

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

100MQ

Associazione affiliata A.R.I.



BOLLETTINO DEI MARINAI

**Periodico Telematico
nr. 178/2015**



MARINA MILITARE

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi amici e colleghi armigeri, ci siamo, mancano ormai pochi giorni per ufficializzare la classifica definitiva del contest delle stazioni radio navali. Per i soliti distratti o ritardatari, le richieste del diploma, previo invio del Log, si possono richiedere sino al 30 novembre 2015, dopo di che non saranno presi in considerazione ai fini della classifica. La classifica ufficiale sarà inserita allo scadere del tempo sul nostro sito web, e riportata con il prossimo numero anche nel nostro "Bollettino". Eccoci al nostro consueto appuntamento mensile, il breve appuntamento con il nostro "Bollettino dei Marinai". Con l'entrata del mese di Dicembre si concludono le intense attività radiantistiche che l'associazione con i suoi più attivi operatori ha effettuato. Ecco di seguito gli ultimi appuntamenti che concludono, come detto prima, le attività radiantistiche del 2015. L'XI Contest dedicato alla patrona della M.M. "SS. Barbara di Nicomedia", è il primo appuntamento, il contest che da quest'anno viene gestito direttamente dalla sede centrale e a differenza degli altri anni, non ci sarà la partecipazione della stazione in "maritime mobile" da Cagliari. Quindi le stazioni Jolly saranno rappresentate dalla stazione dell'ARMI (IQ9MQ) e della nuova sezione ARMI di Viareggio (IQ5XH). A seguire un appuntamento che l'ARMI non poteva mancare, il X anniversario della musealizzazione del Sommergibile TOTI. In collaborazione con il Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci di Milano e la sezione ARMI/ARI di Milano. L'invito è rivolto a tutti i "Radioamatori di Marina" di effettuare un collegamento con la stazione II2IGTO (Sommergibile TOTI) esternando l'augurio

per i dieci anni di attività museale, indicando il proprio numero di appartenenza all'ARMI "MI". E' importante farsi riconoscere come "Radioamatori di Marina"! Ritorniamo alle attività che ci restano, l'ultimo appuntamento è il famoso

INTERNATIONAL NAVAL CONTEST, attività particolare in quanto vede la partecipazione di tutte le associazioni e club navali europei. Spero vivamente nella vostra partecipazione e soprattutto in un buon piazzamento. Colgo l'occasione, tramite questo mio personale, di inviare il mio più cordiale augurio di un buon inizio lavori alla neo sezione ARMI di Calvi Risorta (CE), al suo Coordinatore di Sezione, Silvestro Ventriglia IZ8EEO e a tutti gli ARMIGeri che ne fanno parte (un numero veramente alto)! Con il prossimo numero sarà riportato anche il vincitore del concorso dedicato alla più bella QSL dell'ARMI. La commissione che esaminerà le QSL sarà formata da personale qualificato e il giudizio sarà insindacabile. Bene, con questo concludo dandovi appuntamento con il prossimo bollettino, che sarà on-line presumibilmente la terza settimana di Dicembre. Buona lettura!! Alla prossima!



*73's de
IT9MRM*

NEWS

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

Il mese di **Ottobre** e i primi quindici giorni di **Novembre** ci hanno offerto una notevole attività di stazioni in "**Maritime Mobile**"; 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.



MM0NMC/mm: Nick McIntyre, (anche MM0NMC) opera a bordo della nave di soccorso "rescue ship (SAR) VOS VOYAGER" nel campo off-shore nel Mar del Nord a circa 80 miglia a nord est delle isole Shetland. E' molto attivo nei modi digitali ma si può ascoltare anche in fonia, la QSL va inviata via bureau.



N7SMI/mm: Jared Smith è il Co-team leader della spedizione in Willis Is. (VK9WA), che sarà attiva dal 14 al 23 novembre 2015. Si trovano in navigazione a bordo del MV PHOENIX, attualmente stanno

provando le apparecchiature ed utilizzano il proprio nominativo /mm. Altri componenti del team sono VE7NY - K7EDX - SM5AQD - SM3SGP - VE7SZ - W8HC - N7QT. La QSL va inviata via homecall.

Altre stazioni in maritime mobile sono state segnalate in questo periodo (dal 16 ottobre 2015 al 13 novembre 2015), ecco di seguito i nominativi:

UR9MC - GM0HCQ - HA3FOK - OY1R - UA6GO - G8FIH - RA1M - DK0UNI - K7ZSD - PY2WZR - PD0PJH - KC7JEF - VE0JSJ - F5MYK - OG6I - UR5CW - K0GLT - SK3W

NOTIZIARIO DEI MARINAI

ENIGMA AWARD 2015 - CLASSIFICA FINALE

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

CLASSIFICA GENERALE

1	YU1AB - Toma Petrovic	1845	33	IW2ESL - Gampiero Raschetti	145
2	I2WEQ - Marco Ghiringhelli	1015		IZ3WUX - Gianfranco Rossignati	145
3	IT9NSL - Paolo Rizza	485	34	SV1AJO - Nikolaos Vagianos	140
	IZ5WSR - Salvatore De Simone	485		DK3RP - Wolfgang Skodda	140
	IZ6BUV - Leo Carnesale	485	35	IZ8XJJ - Giovanni Iacono	135
4	IK7XGH - Michele Colonna	460	35	DM6WAN - Steffen Hamperl	135
5	IK4DRY - Stefano Zoli	420	36	IV3HSV - Ezio Cibau	130
6	EA2CJA - Jose Luis Casla	410		OK1APT - Miroslav Machacek	130
7	IK2IQJ - Albino Poletto	330		IK1AAS - Bruno Giraudo	130
	IT9SSI - Dario Piscitello	330		YU7NW - Szűcs József	130
8	IK1YRC - Claudio Ferrari	320		ON4RO - Guy Roelandt	130
	DK9QD - Dieter Pries	320		IK7XNA - Sergio Mezzina	130
9	SP2X - Jan ĆWIKŁA	310		IT9DTU - Nunzio D'Arrigo	130
10	DL2AMM - Manfred König	305	37	IU3EEP - Marco Bonomo	125
11	IT9JPS - Paolo Pasqua	290		HB9TUL - Mimmo Labriola	125
12	UR8GM - Alex V. Sobolev	280		DF5LS - Torsten Paick	125
13	G0FYX - Stuart Swain	270		ON3JMD - Jean Marie Dieleman	125
14	IU8CEU - Michele Politano'	265		SP9AJM - Alojzy Smajdor	125
	IW0HIQ - David Franco	265		IZ1DOE - Silvano P.	125
15	PA0A - Albert Westenberg	260		DJ4XD - Bernhard Linnecke	125
16	IZ5UGA - Mirko Cannoni	245		DK4PE - Lutz Ebert	125
17	IW4EOI - Fabio Framenti	240	38	DL1RI - Werner Rinke	120
18	IU4DEG - Andrea Maestri	230	39	ON4LDM - Francis Graas	115
19	YO2DGR - Oprea Nicusor Dick	225		DJ2IT - Ernst Metzker	115
20	OK1IE - Jan Bartos	215	40	SY1BFI - Athanasios Zisis	110
	IF9ZWA - Michele Rotolo	215		IU0FBK - Marco Naccari	110
21	IZ8OGK - Gennaro Benincasa	210		G0WHF - Tony Butterworth	110
22	SM6GOR - Jan Persson	205		DL2ROM - Hans-Juergen Lebbe	110
	LZ2OQV/1 - George Aleksov	205		DJ6ZC - Dieter Heins	110
23	G4AYO - Mike J. Hewitt	200		SP2FCR - Radio Club	110
24	RU9F - Serge A. Vagin	195	41	IN3EAV - Giorgio Pedrolini	105
	DM9JH - Joern Hermsdorf	195		DH5BO - Frank Wobig	105
	9A6W - Dragan Mojsilovic	195		IW3RCK - Sandro Bertolin	105
25	IK4ZIN - Walter Trentini	190		SV3GKU - Alexander Kontogouris	105
	IV3XPP - Giuliano Gasparutti	190		DL5LB - Giuseppe Ferreri	105
26	IW0CJ - Ascenzo D'Angelo	185	42	R2ZT - Mikhail (Mike) Koval	100
	SP5CGN - Edward Robak	185		IT9SMU - Salvatore Russo	100
	DL1NCH - Jacek Kupiec	185		OK2MTV - Vladimír Tomášek	100
	IZ4HZA - Mauro Boccacci	185		OK1FCB - Jiří Martinek	100
	F8BFU - Thierry	185		PA3AAF - Carel Kampert	100
27	HZ1PS - Peter Saunders	180	43	DK0RFT - Torsten Paick	95
28	SP5FJJ - Wlodzimierz Krysztofik	175		SP9JPA - Henryk Zwolski	95
29	HB9EFJ - Claudio Galbusera	170	44	UT2MZ - Pavel Stepanov	90
	UR8GH - Anatoly Gorun	170		SP9OHL - Marek Rozycki	90
	F4FVQ - Sebastien Salah	170		R3EE - Boris Lyakhov	90
	DM7DX - Manfred Hermsdorf	170		DL3ZID - Eberhard v. Wedelstaedt	90
30	DF7JC - Dietmar Weinforth	165	45	US1MM - Kryzhanovsky Vladimir	85
31	IU4DDU - Donato Giancarlo	155		DL3AWB - Jens Schulz	85
32	G4MLW - Ian Jones	150		UT8UD - Igor Dmytryshyn	85
	UA3CS - Serge A. Ivanov	150		UR5LF - Alexander Bunakov	85
	SP4IGV - Roman Dembinski	150			

46	OE4GTU - Gerhard Rothfuss	80	YO4WO - Olimpiu Dimitriu	60
	SP3BLK - Mieczyslaw Rybicki	80	DL3BUA - Ronald Herpel	60
	YO6OEK - Tofalvi Kalman	80	WA9AQN - John Swartz	60
	UA3UBT - Oleg Bolonenko	80	51 SQ3PMX - Waldemar Sabo	55
	DL9OBK - Volker Frey	80	SP7RZR - Ryszard Kupczyk	55
47	OZ6GH - Gorm Helt-Hansen	75	DL8UVG - Volkhard Grönke	55
	ON3AB - JO Cajot	75	DL4SXB - Magnus Böhnke	55
	DL5YO - Gerald Mosner	75	SM4RYF - Panos Delis	55
	UR4LPP - Alex Troschij	75	DK60ZAB (DK0ZAB) Club station	55
	SP2NBV - Wacław Grabowski	75	52 DF8ZW - Erhard Stephan	50
	SP2KFD - Club Station Lacznosci	75	SM3TLG - Hans Nilsson	50
48	DH7KG - Hans Kuechenmeister	70	DK7FX - Edmund Kollmann	50
	SP9CLO - Jan Moronski	70	LZ2CH - Krasimir Dimitrov	50
	RA3SX - Valery Oreshkin	70	OZ5UR - Preben Dall Larsen	50
	UR4MF - Gnedov Ivan Ivanovich	70	LA/SM3JBE - Hasse Nilsson	50
	G4SMB - Michael R BRIGGS	70	DM2TO - Thomas Schmidt	50
	TA2EJ - Ridvan Akin	70	YU3MMM - Mirko Metikos	50
49	ON5YT - Jef Adermann	65	YT1UM - Miroslav Metikos	50
	E77O - Slobodan Sevo	65	DH5WB - Wilfried Besig	50
50	4Z4LS - Leonid Shafir	60	CT1CLO - Joaquim Mela	50
	DL6CHF - Rainer Maess	60	53 JH9AUB - Wataru Morinaga	40
	SP4KVA - Radio Club	60	54 JI1HNC - Akira Yamamoto	35
	OM7AT - Vincent Suchanek	60	55 IW6CAE - Simone Lugaresi	30
	DK5AL - Jürgen Schönfelder	60	K1NIT - Bill Crowley	30
	OE6VWG - Werner Veit	60	LU1DZ - Gabriel Cornejo	30
	DK6AR - Werner Reinecke	60		

CLASSIFICA SSB

1	IT9NSL - Paolo Rizza	485	15	ON4LDM - Francis Graas	115
	IZ5WSR - Salvatore De Simone	485	16	SY1BFI - Athanasios Zisis	110
2	IK2IQJ - Albino Poletto	330		IU0FBK - Marco Naccari	110
	IK1YRC - Claudio Ferrari	320	17	IN3EAV - Giorgio Pedrolini	105
3	DL2AMM - Manfred König	305	18	R2ZT - Mikhail (Mike) Koval	100
4	IZ5UGA - Mirko Cannoni	245		IT9SMU - Salvatore Russo	100
5	IW4EOI - Fabio Framenti	240	19	OE4GTU - Gerhard Rothfuss	80
6	YO2DGR - Oprea Nicusor Dick	225	20	OZ6GH - Gorm Helt-Hansen	75
7	IZ8OGK - Gennaro Benincasa	210		ON3AB - JO Cajot	75
8	IK4ZIN - Walter Trentini	190	21	DH7KG - Hans Kuechenmeister	70
9	IW0CJ - Ascenzo D'Angelo	185		SP9CLO - Jan Moronski	70
10	HB9EFJ - Claudio Galbusera	170	22	ON5YT - Jef Adermann	65
11	IU4DDU - Donato Giancarlo	155	23	4Z4LS - Leonid Shafir	60
12	IZ8XJJ - Giovanni Iacono	135	24	SQ3PMX - Waldemar Sabo	55
13	IV3HSV - Ezio Cibau	130		SP7RZR - Ryszard Kupczyk	55
14	IU3EEP - Marco Bonomo	125	25	DF8ZW - Erhard Stephan	50
	HB9TUL - Mimmo Labriola	125	26	IW6CAE - Simone Lugaresi	30

CLASSIFICA CW

1	I2WEQ - Marco Ghiringhelli	1015	9	OK2MTV - Vladimír Tomášek	100
2	SM6GOR - Jan Persson	205		OK1FCB - Jiří Martinek	100
3	UR8GH - Anatoly Gorun	170	10	DK0RFT - Torsten Paick	95
4	DF7JC - Dietmar Weinforth	165	11	SP3BLK - Mieczyslaw Rybicki	80
5	G4MLW - Ian Jones	150	12	DL5YO - Gerald Mosner	75
6	OK1APT - Miroslav Machacek	130		UR4LPP - Alex Troschij	75
	IK1AAS - Bruno Giraudo	130	13	RA3SX - Valery Oreshkin	70
7	DF5LS - Torsten Paick	125	14	DL6CHF - Rainer Maess	60
	ON3JMD - Jean Marie Dieleman	125		SP4KVA - Radio Club	60
	SP9AJM - Alojzy Smajdor	125		OM7AT - Vincent Suchanek	60
8	G0WHF - Tony Butterworth	110		DK5AL - Jürgen Schönfelder	60
	DL2ROM - Hans-Juergen Lebbe	110		OE6VWG - Werner Veit	60
	DJ6ZC - Dieter Heins	110			

15	SM3TLG - Hans Nilsson	50	LA/SM3JBE - Hasse Nilsson	50
	DK7FX - Edmund Kollmann	50	16 JI1HNC - Akira Yamamoto	35
	LZ2CH - Krasimir Dimitrov	50	17 K1NIT - Bill Crowley	30
	OZ5UR - Preben Dall Larsen	50	LU1DZ - Gabriel Cornejo	30

CLASSIFICA MIXED

1	YU1AB - Toma Petrovic	1845	29 IZ1DOE - Silvano P.	125
2	IZ6BUV - Leo Carnesale	485	DJ4XD - Bernhard Linnecke	125
3	IK7XGH - Michele Colonna	460	DK4PE - Lutz Ebert	125
4	IK4DRY - Stefano Zoli	420	30 DL1RI - Werner Rinke	120
5	EA2CJA - Jose Luis Casla	410	31 DJ2IT - Ernst Metzker	115
6	IT9SSI - Dario Piscitello	330	32 SP2FCR - Radio Club	110
7	DK9QD - Dieter Pries	320	33 DH5BO - Frank Wobig	105
8	SP2X - Jan ĆWIKŁA	310	IW3RCK - Sandro Bertolin	105
9	IT9JPS - Paolo Pasqua	290	SV3GKU - Alexander Kontogouris	105
10	UR8GM - Alex Vasil'evich Sobolev	280	DL5LB - Giuseppe Ferreri	105
11	G0FYX - Stuart Swain	270	34 PA3AAF - Carel Kampert	100
12	IU8CEU - Michele Politano'	265	35 SP9JPA - Henryk Zwolski	95
	IW0HIQ - David Franco	265	36 UT2MZ - Pavel Stepanov	90
13	PA0A - Albert Westenberg	260	SP9OHL - Marek Rozycki	90
14	IU4DEG - Andrea Maestri	230	R3EE - Boris Lyakhov	90
15	OK1IE - Jan Bartos	215	37 US1MM - Kryzhanovsky Vladimir	85
	IF9ZWA - Michele Rotolo	215	DL3AWB - Jens Schulz	85
16	LZ2OQV/1 - George Aleksov	205	UT8UD - Igor Dmytryshyn	85
17	G4AYO - Mike J. Hewitt	200	UR5LF - Alexander Bunakov	85
18	RU9F - Serge A. Vagin	195	38 YO6OEK - Tofalvi Kalman	80
	DM9JH - Joern Hermsdorf	195	UA3UBT - Oleg Bolonenko	80
	9A6W - Dragan Mojsilovic	195	DL9OBK - Volker Frey	80
19	IV3XPP - Giuliano Gasparutti	190	39 SP2NBV - Wacław Grabowski	75
20	SP5CGN - Edward Robak	185	SP2KFD - Club Station Łączności	75
	DL1NCH - Jacek Kupiec	185	40 UR4MF - Gnedov Ivan Ivanovich	70
	IZ4HZA - Mauro Boccacci	185	G4SMB - Michael R BRIGGS	70
	F8BFU - Thierry	185	TA2EJ - Ridvan Akin	70
21	HZ1PS - Peter Saunders	180	41 E77O - Slobodan Sevo	65
22	SP5FJJ - Włodzimierz Krysztofik	175	42 DK6AR - Werner Reinecke	60
23	F4FVQ - Sebastien Salah	170	YO4WO - Olimpiu Dimitriu	60
	DM7DX - Manfred Hermsdorf	170	DL3BUA - Ronald Herpel	60
24	UA3CS - Serge A. Ivanov	150	WA9AQN - John Swartz	60
	SP4IGV - Roman Dembinski	150	43 DL8UVG - Volkhard Grönke	55
25	IW2ESL - Gampiero Raschetti	145	DL4SXB - Magnus Böhnke	55
	IZ3WUX - Gianfranco Rossignati	145	SM4RYF - Panos Delis	55
26	SV1AJO - Nikolaos Vagianos	140	DK6OZAB (DK0ZAB) Club station	55
	DK3RP - Wolfgang Skodda	140	44 DM2TO - Thomas Schmidt	50
27	DM6WAN - Steffen Hamperl	135	YU3MMM - Mirko Metikos	50
28	YU7NW - Szűcs József	130	YT1UM - Miroslav Metikos	50
	ON4RO - Guy Roelandt	130	DH5WB - Wilfried Besig	50
	IK7XNA - Sergio Mezzina	130	45 JH9AUB - Wataru Morinaga	40
	IT9DTU - Nunzio D'Arrigo	130		

CLASSIFICA DIGITALE

1	DL3ZID - Eberhard v. Wedelstaedt	90		2	CT1CLO - Joaquim Mela	50
----------	---	-----------	--	---	-----------------------	----

CLASSIFICA SWL

1	LYA-31 - Algimantas Merkys	1105
2	OE 1-1001007 - Helmuth Abel	1096
3	IZ8-089SWL - Enrico Castiglione	225
4	F-10255 - Stéphane Morice	50

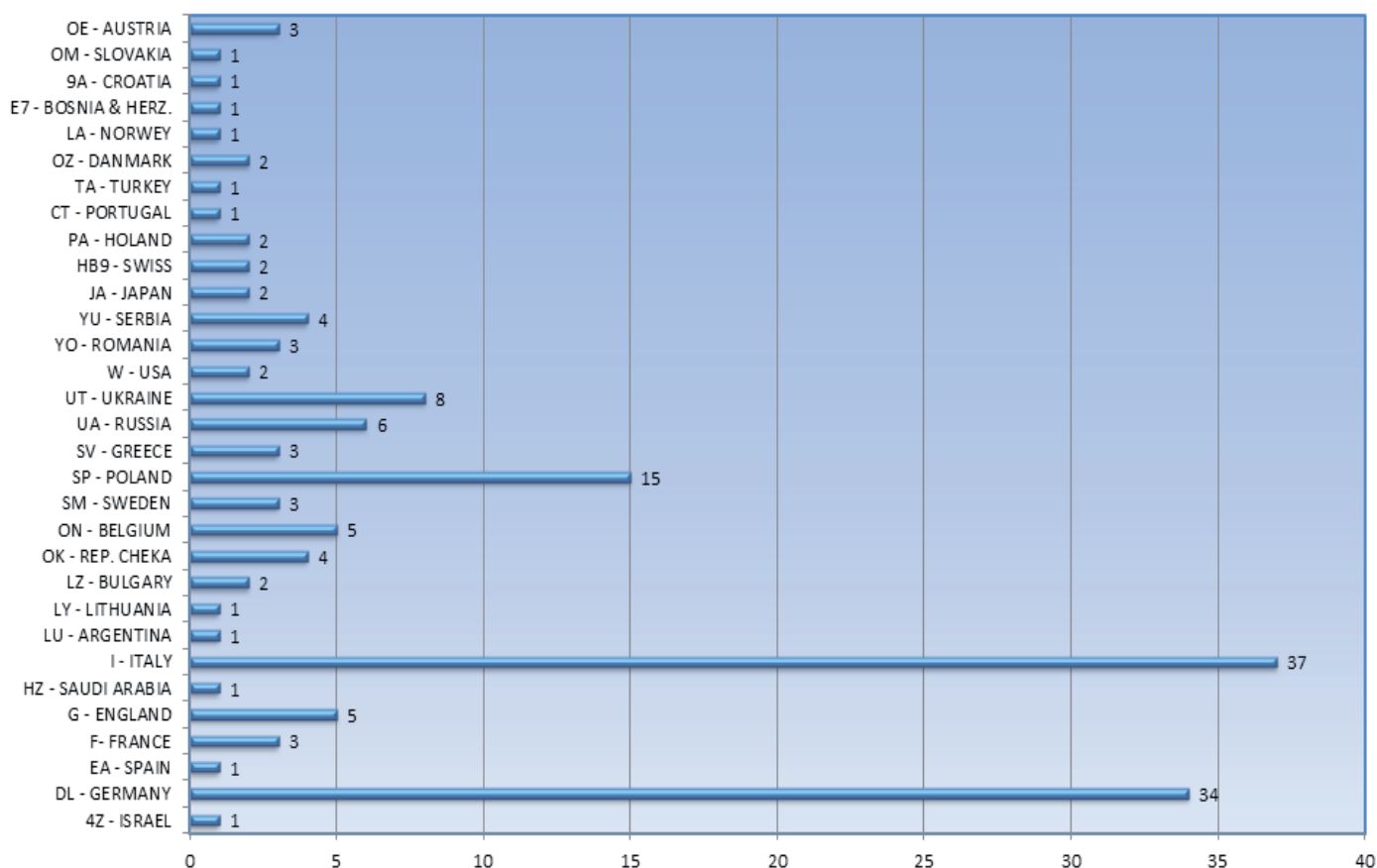
STAZIONI ATTIVATRICI REALE

1	IO2ENG	10582	3	IO1ENG	3752
2	IO4ENG	8147			

STAZIONI ATTIVATRICI VIRTUALE

1	IQ2VJ	4455	4	IQ9MQ	440
2	IQ1NM	2122	5	IQ1SP	405
3	IQ4FE	516			

DATI STATISTICI



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

Cacciatorpediniere Scirocco



Cacciatorpediniere della classe Maestrale (dislocamento standard 1680 tonnellate, in carico normale 2025, a pieno carico 2235). In guerra fu impiegato sia nelle azioni con la squadra da battaglia che nella scorta ai convogli tra l'Italia e l'Africa Settentrionale, effettuando complessivamente 96 missioni (16 ad-destrative, 14 di scorta convogli, 13 con la squadra navale, 4 di posa di mine, 2 di trasporto, una di caccia antisommergibile e 46 di trasferimento o di altro tipo) e percorrendo 33.906 miglia, passando 2288 ore in mare e 109 giorni ai lavori.

Breve e parziale cronologia.

29 settembre 1931

Impostazione nei Cantieri Navali del Tirreno di Riva Trigoso (numero di costruzione 114).

22 aprile 1934

Varo nei Cantieri Navali del Tirreno di Riva Trigoso. Durante il successivo trasferimento a rimorchio da Riva Trigoso a Genova un forte vento con mare in aumento costringono il cacciatorpediniere incompleto ed il rimorchiatore (al comando del capitano Tommaso Stagnaro) a riparare tra Portofino e Rapallo.

31 ottobre 1934

Entrata in servizio. Inizialmente è classificato come esploratore, e va quindi a formare, con i gemelli Maestrale, Grecale e Libeccio, la X Squadriglia Esploratori; solo a fine anni '30 le navi saranno ri-classificate cacciatorpediniere e di conseguenza la squadriglia cambierà nome in X Squadriglia Cacciatorpediniere.

19 ottobre 1936

Lo Scirocco è tra le navi che accorrono in soccor-

so del transatlantico Vulcania (capitano Stuparich), partito da Napoli per New York alle 4 del mattino con 1100 persone a bordo e dal quale, alle 7 del mattino, è stato lanciato un SOS per incendio a bordo (scoppiato alle 5.15 a circa 45 miglia da Napoli), chiedendo assistenza immediata. La nave è stata fermata poco dopo l'inizio dell'incendio, e le lance preparate per l'ammalio (anche se non ci sarà bisogno di usarle). Sul luogo giungono per primi due battelli antincendio ed una motonave passeggeri, tutte inviate dal comandante del Porto di Napoli. Oltre allo Scirocco sono inviate in soccorso della Vulcania anche le motonavi passeggeri Città di Tunisi e Città di Palermo, la motonave mista Esquilino e due battelli antincendio, ma nessuna delle unità giungerà sul luogo, perché l'incendio – probabilmente causato da un cortocircuito in un corridoio che porta in sala macchine – potrà essere domato nel giro di un'ora con i mezzi disponibili a bordo. Si dovranno però lamentare quattro morti tra l'equipaggio della Vulcania, che sarà costretta a riparare a Palermo, giungendovi nel pomeriggio.

1937-1938

Partecipa alle operazioni della guerra civile spagnola, scortando i mercantili che trasportano in Spagna i militari italiani del Corpo Truppe Volontarie.

7 aprile 1939

Prende parte allo sbarco e occupazione italiana dell'Albania inquadrato nel 3° Gruppo Navale, che lo Scirocco forma insieme ai gemelli Grecale e Libeccio, ad un quarto cacciatorpediniere, il Saetta, alle corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour, alle torpediniere Castore, Climene, Centauro e Cigno, al posamine Azio, alla cisterna militare Isonzo ed al grosso piroscalo

Sannio. Il 3° Gruppo, al comando dell'ammiraglio di squadra Arturo Riccardi (che ha il comando generale delle operazioni navali) ed incaricato dell'occupazione di Valona, giunge dinanzi al proprio obiettivo nelle prime ore del 7 aprile. Lo sbarco avviene con un ritardo di circa un'ora, e le truppe italiane – sbarcano per prime le compagnie da sbarco di marinai (tra cui anche quelli dello

Scirocco, che partecipano anche all'occupazione del locale ufficio postale), seguite poi dalla fanteria – sono accolte da quelle albanesi, asserragliate negli edifici della gendarmeria, della dogana e del museo archeologico, con tiro di fucili e mitragliere che viene però ridotto al silenzio dopo un cannoneggiamento di circa dieci minuti da parte delle torpediniere. Così spezzate le resistenze nell'area portuale, il resto della città sarà agevolmente occupato dai reparti italiani.

1939-1940

In seguito a lavori di modifica dell'armamento, le due mitragliere singole da 40/39 mm vengono rimosse, e l'armamento contraereo viene potenziato e ammodernato con l'imbarco di due mitragliere binate da 13,2/76 mm e di sei Breda singole da 20/65 mm modello 1939/1940 (in controplancia ed a poppavia del fumaiolo); sono imbarcati anche due scaricabombe per bombe di profondità.

31 maggio 1940

Lo Scirocco fa parte della X Squadriglia Cacciatorpediniere, che forma con i gemelli Libeccio, Maestrale e Grecale: la Squadriglia dei "Quattro Venti". La X Squadriglia è assegnata alla II Divisione Navale (incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere e Bartolomeo Colleoni) della 2a Squadra Navale.

10 giugno 1940

L'Italia entra nella seconda guerra mondiale.

Lo stesso 10 giugno la X Squadriglia esegue una

ricognizione notturna tra Marettimo e Capo Bon; in suo appoggio escono da Messina e Napoli gli incrociatori pesanti Pola (nave ammiraglia), Trento e Bolzano (III Divisione Navale), gli incrociatori leggeri Eugenio di Savoia, Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, Muzio Attendolo e Raimondo Montecuccoli (VII Divisione Navale) e quattro cacciatorpediniere. Tutte le navi rientrano alle basi entro la sera dell'11 giugno.

22-24 giugno 1940

La X Squadriglia prende il mare insieme alle Squadriglie Cacciatorpediniere IX e XII, alle Divisioni incrociatori I, II e III ed all'incrociatore pesante Pola

(tutta la II Squadra Navale, più la I Divisione) per fornire copertura alla VII Divisione ed alla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere, inviate a compiere un'incursione contro il traffico mercantile francese nel Mediterraneo occidentale. Le forze della II Squadra, partite da Messina (Pola e III Divisione), Augusta (I Divisione, lì giunta da Taranto la notte tra il 21 ed il 22) e Palermo (II Divisione) il 22 giugno, si riuniscono al tramonto dello stesso

giorno a nord di Palermo. L'operazione non porta comunque ad incontrare alcuna nave nemica.

2 luglio 1940

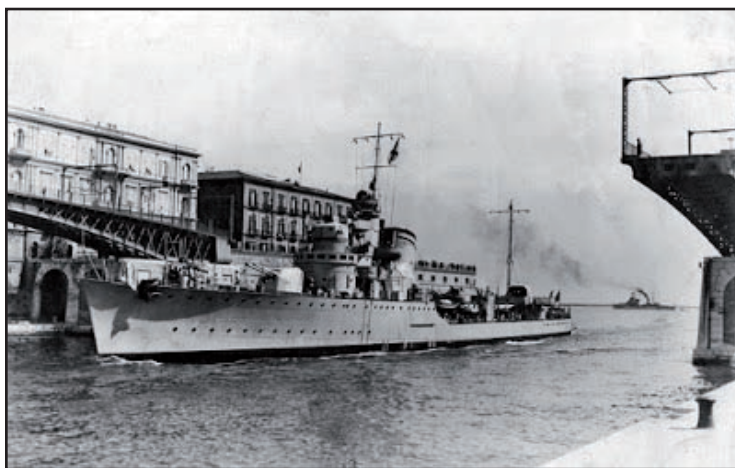
Lo Scirocco, le tre unità gemelle, la I Divisione (incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia), gli incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere e Bartolomeo Colleoni e la IX Squadriglia Cacciatorpediniere (Vittorio Alfieri, Alfredo Oriani, Vincenzo Gioberti, Giosuè Carducci) forniscono scorta indiretta ai trasporti truppe Esperia e Victoria, di ritorno vuoti da Tripoli a Napoli con la scorta delle torpediniere Prociono, Orsa, Orione e Pegaso.

4 luglio 1940

Il convoglio raggiunge Napoli.

6 luglio 1940

Salpa da Napoli (per altra fonte da Augusta) alle 19.45, insieme ai tre gemelli ed agli incrociatori leggeri Bande Nere e Colleoni, costituendo il gruppo di scorta diretta al primo convoglio di grandi dimensioni inviato in Libia (operazione «TCM»): lo compongono il piroscalo Esperia (con 1571 militari a bordo) e le motonavi Calitea (con 619 militari a bordo), Marco Foscarini, Francesco Barbaro e Vettor Pisani (queste ultime tre, da carico, aventi a bordo in tutto 232 automezzi, 5720 tonnellate di carburanti e lubrificanti e 10.445 tonnellate di altri rifornimenti), partite da Napoli alle ore 18 (tranne la Barbaro che si aggiungerà l'indomani da Catania) e scortate dalle moderne unità della XIV Squadriglia Torpediniere (Orsa, Prociono, Orione e Pegaso).



Lo Scirocco passa nel canale navigabile di Taranto intorno al 1935-1936

A protezione del convoglio è in mare pressoché tutta la flotta italiana: 35 miglia ad est, per scorta indiretta, vi sono l'incrociatore pesante Pola, la I e III Divisione con cinque incrociatori pesanti e le Squadriglie Cacciatorpediniere IX, XI e XII con dodici unità in tutto; 45 miglia ad ovest vi sono i quattro incrociatori leggeri della VII Divisione ed i quattro cacciatorpediniere della XIII Squadriglia. In più vi è un gruppo di protezione/sostegno costituito dall'intera 1a Squadra Navale, con le due corazzate della V Divisione, i sei incrociatori leggeri della IV e VIII Divisione ed i tredici cacciatorpediniere della VII, VIII, XV e XVI Squadriglia.

7 luglio 1940

In mattinata si uniscono al convoglio la Barbaro e le obsolete torpediniere Rosolino Pilo e Giuseppe Cesare Abba, assegnate alla sua scorta, provenienti da Catania. Il convoglio, procedendo a 14 nodi, segue rotta apparente verso Tobruk fino a giungere in un punto situato 245 miglia a nordovest di Bengasi, quindi assume rotta verso quest'ultimo porto; dopo altre 100 miglia il convoglio si divide, lasciando proseguire a 18 nodi le più veloci Esperia e Calitea, mentre le motonavi da carico manterranno una velocità di 14 nodi.

8 luglio 1940

All'1.50 l'ammiraglio Inigo Campioni, comandante della flotta italiana, a seguito di avvistamenti della ricognizione che rivelano la presenza in mare della Mediterranean Fleet britannica (anch'essa uscita a tutela di convogli), ordina al convoglio, che si trova in rotta 147° (per Bengasi) di assumere rotta 180°, in modo da essere pronto ad essere dirottato su Tripoli in caso di necessità. Alle 7.10, appurato che la Mediterranean Fleet non può essere diretta ad intercettare il convoglio, Campioni ordina a quest'ultimo di tornare sulla rotta per Bengasi.

Il convoglio «TCM» arriva a Bengasi, dopo una navigazione tranquilla, tra le 18 e le 22; la II Divisione e la X Squadriglia vengono inviate a Tripoli.

9 luglio 1940

La II Divisione e la X Squadriglia vengono dislocate a Tripoli. Queste unità non parteciperanno quindi alla battaglia di Punta Stilo, scatenatasi il giorno seguente tra la flotta italiana (1a e 2a Squadra Navale) e quella britannica e conclusasi senza vincitori né vinti.

Successivamente, mentre la II Divisione sarà inviata in Mediterraneo Orientale (subendo la perdita del Colleoni ed il danneggiamento del Bande Nere nello scontro di Capo Spada del 20 luglio), la X Squadriglia rientrerà in Italia scortando un convoglio.

27 luglio 1940

Lo Scirocco, assieme a Maestrale, Libeccio e Grecale, salpa da Catania e si aggrega alla scorta (torpediniere Orsa, Procione, Orione e Pegaso) di un convoglio composto dai piroscafi Maria Eugenia, Bainsizza e Glorastella e dalle motonavi Mauli, Col di Lana, Francesco Barbaro e Città di Bari, in navigazione da Napoli a Tripoli nell'ambito dell'operazione «Trasporto Veloce Lento». A protezione di questo e di un secondo convoglio diretto a Bengasi sono in mare, dal 30 luglio al 1° agosto, gli incro-

ciatori pesanti Pola, Zara, Fiume, Trento e Gorizia, gli incrociatori leggeri Alberico Da Barbiano, Alberto Di Giussano, Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, Eugenio di Savoia, Raimondo Montecuccoli e Muzio Attendolo e la IX, XII, XIII e XV Squadriglia Cacciatorpediniere con quindici unità.

30 luglio 1940

Intorno alle 14 il convoglio viene attaccato, circa 20 miglia a sud di Capo dell'Armi (ed a sudovest di Capo Spartivento), dal sommergibile britannico Oswald, che lancia alcuni siluri contro il Grecale e la Col di Lana: il cacciatorpediniere riesce però a schivare le armi, che mancano anche la motonave.

1° agosto 1940

Il convoglio raggiunge indenne Tripoli alle 9.45.

8 agosto 1940

Lo Scirocco (capitano di fregata Gatteschi), insieme a Maestrale (caposquadriglia, capitano di vascello Garofalo), Grecale (capitano di fregata Cacace) e Libeccio (capitano di fregata Simola), lascia Palermo diretto a Trapani in preparazione della posa degli sbarramenti di mine 5 AN (200 mine tipo P 200) e 5 AN bis (240 mine tipo Elia), tra Pantelleria e la Tunisia. Qui i quattro cacciatorpediniere dell'X Squadriglia imbarcano le mine da posare, per poi partire alle 17.40, preceduti di quaranta minuti dal posamine ausiliario (ex traghetto ferroviario) Scilla che è scortato dalle torpediniere Antares (tenente di vascello Senese) e Sagittario (capitano di fregata Del Cima).

9 agosto 1940

La posa – effettuata dallo Scilla per il 5 AN e dalla X Squadriglia per il 5 AN bis – avviene regolarmente; per determinare correttamente la posizione, vengono usati oltre al faro di Pantelleria anche quelli di Capo Bon e Kelibia, accesi dal Comando francese di Biserta su richiesta della Commissione Italiana di Armistizio con la Francia (CIAF) a sua volta sollecitata da Supermarina.

Il 23 agosto il cacciatorpediniere britannico Hostile (capitano di corvetta Anthony Frank Burnell-Nugent) urterà una delle mine dello sbarramento 5 AN, riportando danni tanto gravi da costringere il gemello Hero a dargli il colpo di grazia, affondandolo nel punto 36°53' N e 11°19' E, una ventina di miglia a sudest di Capo Bon.

Scirocco, Maestrale, Libeccio, Grecale, Scilla, Sagittario ed Antares rientrano a Trapani tra le 11 e le 12; le quattro unità della X Squadriglia e lo Scilla imbarcano subito le mine per altri due campi minati, il 6 AN (200 mine tipo P 200) ed il 6 AN bis (240 mine tipo Elia), e ripartono nel pomeriggio (lo Scilla è scortato ancora da Antares e Sagittario). Anche queste operazioni di posa (effettuate dallo Scilla per il 6 AN e dalla X Squadriglia per il 6 AN bis) sono effettuate regolarmente; la X Squadriglia raggiunge poi Palermo, da dove ripartirà per ricongiungersi con la sua Squadra.

1° settembre 1940

A seguito della riorganizzazione delle forze navali e dello scioglimento della II Divisione a seguito dello scontro di Capo Spada, la X Squadriglia Cacciatorpediniere viene assegnata, insieme alla XIII

(Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino), alla IX Divisione Navale (corazzate Littorio e Vittorio Veneto) della 1a Squadra Navale.

1-2 settembre 1940

Lo Scirocco partecipa all'uscita in mare della flotta a contrasto dell'operazione britannica «Hats». La X Squadriglia cui appartiene (con Maestrale, Grecale e Libeccio) 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 Caio 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 ad alle Squadriglie Cacciatorpediniere VII (Freccia, Dardo, Saetta, Strale), VIII (Folgore, Fulmine, Lampo, Baleno), XIII (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino), XV (Antonio Pigafetta, Alvisse Da Mosto, Giovanni Da Verrazzano e Nicolò Zeno), 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.

7-9 settembre 1940

Lo Scirocco lascia Taranto alle 16 del 7, insieme ai tre gemelli, al resto della 1a Squadra (corazzate Littorio e Vittorio Veneto della IX Divisione, Cesare e Cavour della V Divisione e Duilio della VI Divisione; cacciatorpediniere Granatiere, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino della XIII Squadriglia, Freccia, Saetta e Dardo della VII Squadriglia, Folgore, Fulmine e Baleno dell'VIII Squadriglia) ed alla 2a Squadra (incrociatore pesante Pola, ammiraglia della squadra; incrociatori pesanti Zara e Gorizia della I Divisione, Trento, Trieste e Bolzano della III Divisione; cacciatorpediniere Carabiniere, Ascari e Corazziere della XII Squadriglia, Alfieri della IX Squadriglia e Geniere della XI Squadriglia). La flotta italiana, che procede a 24 nodi, è diretta a sud della Sardegna

(in modo da trovarsi 50 miglia a sud di Cagliari entro le 16 del giorno seguente), per intercettare la Forza H britannica che si presume diretta verso Malta; in realtà tale formazione, salpata da Gibilterra alle 6, ha soltanto simulato un'incursione in Mediterraneo, per coprire il vero obiettivo per della propria uscita in mare: dirigersi in Atlantico e raggiungere Freetown, per poi attaccare le forze francesi a Dakar. Qualora non sia possibile ottenere il contatto con il nemico, gli ordini prevedono di dirigersi per il Basso Tirreno a levante della congiungente Capo Carbonara-Marettimo, poi raggiungere il meridiano 8° Est per le ore 7 del 9 settembre.

Le due squadre navali attraversano lo stretto di Messina nella notte tra il 7 e l'8 e raggiungono il punto prestabilito a sud della Sardegna alle 16 dell'8 settembre; però, dato che la ricognizione non ha avvistato alcuna nave nemica (visto che la Forza H, dopo la "finta", si è diretta in Atlantico), la formazione italiana inverte la rotta e, per ordine di Supermarina, raggiunge le basi del Tirreno meridionale (Napoli per la 1a Squadra, Palermo e Messina per la I e III Divisione rispettivamente). Le navi si riforniscono di carburante e rimangono pronte a muovere, ma non ci sono novità sul nemico, ergo nel pomeriggio del 10 settembre lasciano Napoli e Palermo per tornare nelle basi di dislocazione; la 1a Squadra giungerà a Taranto nel tardo pomeriggio dell'11.

29 settembre-1° ottobre 1940

Lo Scirocco lascia Taranto la sera del 29 settembre, insieme ai tre gemelli 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), XIII (Granatiere, Bersagliere, Alpino), XV (Da Mosto, Da Verrazzano) 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 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.

11-12 novembre 1940

Lo Scirocco si trova ormeggiato in Mar Piccolo a Taranto (banchina torpediniere/banchina di Porta Ponente) insieme al resto della X Squadriglia, quando la base viene attaccata da aerosiluranti britannici che affondano la corazzata Conte di Cavour e pongono fuori uso la Littorio e la Duilio. Della X Squadriglia, il Libeccio viene leggermente danneggiato da una bomba che non esplode.

Nel pomeriggio del 12 novembre la X Squadriglia, insieme alla XIII Squadriglia ed alle corazzate Vittorio Veneto, Giulio Cesare ed Andrea Doria (uniche uscite indenni dall'attacco) lascia Taranto, base non più sicura, e raggiunge Napoli.

11-12 gennaio 1941

Lo Scirocco, insieme ai tre gemelli, ad una sezione della XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Granatiere ed Alpino) ed ai cacciatorpediniere Freccia e Saetta della VII Squadriglia, parte da La Spezia alle 4 dell'11 gennaio, scortando le corazzate Andrea Doria e Vittorio Veneto (nave di bandiera dell'ammiraglio di squadra Angelo Iachino) inviate ad intercettare e finire la portaerei britannica *Illustrious*, che è stata gravemente danneggiata dalla Luftwaffe, nel canale di Sicilia (cioè a più di un giorno di navigazione da La Spezia). Le navi dirigono verso sud a 20 nodi, ma alle 14.30 Supermarina, informata che l'*Illustrious* ha già raggiunto Malta nella notte precedente, ordina a Iachino, che si trova in quel momento nelle acque delle Isole Pontine, di tornare indietro. Durante il rientro alla base le navi effettuano una serie di esercitazioni di tiro e di manovra, per poi giungere a La Spezia alle 9 del 12 gennaio.

8-11 febbraio 1941

Alle 18.30 dell'8 febbraio lo Scirocco ed il resto della X Squadriglia (Maestrale, Libeccio e Grecale) superano le ostruzioni foranee uscendo per primi dal porto di La Spezia, insieme alle corazzate Vittorio Veneto (ammiraglia dell'ammiraglio Iachino), Giulio Cesare ed Andrea Doria (della V Divisione) ed alla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Granatiere, Fuciliere, Alpino) per intercettare l'aliquota della Forza H britannica (incrociatore da battaglia *Renown*, corazzata *Malaya*, portaerei *Ark Royal*, incrociatore leggero *Sheffield*, cacciatorpediniere *Fury*, *Foxhound*, *Foresight*, *Fearless*, *Encounter*, *Jersey*, *Jupiter*, *Isis*, *Duncan* e *Firedrake*) che sta facendo rotta su Genova con l'intento di bombardare il capoluogo ligure (ma l'obiettivo della Forza H non è noto ai comandi italiani). Una volta in mare la X Squadriglia assume posizione di scorta ravvicinata a dritta (la XIII Squadriglia assume invece la scorta ravvicinata a sinistra) delle tre navi da battaglia, che procedono su rotta 220° ad una velocità di 16 nodi. Alle otto del mattino del 9 le unità uscite da La Spezia si riuniscono, a 40 miglia ad ovest di Capo Testa sardo, alla III Divisione (Tren-

to, Trieste, Bolzano) partita da Messina unitamente ai cacciatorpediniere Carabiniere e Corazziere della XII Squadriglia, ed alle 8.25 l'intera formazione assume rotta 230°, dirigendo per quella che è ritenuta la probabile zona ove si trovano le navi nemiche, nell'ipotesi, errata, che la loro azione sia diretta contro la Sardegna.

La squadra italiana, in navigazione verso sudest (verso la posizione in cui si ritiene probabile trovarsi il nemico), non raggiunge così la Forza H prima che il bombardamento di Genova si compia (questo avviene dalle 8.14 alle 8.54, mentre la squadra italiana, del tutto ignara di quanto sta accadendo, si sta radunando al largo dell'Asinara, e la ricognizione aerea sta cercando inutilmente il nemico ad ovest della Sardegna: le navi britanniche sparano 273 colpi da 381 mm, 782 da 152 mm e 405 da 114 mm, distruggendo o danneggiando gravemente 254 edifici, uccidendo 144 civili e ferendone 272 ed affondando due mercantili), e viene inviata alla sua ricerca mentre questa rientra a Gibilterra: alle 9.35 le navi italiane assumono rotta 270° (verso ovest), ed alle dieci, in seguito alle informazioni pervenute con nuovi messaggi (solo alle 9.50 Iachino viene a sapere del bombardamento di Genova), fanno rotta verso nord, con le corazzate precedute di 10 km dalla III Divisione. La formazione si trova 30 miglia più a sud di quanto previsto. Alle 12.44, dopo vari messaggi contraddittori su rotta e posizione delle forze britanniche, la formazione italiana assume rotta 330° in modo da poterle intercettare nel caso stiano navigando verso ovest costeggiando la Provenza (una ipotesi corretta, che avrebbe effettivamente permesso alle forze italiane di intercettare la Forza H entro un'ora), ma alle 13.16, dopo aver ricevuto nuovi messaggi su (errati) avvistamenti delle navi britanniche (una portaerei ancora nel Golfo di Genova, diretta a sud, ed altre tre navi ad ovest-sud-ovest di Capo Corso con rotta nordest: queste ultime sono in realtà un convoglio francese, il «CN 4», in navigazione da Tolone a Bona), che spingono Iachino a pensare che le forze britanniche, divise in due gruppi, intendano riunirsi ad ovest di Capo Corso per poi ritirarsi verso sud lungo la costa occidentale della Sardegna (impressione rafforzata dal fatto che un idroscopiatore catapultato dal Trieste non ha avvistato nulla nelle acque della Provenza, nonché da rilevamenti radiogoniometrici sospetti che sembrano confermare tale ipotesi), le corazzate accostano di 60° assumendo rotta 30° (la III Divisione assume invece rotta 50° alle 13.07), accelerando a 24 nodi (30 per gli incrociatori), e la X Squadriglia riceve l'ordine di riunirsi e posizionarsi all'estremità settentrionale della formazione (analogamente fa la XIII Squadriglia, che però si posiziona all'estremità meridionale). Alle 13.21 viene diramato l'ordine a tutte le unità di prepararsi al combattimento, ritenendo prossimo l'incontro con il nemico, ed alle 15.24 e 15.38 vengono avvistate delle navi sospette, che però si rivelano essere mercantili francesi in navigazione: quelli del convoglio «CN 4». Alle 15.50 la squadra italiana accosta verso ovest (rotta 270°) e prosegue a 24 nodi (per il gruppo delle corazzate; 30 per gli incrociatori)

esplosive. Bande Nere, Di Giussano ed Eugenio di per intercettare la Forza H nel caso stia navigando verso ovest lungo la costa francese (infatti Supermarina ha comunicato che tra le 12 e le 13 aerei italiani hanno avvistato ed attaccato la Forza H a sud della Provenza), ma alle 17.20 la velocità viene ridotta a 20 nodi, mentre vengono meno le speranze di trovare le navi britanniche. Alle 18 le navi accostano verso nord, ed alle 19 verso est, riducendo la velocità a 18 nodi e cessando il posto di combattimento. Durante la notte, in seguito ad un ordine ricevuto alle 22.50, la squadra italiana incrocia nel golfo di Genova a 15 nodi (accelerando poi a 20 nodi alle otto del mattino del 10), venendosi così a trovare, alle nove del mattino del 10, al centro del quadratino 19-61, come ordinato. Alle 9.07 viene ricevuto l'ordine di rientrare a Napoli (Messina per la III Divisione), dove le navi arrivano nel mattino dell'11 febbraio, in quanto l'accesso al porto di La Spezia è temporaneamente ostruito dalle mine lanciate da aerei britannici durante l'attacco; dragate queste ultime, il gruppo delle corazzate potrà lasciare Napoli nel tardo pomeriggio dell'11, giungendo a La Spezia nel pomeriggio del 12.

22 marzo 1941

Lo Scirocco e le altre tre unità della X Squadriglia, insieme alla XIII Squadriglia (che poi prosegue per Messina) ed ad una sezione della VII Squadriglia, lasciano La Spezia per Napoli, scortando la corazzata Vittorio Veneto, che giunge nel porto partenopeo il mattino del 23, per poi attendere l'inizio dell'operazione «Gaudo».

26-27 marzo 1941

Scirocco (capitano di fregata Domenico Emiliani), Maestrale (caposquadriglia, capitano di vascello Ugo Bisciani), Libeccio (capitano di fregata Errico Simola) e Grecale (capitano di fregata Edmondo Cacace) lasciano Pozzuoli alle 21 per scortare da Napoli a Messina la corazzata Vittorio Veneto (nave di bandiera dell'ammiraglio Angelo Iachino, partita da Napoli alle 20.30), che insieme alla I Divisione (Zara, Pola, Fiume), alla III Divisione (Trento, Trieste, Bolzano), alla VIII Divisione (incrociatori leggeri Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi), alla IX Squadriglia Cacciatorpediniere (Vittorio Alfieri, Alfredo Oriani, Vincenzo Gioberti, Giosuè Carducci), alla XVI Squadriglia (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno) ed alla XII Squadriglia (Ascari, Corazzieri, Carabinieri), parteciperà all'operazione «Gaudo», un'incursione contro il naviglio britannico nel Mediterraneo orientale, a nord di Creta. Alle 6.15 del 27, davanti a Messina, la X Squadriglia viene rilevata dalla XIII Squadriglia (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino) che scorterà la Vittorio Veneto per il resto della missione, e poi entra a Messina, rifornendosi di carburante e restandovi poi pronta a muovere in due ore. La X Squadriglia non prenderà quindi parte all'operazione, che sfocerà nella tragica sconfitta di Capo Matapan.

28 marzo 1941

Alle 22.20 la X Squadriglia, su richiesta dell'ammiraglio Iachino, viene fatta partire da Messina per raggiungere in un punto a 92 miglia per 231° da

Capo Matapan la I Divisione Navale (incrociatori pesanti Zara e Fiume, cacciatorpediniere Alfieri, Oriani, Gioberti e Carducci della IX Squadriglia), che è stata inviata in soccorso del Pola, immobilizzato da aerosiluranti britannici nel punto sopraindicato. Proprio in quei minuti, però, le corazzate britanniche Valiant, Warspite e Barham, giunte vicine al Pola prima della I Divisione, si accingono ad aprire il fuoco contro quest'ultima: colta completamente di sorpresa, la I Divisione viene annientata, con l'affondamento di Zara, Fiume, Alfieri e Carducci (oltre al Pola) ed il danneggiamento dell'Oriani, che riesce a sfuggire insieme all'indenne Gioberti.

29 marzo 1941

Iachino, che ha assistito a distanza al disastro, all'1.18 chiede che la X Squadriglia – per la I Divisione non c'è più nulla da fare – raggiunga la Vittorio Veneto (anch'essa danneggiata da un aerosilurante la giornata del 28, e costretta a procedere a velocità ridotta) a 60 miglia per 139° da Capo Colonne. Ciò viene fatto; con le luci dell'alba, la X Squadriglia assume posizione di scorta a sinistra dell'VIII Divisione, che a sua volta è posizionata a sinistra della Vittorio Veneto (mentre alla dritta della corazzata c'è la III Divisione), in formazione diurna di marcia. Alle 6.23 sopraggiungono cinque bombardieri tedeschi Junkers Ju 88 di scorta aerea, seguiti più tardi da caccia tedeschi e poi (già dentro il Golfo di Taranto) anche tre caccia italiani. Alle 9.08 la formazione italiana assume rotta 343°, ed alle 9.40 Maestrale e Libeccio vengono distaccati per raggiungere l'Oriani, rimasto immobilizzato per i danni a 110 miglia per 280° da Capo Matapan.

La formazione italiana giunge a Taranto alle 15.30, dopo di che Scirocco e Grecale vengono fatti proseguire per Brindisi scortando l'VIII Divisione.

7 aprile 1941

Parte da Tripoli e scorta in Italia, insieme ai cacciatorpediniere Turbine e Saetta ed alle torpediniere Orsa e Pegaso, il convoglio «Maritza» composto dai piroscafi tedeschi Maritza, Procida, Alicante e Santa Fe di ritorno scarichi.

21 aprile 1941

Scirocco, Maestrale e gli incrociatori leggeri Giovannini delle Bande Nere e Luigi Cadorna danno scorta indiretta ad un convoglio composto dai piroscafi tedeschi Arcturus, Leverkusen e Castellon e dalla motonave italiana Giulia, carichi di rifornimenti per l'Afrika Korps e scortati dai cacciatorpediniere Turbine, Folgore, Saetta e Strale.

24 aprile 1941

Il convoglio raggiunge Tripoli.

11-14 maggio 1941

Partito da Palermo (forse il 12 maggio), insieme agli incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere, Luigi Cadorna, Duca degli Abruzzi e Garibaldi ed ai cacciatorpediniere Bersagliere, Fuciliere, Alpino, Maestrale, Da Recco, Pessagno ed Antoniotto Usodimare, lo Scirocco fornisce protezione a distanza ad un convoglio (trasporti Ernesto, Tembien, Giulia, Col di Lana, Preussen e Wachtels, scortati dai cacciatorpediniere Dardo, Aviere, Geniere, Grecale e Camicia Nera) in navigazione da Napoli a Tripoli,

dove arriva il 14. La nave torna poi a Palermo.

2 giugno 1941

Lo Scirocco (capitano di fregata Emiliani), aggregato alla XVI Squadriglia Cacciatorpediniere, salpa da Augusta insieme al cacciatorpediniere Vincenzo Gioberti (capitano di fregata Raggio) per scortare gli incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere (capitano di vascello Sestini, nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Porzio Giovanola) ed Alberto Di Giussano (capitano di vascello Marabotto) della IV Divisione, incaricati, con altre unità, di posare alcune spezzate dello sbarramento minato difensivo «T» al largo di Tripoli.

Alle 18.10 Scirocco, Gioberti e la IV Divisione giungono in vista delle altre navi incaricate dell'operazione, cioè la VII Divisione dell'ammiraglio Ferdinando Casardi, comandante superiore in mare (incrociatori leggeri Eugenio di Savoia, Muzio Attendolo ed Emanuele Filiberto Duca d'Aosta), la XV Squadriglia Cacciatorpediniere (Antonio Pigafetta, Alvisio Da Mosto e Giovanni Da Verrazzano) e parte della XVI Squadriglia (Nicoloso Da Recco ed Antoniotto Usodimare); alle 18.30 assumono la loro posizione in formazione. Gli ordini prevedono di portare la velocità a 22 nodi, ma essa dev'essere tenuta sui 18 nodi a causa di un'avaria del Da Mosto; in serata sarà possibile portare la velocità a 20 nodi.

Alle 22.12 è lo Scirocco, in posizione di scorta avanzata notturna, ad essere colto da un'avaria, questa volta al timone, ma riesce a ripararla celermente ed a riassumere la sua posizione alle 22.52.

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.

Mentre le altre unità, riunite nel gruppo «Eugenio», effettuano dalle 11.31 alle 12.51 la posa delle linee «b» (Bande Nere, 139 mine; Di Giussano, 139 mine; Eugenio di Savoia, 228 boe esplosive; Da Mosto, 116 boe strappanti; e Da Verrazzano, 95 boe strappanti e 17 esplosive) e «c» (Attendolo, 88 mine, ed Eugenio di Savoia, 88 mine), lo Scirocco, il Gioberti ed il Pigafetta scortano il Duca d'Aosta intento, da solo, nella posa delle linee «h» (95 mine tedesche), «ha» (40 mine tedesche) e «hb» (40 mine tedesche) di mine antisommergibile.

Alle 14.10 le quattro navi si ricongiungono con le altre, già riunitesi alle 13.30 (meno il Da Mosto, mandato a Tripoli per via dell'avaria), dopo di che viene assunta rotta per il rientro e velocità 22 nodi. Alle 14.52 vengono avvistati degli aerei da caccia che si allontanano, ed alle 17 il Di Giussano avvista un ricognitore sconosciuto, che viene perso di vista dopo poco. Da Malta decollano degli aerosiluranti, e Supermarina, debitamente informata, ne avvisa le navi in mare alle 23.15; Casardi decide di proseguire sulla rotta transitoria 45°, invece che accostare per nord come deciso precedentemente, così

da mantenere la luna nei settori poppieri e permettere ai cacciatorpediniere della scorta avanzata di vegliare sul settore più pericoloso; dato che tale diversione provocherà un allungamento del percorso, l'ammiraglio fa anche aumentare la velocità a 25 nodi, in modo da trovarsi lo stesso, all'alba, sotto la protezione dei caccia della Regia Aeronautica (nonché allo scopo di incrementare la possibilità di manovra delle sue navi). Vi sono due allarmi, a poca distanza l'uno dall'altro, a seguito di presunti avvistamenti da parte di Usodimare e Bande Nere; la formazione accosta per imitazione di manovra, ma nessuna nave apre il fuoco e non si verificano attacchi.

4 giugno 1941

All'1.14, dato che la luna più bassa mette in risalto le sagome delle navi, queste accostano per rotta 70° così da avere la luna di poppa, ma all'1.53, tramontata la luna, riassumono rotta verso nord.

6 luglio 1941

Salpa da Palermo alle 19.30 insieme a Maestrale, Grecale e Libeccio, per scortare la IV Divisione (Bande Nere e Di Giussano, al comando dell'ammiraglio Porzio Giovanola) che deve prendere parte alla 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».

7 luglio 1941

Poco dopo le cinque del mattino la X Squadriglia e la IV Divisione si accodano alla VII Divisione (Attendolo e Duca d'Aosta, che ha a bordo l'ammiraglio Casardi, comandante superiore in mare) ed ai cacciatorpediniere Da Recco, Da Mosto, Da Verrazzano, Pigafetta e Pessagno (questi ultimi due partiti da Trapani, mentre le altre unità sono salpate da Augusta). Data la scarsa visibilità, l'ammiraglio Casardi tiene i cacciatorpediniere in posizione di scorta ravvicinata anche di notte, e fa zigzagare nelle zone dove più probabile è l'incontro con sommergibili avversari.

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 – durante tale manovra un aereo della ricognizione marittima avvista una mina, che segnala con una fumata verde: uno dei cacciatorpediniere della X Squadriglia viene quindi distaccato per distruggerla –, ed alle 7.45 iniziano a posare le mine, terminando alle 8.57.

La VII Divisione dirige poi per Taranto; alle 15.11 la IV Divisione viene lasciata libera di raggiungere Palermo.

21-22 luglio 1941

Scirocco, Maestrale, Libeccio e Grecale scortano le corazzate Littorio e Vittorio Veneto della IX Divisione durante esercitazioni di tiro diurno e notturno.

15 agosto 1941

A seguito di una nuova riorganizzazione delle forze navali, la X Squadriglia Cacciatorpediniere viene assegnata alla VII Divisione Navale (incrociatori leggeri Montecuccoli, Attendolo e Duca d'Aosta).

19 agosto 1941

Lo Scirocco, insieme ai gemelli Maestrale e

Grecale, lascia Trapani e si unisce alle 14.50, al largo delle Egadi, alla scorta – cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi (caposorta e comandante superiore in mare, contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone), Nicoloso Da Recco, Alfredo Oriani e Vincenzo Gioberti partiti col convoglio da Napoli, più la vecchia torpediniera Giuseppe Dezza aggregatasi alle 13.30 – di un convoglio salpato da Napoli per Tripoli alle due di notte e composto dai trasporti truppe Marco Polo (capo convoglio, contrammiraglio Francesco Canzoneri), Esperia, Neptunia e Oceania. Il convoglio segue la rotta che passa a ponente di Malta (Canale di Sicilia, Pantelleria, Isole Kerkennah); Scirocco e gemelli si sono uniti per la scorta all'inizio del tratto più pericoloso. Di giorno il convoglio fruisce anche di scorta aerea fornita da bombardieri Savoia Marchetti S.M. 79 "Sparviero", caccia biplani Fiat CR. 42 "Falco" e idrovolanti antisommergibile CANT Z. 501 "Gabbiano" e CANT Z. 506 "Airone".

Nel tardo pomeriggio il convoglio incappa in uno sbarramento di sommergibili britannici, venendo attaccato pressoché contemporaneamente dall'Urge (tenente di vascello Edward Philip Tomkinson) e dall'Unbeaten (capitano di corvetta Edward Arthur Woodward).

Quest'ultimo avvista il convoglio alle 18.18 in posizione 37°02' N e 12°00' E, circa 15 miglia a nord di Pantelleria (a 8700 metri di distanza per 325° dall'Unbeaten), ed alle 18.31 lancia tre siluri (un quarto non parte) contro le navi italiane; le armi passano tutte a molto proravia del convoglio, senza colpire nulla, ed un CANT Z. 501 della 196a Squadriglia avvista le scie e lancia due bombe contro l'Unbeaten, che tuttavia è già sceso in profondità dopo il lancio.

L'Urge, invece, avvista il convoglio (avente rotta 180°) alle 18.26, nel punto 37°04' N e 11°51' E (una quindicina di miglia a nord-nord-ovest di Pantelleria), a 6400-7315 metri per 30°, e manovra per attaccare, ma alle 18.32 la sua manovra d'attacco è interrotta da un'accidentale perdita di assetto, mentre uno dei cacciatorpediniere, avvistato da un aereo che lo ha avvistato alle 18.15, si avvicina per contrattaccare. Tra le 18.36 e le 19.25 Vivaldi e Gioberti bombardano l'Urge con bombe di profondità, senza riuscire a danneggiarlo, ma costringendolo a ritirarsi verso nordovest e rinunciare all'attacco.

Prima di questi attacchi, alle 17.20 (a nord di Pantelleria), il Marco Polo ha già evitato due siluri con la manovra, dopo che è stato diramato il segnale «Scie di siluri a sinistra».

20 agosto 1941

All'una di notte il Maestrale ed il Grecale tornano a Trapani, mentre alle 8.30 si aggrenderanno al convoglio la torpediniera Partenope, giunta da Tripoli per pilotare il convoglio sulla rotta di sicurezza (le cui acque sono state dragate da un gruppo di dragamine, che precedono inoltre il convoglio lungo la rotta di sicurezza), e due MAS anch'essi usciti da Tripoli.

Purtroppo un altro sommergibile britannico, l'Uni-

que del tenente di vascello Anthony Richard Hezlet, ha avvistato nella prima mattina – tra le 6.36 e le 7.25 – la Partenope ed i MAS diretti incontro al convoglio e tre dei dragamine, e ne ha così dedotto la posizione del canale dragato: di conseguenza, si è piazzato vicino al suo imbocco per attendere il previsto arrivo del convoglio (per intercettare il quale, oltre all'Unique, erano stati inviati anche i sommergibili P 32 e P 33, perdutisi entrambi il 18 agosto). E infatti, alle 9.56, Hezlet avvista nel punto 33°03' N e 13°03' E, a otto miglia per 305°, il convoglio in avvicinamento con rotta 155°. Il cielo è sgombro, il mare quasi calmo, la visibilità eccellente. Alle 10 viene avvistato il faro di Tripoli; il convoglio prosegue a 17 nodi sulla rotta di sicurezza numero 3 (rotta 138°), preceduto dalla Partenope e sorvolato da due CANT Z. 501 e due caccia. Pur essendo sulla rotta di sicurezza, il convoglio mantiene la formazione di mare aperto e la scorta continua a zigzagare, dato il pericolo costituito dai sommergibili che si sa frequentare assiduamente la zona, e presso il punto d'atterraggio «A» di Tripoli l'Oriani lancia 6 bombe di profondità a scopo intimidatorio.

Alle 10.19, dopo aver superato lo schermo della scorta, l'Unique lancia una salva di quattro siluri da appena 600 metri di distanza, contro l'Esperia, per poi scendere subito a 27 metri ed iniziare a ritirarsi verso nord.

L'Esperia avvista una scia e tenta di evitare i siluri con la manovra, ma la distanza è troppo ridotta: il piroscalo viene colpito da ben tre dei siluri, sbanda subito fortemente a sinistra ed affonda rovesciandosi in una decina di minuti a 11 miglia per 318° dal faro di Tripoli. Intanto gli altri trasporti accostano subito a dritta, come prescritto, dopo di che il Marco Polo segnala alle altre navi di seguirlo e prosegue alla massima velocità verso Tripoli, preceduto dalla Partenope e seguito dal resto del convoglio.

Le navi della scorta sono sulle prime incerte se l'Esperia sia stato colpito da siluri, mine o persino bombe sganciate da aerei in alta quota, ma i dubbi sono dissipati quando, dopo qualche minuto, gli aerei della scorta sganciano bombe contro il sommergibile, un chilometro al traverso a sinistra del piroscalo in affondamento. L'ammiraglio Nomis di Pollone distacca il Gioberti ed i MAS (e più tardi anche il Da Recco, che inizialmente aveva lasciato a scorta dei mercantili nell'ultimo tratto) a dare la caccia al battello avversario. Dalle 10.37 alle 11.37 l'Unique viene bombardato con 15 cariche di profondità da parte di navi ed aerei della scorta, ma nessuna scoppia abbastanza vicina da causare danni. Nonostante la rapidità dell'affondamento ed il caos scoppiato a bordo dell'Esperia, ben 1139 dei 1182 uomini imbarcati sul piroscalo potranno essere tratti in salvo. 43 sono i morti e dispersi, e 53 i feriti. Perdite tanto ridotte – inferiori a quelle subite in qualunque altro affondamento di trasporto truppe sulle rotte per la Libia – sono dovute in gran parte al pronto soccorso delle unità della scorta, e precisamente di Scirocco, Dezza e Oriani, distaccate da Nomis di Pollone per le operazioni di salvataggio.

Proprio lo Scirocco è in assoluto la nave che recupera più naufraghi: ben 471, a fronte di 254 salvati dall'Oriani, 76 dal Vivaldi e 61 dalla Dezza. A mezzogiorno, con l'arrivo di tre rimorchiatori ed alcuni motovelieri inviati da Marina Tripoli, Nomis di Pollo ne ordina alle unità di scorta – che hanno già salvato la maggior parte dei naufraghi – di raggiungere Tripoli, onde non correre rischio di essere attaccate da sommergibili; sul posto rimane la sola Dezza a proteggere tali mezzi di salvataggio, che recuperano gli ultimi 277 sopravvissuti dell'Esperia.

Diversi membri dell'equipaggio dello Scirocco riceveranno decorazioni per la loro profusione di sforzi nel salvataggio dei naufraghi dell'Esperia.

Marco Polo, Neptunia e Oceania giungono a Tripoli alle 12.30, procedendo quindi alla celere messa a terra delle truppe imbarcate. 21 agosto 1941

Scirocco, Vivaldi (caposcorta), Da Recco, Oriani e Gioberti ripartono da Tripoli alle 17 scortando Marco Polo, Neptunia e Oceania che rientrano scariche a Napoli.

23-26 agosto 1941

Nella giornata del 23 lo Scirocco ed il Maestrale lasciano Palermo per andare a rinforzare la III Divisione (incrociatori pesanti Trieste, Trento, Bolzano e Gorizia, più i cacciatorpediniere Lanciere, Corazziere, Ascari e Carabiniere della XII Squadriglia), partita da Messina alle 9.50, e la raggiungono alle 18; alle cinque del mattino del 24 le dieci navi si ricongiungono, al largo di Capo Carbonara, al gruppo «Littorio» (corazzate Littorio e Vittorio Veneto e cacciatorpediniere Aviere e Camicia Nera della XI Squadriglia e Granatiere, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino della XIII Squadriglia), formazione che viene poco dopo rinforzata da altri cinque cacciatorpediniere (Ugolino Vivaldi, Nicoloso Da Recco e Lanzerotto Malocello da Napoli, ed Antonio Pigafetta e Giovanni Da Verrazzano da Trapani). Le navi italiane sono in mare, dirette al centro del Tirreno, per contrastare l'operazione britannica «Mincemeat», che vede l'uscita da Gibilterra di parte della Forza H (comprese la portaerei Ark Royal e la corazzata Nelson) per bombardare gli stabilimenti industriali ed i boschi di sughero nella Sardegna settentrionale (con gli aerei dell'Ark Royal), posare mine al largo di Livorno (con il posamine veloce Manxman) e dissuadere, con tale dimostrazione di forza, la Spagna dall'entrare in guerra a fianco dell'Asse. I veri obiettivi dell'azione britannica non sono comunque noti a Supermarina, che ha ordinato l'uscita in mare della III e IX Divisione pensando ad un nuovo tentativo britannico di inviare a Malta un convoglio di rifornimenti.

Tra le 6.30 e le 6.40 il Trieste catapulta il proprio idrovolante da ricognizione, che tuttavia non riesce a trovare nulla.

La formazione italiana, al comando dell'ammiraglio Iachino, ha l'ordine di trovarsi per le otto del 24 trenta miglia a sud di Capo Carbonara, essendo la Forza H stata avvistata da un ricognitore alle 9.10 del 23, una novantina di miglia a sud di Maiorca. Verso le 5 gli aerei dell'Ark Royal attaccano la zona di Coghinas e Tempio Pausania, causando però pochissimi danni, ed alle 7.45 la squadra italiana

viene avvistata da un ricognitore britannico, proprio mentre anche la Forza H viene localizzata 30 miglia ad est di Minorca, con rotta 105° e velocità 20 nodi.

In base a quest'ultimo dato, Supermarina, ritenendo improbabile che le forze italiane possano incontrare quelle britanniche entro il 24, a meno di non uscire dal raggio di copertura della caccia aerea, ordina a Iachino di tenersi ad est del meridiano 8° (a meno, appunto, di non riuscire ad incontrare la Forza H di giorno ed entro la zona protetta dalla caccia italiana) e di rientrare nel Tirreno dopo aver appoggiato la ricognizione che l'VIII Divisione è stata inviata ad effettuare nelle acque di Capo Serrat e dell'isola di La Galite; ordina poi alla III ed alla IX Divisione di trovarsi alle dieci del mattino del 25 a 28 miglia per 150° da Capo Carbonara, onde replicare la manovra del 24, ritenendo possibile un incontro per il 25.

Il mattino del 25, dato che la ricognizione aerea non trova traccia della Forza H, ed il traffico radio britannico sta tornando ai ritmi usuali, Supermarina decide di far rientrare alle basi le proprie forze navali, ordinando pertanto a Iachino, alle 13.35, di rientrare a Napoli, e alla III Divisione di tornare a Messina.

Nel corso dell'operazione, per due volte la III Divisione ha avvistato sommergibili nemici: la seconda, purtroppo, quando alle sei del mattino del 26 agosto il sommergibile britannico Triumph avvista a nordovest la Divisione nel punto 38°22' N e 15°38' E, mentre questa si accinge ad imboccare lo stretto di Messina, di rientro dalla missione. Alle 6.38, poco a nord dello stretto, il Triumph lancia due siluri da 4850 iarde contro l'incrociatore di coda, il Bolzano: colpito a poppa da una delle armi e gravemente danneggiato, questi riuscirà comunque a raggiungere Messina assistito da due rimorchiatori, restando però fuori combattimento per diversi mesi. I cacciatorpediniere e gli aerei antisommergibile della scorta contrattaccano subito, ritenendo, a torto, di aver affondato il Triumph.

La III Divisione giunge a Messina il 26 mattina.

26-29 settembre 1941

Il 26 settembre Scirocco, Maestrale e Grecale prendono il mare da La Maddalena (dove le navi si sono trasferite il giorno precedente da Palermo) unitamente agli incrociatori leggeri Muzio Attendolo e Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi (VIII Divisione) per raggiungere ed attaccare un convoglio britannico diretto a Malta (cisterna militare Breconshire e mercantili Ajax, City of Calcutta, City of Lincoln, Clan Ferguson, Clan MacDonald, Imperial Star, Dunedin Star e Rowallan Castle, con 81.000 tonnellate di rifornimenti) e scortato dalla Forza H britannica con tre corazzate (Nelson, Rodney e Prince of Wales) ed una portaerei (Ark Royal), oltre a cinque incrociatori (Kenya, Edinburgh, Sheffield, Hermione ed Euryalus) e 18 cacciatorpediniere (i britannici Cossack, Duncan, Farndale, Fury, Forester, Foresight, Gurkha, Heythrop, Laforey, Lance, Legion, Lively, Lightning, Oribi e Zulu, i polacchi Garland e Piorun e l'olandese Isaac Sweers) nell'ambito dell'operazione britannica «Halberd».

Da parte italiana, però, si ignora del vero obiettivo dei britannici: i comandi italiani, dato che la ricognizione ha avvistato solo parte delle navi nemiche, pensano che i britannici intendano lanciare un bombardamento aeronavale contro le coste italiane, e al contempo rifornire Malta di aerei. L'ordine per le forze italiane è di riunirsi a nord della Sardegna in una posizione difensiva, e di non ingaggiare il nemico a meno di non essere in condizioni di netta superiorità (precisamente: radunarsi alle 12 del 27 50 miglia a sud di Capo Carbonara per intercettare il convoglio intorno alle 15, ad est di La Galite, e di attaccare solo se l'Aeronautica riuscirà a danneggiare almeno una delle corazzate che saranno presumibilmente presenti).

Partono anche la III (Trento, Trieste, Gorizia) e la IX Divisione (Littorio, Vittorio Veneto) rispettivamente da Messina e Napoli, accompagnate rispettivamente dalla XII (Lanciere, Carabiniere, Corazziere, Ascari) e dalla XIII (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere e Gioberti) e XVI Squadriglia Cacciatorpediniere (Folgore, Da Recco, Pessagno).

A mezzogiorno del 27 la III, la VIII e la IX Divisione, con le rispettive squadriglie di cacciatorpediniere, si riuniscono una cinquantina di miglia ad est di Capo Carbonara, per intercettare il convoglio, poi dirigono verso sud (o sudest) a 24 nodi per l'intercettazione, con gli incrociatori che precedono di 10.000 metri le corazzate. A mezzogiorno, dato che la ricognizione ha avvistato una sola corazzata britannica ed una portaerei, e che la Regia Aeronautica sta per attaccare in massa (gli aerosiluranti italiani, al prezzo di sette velivoli abbattuti, riusciranno a silurare e danneggiare la Nelson), la flotta italiana viene autorizzata ad ingaggiare battaglia (Iachino riceve libertà d'azione); alle 14 viene ordinato il posto di combattimento, e le corazzate sono schierate nella direzione di probabile avvicinamento del nemico. Quando però il contatto appare imminente, in seguito a nuove segnalazioni dei ricognitori viene appreso che le forze britanniche ammontano in realtà a due corazzate (in realtà tre), una portaerei e sei incrociatori, il che pone la squadra italiana in condizioni di inferiorità rispetto alla forza britannica, e per giunta la prima è sprovvista di copertura aerea (soltanto sei caccia, con autonomia dalle basi non superiore a 100 km), mentre le navi italiane sono tallonate da ricognitori maltesi dalle 13.07 (e più tardi, dalle 15.15 alle 17.50, da aerei dell'Ark Royal) ed esposte ad attacchi di aerosiluranti lanciati dalla portaerei. Alle 14.30, considerata la propria inferiorità numerica, la scarsa visibilità e la mancanza di copertura, la squadra italiana inverte la rotta per portarsi fuori dal raggio degli aerosiluranti nemici. Alle 15.30 sopraggiungono tre caccia italiani FIAT CR. 42 assegnati alla scorta aerea, ma, per via della loro somiglianza agli aerosiluranti britannici (sono anch'essi biplani), vengono inizialmente scambiati per aerei inglesi ed il Fuciliere ne abbatte il capo pattuglia (il pilota sarà tratto in salvo dal Granatiere), mentre gli altri due si allontanano. Alle 17.18, avendo ricevuto comunicazioni secondo cui la squadra britannica avrebbe subito pesanti danni (una corazzata e due incrocia-

tori silurati e danneggiati, un incrociatore affondato) a causa degli attacchi aerei, la formazione italiana dirige nuovamente verso sud (prima stava procedendo verso nord), salvo invertire nuovamente la rotta (dirigendo per est-nord-est) alle 18.14, portandosi al centro del Mar Tirreno, come ordinato da Supermarina perché ormai non è più possibile intercettare il convoglio prima del tramonto. Alle otto del mattino del 28 le navi italiane attraversano il canale di Sardegna e, come ordinato, raggiungono un punto 80 miglia ad est di Capo Carbonara, poi fanno rotta per ovest-sud-ovest ma infine, alle 14.00, dato che i ricognitori non trovano più alcuna nave nemica a sud ed ad ovest della Sardegna (il convoglio è infatti passato) viene ordinato il rientro alle basi; l'VIII Divisione viene fatta dirigere a Messina, ma lo Scirocco viene mandato a Cagliari a seguito di un'avaria.

22 dicembre 1941

Lo Scirocco ed un altro cacciatorpediniere, lo Strale, vengono avvistati dal sommergibile britannico Torbay (capitano di corvetta Anthony Cecil Capel Miers) mentre escono dalla baia di Navarino. Il battello nemico manovra per attaccarli alle 10.20, ma deve rinunciare a seguito di un improvviso cambiamento di rotta da parte dei due cacciatorpediniere.

1941-1942

A seguito di nuovi lavori, viene aggiunto un pezzo singolo da 120/15 mm Odero-Terni-Orlando 1933/1934.

3 gennaio 1942

Lo Scirocco parte da Napoli (o Taranto) alle 16 insieme ai cacciatorpediniere Maestrale, Oriani e Gioberti, agli incrociatori leggeri Emanuele Filiberto Duca d'Aosta (nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Raffaele De Courten), Muzio Attendolo, Raimondo Montecuccoli e Giuseppe Garibaldi ed alla nave da battaglia Duilio (nave di bandiera dell'ammiraglio di squadra Carlo Bergamini), formando il gruppo di scorta per i tre convogli diretti a Tripoli da Messina, Taranto e Brindisi per l'operazione di traffico «M. 43». Oltre ai tre convogli con le relative scorte dirette ed al gruppo scorta di cui fa parte lo Scirocco (gruppo «Duilio»), è in mare anche un gruppo di appoggio (gruppo «Littorio») con le corazzate Littorio (ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante superiore in mare), Doria (ammiraglio di divisione Guido Porzio Giovanola) e Cesare, gli incrociatori pesanti Gorizia (ammiraglio di divisione Angelo Parona) e Trento ed i cacciatorpediniere Aviere, Alpino, Geniere, Carabiniere, Ascari, Camicia Nera, Antonio Pigafetta ed Antonio Da Noli. Il gruppo di scorta, che navigherà per la prima volta ad immediato contatto con il convoglio, sin quasi a formare un tutt'uno con esso ("scorta indiretta incorporata nel convoglio", ideata dall'ammiraglio Bergamini), ha il compito di respingere eventuali attacchi da parte di formazioni navali leggere (incrociatori leggeri e cacciatorpediniere) come la Forza K, mentre il gruppo di appoggio si terrà pronto ad intervenire contro un eventuale attacco con forze pesanti da parte della Mediterranean Fleet (che comunque è rimasta senza più

corazzate efficienti dall'incursione della X MAS ad Alessandria del 19 dicembre, ma questo in Italia ancora non lo si sa).

Aerei impiegati in compiti di ricognizione e bombardamento sulle basi aeree e navali di Malta e della Cirenaica, nonché scorta da caccia, antiaerosilurante ed antisommergibile sulle navi e sul porto di Tripoli, e sommergibili dislocati ad est di Malta e tra Creta e la Cirenaica completano l'imponente dispiegamento di forze predisposto a tutela dell'importante convoglio (il cui carico assomma a 15.379 tonnellate di carburante, 2417 tonnellate di munizioni, 10.242 tonnellate di altri materiali, 144 carri armati, 520 automezzi e 901 uomini).

4 gennaio 1942

Il gruppo «Duilio» raggiunge i tre convogli, che si sono frattanto riuniti come previsto in un unico grande convoglio composto dalle moderne motonavi da carico Nino Bixio, Lerici, Monginevro, Monviso e Gino Allegri e dalla grande nave cisterna Giulio Giordani, scortate dai cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi (caposcora, contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone), Nicoloso Da Recco, Antoniotto Usodimare, Bersagliere, Freccia e Fuciliere e dalle torpediniere Castore, Orsa, Aretusa, Procione ed Antares.

Mentre al gruppo «Duilio» si unisce al convoglio «Allegri» (Allegri, Freccia e Procione) la III Divisione (Trento e Gorizia) viene avvistata da un ricognitore britannico; più tardi il convoglio viene avvistato anche da un altro aereo avversario, ma la formazione aerea inviata da Malta ad attaccarlo non riuscirà a trovarlo.

Al tramonto il gruppo «Duilio» s'incorpora nella formazione; durante la notte le navi assumono rotta per Tripoli, e poco dopo le tre di notte del 5 gennaio il gruppo «Duilio» lascia il convoglio e si allontana a 22 nodi verso est. I mercantili giungeranno in porto alle 12.30 dello stesso giorno, senza nemmeno essere stati attaccati.

6 gennaio 1942

Lo Scirocco ed il resto del gruppo di scorta indiretta rientrano a Taranto alle 4.20.

Gennaio 1942

Assume il comando dello Scirocco il capitano di fregata Francesco Dell'Anno, reduce dall'affondamento, avvenuto il mese precedente, del suo cacciatorpediniere Alvise Da Mosto.

22-24 gennaio 1942

Lo Scirocco parte da Taranto alle 17 del 22 gennaio insieme ai cacciatorpediniere Oriani, Ascari e Pigafetta (che con esso formano la XV Squadriglia Cacciatorpediniere, al comando del capitano di vascello Enrico Mirti della Valle imbarcato sul Pigafetta) ed alla corazzata Duilio (gruppo «Duilio», al comando dell'ammiraglio di divisione Carlo Bergamini imbarcato sulla corazzata omonima, comandante superiore in mare) per fornire protezione ravvicinata all'operazione «T. 18», che prevede l'invio a Tripoli di un convoglio formato dalla motonave passeggeri Victoria, salpata da Taranto con 1125 soldati a bordo, e dalle moderne motonavi da carico Ravello, Monviso, Monginevro e Vettor Pisani, partite da

Messina con circa 15.000 tonnellate di rifornimenti, il tutto con la scorta diretta di Vivaldi, Malocello, Da Noli, Aviere, Geniere e Camicia Nera nonché delle torpediniere Castore ed Orsa.

La Victoria salpa insieme al gruppo «Duilio», che con essa forma il convoglio numero 2 (del quale è capo scorta il Pigafetta: la XV Squadriglia ne è la scorta diretta), mentre il convoglio 1 si forma in mare con l'unione delle quattro motonavi da carico, salpate in precedenza da Napoli e Messina, scortate dal gruppo «Vivaldi» (contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone) che conta sui cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi (nave ammiraglia di Nomis di Pollone), Antonio Da Noli e Lanzerotto Malocello della XIV Squadriglia, Aviere (caposquadriglia), Geniere e Camicia Nera della XI Squadriglia (capitano di vascello Luciano Bigi sull'Aviere), sulla torpediniera Castore (capitano di corvetta Congedo) e sulla torpediniera di scorta Orsa (capitano di corvetta Eugenio Henke). Prima del gruppo «Duilio» è già salpato da Taranto, alle 11 del 22, il gruppo «Aosta» (ammiraglio di divisione Raffaele De Courten sul Duca d'Aosta), con gli incrociatori leggeri Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, Muzio Attendolo e Raimondo Montecuccoli della VII Divisione ed i cacciatorpediniere Bersagliere, Carabiniere, Fuciliere ed Alpino della XIII Squadriglia (capitano di vascello Ferrante Capponi sull'Alpino). Inoltre nove sommergibili sono stati inviati in agguato ad est di Malta e tra Creta e l'Egitto occidentale, mentre la Regia Aeronautica e la Luftwaffe forniscono copertura aerea con ricognitori, aerei antisommergibili e soprattutto caccia, i quali di giorno saranno sempre presenti sopra le navi italiane. I convogli numero 1 (privato della Ravello, rientrata a Messina per problemi al timone, ed unitosi al gruppo «Aosta» nel pomeriggio del 22) e 2 (che procede a 19 nodi) seguono rotte che, prima e dopo la riunione, li fanno passare a 190 miglia da Malta, dieci miglia in più di quello che si ritiene essere il massimo raggio operativo degli aerosiluranti basati in quell'isola e nella Cirenaica (stime che però si riveleranno inesatte, causa l'avanzata britannica in quei territori); si prevede che la sera del 23 le navi, riunite in un unico convoglio, accosteranno per Tripoli, sempre mantenendosi ai margini del cerchio di 190 miglia di raggio con centro su Malta. La Royal Navy, informata dai decrittatori di "ULTRA" che «un importante convoglio diretto a Tripoli dall'Italia e coperto dalla flotta sarà in mare oggi [22 gennaio], così come il 23 e il 24 gennaio» (il giorno seguente "ULTRA" riesce a fornire ai comandi britannici informazioni più dettagliate, sebbene meno del solito, indicando che un «importante convoglio» è partito dall'Italia per Tripoli con probabile arrivo il giorno 24, e che, sebbene la sua esatta composizione non sia nota, probabilmente esso comprende la Victoria con mille soldati e la motonave Vettor Pisani partita da Messina il 22 mattina, il tutto coperto «da un certo numero delle principali unità della Marina italiana»), ha disposto numerosi sommergibili in agguato nel Golfo di Taranto; nel primo pomeriggio del 22 la VII Divisione viene avvistata da due o tre sommergibili britannici, che segnalano l'avvistamento ai

rispettivi comandi. Le basi britanniche a Malta ed in Egitto e Cirenaica sono poste in allarme, e vengono inviati dei ricognitori per appurare rotta, velocità e composizione delle forze italiane.

Il gruppo «Duilio» viene avvistato il 22 sera dal ricognitore «B6KT»: i suoi messaggi vengono però subito intercettati e decifrati dai decrittatori imbarcati sulla Duilio, permettendo all'ammiraglio Bergamini di apprendere che il suo gruppo era stato avvistato. Il ricognitore britannico rimane in contatto con il gruppo di Bergamini in modo da poter raccogliere informazioni più precise e dettagliate, e poco dopo mezzanotte invia un secondo segnale più particolareggiato, anch'esso intercettato e decifrato dalla Duilio; alle 00.47 lancia una cortina di bengala su uno dei lati del gruppo «Duilio», poi si porta sul lato opposto in modo da poter contare una per una le navi che lo compongono, le cui sagome sono ora chiaramente visibili nel controllo generato dai bengala; solo a questo punto, inviato a Malta un ulteriore messaggio ancora più ricco di dettagli, il ricognitore si allontana.

Il 23 mattina, mentre sul cielo della formazione giungono i primi bombardieri tedeschi Junkers Ju 88 della scorta aerea, compaiono nuovamente i ricognitori britannici: restando molto lontani sia dalle navi italiane che dagli aerei tedeschi, non vengono attaccati ed inviano alle loro basi ulteriori informazioni, con crescente precisione, sulle navi del convoglio, senza che né le ripetute variazioni di rotta da parte di Victoria e Duilio, né la doppia inversione di marcia del gruppo «Aosta» possano trarli in inganno.

Alle 15 del 23 i convogli 1 e 2, in ritardo piuttosto considerevole rispetto al previsto, si riuniscono in una posizione prossima a quella prestabilita; le motonavi si dispongono su due colonne di due navi ciascuna (con la Victoria, capoconvoglio, in testa alla colonna sinistra). La XI e XIV Squadriglia Cacciatorpediniere si posizionano a scorta diretta intorno ai mercantili, mentre la Duilio e la VII Divisione si portarono ai lati del convoglio; il complesso navale assume una velocità di 14 nodi, sempre pedinato dai ricognitori nemici (uno dei quali appare alle 15.55 volando a bassissima quota, procedendo ad est delle navi italiane e mantenendo il contatto da circa 20 km di distanza). Sia l'ammiraglio Bergamini che l'ammiraglio De Courten hanno l'impressione che gli aerei provengano dalla Cirenaica.

Alle 16.16 ebbero cominciare gli attacchi aerei: dapprima alcune bombe di piccolo calibro mancano di poco la Victoria, che non subisce danni, poi la VII Divisione viene bombardata con ordigni di maggiore calibro, ma la sua reazione contraerea respinge l'attacco senza danni. Ritenendo insufficiente la scorta aerea di nove bombardieri tedeschi Ju 88 presente sopra il convoglio, l'ammiraglio Bergamini chiede via radio al comando della Luftwaffe della Sicilia – primo caso di comunicazione radio diretta effettuata con successo tra i comandi navali ed aerei italo-tedeschi – l'invio di altri aerei in rinforzo alla scorta; giungono perciò altri tre Ju 88, che rafforzarono la scorta aerea.

Alle 17.25 vengono avvistati altri tre velivoli bri-

tannici: provenienti dalla direzione del sole ormai prossimo a tramontare, si avvicinano con decisione al convoglio volando bassi, divenendo presto oggetto di violento fuoco contraereo da parte delle torpediniere che si trovano su quel lato del convoglio; poi, giunti a più di un chilometro dalle siluranti ed ad oltre tre dalla Victoria, cabrano ed invertirono la rotta, gettando in mare il carico offensivo, senza che gli Ju 88 riescano ad evitarlo.

Agli uomini a bordo delle siluranti della scorta, che hanno negli occhi la luce del sole basso che impedisce di vedere bene, i tre aerei attaccanti sono sembrati dappprincipio dei bombardieri, e si pensa che abbiano rinunciato ad attaccare, gettando in mare per alleggerirsi quelle che sembrano bombe; ma in realtà sono aerosiluranti Bristol Beaufort del 39th Squadron della Royal Air Force, decollati da Berka (Bengasi), e dopo 60-90 secondi, il Vivaldi avvista le scie di due siluri, che evita passandoci in mezzo, ordinando al contempo ai mercantili di accostare d'urgenza di 90° a dritta, ma non tutti comprendono bene l'ordine. Quelli che erano stati scambiati per bombardieri, erano in realtà aerosiluranti.

Alle 17.30 un siluro colpisce a poppa la Victoria, sul lato dritto, lasciandola immobilizzata e leggermente appoppata, mentre a dritta del convoglio, gli Ju 88 attaccano ed abbattano uno degli aerei britannici.

Ad assistere la Victoria vengono distaccati Aviere, Ascari e Camicia Nera, mentre il resto del convoglio prosegue per non esporsi inutilmente ad ulteriori attacchi. La Victoria sarà affondata da un nuovo attacco aerosilurante alle 19, con la perdita di 409 uomini, mentre 1046 potranno essere tratti in salvo.

Alle 19.15 la Duilio e la XV Squadriglia Cacciatorpediniere, come previsto, si posizionano a nord del 36° parallelo ed ad est del 19° meridiano, per difendere il convoglio da eventuali navi da guerra britanniche provenienti dal Mediterraneo orientale, ma tale minaccia non si concretizza; le motonavi proseguono invece per Tripoli scortate dai gruppi «Vivaldi» e «Aosta».

Il convoglio, dopo aver superato indenne altri attacchi aerei e subacquei, giunge a destinazione alle 14 del 24, mentre il gruppo «Duilio» rientra a Taranto alle 6 del 25.

21 febbraio 1942

Alle 13.30 del 21 febbraio lo Scirocco lascia Corfù insieme ai cacciatorpediniere Maestrale, Antonio Pigafetta (caposorta, capitano di vascello Mirti della Valle), Emanuele Pessagno ed Antoniotto Usodimare ed alla torpediniera Circe, per scortare a Tripoli un convoglio composto dalla Giulio Giordani e dalle motonavi da carico Lerici e Monviso: si tratta del convoglio n. 2 (trasferitosi da Brindisi a Corfù nelle ore precedenti) nell'ambito dell'operazione «K. 7», consistente nell'invio in Libia di due convogli per totali sei mercantili, scortati da dieci cacciatorpediniere e due torpediniere. I convogli fruiscono inoltre della scorta indiretta del gruppo «Gorizia» (ammiraglio di divisione Angelo Parona; incrociatori pesanti Trento e Gorizia, incrociatore leggero Bande Nere, cacciatorpediniere Alpino, Oriani,

e Da Noli) e del gruppo «Duilio», formato dall'omonima corazzata (ammiraglio di squadra Carlo Bergamini) insieme a quattro cacciatorpediniere (Aviere, Geniere, Ascari e Camicia Nera).

22 febbraio 1942

Intorno alle 12.45, 180 miglia ad est di Malta, il convoglio n. 2 si accoda – con una manovra piuttosto lenta – al convoglio n. 1 (motonavi Monginevro, Unione, Ravello, cacciatorpediniere Vivaldi, Zeno, Malocello, Premuda e Strale, torpediniera Pallade), salpato da Messina e che è già stato raggiunto dai gruppi «Gorizia» e «Duilio» (quest'ultimo segue il resto delle navi italiane a breve distanza). La formazione assume rotta 184° e velocità 14 nodi; sin dalla prima mattina (e fino alle 19.45) volano sul suo cielo aerei tedeschi Junkers Ju 88 e Messerschmitt Bf 110 decollati dalla Sicilia per la sua scorta. Dalle prime ore del mattino compaiono anche ricognitori britannici, che segnalano il convoglio agli aerei di base a Malta; tra le 14 e le 16 si verifica un attacco aereo, che i velivoli della Luftwaffe respingono, abbattendo tre degli aerei attaccanti ed impedendo agli altri di portare a fondo l'attacco (tranne un Boeing B 17 che lancia delle bombe di piccolo calibro contro la Duilio, senza colpirla). Quando l'ammiraglio Bergamini chiede altri aerei mediante il collegamento radio diretto, la richiesta viene prontamente soddisfatta.

La sera del 22, in base agli ordini ricevuti, il gruppo «Duilio» lascia i convogli, che proseguono con la scorta diretta ed il gruppo «Gorizia».

Nella notte seguente il convoglio, che è rimasto diviso in due gruppi (cioè i convogli 1 e 2, che procedono uno dietro l'altro ma separati), viene più volte sorvolato da dei bengalieri nemici (tra le 00.30 e le 5.30 del 23 dei bengala si accendono sul cielo dei convogli), ma non subisce danni, grazie alle manovre ed all'emissione di cortine fumogene.

23 febbraio 1942

Poco dopo le otto del mattino sopraggiungono due torpediniere inviate da Marilibia in rinforzo alla scorta, cui l'ammiraglio Parona ordina di unirsi al gruppo «Vivaldi». La foschia impedisce ai due convogli, distanti solo 8-9 miglia, di vedersi, ed alla scorta aerea della Luftwaffe di trovare le navi; le trovano invece, ma solo quelle del gruppo «Gorizia», i caccia italiani FIAT CR. 42 inviati anch'essi per la scorta.

Alle 10.14 del mattino, una novantina di miglia ad est di Tripoli ed al largo di Capo Misurata, la Circe localizza con l'ecogoniometro il sommergibile britannico P 38, che sta tentando di attaccare il convoglio (poco dopo ne viene avvistato anche il periscopio, che però subito scompare poiché il sommergibile, capendo di essere stato individuato, s'immerge a profondità maggiore), e, dopo aver ordinato al convoglio di virare a dritta, alle 10.32 lo bombarda con bombe di profondità, arrecandogli gravi danni. Subito dopo il P 38 affiora in superficie, per poi riaffondare subito: a questo punto si uniscono alla caccia anche l'Usodimare ed il Pessagno, che gettano altre cariche di profondità, e, insieme ad aerei della scorta, mitragliano il sommergibile. L'attacco è tanto violento e confuso che un mari-

naio, su una delle navi italiane, rimane ucciso dal tiro delle mitragliere, e la Circe deve richiamare le altre unità al loro posto per poter proseguire nella sua azione. Dopo questi ulteriori attacchi, la Circe effettua un nuovo attacco con bombe di profondità, ed alle 10.40 il sommergibile affiora di nuovo con la poppa, fortemente appruato, le eliche che girano all'impazzata ed i timoni orientati a salire, per poi affondare di prua con l'intero equipaggio in posizione 32°48' N e 14°58' E. Un'ampia chiazza di carburante, rottami e resti umani marcano la tomba dell'unità britannica.

Nel frattempo, alle 10.30, lo Scirocco, come stabilito in precedenza, lascia la scorta del convoglio numero 2 e si aggrega al gruppo «Gorizia», che, essendo ormai il convoglio vicino a Tripoli, e non presentandosi più rischi di attacchi di navi di superficie, si avvia sulla rotta di rientro.

I convogli giungono indenni a Tripoli entro le 16.40 del 23.

7 marzo 1942

Lo Scirocco salpa da Taranto alle 18.30 assieme agli incrociatori leggeri Giuseppe Garibaldi (nave ammiraglia dell'ammiraglio di divisione Raffaele De Courten), Eugenio di Savoia e Raimondo Montecucoli ed i cacciatorpediniere Aviere, Geniere, Oriani e Ascari, formando il gruppo scorta dei tre convogli in mare nell'ambito dell'operazione di traffico «V 5». Successivamente lo Scirocco viene distaccato a sostituire la torpediniera Aretusa, una delle unità di scorta al convoglio numero 1, salpato da Brindisi per Tripoli alle 12.30 con le motonavi Nino Bixio e Reginaldo Giuliani, il cacciatorpediniere caposcorta Antonio Pigafetta, del capitano di vascello Mirti della Valle, ed appunto l'Aretusa.

Alle 19.20 il convoglio 1 si riunisce con il numero 2, proveniente da Messina con la motonave Gino Allegri scortata di cacciatorpediniere Bersagliere ed Antonio Da Noli, formando così un unico convoglio. Le navi seguono rotte costiere, a 15 nodi, sino a Santa Maria di Leuca, poi proseguono per meridiano sino all'imbocco del Golfo della Sirte, quando assumono rotta per Tripoli.

8 marzo 1942

Alle 7.30 si riunisce al convoglio principale (che si trova in quel momento a 190 miglia da Leuca) anche il convoglio numero 3, costituito dalla motonave Monreale (salpata da Napoli) scortata dai cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi e Fuciliere e dalle torpediniere Circe e Castore. Caposcorta dell'intero convoglio, che è formato alle 8.30, è il Pigafetta.

Alle 9.45 il convoglio viene raggiunto anche dal gruppo di scorta dell'ammiraglio De Courten.

Il convoglio procede verso sud a 15 nodi, seguendo una rotta che lo porti a passare a circa 190 miglia da Malta; sin dalla prima mattina è presente una scorta aerea con due bombardieri italiani CANT Z. 1007 e sei tra Junkers Ju 88 e Messerschmitt Bf 110 tedeschi. Durante la navigazione diurna il gruppo di scorta naviga di poppa al convoglio, mentre con il crepuscolo si "incorpora" ad esso.

9 marzo 1942

Giunte le navi al largo di Ras Cara, a giorno fatto,

di scorta lascia il convoglio e si posiziona in modo da coprirlo da eventuali, improbabili, attacchi di navi di superficie.

Alle 7.30 il convoglio ne incrocia un altro partito da Tripoli alle 21 della sera precedente (lo compongono le motonavi Unione, Lerici e Ravello e la petroliera Giulio Giordani, con la scorta del cacciatorpediniere Strale e delle torpediniere Cigno e Procione) per tornare in Italia: come pianificato in precedenza, Scirocco e Pigafetta lasciano la scorta del convoglio diretto a Tripoli (che vi giungerà indenne in serata) per unirsi a quella del convoglio di ritorno. Anche il gruppo «Garibaldi» di De Courten assume la scorta di tale convoglio.

Durante la mattinata i decrittatori imbarcati sul Garibaldi avvisano che la formazione italiana è stata avvistata da aerei britannici, che inviano vari messaggi sulla sua posizione; l'ammiraglio De Courten, ritenendo prossimi degli attacchi da parte di aerei decollati da Malta, ordina al convoglio ed al gruppo di scorta di dirottare verso est per allontanarli dall'isola.

Ma gli aerei attaccanti, degli aerosiluranti Bristol Beaufort decollati proprio da Malta, riescono egualmente a raggiungere il convoglio, e lo attaccano tra le 16.40 e le 17.20, in un momento in cui la scorta aerea (presente sulle navi in maniera pressoché continua) è molto ridotta. L'attacco fallisce però completamente: nessuna nave è danneggiata.

Da Alessandria, in seguito all'errata notizia che uno degli incrociatori leggeri italiani sarebbe stato silurato e danneggiato dai Beaufort, esce per intercettarlo una formazione al comando del viceammiraglio Philip Vian. Le navi britanniche non solo non troveranno nulla, ma subiranno anche, durante la navigazione di rientro, la perdita dell'incrociatore leggero Naiad, ammiraglia di Vian, affondato dal sommergibile tedesco U 565.

Nella notte seguente il convoglio (al quale si è di nuovo "incorporato" il gruppo scorta) viene più volte sorvolato da bengalieri che la illuminano a più riprese tra l'una e le tre richiamando gli aerei di base nella Marmarica, ma di nuovo non si subisco-

no danni: il primo gruppo di aerei inviati all'attacco non riesce a trovare, nel buio, le navi italiane; del secondo, composto da 20 bombardieri Vickers Wellington, solo in tre rintracciano il convoglio, ma nemmeno le loro bombe vanno a segno.

10 marzo 1942

I ricognitori nemici sono sempre presenti, ma non si verificano altri attacchi aerei. Alle 17.30 la scorta è rinforzata dalla torpediniera Aretusa.

11 marzo 1942

Alle tre di notte Giordani, Lerici, Scirocco, Pigafetta, Cigno ed Aretusa (Unione, Strale e Procione si sono invece separate per raggiungere Brindisi) entrano a Taranto senza danni, precedute di poco dal gruppo scorta di De Courten.

16-18 marzo 1942

Lo Scirocco ed il gemello Grecale escono da Taranto alle 18.15 del 16 insieme all'incrociatore leggero Emanuele Filiberto Duca d'Aosta (ammiraglio di divisione Alberto Da Zara) per dare protezione a distanza al convoglio – motonavi Vettor Pisani e Reichenfels (il cui carico assomma a 36 carri armati, 278 veicoli e 13.124 tonnellate di materiali oltre a 103 militari), cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi (caposorta, capitano di vascello Ignazio Castrogiovanni), Emanuele Pessagno, Lanzerotto Malocello e Nicolò Zeno e torpediniera Pallade (più, nell'ultimo tratto, anche la vecchia torpediniera Generale Marcello Prestinari – in navigazione da Napoli e Messina per Tripoli in occasione dell'operazione di traffico «Sirio», che prevede anche la navigazione di altri tre convogli (piroscafo Assunta De Gregori, cacciatorpediniere Premuda e torpediniera Castore da Palermo a Tripoli; motonavi Gino Allegri e Reginaldo Giuliani e torpediniere Circe e Perseo da Tripoli a Palermo; motonavi Nino Bixio e Monreale da Tripoli a Napoli scortate da Vivaldi, Pessagno, Malocello, Zeno e Pallade dopo che il convoglio di andata è giunto a Tripoli). La formazione passa a circa 200 miglia da Malta, seguendo la rotta di levante; il convoglio giunge inenne a Tripoli il 18 marzo, dopo di che Scirocco, Grecale e Duca d'Aosta rientrano a Taranto alle 18.40 dello stesso giorno.

Tempesta di Scirocco...

Alle 2.50 del 22 marzo 1942 lo Scirocco, al comando del capitano di fregata Francesco Dell'Anno, lasciò Taranto insieme al cacciatorpediniere Geniere per unirsi alla squadra italiana (corazzata Littorio, incrociatori pesanti Trento e Gorizia, incrociatore leggero Giovanni delle Bande Nere e cacciatorpediniere Aviere, Alpino, Ascari, Bersagliere, Fuciliere, Grecale, Lanciere ed Oriani) uscita in mare da Taranto e Messina nelle ore precedenti per intercettare un convoglio britannico diretto a Malta (l'«MW. 10», con la cisterna militare Breconshire ed i piroscafi Clan Campbell, Pampas e Talbot scortati dagli incrociatori leggeri Dido, Euryalus, Cleopatra e Carlisle e dai cacciatorpediniere Hasty, Havock, Hero, Sikh, Zulu, Lively, Jervis, Kelvin, Kingston, Kipling, Avon Vale, Dulverton, Beaufort, Eridge, Southwold e Hurworth), operazione sfociata nell'inconclusiva seconda battaglia della Sirte. Lo Scirocco, al pari

del Geniere, sarebbe dovuto partire alle 00.30 insieme ad altri quattro cacciatorpediniere – Aviere, Ascari, Oriani e Grecale, della XI Squadriglia – per scortare la Littorio (gruppo «Littorio», mentre le altre navi formavano il gruppo «Gorizia», partito da Messina), ma non era potuto salpare insieme al resto della squadra perché in ritardo sull'appuntamento, per via di lavori di riparazione in corso nell'apparato motore, a seguito di avarie verificatesi durante l'accensione delle caldaie. Risultando però pronto a muovere in 24 ore, gli era stato ordinato di partire appena possibile per unirsi alle navi già in mare; gli ordini erano di navigare insieme al Geniere e seguire le rotte della Littorio a 28 nodi di velocità. Questo suo ritardo di circa tre ore, insieme alla velocità moderata mantenuta per tutta la navigazione, impedì allo Scirocco di raggiungere la formazione italiana prima che il combattimento

fosse terminato; per questo, alle 18.40 del 22 – quando la flotta italiana si avviò sulla rotta del rientro verso le basi –, anche lo Scirocco, senza neppure essersi ricongiunto con il grosso delle forze italiane, ricevette ordine dall'ammiraglio Iachino (comandante superiore in mare) di invertire la rotta (dirigendo quindi verso nord) e tornare a Taranto, insieme al Geniere, che era il capo sezione: era infatti ormai evidente che le due unità non avrebbero fatto in tempo

a partecipare allo scontro.

Quando le navi avevano lasciato le basi c'era solo un vento debole da sudest e mare leggermente mosso, ma il rientro avvenne in condizioni estremamente avverse, con forte vento da scirocco ed un mare molto

mosso, che divenne infine una vera e propria tempesta da sudest, con mare forza 8, di intensità continuamente crescente. L'usura dell'apparato motore, la leggerezza della costruzione dei cacciatorpediniere italiani e la tenuta non ottimale della portelleria di coperta fecero il resto.

Alle 20.45 la motrice di sinistra dello Scirocco andò in avaria, costringendo l'unità ad abbassare la velocità a 14 nodi e procedere con la sola motrice di dritta (alle 20.54 anche il Geniere dovette regolarsi su tale velocità per tenere il passo con il sezionario); dopo una decina di minuti i due cacciatorpediniere, per cercare di ridurre il forte rollio, assunsero rotta verso nord (secondo il rapporto dell'ammiraglio Iachino, comandante superiore in mare, Scirocco e Geniere assunsero alle 21.30 rotta 0° e velocità 14 nodi, di propria iniziativa).

Alle 23 fu possibile riportare la velocità a 20 nodi, ma alle 00.07 del 23 marzo, mentre la tempesta andava incessantemente peggiorando, lo Scirocco, in seguito ad ulteriori avarie, dovette ridurre la velocità ad appena 6-7 nodi; lo stesso fece il Geniere, per non lasciarlo indietro.

Scirocco e Geniere erano soli nel mare in tempesta, ancora lontani dal resto della squadra italiana, che a sua volta stava passando momenti drammatici (un cacciatorpediniere, il Lanciere, sarebbe affondato la mattina seguente, e diversi altri avrebbero evitato la stessa fine di stretta misura).

Alle 4.06 (o 4.12) il Geniere domandò se potesse accompagnare lo Scirocco ad Augusta o Siracusa invece che verso la più lontana Taranto, stante la gravità della situazione; la diversione venne subito autorizzata, ma era già troppo tardi.

Alle 5.39 del 23 marzo, tutte le caldaie dello Scirocco cessarono definitivamente di funzionare: il cac-

ciatorpediniere era ora alla deriva, impossibilitato a muovere, alla mercé del mare spietato. La nave si traversò alle onde, dando inizio all'ultimo, breve atto della tragedia.

Allo Scirocco sarebbe toccata l'amara sorte di dover soccombere ad una tempesta scatenata dal vento del quale portava il nome. Poco si sa su cosa accadde sulla nave in quegli ultimi momenti. Un'enorme onda ferì gravemente il medico di bordo; il sergente

nocchiere Michele Perugini accorse in suo aiuto e lo trascinò sanguinante nel quadrato ufficiali, ma il medico, capendo che non ce l'avrebbe fatta, si sfilò dal dito l'anello di fidanzamento e lo consegnò a Perugini, raccomandando



dandogli di consegnarlo alla sua fidanzata, perché lui si sarebbe salvato.

L'equipaggio tentò tutto il possibile per salvare la nave, ma né gli sforzi dei suoi uomini, né il tentativo di soccorso da parte del Geniere poterono salvare lo Scirocco: intorno alle 5.45 il cacciatorpediniere, dopo essersi ingavonato sulla sinistra, affondò di poppa nel punto 35°50' N e 17°35' E, circa 150 miglia a levante di Malta. Non ci poté nemmeno essere un'ultima comunicazione da parte della nave, della quale inizialmente non si conobbe nemmeno con esattezza la sorte: ancora alle 7, infatti, il Geniere riferì di vedere lo Scirocco in difficoltà e sempre più lontano («Nave SCIROCCO ferma è scaduta miglia 15 di poppa a me lat. 38° alt Non posso dirigere verso nave SCIROCCO data mia situazione et sicurezza nave alt Nave SCIROCCO non risponde chiamate radiosegnalatore alt Pregasi disporre diversamente assistenza»), ma in quel momento lo sfortunato cacciatorpediniere era già affondato da più di un'ora. Doveva trattarsi di un'illusione ottica; d'altra parte l'ora stessa dell'affondamento non è certa (le 5.45 sono l'orario indicato dal superstite Michele Perugini, mentre il superstite Domenico Frisenda affermò che lo Scirocco fosse affondato a mezzanotte dello stesso giorno; le fonti ufficiali hanno dato maggior credito alla versione di Perugini, in quanto fu da questi riferita già il 26 marzo, subito dopo il salvataggio, dunque avendo ancora la memoria fresca).

Il Geniere, rimasto solo, rientrò a Messina per ultimo, alle 19.36 di quel tragico 23 marzo. Per giorni il mare fu setacciato da navi (la nave ospedale Arno, il cacciatorpediniere Folgore, la torpediniera Pallade) e aerei (idrovolanti da soccorso CANT Z. 506, che esplorarono un'area compresa tra il

parallelo dove si era svolta la battaglia ed il parallelo di Siracusa e tra il meridiano 18°00' E e le coste sicilane) in cerca dei superstiti dello Scirocco e del Lanciere, l'altro cacciatorpediniere inabissatosi nella tempesta.

La Pallade ed il Folgore, in particolare, furono fatti salpare da Messina alle 6.35 del 24, con l'ordine di raggiungere il punto 36°24' N e 16°02' E, a 46 miglia per 111° da Capo Passero: era quello il punto stimato di massima deriva possibile per lo Scirocco, del quale non si sapeva più nulla, neanche se fosse affondato o meno, dall'ultimo "avvistamento" del Geniere risalente alle 7 del giorno precedente. Pallade e Folgore arrivarono nel punto prestabilito alle 15, dopo di che iniziarono la ricerca lungo la direttrice 115°, in linea di fronte a qualche chilometro l'uno dall'altro; percorse 50 miglia, invertirono la rotta, spostandosi cinque miglia più a nord. La ricerca proseguì fino alle 19.30, ma non fu trovato nulla: le due navi ricevettero ordine di tornare ad Augusta, dove giunsero il giorno seguente dopo aver dovuto affrontare anche un'improvvisa burrasca da nord, che causò loro danni e avarie. Il maltempo e la pessima visibilità vanificarono del tutto le ricerche aeree durante quella giornata. Alle 8.10 del 25 marzo un idrovolante avvistò un battello con tre naufraghi nel punto 35°40' N e 16°58' E (a circa 110 miglia per 126° da Capo Passero); non poté ammarare a causa dello stato del mare, quindi comunicò l'avvistamento all'Arno e rimase

sul posto per tenere d'occhio il galleggiante. Tutto inutile: il battellino fu perso di vista, e né altri due idrovolanti inviati a cercarlo, né l'Arno sopraggiunta più tardi riuscirono a ritrovarlo. Non si saprà mai se fossero naufraghi del Lanciere o dello Scirocco.

Alle 8.30 del 26 marzo un altro degli idrovolanti impegnati nei soccorsi avvistò uno zatterino nel punto 36°14' N e 15°26' E (a circa 30 miglia per 150° da Capo Passero), ammarò nei suoi pressi e raccolse due sopravvissuti dello Scirocco, il sergente nocchiere Michele Perugini ed il marinaio Domenico Frisenda, quest'ultimo ferito.

Erano gli unici superstiti di un equipaggio composto da 12 ufficiali e 224 tra sottufficiali, sottocapi e marinai, e dei sette uomini che si erano originariamente trovati su quel minuscolo galleggiante sballottato dalle onde.

Il mare in tempesta, in quei tre giorni, li aveva allontanati di ben ottanta miglia dal punto in cui la loro nave aveva dovuto soccombere alla furia del mare.

Nessun altro cacciatorpediniere della Marina italiana andò mai perduto con così pochi sopravvissuti. Il comandante Dell'Anno, distintosi nel suo precedente comando del cacciatorpediniere Alvisio Da Mosto (col quale aveva difeso contro forze sovverchianti la nave cisterna Iridio Mantovani) e ora scomparso in mare con lo Scirocco, venne decorato con la Medaglia d'oro al Valor Militare alla memoria.





*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



Marina Militare
Collezione orologi



Memphis Belle
MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS



AWARDS & PLAQUES

di Helmuth Abel, SWL OE1001007 - MI912



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



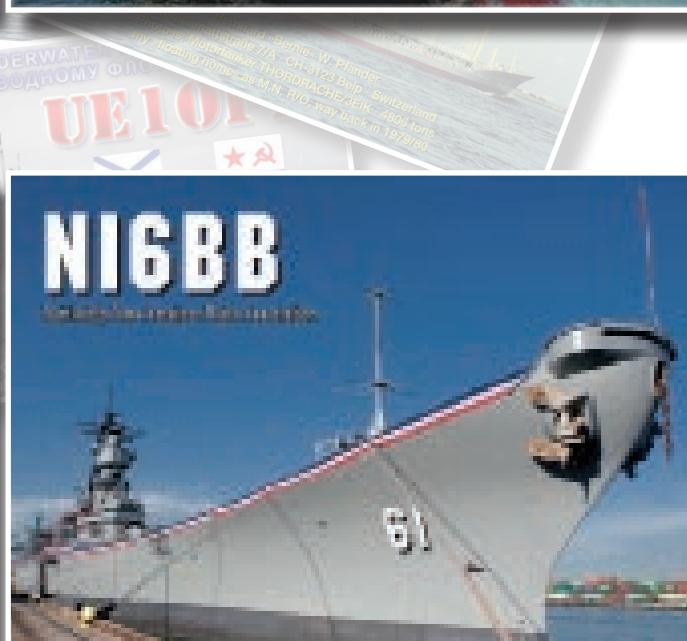
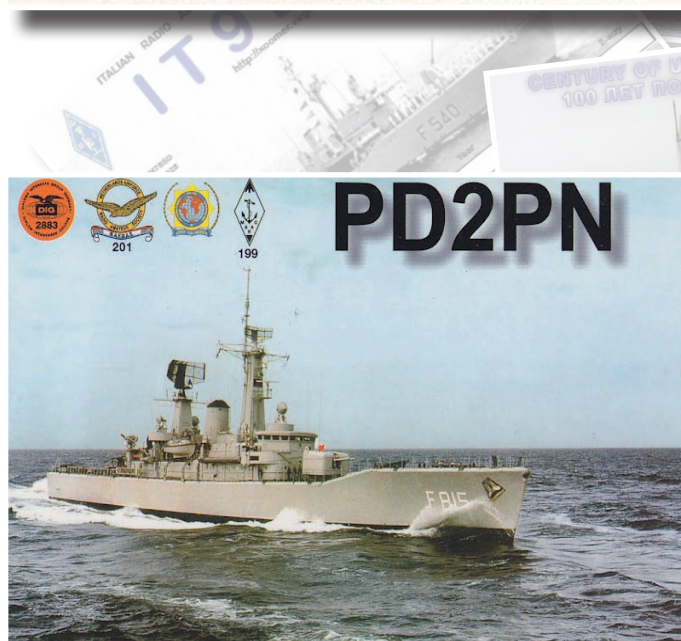
Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



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.





8SØHRA

K2F

13 Colony Special Event

Maryland 2012



USS Constellation

MØBVE

GB175PO
TM175



The Royal Naval Association



FOTO STORICHE



Fregata ALDEBARAN (ex-USS Thornhill (DE-195)) (1943 - 1976)



Sommergibile DANDOLO (1967 - 1996)

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....

15NIC



LA QSL DEI SOCI....

IT9RJQ



CALENDARIO EVENTI 2015



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
7 - 8 Dicembre	X Anniversario del Sommergibile TOTI al Museo "L. da Vinci" di Milano
7 - 8 Dicembre	Sommergibile TOTI - II2IGTO
12 - 13 Dicembre	International Naval Contest - Sponsored by MARAC
13 Dicembre	IQ9MQ/8 - Calvi Risorta
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".

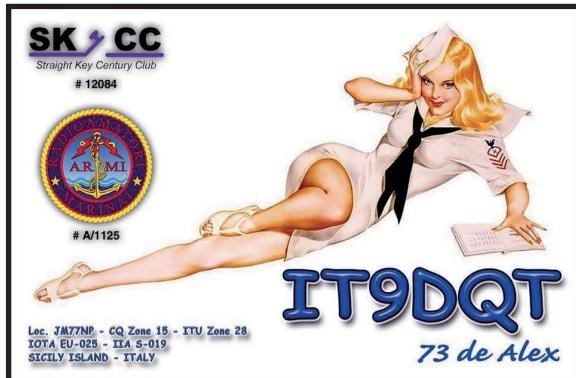


Un Like vale 0,01 punto, ogni 100 Like valgono 1 punto, sino ad un massimo di 500 Like (5 PUNTI)

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



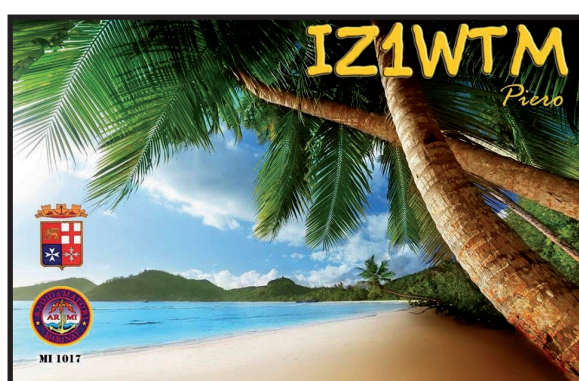
Voti: 0,2



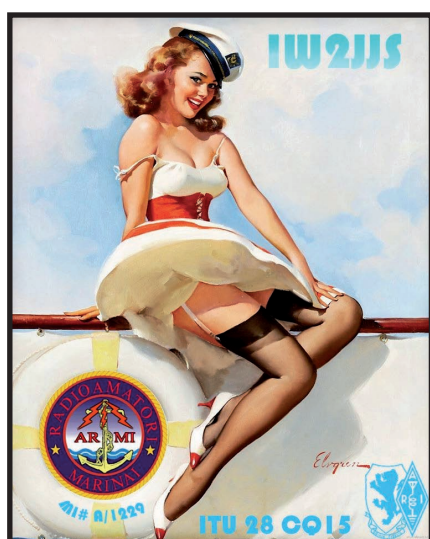
Voti: 0,3



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

UN FOTOGRAFO "MARINO"

di PC5Z, Harm Fokkens

Mi scrive Harm Fokkens, PC5Z (un appassionato fotografo di navi), questa la sua email:

Hello Alberto,

I forget to send you this one:

AMERIGO VESPUCCI IMO - 6109221 – outbound from Antwerp on the Westerschelde, Walsoorden 22-08-2006. From Sail Antwerp 2006.



18-08-2006 inbound to Antwerp on the Westerschelde at Zeedorp. For the Sail Antwerp 2006 event. Since 2006 never seen her on the Westerschelde again.



Marine photography is one of my other hobbies. I live 1 minute from Westerschelde at Walsoorden. Thousands of ships in my collection. Main target is MSC-ships, I have almost 350 MSC-ship names now.

Will be there hunting next year for the 2016 Navy Ships Award!



Greetz Harm PC5Z <http://www.qrz.com/db/PC5Z>

undicesima edizione

INTERNATIONAL CONTEST of "Santa Barbara"



4 Dicembre
Santa Barbara

5 - 6 dicembre 2015





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 accorpate 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'evento scaricabile 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



Italian Naval "Old Rhythmiers" Club

12 - 13 DICEMBRE 2015

dalle 16.00 UTC alle 15.59 UTC

3,5 - 7 - 14 - 21 - 28 Mhz



<http://www.assoradiomarinai.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 : Marinefunkers-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**

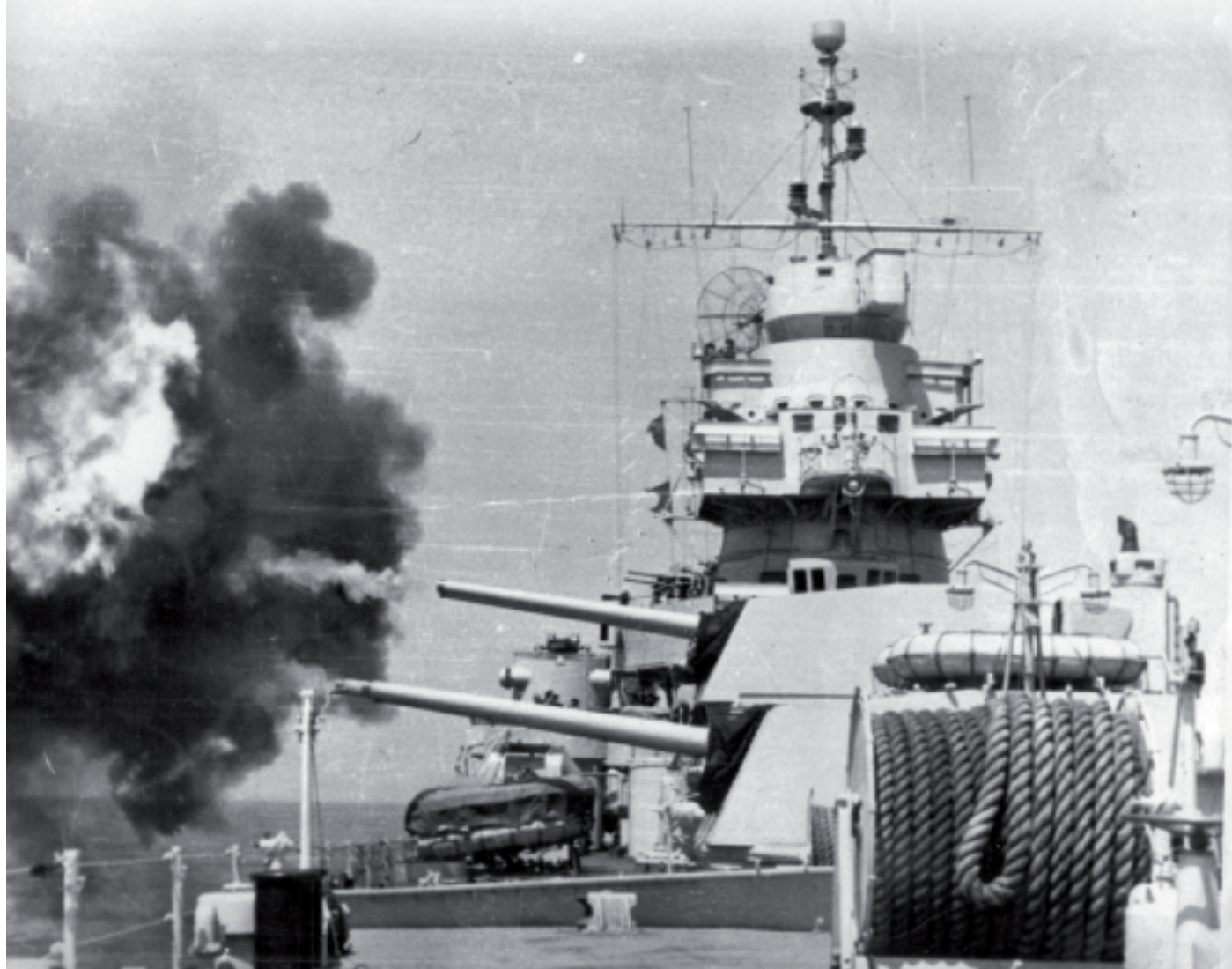
Logs to be received by: **1st February 2016**

FOTO STORICHE

di IW6CAE, Simone Lugaresi - MI1233

Mi scrive Simone Lugaresi, IW6CAE, questa la sua email:

Salve Alberto, mi sono permesso di inviarle direttamente a lei perchè all'altro indirizzo mi dava problemi. Nella foto in basso, quello al centro, è mio nonno Germano Lugaresi, in questa fotografia facevano una lotteria di beneficenza per Santa Barbara. Elicottero in atterraggio sull'incrociatore Garibaldi.





In questa foto ci sono IO... proprio quello in basso al centro del Tappeto Rosso... :D 7°/92 foto scattata a Maridist Ancona.

FOTO ANTICHE

di IZ3XGV, Emilio Zora - MI518

Mi scrive Emilio Zora, IZ3XGV, questa la sua email:

Ciao Alberto,

In allegato, aggiungo 3 foto che oggi dopo tanti anni mi sono capitate per le mani.

Siamo nel 1975 e quella che rappresenta la Nave Vittorio Veneto (550), all'epoca era la miglior nave della Marina, questa è stata la prima cartolina che da Maridepocar inviai a casa.

Diciamo che è stata anche la prima cartolina inviata da molti altri Marinai.

La Nave Andrea Doria (553), era un altro bel incrociatore a quei tempi, e anche questa cartolina durante il mio servizio fu inviata a casa.

Per finire Nave Carabiniere (F581), fu la mia destinazione dopo Maricentadd, questa unità mi ospitò per quasi 2 anni.



Era una Nave che navigava molto: Odesa Ucraina (ex URSS), Istanbul, Toulon (Tolone), Maddalena, Napoli, Augusta, Messina, Livorno, Cagliari, ecc.

Ho pensato di inviarti questo materiale, nella speranza di fornirti qualcosa, che eventualmente può tornar utile da inserire nel nostro bollettino.

Grazie per aver pubblicato la mia QSL nel Bollettino 176/2015, la devo cambiare perché è rappresentata la (F580) è Nave Alpino, gemella della (F581) Carabiniere. Purtroppo di Nave Carabiniere originale (prima dell'installazione del traliccio Radar sperimentale), non ho mai trovato più di tante foto.

Con l'occasione, i miei più cordiali saluti a Te e Famiglia, Emilio IZ3XGV



COMUNICAZIONI RADIO TRA IL MUSEO E LE STAZIONI
UBICATE PRESSO LE MAGGIORI BASI DELLA
MARINA MILITARE ITALIANA

decimo anniversario SOMMERGIBILE

S-506

506

enrico toti

MUSEO
NAZIONALE
SCIENZA
E TECNOLOGIA
LEONARDO
DA VINCI



II2IGTO

7-8 DICEMBRE 2015



SEZ. MILANO

"AUGURI" AL SOMMERGIBILE TOTI – X ANNIVERSARIO DELLA MUSEALIZZAZIONE

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

Giorno 7 Dicembre nello splendido scenario del Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci di Milano, presso il padiglione dove è ubicato il Sommersibile TOTI avverrà la cerimonia del X anniversario della musealizzazione del battello, con la presenza di autorità militari, civili ed ex. Sommersibilisti già imbarcati sul battello. L'Associazione Radioamatori Marinai Italiani (<http://www.assoradiomarinai.it>) con la collaborazione della sezione ARI/ARMI di Milano allestiranno una stazione radio con il nominativo speciale, rilasciato dal Ministero dello Sviluppo Economico - Comunicazioni - "II2IGTO" (nominativo internazionale del sommergibile) per effettuare collegamenti con varie stazioni ubicate nel territorio.

All'occorrenza saranno attivate altre stazioni radio installate a Genova sul Sommersibile SAURO presso il Museo Galata e a La Spezia presso il Museo Tecnico Navale della M.M. , inoltre molti radioamatori si stanno attivando nelle maggiori città dove sono ubicate le basi della Marina Militare e dove il battello ha sostato negli anni di servizio (Augusta, Taranto, Cagliari, Messina). I "Radioamatori di Marina" sparsi in Italia e all'estero, saranno presenti on-air per poter trasmettere i proprio personali auguri e poter salutare i convenuti. Con email a parte sarà diramato a tutti i nostri soci gli skeys con le frequenze per i collegamenti. I QSL Manager tramite QRZ.com



MUSEO NAZIONALE SCIENZA E TECNOLOGIA LEONARDO DA VINCI



RK3SWB è il nominativo rilasciato al radio club dell'Università di Ingegneria Tecnicoelettronica di Ryazan. Rjazan' è una città della Russia occidentale, situata sul fiume Oka 200 km a sudest di Mosca; è capoluogo dell'Oblast' di Rjazan' e capoluogo dell'omonimo rajon. Chi scrive è Vasily Bardin, RU3SD spedizioniere ed appartenente al radio club. In questi anni il nominativo del radio club è stato attivo da moltissime isole e fari nel Mar di Barents, nord della Russia. Il nominativo RK3SWB oltre ad appartenere al noto Russian Robinson Club è anche iscritto nelle file dell'ARMI con il numero **MI1085**.

Ecco la QSL dell'ultima attività radio presso l'isola di Kemludskiy Island, White Sea, Karelia.

QSL FRONT



QSL BACK

sezione ARMI di
CALVI RISORTA
"ANTICA CALES"

RADIOAMATORI DI MARINA

IQ9MQ/8

CALVI RISORTA (CE)
13 DICEMBRE 2015



<http://www.assoradiomarinai.it>

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"

