualmente si trova a bordo della sua barca a vela "s/v BARJOMI" a largo di Odessa, nel Mar Nero. Alexis è molto attivo in radio, opera principalmente in fonia in HF, saltuariamente trasmette anche in 50 MHz.



UA0ZC/mm: Valery A. Makarov, uno dei nove operatori che hanno trasmesso dall'isola di Dobrzanskogo (RT9K/0 - IOTA AS-203), nel periodo da e per l'isola, ha trasmesso a bordo della m/v Anatoliy Kasheninnikov, operando in 20 e 40 metri in CW. Per la bellissima QSL va richiesta via diretta

al suo indirizzo tramite QRZ.com.



SQ1FYI/mm: Igor Zaremba è un meccanico specializzato ed è imbarcato a bordo della nave posatubi "m/v SAPURAKENCANA 1200". Attualmente si trova nel Golfo di Thailandia. Opera soprattutto in PSK e saltuariamente in SSB. La QSL via QRZ.com.



Altre stazioni in marittimo mobile sono state segnalate in questo periodo (dal 09 settembre 2015 al 15 ottobre 2015), ecco di seguito i nominativi:

HA3FOK - RT9K - SQ5BPF - G4VFU - PE1OAD - GM0HCQ - UA6GO - LZ1BXA - HB9AIU - RA9FNV - W9BBB - KH6DXX - HB9DWZ - OE6XMF - VP8CZJ - N6HD - OY1R - S51TA - R7AX - UB9MCJ - DL1SDX - ON6SEA - OE1AFU - K7ZSD - JA0OZZ - HB9CYF

NOTIZIARIO DEI MARINAI

ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2015

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

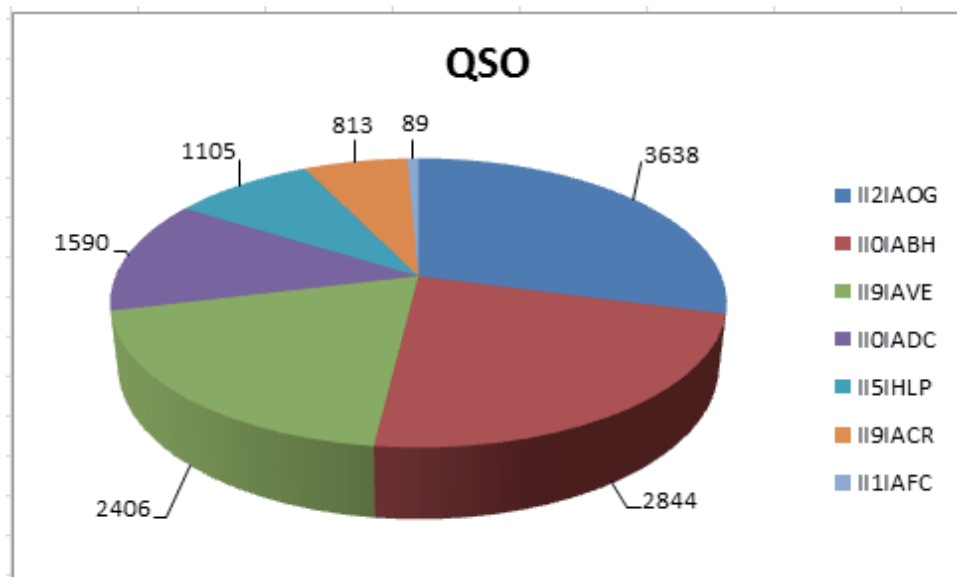
Dal giorno 12 Settembre 2015 sino al 27 Settembre 2015 si è svolta la nostra consueta gara relativa alle stazioni radio navali. Quest'anno hanno dato la loro disponibilità ben 9 stazioni speciali, purtroppo due di esse hanno alzato bandiera bianca, per motivi personali e di carattere sanitario, non hanno potuto iniziare la gara. Così solo 7 di esse sono rimaste in gara sino all'ultimo giorno, riscuotendo un notevole successo. I nominativi speciali che hanno partecipato, sono:

- **II0IADC** (new entry) Nave Corsaro Secondo operata da IZ0FVD, IZ0JSD e I0LYO;
- **II0IABH** (new entry) Nave Borsini operata da IZ0EUX;
- **II1I AFC** (new entry) Sommergibile Fecia Di Cossato operata da IK8XVA/I1 e I1SAF;
- **II2IAOG** (new entry) Nave Fenice operata da I2QIL, I2CZQ e IZ2FOS;
- **II5IHLP** Nave Platano operata da I5NQQ;
- **II9IACR** Nave De Cristofaro operata da IT9DTU;
- **II9IAVE** (new entry) operata da IT9CFP, IT9ASD e IT9EQT.

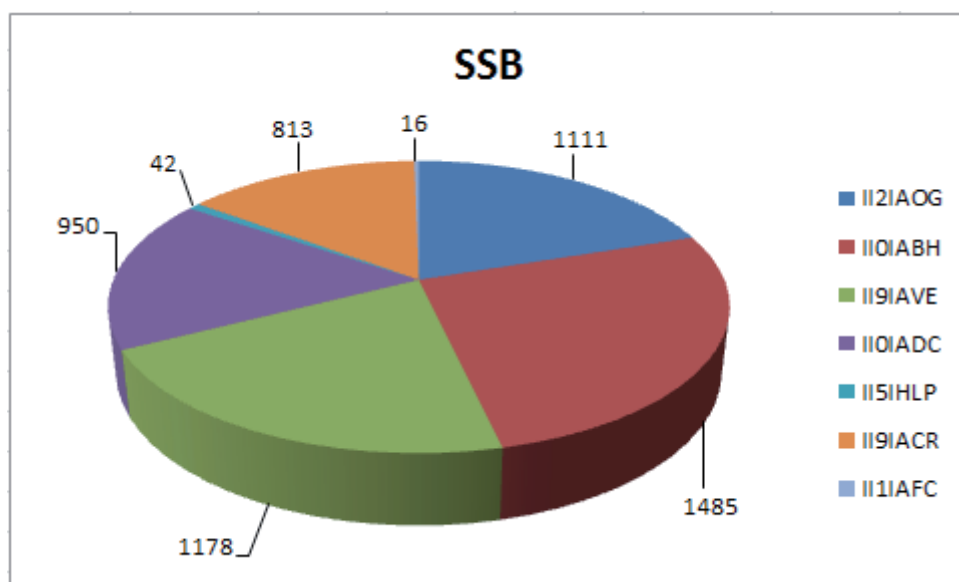
I collegamenti svolti sono stati, per quanto riguarda tutte le stazioni speciali **12485** QSO di cui **5595** in SSB, **5384** in CW e **1506** in Digitale, ecco di seguito alcuni grafici e la classifica definitiva delle stazioni speciali nei vari ordini:

CLASSIFICA UFFICIALE

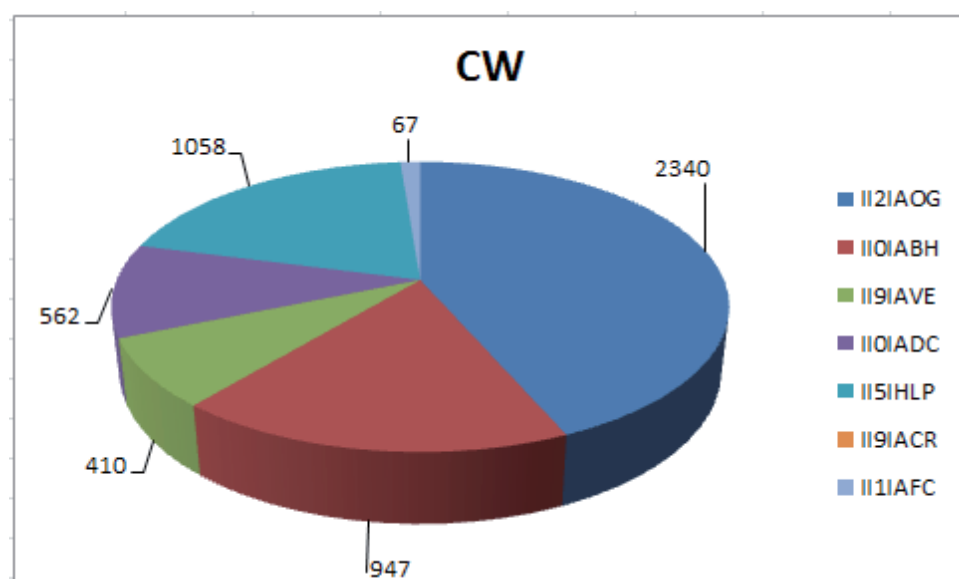
POSIZIONE	NOMINATIVO	PUNTI/QSO
1	II2IAOG	3638
2	II0IABH	2844
3	II9IAVE	2406
4	II0IADC	1590
5	II5IHLP	1105
6	II9IACR	813
7	II1I AFC	89



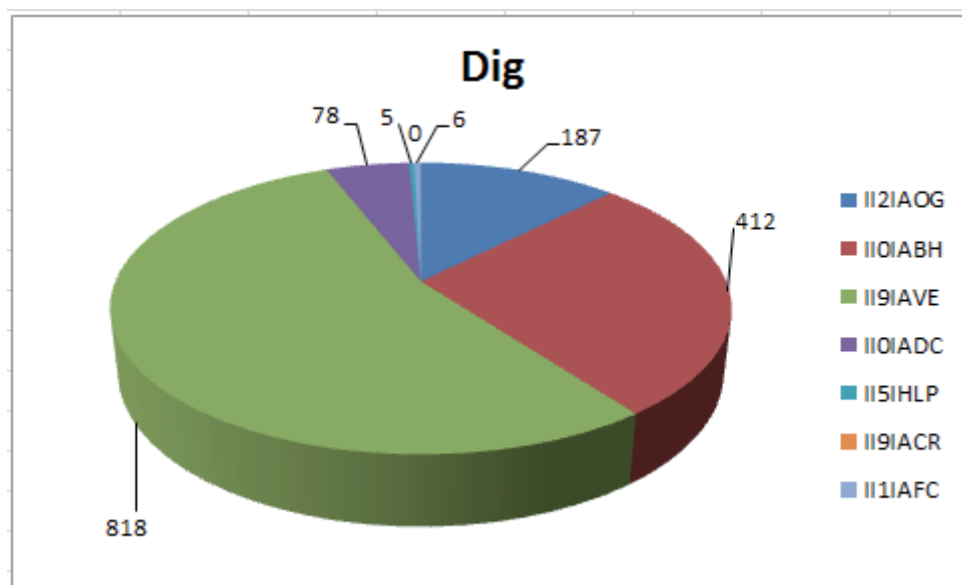
POSIZIONE	NOMINATIVO	PUNTI/QSO
1	II0IABH	1485
2	II9IAVE	1178
3	II2IAOG	1111
4	II0IADC	950
5	II9IACR	813
6	II5IHLP	42
7	II1IAFC	16



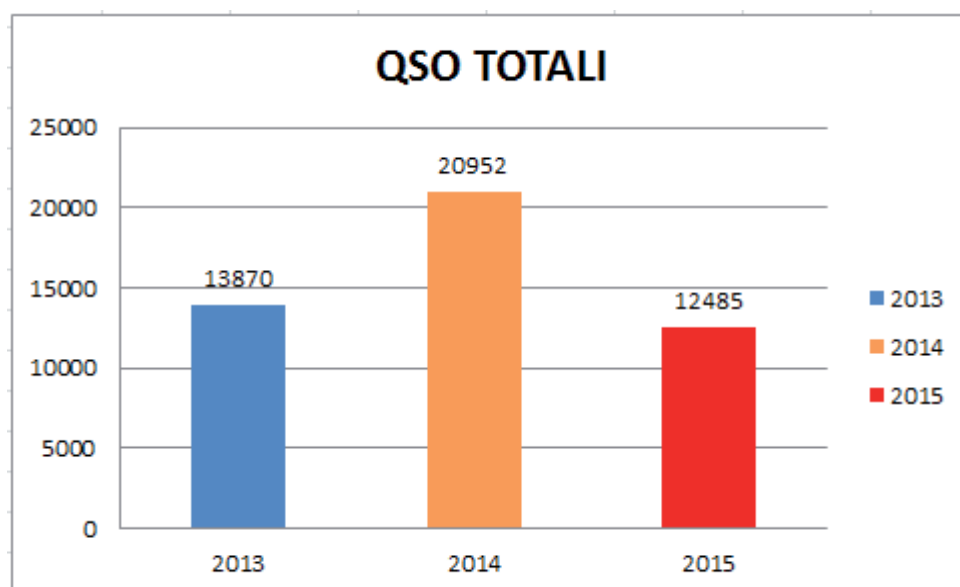
POSIZIONE	NOMINATIVO	PUNTI/QSO
1	II2IAOG	2340
2	II5IHLP	1058
3	II0IABH	947
4	II0IADC	562
5	II9IAVE	410
6	II1IAFC	67
7	II9IACR	0



POSIZIONE	NOMINATIVO	PUNTI/QSO
1	II9IAVE	818
2	II0IABH	412
3	II2IAOG	187
4	II0IADC	78
5	II1IAFC	6
6	II5IHLP	5
7	II9IACR	0



Andamento dell'IT NAVY SHIPS durante gli anni: si è notato quest'anno la mancanza del team sardo di II0IAML (di IS0IGV) che contribuiva con il suo 20 % dei contatti a rendere alto il numero dei QSO (la mancanza di due stazioni speciali, per un totale di 7, ha abbassato la soglia dei QSO x ANNO a fronte degli anni precedenti che era di 9 stazioni speciali). Sostanzialmente rispetto all'anno scorso la partecipazione è diminuita, visto anche la scarsa propagazione della prima settimana, e il proliferare di altri diplomi in concomitanza con il nostro. Speriamo nel prossimo anno di migliorare o eguagliare l'attività del 2014.





Marina Militare
Collezione orologi

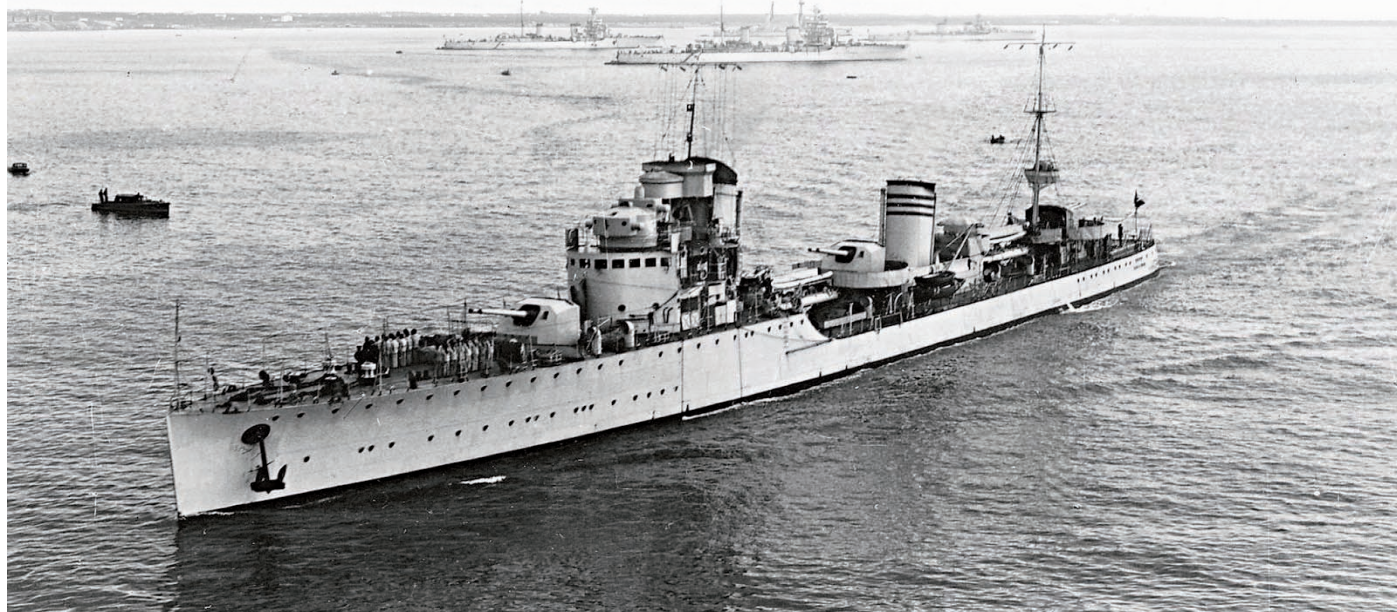


Memphis Belle
MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS



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

Cacciatorpediniere Alvise Da Mosto



Cacciatorpediniere, già esploratore, della classe Navigatori (dislocamento standard 2125 tonnellate, 2760 in carico normale, 2880 a pieno carico). Compì in guerra 79 missioni, percorrendo in tutto 23.531 miglia e trascorrendo 1440 ore in mare.

Breve e parziale cronologia.

22 agosto 1928

Impostazione nei Cantieri del Quarnaro di Fiume.

1° luglio 1929

Varo nei Cantieri del Quarnaro di Fiume. Il nome originario è Alvise Ca Da Mosto, poi cambiato in Alvise Da Mosto il 12 giugno 1930.

Durante le prove di collaudo riuscirà a toccare una velocità di 42,7 nodi, la maggiore della sua classe.

15 marzo 1931

Entra in servizio classificato come esploratore. È la penultima unità della sua classe ad entrare in servizio: grazie a ciò, sia il Da Mosto che l'ultima unità della classe (l'Antonio Pigafetta) entreranno in servizio già beneficiando delle prime modifiche per migliorare la stabilità (cioè con le sovrastrutture alleggerite ed abbassate: la plancia viene modificata ed abbassata, le due gambe laterali dell'albero a tripode vengono eliminate e così pure i depositi di carburante sopra la linea di galleggiamento, così però riducendo la capacità complessiva di serbatoi di oltre 100 tonnellate, e conseguentemente anche l'autonomia).

4 ottobre 1931

Da Mosto, Pigafetta ed i gemelli Giovanni Da Verrazzano e Nicolò Zeno ricevono la bandiera di combattimento a Venezia. Le bandiere sono donate

dalle città natali dei navigatori eponimi: per il Da Mosto, proprio Venezia.

Negli anni successivi il Da Mosto parteciperà a normale attività di squadra, compiendo una crociera di rappresentanza nell'America meridionale (insieme al gemello Emanuele Pessagno).

1936-1937

Prende parte, in funzione di appoggio, alle operazioni navali italiane connesse alla guerra civile spagnola.

31 ottobre 1936

Il Da Mosto scorta fuori dallo stretto di Gibilterra il trasporto Aniene, in navigazione da La Spezia a Siviglia con a bordo un reparto di avieri italiani (sotto false generalità) inviati ad assistere i nazionalisti di Franco («Operazione Militare in Spagna»).

18 novembre 1936

Il Da Mosto, il gemello Giovanni Da Verrazzano ed il più grande esploratore Quarto formano il Gruppo Navale Italiano nei porti prossimi allo Stretto, al comando del contrammiraglio Alberto Marenco di Moriondo, di base a Tangeri, per le operazioni connesse alla guerra civile spagnola. A fine mese le tre navi verranno rilevate dall'esploratore Aquila e dalla torpediniera Audace.

1938

Declassato a cacciatorpediniere, entra a far parte della XV Squadriglia Cacciatorpediniere. Rimane dislocato a Tangeri per poco tempo, poi viene adibito a ruoli addestrativi.

16 aprile-2 agosto 1940

Secondo ciclo di lavori di grande modifica dello scafo, che comportano l'allargamento di un metro dello scafo e modifiche alla prua, effettuati nell'Arsenale di La Spezia. Contestualmente viene potenziato l'armamento.

10 giugno 1940

All'ingresso dell'Italia nella seconda guerra mondiale, il Da Mosto (in realtà ancora ai lavori) forma in teoria, insieme ai gemelli Antonio Pigafetta, Giovanni Da Verrazzano, Lanzerotto Malocello e Nicolò Zeno, la XV Squadriglia Cacciatorpediniere, alle dipendenze della IX Divisione Navale.

Inizio agosto 1940

Terminati i lavori, torna a far parte della XV Squadriglia Cacciatorpediniere, di base a Brindisi ed assegnata alla VIII Divisione Navale.

Fino alla primavera del 1941 parteciperà ad intensa attività di squadra, con missioni di ricerca del nemico, posa di mine, caccia antisommergibile e bombardamento contro costa, questi ultimi in Albania per supportare le truppe italiane impegnate nella campagna di Grecia.

Dopo la primavera del 1941 opererà quasi esclusivamente in compiti di scorta convogli diretti in Libia nonché posa di mine.

1-2 settembre 1940

Partecipa all'uscita in mare della flotta a contrasto dell'operazione britannica «Hats». La XV Squadriglia cui appartiene (con Pigafetta, Da Verrazzano e Zeno) parte da Taranto alle sei del mattino del 31 agosto insieme alla IX Divisione (corazzate Littorio, nave di bandiera dell'ammiraglio di squadra Inigo Campioni, e Vittorio Veneto), alla V Divisione (corazzate Duilio, Conte di Cavour e Giulio Cesare, quest'ultima aggregatasi solo il 1° settembre a causa di avarie), alla I Divisione (incrociatori pesanti Zara, Pola, Fiume e Gorizia), all'VIII Divisione (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi) ed alle Squadriglie Cacciatorpediniere VII (Freccia, Dardo, Saetta, Strale), VIII (Folgore, Fulmine, Lampo, Baleno), X (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco), XIII (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino) e XVI (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare). Complessivamente all'alba del 31 prendono il mare

da Taranto, Brindisi e Messina 4 corazzate, 13 incrociatori della I, III, VII e VIII Divisione e 39 cacciatorpediniere. Alle 22.30 la formazione italiana, che procede a 20 nodi, riceve l'ordine di impegnare le forze nemiche lungo la rotta 155°, a nord della congiungente Malta-Zante, dunque deve cambiare la propria rotta per raggiungerle (o non potrebbe prendere contatto con esse), dirigendo più verso sudovest (verso Malta) e superando la congiungente Malta-Zante. Il mattino del 1° settembre, tuttavia, il vento, già in aumento dalla sera precedente, dà origine ad una violenta burrasca da nordovest forza 9, che verso le 13 costringe la flotta italiana a

tornare alle basi, perché i cacciatorpediniere non sono in grado di tenere il mare compatibilmente con le necessità operative (non potendo restare in formazione né usare l'armamento). Poco dopo la mezzanotte del 1° settembre le unità italiane entrano nelle rispettive basi; tutti i cacciatorpediniere sono stati danneggiati (specie alle sovrastrutture) dal mare mosso, alcuni hanno perso degli uomini in mare. Le navi verranno tenute pronte

a muovere sino al pomeriggio del 3 settembre, ma non si concretizzerà alcuna nuova occasione.

29 settembre-1° ottobre 1940

Lascia Taranto la sera del 29 settembre, insieme al gemello Da Verrazzano nonché all'incrociatore pesante Pola, alle Divisioni I (incrociatori pesanti Zara, Fiume, Gorizia), V (corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour), VII (incrociatori leggeri Muzio Attendolo e Raimondo Montecuccoli, da Brindisi), VIII (incrociatori leggeri Giuseppe Garibaldi e Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi) e IX (corazzate Littorio e Vittorio Veneto) e le Squadriglie Cacciatorpediniere VII (Dardo, Saetta, Strale), X (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco), XIII (Granatiere, Bersagliere, Alpino) e XVI (Pessagno, Usodimare) (il Pola con la I Divisione e 4 cacciatorpediniere partono alle 18.05 e le altre unità alle 19.30) e da Messina la III Divisione con 4 cacciatorpediniere per contrastare un'operazione britannica in corso, la «MB. 5». La formazione uscita da Taranto assume rotta 160° e velocità 18 nodi, riunendosi con le navi provenienti da Messina alle 7.30 del 30 settembre. In mancanza di elementi sufficienti ad apprezzare la composizione ed i movimenti della Mediterranean Fleet ed in considerazione dello svilupparsi di una burrasca da Scirocco (che avrebbe reso impossibile una navigazione ad alta velocità verso sud da parte dei cacciatorpediniere) Supermarina decide di rinunciare a contrastare l'operazione ed ordina alle unità in mare di invertire la rotta alle 6.25 del 30 ed incrociare dapprima tra i paralleli 37° e 38°, poi (dalle 10.30) 38° e 39° ed alle 14 fare rotta verso



Il Da Mosto in uscita da Taranto tra il 1932 e il 1938

sudovest sino a raggiungere il 37° parallelo, poi, alle 17.20, di rientrare alle basi. Navigando nella burrasca, la flotta italiana raggiunge le basi tra l'una e le quattro del mattino del 1° ottobre, vi si rifornisce in fretta e rimane in attesa di un'eventuale nuova uscita per riprendere il contrasto, ma in base alle nuove informazioni ottenute ciò risulterà impossibile, pertanto, alle 14.00 del 2 ottobre, le navi riceveranno l'ordine di spegnere le caldaie.

18 aprile 1941

Tra le 20 e 24 il Da Mosto (capitano di fregata Olandini), ormeggiato alla banchina Sussitena del porto di Taranto, imbarca con le proprie gruette le mine che dovrà posare nell'operazione di posa della prima tratta («S 11») della prima spezzata («S 1», che si estenderà dal punto 37°00' N e 11°08' E al punto 37°27' N e 11°17' E) del campo minato «S». Sul Da Mosto vengono caricate 122 boe strappanti.

19 aprile 1941

Le navi incaricate dell'operazione – il Da Mosto, i gemelli Nicoloso Da Recco (capitano di vascello Muffone, caposquadriglia della XVI Squadriglia Cacciatorpediniere), Giovanni Da Verrazzano (capitano di fregata Avelardi), Emanuele Pessagno (capitano di fregata Scammacca), Antonio Pigafetta (capitano di vascello Mezzadra, caposquadriglia della XV Squadriglia Cacciatorpediniere) e Nicolò Zeno (capitano di fregata Piscicelli) e gli incrociatori leggeri Raimondo Montecuccoli (capitano di vascello Solari), Eugenio di Savoia (capitano di vascello Lubrano, nave di bandiera dell'ammiraglio Casardi), Muzio Attendolo (capitano di vascello Conti) ed Emanuele Filiberto Duca d'Aosta (capitano di vascello Rogadeo) della VII Divisione – iniziano a muovere alle 2.50. Alle 3.55 la formazione supera le ostruzioni foranee: in testa Da Recco, Pigafetta, Pessagno e Zeno, adibiti alla scorta, poi i quattro incrociatori ed infine Da Mosto e Da Verrazzano in posizione di scorta arretrata notturna (mentre di giorno saranno in posizione di scorta laterale a dritta ed a sinistra). Le mine sistemate sulla coperta delle navi sono occultate con sferzi mimetizzati con strisce bianche; si pone grande attenzione nel non fare fumo, per non essere avvistati da aerei avversari. La formazione, al comando dell'ammiraglio di divisione Ferdinando Casardi, prosegue tenendosi al largo della costa, zigzagando nello stretto di Messina.

20 aprile 1941

Alle 3.50, ad ovest di Trapani, la formazione s'imbatte in una petroliera isolata che procede oscurata verso nord; la nave defila lungo gli incrociatori e poi accosta a sinistra, passando tra Da Mosto e Da Verrazzano, così vicino da costringere quest'ultimo a compiere una manovra d'emergenza per non entrare in collisione. Alle 6 le navi italiane riducono la velocità a 14 nodi; a causa della scarsa visibilità, l'ammiraglio Casardi decide di proseguire a velocità ridotta in attesa di migliori condizioni, tali almeno da riconoscere la costa, prima di procedere alla posa delle mine, a costo di ritardarla. Alle 6.27, sette minuti dopo l'arrivo di un idrovolante che funge da scorta antisommergibile (i caccia pre-

visti non decolleranno invece da Pantelleria a causa della foschia), è possibile riportare la velocità a 18 nodi, ed alle 6.52 le navi incaricate della posa (cioè il Da Mosto, il Da Verrazzano e gli incrociatori) iniziano la manovra per disporsi in linea di fronte, con distanza di 300 metri tra gli incrociatori e 200 tra gli incrociatori ed i cacciatorpediniere, posizionati sui lati esterni. Tra le 7.07 e le 7.41 viene eseguita la posa delle mine, che si svolge senza particolari problemi esclusa l'esplosione prematura di 22 ordigni. Il Da Mosto, che occupa la fila esterna sinistra (andando verso dritta ci sono nell'ordine l'Eugenio di Savoia che posa 124 boe esplosive e 37 mine ad antenna, il Montecuccoli ed il Duca d'Aosta che posano ciascuno 112 mine ad antenna, l'Attendolo che posa 124 boe esplosive e 37 mine ad antenna ed infine il Da Verrazzano che posa 122 boe strappanti; le file, dal Da Mosto al Da Verrazzano, sono denominate in ordine da «A» a «F») posa le sue 122 boe strappanti (regolate per tre metri di profondità e sfalsate rispetto a quelle esplosive della fila «B» dell'Eugenio di Savoia) ad intervalli di 60 metri su una lunghezza di quattro miglia. Terminata la posa, eseguita a 14 nodi, Da Mosto e Da Verrazzano accelerano gradualmente a 18 nodi ed accostano di 30° in fuori per poi assumere la posizione di scorta laterale.

Alle 7.52 la formazione inizia la navigazione di ritorno.

Alle 9.25 il Da Mosto, che occupa la posizione «C» sulla dritta, avvista una mina alla deriva nel punto 37°41' N e 11°34' E e le spara contro 576 proiettili da 13,2 mm, sino ad affondarla. Alle 9.51 il Pessagno dà l'allarme per sommergibile avvistato sulla dritta; mentre questi lancia tredici bombe di profondità, la formazione esegue un'accostata d'urgenza di 50° a sinistra, per poi tornare sulla rotta originaria una volta a distanza di sicurezza dal presunto avvistamento. Il Da Mosto, essendo rimasto indietro per affondare la mina, non può partecipare all'azione antisommergibile.

Alle 10.35 vi è un nuovo allarme antisom: il Pigafetta avvisa la scia di un siluro, dà l'allarme e piomba sul sommergibile attaccante insieme allo Zeno. Pigafetta e Zeno lanciano rispettivamente 9 e 4 bombe di profondità, fino alla comparsa di grosse chiazze di nafta.

Alle 10.50 l'ammiraglio Casardi, in base agli ordini prestabiliti, ordina a Da Mosto e Da Verrazzano di raggiungere Trapani per rifornirsi e poi aspettare nuovi ordini. Casardi ne approfitta anche per evitare di trasmettere via radio il lungo messaggio cifrato in cui descrive l'operazione: lo trasmette al Da Mosto e gli ordina di inoltrarlo via filo quando arriverà a Trapani.

Sullo sbarramento «S 11» andranno perduti il piroscampo francese S.N.A. 7 (27 aprile 1941), i piroscafi britannici Parracombe (2 maggio 1941) ed Empire Song (9 maggio 1941) e probabilmente il sommergibile britannico Usk (forse intorno al 2 maggio 1941).

23 aprile 1941

Da Mosto e Da Verrazzano, ormeggiati alle boe nel

porto di Trapani, iniziano alle 8.10 ad imbarcare altre 82 mine ciascuno, nascondendo l'operazione ad occhi indiscreti eventualmente presenti in città mediante sferzi stesi sulla dritta. L'imbarco deve essere interrotto e poi ripreso a causa della mancanza di bettoline, e si conclude alle 15. Alle 23.25 i due cacciatorpediniere lasciano Trapani per effettuare la posa del secondo tratto («S 12» e «S 13») della prima spezzata («S 1») dello sbarramento «S».

24 aprile 1941

Da Mosto e Da Verrazzano raggiungono alle cinque, in mare aperto, il resto della formazione (Duca d'Aosta, Attendolo, Montecuccoli, Eugenio di Savoia scortati da Da Recco, Pigafetta, Pessagno e Zeno), partita da Augusta. Onde evitare equivoci, i due cacciatorpediniere raggiungono la formazione e, avvistato il fanale di coronamento della nave di coda, comunicano la loro presenza con gli apparati radio ad ultracorte prima di avvicinarsi.

Alle 4.27, intanto, le navi di Casardi sono arrivate in zona; di nuovo la visibilità è mediocre, pertanto si attende di poter meglio determinare la propria posizione prima di procedere alla posa. Alle 6.24 sopraggiungono otto caccia, che assumono la scorta aerea della formazione; alle 6.37 il Pigafetta avvista una mina, che viene affondata a colpi di mitragliera dallo Zeno. Alle 6.52, migliorata la visibilità, le navi iniziano a manovrare per portarsi in linea di fronte a distanza ravvicinata, come previsto, ed alle 7.34 iniziano la posa delle mine. L'operazione, svolta regolarmente, ha termine alle 9. La posa avviene in linea di fronte con, da sinistra verso dritta, Da Mosto, Da Verrazzano, Eugenio di Savoia, Montecuccoli, Duca d'Aosta ed Attendolo; la distanza tra le navi è di 300 metri. Da Mosto e Da Verrazzano posano ciascuno 82 mine ad antenna (sfalsate e regolate per 3 metri di profondità) ad intervalli di 150 metri su una distanza di 6,6 miglia, mentre gli incrociatori posano 144 mine ad antenna ciascuno (le file di mine sono denominate, dal Da Mosto all'Attendolo, da «G» a «N»). Anche in questo caso la posa viene effettuata a 14 nodi dopo di che Da Mosto e Da Verrazzano accelerano gradualmente a 18 nodi ed accostano di 30° in fuori per poi assumere la posizione di scorta laterale. Alle 7.54, però, la vecchia torpediniera Simone Schiaffino – cui Casardi ha appena accordato il permesso di lasciare l'area dopo che, concluso un rastrello antisommergibile preventivo, era rimasta sul posto ad attendere la VII Divisione come da ordini – urta una delle mine del primo tratto ed affonda in tre minuti, portando con sé 79 dei 118 uomini dell'equipaggio. I naufraghi vengono recuperati dallo Zeno.

Dopo la fine della posa il Montecuccoli, come da ordini ricevuti da Casardo, viene lasciato libero di proseguire per La Spezia con Da Recco e Pessagno, mentre le altre navi si avviano sulla rotta di rientro. Alle 9.49 il Duca d'Aosta prima, ed altre unità poi, avvista ad est un aereo sospetto – forse un ricognitore britannico – e dà l'allarme; l'ammiraglio Casardi ordina il diradamento della formazione, che si ricostituisce poco dopo in seguito all'allontanamento del velivolo. Ad est di Capo Lilibeo, dov'è stato

segnalato un sommergibile, la formazione procede a zig zag e modifica la rotta per passare a non meno di dieci miglia dal punto dell'avvistamento; nei suoi pressi il Da Mosto, su ordine dell'ammiraglio Casardi, lancia quattro bombe di profondità a scopo intimidatorio.

25 aprile 1941

Alle 10 la formazione, giunta presso il punto «A 1» di Taranto, non riesce ad avvistare punti cospicui della costa a causa della Foschia, così deve invertire la rotta ed aspettare l'arrivo del battello pilota. Alle 13 le navi riusciranno infine ad ormeggiarsi a Taranto.

29 aprile 1941

Tra le 20 e le 23.30 il Da Mosto (sempre al comando del capitano di fregata Ollandini), ormeggiato al pontile della Sussitena insieme al gemello Da Verrazzano, imbarca a mezzo gruette le mine per le linee «d», «e», «f» e «i» del nuovo sbarramento difensivo «T» al largo di Tripoli. Fanno lo stesso anche gli incrociatori leggeri Eugenio di Savoia, Emanuele Filiberto Duca d'Aosta e Muzio Attendolo.

30 aprile 1941

La formazione inizia a muovere alle 4.30, ed alle 5.50 supera le ostruzioni foranee: in testa sono Da Recco (CV Muffone), Pigafetta (CV Mezzadra), Pessagno (CF Scammacca) e Zeno (CV Piscicelli) di scorta, seguiti da Eugenio di Savoia (CV Lubrano, nave di bandiera dell'ammiraglio Casardi), Duca d'Aosta (CV Rogadeo), Attendolo (CV Conti), Da Mosto e Da Verrazzano (CF Avelardi). Tra le 10.10 e le 11.05, al largo di Capo Colonne, la formazione zigzaga.

Alle 12.45 le navi entrano in un denso banco di nebbia, che riduce la visibilità a non più di 600 metri, uscendone solo alle 14.20. Alle 15.30 giunge sul cielo della formazione una scorta di caccia e bombardieri (prima vi erano degli aerei da ricognizione marittima), che resteranno sino al tramonto; alle 16.05 le navi ricominciano a zigzagare, proseguendo sino alle 20. Durante la sera, alle 21.05, le unità italiane assistono in lontananza ad un'incursione aerea su Malta.

1° maggio 1941

La formazione arriva nella zona stabilita per la posa, ma la densa foschia (visibilità 5-7 km) complica e ritarda l'individuazione dei punti di riferimento assegnati per iniziare la posa, finché, alle 10.15, viene avvistato il fumo della torpediniera Partenope, mandata da Marilibia a segnare con la sua presenza l'estremità nordoccidentale della linea «f». Alle 10.22 Da Mosto e Da Verrazzano, ricevuta libertà di manovra dall'ammiraglio Casardi, lasciano il gruppo, scortati da Pigafetta e Zeno, per compiere la posa della linea «i» (composta da 200 mine antisommergibile tipo U.M.A. di produzione tedesche, da ormeggiare a 15 metri di profondità, con intervalli di 100 metri tra ogni mina, e da suddividere in due file, con le mine sfalsate, distanziate tra loro di 200 metri), che iniziano alle 11.10 e completano alle 11.38. Intanto gli incrociatori posano, tra le 10.52 e le 12.27, le linee «f», «e» e «d». Solo cinque mine ad antenna esplodono prematuramente,

evento abbastanza comune durante le pose. Entro le 13 la formazione si è di nuovo riunita, e si mette pertanto in rotta per tornare alla base. Stante la fitta foschia ed il conseguente rischio di attacchi da parte di navi nemiche, i cacciatorpediniere vengono posizionati a 4000 metri dagli incrociatori, in posizione di scorta avanzata.

2 maggio 1941

Alle 5.30, in base ad ordini ricevuti alle 18.30 della sera precedente, l'ammiraglio Casardi distacca l'Attendolo con Da Recco e Pessagno perché raggiungano Messina, mentre il resto delle navi entra ad Augusta alle 6.30.

4-5 maggio 1941

Da Mosto, Da Recco, Da Verrazzano, Zeno, Pigafetta, Eugenio di Savoia, Duca d'Aosta ed Attendolo danno scorta indiretta ad un convoglio salpato da Napoli con le motonavi passeggeri (in uso come trasporti truppe) Victoria e Calitea e le motonavi da carico Marco Foscarini, Barbarigo, Ankara, Andrea Gritti e Sebastiano Venier, protette da una scorta diretta costituita dai cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi, Lanzerotto Malocello ed Antonio Da Noli e dalle torpediniere Orione, Pegaso e Cassiopea.

Il convoglio, benché localizzato da un sommergibile – che però non attacca – e ripetutamente attaccato da aerei, arriverà a Tripoli a destinazione senza alcun danno.

6 maggio 1941

Da Mosto, Da Recco, Da Verrazzano, Pigafetta, Zeno, Eugenio di Savoia, Duca d'Aosta ed Attendolo, mentre sono in navigazione a 18 nodi ad est della Sicilia, vengono avvistati in posizione 37°34' N e 15°27' E dal sommergibile britannico Unique (tenente di vascello Anthony Foster Collett), che tuttavia, essendo a nove miglia di distanza, non può attaccare.

1° giugno 1941

In serata, tra le 21 e le 24, il Da Mosto (ormeggiato alla banchina Scuola Comando), il Da Verrazzano (ormeggiato alla stessa banchina), l'Eugenio di Savoia, il Duca d'Aosta e l'Attendolo imbarcano, come al solito con le proprie gruette, le mine per le nuove linee dello sbarramento «T».

2 giugno 1941

Alle tre di notte le navi iniziano a mollare gli ormeggi; due ore dopo i tre incrociatori, il Da Mosto (sempre al comando del capitano di fregata Ollandini), il Da Verrazzano (CV Avelardi) ed i gemelli Da Recco (CV Muffone), Pigafetta (CV Mezzadra) ed Antoniotto Usodimare (CF Galleani), in franchia delle rotte di sicurezza, assumono rotta 160° con velocità di 18 nodi. La navigazione procede con mare calmo e brezza da sub; la visibilità è buona. Tra le 8 e le 9 e tra le 14 e le 18.14, quando le navi si trovano a passare vicine alla costa, procedono a zig zag. Alle 18.10 viene avvistata, a 20.000 metri, la IV Divisione (incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere, nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Porzio Giovanola, ed Alberto Di Giussano e cacciatorpediniere Scirocco e Vincenzo Gioberti), che dovrà partecipare anch'essa alla posa, e che alle 18.30 assume la sua posizione in formazione.

Proprio in quel momento, però, il Da Mosto viene colto da un'avaria di macchina, che comunica con l'apposito segnale; la velocità della formazione, che avrebbe dovuto essere incrementata a 22 nodi, viene pertanto mantenuta a 18. Il Da Mosto scade rispetto alla formazione, e si constata che vi sono infiltrazioni di acqua salata nel condensatore della macchina di sinistra, rendendo così inutilizzabile tale motrice. Dato che il Da Mosto ha a bordo metà delle boe strappanti da posare a protezione della linea «b», l'ammiraglio Casardi preferisce non privarsene, dato che altrimenti la posa ne risulterebbe parzialmente menomata; ma per evitare che la formazione non si venga a trovare all'alba del 3 e del 4 troppo lontana dalle coste italiane e così sprovvista di scorta di caccia, è necessario mantenere una velocità di almeno 20 nodi. Casardi decide quindi di tenere con sé il Da Mosto fino a posa avvenuta, se riuscirà a tenere una velocità di 20 nodi, per poi mandarlo a Tripoli, ed altrimenti di farlo rientrare ad Augusta. Alle 21.55 (25 minuti dopo che la formazione ha assunto rotta 197°), su ordine dell'ammiraglio Casardi, il Pigafetta si sposta in coda alla formazione in prossimità del Da Mosto, per fornirgli assistenza in caso di necessità e scortarlo ad Augusta qualora si rendesse necessario. Sul Da Mosto si verificano seri problemi per l'ebollizione di acqua in caldaia, ma alla fine la nave comunica di poter procedere a 22 nodi, dunque Casardi decide di proseguire a 20 nodi.

Alle 22.12 anche lo Scirocco, di scorta avanzata, viene colto da un'avaria, questa volta al timone, ma riesce a ripararla celermente ed a tornare in posizione in 40 minuti.

3 giugno 1941

All'alba la formazione, che a causa dell'avaria del Da Mosto ha accumulato due ore di ritardo, si ritrova senza scorta aerea, perché il ghibli e la scarsa visibilità impediscono agli aerei di decollare ed individuare le navi. Alle 10.05 viene avvistato il fumo emesso dalla torpediniera Castore per segnalare la posizione della posa, ed alle 10.37, dopo aver via via ridotto la velocità, le unità ricevono l'ordine di dividersi nei gruppi stabiliti per la posa. Al Da Mosto, prima di separarsi, vengono trasmesse otticamente le rotte di sicurezza per l'accesso a Tripoli, mentre contemporaneamente alla Castore viene ordinato di pilotare il cacciatorpediniere in avaria nel porto libico quando la posa sarà conclusa. Alle 11.06 le unità del gruppo «Eugenio» (Eugenio di Savoia, Di Giussano, Bande Nere, Da Mosto e Da Verrazzano; si sono separati Duca d'Aosta, Pigafetta, Gioberti e Scirocco) iniziano a manovrare per assumere rotta e formazione di posa (per la linea «b», linea di fronte con, da sinistra, Bande Nere, poi Di Giussano a 300 metri, poi Eugenio di Savoia a 200 metri da quest'ultimo, quindi Da Mosto a 100 metri da esso); l'Usodimare è colto da avaria al timone, ma la risolve rapidamente. La posa della linea «b» inizia alle 11.31 e finisce alle 12.15, quella della linea «c» (posata invece dall'Attendolo e dall'Eugenio di Savoia) comincia alle 12.22 e termina alle 12.51; entrambe vengono compiute a 10 nodi. Il Da Mosto posa 116 boe strappanti, dopo di che il

esplosive. Bande Nere, Di Giussano ed Eugenio di Savoia posano rispettivamente 139 mine ciascuno i primi due e 228 boe esplosive il terzo, che poi, al pari dell'Attendolo, posa 88 mine ad antenna per la linea «c».

La linea «b» rappresenta il primo sbarramento di mine multiplo posato da unità italiane, essendo composto da 4 file, di cui 2 di mine antinave ad antenna (con intervallo di 100 metri tra ogni ordigno), una di boe esplosive (60 metri tra ogni boa) ed una di boe strappanti (anch'esse a 60 metri l'una dall'altra), con le armi sfalsate tra le file. Le due file di mine sono distanziate di 300 metri, quella di boe esplosive è a 200 metri dalla seconda fila di mine e la fila di boe strappanti è a 200 metri da quest'ultima. Si tratta di uno sbarramento sostanzialmente indragabile, ma la sua posa richiede grande coordinazione e precisione.

Alle 13.30, arrivate le navi del gruppo «Eugenio» nel punto di riunione, il Da Mosto riceve da Casardi l'ordine di raggiungere Tripoli anche senza farvisi pilotare dalla Castore, perché tale torpediniere è stata persa di vista (c'è molta foschia e la visibilità è in calo) e, data la mediocre visibilità, sarebbe difficile ritrovarla. Così viene fatto.

26 giugno 1941

Salpa da Taranto alle 17.20, insieme a Da Recco, Da Verrazzano, Pessagno, Pigafetta, Duca d'Aosta (nave di bandiera dell'ammiraglio Casardi) ed Attendolo, per la posa della seconda spezzata («S 2») dello sbarramento minato offensivo «S» nel canale di Sicilia. Stavolta il Da Mosto è di scorta, mentre le mine saranno posate, oltre che dagli incrociatori, da Pigafetta e Pessagno.

27 giugno 1941

Vicino ad Augusta Pessagno e Pigafetta vengono distaccati per recarsi a Trapani, dove imbarcheranno le loro mine, mentre il Da Mosto e le altre navi entrano ad Augusta alle sei del mattino. Alle 10.17 viene dato l'allarme aereo, essendo stati avvistati velivoli nemici dalle stazioni di vedetta meridionali della piazzaforte di Augusta, quindi Casardi, per non rischiare che le navi siano bombardate in porto con il pericolosissimo carico di mine a bordo, fa partire la formazione con un'ora di anticipo.

28 giugno 1941

Alle 5.10 Pessagno e Pigafetta, provenienti da Trapani, si ricongiungono con il resto della formazione. Alle 6.54 le navi iniziano la posa delle mine, che concludono alle 7.32; tutto si svolge regolarmente, salvo per lo scoppio prematuro di sei mine.

Il Da Mosto e le altre navi, eccetto Pigafetta e Pessagno (nuovamente inviati a Trapani), arrivano ad Augusta a mezzanotte.

6 luglio 1941

Salpa da Augusta alle 13.30 insieme a Da Recco e Da Verrazzano, scortando l'Attendolo ed il Duca d'Aosta. L'operazione, ancora una volta al comando dell'ammiraglio Casardi sul Duca d'Aosta, è la posa della terza tratta («S 3», con le spezzate «S 31» e «S 32» per un totale di 292 mine e 444 boe esplosive) dello sbarramento «S». A sud dello stretto di Messina, essendo stata constatata la presenza

di un sommergibile, le navi procedono a zig zag, e dalle 15.45 alle 16.33 portano la velocità a 25 nodi.

7 luglio 1941

Alla formazione si uniscono dapprima, alle 5.23, Pessagno e Pigafetta partiti da Trapani, e poco dopo anche la IV Divisione (Bande Nere e Di Giussano scortati da Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco), partita da Palermo al comando dell'ammiraglio Porzio Giovanola per partecipare alla posa. Alle 7 le navi (le mine saranno posate dagli incrociatori nonché da Pessagno e Pigafetta) iniziano a manovrare per assumere rotta e formazione di posa, ed alle 7.45 iniziano a posare le mine, terminando alle 8.57.

La VII Divisione dirige poi per Taranto, mentre la IV Divisione verrà lasciata libera di raggiungere Palermo alle 15.11.

9 luglio 1941

Il Da Mosto viene danneggiato da un bombardamento notturno della Royal Air Force su Tripoli.

21-22 luglio 1941

Da Mosto e Da Verrazzano svolgono vigilanza antiaerea ed antisommergibile a protezione delle corazzate Littorio e Vittorio Veneto della IX Divisione, che, scortate dalla X Squadriglia Cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco), sono impegnate in esercitazioni di tiro diurno e notturno.

26 luglio 1941

Il Da Mosto, il resto della XV Squadriglia (Pigafetta – caposquadriglia e comandante superiore in mare, capitano di vascello Mezzadra –, Da Verrazzano e Zeno) ed i gemelli Pessagno ed Antonio Da Noli lasciano Taranto alle 20.

27 luglio 1941

Ai cacciatorpediniere si uniscono i posamine ausiliari, già traghetti ferroviari, Reggio ed Aspromonte, usciti da Messina alle 7. Le navi dirigono per Trapani, e durante la navigazione eseguono delle prove evolutive per migliorare la coordinazione tra traghetti-posamine e cacciatorpediniere, dalle caratteristiche manovriere molto differenti e che non hanno mai eseguito un'operazione di posa insieme prima d'ora. Le unità dovranno infatti effettuare la posa della quarta tratta dello sbarramento «S», la «S 4», composta dalle spezzate «S 41», «S 42», «S 43» e «S 44».

28 luglio 1941

Dopo aver dovuto rallentare nell'ultimo tratto per un'avaria dell'Aspromonte e poi essersi dovute ancorare davanti a Trapani in attesa della dissoluzione di un banco di nebbia, le navi entrano a Trapani alle cinque del mattino.

29 luglio 1941

Salpa da Tripoli scortando a Napoli la motonave Francesco Barbaro.

1-2 agosto 1941

Da Mosto, Da Recco, Da Verrazzano, Pessagno e Pigafetta vengono inviati in appoggio ad una squadriglia di torpediniere mandata ad effettuare rastrellamento notturno nell'ipotesi del passaggio di un convoglio britannico nel Canale di Sicilia,

a seguito dell'avvistamento di una forza navale (due corazzate, una portaerei, due incrociatori ed otto cacciatorpediniere) uscita da Gibilterra e diretta verso est. L'allarme rientrerà il 4 agosto, con il ritorno della squadra britannica a Gibilterra.

6 agosto 1941

Cacciatorpediniere e traghetti imbarcano a Trapani, nel pomeriggio, le mine e le boe strappanti ed esplosive che dovranno presto posare. Nei giorni successivi le navi restano a Trapani, pronte a muovere in 6 ore.

7 agosto 1941

Allarme aereo dalle 19.17 alle 19.49.

11 agosto 1941

Da Mosto, Pigafetta (capitano di vascello Mirti della Valle, caposquadriglia e comandante superiore in mare), Pessagno, Da Noli, Da Verrazzano, Reggio ed Aspromonte lasciano Trapani alle 22.45 e si dispongono in linea di fila una volta in franchia delle ostruzioni.

12 agosto 1941

I cacciatorpediniere, una volta fuori delle rotte di sicurezza, si dispongono in posizione di scorta ai traghetti-posamine. Alle 6.45 sopraggiunge una scorta aerea di caccia e ricognitori, che resterà sul cielo delle navi sin al rientro. Alle 8.41 ha inizio la posa dello sbarramento «S 41», conclusa alle 9.15. Lo sbarramento, al pari di quelli che saranno posati nei giorni successivi, è formato da due file centrali («C» e «D», posate da Reggio ed Aspromonte, con intervallo di 100 metri tra ogni mina e le armi delle due file sfalsate tra di loro) di mine italiane anti-draganti, due file intermedie («B» e «E», posate da Pigafetta e Da Mosto, con intervallo di 66 metri tra ogni boa) di boe esplosive e due file esterne («A» e «F», posate da Da Verrazzano, Pessagno, Da Noli e, nelle pose successive, anche Zeno; intervallo tra le boe 60 metri) di boe strappanti. Tra ogni fila la distanza è di 200 metri; la lunghezza delle file è di otto miglia. Il Da Mosto posa le 198 boe esplosive della fila «E».

Tra le 14 e le 15.15 le navi si ormeggiano a Trapani; Da Mosto, Da Noli, Da Verrazzano, Pessagno, Pigafetta, Zeno, Reggio ed Aspromonte imbarcano le mine della spezzata «S 42».

Alle 20 i cacciatorpediniere accendono le caldaie, per partire alle 24.

13 agosto 1941

Causa ritardi nell'imbarco delle mine, all'una si decide di rimandare la partenza di ventiquattr'ore.

14 agosto 1941

Tra le 00.00 e l'1.20 Da Mosto, Da Noli, Da Verrazzano, Pessagno, Pigafetta, Zeno, Reggio ed Aspromonte lasciano Trapani; in franchia delle ostruzioni si mettono in linea di fila ed in franchia delle rotte di sicurezza i cacciatorpediniere si pongono in formazione di scorta a Reggio ed Aspromonte.

Alle 7.53, giunte vicine alla zona di posa, le navi devono constatare che il mare agitato al traverso, da maestrale, impedisce la posa, quindi tornano indietro, entrando a Trapani tra le 12.50 e le 14.50.

15 agosto 1941

Allarme aereo dalle 2.45 alle 3.

16 agosto 1941

Accese le caldaie all'1.30, Da Mosto, Da Noli, Da Verrazzano, Pessagno, Pigafetta, Zeno, Reggio ed Aspromonte lasciano Trapani tra le 4.30 e le 5.40. Superate le ostruzioni si dispongono in linea di fila, e fuori dalle rotte di sicurezza i cacciatorpediniere scortano i traghetti-posamine.

La posa della spezzata «S 42» inizia alle 12.04 e finisce alle 12.56 (il Da Mosto posa 183 boe esplosive, la fila «E»), poi le navi fanno rotta su Trapani, arrivandovi tra le 16.30 e le 18.

17 agosto 1941

Le navi imbarcano a Trapani le mine per la spezzata «S 43», da posare il 18, ma alle 22.30 viene comunicato il rinvio di 24 ore dell'operazione.

19 agosto 1941

I cacciatorpediniere accendono le caldaie alle 00.30, e tra le 3.30 e le 4.40 escono da Trapani, mettendosi in linea di fila in franchia delle ostruzioni e poi di scorta a Reggio ed Aspromonte dalle 6.20.

La posa della «S 43» inizia alle 10.40 e viene completata alle 11.34 (il Da Mosto posa di nuovo la fila «E», composta stavolta da 225 boe esplosive), poi le navi mettono la prua su Trapani, dove i cacciatorpediniere arrivano tra le 15.20 e le 17.10.

20 agosto 1941

A Trapani vengono imbarcate le mine della spezzata «S 44». Allarme aereo dalle 19.50 alle 20.10, dalle 21.10 alle 21.45 e dalle 22.55 alle 23.10; vengono avvistati tre bombardieri Bristol Blenheim ed i cacciatorpediniere aprono un fuoco di sbarramento con le mitragliere, ma i Blenheim non sganciano alcuna bomba.

La posa della «S 44» dovrebbe aver luogo il 22 agosto, ma il maltempo la fa rimandare di ventiquattr'ore.

23 agosto 1941

Da Mosto, Pigafetta, Pessagno, Da Verrazzano, Da Noli e Zeno accendono le caldaie alle 3.30, poi partono tra le 4.25 e le 5.40. Come al solito, superate le ostruzioni assumono la linea di fila, poi dirigono per la zona di posa seguendo le rotte prescritte; alle 7 arriva la scorta aerea, che resterà sino al rientro.

La posa della «S 44» viene cominciata alle 10.23 ed ultimata alle 11.17 (ancora una volta al Da Mosto tocca la fila «E», composta stavolta da 208 boe esplosive), poi si assume la rotta di rientro, arrivando a Trapani tra le 14.30 e le 16.

Metà novembre 1941

Durante un turno di lavori a Fiume, il Da Mosto riceve un ecogoniometro tedesco S-Geraet e dei lanciabombe di profondità anch'essi di fabbricazione tedeschi: si tratta di una delle prime unità italiane a ricevere tali dotazioni, che la Kriegsmarine ha cominciato a fornire alla Regia Marina per aiutarla nella lotta antisommergibile. Viene imbarcato anche un nucleo di marinai tedeschi per istruire l'equipaggio italiano sull'uso dei nuovi equipaggiamenti, nonché, almeno inizialmente, servire agli stessi: il sergente (Bootsmaat) Rublack, i sottocapi (Matrosengefreiter) Hartmann e Macar ed i marinai (Matrose) Retter e Maidenoff.

Viene anche verniciato con un nuovo schema mimetico, ma la sua efficacia non potrà essere valutata a causa dell'affondamento della nave poco tempo dopo.

18 novembre 1941

Si trasferisce da Fiume a Pola; durante la navigazione, mentre procede a 16 nodi, rileva con il nuovo S-Geraet un sommergibile italiano in immersione a 4200 metri.

24 novembre 1941

Lascia Pola diretto a Taranto, scortando un piroscampo. Intorno alle 7 l'S-Geraet rileva un contatto su rilevamento 320°, a distanza imprecisata; si tratta probabilmente di un sommergibile nemico. Il Da Mosto zigzaga, mentre il piroscampo accosta per allontanarsi.

25 novembre 1941

Arriva a Taranto alle 15.

Solo contro tre

Alle 13.35 del 30 novembre 1941, nel momento più critico della battaglia dei convogli, il Da Mosto, al comando del capitano di fregata Francesco Dell'Anno, lasciò Trapani scortando la grande motonave cisterna Iridio Mantovani, una delle più moderne in servizio, avente un carico di 8629 tonnellate di carburante (5032 tonnellate di nafta, 1870 di benzina e 1727 di gasolio) che avrebbe dovuto trasportare a Tripoli per supplire alle precedenti perdite di carburante subite con la distruzione dei convogli «Duisburg» (9 novembre) e «Maritza» (24 novembre) da parte della Forza K britannica.

La Mantovani era già partita da Napoli per la Libia il 21 novembre, in convoglio, nell'ambito di una vasta operazione di rifornimento, ma era rientrata a Taranto senza raggiungere la destinazione dopo che, a seguito del siluramento degli incrociatori Trieste e Duca degli Abruzzi, l'operazione era stata annullata e le navi fatte rientrare. Ora Supermarina aveva deciso di farla ripartire, non più in convoglio per la rotta che passava ad est di Malta, bensì isolata e con il Da Mosto lungo la rotta che passava ad ovest dell'isola (passando nel Canale di Sicilia e presso le Kerkennah).

Alle 15 del 26 novembre il Da Mosto aveva lasciato Taranto insieme a due vecchie torpediniere, l'Enrico Cosenz e la Giuseppe Dezza, per scortare la petroliera a Trapani. Nello stretto di Messina una torpediniera lanciò un allarme sommergibili, ed il Da Mosto effettuò un'infruttuosa ricerca; poi, al largo dell'estremità meridionale della Sicilia, era stato rilevato un campo minato di cui non si conosceva la presenza, e l'S-Geraet era servito per localizzare le mine ed evitarle. La Dezza aveva dovuto lasciare la scorta per avaria, mentre il resto del convoglio era giunto a Trapani alle otto di sera del 28 e vi aveva sostato prima che, alle tre del 30 novembre, ne ripartissero la Mantovani ed il Da Mosto diretti a Tripoli. L'arrivo a Tripoli, se si fosse mantenuta la velocità prevista di 14 nodi (in realtà la Mantovani non riuscì mai a superare i 13), era previsto per la sera del 1° dicembre.

Tra il 28 ed il 30 novembre avevano preso il mare

anche altri tre convogli diretti in Libia (a Bengasi, però, anziché a Tripoli), oltre a quattro cacciatorpediniere ed un sommergibile in missione di trasporto. La contemporaneità della partenza del convoglio «Mantovani», che avrebbe percorso la rotta occidentale, e di tre convogli che avrebbero seguito quella orientale era voluta: si riteneva infatti che, come era accaduto in passato, tanto traffico sia a levante che a ponente di Malta avrebbe confuso i ricognitori britannici. Questa volta, però, il traffico ad est ed ad ovest dell'isola non era stato sincronizzato a dovere: il convoglio «Mantovani» avrebbe infatti navigato con 12-15 ore di ritardo rispetto a quelli diretti a Bengasi, venendo così a rappresentare l'unico convoglio in mare per tutta la giornata del 1° dicembre.

A protezione di tale traffico erano uscite in mare la corazzata Duilio, la VII (incrociatori leggeri Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, Muzio Attendolo e Raimondo Montecuccoli) e VIII (incrociatore leggero Giuseppe Garibaldi) Divisione Navale e le Squadriglie Cacciatorpediniere XI e XIII.

Siffatto traffico navale non era sfuggito a sommergibili e ricognitori britannici, che avevano segnalato ai comandi i numerosi avvistamenti fatti (tra cui uno, da parte del sommergibile Thunderbolt, proprio del convoglio «Mantovani», il 1° dicembre); ma soprattutto, anche in questo caso "ULTRA" diede il suo contributo. Già il 29 novembre, in seguito all'intercettazione e decifrazione di messaggi italiani, i comandi britannici sapevano che la Mantovani sarebbe stata pronta a lasciare Trapani a 14 nodi, scortata dal Da Mosto, in qualunque momento successivo alle 16 del 29, seguendo la rotta di ponente; il 30 "ULTRA", decrittati nuovi messaggi, aggiunse che la Mantovani, scortata dal Da Mosto, sarebbe stata pronta a lasciare Trapani tra le 13 e le 15 di ogni giorno, passando ad ovest di Pantelleria e giungendo a Tripoli alle 19.30 del giorno seguente a quello della partenza. Da Malta erano pertanto uscite (il mattino del 30 novembre), con l'obiettivo di intercettare i convogli italiani, l'ormai famigerata Forza K (capitano di vascello William Gladstone Agnew), costituita dagli incrociatori leggeri Aurora (nave di bandiera del comandante Agnew) e Penelope (capitano di vascello Angus Dacres Nicholl) e dal cacciatorpediniere Lively (capitano di corvetta William Frederick Eyre Hussey), e la Forza B (contrammiraglio Rawlings), formata dagli incrociatori leggeri Ajax e Neptune e dai cacciatorpediniere Kingston e Kimberley. Nemmeno l'uscita in mare delle navi britanniche sfuggì alle forze italiane, grazie al loro avvistamento dapprima da parte del sommergibile Tricheco e poi di ricognitori dell'Aeronautica, ma la sfortuna si accanì contro i piani italiani: nel pomeriggio del 30 il Garibaldi fu colto da una grave avaria alle caldaie, che lo lasciò immobilizzato. Dopo alcune ore, tutta la forza italiana di protezione (il Garibaldi necessitava della protezione della Duilio, e ciò avrebbe lasciato in mare la sola VII Divisione, numericamente inferiore alle Forze B e K qualora si fossero riunite) ricevette pertanto ordine di rientrare a Taranto.

La Forza K ebbe così campo libero nella ricerca dei convogli; dopo aver cercato senza risultato – grazie ad un opportuno dirottamento ordinato da Supermarina – il convoglio «Veniero» (motonave Sebastiano Venier e cacciatorpediniere Giovanni Da Verzazano), nelle prime ore del 1° dicembre le navi di Agnew s'imbatterono nell'incrociatore ausiliario Adriatico, che navigava da solo. Dopo un breve quanto disperato combattimento, l'Adriatico fu affondato, e la Forza K si rimise a caccia di convogli, procedendo lungo il 34° parallelo, nel Canale di Sicilia, arrivando così nel tratto di mare compreso tra Pantelleria e le isole Kerkennah.

Il convoglio «Mantovani», munito anche di una scorta aerea formata da alcuni caccia e da un idrovolante antisommergibile, proseguiva intanto ignaro per la sua rotta. Sia Supermarina che il Comando Superiore della Regia Aeronautica (Superaereo) avevano disposto che l'Aerosettore Ovest rafforzasse la scorta aerea del convoglio durante la giornata del 1° dicembre. Tale messaggio sarebbe risultato controproducente: intercettato da «ULTRA», avrebbe infatti rivelato ai comandi britannici che la Mantovani doveva probabilmente essere partita il pomeriggio del 30 novembre. Durante la navigazione vennero individuata una mina alla deriva e più tardi incrociati, a circa 3 km di distanza, tre piccole navi costiere francesi.

La navigazione procedette tranquilla fino alle 9.40 del 1° dicembre, quando il Da Mosto avvistò dei ricognitori che seguivano il convoglio e lanciò il conseguente segnale di scoperta via radio. Dato che i ricognitori non accennavano ad andarsene, il cacciatorpediniere reiterò il segnale di scoperta e richiese che intervenisse la caccia: sopraggiunsero allora dapprima un idrovolante da ricognizione CANT Z. 501, poi un bombardiere Savoia Marchetti S. 79 «Sparviero» da bombardamento terrestre ed infine due caccia; il Da Mosto, avendo notato che il ricognitore britannico era al traverso a sinistra, all'orizzonte, sparò dei colpi di mitragliera verso di esso per indicarlo ai caccia (il velivolo era infatti troppo lontano perché il Da Mosto potesse colpirlo con le proprie armi), ma non accadde nulla. Intanto il ricognitore nemico aveva potuto segnalare posizione, rotta e velocità del convoglio a Malta; non era possibile effettuare alcun cambiamento di rotta per disorientare il nemico, perché in quel tratto di Canale di Sicilia la rotta era pressoché obbligata.

Alle 13, mentre il Da Mosto era a prua sinistra della Mantovani, vennero avvistati non molto lontani due bombardieri Bristol Blenheim provenienti da est, da Malta, volando bassi sul mare. Gli aerei, divenuti poi tre – in realtà erano quattro, appartenenti al 107th Squadron della Royal Air Force – puntavano evidentemente verso la petroliera: il comandante Dell'Anno le ordinò pertanto di accostare di 90° a dritta, poi mantenne la sua nave con il fianco rivolto ai bombardieri per poter puntare tutte le armi contro di loro. Non appena gli aerei furono a tiro, a 2600 metri, il Da Mosto aprì il fuoco con i cannoni da 120 mm con granate contraeree, cui poi si unirono tutte le mitragliere di sinistra. Due aerei do-

vettero alzarsi e non riuscirono a mettere a segno le loro bombe, ma il terzo, leggermente scaduto rispetto agli altri due che lo precedevano, riuscì a sganciare le sue bombe prima che il Da Mosto sparasse di nuovo e che i caccia della scorta aerea potessero intervenire, ed a metterle a segno. La Mantovani rimase immobilizzata: le macchine ferme, il timone bloccato, l'elica danneggiata. Era l'inizio della fine. Il Da Mosto si portò subito sotto alla petroliera danneggiata e la prese a rimorchio: i cavi di canapa inizialmente utilizzati, però, si spezzarono quando furono messi in trazione, e fu necessario rimpiazzarli faticosamente con un pesante cavo d'acciaio, perdendo molto tempo per stenderlo. Il cacciatorpediniere rimise poi in moto, ma anche il cavo d'acciaio si spezzò, forse perché la Mantovani, avendo il timone in avaria, non seguiva il Da Mosto con rotta rettilinea, così che i cavi dovevano subire continui strappi anomali fino al cedimento. Via via che il tempo passava, inoltre, la nave cisterna imbarcava acqua dalle falle aperte dalle bombe, appoppandosi lentamente.

Come se non bastasse, alle 16.50 apparvero in lontananza altri quattro bombardieri britannici. Era proprio l'orario del cambio di pattuglia per i velivoli della scorta aerea: i caccia presenti fino ad allora se n'erano andati per scarsità di carburante, e quelli destinati a sostituirli non erano ancora arrivati. Unica fortuna, il Da Mosto aveva appena lasciato i cavi di rimorchio spezzati, dunque poteva manovrare liberamente. La nave mise la prua verso gli aerei, aprì il fuoco con tutte le armi disponibili e cercò di fare da scudo alla petroliera, ma i velivoli attaccanti compirono un ampio giro per evitare il fuoco del Da Mosto, piombarono sulla Mantovani ferma ed inerme e la bombardarono di nuovo, centrando la plancia e la murata. Sulla nave colpita divampò un incendio; la situazione della cisterna, dopo questi nuovi danni, parve tanto disperata che i suoi comandanti militare e civile, capitano di corvetta Nigro e capitano di lungo corso Carlo Merlo, ne ordinarono l'abbandono. L'equipaggio scese sulle lance, ed il Da Mosto si avvicinò per prenderlo a bordo. Nel frattempo, la Forza K si stava dirigendo proprio nella zona dove la Mantovani ed il Da Mosto si trovavano. Le unità britanniche erano state informate alle 10.40 della presenza di una nave cisterna ed un cacciatorpediniere presso le secche di Kerkennah, ed Agnew, in mancanza di ordini specifici, aveva deciso di dirigersi sul posto. Le navi di Agnew erano state avvistate già alle 10.10 da un ricognitore della V Aerosquadra, che aveva indicato una «forza navale imprecisata» avente rotta 270° e velocità 20 nodi a 60 miglia per 45° da Misurata, e poi di nuovo (dopo poco più di un'ora) da un secondo ricognitore che precisò che le navi erano incrociatori e cacciatorpediniere, ma nessuno dei due aerei riuscì a pedinare la formazione britannica, così che quando l'Aerosettore Ovest inviò degli aerosiluranti ad attaccarla, questi non riuscirono a trovarla. Il peggio, però, era che al Da Mosto non era stata data alcuna notizia del fatto che navi da guerra nemiche stessero filando a 20 nodi verso la propria posizione.

Supermarina, informata degli attacchi aerei e del danneggiamento della Mantovani, aveva frattanto ordinato a Marina Tripoli di far partire il cacciatorpediniere Lanzerotto Malocello e la torpediniera Generale Marcello Prestinari per rinforzare la scorta, ed il rimorchiatore Ciclope per dare assistenza. Queste ultime due unità lasciarono Tripoli (Prestinari) e Zuara (Ciclope) nel primo pomeriggio, mentre il Malocello richiese un approntamento più lungo.

La Forza K, invece, aveva potuto fruire delle indicazioni fornite dai Blenheim che avevano attaccato il convoglio, nonché di un Vickers Wellington dotato di radar ASV che l'aveva guidata nelle vicinanze del convoglio, salvo poi trasmettere rilevamenti errati: queste informazioni avevano rischiato di fuorviare la Forza K, ma alle 17.14 le vedette dell'Aurora avvistarono aerei che volavano in cerchio ad una ventina di miglia, pertanto le navi andarono in quella direzione. Alle 17.43 le unità di Agnew avvistarono le alberature di una nave ferma, che si rivelò in breve essere una grossa petroliera: la Mantovani. Subito dopo la Forza K venne assalita da tre caccia FIAT CR. 42, quelli avvistati prima: il valoroso intervento dei tre superati biplani non poté però far nulla per fermare le navi britanniche, che li respinsero con il proprio tiro contraereo ed alle 17.50 avvistarono anche il Da Mosto, a dritta della Mantovani. Il cacciatorpediniere era in quel momento fermo per recuperare i naufraghi della cisterna dal mare cosperso di benzina in fiamme: e proprio allora le sue vedette videro due navi molto lontane, con la prua rivolta verso di loro. Era la Forza K.

Sulle prime il comandante Dell'Anno sperò che si trattasse del Malocello e della Prestinari, della cui partenza da Tripoli era stato informato, ma prudentemente diresse verso di loro prora contro prora ad elevata velocità per riconoscerle. Ogni speranza svanì rapidamente quando i velivoli della scorta aerea spararono con le mitragliatrici verso i nuovi arrivati, per segnalarli al Da Mosto quali nemici.

Mentre la distanza calava rapidamente, Dell'Anno riconobbe correttamente le unità sopraggiunte come due incrociatori seguiti un cacciatorpediniere, e decise di passare all'attacco. Il Da Mosto accostò di 50° a sinistra per poter puntare tutti i pezzi da 120 mm sulle navi britanniche, quindi accostò nuovamente per ottenere un angolo Beta idoneo a lanciare i siluri; quando la distanza fu scesa a 18.000 metri, alle 18.01, la Forza K aprì il fuoco con i cannoni prodieri, manovrando intanto per ridurre il Beta. Fu l'Aurora a sparare (a bordo dell'incrociatore si valutò la distanza in 14.600 metri), mentre il Penelope si tolse dalla linea di tiro e non aprì il fuoco per non disturbare la mira della nave gemella. Quando il Beta fu divenuto di 35°-40°, il comandante Dell'Anno ordinò di lanciare i siluri, ma questi non partirono; intanto le salve da 152 mm sparate dagli incrociatori cadevano tutt'attorno al Da Mosto, inquadrandolo ma senza colpirlo. Le salve sparate di suoi cannoni del Da Mosto caddero 460-640 (o 550-730) metri a poppa sinistra del Lively; da bordo del Da Mosto si pensò di aver colpito uno degli incrociatori, ma si trattava di un'impresione errata.

Scesa la distanza a 10.000 metri, il cacciatorpediniere italiano mise tutta la barra a sinistra ed emise una cortina fumogena, per ostacolare il pericolosamente centrato tiro nemico e tentare di attaccare nuovamente con i siluri. Quando la distanza fu ulteriormente calata a 8000 metri, il Da Mosto uscì a sinistra dalla cortina fumogena, riprese subito il fuoco e lanciò quattro siluri, mentre la distanza scendeva ancora fino a 6000 metri (nessuna delle armi andò a segno; una passò a 400 metri dal Penelope). Il cacciatorpediniere mise poi la barra dritta per tornare nella cortina fumogena ed allontanarsi definitivamente, ma proprio allora – erano le 18.09 –, quando aveva appena cominciato ad accostare, il Da Mosto venne centrato da una bordata che cadde a poppa, colpendo il deposito munizioni numero 3, che esplose, facendo detonare anche le bombe di profondità ed asportando la poppa. La nave di Dell'Anno rimase subito immobilizzata, trasformandosi subito in un bersaglio per i cannoni della Forza K, che la colpirono ancora, più volte. Alcune salve centrarono un fumaio, altre posero fuori uso parte degli impianti elettrici, rendendo inutilizzabile anche la telemetria di puntamento. Il Da Mosto iniziò a sbandare a sinistra, continuando a sparare con il complesso binato numero uno, ma l'inclinazione sulla sinistra crebbe molto in fretta: ormai la nave stava affondando. Il comandante Dell'Anno, spostatosi sull'ala di plancia di dritta, ordinò a questo punto di abbandonare la nave. Il comandante in seconda, che aveva lasciato il ponte di comando per andare verso poppa quando il Da Mosto era stato colpito, invitò gli uomini a restare calmi, parlando tranquillamente. I feriti vennero caricati sugli zatterini, mentre quanti erano allesi si aggrapparono intorno. Dell'Anno aiutò gli ufficiali di rotta a buttare in acqua la cassetta con gli archivi segreti; quando il direttore del tiro venne a dirgli che non era più possibile proseguire il fuoco con i cannoni, gli ordinò di mettersi in salvo. (Secondo il superstiti tedeschi Rublack e Maidenoff, prima di abbandonare la nave l'equipaggio lanciò una triplice acclamazione: "alla nave, al duce ed al führer").

Alle 18.15 il Da Mosto affondò nel punto 33°53' N e 12°28' E (circa 75 miglia a nordovest di Tripoli o 60 miglia a nord-nord-ovest di Tripoli), portando con sé 138 tra ufficiali, sottufficiali e marinai. Il comandante Dell'Anno, rimasto sull'ala di plancia di dritta, finì in mare e vide la prua del Da Mosto levarsi nel cielo, verticalmente, sopra di lui, poi raggiunse a nuoto una zattera Carley che aveva notato poco lontano. L'Aurora ed il Penelope defilarono a bassa velocità ad un chilometro di distanza, ed uno di essi fece dei segnali con la trappola rossa al Lively, che durante lo scontro era rimasto scartato e non aveva aperto il fuoco. Il cacciatorpediniere britannico, per ricongiungersi con gli incrociatori, passò in mezzo ai naufraghi, transitando molto vicino alla zattera del comandante Dell'Anno, tanto vicino che questi riuscì a leggerne il pennant number G 40 dipinto sulla murata. Mentre la Forza K si allontanava, l'equipaggio del Lively aveva l'equipaggio schierato sull'attenti: così rendeva gli onori militari alla valorosa e sfortunata nave italiana.

(Secondo il rapporto tedesco basato sulle affermazioni di Rublack e Maidenoff, invece, il Lively attraversò la zona dei naufraghi senza cercare di recuperare nessuno, ed i suoi uomini gridarono ai superstiti in tono irrisorio "Good bye boys"). Eliminata così l'unica nave di scorta, la Forza K cannoneggiò l'immobilizzata Mantovani. I due incrociatori si allontanarono verso Malta alle 18.30, lasciando sul posto il Lively che, raccolti alcuni naufraghi, finì con un siluro la Mantovani alle 19.53, affondandola nel punto 33°50' N e 12°50' E. Dell'equipaggio della petroliera morirono 49 uomini, tra cui i suoi comandanti militare e civile, mentre 24 superstiti furono recuperati dal Lively e dall'Aurora (e altri dieci dalla torpediniera Prestinari). Tra quanti finirono in mare con l'affondamento del Da Mosto vi fu anche il furiere segretario Giovanni Favero, di Gemonia del Friuli. Aggrappato ad un salvagente nell'acqua fredda di dicembre, circondato dal petrolio in fiamme, sorreggeva un compagno ferito, che gli diceva di lasciarlo andare. Ad un certo punto, il commilitone si liberò con uno strattone e scomparve sotto la superficie. Il mare era avverso. Due marinai italiani ed il sergente tedesco Rublack nuotarono verso il relitto ancora galleggiante della Mantovani, per calare in mare una scialuppa ancora intatta e per provvedere all'affondamento della cisterna, ma il Lively aprì il fuoco e la cisterna affondò poco dopo, vanificando il tentativo. Rublack ed il marinaio Maidenoff erano gli unici, tra i cinque tedeschi addetti all'S-Geraet, ad essersi salvati (sarebbero successivamente stati assegnati alla torpediniera Circe); il sottocapo Macher era caduto presso il complesso poppiere mentre Hartmann e Retter, addetti all'S-Geraet, erano scomparsi con la nave. I velivoli della scorta aerea, avendo osservato l'impari combattimento, lo avevano comunicato a Marina Tripoli: essendo evidente che le navi inviate non avrebbero mai potuto affrontare due incrociatori ed un cacciatorpediniere, fu ordinato loro di tornare in porto. Il Malocello, appena partito, ed il Ciclope, essendo ancora vicini ai porti di partenza, tornarono subito indietro, mentre la torpediniera Prestinari, al comando del tenente di vascello Pompeo Visintin, era giunta già così in prossimità del luogo dello scontro che riusciva a vedere in lontananza i bagliori delle cannonate: Visintin decise di proseguire, nell'intenzione di soccorrere i naufraghi e, se qualche nave fosse rimasta a galla danneggiata, di prestare assistenza. La torpediniera ebbe anzi la possibilità di assistere, a distanza, allo svolgersi del combattimento: alle 17.42 la Prestinari avvistò di prua due navi da guerra – che alle 17.55 identificò correttamente come due incrociatori classe Arethusa: l'Aurora ed il Penelope – e l'albero di una terza (il Lively), in formazione, intente a sparare granate contraeree contro aerei che non risultavano visibili (i CR. 42 che avevano attaccato la Forza K); le navi sconosciute assunsero rotta 270° (prima appariva più inclinata) ed alle 18 aprirono il fuoco contro navi che la Prestinari non poteva ancora vedere. Mentre si preparava ad un eventuale combattimento, la Prestinari avvistò la Mantovani, nel momento in cui questa veniva

colpita da una salva a prua; poi, alle 18.04, avvistò una colonna di fumo seguita da un'altissima fiammata: era appena esploso il deposito munizioni del Da Mosto. Dopo aver sparato gli ultimi colpi contro la Mantovani in fiamme, la Forza K si allontanò verso nord. Il Lively, prima d'andarsene, recuperò parte dei naufraghi della Mantovani. Lo scontro era finito, il convoglio distrutto. La Prestinari proseguì verso il luogo in cui erano affondate le due navi italiane, ed alle 18.30 avvistò un razzo Very rosso, dirigendo quindi verso il punto da dove era partito. Alle 19.40 la torpediniera giunse sopravvento rispetto alla Mantovani, rallentando, e cinque minuti dopo avvistò delle zattere cariche di naufraghi. La Prestinari calò le due proprie imbarcazioni per recuperare quelli che si trovavano sopravvento, mentre fu la torpediniera stessa a scadere da sola verso altre due zattere sottovento. Mentre l'armamento contraereo restava pronto a reagire ad un'eventuale offesa proveniente dall'aria, fuochisti e marinai organizzati in squadre si distribuirono lungo il bordo per procedere al salvataggio. Alle 20.05 la Prestinari si spostò per raggiungere altre zattere più lontane, ed alle 20.30, avendo avvistato un aereo, accelerò le operazioni di soccorso. La torpediniera trasse in salvo 125 uomini del Da Mosto, tra cui il comandante Dell'Anno, poi fece rotta su Tripoli, dove giunse all'1.30 del 2 dicembre. Tra i superstiti vi fu il sottocapo cannoniere gardonese Alfonso Rinaldini, che passò diverse ore aggrappato alla fune di un'imbarcazione: dopo il salvataggio, avrebbe conservato per sempre le mutande imbrattate di nafta. Quattro, lui compreso, erano gli uomini della provincia di Brescia imbarcati sul Da Mosto: due sopravvissero, due no. La Forza K arrivò indisturbata a Malta alle 7.30 del 2 dicembre; l'affondamento del Da Mosto e della Mantovani avrebbe rappresentato il suo ultimo successo. Marina Tripoli, sperando che vi fosse ancora qualche naufrago vivo, mandò sul luogo dello scontro anche la piccola nave soccorso Laurana, ma questa non trovò nessun altro superstite, così come nessun altro naufrago venne trovato dalle navi ospedale Arno e Virgilio inviate anch'esse a cercare nella zona. Il Da Mosto, paradossalmente, riuscì ad ottenere "da sé" la propria vendetta "postuma". La nave aveva partecipato, tra maggio e giugno 1941, alla posa dello sbarramento «T» al largo di Tripoli: e proprio su questo campo minato terminò la sua esistenza, il 18 dicembre 1941, la Forza K. Sulle mine posate dal Da Mosto e dalle altre unità italiane andarono perduti l'incrociatore leggero Neptune ed il cacciatorpediniere Kandahar, mentre subì gravi danni l'Aurora e danni lievi il Penelope. Il comandante Dell'Anno venne decorato con la Medaglia d'oro al Valor Militare per la sua eroica difesa della Mantovani in condizioni impari, ma per lui l'appuntamento della sorte era soltanto rimandato. Dopo aver chiesto ed ottenuto il comando del cacciatorpediniere Scirocco, Francesco Dell'Anno si sarebbe inabissato con la sua nuova nave e tutto il suo equipaggio, ad eccezione di due uomini, quando questa sarebbe naufragata in una tremenda tempesta il 23 aprile 1942.



*Una volta marinaio ...
marinaio per sempre*



www.marinaiditalia.com

Associazione Nazionale
Marinai d'Italia

Piazza Randaccio, 2 - 00195

tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090

e-mail segreteria@marinaiditalia.com

ARMI CW CONTEST

<http://www.assoradiomarinai.it>

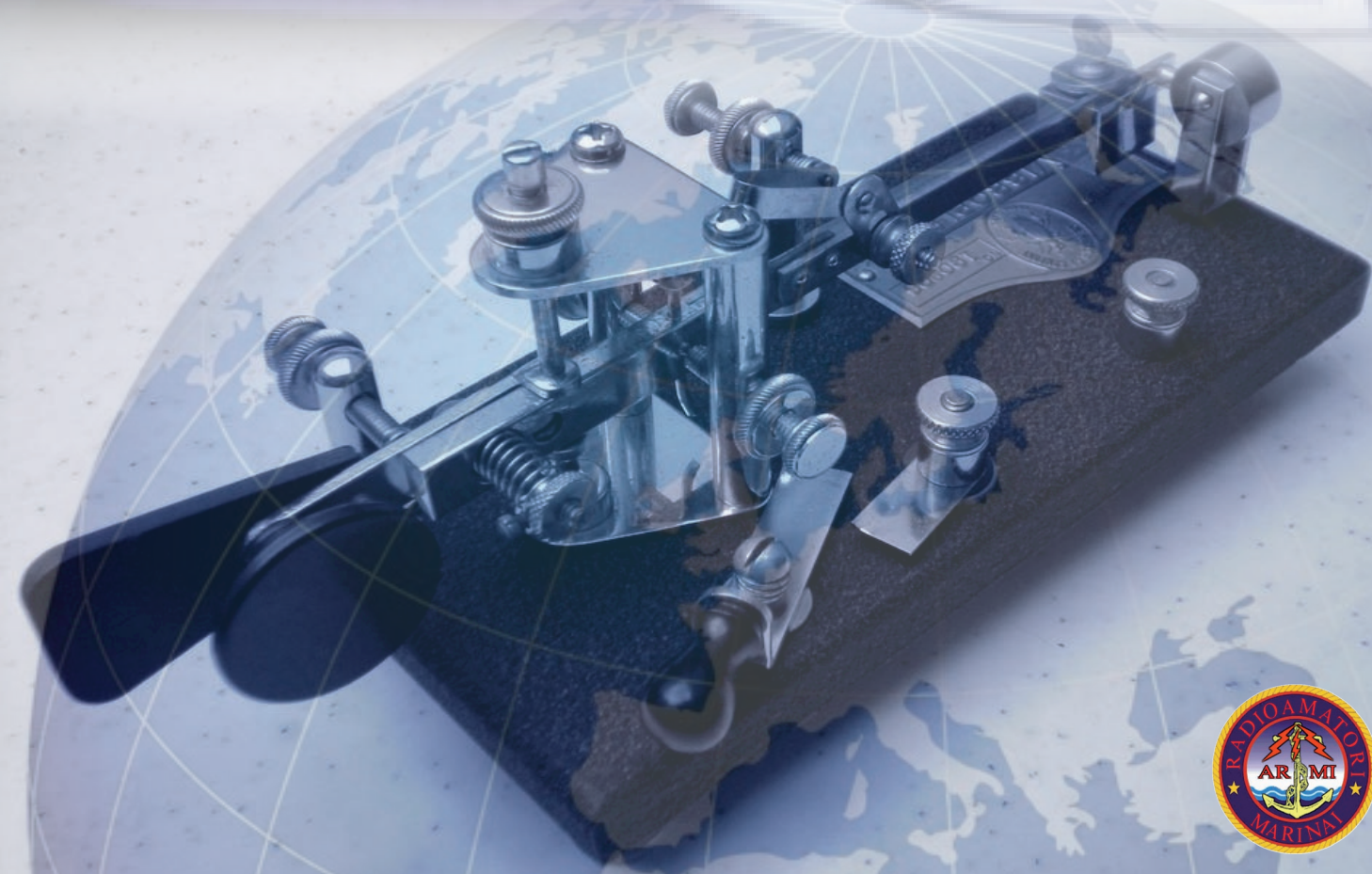
**21 GIUGNO
&
25 OTTOBRE
2015**

dalle 00.01 UTC alle 23.59 UTC

3532-3540 Khz +/- 1 Khz

7010-7020 Khz +/- 1 Khz

14010-14020 Khz +/- 1 Khz



ARMI CW CONTEST 2015 - REGOLAMENTO

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI



21 giugno & 25 ottobre 2015

L'Associazione Radioamatori Marinai Italiani - A.R.M.I. organizza il primo contest CW dedicato a tutti coloro che sono appassionati ed amano il magico suono del "morse". La partecipazione è devoluta a tutti i radioamatori ed SWL in regola e con la licenza valida. Possono essere utilizzati tutti i tipi di tasti ad eccezione di personal computer. Le velocità e le potenze utilizzate devono favorire il collegamento senza interferire con gli altri partecipanti.

DATA:

1° step - Domenica, **21 Giugno 2015**

2° step - Domenica, **25 Ottobre 2015**

FREQUENZA:

3532-3540 Khz +/- 1 Khz (80 m);

7010-7020 Khz +/- 1 Khz (40 m);

14010-14020 Khz +/- 1 Khz (20 m).

MODO DI EMISSIONE: solo CW

ORARI: dalle 00.01 UTC alle 24.00 UTC

CATEGORIE:

NAVAL (OM iscritti all'ARMI o ad altre associazioni/club navali - MF, BMARS, MARAC, RNARS, etc.);

INDIPENDENT (tutte le altre stazioni che partecipano);

SWL.

CHIAMATA: CQ ARMI, TEST ARMI;

Le stazioni iscritte ad un Naval club, possono utilizzare in chiamata il suffisso /N per essere subito riconosciute.

RAPPORTI:

Le stazioni NAVAL (ARMI, MF etc.) passeranno il rapporto RST seguito dal loro numero di iscrizione (599 MI054);

Le stazioni INDIPENDENT, passeranno il rapporto RST seguito dal numero progressivo del QSO (599 001);

PUNTEGGIO:

10 punti per le stazioni NAVAL (ARMI, MF, etc);

1 punto se stazione INDIPENDENT;

La stessa stazione può essere lavorata una sola volta per banda.

MOLTIPLICATORE: solo per ogni stazione NAVAL collegata.

PUNTEGGIO FINALE: si ottiene moltiplicando la somma dei punti per la somma dei moltiplicatori;

LOGS: Tutti i partecipanti dovranno spedire per posta elettronica "al contest manager", il log in formato elettronico (EXCEL o WORD) oppure una scansione del log cartaceo scritta in maniera chiara e leggibile, suddividendo i log in due file/parti, nominandoli come da esempio: it9mrm_parte1.xls - it9mrm_parte2.xls;

Oppure utilizzare il foglio di calcolo excel **ARMICWLOG2015**

I log devono pervenire entro giorno **1 novembre 2015** (farà fede il timbro postale, se spediti via posta).

Tutti i log che perverranno dopo la data indicata, saranno presi in considerazione al solo fine del controllo (Control Log).

La classifica finale sarà pubblicata sul sito ARMI e sul "Bollettino dei Marinai" organo ufficiale dell'associazione.

CLASSIFICHE: Saranno previste tre tipi di classifiche separate (NAVAL - INDIPENDENT - SWL);

PREMI:

Saranno premiati il 1°, 2° e 3° classificato nella categoria NAVAL e INDIPENDENT;

Sarà premiato solo il 1° classificato nella categoria SWL.

I premi saranno rilasciati se ad ogni categoria partecipano almeno 5 stazioni.

A tutti i partecipanti sarà rilasciato un diploma in formato PDF.

Per chi desidera ricevere il diploma in formato cartaceo (cartoncino formato A4 - 200 gr.) è indispensabile inviare la seguente somma a forma di pagamento forfettario per le spese di stampa in tipografia e di spedizione:

- 10,00 Euro o 15,00 USD (stazioni italiane ed europee);
- 15,00 Euro o 20,00 USD (stazioni extraeuropee).

Il pagamento può essere effettuato tramite:

- via POSTEPAY nr. 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto (c.f. MTTLRT63L22I535Z);
- via PAYPAL al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com;
- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT64E0306984620100000004132 c/o INTESA-S.PAOLO filiale di Augusta.

CONTEST MANAGER: IT9MRM, Alberto Mattei - Via E, Millo 20 - 96011 Augusta (SR)

it9mrm@assoradiomarinai.it

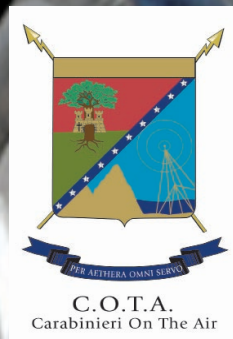


1-6 NOVEMBRE 2015

ITALIAN ARMED FORCES

AWARD 2015

“GIORNATA DELLE FF.AA.”





REGOLAMENTO

Il Diploma denominato "ITALIAN ARMED FORCES AWARD" è stato ideato per la giornata delle Forze Armate Italiane. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. Per il 2015 la stazione Jolly è la stazione IQ1CN in rappresentanza del **Gruppo Radioamatori Alpini**

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 1 novembre 2015 (00:00 UTC) e si concluderà il 6 novembre 2015 (24.00 UTC).

STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni appartenenti all'A.R.M.I. - G.R.A. - G.R.A.M.I. - C.O.T.A.:

- Stazioni con nominativo speciale di associazione, in rappresentanza delle 4 Forze Armate:
- IQ9MQ: Associazione Radioamatori Marinai Italiani (Marina Militare);
- IQ0UT: Gruppo Radioamatori Aeronautica Militare Italiana
- IQ1CN: Sezione ARI Cuneo - G.R.A. - Gruppo Radioamatori Alpini (E.I.)
- IQ6CC: Associazione Radioamatori Carabinieri - COTA
- Stazioni accreditate:
- IZ1CCK - Brigata Alpina Taurinense
- IZ2MIL - Primo Reggimento Trasmissioni Esercito
- IQ7UJ - Sezione ARMI Taranto
- Stazioni iscritte all'A.R.M.I. - G.R.A. - G.R.A.M.I. - COTA (Vedasi elenco iscritti nei rispettivi siti WEB istituzionali);
- Stazioni indipendenti.

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW - SSB - DIGI (PSK31 - RTTY)

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO

- QSOs (HRD) con stazioni con nominativo speciale di associazione 10 punti (tutti i modi);
- QSOs (HRD) con stazioni accreditate di associazione 5 punti (tutti i modi);
- QSOs (HRD) con stazioni iscritte A.R.M.I. - G.R.A. - G.R.A.M.I. - COTA valgono 3 punti (CW);
- QSOs (HRD) con stazioni iscritte A.R.M.I. - G.R.A. - G.R.A.M.I. - COTA valgono 2 punti (DIGI);
- QSOs (HRD) con stazioni iscritte A.R.M.I. - G.R.A. - G.R.A.M.I. - COTA valgono 1 punto (SSB);
- QSOs (HRD) con la Stazione "JOLLY" **IQ1CN** valgono 25 punti (tutti i modi);

N.B. : Ogni stazione può essere collegata una sola volta al giorno per ogni modo di emissione (SSB - DIGI - CW) e le stesse per tutto il periodo della gara.

PUNTI DIPLOMA

Per ottenere il diploma è necessario un minimo di punti come segue :

- Stazioni Italiane : **30** punti;
- Stazione Europee: **15** punti;
- Stazioni extra-Europee: **5** punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW / PSK31-RTTY : CQ CQ DE xxxxx AWARD IT ARMED FORCES K

SSB : CQ CQ da xxxxx - CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE FORZE ARMATE.

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni Speciali passeranno i rapporti RST.

Le stazioni appartenenti A.R.M.I. – G.R.A. – G.R.A.M.I. – COTA passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione all'associazione:

- MI#... (Associazione Radioamatori Marinai Italiani);
- EI#...A-B-T (Gruppo Radioamatori Alpini);
- AM#... (Gruppo Radioamatori Aeronautica Militare Italiana);
- CC#... (Associazione Radioamatori Carabinieri – COTA).

n.b.

Dopo il suffisso, riportare il numero di iscrizione corrispondente al proprio club.

Per le stazioni dell'Esercito dopo il numero di iscrizione corrispondente al proprio club, bisogna far seguire la lettera A: se appartengono agli Alpini; la lettera B: se appartengono ai Bersaglieri; la lettera T: se appartengono alle Trasmissioni. Come da esempio EI001A.

E' obbligatorio che una stazione iscritta a più associazioni, partecipi solo con il numero di iscrizione di una sola associazione.

CATEGORIE

Sono previste tre categorie :

"FORZE ARMATE" per le stazioni appartenenti alle 4 FF.AA. rappresentate dall'ARMI – GRA – GRAMI e COTA;

"INDEPENDENT" per gli OM che non sono iscritti all'ARMI – GRA – GRAMI e COTA;

"SWL"

MODI

Sono previste tre modi:

"MIXED" (SSB/CW/PSK31/RTTY)

"PHONE" (SSB)

"MORSE" (CW)

PREMI

Il punteggio più elevato di ogni Categoria / Modi riceverà una targa premio;

Per gli SWL è previsto un solo Modo (MIXED);

Premi per le stazioni speciali.

Per le stazioni in rappresentanza delle FF.AA. (uno dell'ARMI, uno del GRA, uno del GRAMI e uno del COTA), saranno premiati con una pergamena (se già vincitore di altro premio, sarà premiato il secondo a seguire).

I premi saranno rilasciati per tutte le categorie/modi, solo se in classifica risulteranno almeno 5 stazioni

PREMIAZIONI

Le premiazioni verranno effettuate, salvo imprevisti, durante il meeting (primavera 2016) in quel di Montichiari come è già avvenuto lo scorso anno.

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all' Award manager :

IK1AAS
Bruno Giraud
Corso Barale, 37
Borgo S. Dalmazzo
(CN)
- Italy -
email: ik1aas@aricuneo.it

Tutti coloro che richiederanno il Diploma entreranno di diritto nelle classifiche finali delle relative categorie di appartenenza.

Il diploma sarà inviato in formato **PDF**.

Le richieste del diploma che perverranno successivamente alla data del 31 Dicembre 2015 saranno escluse dalle classifiche ufficiali ma avranno comunque diritto all'ottenimento del Diploma.

LOGS

Devono essere recapitati all'award manager tramite posta o tramite email, specificando:

- Categoria e modo di partecipazione;
- Nominativo della stazione OM /SWL partecipante;
- Nome, cognome ed indirizzo postale esatto dove eventualmente spedire il Diploma (se richiesto);
- Il proprio indirizzo di posta elettronica.

allegare:

- l'estratto log di stazione completo in formato cartaceo e debitamente firmato riportante, nominativo stazione collegata, numero di iscrizione club, data, banda o frequenza, modo, e rapporto, dettaglio e totale punteggio ottenuto.

- Logs in formato digitale (files tipo .xls, .doc, .txt) o ADIF.

- Per chi desidera ricevere il diploma in formato cartaceo è indispensabile inviare la seguente somma a forma di pagamento forfettario per le spese di stampa e di spedizione.

• 10,00 Euro o 15,00 USD (stazioni italiane ed europee)

• 15,00 Euro o 20,00 USD (stazioni extraeuropee)

- il pagamento può essere effettuato tramite:

- PostePay (n°4023 6006 0518 7519) intestato a: Giraudo Bruno Cod. Fisc: GRD BRN 50A29 B033G

- BONIFICO BANCARIO: IBAN: IT08D0630510200000100134886

SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il **31.12.2015.**

INFORMAZIONI

Eventuali informazioni in merito alle stazioni partecipanti ed al diploma possono essere prelevate dai seguenti siti ufficiali:

A.R.M.I.: <http://www.assoradiomarinai.it>

G.R.A.: <http://g-r-a.jimdo.com/>

G.R.A.M.I.: <http://radioamatoriam.jimdo.com/>

C.O.T.A.: <http://www.cota.cc/>



COMMANDER PLAQUE

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO

La Commander Plaque è un trofeo rilasciato ai **migliori Radioamatori** che con la loro abilità e bravura siano riusciti a contattare un determinato numero di stazioni NAVAL come da elenco (riportato sul sito web <http://www.assoradiomarinai.it>). La Commander Plaque è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. Esistono tre categorie, la prima categoria "**CC Plaque - Bronze**" la seconda categoria "**CF Plaque - Silver**" e la terza categoria "**CV Plaque - Gold**".

PERIODO di validità

I contatti sono validi dal 1.1.2000 ad oggi.

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW - SSB - PSK31 - RTTY

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

CATEGORIE

Sono previste TRE categorie :

BRONZE - "CC (Capitano di Corvetta)"

SILVER - "CF (Capitano di Fregata)"

GOLD - "CV (Capitano di Vascello)"

SOTTOCATEGORIE

Sono previste TRE sottocategorie:

"MIXED" (SSB/CW/PSK31/RTTY)

"ONLY PHONE" (SSB)

"ONLY MORSE" (CW)



RICHIESTE

Va richiesto all' Award manager :

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

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

I contributi possono essere versati nei seguenti modi:

POSTEPAY: 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto (MTTLRT63L22I535Z);

PAYPAL: alberto.mattei@libero.it

IBAN: IT64E0306984620100000004132 Banca Intesa-S.Paolo Filiale di Augusta

CARATTERISTICHE DELLA PLAQUE

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

INFORMAZIONI

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



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

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



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

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



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

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



ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI



COMMANDER PLAQUE
"CAPITANO DI FREGATA"



ONLY MIXED
IZ0EUX
Mirco Salvatore
MI - 865



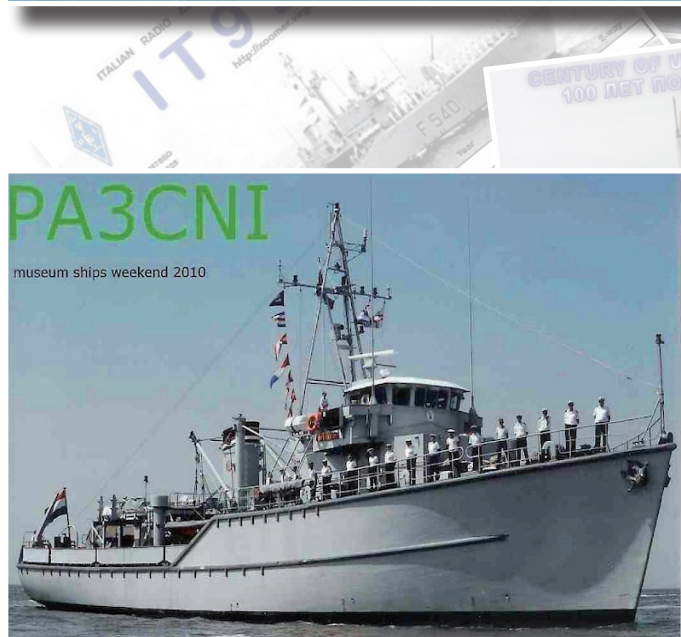
Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



QSL NAVALI

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





85ØHRA

K8DDB



USS PIPER SS-309

GB175PO
TM175



HB9BQR
Havy Contests 2008



IV3EAD



G3ZNR

ex: VOIDE, VO2AO, VESYL



MV. MARKHOR GHZT
CUNARD BROCKLEBANK

ITALIAN RADIO
IT9

CENTURY OF UNDERWATER
100 ЛЕТ ПОДВОДНОМУ ФЛОТУ

UE101

N9CVA

David L. Moyers
5925 Fertig Creek Road
Floyds Knobs, IN 47119



USS AMERICA CVA-66
1965 - 1996

R7AV/MM



DF4BV

Heinz Möller - Norderende 34 - D-21782 Bükau.

BOK E32

FOTO STORICHE



Nave da trasporto e sbarco ANTEO (ex-USA) (1962 - 1973)



Nave Posareti ALICUDI (1954 - 1991)

GADGET'S



Il costo del crest è di 25 euro + le spese di spedizione, per richiederlo basta scrivere al seguente indirizzo di posta elettronica **it9mrm@gmail.com**, il crest è completo di targhetta in ottone personalizzata con il nominativo di stazione, il nome dell'operatore ed il numero ARMI.



Per informazioni e prezzi inviare richiesta email
al seguente indirizzo:

iz7auh@gmail.com



LA STAZIONE RADIO DI....

IK7TVE



LA QSL DEI SOCI....



CALENDARIO EVENTI 2015



12 - 27 Settembre	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2015 by ARMI
	II9IACR - Nave De Cristofaro by IT9DTU
	II0IAML - Nave Impavido by IS0IGV
	II0IABH - Nave Foscari by IZ0EUX
	II2IAOG - Nave Fenice by I2QIL
	II9IAVE - Nave Visintini by IT9MRM
	II1IAFC - Sommergibile Di Cossato by I1SAF
	II0IADC - Nave Corsaro II by IZ0FVD
	II5IHLP - Nave Platano by I5NQK
12 - 25 Settembre	Award ENIGMA
25 Ottobre	ARMi CW Contest - 2nd step
4 Novembre	Giornata delle FF.AA. Italiane
1 - 6 Novembre	Italian Armed Forces Award 2015 by GRA
12 Novembre	Giornata della memoria dei Marinai scomparsi in mare
17 Novembre	MF Champion CW short party contest - 2nd step
18 Novembre	MARAC 2m. Contest
Novembre	RNARS CW Activity Contest
4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
5 - 6 Dicembre	XI ARMI International Naval Contest of Santa Barbara
5 - 6 Dicembre	INORC CW Activity Contest
12 - 13 Dicembre	International Naval Contest - Sponsored by MARAC
Dicembre	MF Xmas-greetings on the air (HF)



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



CONCORSO "LA PIU' BELLA QSL ARMI DELL'ANNO"

E' indetto un concorso denominato "**LA PIU' BELLA QSL DELL'ANNO**" dedicato a tutti i soci ARMI presentando la propria QSL personale (veduta fronte e retro).

Il concorso è annuale e potranno concorrere tutti gli iscritti all'associazione che hanno un numero **MI**.

Dovranno far pervenire al seguente indirizzo email **info@assoradiomarinai.it** una scannerizzazione della propria QSL in formato JPEG o PNG ad alta risoluzione (300 dpi), sia del fronte che del retro.

E' indispensabile, per concorrere al concorso che sulla QSL sia stampato il logo ufficiale dell'ARMI. E' valido anche se il logo si trova solo su una dei due lati della QSL, o sul fronte o sul retro.

Tutte le QSL saranno inserite su una pagina appositamente creata sul nostro sito web e verranno esposte anche sulla pagina di Facebook dell'associazione.

Il criterio di scelta della più bella QSL dell'anno, verterà sul tema navale (mare, navi, velieri, ecc.),

e verrà giudicata insindacabilmente da una giuria presieduta dal Coordinatore Nazionale ARMI e da professionisti del settore, designer e grafici e dai visitatori del sito web/Facebook.

Il punteggio sarà classificato da 1 a 10, la giuria assegnerà solo 5 punti (da 1 a 5 punti), mentre i restanti 5 punti saranno assegnati dai visitatori che voteranno le QSL candidate su Facebook.

La votazione della QSL avviene pigiando il pulsante LIKE (mi piace), questi acquisiranno punti, con più "LIKE".

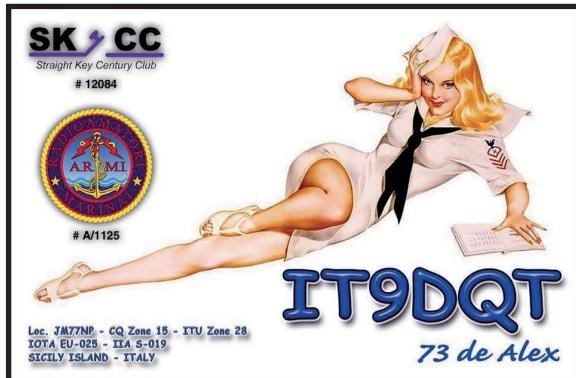


Un Like vale 0,01 punto, ogni 100 Like valgono 1 punto, sino ad un massimo di 500 Like (5 PUNTI)

Il concorso terminerà il 15 Dicembre 2015.

Il vincitore sarà premiato con una targa e la QSL sarà esposta per tutto l'anno sulla pagina web dell'ARMI.

QSL IN CONCORSO:



Voti: 0,8



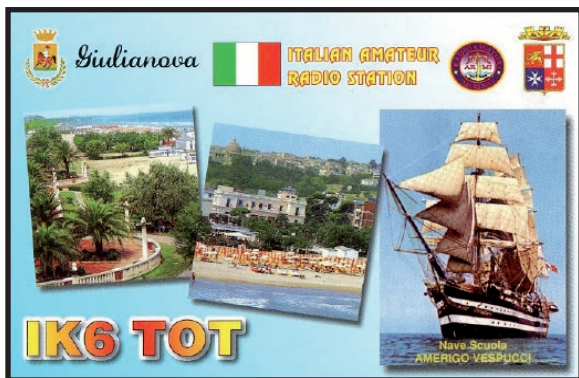
Voti: 0,1



Voti: 0,2



Voti: 0,23



Voti: 0,1



Voti: 0,1



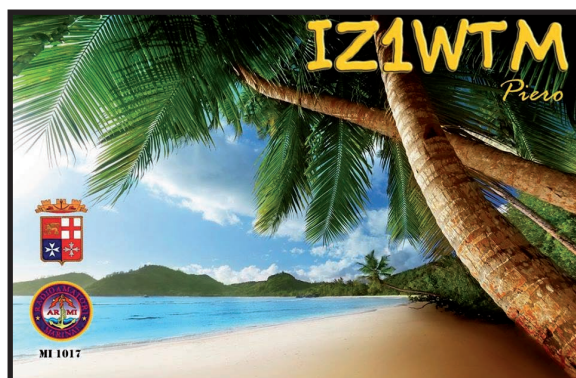
Voti: 0,2



Voti: 0,3



Voti: 0,1



Voti: 0,2



Voti: 0,5



Voti: 0,2





Istituto **ANDREA DORIA**



**ASSISTE
LE FAMIGLIE
E GLI ORFANI
DEL PERSONALE
DELLA MARINA
MILITARE**

VIA G. NICOTERA, 20 - 00196 ROMA
TEL. (06) 3217477
C/C POSTALE 59190009

RADAR OTH (OVER THE HORIZON)

di IK1RKN Gino Secondo De Nobili - MI357

Ultimamente e in special modo la mattina, in 14, 18 e 21 Mhz avvengono trasmissioni impulsive a onda continua di grossa potenza. Le emissioni possono essere da 10 kc/s fino e oltre un Mhz.....Queste emissioni sono imputabili ai sistemi Radar OTH (Over the Horizon) ovvero sopra l'orizzonte radar (talvolta chiamato oltre l'orizzonte, o BTH), è un tipo di sistema radar con la possibilità di rilevare bersagli a lunghe distanze, tipicamente centinaia o migliaia di chilometri, oltre l'orizzonte radar classico.

Diversi sistemi radar OTH sono stati dispiegati a partire dagli anni 1950 e 1960, come parte di sistemi di allarme precoce (di solito bombardieri strategici o missili ICBM), ma questi sono stati generalmente sostituiti da velivoli early warning. I Radar OTH sono state recentemente ri introdotti , per la necessità come la necessità di un più preciso tracciamento a lungo raggio.

Con la fine della Guerra Fredda (i Radar OTH sono sempre stati uniti allo stereotipo del vecchio nemico dell' Ex Unione Sovietica) , ancora una volta ritornano ad essere operativi ufficialmente (fatemi passare un dubbio) per ruoli come ricognizione marittima e lotta contro la droga.

Gli ingegneri della Unione Sovietica sono noti per aver sviluppato quello che sembra essere il primo sistema operativo OTH nel 1949, chiamato "Veyer". Tuttavia, poche informazioni su questo sistema è disponibile nelle fonti occidentali, e nessun dettaglio del suo funzionamento sono noti.

E 'noto che nessuna ulteriore ricerca è stata effettuata da squadre sovietiche fino agli anni 1960 e '70. Gran parte della ricerca sui sistemi dei primi OTH efficaci è stato effettuato sotto la direzione del dottor William J. Thaler presso la Naval Research Laboratory. Il lavoro è stato soprannominato "Progetto Teepee". Il loro primo sistema sperimentale, MUSIC (Multiple, integrazione e correlazione), entrato in funzione nel 1955 ed è stato in grado di rilevare un missile a 970 km di distanza a Cape Canaveral, e le esplosioni nucleari in Nevada a 2.700 km . Un sistema notevolmente migliorato, un banco di prova per un radar operativo, fu poi costruito nel 1961 come MADRE (Magnetic-Drum Radar Equipment) a Chesapeake Bay.

Essa ha dimostrato la sua capacità di rilevare aeromobili fino a 3.000 chilometri utilizzando come minimo 50 kW di energia in trasmissione.

Un sistema inglese di Radar OTH è installato presso la Base RAF di Akrotiri a Cipro.

I francesi hanno sviluppato un radar OTH chiamato NOSTRADAMUS nel corso del 1990 (NOSTRADAMUS sta per Nouveau système transhorizon décamétrique appliquant les méthodes utilisées en studio)).

Nel marzo 1999 il radar OTH NOSTRADAMUS aveva individuato due Northrop Spirit B2 volare in Kosovo.

E 'entrato in servizio per l'esercito francese nel 2005, ed è ancora in fase di sviluppo.

La gamma di frequenza utilizzata è da 6 a 30 MHz.

Lanciato ufficialmente nel 2009, il nuovo progetto STRADIVARIUS ha sviluppato un nuovo radar sopra l'orizzonte in grado di monitorare il traffico marittimo fino a 200 miglia nautiche al largo.

Un sito di dimostrazione è operativo da gennaio 2015, sulla costa mediterranea francese che viene ora offerto per le vendite Diginext.





SANTA BARBARA

L'A.R.M.I. – Associazione Radioamatori Marinai Italiani che riunisce in sodalizio radioamatori, italiani e stranieri, provenienti dalle marine militari e mercantili o da Forze Armate che abbiano componente marittima (Polizia Marittima, Guardia di Finanza, Carabinieri Marina, ecc.), per celebrare degnamente la S. Patrona della Marina Militare Italiana, promuove ed organizza l'A.R.M.I. International Contest of "Santa Barbara", competizione radiantistica a valenza internazionale.

Regolamento:

DATA: Il contest avrà cadenza annuale e si terrà nel giorno 4 dicembre, giorno dedicato alla Santa Barbara – Patrona della Marina Militare Italiana; qualora il giorno 4 dicembre capitasse infrasettimanalmente, il contest avrà luogo il sabato precedente o successivo. Per il 2015 viene stabilito che il contest abbia luogo dalle ore 12.00 UTC di sabato 5 Dicembre 2015, alle ore 12.00 UTC di domenica 06 Dicembre 2015 (24 ore).

BANDE: Sono ammessi collegamenti sulle bande di frequenza dei 10, 15, 20, 40 ed 80 e 160 metri, nel pieno rispetto del Band Plan IARU Region 1, evitando le operazioni nelle cosiddette "DX windows" (vedi 14,195 MHz).

MODI DI EMISSIONE: Sono ammessi i seguenti modi di emissione: CW, SSB, DIG (PSK31 e RTTY).

CATEGORIE: Sono previste due categorie: N = Navali, I = Indipendenti.

La categoria N include tutti gli OM ed SWL iscritti all'A.R.M.I. o di altro Club Navale (ad esempio: INORC, MARAC, MF, RNARS, ANARS, FNARS, BMARS, MFCA, YO-MARC, ecc.).

La categoria I include tutti gli OM ed SWL, di qualsiasi paese, non iscritti a Club Navali e considerati quindi "Indipendenti".

Per ciascuna categoria di cui sopra, sono inoltre previste, in base ai modi di emissione utilizzati, le seguenti sottocategorie: CW, SSB, DIGI e MIX.

Nella sottocategoria DIGI saranno accorpati tutti i contatti effettuati in RTTY e PSK31.

La categoria SWL include sia gli iscritti all'ARMI e ai Clubs sopracitati, che Indipendenti, ma prescindere dai modi di emissione.

Non è prevista la categoria per le stazioni multioperatore.

E' prevista l'istituzione di più stazioni Jolly che potranno operare, in multi-operatore, multi-banda e multi-modalità, nonché da postazione sia fissa che "Mobile Marittimo".

CHIAMATA: Sono ammesse le seguenti chiamate: CQ ARMI, CQ ARMI TEST.

Le stazioni iscritte ad un Club Navale (categoria N) aggiungeranno "/N" al loro nominativo durante la chiamata, in modo da essere immediatamente riconoscibili.

Ad esempio: CQ ARMI TEST de IKØJFS/N.

RAPPORTI: Gli iscritti all'A.R.M.I. o ad altro Club Navale passeranno il rapporto RST seguito dalla sigla del Club e dal numero di iscrizione. Le stazioni Jolly passeranno il rapporto RST seguito dallo stop orario in formato UTC. I non iscritti a Club Navali (Indipendenti) passeranno il rapporto RTS seguito da un numero progressivo a partire da 001.

PUNTEGGI: Le stazioni A.R.M.I e le stazioni di altri Club Navali valgono 10 punti.

Le stazioni Jolly operanti da postazione fissa valgono 25 punti.

Le stazioni Jolly operanti in Mobile Marittimo hanno valore di 50 punti.

Le altre stazioni (Indipendenti) valgono 1 punto.

La stessa stazione può essere lavorata una sola volta per banda.

MOLTIPLICATORI: Sono moltiplicatori le stazioni A.R.M.I o di altro Club Navale, nonché le previste stazioni Jolly. Le stazioni A.R.M.I., di altro Club Navale e le stazioni Jolly possono essere contattate UNA SOLA volta, indipendentemente dalle bande lavorate.

PUNTEGGIO FINALE: Si ottiene moltiplicando la somma dei punti QSO per la somma dei moltiplicatori.

SWL: Valgono le stesse regole degli OM ed espressamente:

- un QSO tra due stazioni da 1 punto;
- un QSO tra una stazione da 10 punti ed una stazione da 1 punto avrà valore di 11 punti;
- un QSO tra una stazione da 10 punti e un'altra stazione da 10 punti varrà 20 punti;
- la stessa stazione potrà essere ascoltata UNA SOLA VOLTA per banda.

LOG: Per il Contest S. Barbara è previsto l'invio, al Contest Manager, dei soli log in formato Cabrillo o ADIF quindi, compilati in modo standard e completi di foglio riassuntivo, riportante la denominazione "N", "I" o "SWL", la Categoria, i dati relativi al numero di QSO, i punti, i moltiplicatori ed il punteggio totale, divisi per banda, oltre che la somma totale, andranno inviati a mezzo posta elettronica entro e non oltre il 31 Gennaio 2016, al seguente indirizzo:

it9mrm@assoradiomarinai.it

Onde evitare spiacevoli problemi di NON ricezione dei log, legati a software anti-spam, si prega esplicitare nell'oggetto del messaggio "ARMI CONTEST S. BARBARA", nominando i file CVS e TXT con il nominativo della stazione partecipante.

I Log giunti oltre il termine sopra stabilito, nonché non rispettanti le regole poc'anzi menzionate, saranno considerati "Control Log" ed eventualmente valutati al solo scopo comparativo.

All'occorrenza potete utilizzare anche il Foglio Elettronico preparato per l'eventoscaricabile dal sito web dell'ARMI.

SQUALIFICHE: Sono squalificati i concorrenti che:

- non rispettano gli orari stabiliti dal regolamento;
- non rispettano il Band Plan IARU Region 1;
- operano riuniti in coppie o gruppi;
- utilizzano CW Skimmer;

Saranno inoltre penalizzati o squalificati i concorrenti che inviano Log incompleti, con QSO doppi non dichiarati, con punteggi vistosamente errati e con QSO che, nei controlli incrociati, non risultano bilaterali.

CLASSIFICHE: Verranno redatte classifiche per ciascuna delle sottocategorie previste dall'apposito paragrafo del regolamento (es. Naval-CW, Naval-SSB, Naval-Mix, ecc.). Classifica a parte verrà redatta per la categoria SWL.

PREMI: Diploma in pergamena ai primi classificati di ogni categoria/sottocategoria

A tutti i concorrenti sarà rilasciato apposito award in formato PDF.

STAZIONI JOLLY: Per l'edizione 2015, sono valide le seguenti stazioni Jolly:

- **IQ9MQ** - ARMI Hq.
- **IQ5XH** - Sez. ARMI Viareggio

Informazioni e classifica (anche degli anni precedenti) potete visionarli sul sito web <http://www.aribas-solazio.it>

INTERNATIONAL NAVAL CONTEST

di Alberto Mattei - IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

The International Naval Contest (I.N.C.) takes place every year on the second weekend of December. This year the **MARAC." Marine Amateur Radio Club (Netherlands)"**, will be sponsor of the International Naval Contest.

When: **12th December 2015** 16:00 UTC until **13th December 2015** 15:59 UTC.

Bands: 3.5-7-14-21-28 Mhz

Preferred frequencies:

CW: 3,565-7,020-14,055-21,160-28,350 Mhz

SSB: 3,625-7,060-14-303-21,175-28,993 Mhz

Mode: CW – SSB – Mixed.

Informations to be given on contact:

1. Naval club member: RST + CLUB+MEMBERSHIP NUMBER. (eg."599 MA 100")

2 Non Naval member: RST + NUMBER.(eg."599-001")

Points:

Naval club members : 10 points

Non-Naval members: 1 point.

Multipliers;

Every contacted and logged member of a participating Naval Club.

Every station only counted once as a multiplier during the contest, regardless of the number of bands you work them on.

Members:

PARTICIPATING in the contest is allowed only under ONE MEMBERSHIP NUMBER.

Score: Total QSO points X Multipliers = total score.

Participants classes:

A=Naval Stations all band mixed mode (single op)

B=Naval Stations all band CW (single op)

C=Naval Stations all band SSB (single op)

D= All band SWL.

E=Naval Club Stations (multi op)

F= Non Naval station.

Trophies: The 1st winner of each class.

Participating Naval clubs:

BMARS: Belgian Maritime Amateur Radio Society: **BM**

MFCA : Marine Funker Club Austria : **CA**

FNARS: Finnish Naval Amateur Radio Society: **FN**

INORC: Italian Naval "Old Rhythmers Club": **IN**

MARAC: Marine Amateur Radio Club Netherlands: **MA**

MF : Marinefunker-Runde e.V.: **MF**

ARMi: Associazione Radioamatori Marinai Italiani: **MI**

NRA: Núcleo de Radio Amadores da Armada Portugal : **PN**

RNARS: Royal Naval Amateur Radio Society: **RN**

YO-MARC: Romanian Marine Radio Amateur Club: **YO**

ANARS : Australian Naval Amateur Radio Society : **AN**

PNARS : Polish Naval Amateur Radio Society : **PN**

LOGS.

The chronological log extract in paper or electronically as a email attachment must be submitted only in Cabrillo, Word or Excel.

The cover sheet must be filled in fully and correctly. Any incomplete form cover is considered as control log.

Fair Play Statement.

It is expected that the logbook owner has already included a calculation of the total score on the cover as a "FAIR PLAY STATEMENT" stating that the rules have been applied during operation to the log attaches.

Paper logs to: MARAC contest manager

Martin Ouwehand - Gruttoplantsoen 14 - 1131ME - Volendam - Nederland

Email log to: **pf9a@veron.nl**

Logs to be received by: **1st February 2016**

Gruppo EX EQUIPAGGI NAVI IDROGRAFICHE



*Nave Ammiraglio MAGNAGHI – Nave idr. MIRTO – Nave Idr. PIOPPO
Nave Idr. STAFFETTA – Nave Idr. ARETUSA – Nave Idr. GALATEA*

**1° Incontro/raduno degli ex equipaggi delle
NAVI IDROGRAFICHE della Marina Militare
La Spezia – sabato 21 novembre 2015**

**Ritrovo dei Comandanti, Ufficiali, Sottufficiali e Marinai in
armi ed in congedo che hanno prestato servizio a bordo delle
NAVI IDROGRAFICHE della Marina Militare**

Contatti

e-mail: navi.idrografiche@gmail.com – lucaambrosioni@orobianet.it

telefono: 3332384887 (Luca Ambrosioni – ex Nave Mirto)

3295474139 (Boffa Nicola Luciano – ex Nave Magnaghi)



Tutti quelli imbarcati su Navi Idrografiche della Marina Militare Italiana

Gruppo EX EQUIPAGGI NAVI IDROGRAFICHE

La Spezia – sabato 21 novembre 2015

Programma di massima con visita unità navale

Ore 9,00/9,15

Ritrovo presso PORTA OSPEDALE (o altra) dell'Arsenale Militare di La Spezia – Viale Nicolò Fieschi. Saluti e consegna gadget (cappellino per il partecipante principale ex imbarcato)

Ore 10,00

Entrata in ARSENALE con autovettura autorizzate per visita UNITA' NAVALE

Ore 12,00/12,15

Termine visita

Ore 12,30/12,45

Pranzo presso la TRATTORIA LA NUOVA SPEZIA di Viale Amendola 54 – La Spezia con consegna pergamena di partecipazione (solo partecipante principale ex imbarcato)

Fine pranzo

Saluti e programma libero

in alternativa

Programma di massima con visita Museo tecnico Navale

Ore 9,00

Ritrovo presso PORTA OSPEDALE dell'Arsenale Militare di La Spezia – Viale Nicolò Fieschi. Saluti e consegna gadget (cappellino per il partecipante principale ex imbarcato).

Ore 10,00

Trasferimento a piedi presso MUSEO TECNICO NAVALE di La Spezia per visita libera (costo € 1,55 da pagare in loco escluso soci A.N.M.I. – U.N.U.C.I. – disabili – minori di anni 10).

Ore 12,00/12,15

Termine visita e trasferimento a piedi presso ristorante.

Ore 12,30/12,45

Pranzo presso la TRATTORIA LA NUOVA SPEZIA di Viale Amendola 54 – La Spezia con consegna pergamena di partecipazione (solo partecipante principale ex imbarcato)

Fine pranzo

Saluti e programma libero

COSTI

Partecipante principale (ex imbarcato) €. 45,00 (compreso gadget e pergamena)

Famigliari/Ospiti al seguito €. 35,00 (no gadget)

BOICOTTIAMO LA PAROLA "INDIA"



UNIFORM KILO YANKEE
MIKE CHARLIE
NOVEMBER ALPHA HOTEL JULIET PAPA
ECHO
DELTA BRAVO ~~INDIA~~ ROMEO
VICTOR FOXTROT QUEBEC
TANGO LIMA OSCAR WHISKEY
X-RAY SIERRA ZULU



USIAMO LA PAROLA "ITALIA"

