ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

IQ0MQ

Associazione affiliata A.R.I. (C.D.N. del 9 dicembre 2006)

BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico Telematico
nr. 195/2017



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi amici, siamo in anticipo con la stesura del bollettino, in quanto abbiamo deciso di uscire prima di Pasqua. Questo per dare l'occasione a tutti di poter leggere il bollettino e di conoscere le importanti attività che ci saranno da li a poco. Archiviato il contest delle stazioni radio costiere e decretato il vincitore che quest'anno per il secondo anno consecutivo è il team di **II1IGG** - Maritele Genova - capeggiata dal bravissimo I2AZ Giuseppe Alberti. IGG ha sbaragliato tutti, superando la quota dei 5000 contatti. Molto si è avvicinata anche la seconda classificata, che merita un vero plauso, in quanto era da ben dieci anni che non usciva in aria, parliamo di **II8ICN** - Maritele Napoli - (all'occasione è stata la stazione jolly) che formata da alcuni elementi della sezione ARMI di Calvi Risorta, ha dato filo da torcere all'attuale prima classificata (circa 4500 collegamenti). In terza posizione vediamo per il secondo anno consecutivo i cagliaritani di **II0IDP** - Maritele Cagliari - che senza l'aiuto dei vetarani (solo il caro Capo Nonnis IM0SDX ha dato una mano in CW), e con solo i "giovani" ARMIgeri, hanno veramente combattuto a suon di chiamate (vedasi la prima posizione in FONIA con piu di 3000 collegamenti). Devo dire che personalmente sono pienamente soddisfatto, sono più di 150 gli OM tra italiani e stranieri che hanno voluto partecipare a questa manifestazione, inviando il proprio log. Di questi poco meno della metà saranno gli effettivi operatori che gareggeranno nella classifica definitiva. Molte email di ringraziamento, e di congratulazioni sono stati ricevuti da parte di tantissimi OM, che elogiavano la performance professionale dei nostri operatori.



Adesso dobbiamo attendere il termine utile per ricevere i log (30 aprile 2017) e dopo stileremo la classifica ufficiale decretando i vincitori. Vi ricordo inoltre che c'è stato anche il primo trofeo radiantistico Unità d'Italia, terminato da poco e che è in corso la ricezione dei log. Questo diploma gestito totalmente dalla sezione ARMI di Calvi Risorta, è uno dei tanti diplomi che saranno perennemente gestiti dalla sede del sodalizio campano. Anche questo diploma ha suscitato moltissimo interesse, e l'altissima professionalità dei nostri ARMIgeri ha caratterizzato per tutto il periodo della gara la massima professionalità e disponibilità in tutti i sensi. L'invito è sempre nel rispetto degli altri e nel grandissimo HAM Spirit che ci accomuna. Bene, vi lascio alla lettura del bollettino e vi do l'appuntamento per il prossimo mese (terza settimana di Maggio). Colgo l'occasione di augurarvi una **Buona Pasqua** a voi e alle vostre famiglie. Buona lettura!

cordiali saluti, 73's

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 **Marzo** e i primi quindici giorni di **Aprile** ci hanno offerto una discreta attività di stazioni in "**Maritime Mobile**"; di seguito vengono riportate alcune segnalazioni di OM a bordo di navi da crociera, mercantili, bulk carrier, gassoniere, porta containers, barche a vela ecc.
Le segnalazioni sono monitorate sui principali cluster.



YL3IZ/mm: Igor Martinov (ex ufficiale marconista) Tecnico Elettricista, opera attualmente a bordo della Nave WEICHSELSTERN (IMO: 9183829, MMSI: 255804960, Call Sign: CQLI) una nave chemical/oil products tanker costruita nel 1999 che naviga attualmente sotto bandiera del Portogallo. La WEICHSELSTERN ha lunghezza totale di 156m e larghezza massima di 27 m. La stazza lorda è di 14400 tonnellate. Attualmente la nave è ferma nel porto di Castelon (Spagna). Igor è molto attivo specialmente in CW, lo si trova quotidianamente sui 20 metri. Per la QSL va inviata al suo indirizzo personale: Igor Martinov M.Kempes str. 2-15 - Liepaja LV 3407 - Latvia



SQ5BIH/mm: Ivo Tusiewicz, fa parte dell'equipaggio del S/Y SUNSUSEA , una barca a vela che sta partecipando al "Oyster World Rally 2017-2019", la tappa in programma è da Panama alle Isole Galapagos. Il periodo di attività di Ivo è dal 10 marzo al 5 aprile, dove sarà attivo in fonia sui 20 metri. QSL via LOTW.

Altre stazioni in **marittimo mobile** sono state segnalate in questo periodo (dal 15 marzo 2017 al 06 aprile 2017), ecco di seguito i nominativi: R0LER - HA3FOK - RA1M - RA0LQ - UT1FG - RU7D - OY1R - UA6GO - NY0V - DL1OO - KY3N - N4KS - EA5AIO - F6CIU - IQ5QO - IU1GAQ - VE0FJ -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

ALLA FIERA DI MONTICHIARI LE RAPPRESENTANZE DELLE QUATTRO FF.AA.

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI



Da sinistra verso destra i rappresentanti delle 4 FF.AA.: GRA [IK1AAS] - COTA [IZ6FUQ] - ARMI [IZ1CCH] - GRAMI [IK2SNN]

Giorno 11 marzo 2017 presso la sala delle conferenze di Montichiari, si è svolto il consueto raduno del G.R.A. e di conseguenza, come fatto negli anni passati, si sono premiati i primi classificati dell'ultimo Italian Armed Forces Award 2016, organizzato dal GRAMI (Aeronautica). Per noi dell'ARMI (Marina Militare) ha partecipato come rappresentanza il nostro Coordinatore Dipartimentale Area Nord, IZ1CCH Orazio De Maria, che ha ritirato la targa ricordo.

Nel contesto del raduno, ha avuto modo di leggere un breve resoconto, inviatogli dal Coordinatore Nazionale, su quello che è stato fatto e su quello che si accinge a fare l'ARMI nei mesi a venire.

Infine, in una breve parentesi, per il FRIENDSHIPS 2016, si è svolta una breve allocuzione, anche se si è incappati in una spiacevole ed alquanto imbarazzante situazione. L'unico vincitore presente alla fiera, nel ritirare il premio, nella categoria CW è stato IK1AAS Bruno Giraudo, che ha avuto l'onore di ritirare il premio (un tasto telegrafico) direttamente dalle mani della Signora Bruna, figlia di Pietro Begali - I2RTF, presso lo stand.



Da sinistra: Pietro Begali, I2RTF - Bruno Giraudo, IK1AAS - la signora Bruna (figlia di Pietro).



INORC & ARMI PRESENTS

ICEBREAKER

KRASIN

Italian Naval 'Old Rhythmers' Club

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

31 MARCH TO 30 JUNE

2017

THE CONTACT WILL BE WITH

R100LK

Sankt Peterburg, RUSSIA

ALL MEMBERS ARE INVITED

www.inorc.it

Designed by IT9MRM

www.assoradiomarinai.it

LA NAVE ROMPIGHIACCIO KRASIN

di Biagio Venanzoni, IK0PRH - MI535



Dal 31 marzo al 30 giugno 2017 sarà attivo il Nominativo Speciale R100LK per celebrare i 100 anni di entrata in servizio nella Flotta Russa della Nave Rompighiaccio KRASIN. La storia di questo battello è lunga come la sua vita. Costruito nel 1916 nei cantieri navali inglesi di Newcastle, entrò in servizio nella Marina Imperiale russa il 31 marzo 2017 con il nome di Sviagotor. Ha una lunghezza fuori tutto di circa 100 metri, una larghezza di circa



IK0PRH, Biagio Venanzoni (MI535) nella sala radio del Krasin

20 ed un pescaggio di circa 8 metri, Propulsione a vapore, originariamente, fornita da una caldaia a carbone, che gli limitava l'autonomia a soli 25 giorni di navigazione. Nel 1953, nei cantieri navali di Rostov ex Germania dell'Est, venne trasformata a gasolio, aumentandone l'autonomia a 50 giorni. Spinto da un'elica quadripale raggiunge una velocita di 15 nodi e può spezzare lastre di ghiaccio spesse fino a 4 - 5 metri. E' stato riammodernato nelle sovrastrutture, ma il ponte di coperta è rimasto quello originale del 1926, in listoni di legno. Dotato di moderni sistemi di navigazione e telecomunicazioni compreso il satellitare, il Krasin, cosi ribattezzato nel 1927, è ancora oggi, la principale Nave Museo russa, efficiente e pronta a prendere il mare. E' stata impiegata per aprire la via ai convogli nelle acque ghiacciate dell'Oceano Artico, in numerose spedizioni scientifiche e per i viaggi nell'Artico. Nella seconda guerra mondiale trasportava materiali dagli Stati Uniti a Murmansk. Principalmente il Krasin è famoso per aver tratto in salvo, nel 1928, i naufraghi della "Tenda Rossa" componenti della spedizione italiana al Polo Nord del Dirigibile Italia comandato dal Generale Umberto Nobile, precipitato sul ghiaccio, vicino all'Isola Foyn, dopo aver sorvolato il Polo Nord, durante il viaggio di ritorno. Le sue sale e i suoi corridoi sono tappezzati da grossi pannelli riproducenti foto e articoli dei giornali dell'epoca, compreso il Corriere della Sera. A bordo, in un locale vicino alla Stazione Radio vera e propria, i Radioamatori Victor, ex R.T. della Flotta, 82 anni magnificamente portati, e Nick, hanno installato una stazione radioamatoriale col Nominativo R1LK. Molto ricercata dai collezionisti di QSL.



IK0PRH, Biagio e Nikolai RV1AQ nella sala radio del Krasin (R1LK)

RADIOAMATORI DI MARINA A TEANO IL 18 MARZO 2017

di Francesco Filippone, IK8TEO - Coordinatore ARMI Regione Campania

Naviganti sulle creste delle Onde Elettromagnetiche



Nell'ambito delle manifestazioni intitolate: "Anniversario della Giornata dell'Unità Nazionale, della Costituzione, dell'Inno e della Bandiera", celebrate nella splendida Sala dell'Annunziata, ospitata in una centralissima chiesa sconsacrata in Teano (CE), il Sindaco della ridente cittadina, ing. Nicola Di Bartolomeo, ha esordito presentando i radioamatori come coloro che superano le frontiere e gli ostacoli, poiché le loro onde elettromagnetiche sono inarrestabili e consentono di intrecciare rapporti e relazioni con tutto il mondo, divenendo in tale modo il fulgido esempio di integrazione e rispetto tra popoli.

Anche l'Assessore alla Cultura ha sottolineato l'importanza sociale dei radioamatori, per le loro capacità tecniche e di volontariato.

Il Coordinatore Campania dell'ARMI Francesco Filippone IK8TEO, in qualità di portavoce del Coordinatore nazionale Alberto Mattei IT9MRM, ringraziando le Autorità locali per il sostegno alle operazioni nonché per l'invito ad intervenire alla prestigiosa manifestazione, ha presentato gli scopi e le finalità dell'associazione ARMI (Associazione Radioamatori Marinai Italiani), frutto dell'iniziativa dello specialista in telecomunicazioni della Marina Militare, il Luogotenente Alberto Mattei IT9MRM, il quale nel 2001 ha fondato l'associazione ARMI allo scopo di trasfondere ai radioamatori conoscenze tecniche fondamentali, strategiche per gli appassionati di comunicazioni a lunga distanza, in particolare mediante l'uso della telegrafia.



È stato sottolineato che l'associazione ARMI, alla quale sono iscritti circa 1500 soci, non solo italiani, è affiliata all'associazione ARI (Associazione Radioamatori Italiani http://ari.it/) - con 15mila soci la maggiore rappresentanza della categoria - accreditata in seno agli organismi internazionali per le telecomunicazioni (IARU), che quest'anno è impegnata nei festeggiamenti dei suoi novant'anni di attività, avviata sotto la presidenza onoraria del Nobel e padre della radio Guglielmo Marconi, culminati con il Decreto presidenziale di Erezione ad Ente Morale emesso nel 1950.
È poi stata data lettura della missiva indirizzata al Sindaco di Teano vergata dal Coordinatore nazionale Mattei per ringraziare il Primo Cittadino, del comune ove è iniziata la storia della Patria unita, per il sostegno offerto all'ARMI nella celebrazione radiantistica dell'evento, con l'appuntamento di rinnovare le attività stabilmente.
Il coordinatore ARMI Campania Francesco IK8TEO ha sottolineato l'importanza di questo territorio nella geografia nazionale in quanto fulcro intorno al quale ruota la storia della nostra Patria, sottolineando l'importanza, per questi motivi, di avere nell'Alto Casertano una base associativa pienamente operativa, costituita appunto dalla stazione radioamatoriale della Sezione ARMI di Calvi Risorta / CE), le cui emissioni sono identificate col nominativo internazionale IQ8XS.
Dietro a questa sigla si ritrova un magnifico gruppo di radioamatori, esponenti di tutte le professionalità necessarie per il successo di un team radiantistico, i quali dimostrano straordinarie doti sinergiche e collaborative a loro interno.
Il Coordinatore Campania ha inoltre ricordato come l'Eroe dei due Mondi fosse innanzitutto un abilissimo capitano di Marina Militare, che ha condotto svariate unità da guerra al suo comando per gli oceani del globo, eternamente innamorato della navigazione e del vento, gli stessi elementi che si ritrovano negli appassionati di comunicazioni telegrafiche d'alto mare in gamme decametriche dell'ARMI, sottolineando la capacità della Sezione di allestire in brevissimo tempo una stazione tattica per garantire le comunicazioni alternative di emergenza nel caso che le tradizionali reti di commerciali "vadano giù" per qualche causa di black out.
Il relatore ha anche precisato che la Sezione ARMI di Calvi Risorta IQ8XS opera sempre con la potenza di soli 100 W, ben 15 volte inferiore alla "full legal power" americana, e quindi in totale assenza di rischi o pericoli per gli operatori o altri.
Infine Francesco Filippone IK8TEO ha tributato alla telegrafia, suo grande amore, l'omaggio che tale romantico modo di comunicazione merita, definendolo come "il primo ed insuperato" per efficienza ed essenzialità tecnica, in quanto capace di perforare il rumore atmosferico senza necessità di soluzioni complesse, pertanto il solo ove l'abilità dell'operatore prevale sulla dotazione strumentale poiché risulta decodificabile con successo soltanto all'orecchio di un telegrafista esperto.
Poi Mimmo De Lucia IZ8XXE, l'instancabile Coordinatore della Sezione di Calvi Risorta IQ8XS, ha proceduto alla premiazioni, previa consegna di un crest commemorativo ARMI al generoso e cordialissimo Sindaco di Teano.
Sono state premiate le stazioni vincitrici del "Primo trofeo Antica Cales", che si è celebrato in radio su tutte le bande decametriche e in tutti i tipi di emissione nel periodo dal 15 maggio 2016 al 22 maggio 2016; subito dopo si è proceduto all'assegnazione dei premi per il "Diploma del 156° Anniversario dello Storico Incontro tra Giuseppe Garibaldi e Vittorio Emanuele II a Teano" svoltosi tra il 26 ed il 30 ottobre 2016.
I radioamatori appassionati di Storia sono avvisati: l'appuntamento è già fissato per il prossimo ottobre, in occasione del Diploma per il 157° Anniversario.

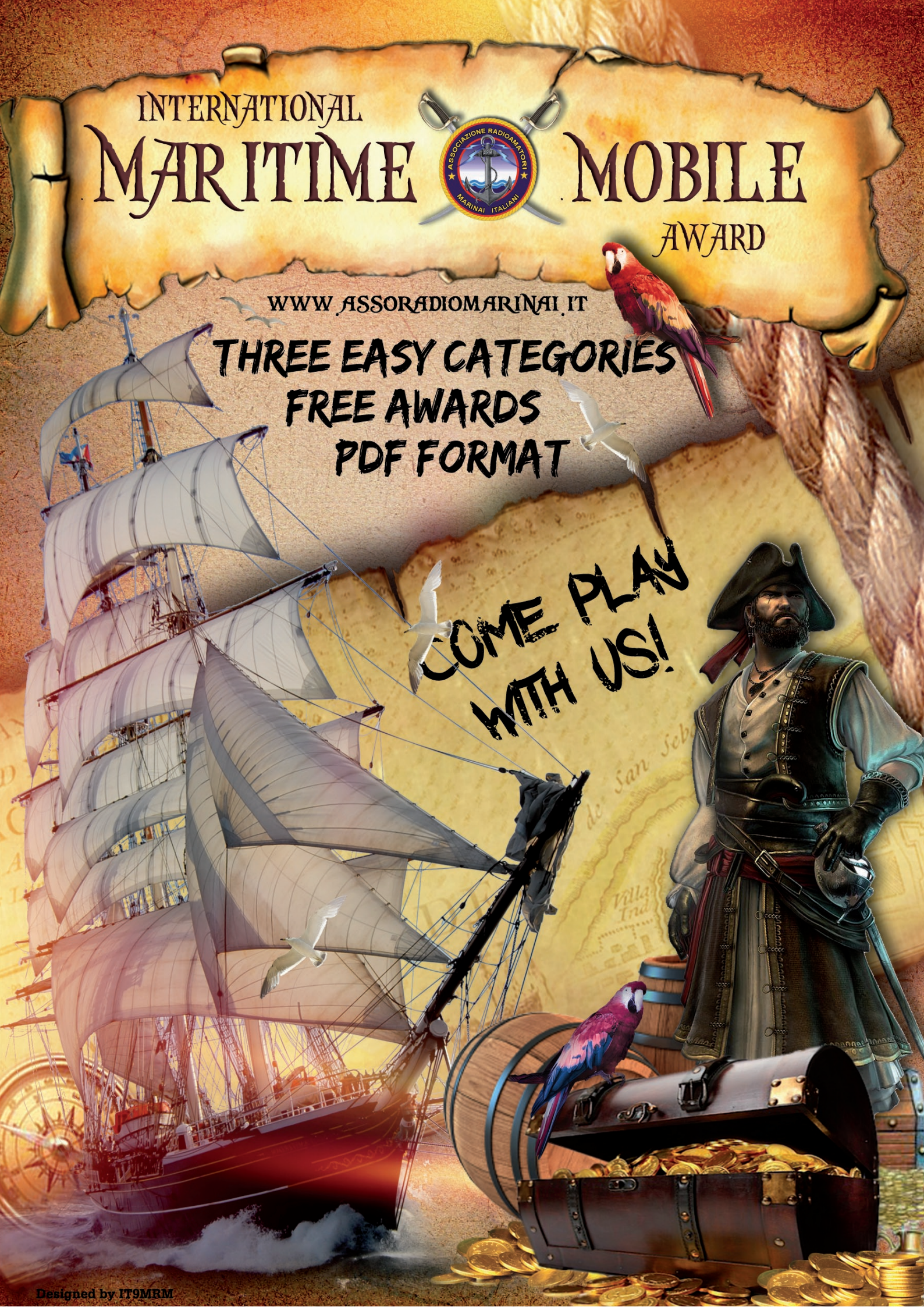


INTERNATIONAL MARITIME MOBILE AWARD

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT

COME PLAY WITH US!



Designed by IT9MRM

INTERNATIONAL

WARSHIPS AWARD

EIGHT CLASSES
FREE AWARDS



ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT
VIA E. MILLO, 20
96011 AUGUSTA
ITALY

PDF FORMAT
PROFESSIONAL HAM RADIO GAME'S

BEAUTIFUL WARSHIPS AROUND OF THE WORLD



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



Cacciatorpediniere, appartenente alla classe Oriani. Impostata nel 1936, è stata varato il 19 settembre 1936 ed è entrata in servizio il 27 ottobre 1937. Dislocamento a pieno carico 2450 t, dimensioni lunghezza 106,7 m - larghezza 10,5 m - Pescaggio 4,3 m - apparato motore: 3 caldaie , 2 gruppi di turboriduttori su 2 assi; potenza 48.000 hp; Velocità: 39 nodi - Autonomia: 2190 nm a 18 nodi - Armamento: 4 pezzi Ansaldo da 120/50 mm Mod. 1926, 2 pezzi illuminante da 120/15 mm, 8 mitragliere da 20/65, 6 tubi lanciasiluri da 533 mm, 2 lancia bombe di profondità, 1 tramoggia per bombe di profondità - Equipaggio: 7 ufficiali, 176 tra sottufficiali e marinai.
Cacciatorpediniere della classe Oriani, nota anche come classe Poeti. Durante il secondo conflitto mondiale effettuò 216 missioni di guerra (12 di ricerca del nemico con le forze navali, 60 di scorta convogli, 31 di trasporto, 23 di addestramento, tre di bombardamento controcosta, una di posa di mine, una di caccia antisommergibili, 85 di altro tipo), percorrendo in tutto 74.071 miglia nautiche e trascorrendo 4556 ore in mare e 197 giorni ai lavori.

Breve e parziale cronologia.

2 gennaio 1936
Impostazione nei cantieri Odero Terni Orlando di Livorno.

19 settembre 1936
Varo nei cantieri Odero Terni Orlando di Livorno.

27 ottobre 1937
Entrata in servizio. Suo primo comandante è il capitano di fregata Corso Pecori Giraldi, assegnato al suo allestimento dal 19 settembre 1937.

1937-1938
Partecipa alle operazioni connesse alla guerra civile spagnola, al comando di Pecori Giraldi.

5 maggio 1938
Partecipa alla rivista navale «H» tenuta nel Golfo di Napoli per la visita in Italia di Adolf Hitler.

1939
Prende parte alla crociera della I Squadra Navale (della quale fa parte insieme alle unità gemelle Alfieri, Oriani e Carducci, colle quali forma la IX Squadriglia Cacciatorpediniere) in Portogallo e Spagna ed a Tangeri.

6-7 aprile 1939
Partecipa alle operazioni di occupazione dell'Albania (Operazione "Oltre Mare Tirana", OMT), assegnata al II Gruppo Navale, quello principale, incaricato dello sbarco a Durazzo: oltre al Gioberti, lo compongono i gemelli Alfieri, Oriani e Carducci, gli incrociatori pesanti Zara, Pola, Fiume e Gorizia, le torpediniere Lupo, Lince, Libra e Lira, la nave appoggio idrovolanti Giuseppe Miraglia – carica di carri armati –, la nave officina Quarnaro, le cisterne militari Tirso ed Adige ed i mercantili requisiti Adriatico, Argentario, Barletta, Palatino, Toscana e Valsavoia.

Il II Gruppo (ammiraglio di divisione Ettore Sportiello; truppe da sbarco al comando del generale Alfredo Guzzoni) deve sbarcare il grosso delle forze, incaricate di conquistare Tirana.
Le navi da guerra giungono a Durazzo già nel pomeriggio del 6 aprile (e la torpediniera Lupo, prima di ricongiungersi alle altre unità, raggiunge il molo per recuperare il personale militare e diplomatico italiano), mentre quelle mercantili ed ausiliarie (ossia le navi con le truppe ed i materiali da sbarcare) solo alle 4.50 del 7, con mezz'ora di ritardo a causa della nebbia incontrata. Alle 5.25 ha inizio lo sbarco, che procede pur con qualche inconveniente (ordini di precedenza non rispettati per il ritardo di alcuni trasporti, impossibilità per alcuni di essi di entrare in porto a causa dell'eccessivo pescaggio).
Le prime truppe a prendere terra sono i distaccamenti da spiaggia e le compagnie da sbarco delle navi da guerra: a dispetto della calma apparente (la città è illuminata), non appena i militari italiani scendono sui moli divengono il bersaglio di violento tiro di fucili e mitragliatrici appostate tra i vicini edifici portuali.



Il Gioberti negli anni Trenta

La difesa albanese è comandata dal maggiore Abaz Kupi della gendarmeria e dal suo parigrado Alibali dell'esercito albanese; a contrastare lo sbarco vi sono un battaglione di guardia di frontiera, un battaglione dell'esercito albanese, un plotone di fanteria di Marina, una compagnia del Genio, una batteria da montagna (con due cannoni da 75/13 mm) e numerosi volontari, armati di fucili oltre a tre mitragliatrici Schwarzlose ed appoggiati dalla batteria costiera "Prandaj" (dotata di quattro cannoni Skoda da 75/27 mm, al comando del maggiore Gaqe Jorgo). Quest'ultima apre il fuoco sulle navi italiane, colpendo, secondo alcune fonti, la catapulta dell'idrovolante del Fiume; anche la Lupo viene colpita dal tiro proveniente da terra, senza riportare danni di rilievo ma subendo perdite tra l'equipaggio.
La forza attaccante, al comando del generale Giovanni Messe, consiste in due battaglioni del 3° Reggimento Granatieri di Sardegna, un battaglione del 47° Reggimento Fanteria, cinque battaglioni di Bersaglieri (due del 2° Reggimento Bersaglieri, uno del 3°, uno del 7° ed uno dell'11°), due battaglioni di carri leggeri L3/35, una batteria d'artiglieria da 65/17 mm ed una batteria contraerei da 20/65 mm.
Gli scontri a Durazzo sono piuttosto accesi e si protraggono per alcune ore, con perdite da entrambe le parti ed anche combattimenti corpo a corpo; l'intervento delle artiglierie delle navi, ordinato dal capitano di vascello Carlo Daviso di Charvensod, risolve la situazione in favore delle truppe italiane, che conquistano la città entro le nove del mattino (grazie anche allo sbarco dei carri armati ed alle incursioni dei bombardieri IMAM Ro. 37).
Quella vista a Durazzo è stata la più intensa resistenza opposta dalle truppe albanesi allo sbarco italiano. Contrastanti i dati sulle perdite: secondo le fonti italiane dell'epoca, vi sarebbero stati 25 morti e 97 feriti da parte italiana, e 160 morti e diverse centinaia di feriti da parte albanese; da parte albanese si parla di circa 400 italiani uccisi. Probabilmente entrambe le stime sono alterate; quella italiana al ribasso, quella albanese al rialzo.

1939-1940

Subisce lavori di modifica con cui le quattro mitragliere contraeree binate da 13,2/76 mm vengono sostituite da otto più efficienti Breda singole da 20/65 mm mod. 1939-1940.

10 giugno 1940

All'entrata dell'Italia nella seconda guerra mondiale, il Vincenzo Gioberti fa parte della IX Squadriglia Cacciatorpediniere, che forma insieme ai gemelli Vittorio Alfieri (caposquadriglia), Alfredo Oriani e Giosuè Carducci. La IX Squadriglia è assegnata alla I Divisione incrociatori (I Squadra Navale).

12 giugno 1940

Il Gioberti, con il resto della IX Squadriglia, la XVI Squadriglia (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno ed Antoniotto Usodimare) e la I (incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia) e VIII Divisione Navale (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi), salpa da Taranto alle 00.20 in appoggio alla formazione navale (incrociatore pesante Pola, III Divisione Navale, XI e XII Squadriglia Cacciatorpediniere) uscita da Messina per intercettare due incrociatori britannici (il Caledon ed il Calypso) avvistati da dei ricognitori a sud di Creta, diretti verso ovest (gran parte della Mediterranean Fleet, al pari di una squadra navale francese, è infatti uscita in mare a caccia, infruttuosa, di naviglio italiano). Alle 9, dato che nuovi voli di ricognizione non sono più riusciti a trovare le navi nemiche, tutte le unità italiane ricevono ordine di tornare in porto. Durante la navigazione di ritorno nel Mar Ionio si verificano ben cinque infruttuosi attacchi subacquei contro gli incrociatori della I e della VIII Divisione: i cacciatorpediniere della scorta contrattaccano e ritengono di aver danneggiato od affondato i sommergibili attaccanti, ma si sbagliano.

22-24 giugno 1940

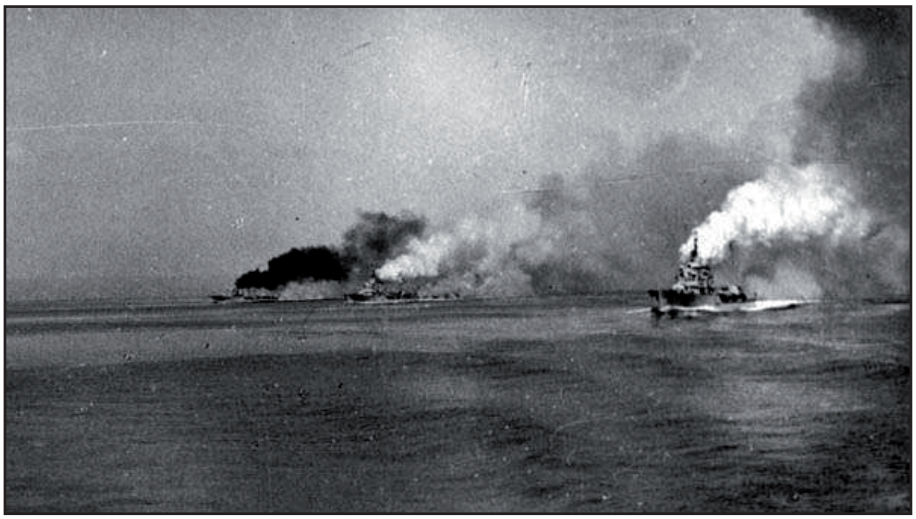
La IX Squadriglia prende il mare insieme alle Squadriglie Cacciatorpediniere X e XII, alle Divisioni incrociatori I, II e III ed all'incrociatore pesante Pola (tutta la II Squadra Navale, più la I Divisione) per fornire copertura alla VII Divisione ed alla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere, inviate 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.

2-4 luglio 1940

Il Gioberti, i tre gemelli, la I Divisione (Zara, Fiume e Gorizia), la II Divisione (incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere e Bartolomeo Colleoni) e la X Squadriglia Cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco) forniscono scorta indiretta ai trasporti truppe Esperia e Victoria, di ritorno vuoti da Tripoli (da dove salpano alle 13 del 2) a Napoli (dove giungono indenni alle 23 del 4) con la scorta diretta delle torpediniere Procione, Orsa, Orione e Pegaso.

7-11 luglio 1940

Il Gioberti ed il resto della IX Squadriglia prendono il mare insieme al resto della II Squadra Navale (incrociatore pesante Pola, I, III e VII Divisione incrociatori con nove unità in tutto e XI, XII e XIII Squadriglia Cacciatorpediniere) per scortare a distanza un convoglio diretto in Libia (motonavi da carico Marco Foscarini, Francesco Barbaro e Vettor Pisani, motonavi passeggeri Esperia e Calitea, con la scorta diretta dei due incrociatori leggeri della II Divisione, dei quattro cacciatorpediniere della X Squadriglia, delle quattro torpediniere della IV Squadriglia e delle vecchie torpediniere Rosolino Pilo e Giuseppe Missori). La I Squadra Navale (V Divisione con le corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour, IV e VIII Divisione con sei incrociatori leggeri, VII, VIII, XV e XVI Squadriglia Cacciatorpediniere con 13 unità) esce anch'essa in mare a sostegno dell'operazione. Le unità della I e della II Squadra salpano tra le 12.30 e le 18 del 7 luglio da Augusta (Pola, I e II Divisione), Messina (III Divisione), Palermo (VII Divisione) e Taranto (IV, V e VIII Divisione).



Il Gioberti, al centro, tra Carducci ed Oriani durante la battaglia di Punta Stilo (da www.marinai.it)

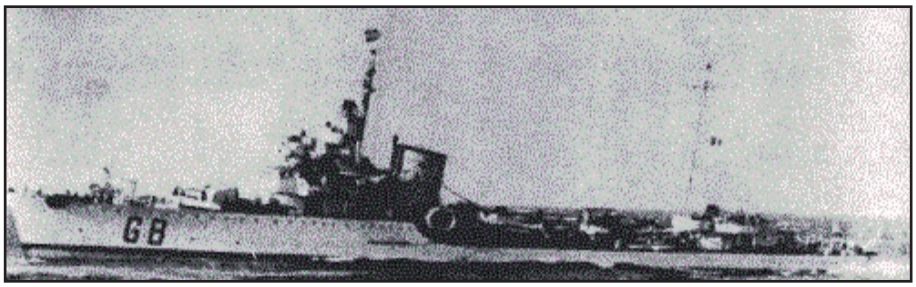
La II Squadra si pone 35 miglia ad est del convoglio, tranne la VII Divisione con la XIII Squadriglia, che viene invece posizionata 45 miglia ad ovest.

L'operazione va a buon fine, ma alle 15.20 dell'8 luglio, a seguito dell'avvistamento di una formazione britannica – anche la Mediterranean Fleet, infatti, è in mare a protezione di convogli – la I e la II Squadra Navale dirigono per intercettare le navi nemiche (che si teme dirette a bombardare Bengasi), con l'intento di impegnarle in combattimento almeno un'ora prima del tramonto.

Alle 19.20, però, in seguito ad ordini di Supermarina (il comando della Regia Marina, che, a differenza dell'ammiraglio Campioni – comandante superiore in mare – ha avuto modo di apprendere, tramite la crittografia, la reale consistenza e finalità dei movimenti britannici) la flotta italiana accosta per 330° per rientrare alle basi, con l'ordine di non impegnare il nemico. Durante l'accostata le navi vengono attaccate da alcuni velivoli con una dozzina di bombe, rispondendo con intenso tiro contraereo. La navigazione notturna di rientro si svolge senza grossi inconvenienti, salvo due fallimentari attacchi siluranti contro la III Divisione; la II Squadra (eccetto la VII Divisione, che è ancora separata da essa) accosta verso nord all'1.23.

Già dalle 22 dell'8, però, sono arrivati nuovi ordini: Supermarina teme che la Mediterranean Fleet intenda lanciare un attacco aeronavale contro le coste italiane, perciò ordina alle forze in mare di riunirsi nel punto 37°40' N e 17°20' E, 65 miglia a sudest di Punta Stilo, entro le 14 del 9 luglio. Alle 6.40 del 9 luglio la III Divisione si ricongiunge con Pola e I Divisione, alle 8 viene avvistato un idroricognitore Short Sunderland che pedina la flotta italiana (la caccia italiana, chiamata ad intervenire, non verrà però inviata ad attaccarlo). Nella tarda mattinata del 9, dato che tre cacciatorpediniere (due dei quali della VII Squadriglia, che è stata così dimezzata) sono dovuti rientrare per avarie e che alcune squadriglie inviate a rifornirsi (VIII e XV) non sono ancora tornate, la IX Squadriglia, facente parte della II Squadra, viene distaccata ed assegnata alla VIII Divisione. La IX Squadriglia Cacciatorpediniere, insieme alla XIV Squadriglia (giunta da Taranto nel primo pomeriggio del 9) ed alla IV e VIII Divisione incrociatori, va così a formare la colonna sinistra dello schieramento italiano, posta ad est della V Divisione costituita dalle corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour.

Alle 14.05 ha inizio l'avvicinamento alla flotta britannica: alle 15.15 gli incrociatori aprirono il fuoco, seguiti alle 15.23 anche dalle corazzate. La VIII Divisione, appena avvistato il nemico, accosta per 70° ed incrementa rapidamente la velocità a 30 nodi, per poi aprire il fuoco alle 15.20 (da 20.000 metri, con rotta 10°, contro la 7th Cruiser Division britannica). Già dalle 15.16 (15.26 per una fonte britannica), però, la IX Squadriglia è divenuta il bersaglio del tiro dell'incrociatore leggero britannico Orion: alle 15.08 gli incrociatori britannici della 7th Division, subito dopo aver avvistato la IX Squadriglia, mettono la prua verso di essa, riducono le distanze sino a 18.000 metri e poi accostano a dritta per poter puntare il maggior numero possibile di cannoni contro la VIII Divisione e la IX Squadriglia. Gli incrociatori britannici aprono poi il fuoco con i loro pezzi da 152, mentre i cacciatorpediniere della IX Squadriglia (che comunicano l'avvistamento alle 15.16) non possono rispondere al fuoco con i loro cannoni da 120, non essendo la distanza abbastanza ridotta per la loro gittata. Alle 15.19 vengono avvistate dall'Alfieri fumo e sagome di altre navi maggiori non identificabili. Essendo vincolata dai suoi compiti informativi, e comunque appoggiata dalla VIII Divisione, la IX Squadriglia non contromanovra per allontanarsi fino a quando, calata la distanza a 16.000 metri, non viene ricevuto l'ordine del comandante della VIII Divisione di raggiungere il posto assegnato nel dispositivo di combattimento. La IX Squadriglia accosta perciò in fuori e si posiziona come da ordini.



La nave nel 1940 (da Navypedia).

Incrociatori e corazzate cessano poi il fuoco rispettivamente alle 15.31 ed alle 15.35, per poi riprenderlo dalle 15.48 alle 16.04 (corazzate) e dalle 15.56 alle 16.15 (incrociatori). In questo frangente, dalle 15.23, la IV e la VIII Divisione vengono inquadrate da dieci salve da 381 mm sparate dalle corazzate britanniche Warspite e Malaya, che cadono molto vicine, costringendo alle 15.33 le due divisioni a portarsi fuori tiro accostando a sinistra (la VIII passa, con questa manovra, tra la I e la II Squadra, per poi assumere rotta verso nord). Durante questa fase, in cui gli opposti schieramenti si scambiano cannonate da grande distanza senza costrutto, la IX Squadriglia non ha parte rilevante. Alle 15.59, però, la Cesare, la nave ammiraglia, viene danneggiata da un proiettile da 381 mm, dovendo ridurre la velocità. A seguito di questo evento l'ammiraglio Inigo Campioni, comandante superiore in mare delle forze italiane, decide di rompere il contatto per rientrare alle basi, ed alle 16.05 dirama l'ordine generale per le squadriglie di cacciatorpediniere di attaccare con il siluro le navi della Mediterranean Fleet, in modo da facilitare lo sganciamento delle navi maggiori.

Già alle 15.45, prima ancora di ricevere l'ordine, la IX Squadriglia si trova un miglio a nord-nord-est dell'incrociatore pesante Bolzano (la nave in testa alla formazione navale), con rotta nord, intenta a manovrare con rotta dapprima 40° e poi 60° per ridurre le distanze con il nemico a sufficienza per lanciare. Alle 16 la IX Squadriglia viene presa sotto il tiro degli incrociatori britannici, aprendo a sua volta il fuoco alle 16.01 ma cessandolo già alle 16.05; secondo alcune fonti, in questa fase il Gioberti avrebbe arrecato alcuni danni all'incrociatore leggero britannico Neptune. Proprio alle 16.05 viene ricevuto l'ordine di attacco, ed un minuto dopo le unità della IX Squadriglia lanciano cinque siluri da una distanza di 13.500 metri (sono i primi cacciatorpediniere dello schieramento italiano a lanciare i siluri), con beta 32°, verso gli incrociatori britannici di testa, per poi ripiegare verso ovest-nord-ovest coprendo la propria ritirata con cortine nebbiogene. Alle 16.16 le navi britanniche cessano di sparare contro la IX Squadriglia, che si ricongiunge poi con la VIII Divisione.

Nessuno dei siluri lanciati va a segno; sono probabilmente proprio dei siluri della IX Squadriglia le scie che, alle 16.10, vengono viste passare nella formazione della 14th Destroyer Flotilla britannica, in procinto di contrattaccare. Tra le 16.19 e le 16.30 tre squadriglie di cacciatorpediniere britannici (2th, 10th e 14th Flotilla) aprono il fuoco contro quelli italiani da 11.250-12.500 metri, appoggiati tra le 16.39 e le 16.41 dal tiro dei pezzi secondari da 152 mm delle corazzate Warspite e Malaya.

Alle 16.49 la "mischia" tra cacciatorpediniere, svoltasi a grande distanza, ha termine senza che nessuna unità sia stata colpita. Terminata la battaglia, la flotta italiana si avvia alle proprie basi. L'aliquota più consistente delle unità italiane, compreso il Gioberti, dirige su Augusta: nel pomeriggio del 9 luglio la corazzata Conte di Cavour, gli incrociatori pesanti Pola, Zara, Fiume e Gorizia, gli incrociatori leggeri Alberico Da Barbiano, Alberto Di Giussano, Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi ed i 36 cacciatorpediniere delle Squadriglie VII, VIII, IX, XI, XIV, XV e XVI fanno il loro ingresso nella base siciliana. Poco dopo mezzanotte, però, a seguito dell'intercettazione e decifrazione di messaggi radio britannici che fanno presagire un imminente attacco di aerosiluranti contro il naviglio ormeggiato ad Augusta, Supermarina ordina a tutte le navi di lasciare la base: dopo essersi frettolosamente rifornite, le unità ripartono per le basi di assegnazione (Napoli e Taranto).

La IX Squadriglia, insieme alla Cavour con i quattro incrociatori pesanti ed alle Squadriglie Cacciatorpediniere VII e VIII partono per prime, alle 00.55 del 10 luglio, alla volta di Napoli.

30 luglio-1° agosto 1940

Il Gioberti fornisce protezione a distanza, insieme alle tre unità gemelle, agli incrociatori pesanti Pola (nave ammiraglia della II Squadra), Zara, Fiume, Trento e Gorizia (I Divisione), agli incrociatori leggeri Alberico Da Barbiano, Alberto Di Giussano (IV Divisione), Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, Eugenio di Savoia, Raimondo Montecuccoli e Muzio Attendolo (VII Divisione) ed alla XII, XIII e XV Squadriglia Cacciatorpediniere (undici unità in tutto), a due convogli diretti in Libia (partiti da Napoli e diretti l'uno a Tripoli e l'altro a Bengasi) e comprensivi in tutto di dieci trasporti (Maria Eugenia, Gloria Stella, Mauly, Bainsizza, Col di Lana, Francesco Barbaro, Città di Bari, Marco Polo, Città di Napoli e Città di Palermo), quattro cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco) e dodici torpediniere (Orsa, Procione, Orione, Pegaso, Circe, Climene, Clio, Centauro, Airone, Alcione, Aretusa ed Ariel). L'operazione è denominata «Trasporto Veloce Lento». Entrambi i convogli raggiungono senza danni le loro destinazioni tra il 31 luglio ed il 1° agosto.

1° settembre 1940

A seguito della riorganizzazione delle due Squadre Navali, la IX Squadriglia (Gioberti, Alfieri, Oriani, Carducci) rimane dislocata a Taranto, assegnata alla I Divisione Navale.

31 agosto-2 settembre 1940

La IX Squadriglia parte da Taranto alle sei del mattino del 31 agosto insieme alla IX Divisione (corazzate Littorio, nave di bandiera dell'ammiraglio di squadra Inigo Campioni, e Vittorio Veneto), alla V Divisione (corazzate Duilio, Conte di Cavour e Giulio Cesare, quest'ultima aggregatasi solo il 1° settembre a causa di avarie), alla I Divisione (incrociatori pesanti Zara, Pola, Fiume e Gorizia), all'VIII Divisione (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi) ed ad alle Squadriglie Cacciatorpediniere VII (Freccia, Dardo, Saetta, Strale), VIII (Folgore, Fulmine, Lampo, Baleno), X (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco), XIII (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino), XV (Alvise Da Mosto, Giovanni Da Verrazzano, Antonio Pigafetta, 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 (Trento, Trieste e Bolzano, da Messina), VII (Eugenio di Savoia, Raimondo Montecuccoli, Muzio Attendolo, Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, da Brindisi) e VIII Divisione e 39 cacciatorpediniere (oltre a quelli già menzionati, anche Aviere, Artigliere, Geniere e Camicia Nera della XI Squadriglia, e Lanciere, Carabiniere, Ascari e Corazziere della XII Squadriglia). Obiettivo, contrastare l'operazione britannica «Hats» (consistente in varie sotto-operazioni: trasferimento da Gibilterra ad Alessandria, per rinforzare la Mediterranean Fleet, della corazzata Valiant, della portaerei Illustrious e degli incrociatori Calcutta e Coventry; invio di un convoglio da Alessandria a Malta e di uno da Nauplia a Porto Said; bombardamenti su basi italiane in Sardegna e nell'Egeo): Supermarina ha infatti saputo che sia la Mediterranean Fleet (da Alessandria) che la Forza H (da Gibilterra) sono uscite in mare, e si è accordata con la Regia Aeronautica per attaccare la prima con le forze navali di superficie ed attacchi aerei e la seconda con aerei e sommergibili.

Le due Squadre Navali italiane (la I Squadra è composta dalle Divisioni V, VII, VIII e IX e dalle Squadriglie Cacciatorpediniere VII, VIII, X, XIII, XV e XVI; la II Squadra dal Pola, dalle Divisioni I e III e dalle Squadriglie Cacciatorpediniere IX, XI e XII), riunite, dirigono per lo Ionio orientale con rotta 150°. Le forze navali sono però uscite in mare troppo tardi, hanno l'ordine di evitare uno scontro notturno ed hanno una velocità troppo bassa (20 nodi), ed hanno l'ordine di cambiare rotta e raggiungere il centro del Golfo di Taranto se non riusciranno ad entrare in contatto con il grosso nemico entro il tramonto. Tutto ciò impedisce alle forze italiane di intercettare quelle britanniche; alle 16 Supermarina ordina un cambiamento di rotta, che impedisce alla II Squadra, che si trova in posizione più avanzata della I, di proseguire verso le forze nemiche (l'ammiraglio Iachino, comandante la II Squadra, ha chiesto ed ottenuto alle 16.30 libertà di manovra per dirigere contro le forze britanniche, segnalate alle 15.35 a 120 miglia di distanza, ma alle 16.50 tale autorizzazione viene annullata; comunque la II Squadra non sarebbe egualmente riuscita a raggiungere le unità avversarie). Alle 17.27 la II Squadra riceve l'ordine d'invertire la rotta ed assumere rotta 335° e velocità 20 nodi, come la I Squadra.

Alle 22.30 del 31 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; le forze italiane si allontanano nuovamente dal Golfo di Taranto per cercare di nuovo quelle avversarie lungo la rotta 155° ma con l'ordine di non oltrepassare la congiungente Malta-Zante, il che tuttavia le tiene lontane dalle rotte possibili da Alessandria a Malta. Verso le 13 la burrasca 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
La flotta italiana (5 corazzate, 6 incrociatori e 19 cacciatorpediniere) lascia Taranto alle 16 del 7 diretta a sud della Sardegna, per intercettare la Forza H britannica che si presume diretta verso Malta. La ricognizione aerea, tuttavia, non avvista nessuna nave nemica (la Forza H, infatti, aveva lasciato Gibilterra per un'operazione da svolgersi non nel Mediterraneo ma nell'Atlantico), dunque alle 16 dell'8 settembre la formazione italiana, arrivata a sud della Sardegna, inverte la rotta e raggiunge le basi del Tirreno meridionale, da dove il 10 tornerà nelle basi di dislocazione normale (Taranto e Messina).

29 settembre-2 ottobre 1940
Alle 18.05 del 29 settembre escono in mare da Taranto il Pola, la I Divisione con Zara, Fiume e Gorizia e la IX Squadriglia Cacciatorpediniere (Gioberti, Alfieri, Oriani, Carducci) più l'Ascari della XII Squadriglia, seguiti alle 19.30 dalle Divisioni V (corazzate Giulio Cesare e Conte di Cavour), VI (corazzata Duilio), 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 dalle Squadriglie Cacciatorpediniere VII (Dardo, Saetta, Strale), X (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco), XIII (Granatiere, Bersagliere, Alpino), XV (Da Mosto, Da Verrazzano) e XVI (Pessagno, Usodimare), per contrastare un'operazione britannica in corso, la «MB. 5» (invio a Malta degli incrociatori Liverpool e Gloucester con 1200 uomini e rifornimenti, invio da Porto Said al Pireo del convoglio «AN. 4», il tutto con l'uscita in mare delle corazzate Valiant e Warspite, della portaerei Illustrious, degli incrociatori York, Orion e Sydney e di undici cacciatorpediniere a copertura dell'operazione). Al contempo da Messina prende il mare la III Divisione (Trento, Trieste, Bolzano) assieme ai quattro cacciatorpediniere della XI Squadriglia (Aviere, Artigliere, Geniere e Camicia Nera). 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, mentre si accorge di essere tallonata da ricognitori britannici. 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.

6 ottobre 1940
Salpa da Taranto in mattinata insieme al resto della IX Squadriglia, al Pola (nave di bandiera della II Squadra Navale) ed alla I Divisione (Zara, Fiume e Gorizia), in appoggio all'operazione «C.V.», consistente nell'invio da Taranto a Lero delle due veloci e moderne motonavi Calitea e Sebastiano Venier, cariche di rifornimenti destinati alle isole del Dodecaneso e scortate dalla XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Ascari, Lanciere, Corazziere e Carabiniere). L'operazione (il convoglio è partito la sera del 5, ed il 6 mattino, oltre al gruppo cui appartiene il Gioberti, sono salpate da Messina anche la III Divisione con Trento, Trieste e Bolzano e la XI Squadriglia Cacciatorpediniere con Aviere, Artigliere, Geniere e Camicia Nera) viene però interrotta il mattino stesso del 6 ottobre, dopo che la ricognizione aerea dell'Egeo ha segnalato due corazzate, due incrociatori e sette cacciatorpediniere britannici sulla rotta Alessandria-Caso, ossia dove dovrebbero passare le navi dirette nel Dodecaneso. Tutte le unità italiane vengono fatte rientrare alle basi; «C.V.» non si farà più.

11-12 novembre 1940
Gioberti, Alfieri, Oriani e Carducci sono presenti a Taranto (ormeggiati a nordovest del centro del Mar Grande, ad est del recinto retale che racchiude le navi della I Divisione – Zara, Fiume, Gorizia –) durante l'attacco aerosilurante britannico che affonda la corazzata Conte di Cavour e pone fuori uso le corazzate Littorio e Duilio ("notte di Taranto"). Le unità della IX Squadriglia non subiscono danni; uno Swordfish (l'E4F, Pilotato dal tenente di vascello D. C. Maud e col sottotenente di vascello W. A. Bull come osservatore) sorvola il Gioberti a bassissima quota, senza che questi faccia in tempo ad aprire il fuoco, mentre un altro (l'E4H dei tenenti di vascello G. W. Bayley, Pilota, e H. J. Slaughter, osservatore) precipita tra il Gioberti ed il Gorizia. Tra le 14.30 e le 16.45 del 12 novembre la IX Squadriglia, insieme alla XI Squadriglia, al Pola ed alla I Divisione, lascia Taranto, valutata ormai insicura, per raggiungere Napoli.

16-18 novembre 1940
Alle 10.30 del 16 prendono il mare le corazzate Vittorio Veneto e Cesare, il Pola come nave comando della II Squadra, la I Divisione con Fiume e Gorizia (tutti da Napoli), la III Divisione con Trento, Trieste e Bolzano (da Messina) e le Squadriglie Cacciatorpediniere IX (Gioberti, Alfieri, Oriani, Carducci), XII (Lanciere, Carabiniere, Ascari, Corazziere), XIII (Bersagliere,Granatiere, Fuciliere, Alpino) e XIV (Vivaldi, Da Noli, Tarigo, Malocello; questi ultimi da Palermo) per intercettare una formazione britannica diretta verso est. Si tratta della Forza H dell'ammiraglio James Somerville (incrociatore da battaglia Renown, portaerei Argus e Ark Royal, incrociatori leggeri Sheffield, Despatch e Newcastle, otto cacciatorpediniere) uscita da Gibilterra per l'operazione «White», che prevede l'invio a Malta di aerei decollati dall'Argus per rinforzarne le difese, un'azione di bombardamento di Alghero (velivoli dell'Ark Royal) ed il trasporto a Malta di uomini e materiali della RAF sul Newcastle.

Le navi uscite da Napoli, prive di dati precisi sul nemico, dirigono verso sud nel Basso Tirreno; nel pomeriggio del 16 si uniscono la III Divisione e la XII e XIV Squadriglia da Messina e Palermo. La forza così riunita sotto il comando dell'ammiraglio Campioni assume quindi rotta verso est verso l'8° meridiano, a sudovest della Sardegna, procedendo a 18 nodi, ridotti a 14 nella notte del 17 per agevolare la navigazione dei cacciatorpediniere, resa difficoltosa da un vento da sudovest. Per tutta la giornata del 16 non si ricevono informazioni sulle forze nemiche; solo alle 10.15 del 17 queste vengono avvistate da ricognitori, che però non precisano né la rotta né la velocità. Campioni dirige verso sud, in direzione di Bona, sperando di riuscire ad intercettare le unità britanniche nel pomeriggio, se esse proseguono verso est. Raggiunto alle 16.30 un punto prestabilito 45 miglia a nord-nord-est di Ustica, la formazione italiana dirige poi verso ovest ed alle 17.30 arriva 35 miglia a sudovest di Sant'Antioco. Dopo aver navigato per un po' in direzione dell'Algeria, nella totale mancanza su dove sia il nemico e dove esso sia diretto, la squadra italiana riceve l'ordine rientrare. Campioni rileverà che le condizioni del mare – onde molto lunghe da sudovest – hanno causato forte rollio e beccheggio in tutte le sue navi, corazzate comprese, tanto da impedire l'uso dei cannoni se dirette verso sud. Durante il ritorno le navi italiane eseguono esercitazioni di tiro contro la scogliera La Botte, a sud di Ponza. Ancorché infruttuosa, l'uscita in mare delle forze italiane ha contribuito al parziale fallimento dell'operazione «White»: a seguito dell'avvistamento della squadra italiana da parte dei ricognitori di Malta, infatti, Somerville ha fatto lanciare gli aerei dall'Argus tenendo la portaerei quanto più ad ovest possibile, cioè più lontana da Malta di quanto inizialmente pianificato, prolungando di molto la distanza sulla quale gli aerei dovranno volare. Il risultato sarà che su quattordici aerei decollati dall'Argus (dodici Hawker Hurricane e due Blackburn Skua) solo cinque (quattro Hurricane ed uno Skua) giungeranno a Malta: gli altri esauriranno il carburante e precipiteranno in mare a seguito di errori di navigazione e stime sbagliate sugli effetti del vento.

26-28 novembre 1940

Tra le 11.50 e le 12.30 del 26 il Gioberti lascia Napoli unitamente alle altre unità della IX Squadriglia (Alfieri, Oriani e Carducci), di cui è caposquadriglia, alla I Divisione (Fiume e Gorizia) ed al Pola (prendono il mare al contempo anche le corazzate Vittorio Veneto e Giulio Cesare e le Squadriglie Cacciatorpediniere VII e XIII con rispettivamente tre e quattro unità). La formazione italiana (vi sono anche la III Divisione e la XII Squadriglia Cacciatorpediniere partite da Messina) si riunisce 70 miglia a sud di Capri alle 18.00 del 26 novembre, assumendo poi rotta 260° e velocità 16 nodi, per intercettare un convoglio britannico (quattro mercantili scortati da due incrociatori leggeri, tre cacciatorpediniere e quattro corvette e con l'appoggio delle Forze D e H, che vedono in mare complessivamente la corazzata Ramillies, l'incrociatore da battaglia Renown e la portaerei Ark Royal della Forza H, l'incrociatore pesante Berwick, gli incrociatori leggeri Manchester, Newcastle, Sheffield e Southampton della Forza D ed undici cacciatorpediniere della Forza H) diretto a Malta (l'operazione britannica «Collar»). Tra le 8.30 e le 9.10 la I Squadra, rimanendo indietro rispetto agli incrociatori (che formano la II Squadra), a poppavia dei quali sta procedendo, accelera a 17 e poi a 18 nodi per ridurre la distanza. Alle 9.50 le corazzate avvistano un ricognitore britannico Bristol Blenheim, contro cui aprono il fuoco alle 10.05 (il velivolo si allontana). Alle 11 la formazione inverte la rotta ed aumenta la velocità da 16 a 18 nodi, ed alle 11.28 assume rotta 135°, per intercettare la formazione britannica che (dalle segnalazioni dei ricognitori) risulta avere posizione differente da quella prevista. Alle 12.07, in seguito alla constatazione che la formazione britannica appare superiore a quella italiana (i cui ordini sono di impegnarsi solo se in condizioni di sicura superiorità) l'ammiraglio Inigo Campioni, al comando della flotta italiana, ordina di assumere rotta 90° per rientrare alle basi senza ingaggiare il combattimento, e di aumentare la velocità. Alle 12.15, tuttavia, vengono avvistate le sopraggiungenti navi britanniche, pertanto viene ordinato di incrementare ancora la velocità (che è di 25 nodi per la I Squadra e di 28 per la II Squadra, che deve riunirsi alla I essendo più indietro). Alle 12.16 la IX Squadriglia, che si trova circa 3 km a sud degli incrociatori della II Squadra, segnala alla Vittorio Veneto (dove il messaggio viene ricevuto alle 12.27) di aver avvistato una corazzata e tre incrociatori britannici su rilevamento 180° (verso sud). Alle 12.20 gli incrociatori della II Squadra aprono il fuoco da 21.500-22.000 metri (il tiro degli incrociatori sarà intenso dalle 12.20 alle 12.42, intermittente dalle 12.42 alle 12.49 a causa delle continue accostate eseguite per disturbare degli aerosiluranti britannici frattanto sopraggiunti, che poi attaccheranno le corazzate, di nuovo intenso dalle 12.49 alle 12.53 e poi più sporadico dalle 12.53 alle 13.05, a causa delle distanze crescenti). Alle 13.00 la Vittorio Veneto apre il fuoco da poco meno di 29.000 metri, ma le unità britanniche subito accostano a dritta e la distanza aumenta a 31.000 metri, costringendo la corazzata a cessare il fuoco già alle 13.10. Alle 13.05, su richiesta del Fiume (nave di bandiera dell'ammiraglio Pellegrino Matteucci, comandante la I Divisione), le unità della IX Squadriglia stendono una cortina nebbiogena, disturbando il tiro degli incrociatori britannici contro quelli italiani. Alle 13.15, essendo la distanza (della II Squadra dalle forze britanniche) salita a 26.000 metri, il tiro viene cessato anche dagli incrociatori, viene rotto il contatto. Ha così fine l'inconclusiva battaglia di Capo Teulada. Alle 15.20 le unità della II Squadra vengono attaccate da nove aerosiluranti decollati dalla portaerei Ark Royal: l'attacco si protrae per dieci minuti, ma nessun siluro (lanciati tutti contro Pola, Fiume e Gorizia) va a segno.

Alle 21 del 27 novembre le navi italiane assumono rotta nord a 15 nodi e procedono sino alle 00.30, poi dirigono verso est fino alle 7.30 del 28, dopo di che seguono le rotte costiere, arrivando a Napoli tra le 13.25 e le 14.40 del 28. La IX Squadriglia lascia Napoli alle 20.35 del 28 stesso per scortare a Messina la III Divisione, che ha "perso" la propria Squadriglia Cacciatorpediniere – la XII – a seguito del danneggiamento in battaglia del caposquadriglia Lanciere, poi dirottato su Cagliari insieme al gemello Ascari.

15 dicembre 1940

Intorno alle 17 la IX Squadriglia, le Squadriglie Cacciatorpediniere VII e XIII, le corazzate Giulio Cesare e Vittorio Veneto e gli incrociatori pesanti Zara e Gorizia lasciano Napoli diretti a La Maddalena, dove le navi sono state temporaneamente trasferite per sottrarle ad altri attacchi aerei britannici dopo che, nelle settimane precedenti, vari bombardamenti hanno causato vari danni. Le unità rimangono a La Maddalena, porto non molto più al sicuro di Napoli dagli attacchi aerei, solo per i pochi giorni necessari all'approntamento a Napoli di adeguate contromisure contro i bombardamenti (tra cui impianti per l'annebbiamento del porto).

20 dicembre 1940

Le navi rientrano a Napoli.

27 dicembre 1940

Partecipa ad operazioni di bombardamento di posizioni costiere greche in Albania e Grecia, a supporto delle operazioni di terra delle truppe italiane (la XI Armata), insieme ad Alfieri e Carducci.

6 gennaio 1941

Gioberti, Alfieri (caposquadriglia), Carducci (la IX Squadriglia, meno l'Oriani), cui è stato aggregato il cacciatorpediniere Fulmine, partono da Valona insieme alla XIV Squadriglia Torpediniere (Pallade, Partenope, Andromeda, Altair) e bombardano all'alba le posizioni greche nel settore costiero di Porto Palermo (Albania), per poi tornare a Valona prima di mezzogiorno.

26 marzo 1941

Alle 23 del 26 marzo il Gioberti al comando del capitano di fregata Marc'Aurelio Raggio, salpa da Taranto insieme al resto della IX Squadriglia al completo (Alfieri, Oriani e Carducci; caposquadriglia è il capitano di vascello Salvatore Toscano dell'Alfieri, che è anche il sezionario del Gioberti) ed alla I Divisione (Zara, Pola, Fiume) per raggiungere un punto di riunione fissato circa 55 miglia a sudest di Capo Spartivento Calabro. Nelle stesse ore prendono il mare anche la corazzata Vittorio Veneto, scortata dalla X Squadriglia Cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco, poi rilevati da Granatiere, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino della XIII Squadriglia), da Napoli, la III Divisione (Trento, Trieste, Bolzano) con la XII Squadriglia (Ascari, Corazziere, Carabiniere) da Messina e la Divisione (incrociatori leggeri Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi) con la XVI Squadriglia (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno) da Brindisi. Tutte queste unità si devono riunire nel punto prestabilito per poi partecipare all'operazione «Gaudo», un'incursione contro il naviglio britannico nel Mediterraneo orientale, a nord di Creta. La I e la VIII Divisione, con le rispettive squadriglie di cacciatorpediniere, dovranno riunirsi 55 miglia a sudest di Capo Spartivento Calabro formando un unico gruppo. Dopo la riunione, la flotta italiana dovrà dirigere verso la Libia per trarre in inganno eventuali ricognitori britannici, finché, giunta in un punto prestabilito al largo di Capo Passero, si dividerà nuovamente nei due gruppi che avrebbero poi diretto verso i rispettivi obiettivi. La I e la VIII Divisione (insieme ai sei cacciatorpediniere della IX e XVI Squadriglia), riunite sotto il comando dell'ammiraglio Cattaneo, devono portarsi a nord di Creta, passando tra Cerigotto e Capo Spada, poi proseguire sino a giungere a 30 miglia a sud di Stampalia per la loro puntata offensiva; la Vittorio Veneto (nave di bandiera dell'ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante superiore in mare) e la III Divisione, insieme alla XII e XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (sette unità), devono invece raggiungere le acque di Gaudo, a sud di Creta, per compiervi una scorreria. Entrambi i gruppi sono incaricati di attaccare i convogli britannici in navigazione tra la Grecia e l'Egitto (nell'ambito dell'operazione britannica «Lustre»), se in condizioni di superiorità, per poi fare rapidamente alle basi ritorno dopo aver inflitto il maggior danno possibile. Qualora siano avvistate da superiori forze avversarie prima di arrivare nelle acque di Creta, le navi italiane dovranno abortire l'operazione, venendo a mancare la sorpresa. L'ordine d'operazione per il Gruppo «Zara», formato dalla I e VIII Divisione con le relative squadriglie di cacciatorpediniere, recita «Gruppo Zara composto I e VIII Divisione navale lasci base prime ore giorno X-1 et regoli propri movimenti in modo trovarsi alle 20.00 giorno X-1 in punto lat. 35°46' e long. 19°34' et diriga poi per passare ore 04.00 giorno X fra Cerigotto et Capo Spada alt Prosegua quindi per levante fino at meridiano Capo Tripiti e poi per scoglio Karavi dove dovrà trovarsi ore 08.00 giorno X alt Da tale punto diriga per ripassare fra Capo Spada e Cerigotto et quindi per punto miglia 90 a ponente di Cerigotto dove dovrà trovarsi ore 13.30 giorno X et quindi per rientro basi alt In caso avvistamento unità nemiche attaccare a fondo soltanto se in condizioni favorevoli di relatività di forze alt». La segretezza dell'operazione «Gaudo», fondamentale per la sua riuscita, è però svanita prima ancora del suo inizio: l'aumento delle ricognizioni effettuate dalla Regia Aeronautica in Mar Egeo è stato notato dall'ammiraglio Andrew Browne Cunningham, comandante della Mediterranean Fleet; ed i ricognitori decollati da Malta hanno avvistato la I Divisione a Taranto, base che fino ad allora, dopo la notte di Taranto, era stata abbandonata da ogni nave maggiore. Intuendo che la Marina italiana stia preparando una mossa contro i convogli britannici per la Grecia, Cunningham ha ordinato che le ricognizioni sulle principali basi navali italiane e sulle probabili rotte che la flotta italiana potrebbe seguire vengano aumentate sino al massimo possibile, e disloca in quelle acque tutti i sommergibili disponibili.

Le decrittazioni, da parte di "ULTRA", di comunicazioni della Luftwaffe in cui si annuncia che questa darà ad una forte squadra navale italiana che dovrà presto effettuare una scorreria in Egeo, hanno dato a Cunningham la conferma circa le sue supposizioni; infine, il 25 marzo "ULTRA" ha intercettato una comunicazione di Supermarina (partita da Roma e diretta a Rodi) in cui si dice che «Oggi 25 marzo est giorno X meno 3». Tra il 25 ed il 26, ulteriori intercettazioni hanno aggiunto informazioni a quelle già note ai britannici, pur non componendo ancora un quadro particolarmente nitido. Cunningham ha subito preso tutti i provvedimenti del caso, ordinando ricognizioni aeree su Taranto, Napoli, Brindisi e Messina per il pomeriggio del 27, la sospensione di ogni traffico da e per la Grecia – tranne i convogli «AG 8», già partito il 26 marzo da Alessandria per la Grecia con la scorta di due incrociatori antiaerei e tre cacciatorpediniere, e «GA 8» (un mercantile, l'incrociatore leggero Bonaventure e due cacciatorpediniere), che sarebbe partito il 29 seguendo la rotta opposta ed arrivando ad Alessandria due giorni dopo (senza il Bonaventure, affondato dal sommergibile italiano Ambra) –, il ritiro di tutte le unità di vigilanza in servizio a Suda ed al Pireo per porle sotto la protezione delle difese locali, l'immediato stato di allerta per tutta la Mediterranean Fleet; l'uscita dal Pireo, il 27 marzo (il giorno prima di quello fissato per l'operazione italiana), della 7th Cruiser Division (Forza B) dell'ammiraglio Henry Pridham-Wippell per un pattugliamento del mare attorno a Gaudo, isolotto a sud di Creta (le navi di Pridham-Wippell salperanno la sera del 27, con l'ordine di essere 30 miglia a sud di Gaudo per le 6.30 del 28), l'invio dei sommergibili Rover e Triumph in probabili punti di passaggio della squadra italiana, il rinforzo delle difese contraeree di Suda (con l'invio dell'incrociatore antiaereo Carlisle), il potenziamento delle squadriglie di aerosiluranti di Creta e della Cirenaica (e si preparano anche reparti di bombardieri Bristol Blenheim).

27 marzo 1941

Alle 10.30 del 27 la I e la VIII Divisione (con IX e XVI Squadriglia) si riuniscono 55 miglia a sudest di Capo Passero, poi si posizionano 16 miglia a poppavia della Vittorio Veneto, che è a sua volta preceduta di 7 miglia dalla III Divisione. La foschia ed il vento di scirocco ostacolano il mantenimento della formazione, mentre non vi sono difficoltà nel mantenere la velocità prefissata. La navigazione prosegue senza incidenti – ma nella preoccupante assenza della poderosa scorta aerea tedesca prevista: non si vedono che idrovolanti CANT Z. 506 che forniscono per qualche ora scorta antisommergibile, e più tardi qualche aereo tedesco in lontananza che passa senza dar segno d'aver visto le navi – sino alle 12.25, quando il Trieste annuncia che la III Divisione è stata localizzata da un idroricognitore britannico Short Sunderland (un velivolo del 230th Squadron RAF decollato dalla base greca di Scaramanga, ai comandi del capitano pilota D. G. Bohem). Compreso che la sorpresa, presupposto fondamentale per la riuscita della missione, non c'è più, Iachino domanda quindi a Supermarina se debba annullare la missione e rientrare alla base; in una concitata riunione si conclude che la sorpresa è venuta a mancare, ma che il ricognitore non ha avvistato che una porzione della squadra italiana, pertanto si decide di proseguire, preferendo rischiare una trappola, che far sembrare ai tedeschi (che hanno sollecitato un atteggiamento più offensivo da parte della Marina italiana, in risposta a cui è stata pianificata l'operazione «Gaudo») ed a Mussolini che la Marina si ritiri alle prime difficoltà. In seguito a ciò, la formazione italiana, poco dopo le 14, accosta per 150° (prima la rotta era 134°) per ingannare il ricognitore, e mantiene questa rotta sino alle 16, dopo di che riaccosta per 130°, e poi – alle 19.30 – per 98° portando la velocità a 23 nodi, così da giungere nel punto prestabilito a sud di Gaudo all'alba del 28. Alle 22 Supermarina annulla l'attacco a nord di Creta, dato che la ricognizione ha rivelato che non c'erano convogli da attaccare (ed anche per il rischio che gli incrociatori del gruppo «Zara» vengano attaccati da forze britanniche, di cui si ha contezza dopo l'avvistamento del Sunderland), pertanto la I e VIII Divisione ricevono l'ordine di ricongiungersi con la Vittorio Veneto e la III Divisione all'alba del giorno seguente, al largo di Gaudo («Destinatati V. VENETO per Squadra e ZARA per Divisione alt Modifica ordine di operazione gruppo Cattaneo si riunisca dopo alba domani 28 corrente gruppo Iachino alt Programma Iachino resta invariato»). In base a rilevazioni radiogoniometriche, si ritiene che in quella zona si troveranno, il giorno seguente, alcuni incrociatori leggeri e cacciatorpediniere britannici. Intanto, alle 19, il grosso della Mediterranean Fleet – le corazzate Barham, Valiant e Warspite, la portaerei Formidable e nove cacciatorpediniere, cioè la Forza A e la Forza C – è salpato furtivamente da Alessandria, sotto il comando di Cunningham, per intercettare la formazione di Iachino. Unico intoppo nel piano britannico, la bassa velocità (19-20 nodi) che la forza navale deve tenere per non lasciare indietro la Warspite, che ha aspirato della sabbia nell'uscire dal porto con conseguenze ostruzione dei condensatori dell'apparato evaporatore. Ciò ritarderà la riunione tra le Forze A e C e la Forza B di Pridham-Wippell, impedendo che tali forze riunite incontrino quelle di Iachino già nella giornata del 28 marzo. Da parte italiana si è all'oscuro di tutto ciò.

28 marzo 1941

Alle 6.35 del mattino un idroricognitore catapultato dalla Vittorio Veneto avvista la Forza B britannica (composta dagli incrociatori leggeri Orion, Ajax, Perth e Gloucester e dai cacciatorpediniere Vendetta, Hasty, Hereward ed Ilex), in navigazione con rotta stimata 135° e velocità 18 nodi una quarantina di miglia ad est-sud-est dall'ammiraglia italiana. Alle 6.57, mentre la III Divisione riceve l'ordine di assumere rotta 135° e velocità 30 nodi (per raggiungere gli incrociatori britannici, poi dirigere verso la Vittorio Veneto ed attirarli così verso la corazzata), il resto della formazione italiana aumenta la velocità a 28 nodi

(in quel momento il gruppo «Zara» – che si sarebbe dovuto congiungere con la Vittorio Veneto all'alba –, di cui la IX Squadriglia fa parte, si trova in leggero ritardo; alle 6.30 è circa 16 miglia a nordovest delle altre unità, ed alle 6.57 riceve ordine dalla nave ammiraglia di accelerare). Alle 7.55 la III Divisione avvista la Forza B, ma dato che anche la Forza B intende cercare di attirare le navi italiane verso il grosso della Mediterranean Fleet (della cui presenza in mare gli italiani sono del tutto all'oscuro) e pertanto si ritira, la manovra pianificata dall'ammiraglio di squadra Angelo Iachino (comandante la squadra italiana) non si concretizza, e sono invece le navi italiane ad inseguire quelle britanniche. Ha così inizio lo scontro di Gaudo: tra le 8.12 e le 8.55 la III Divisione insegue la Forza B cannoneggiandola con i propri cannoni da 203, ma non riesce a mettere a segno alcun colpo e alla fine, dato che le distanze restano costanti, interrompe l'inseguimento dietro ordine di Iachino. Intanto, alle 8.38, il gruppo «Zara» riceve ordine da Iachino di assumere rotta 300° e di ridurre la velocità a 20 nodi, a seguito di un'avaria di macchina del Pessagno. Concluso il vano inseguimento e scambio di cannonate – al quale la I e VIII Divisione, non ancora ricongiuntesi al resto della formazione, non possono partecipare –, le navi italiane alle 8.55 accostano per 270° ed assumono rotta 300° e velocità di 28 nodi, seguite a distanza dalla Forza B, che tiene informato il resto della Mediterranean Fleet dei movimenti delle unità italiane. Quando se ne accorge, alle 10.02, l'ammiraglio Iachino ordina alla III Divisione di proseguire sulla sua rotta, mentre la Vittorio Veneto e le altre navi invertono la rotta (assumendo rotta 90°) per sorprendere alle spalle la Forza B (portandosi ad est delle navi britanniche e poi accostando verso sud), porla tra due fuochi (la III Divisione ed il resto della formazione italiana) e così impedirne la ritirata. L'esecuzione di questa manovra viene però temporaneamente ritardata in quanto, alle 10.10, lo Zara lancia un segnale di scoperta col quale riferisce di aver avvistato fumo o alberatura sospetta per 300°; Iachino attende che tale avvistamento venga chiarito, ma alle 10.34 lo Zara annulla il segnale di scoperta e la manovra riprende. Le unità della Forza B sono però più a nord di quanto ritenuto (e segnalato) e pertanto l'incontro avviene alle 10.50: alle 10.56 la Vittorio Veneto apre il fuoco da 23.000 metri, e la Forza B subito accosta verso sud e si ritira inseguita dalle navi italiane, ma le distanze vanno aumentando ed il tiro della Vittorio Veneto risulta inefficace. Solo l'Orion ed il Gloucester (per altre fonti anche il Perth) subiscono lievi danni per proiettili caduti vicini. Alle 10.57 vengono avvistati sei aerei che si rivelano poi essere aerosiluranti britannici (decollati dalla Formidable), che alle 11.18 attaccano: la corazzata italiana accosta sulla dritta, e la XIII Squadriglia si porta in posizione adatta ad impedire l'attacco, aprendo intenso fuoco contraereo; alle 11.25 gli aerosiluranti lanciano, ma sono costretti a farlo da una distanza eccessiva, ed i siluri non vanno a segno. L'attacco aerosilurante ha però obbligato le navi italiane a cessare il fuoco, consentendo alla Forza B di sfuggire ad una situazione di grave pericolo. In tutto, le navi di Iachino hanno sparato 94 colpi da 381 mm e 542 da 203 mm. In questa zona le navi di Iachino dovrebbero fruire della copertura aerea dei caccia di Rodi (dodici caccia FIAT CR. 42 dell'Aeronautica dell'Egeo, muniti di serbatoi supplementari per incrementarne l'autonomia, di base a Scarpanto), ma questi velivoli non si fanno vedere (per altra fonte sono presenti sul cielo della formazione, ma solo saltuariamente ed in numero modesto, nel corso della mattinata); intervengono invece due aerei tedeschi (gli unici che si vedranno durante tutta la battaglia), due Junkers Ju 88 che tentano valorosamente d'ingaggiare i tre caccia Fairey Fulmar di scorta agli aerosiluranti. Il violento scontro aereo finisce male per i tedeschi: uno Ju 88 viene abbattuto, l'altro viene messo in fuga. Le navi italiane non si accorgono neanche dell'intervento degli Ju 88. Nel frattempo, alle 11.07, la I Divisione avvista un sommergibile a 3000 metri per 280°, segnalandolo alla nave ammiraglia. Successivi messaggi e segnalazioni, che confermano l'assenza di traffico convogliato britannico da attaccare, ed insieme ad essi l'ormai conclamata assenza della copertura aerea e la continua diminuzione delle scorte di carburante dei cacciatorpediniere, portano l'ammiraglio Iachino, alle 11.40, a disporre rotta verso nordovest: si torna alla base. Se in mattinata l'appoggio dato dai CR. 42 dell'Aeronautica dell'Egeo è stato pressoché inconsistente, nel pomeriggio esso cessa del tutto e definitivamente: col rapido allontanamento della flotta italiana in direzione di Taranto, infatti, questa si viene presto a trovare al di fuori dei limiti dell'autonomia dei CR. 42, anche se questi impiegano serbatoi supplementari. Nel pomeriggio del 28 marzo, la flotta italiana viene lungamente sorvolata da un idroricognitore britannico. Lo pilota il capitano di corvetta Bolt, dello Stato Maggiore di Cunningham, catapultato dalla Warspite: durante la sua missione ha modo di aggiornare il suo ammiraglio circa posizione, composizione, rotta e velocità delle navi italiane, con notevole accuratezza. Cunningham si è reso conto che la formazione di Iachino, più veloce della sua, rischia di sfuggire facilmente all'inseguimento (del quale non sa nemmeno di essere oggetto): sempre che non si provveda a rallentarla. Questo si può fare danneggiando qualche nave, lanciando attacchi di bombardieri ed aerosiluranti dalle basi di Creta e dalla Formidable. Cunningham, pertanto, ordina ripetuti attacchi aerei contro le navi di Iachino. Nel corso del pomeriggio, un totale di 30 bombardieri Bristol Blenheim della RAF (decollati da basi aeree della Grecia) e 18 aerosiluranti Fairey Albacore e Fairey Swordfish della Fleet Air Arm (decollati dall'aeroporto di Maleme, a Creta, e dalla Formidable) effettua rispettivamente cinque e tre attacchi sulla formazione italiana. Alle 13.23 la I Divisione si trova a 56 miglia per 266° da Gaudo. Alle 15.17 il gruppo «Zara» viene attaccato da sei bombardieri britannici Bristol Blenheim

(che attaccarono lo Zara ed il Garibaldi), attacco che si ripete alle 15.26, alle 16.30 ed infine alle 16.44. Nello stesso lasso di tempo anche la Vittorio Veneto e la III Divisione vengono più volte attaccate da aerei (rispettivamente tre e due volte): uno solo causa danni, ma basterà a pregiudicare le sorti della battaglia. Alle 15.19, infatti, tre aerosiluranti britannici attaccano la Vittorio Veneto, mentre dei caccia attaccano le unità della XIII Squadriglia mitragliandone la coperta; anche dei bombardieri in quota parteciparono all'attacco. L'intenso tiro contraereo dei cacciatorpediniere della XIII Squadriglia colpisce uno degli aerosiluranti (pilotato dal capitano di corvetta John Dalyell-Stead), che però, prima di precipitare in mare con la morte dei tre uomini di equipaggio (così divenendo l'unica perdita britannica nella battaglia), riesce a ridurre le distanze con la Vittorio Veneto a meno di 1000 metri ed a lanciare un siluro, che colpisce la nave da battaglia a poppa, in posizione 35°00' N e 22°01' E. Alle 15.30 la Vittorio Veneto, che ha imbarcato 4000 tonnellate d'acqua, si immobilizza, ma dopo sei minuti rimette in moto, sebbene a fatica: solo alle 17.13 riesce a sviluppare una velocità di 19 nodi. La flotta italiana dirige su Taranto, ed alle 16.38 l'ammiraglio Iachino, in previsione di altri attacchi aerei in arrivo al tramonto, ordina che le altre unità si dispongano intorno alla danneggiata Vittorio Veneto per proteggerla da altri attacchi. Proprio a quell'ora la I Divisione riceve l'ordine di riunirsi al resto della formazione e portarsi presso la Vittorio Veneto; alle 18.18 la I Divisione riceve dalla nave ammiraglia l'ultimo messaggio contenente le istruzioni sulla formazione da assumere, ed alle 18.40 il gruppo «Zara» raggiunge il posto assegnato, completando così lo schieramento. La formazione è su cinque colonne di unità disposte in linea di fila: da destra a sinistra, la IX Squadriglia Cacciatorpediniere (Alfieri in testa, Gioberti in seconda posizione, Carducci terzo ed Oriani in coda), la I Divisione (Zara, Pola, Fiume), la Vittorio Veneto preceduta da Granatiere e Fuciliere e seguita da Bersagliere ed Alpino, la III Divisione (Trieste, Trento, Bolzano) e la XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Corazziere, Carabiniere, Ascari). Già alle 18.10, da bordo della Vittorio Veneto, viene comunicato a tutte le altre navi che a breve, dopo il tramonto, la squadra italiana verrà attaccata da aerosiluranti: il reparto di crittografi imbarcati sulla corazzata ha infatti intercettato un messaggio britannico che ordina attacchi di aerosiluranti da Maleme per il tramonto. La previsione si avvera appena tredici minuti più tardi: alle 18.23 (nel frattempo la velocità della Vittorio Veneto è scesa a 15 nodi) venngono avvistati nove aerosiluranti britannici, che si tengono a distanza ad est delle navi italiane, fuori tiro e bassi sul mare (tranne uno che, restando in quota dalla parte del sole, comunica agli altri la posizione e gli elementi del moto delle unità italiane). Alle 18.51 tramonta il sole. Alle 18.58 Iachino ordina a tutte le navi di tenersi pronte ad accendere i proiettori e stendere cortine nebbiogene, alle 19.15 la formazione italiana accosta per conversione ed assume rotta 270° (in modo che le navi siano meno illuminate possibile dal sole che tramonta) e nove minuti più tardi i cacciatorpediniere in coda iniziano a stendere cortine nebbiogene. Alle 19.28 gli aerosiluranti si avvicinano – le navi più esterne accendono perciò i proiettori su ordine di Iachino – ed alle 19.30, su ordine dell'ammiraglio Iachino, vi è una nuova accostata per conversione (rotta assunta 300°). Sei minuti dopo tutti i cacciatorpediniere emettono cortine fumogene ed aprono il fuoco, mentre gli aerei passano all'attacco: molti, non riuscendo ad oltrepassare la barriera costituita dal tiro dei cacciatorpediniere, dai fasci dei proiettori e dalle cortine nebbiogene, sganciano in maniera imprecisa, ma intorno alle 19.50 il Pola viene colpito ed immobilizzato da un siluro. Cessato l'attacco, e calato il buio, alle 19.50 si spengono i proiettori e viene cessato il fuoco contraereo, ed alle 20.11 cessa anche l'emissione di cortine fumogene. Alle 20.05 l'ammiraglio Iachino, inconsapevole di quanto accaduto al Pola (alle 20.07 l'ammiraglio ha chiesto alle Divisioni se vi sia niente di nuovo), ordina alla I Divisione di posizionarsi 5000 metri a prua. Proprio in quel momento, però (anche se il messaggio giungerà nelle mani dell'ammiraglio Iachino solo alle 20.16), lo Zara comunica alla Vittorio Veneto la ferale notizia: il Pola è stato silurato, ed ora è fermo. Alle 20.16 l'ammiraglio di divisione Carlo Cattaneo, comandante la I Divisione (con bandiera sullo Zara), comunica che salvo contrordini distaccherà due cacciatorpediniere (della IX Squadriglia) per scortare il danneggiato Pola. È probabilmente la decisione più sensata: inviare al soccorso del Pola l'intera I Divisione sarebbe di scarsa utilità e sproporzionato ai rischi, dato che è in mare, a sole 55 miglia di distanza (Iachino pensa 75, a causa di errori nelle rilevazioni radiogoniometriche usate per localizzare le navi nemiche), una formazione britannica di dimensioni sconosciute, chiaramente all'inseguimento delle navi italiane. Si tratta del gruppo che comprende Barham, Valiant, Warspite e Formidable, ma Iachino pensa che l'entità della formazione britannica sia molto minore, e che nessuna corazzata ne faccia parte. Un paio di cacciatorpediniere probabilmente basterebbero, l'uno per prendere il Pola a rimorchio e l'altro per scortarlo, e, nel caso siano raggiunti dalle navi britanniche, per evacuarlo ed affondarlo con i siluri; al più si potrebbe inviare al suo soccorso tutta la IX Squadriglia. Iachino, però, è di diversa opinione (affermerà in seguito che due cacciatorpediniere avrebbero potuto solo affondare il Pola, non sarebbero nemmeno bastati a salvarne l'equipaggio e non avrebbero avuto l'autorità necessaria a decidere se affondare o meno l'incrociatore), ed alle 20.18 ordina che tutta la I Divisione (Zara, Fiume e IX Squadriglia) si rechi a soccorrere la nave danneggiata, reiterando l'ordine alle 20.38 («ZARA FIUME et 9a squadriglia vada soccorrere POLA»), dal momento che Cattaneo, essendosi reso conto – dalle segnalazioni dei ricognitori tedeschi e dalle intercettazioni delle comunicazioni radio britanniche –

che una squadra britannica stava seguendo quella italiana, tarda ad eseguire l'ordine. Alle 20.24 Cattaneo, che sulle prime è stato riluttante a tornare indietro con tutte le sue navi, chiede se possa invertire la rotta per assistere il Pola, ed alle 21 Iachino risponde affermativamente. Già prima di questa conferma finale, probabilmente in seguito alla ricezione dell'ordine delle 20.38, la I Divisione accosta ad un tempo di 180° sulla dritta ed invertì la rotta alle 21.06, dirigendosi verso il Pola. Le navi procedono in linea di fila: lo Zara, nave ammiraglia, in testa, seguito dal Fiume, poi l'Alfieri come caposquadriglia della IX Squadriglia, quindi il Gioberti, dietro di lui il Carducci, e per ultimo l'Oriani in coda. La I Divisione assume quindi rotta 135°, ed alle 21.07 Cattaneo ordina di portare la velocità a 16 nodi, che aumenta a 22 nodi alle 21.25 per poi ridurla nuovamente a 16 alle 22.03. Questa velocità, non particolarmente elevata, è dovuta al fatto che i cacciatorpediniere della IX Squadriglia sono ormai a corto di carburante (fatto che viene segnalato allo Zara, che a sua volta comunica a Iachino alle 21.50, nel suo ultimo messaggio: "L'autonomia rimasta alla Squadriglia Alfieri è molto limitata e non permette un ingaggio d'emergenza, che pensiamo essere quasi certo"), rimasto in quantità appena sufficiente a tornare alla base: il caposquadriglia Toscano, in particolare, è preoccupato dalla poca nafta che è rimasta al Carducci, che alle 21 ha solo 125 tonnellate di carburante nei serbatoi (il 28 % del totale, e bastante per meno di 200 miglia alla velocità da tenere in battaglia), mentre gli altri tre ne hanno 145 ciascuno. La ridotta riserva di combustibile rimasta ai cacciatorpediniere è anche uno dei motivi per i quali Cattaneo, essendosi trovato con la IX Squadriglia a poppavia dei suoi incrociatori a seguito dell'inversione di rotta, non ordina loro di portarsi a proravia di questi ultimi, dato che per portarsi nuovamente in testa allo schieramento i cacciatorpediniere di Toscano dovrebbero incrementare considerevolmente la velocità, consumando così più carburante. La formazione assunta da Cattaneo, con la IX Squadriglia a poppavia degli incrociatori, invece che a proravia degli stessi, desterà in seguito molte perplessità e polemiche, dal momento che, se i cacciatorpediniere fossero stati posizionati in posizione di scorta avanzata notturna (4 km a proravia degli incrociatori, con un intervallo di 2 km tra ogni cacciatorpediniere), gli eventi successivi avrebbero potuto prendere una piega differente. Da molte parti, ancor oggi, si sostiene che ponendo la IX Squadriglia a poppavia degli incrociatori Cattaneo contravvenne alle regole vigenti sulla navigazione notturna in tempo di guerra, che prevedevano invece che i cacciatorpediniere venissero posizionati a proravia delle navi maggiori, formando uno schermo difensivo. In realtà, tuttavia, le norme di Squadra (come evidenziato dallo storico Francesco Mattesini, autore di una monumentale opera su Capo Matapan), prevedevano un'eccezione alla summenzionata regola: quella di condizioni pessime di visibilità notturna. In tal caso, le norme stabilivano che i cacciatorpediniere dovessero navigare – in singola o doppia linea di fila – a poppavia delle navi maggiori, anziché a proravia, perché in caso di incontro improvviso con unità nemiche avrebbero dovuto essere le navi maggiori ad aprire il fuoco per prime (un controsenso, in effetti, se si pensa che gli equipaggi di tali navi, a differenza di quelli dei cacciatorpediniere, non erano addestrati al combattimento notturno, e gli incrociatori di notte viaggiavano con i cannoni per chiglia, del tutto impreparati ad un'azione di fuoco): l'articolo 68 della direttiva SM-11-S del gennaio 1936 disponeva che "All'approssimarsi della notte le Unità del naviglio sottile che il C.C. [Comandante in Capo] intende far navigare in unione con le unità maggiori, vengono inviate di poppa alla formazione di queste, in unica e doppia linea di fila". Tanto che Supermarina, nelle relazioni sul disastro, non diede alcuna importanza al fatto che la IX Squadriglia si fosse trovata dietro e non davanti agli incrociatori (il primo a sollevare tale questione fu invece, nel dopoguerra, l'ammiraglio Iachino, che cercava di alleggerire la propria responsabilità dell'accaduto imputandolo anche ad errori commessi da Cattaneo). E "pessime condizioni di visibilità notturna" definisce esattamente la fatidica notte del 28 marzo, una notte senza luna, estremamente buia, con alcune nuvole che riducevano molto la visibilità, specie verso est. Dunque Cattaneo non contravviene alle regole, ma vi si attiene alla lettera, anche in considerazione del fatto che la carente visibilità potrebbe causare errori di riconoscimento con i cacciatorpediniere, qualora vengano posti a proravia, e specialmente sarebbe d'intralcio al tiro degli incrociatori in caso d'incontro con le unità britanniche. Peraltro, Cattaneo stesso (come Iachino) si aspetta di incontrare le unità britanniche – che anche lui pensa essere solo incrociatori e cacciatorpediniere, non corazzate – molto più tardi, quando il Pola sarà già stato preso a rimorchio, ed i cacciatorpediniere saranno stati disposti tutt'attorno agli incrociatori per proteggerli su tutti i lati. Alle 21.24 Iachino autorizza Cattaneo ad abbandonare il Pola qualora attaccato da forze nemiche di entità superiore, e dieci minuti più tardi inizia lo scambio di informazioni tra Zara e Pola per preparare le operazioni di rimorchio, una volta le navi di Cattaneo sarà giunte sul posto. All'insaputa di Cattaneo e di Iachino, però, già dalle 20.15 il radar dell'incrociatore britannico Orion, inviato con il resto della Forza B alla ricerca della formazione italiana, ha individuato il relitto galleggiante del Pola. Dopo aver effettuato vari rilevamenti radar senza essere riuscito ad identificare il contatto (il Pola non è infatti stato visivamente avvistato), l'ammiraglio Pridham-Wippell, comandante della Forza B, avendo comunicato al suo comandante in capo (l'ammiraglio Andrew Browne Cunningham, comandante della Mediterranean Fleet ed imbarcato sulla Warspite) la posizione della nave sconosciuta perché decida sul da farsi, decide di proseguire senza curarsene ulteriormente. Alle 21.55 (od alle 21.15, o poco dopo le 22) un altro degli incrociatori di Pridham-Wippell,

l'Ajax, rileva un nuovo contatto radar: stavolta sono tre navi, che si trovano cinque miglia a sud della Forza B (che è in quel momento nel punto 35°19′ N e 21°15′ E), su rilevamento compreso tra 190° e 252°. Sono probabilmente il Gioberti, il Carducci e l'Oriani, che assieme al resto della I Divisione stanno procedendo su rotta opposta a quella della Forza B, rispetto alla quale si trovano effettivamente poco più di cinque miglia a sud: Pridham-Wippell, però, pensa trattarsi di tre degli otto cacciatorpediniere della 14th Destroyer Flotilla del capitano di vascello Philip Mack, inviati anch'essi alla ricerca delle navi italiane: lo stesso pensa il comandante Mack, che ha ricevuto la comunicazione radio dell'avvistamento, e risponde all'Ajax che le navi da loro avvistate devono essere le sue. La Forza B, pertanto, alle 22.02 accosta verso nord per allontanarsi, onde evitare incidenti con le navi di Mack. Le navi di Cattaneo superano quindi indenni ed ignare sia la Forza B (passando a sud di essa) sia le navi di Mack (ad una decina di miglia di distanza), procedendo su rotta opposta. Ricevuta la segnalazione di Pridham-Wippell sul relitto del Pola (che ancora non si sa essere tale), Cunningham assume con le sue navi (Barham, Valiant, Warspite, Formidable ed i cacciatorpediniere Stuart, Havock, Griffin e Greyhound) rotta 280° per scoprire la sua identità, e distruggerlo. Dopo un'ora la Valiant, unica corazzata munita di radar, che subito dopo il mutamento di rotta ha iniziato a scandagliare la zona con il suo radar per cercare la nave immobilizzata, localizza il Pola 6 miglia a prua sinistra, e tutte le navi di Cunningham accostarono di 40° a sinistra. L'ammiraglio britannico pensa di trovarsi di fronte alla Vittorio Veneto: di conseguenza, ordina ai suoi cacciatorpediniere di scorta (Stuart ed Havock sono a dritta delle corazzate, Greyhound e Griffin a sinistra) di spostarsi tutti a dritta per liberare il campo di tiro verso sinistra, mentre 24 cannoni da 381 mm – l'armamento principale delle tre corazzate – vengono puntati verso il punto in cui il radar della Valiant ha localizzato la nave ignota, pronti ad aprire il fuoco non appena verrà avvistata con i binocoli. Alle 22.23, prima di completare la manovra di spostamento per liberare il campo di tiro delle corazzate, lo Stuart segnala Urgentissimamente a Cunningham "Unità sconosciuta per 250° a 4 miglia di distanza", seguito alle 22.25 da un'altra nave che comunica "J – 300 – 6", cioè "rilevo unità di superficie nemica per rombo 300° a distanza 6": sono le navi del gruppo «Zara», che vengono a soccorrere il Pola. Prima ancora che il messaggio dello Stuart venga ricevuto sulla Warspite, comunque, è il commodoro J. H. Edelsten, capo di Stato Maggiore di Cunningham, ad avvistare le navi italiane. Mentre tutte le vedette, i puntatori e gli ufficiali britannici cercano nel buio a sinistra, dove il radar della Valiant ha localizzato il relitto del Pola, Edelsten sta tranquillamente controllando l'orizzonte sulla destra, con un binocolo, dalla plancia ammiraglio della Warspite. Alle 22.25 Edelsten dice con calma a Cunningham di aver avvistato due grandi incrociatori, preceduti da uno di dimensioni minori, che stanno attraversando la rotta della formazione britannica a proravia della stessa, ad una distanza di un paio di miglia, sulla dritta. Il comandante della Mediterranean Fleet si accerta egli stesso dell'esattezza dell'avvistamento, ed il capitano di fregata Power, esperto nel riconoscimento delle navi italiane, conferma che si tratta di due incrociatori classe Zara e (erroneamente) uno da 5000-6000 tonnellate, probabilmente tipo Colleoni. Sono le navi di Cattaneo, in navigazione in linea di fila su rotta 130°. Le navi britanniche sono tutte munite di colorazione mimetica, che ne diminuisce di molto la probabilità di avvistamento, mentre quelle italiane, a parte il Fiume, hanno ancora la loro colorazione grigio chiaro, senza mimetizzazione, che le rende molto più visibili di notte. Proprio in quei minuti, alle 22.29, le navi di Cattaneo hanno avvistato un razzo Very rosso levarsi nel cielo a poca distanza, a 40° di prora sinistra: l'ha lanciato il Pola, per farsi vedere, temendo che le sagome scure che ha visto transitare nei suoi pressi poco prima siano le navi di Cattaneo, e che non l'abbiano visto (in realtà sono le corazzate di Cunningham). Di conseguenza la I Divisione, ridotta la velocità a 16 nodi, inizia ad accostare a sinistra, verso il punto da cui è partito il razzo. Cunningham ordina che la formazione accosti ad un tempo di 40° sulla dritta, ricostituendo la linea di fila sul rombo 280°; poi le torri dei cannoni delle tre corazzate vengono puntate nella direzione da cui provengono le navi della I Divisione. La Formidable riceve l'ordine di uscire dalla formazione ed allontanarsi verso destra, essendo al momento inutile ed anzi a rischio di essere coinvolta in un combattimento notturno nel quale non avrebbe modo di difendersi adeguatamente se attaccata. Sulle navi italiane nessuno sospetta di niente. Alle 22.30 la Warspite apre il fuoco per prima, da 3500 metri di distanza. Subito la seguono la Valiant e la Barham: ventiquattro cannoni da 381 mm riversano un diluvio di proiettili sui due incrociatori della I Divisione, mentre i proiettori del cacciatorpediniere Greyhound e delle corazzate illuminano lo Zara, il Fiume e l'Alfieri. Lo Zara ed il Fiume, colti completamente alla sprovvista, non hanno nemmeno il tempo di abbozzare una reazione: entrambi gli incrociatori vengono ridotti, in capo a tre minuti, a due relitti galleggianti, devastati dall'uragano di fuoco che si è abbattuto su di loro. Alle 22.35 (o 22.33) la Barham apre il fuoco per ultima, prima contro l'Alfieri e poi contro lo Zara. Poco dopo i proiettori delle navi britanniche avvistano tre dei quattro cacciatorpediniere della IX Squadriglia: ai britannici sembra che questi, sbucati da dietro gli incrociatori, si siano inizialmente diretti verso la formazione britannica e poi, probabilmente dopo aver lanciato i siluri, abbiano accostato a dritta per poi allontanarsi coprendosi la ritirata con cortine fumogene. Niente di tutto questo è in realtà avvenuto: le quattro unità della IX Squadriglia, benché – a differenza degli incrociatori – abbiano le proprie artiglierie ed i propri tubi lanciasiluri armati e

pronti al fuoco (come di norma per la navigazione notturna delle siluranti in tempo di guerra), sono state talmente colte di sorpresa e frastornate da quanto sta accadendo – all'iniziale sorpresa seguono violente e rapide raffiche di proiettili da 152 mm – che non sparano un colpo né tentano il contrattacco silurante. La loro posizione è particolarmente sfavorevole; sono centrati dal tiro delle navi britanniche, che sparano defilandosi dietro gli incrociatori della I Divisione: i cacciatorpediniere non possono così impiegare le armi, perché rischierebbero di colpire gli incrociatori di Cattaneo. L'Alfieri per primo, e subito dopo gli altri tre (per imitazione della manovra del caposquadriglia), accostano immediatamente a dritta per disimpegnarsi, ed accelerano tentando di fuggire coprendosi con cortine nebbiogene, senza capire cosa stia accadendo, investite dal tiro delle navi britanniche ed abbagliate dai fasci luminosi dei proiettori puntati su di esse. Gioberti ed Oriani accostano subito ad un tempo assumendo rotta sud (170°-180°), stendendo cortine di nebbia artificiale per occultarsi, mentre il Carducci esegue un'accostata di maggiore ampiezza. In questa fase Gioberti, Oriani e Carducci vengono a trovarsi su rotte parallele, in linea di rilevamento nell'ordine appena menzionato, costituendo un gruppo che si trova ad ovest rispetto alle altre quattro navi italiane (Gioberti ed Oriani hanno infatti accostato subito verso sud, mentre il Carducci lo ha fatto dopo la seconda accostata, per correggere in senso inverso una prima accostata troppo ampia). Il supposto attacco silurante dei cacciatorpediniere italiani porta però le corazzate (o forse solo la Warspite) ad aprire il fuoco con i cannoni di medio calibro (152 mm) verso le navi della IX Squadriglia (secondo fonti britanniche, proprio il Gioberti sarebbe stato il bersaglio della prima salva da 152 della Warspite, sparata alle 22.31 dal 2290 metri e su rilevamento 239°, che, insieme ad una salva da 381, inquadrò ma mancò il bersaglio perché, causa un'avaria al sistema di illuminazione automatico, il fuoco fu aperto in ritardo, quando la distanza dal bersaglio era già cresciuta eccessivamente), mentre i cacciatorpediniere britannici – Stuart, Havock, Griffin e Greyhound – si lanciano al contrattacco aprendo il fuoco con i propri cannoni. Nella confusione generale, anzi, l'Havock scorda di accendere i fanali di riconoscimento in uso nelle azioni notturne e viene perciò scambiato per italiano e fatto segno di due salve da 152 della Warspite, uscendone tuttavia indenne. Il Gioberti, non appena avvista le navi britanniche, accosta con tutta la barra a dritta, imitato da Oriani e Carducci, e si copre con cortine nebbiogene, cercando di disimpegnarsi alla massima forza. Alle 22.32 assume rotta 210°; tenta di puntare i tubi lanciasiluri sul brandeggio 105° sulla dritta, ma non lancia perché avvista a non più di 300 metri il Carducci, in accostata verso sud e già scaduto a poppavia del traverso, avvolto in una densa nube di fumo nero. Alle 22.36 il Gioberti assume rotta 270° ed emette una cortina fumogena per disturbare la punteria al nemico, alle 22.40 assume rotta 235° ed alle 22.41 ritorna per 260°. Intanto il Carducci, giunto all'altezza del Gioberti, assume rotta parallela alla sua e, passandogli di poppa, emette una cortina fumogena per coprirlo e permettergli di disimpegnarsi; il Gioberti, trovandosi dietro al Carducci, viene immediatamente occultato dalla cortina, e poco dopo anche l'Oriani vi si infila, così riuscendo a far perdere le proprie tracce alle navi nemiche. Per due volte il Gioberti interrompe la manovra di allontanamento (accostando dapprima verso ovest e poi verso nord/nordovest, ritenendo che le navi britanniche siano dirette verso ovest) per cercare di portarsi in una posizione idonea a lanciare i siluri contro le navi britanniche: la prima volta alle 22.31, quando accosta per breve tempo su rotta 170° e cerca di portarsi al lancio su brandeggio 105° a sinistra, contro tre unità britanniche identificate come di medio tonnellaggio (incrociatori), delle quali non riesce però ad apprezzare alcun elemento di conferma. Viene investito da violentissimo tiro nemico, ma prosegue nella manovra; il Gioberti non apre il fuoco coi cannoni, perché il direttore di tiro (che si trova sull'ala di plancia di dritta) ed i cannonieri sono costantemente abbagliati dai proiettori delle navi britanniche, che impediscono loro di distinguere adeguatamente le navi nemiche. Il capitano di corvetta Eugenio Henke, comandante in seconda del Gioberti, si trova in plancia e manda i tubi di lancio 90° a sinistra, pronti al lancio, ma non ordina di lanciare perché il campo di tiro del cacciatorpediniere è ingombrato dagli incrociatori della I Divisione, che si rischierebbe di colpire. Alle 22.32, ricevuta segnalazione che il campo di tiro è ora sgombro, il comandante Raggi ordina di accostare a dritta, per ripetere l'attacco tentando di portarsi in un'altra posizione più favorevole al lancio (il primo attacco è stato vanificato dall'intenso tiro nemico, effettuato con armi di ogni calibro). Il Gioberti accosta quindi a dritta per 170°, emettendo una cortina fumogena dal fumaiolo per disturbare il tiro nemico, che sta nuovamente inquadrando la nave con grande accuratezza; la nave mantiene tale rotta e seguita ad emettere fumo per cinque minuti, nei quali il tiro avversario va via via diminuendo in intensità ed efficacia. Alle 22.49, pertanto, l'unità italiana accosta nuovamente a dritta per 270°, per effettuare un lancio poppiero; ma viene nuovamente inquadrato da salve d'artiglieria nemiche, così che interrompe l'attacco e deve anzi accostare d'Urgenza a sinistra per schivare un siluro, la cui scia è stata avvistata a dritta. Secondo un autore britannico, sarebbe probabilmente stato l'attacco silurante del Gioberti, pur interrotto prima del lancio, ad indurre le corazzate britanniche a cessare il tiro ed allontanarsi. A quel punto, ad ogni modo, la I Divisione non esisteva già più. Abbandonato definitivamente ogni tentativo di contrattacco, il Gioberti avvista alle 22.55 un altro cacciatorpediniere italiano, nella luce dei proiettili illuminanti sparati dalle navi britanniche. Il Gioberti si allontana quindi verso sud insieme a tale unità, che Raggio stima essere l'Oriani;

esso si sta dirigendo verso sud, apparentemente danneggiato, inseguito da un'unità sottile. (Più verosimilmente era il Carducci, oppure erano due cacciatorpediniere britannici). Del resto della IX Squadriglia, l'Alfieri viene subito colpito ed immobilizzato dal tiro della Barham, e poi attaccato dai cacciatorpediniere Stuart ed Havock; si difende rispondendo al fuoco con cannoni e Mitragliere e lanciando alcuni siluri, ma viene colpito ancora ed affonda tra le 23.30 e mezzanotte. Il Carducci, come detto, tenta d'interporsi tra le navi britanniche ed il resto della IX Squadriglia stendendo una cortina nebbiogena per coprire le navi sorelle e permettere loro di mettersi in salvo, ma viene anch'esso colpito ed immobilizzato, autoaffondandosi in seguito (alle 22.41 il Gioberti vede un cacciatorpediniere incendiarsi a centro nave e spezzarsi in due; a bordo si ritiene che sia il Carducci). L'Oriani viene colpito e seriamente danneggiato alle 22.40 mentre tenta di aggirare la formazione britannica per attaccare col siluro, ma riesce ad allontanarsi. Intanto, dopo appena tre minuti di fuoco, le corazzate di Cunningham spengono i proiettori alle 22.32 ed accostano ad un tempo di 90° sulla dritta per evitare gli ipotetici (ma inesistenti) siluri lanciati dalla IX Squadriglia (in questa fase la Warspite tira alla cieca una salva da 381 contro i cacciatorpediniere italiani, cui è più vicina), dopo di che si allontanano rapidamente dal luogo dello "scontro". Su ordine di Cunningham, Stuart, Havock, Griffin e Greyhound rimangono sul posto per dare il colpo di grazia alle navi semidistrutte (i primi due, come detto, finiscono l'Alfieri ed il Carducci), mentre le tre corazzate e la Formidable si riuniscono e riformano la linea di fila, assumendo rotta 10°, per poi allontanarsi verso nordest. I quattro cacciatorpediniere britannici incroceranno a lungo nelle acque del disastro, attaccando saltuariamente i relitti galleggianti delle navi italiane. Alle 22.40, Griffin e Greyhound si mettono all'inseguimento di Gioberti ed Oriani, che hanno visto accostare verso ovest; aprono il fuoco e vedono alcuni colpi andare a segno (sull'Oriani), dopo di che le navi italiane, alle 23.20, accostano verso sud e si dileguano nell'oscurità, coprendosi con cortine fumogene. Secondo una versione, Griffin e Greyhound si spingono nella cortina fumogena stesa dal Carducci per inseguire Oriani e Gioberti, ma nella nebbia artificiale non riescono più a trovarli. Il Gioberti, intanto, si trova la rotta nuovamente sbarrata dal tiro nemico, che gli impedisce di riavvicinarsi alla nave identificata come l'Oriani; gli passa allora di poppa e, durante tale manovra di allontanamento, perde di vista la formazione britannica. A questo punto il Gioberti tenta ripetutamente di chiamare via radio il caposquadriglia Alfieri, dal quale però non ottiene risposta; cerca allora di contattare per radio l'Oriani ed il Carducci, chiedendo loro di dare notizia, ma nemmeno essi rispondono. I bagliori dell'azione di fuoco si sono ormai spenti, ed il Gioberti, solo nella notte, dirige per mezz'ora verso nord, cercando di riprendere contatto con le navi britanniche, che Raggio presume trovarsi in tale direzione. Ma non incontra più nessuno, né amico né nemico.

29 marzo 1941

Perso il contatto con tutte le altre unità e raggiunto il limite di autonomia, il Gioberti dirige da solo verso Augusta, base italiana più vicina. Alle cinque del mattino il Gioberti è la prima unità della I Divisione a mettersi in contatto con l'ammiraglio Iachino (che nelle ore precedenti ha ripetutamente chiamato tutte le unità della I Divisione, cercando di scoprire cosa sia accaduto, ma senza mai avere risposta), comunicando di aver perso il contatto con la I Divisione, di non ricevere alcuna risposta dalle altre navi della IX Squadriglia, di aver cercato il nemico fino al raggiungimento dei limiti d'autonomia e di essere ora diretto ad Augusta. Qui il cacciatorpediniere arriva alle 10.30 del 29 marzo. (Secondo una fonte ne sarebbe uscito nuovamente, dopo essers rifornito, per andare in cerca dell'Oriani, che non dava più sue notizie, e lo avrebbe trovato il 30 marzo mentre dirigeva verso Augusta con morti e feriti a bordo). Il Gioberti è così l'unica unità della I Divisione a sfuggire senza un graffio alla mattanza di Capo Matapan. Curiosamente, il Gioberti sarà invece l'unico cacciatorpediniere della IX Squadriglia ad essere menzionato per nome nel bollettino radiofonico britannico del 31 marzo 1941, nel quale lo si indica come una delle navi affondate. I britannici ritengono infatti, correttamente, di avere affondato due cacciatorpediniere, ma non ne conoscono i nomi (nessun naufrago di Alfieri e Carducci è stato recuperato dalle navi britanniche: i pochi sopravvissuti saranno salvati in seguito dal cacciatorpediniere greco Hydra e dalla nave ospedale italiana Gradisca), e per motivi sconosciuti (forse sulla base del racconto di qualche naufrago degli incrociatori) riferiscono inizialmente di aver affondato il Gioberti ed il Maestrale, nemmeno presente a Matapan. L'ammiraglio Iachino criticherà poi il comandante Raggio del Gioberti, ritenendo che il suo atteggiamento durante il contrattacco fosse stato piuttosto rinunciatario: il 5 maggio gli chiederà "Vogliate riferire le ragioni per le quali, passato il primo momento di sorpresa, non avete reagito nè tentato di reagire con le artiglierie contro le unità nemiche che Voi vedevate e che erano certamente a distanza di tiro", al che Raggio risponderà, il 20 maggio (dopo aver lungamente descritto l'accaduto), "Il GIOBERTI è venuto improvvisamente a trovarsi già a distanza ed in posizione di lancio al primo avvistamento di un proiettore e della contemporanea salva diretti sullo ZARA. La immediata contromanovra è stata intesa al fine di tentare un lancio multiplo su brandeggio largo nel pieno della formazione nemica rilevatasi subito dopo l'accensione di altri proiettori, e di accostare nel senso più conveniente per far variare in maggior misura il rilevamento (Accostata verso poppa del bersaglio). In questa fase l'impiego delle artiglierie, per le quali erano stati tempestivamente impartiti gli ordini di approntamento al tiro, è stato precluso dalla mancanza di tempo e dall'aver manovrato il Ct. per eseguire il lancio al più presto".

I successivi contrattacchi erano stati frustrati dalla mancanza di dati cinematici attendibili per lanciare i siluri e dal violento fuoco avversario, effettuato con l'ausilio del forte bagliore degli illuminanti, che aveva impedito di portarsi in posizione adeguata al lancio dei siluri. A seguito della perdita di Alfieri e Carducci a Matapan, la IX Squadriglia Cacciatorpediniere viene sciolta e le due unità superstiti vengono aggregate alla X Squadriglia (Maestrale, Grecale, Libeccio, Scirocco).

16 aprile 1941

Il marinaio ventitreenne Gennaro De Filippis, napoletano, imbarcato sul Gioberti, risulta disperso nel Mediterraneo Centrale.

24-30 aprile 1941

Il Gioberti, insieme ai cacciatorpediniere Ascari e Carabiniere, agli incrociatori pesanti Trieste e Bolzano della III Divisione ed all'incrociatore leggero Eugenio di Savoia della VII Divisione, scorta a distanza un convoglio (mercantili italiani Rialto e Birmania, mercantili tedeschi Marburg, Reichenfels e Kybfels, con la scorta diretta dei cacciatorpediniere Fulmine ed Euro e delle torpediniere Procione, Orione e Castore) in navigazione in convoglio da Napoli (da dove è partito alle 23 del 24) verso la Libia. A causa del mare mosso e delle notizie sugli spostamenti delle forze navali britanniche, il convoglio viene fatto sostare a Palermo e Messina (diviso in due gruppi) finché, riunito al largo Augusta, può infine partire per la Libia solo tra il 29 ed il 30 aprile. Giungerà indenne a Tripoli ale 23 del 1° maggio.

2 giugno 1941

Il Gioberti (capitano di fregata Marc'Aurelio Raggio), aggregato alla XVI Squadriglia Cacciatorpediniere, salpa da Augusta insieme al cacciatorpediniere Scirocco (capitano di fregata Domenico Emiliani) per scortare gli incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere (capitano di vascello Sesto Sestini, nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Guido Porzio Giovanola) ed Alberto Di Giussano (capitano di vascello Giovanni Marabotto) della IV Divisione, incaricati, con altre unità, di posare alcune spezzate dello sbarramento minato difensivo «T» al largo di Tripoli. Alle 18.10 Gioberti, Scirocco 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, Alvise 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 ad essere colto da un'avaria, questa volta al timone, ma riesce a ripararla 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), il Gioberti, lo Scirocco 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.

7 giugno 1941

Il Gioberti, insieme ai cacciatorpediniere Freccia (caposcorta), Saetta e Strale, salpa da Napoli alle 2.50 per scortare a Tripoli i trasporti truppe Esperia, Victoria e Marco Polo. Tra l'8 ed il 9 giugno il convoglio (che procede sulla rotta di levante di Malta) fruisce anche della scorta a distanza degli incrociatori pesanti Trieste e Bolzano (III Divisione Navale) e dei cacciatorpediniere Ascari, Lanciere e Corazziere.

9 giugno 1941

Il convoglio arriva a Tripoli alle 15.

12 giugno 1941

Gioberti, Freccia (caposcorta), Saetta e Strale ripartono da Tripoli per Napoli alle 15, scortando Esperia, Marco Polo e Victoria che tornano scarichi.

14 giugno 1941
Il convoglio giunge a Napoli alle 2.30.

25 giugno 1941
Il Gioberti, insieme ai cacciatorpediniere Aviere (caposcorta, capitano di vascello Luciano Bigi), Geniere ed Antonio Da Noli ed alla torpediniera Calliope, salpa da Napoli alle 4.30, per scortare a Tripoli un convoglio composto dai trasporti truppe Esperia (capoconvoglio, contrammiraglio Luigi Aiello), Marco Polo, Neptunia ed Oceania.
Il convoglio imbocca la rotta di levante (stretto di Messina e poi ad est di Malta), ritenuta, come detto, la più adatta per i convogli veloci per trasporto truppe; i suoi lati vantaggiosi sono una maggior elasticità per eventuali dirottamenti, maggior spazio di manovra, la possibilità di tenere il convoglio al di fuori del raggio d'azione degli aerosiluranti di Malta, la facilità di confondere il nemico circa la rotta seguita; i lati svantaggiosi, un percorso più lungo (per questo la si fa percorrere ai convogli più veloci), la possibilità di attacchi a sorpresa di navi di superficie inviate da Alessandria o da Tobruk (in mano britannica da gennaio), comunque poco probabile, e la maggior difficoltà a garantire scorta aerea di giorno.
Dopo aver attraversato lo stretto di Messina, la scorta del convoglio viene rinforzata dalla XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Ascari, Lanciere, Corazziere e Carabiniere; per altra versione il Lanciere faceva invece parte della scorta diretta, fin dall'inizio del viaggio) e più tardi (dal tramonto) dalla III Divisione (incrociatori pesanti Trieste e Gorizia), quest'ultima partita da Messina alle 19, quale scorta indiretta.
Alle 18.25, mentre le navi sono ancora a nord del parallelo di Murro di Porco (precisamente, a 32 miglia per 90° da Murro di Porco, non lontano da Siracusa), il convoglio viene avvistato da un ricognitore; alle 20.20, poco dopo che la scorta aerea (due bombardieri Savoia Marchetti S.M. 79 "Sparviero" e quattro caccia Macchi MC. 200) se ne è andata, ad eccezione di un singolo caccia che è ancora sul cielo del convoglio, vengono avvistati tre velivoli tipo Martin Maryland che volano a 2500 metri di quota, proprio sopra il convoglio. Viene dato l'allarme; sia i mercantili che i cacciatorpediniere aprono subito il fuoco con le mitragliere. Gli aerei sganciano cinque bombe, ma nessuna va a segno; si ritiene che uno degli attaccanti, colpito, sia caduto in mare in fiamme.
Alle 20.30, terminato il lancio, i bombardieri si allontanano, ma poco dopo un altro aereo avversario si avvicina da sinistra, volando a 1500 metri; fatto oggetto del violento tiro di tutte le navi del convoglio, rinuncia all'attacco e si allontana prima di poter giungere sulla verticale del convoglio. Da poppa sopraggiunge un altro Bombardiere, ma è seguito dall'unico caccia rimasto della scorta aerea, e lascia dietro di sé una scia di fumo; due membri del suo equipaggio si lanciano col paracadute, poi il Bombardiere precipita in mare. Alle 20.40 vengono avvistati altri due bombardieri, provenienti da dritta, anch'essi accolti dal tiro delle navi della scorta: uno dei due spara raffiche di mitragliera, poi si allontana senza sganciare bombe; l'altro giunge sul cielo del convoglio e sgancia una bomba, che cade in mare senza fare danni. Alle 21, Supermarina "informa" il convoglio che alle 18.35 questo è stato avvistato da un ricognitore avversario.
Alle 21.10 un bengala si accende a proravia del convoglio, a circa 3000 metri di quota (resta acceso 8-9 minuti); dato che l'esperienza precedente insegna che questo è il preludio ad un attacco di aerosiluranti, le navi della scorta iniziano ad emettere cortine fumogene, per occultare le navi del convoglio. Alle 21.29 gli aerosiluranti – velivoli dell'830th Squadron della Fleet Air Arm – attaccano: provenienti da dritta e restando in formazione, si portano a proravia del convoglio, poi sul suo lato sinistro, indi si separano ed attaccano dai quartieri prodieri. Le navi aprono il fuoco con le mitragliere. Vengono lanciati almeno quattro siluri: uno di essi passa vicino al Gioberti, che lo evita con la manovra. Mentre ancora non si è concluso l'attacco degli aerosiluranti, alle 21.37, vengono lanciati in mezzo al convoglio tre bengala che galleggiano sul mare (si tratta di fuochi al cloruro di calcio, una nuova invenzione al suo primo impiego nella battaglia dei convogli): due si spengono quasi subito, ma il terzo resta acceso per un paio di minuti, illuminando a giorno il convoglio con la sua fortissima luce gialla; le navi si diradano ed intanto avvistano sul loro cielo i fanalini di navigazione di altri aerei, contro i quali sparano con tutte le mitragliere. Gli aerei sganciano delle bombe di grosso calibro; nessuna va a segno, ma una esplode a pochi metri dall'Esperia, che subisce lievi danni ed alcune perdite tra il personale imbarcato.
Alle 21.45 gli aerei se ne vanno, inseguiti dal fuoco delle mitragliere; uno di essi, un Fairey Swordfish dell'830th Squadron F. A. A. (sottotenente D. A. R. Holmes, aviere J. R. Smith).
Tanto accanimento non è casuale. Il convoglio «Esperia» detiene infatti il dubbio onore di essere stato il primo convoglio ad essere attaccato sulla base delle informazioni fornite da "ULTRA", l'organizzazione segreta britannica dedita alla decrittazione dei messaggi in codice dell'Asse. Già il 23 giugno, due giorni prima della partenza, i britannici sanno così che un convoglio formato da Neptunia, Oceania, Marco Polo ed Esperia (in realtà, inizialmente, i britannici commettono un errore ed identificano la quarta nave come Victoria, ma questo viene prontamente corretto il 24 giugno), scortato da cinque cacciatorpediniere, deve partire da Napoli alle 3.30 diretto a Tripoli, con arrivo previsto per le 16.30 del 27, navigando ad una velocità di 17,5 nodi. Ulteriori intercettazioni, sempre compiute il 23 giugno, permettono ai britannici di apprendere anche che il convoglio deve attraversare il parallelo 34°30' N alle sette del mattino del 26, che sarà scortato anche da aerei, e che dopo aver scaricato i materiali dovrà tornare a Napoli seguendo la rotta ad ovest della Sicilia.

26 giugno 1941
Vista la violenza degli attacchi aerei, nel fondato timore che essi debbano proseguire per il resto della notte ed anche la mattina successiva – mentre

il convoglio è al di fuori del raggio operativo della caccia italiana –, oltre che in seguito alla notizia dell'avvistamento di un sommergibile in agguato lungo la rotta del convoglio (avvistato ed attaccato da un velivolo della ricognizione marittima), Supermarina ordina sia al convoglio che alla III Divisione di dirottare su Taranto. Qui le navi giungono alle 17.

27 giugno 1941
Il convoglio riparte da Taranto per Tripoli alle 17, con scorta diretta ed indiretta invariate, seguendo una rotta che lo tenga quanto più possibile lontano da Malta. Anche questa volta "ULTRA" intercetta e decifra i relativi messaggi, ma stavolta la reazione britannica sarà assai meno violenta e tempestiva.

28 giugno 1941
In mattinata il convoglio viene avvistato da un ricognitore britannico; il segnale di scoperta da esso lanciato viene però intercettato e decifrato da Supermarina, che ne informa il convoglio. Questi modifica allora notevolmente la rotta, ma nel pomeriggio viene avvistato di nuovo; non si verificano però attacchi aerei durante il giorno, né nella notte successiva.

29 giugno 1941
Intorno alle 9 il convoglio, giunto in prossimità di Tripoli ed ormai lasciato dalla III Divisione (che rientra a Messina, dove giunge alle 11) ma raggiunto dalla scorta aerea (due caccia Macchi MC. 200, due S.M. 79 e due idrovolanti CANT Z. 501) viene attaccato da bombardieri britannici, i quali sganciano poche bombe che non causano nessun danno. Il convoglio giunge a Tripoli alle 10.30 (o 11.15). Nemmeno con l'arrivo in porto, però, le traversie sono finite: tra le 18.30 ed il 19.45 alcuni ricognitori britannici sganciano delle bombe sul porto, senza colpire le navi (i trasporti hanno comunque già sbarcato le truppe, subito allontanate dal porto); dalle 21.48 alle 23.49 il porto viene nuovamente attaccato da un nutrito numero di bombardieri, ma le molte bombe lanciate finiscono anch'esse in mare (alcune, inesplose, vengono scambiate per mine magnetiche, tanto che all'alba si inizia un'operazione di dragaggio magnetico per preparare una rotta d'uscita di sicurezza: ma di mine non ve ne sono).

30 giugno 1941
Alle 9.15 (o 9.30) quattro bombardieri britannici Bristol Blenheim, provenienti da ovest, arrivano sul porto di Tripoli a motore spento, volando a bassissima quota; la fittissima foschia, causata da forte ghibli, impedisce alle stazioni di vedetta di avvistarli prima che giungano sul porto. In un fulmineo attacco, i Blenheim colpiscono l'Esperia, causando danni e vittime. Alle 20, nel corso di un nuovo attacco aereo sul porto, Gioberti, Aviere (caposcorta), Geniere e Da Noli ripartono per scortare a Napoli Esperia (sommariamente riparata ed in grado di riprendere a navigare), Neptunia e Marco Polo. Nella notte si uniscono al convoglio anche l'Oceania ed il Lanciere, a loro volta salpati da Tripoli alle 22. Questa volta si seguono le rotte di ponente.

2 luglio 1941
Il convoglio arriva a Napoli alle 7.

16 luglio 1941
Gioberti, Oriani, Lanciere, Geniere e la torpediniera Centauro salpano da Taranto per Tripoli alle 16, scortando i trasporti truppe Marco Polo, Neptunia ed Oceania. Gli incrociatori pesanti Trieste e Bolzano (III Divisione Navale) ed i cacciatorpediniere Ascari, Corazziere e Carabiniere forniscono scorta a distanza. Secondo alcune fonti il convoglio sarebbe infruttuosamente attaccato, alle 13.35 (23 miglia a sud-sud-ovest di Messina), dal sommergibile britannico Unbeaten, ma si tratta probabilmente di un errore.

18 luglio 1941
Il convoglio giunge a Tripoli alle 14.30.

19 luglio 1941
Gioberti, Oriani, Lanciere e Geniere (caposcorta) lasciano Tripoli per Taranto alle 20.30, scortando Neptunia, Oceania e Marco Polo. La III Divisione Navale fornisca ancora scorta indiretta.

21 luglio 1941
Il convoglio giunge a Taranto alle 16.30.

27 luglio 1941
Gioberti, Oriani, Aviere (caposcorta), Geniere e Camicia Nera salpano da Taranto per Tripoli alle 14, scortando Marco Polo, Neptunia ed Oceania diretti a Tripoli lungo la rotta di levante. Le navi si tengono molto a levante di Malta, per restare fuori dal raggio d'azione degli aerosiluranti ivi basati, dirigendo all'incirca a metà strada fra Napoli e Bengasi, salvo accostare per Tripoli la sera del 28, evitando i ricognitori nemici. Il sommergibile britannico Otus (tenente di vascello Richard Molyneux Favell), inviato ad intercettare il convoglio in posizione 34°25' N e 19°40' E, non riesce a trovarlo.

29 luglio 1941
Il convoglio raggiunge Tripoli alle 13; dopo che i tre trasporti hanno sbarcato le truppe, essi ripartono già alle 21 per tornare a Napoli, sempre scortati da Gioberti, Oriani, Aviere (caposcorta), Geniere e Camicia Nera. Rotta di ponente.

31 luglio 1941
Il convoglio arriva a Napoli alle 4.

4 agosto 1941
Gioberti, Oriani, Aviere (caposcorta), Geniere, Camicia Nera e Calliope salpano da Napoli alle 21 diretti a Tripoli, scortando un convoglio formato dai piroscafi Castelverde, Aquitania, Nita, Nirvo ed Ernesto.

5 agosto 1941
Alle 13 si unisce al convoglio anche la moderna motonave cisterna Panuco (per altra fonte, Pozarica), proveniente da Palermo.

6 agosto 1941
Durante il pomeriggio, a sud di Pantelleria, il convoglio viene avvistato da ricognitori britannici; i segnali di scoperta da questi lanciati vengono immediatamente intercettati sia dal caposcorta che da Supermarina, il che permette di intuire che un attacco aereo da Malta è imminente. Alle 16.40 vengono avvistati aerei britannici, che tuttavia non attaccano, probabilmente perché il convoglio è ancora munito di robusta scorta aerea (due bombardieri Savoia Marchetti S.M. 79 "Sparviero" e sei aerei da caccia).

Dopo una incerta puntata contro il convoglio, gli aerei nemici si allontanano alle 16.48. Alle 22, quando – calato il buio – non vi è più scorta aerea, i britannici tornano all'attacco: l'Aviere avvista cinque aerosiluranti (sono Fairey Swordfish dell'830th Squadron della Fleet Air Arm) di prora a sinistra, cioè nella direzione di Malta (ed anche della luna), ad un centinaio di metri di quota. I cacciatorpediniere di prua aprono il fuoco per primi con le loro mitragliere, subito imitati dai piroscafi ed in breve da tutte le navi del convoglio. Nonostante l'intenso e serrato tiro delle navi, gli aerei britannici non demordono; tagliano la rotta del convoglio passandogli 400 metri a proravia, indi defilano controbordo ai piroscafi e lanciano cinque bengala, di cui tre (molto luminosi) rimangono sospesi in aria e due si depositano sulla superficie del mare, galleggiando ed emettendo poca luce. Viene dato l'allarme, ed i mercantili – molto ben affiatati tra loro e con la scorta, grazie alle precedenti navigazioni compiute insieme: si cerca di far navigare sempre insieme le stesse navi proprio per questo scopo – accostano mettendo la prua sulla luna, così da minimizzare la sagoma e di conseguenza il bersaglio; la Calliope ritiene di vedere un aereo precipitare in fiamme a poppavia del convoglio. Gli aerosiluranti finiscono con lo sganciare un po' a casaccio, ma un siluro va egualmente a segno: la vittima è il Nita, ultimo della formazione, colpito alle 22.10. Calliope e Camicia Nera rimangono ad assisterlo.

7 agosto 1941

Dopo ulteriori attacchi aerei, il Nita affonda all'1.30. Calliope e Camicia Nera recuperano tutti gli uomini a bordo, tranne uno. Alle 5.50 il resto del convoglio, che prosegue verso Tripoli a 7 nodi, avvista a poppavia del traverso, sulla sinistra, due bombardieri britannici Bristol Blenheim (appartenenti al 105th Squadron della Royal Air Force), che si avvicinano volando a bassa quota. È l'alba; la scorta aerea non è ancora arrivata. Uno dei Blenheim mantiene le distanze, l'altro si avvicina con decisione: piroscafi e navi scorta aprono il fuoco con cannoni e mitragliere. Il Blenheim si tiene basso fino a poche centinaia di metri dal convoglio, indi cabra e lancia quattro bombe contro l'Aquitania, che non subisce danni seri (due bombe esplodono in mare, provocando danni da schegge; altre due rimbalzano contro la murata, per poi cadere in mare inesplose), per poi allontanarsi sorvolando gli altri piroscafi. Il secondo Blenheim, compiuto un ampio giro, si porta a poppa dritta del convoglio ed attacca a sua volta: accolto dal violentissimo fuoco delle navi, non sgancia le bombe, ma passa tra mercantili e navi della scorta volando bassissimo sul mare, si allontana, fa un altro giro, si porta nuovamente a poppa dritta del convoglio e torna alla carica. Di nuovo, piroscafi e navi da guerra aprono un furioso tiro contraereo con cannoni e mitragliere; l'aereo rinuncia di nuovo a sganciare le bombe, passa bassissimo (2-3 metri sopra la superficie del mare) tra i piroscafi e stavolta si allontana definitivamente verso est. Alle 6.10, ad attacco ancora in corso, giunge sul cielo del convoglio un idrovolante CANT Z. 1007 della Regia Aeronautica (che però non vede il Blenheim); più tardi arrivano anche un S.M. 79 e due caccia biplani FIAT CR. 42. Alle 6.45 il convoglio attraversa una zona ove la sera prima è stato avvistato un sommergibile, pertanto i mercantili zigzagano, mentre le navi scorta evoluiscono ad alta velocità e lanciano bombe di profondità. A mezzogiorno Tripoli comunica di essere sotto bombardamento aereo, ed alle 12.35 vengono avvistati tre aerei sospetti in lontananza, sulla sinistra; non si verificano, però, altri attacchi. Il resto del convoglio raggiunge Tripoli alle 18.

8 agosto 1941

Gioberti, Oriani, Aviere (caposcorta) e Camicia Nera lasciano Tripoli alle 15 per scortare a Napoli le motonavi Andrea Gritti, Vettor Pisani, Rialto ed Ankara (tedesca).

10 agosto 1941

Il convoglio arriva a Napoli alle 9.30.

19 agosto 1941

Alle due di notte il Gioberti, insieme all'Oriani ed ai cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi (caposcorta, contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone) e Nicoloso Da Recco, salpa da Napoli diretto a Tripoli per scortarvi un convoglio veloce composto dai trasporti truppe Esperia, Marco Polo (capoconvoglio, contrammiraglio Francesco Canzonieri), Neptunia ed Oceania. Il convoglio deve seguire la rotta che passava a ponente di Malta, passando per il Canale di Sicilia, Pantelleria e le Kerkennah.

Alle 13.30 si unisce alla scorta la vecchia torpediniera Giuseppe Dezza, proveniente da Trapani, ed alle 14.50, sempre quale rinforzo, anche i cacciatorpediniere Maestrale, Grecale e Scirocco.

Vi è inoltre una scorta aerea, presente continuamente durante le ore diurne fino alle 21 (sia nel Tirreno che nel Canale di Sicilia), consistente in bombardieri S.M. 79 e caccia FIAT CR. 42 nonché, nel tardo pomeriggio del 19, idrovolanti CANT Z. 506 in funzione antisommergibili.

Il convoglio procede a zig zag, seguendo la rotta che passa a ponente di Malta, passando per il Canale di Sicilia, Pantelleria e le Kerkennah.

Nel tardo pomeriggio il convoglio, che si trovava a nord di Pantelleria, 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 (inizialmente i soli fumaioli, a 8700 metri di distanza per 325°; le navi intere alle 18.22, quando la distanza era scesa a 7315 metri) in posizione 37°02' N e 12°00' E, circa 15 miglia a nord di Pantelleria, ed alle 18.31 lancia tre siluri (un quarto non parte) da 5945 metri; le armi passano tutte molto a 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 viene interrotta da un'accidentale perdita di assetto, e dal contemporaneo rapido avvicinamento di un cacciatorpediniere, avvisato da un aereo che lo ha avvistato alle 18.15. Tra le 18.36 e le 19.25 Gioberti e Vivaldi bombardano l'Urge con bombe di profondità, senza riuscire a danneggiarlo, ma costringendolo a ritirarsi verso nordovest ed a 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 la diramazione del segnale «Scie di siluri a sinistra».

20 agosto 1941

All'una di notte Maestrale e Grecale lasciano il convoglio per tornare a Trapani, mentre alle 8.30 – quando il convoglio imbocca la rotta di sicurezza numero 3 (rotta vera 138°) – si aggregano alla scorta la torpediniera Partenope (con funzioni di pilotaggio) e due MAS inviati da Tripoli; il convoglio è inoltre preceduto da un gruppo di dragamine, che già da diverse ore stanno passando a setaccio quel tratto di mare. Le navi procedono a 17 nodi di velocità, zigzagando fin dall'alba (tranne la Partenope); pur essendo già sulla rotta di sicurezza, il caposcorta ha preferito mantenere la formazione di navigazione in mare aperto e lo zigzagamento, quale ulteriore precauzione contro i molti sommergibili che si sapeva infestare le acque antistanti le coste della Libia. In prossimità del punto «A» di atterraggio a Tripoli, l'Oriani lancia sei bombe di profondità a scopo intimidatorio.

Il convoglio procede su quattro colonne, due di mercantili e due di navi scorta: da sinistra, una prima colonna formata da Vivaldi (a proravia) e Gioberti (poppavia, al traverso a sinistra dell'Esperia), con un MAS sul lato esterno; più a dritta, la colonna formata da Marco Polo (a proravia) ed Esperia (a poppavia); a dritta di queste, la Neptunia seguita dall'Oceania (al traverso a dritta dell'Esperia); poi un altro MAS (a proravia sinistra della Neptunia) e, sul lato esterno a dritta, una colonna formata da Da Recco (a proravia), Oriani (al centro) e Scirocco (a poppavia). La Partenope procede in testa al convoglio, mentre la Dezza lo chiude in coda, a poppavia di Esperia ed Oceania.

Fin dall'alba del 20 torna sul cielo del convoglio la scorta aerea, costituita da due caccia e da due idrovolanti CANT Z. 501 per scorta antisommergibili.

Tra le 6.36 e le 7.25 il sommergibile britannico Unique (tenente di vascello Anthony Richard Hezlet) avvista la Partenope ed i MAS diretti incontro al convoglio e tre dei dragamine (che passano a circa un miglio di distanza del sommergibile, più vicini alla costa): ciò gli permette di dedurre la posizione del canale dragato, e di posizionarsi vicino al suo imbocco per attendere il previsto arrivo del convoglio. Alle 9.56 il sommergibile avvista nel punto 33°03' N e 13°03' E, a otto miglia per 305°, quattro transatlantici in avvicinamento con rotta 155°; alle 10.10 la distanza si è ridotta a 5945 metri, e Hezlet inizia a distinguere alcune unità della scorta. 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.

Alle 10.20 l'Esperia viene colpito in rapida successione da tre siluri, ed inizia rapidamente a sbandare sulla sinistra.

Il resto del convoglio accosta immediatamente sulla dritta, come prescritto dalle norme, poi il Marco Polo segnala alle altre navi di seguirlo e dirige a tutta forza verso il vicino porto, preceduto dalla Partenope e seguito dagli altri trasporti (arriveranno tutti indenni a Tripoli, alle 12.30).

Pochi minuti dopo il siluramento, i velivoli della scorta aerea sganciano alcune bombe contro l'Unique, circa un chilometro al traverso a sinistra dell'Esperia; a questo punto il caposcorta Nomis di Pollone, acclarato che la nave è stata silurata da un sommergibile (prima vi era incertezza, sulle altre unità, se le esplosioni fossero dovute a siluri oppure a mine), ordina al Gioberti ed ai MAS di dare la caccia al sommergibile, al Da Recco di accompagnare i trasporti nel primo tratto dell'allontanamento (poi lo richiama perché si unisca al Gioberti nella caccia antisommergibili) ed a Dezza, Oriani e Scirocco di provvedere al salvataggio dei naufraghi, cui inoltre partecipa con il suo stesso Vivaldi.

In soli dieci minuti l'Esperia affonda nel punto 33°03' N e 13°03' E, a 11 miglia per 318° dal faro di Tripoli, tra il caos totale dovuto al panico che ha invaso le truppe imbarcate.

Per un'ora e mezza Oriani, Vivaldi, Scirocco e Dezza recuperano dal mare centinaia di naufraghi; mezzogiorno sopraggiungono tre rimorchiatori ed alcuni motovelieri di Marina Tripoli; dato che le navi della scorta hanno già recuperato la maggior parte dei superstiti, ed è pericoloso che si trattenessero ancora in zona insidiata dai sommergibili con centinaia di naufraghi a bordo, Nomis di Pollone ordina ad Oriani e Scirocco di raggiungere Tripoli, e lascia sul posto i rimorchiatori e motovelieri di Marina Tripoli per completare l'opera di salvataggio, sotto la protezione della Dezza.

Grazie all'operato delle unità soccorritrici, ben 1139 dei 1182 uomini imbarcati sull'Esperia (oltre il 96 %) vengono tratti in salvo, nonostante la rapidità e caoticità dell'affondamento.

Terminata la caccia senza risultato positivo, il Gioberti entra a Tripoli.

21 agosto 1941

Il Gioberti lascia Tripoli alle 17 insieme a Vivaldi (caposcorta), Oriani, Da Recco e Scirocco, per scortare a Napoli Marco Polo, Neptunia ed Oceania.

Durante la notte le navi vengono violentemente attaccate da aerei, ma le unità della scorta vanificano l'attacco emettendo cortine fumogene e dirottando la formazione.

23 agosto 1941

Il convoglio giunge a Napli alle 7.

29 agosto 1941

Il Gioberti, insieme ai cacciatorpediniere Aviere (caposcorta), Camicia Nera, Emanuele Pessagno, Antonio Da Noli ed Antoniotto Usodimare, salpa da Napoli per Tripoli alle 11.15, scortando i grossi trasporti truppe Victoria, Neptunia ed Oceania.

A mezzogiorno il sommergibile britannico Urge (tenente di vascello Edward Philip Tomkinson) avvista il convoglio mentre transita nella Bocca Piccola diretto verso sud, per poi disporsi su due colonne (Neptunia e Oceania nella colonna di dritta, Victoria da sola in quella di sinistra) ed assumere rotta 215°. Dopo essere temporaneamente sceso a 15 metri (dalle 12.14 alle 12.16) per non essere avvistato da un cacciatorpediniere che ha ridotto le distanze, alle 12.18 l'Urge, nel punto 40°25' N e 14°25' E (al largo di Capri), lancia tre siluri da 3660 metri contro il trasporto più vicino: la Victoria, che Tomkinson ha scambiato per un più grande e vecchio transatlantico del tipo "Duilio". La motonave viene mancata dai siluri, così come l'Urge viene mancato dalle 26 bombe di profondità gettate dalla scorta tra le 12.24 e le 12.55 (nessuna esplode particolarmente vicino al sommergibile), così ritirandosi verso sudest con l'errata impressione di avere colpito il bersaglio.

31 agosto 1941

Alle 6.30 il sommergibile britannico Upholder (tenente di vascello Malcolm David Wanklyn) rileva rumori di navi in avvicinamento, nota del fumo e poi avvista il convoglio (con i trasporti truppe disposti su due colonne) in avvicinamento su rotta 250°, poi 225°. Avvicinatosi con un'accostata verso nord, il battello britannico lancia una salva di quattro siluri, da 5500-6400 metri di distanza, alle 7.10, contro Neptunia e Oceania (in posizione 32°50' N e 13°55' E, a levante di Tripoli). Nessuna delle armi va a segno, e dalle 7.16 alle 7.30 due dei cacciatorpediniere contrattaccano con il lancio di 23 bombe di profondità, che tuttavia non danneggiano l'Upholder il quale frattanto si ritira verso nord.

Il convoglio giunge a Tripoli alle 9.30.

Gioberti, Pessagno, Usodimare, Da Noli, Aviere (caposcorta) e Camicia Nera ripartono da Tripoli già alle 20.30, scortando Victoria, Neptunia ed Oceania che rientrano vuote a Taranto.

2 settembre 1941

Il convoglio arriva a Taranto alle 15.

16 settembre 1941

Il Gioberti salpa da Taranto alle 20.20, insieme ai cacciatorpediniere Da Recco (caposcorta, capitano di vascello Stanislao Esposito), Pessagno, Da Noli, Usodimare ed Oriani, per scortare a Tripoli un convoglio veloce formato dalle motonavi Vulcania, Neptunia ed Oceania, cariche di truppe italiane e tedesche.

Il convoglio non segue subito la rotta diretta per Tripoli, mantenendosi invece molto più ad est, in modo da tenersi al di fuori del raggio operativo degli aerosiluranti di base a Malta (è previsto di accostare per Tripoli solo quando si sarà giunti nei pressi della costa libica). Inizialmente la navigazione del convoglio si svolge approssimativamente lungo la tangente al cerchio avente centro Malta e raggio 160 miglia; poi, dopo l'accostata, le navi imboccheranno un corridoio stretto tra il predetto cerchio di raggio 160 miglia, a nord, ed i campi minati, a sud.

E proprio nel tratto finale di questo "corridoio", dove il percorso è obbligato, sono stati inviati in agguato, a seguito di decrittazioni di "ULTRA" su orari e rotte del convoglio, quattro sommergibili britannici: l'Unbeaten (100 miglia ad est di Tripoli), l'Upholder (10 miglia a nordovest dell'Unbeaten) e l'Upright (20 miglia a nordovest dell'Unbeaten), a formare uno sbarramento perpendicolare alla presunta rotta dei convogli diretti da Tripoli e provenienti da est; e l'Ursula, 30 miglia ad est di Tripoli, all'imbocco della rotta di sicurezza.

17 settembre 1941

In mattinata, il convoglio viene avvistato da un ricognitore britannico, avvistato dall'Usodimare alle otto del mattino. Alle 16.52 l'Usodimare avvista un sommergibile su rilevamento 140°, a 7000 metri di distanza; mentre il convoglio accosta a dritta, Pessagno ed Usodimare, che sono in posizione di scorta laterale a sinistra, lasciano la formazione e danno la caccia al sommergibile; il Gioberti viene mandato dal caposcorta a rimpiazzare il Pessagno, e riceve ordine, unitamente al Da Noli, di lanciare bombe di profondità a scopo intimidatorio (qualora dovesse trovarsi in zona anche un secondo sommergibile). Alle 17.20 Pessagno ed Usodimare si riuniscono al convoglio che, già pochi minuti dopo l'avvistamento, è tornato sulla rotta originaria (180°). Probabilmente si è trattato di un falso allarme, non risultando che vi fossero sommergibili britannici nella zona attraversata in quel momento.

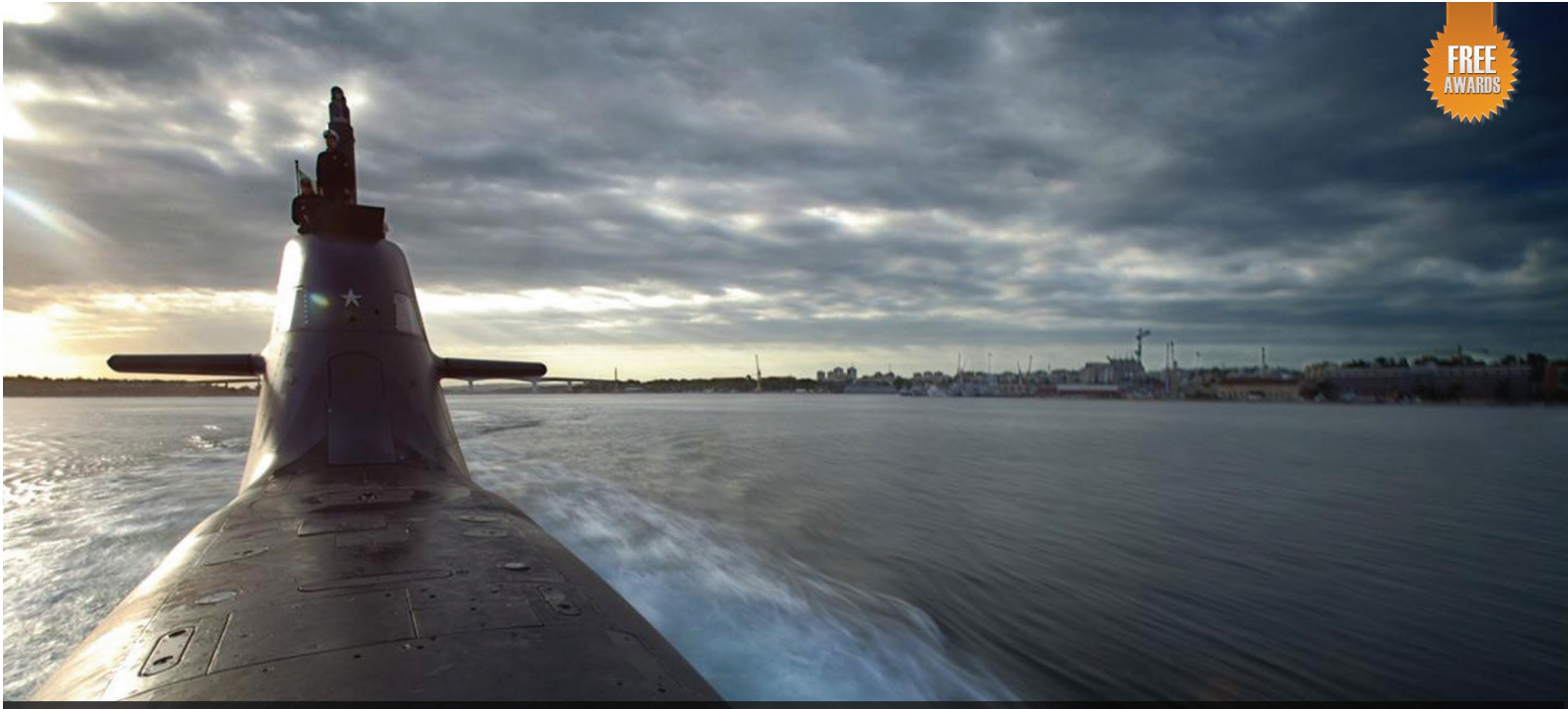
Alle 19.15 il convoglio assume rotta 255° (per giungere al punto di atterraggio "B", tra Homs e Tripoli), ed alle 21.05 il Pessagno segnala al caposcorta l'avvistamento di un bengala del tipo utilizzato dai britannici, spentosi immediatamente.

Il convoglio procede con le motonavi disposte in formazione a triangolo (Oceania a dritta, Vulcania a sinistra, Neptunia in coda tra le due), con i cacciatorpediniere tutt'intorno (il Da Recco in testa, quale caposcorta).

18 settembre 1941

Alle 3.30 appare la luna all'ultimo quarto, a poppavia sinistra del convoglio. Alcuni minuti prima, alle 3.07, l'Unbeaten (il più a sud dei tre sommergibili dislocati a cavallo della rotta) ha avvistato le navi italiane dirette verso Tripoli; essendo troppo lontano per lanciare i siluri con concrete possibilità di successo, il battello britannico comunica l'avvistamento per radio ai tre "colleghi" in agguato nelle vicinanze, che ricevono tutti il messaggio. Anche Supermarina intercetta e decifra il messaggio dell'Unbeaten, che ritrasmette il prima possibile al Da Recco, per avvisarlo: ma è già troppo tardi.

[Continua] ./.



www.assoradiomarinai.it

THE BEST ARMI AWARD

INTERNATIONAL SUBMARINES AWARD



I.S.A. BRONZE

Obtained with 5 different submarines call-sign contacts around of the world and 10 country DXCC List (see in the web site).



I.S.A. SILVER

Obtained with 10 different submarines call-sign contacts around of the world and 20 country DXCC List (see in the web site).



I.S.A. GOLD

Obtained with 20 different submarines call-sign contacts around of the world and 30 country DXCC List (see in the web site).

An International free award, from A.R.M.I. easy and beautiful award! If you like the Navy, this is what you want! Just ask information!

Associazione Radioamatori Marinai Italiani
info@assoradiomarinai.it

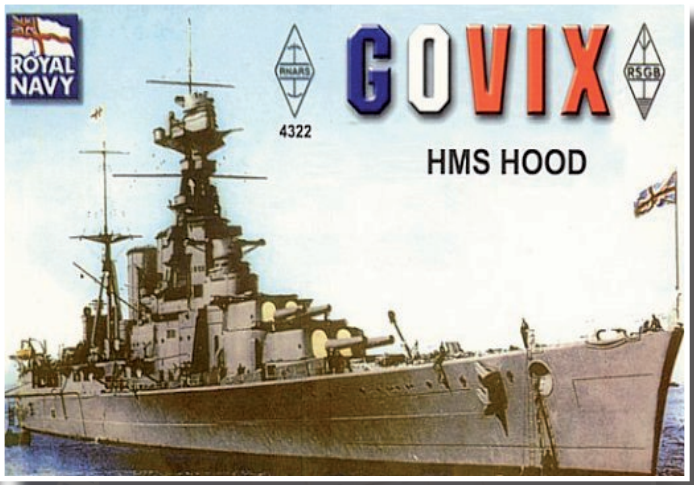
Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR) - ITALY

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.




DG15ØZRS
GERMAN
AMATEUR
RADIO
STATION
SAR
150 Jahre Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger


ROYAL NAVY
GOVIX
4322
HMS HOOD


CIRCULO DE SUBOFICIALES DE LA
PREFECTURA NAVAL ARGENTINA
LU16CSP
PREFECTURA
30 DE JUNIO - DÍA DE LA
"PREFECTURA NAVAL ARGENTINA"

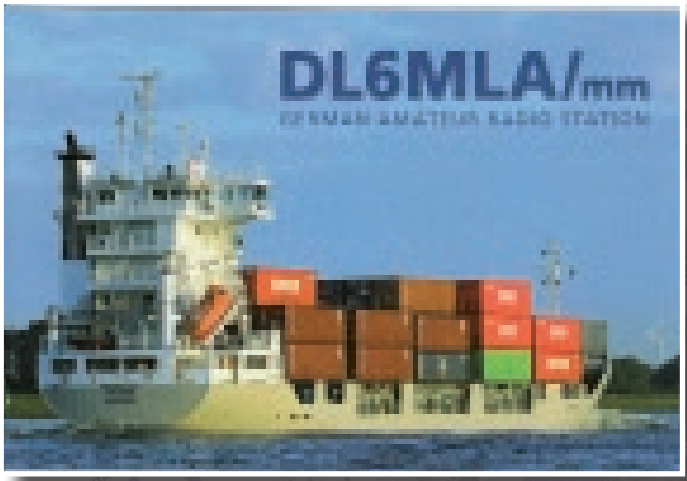

LCI (L) 1091
LANDING CRAFT INFANTRY
MOORED HUMBOLDT BAY, EUREKA CALIF
AND
HUMBOLDT AMATEUR RADIO CLUB
OCT 13 – 14 2007
KA6PGN
MICHAEL W BRENNAN

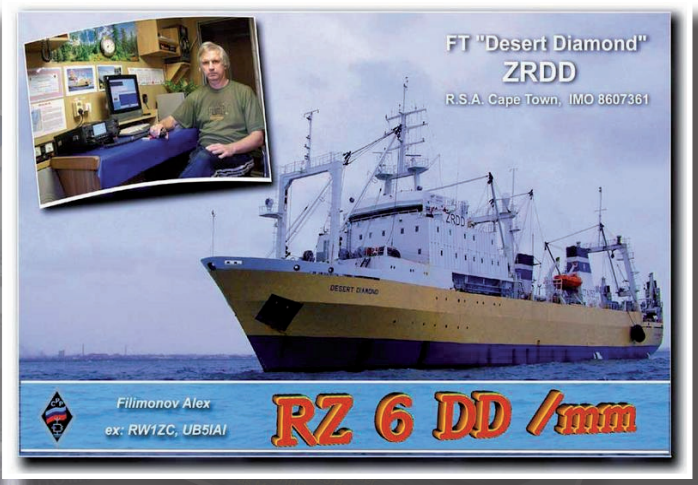

NJ6VT
USS PAMPANITO ARC
Pier 45 San Francisco, CA


OE6XMF
Kapt Franz Scheriau
und OP SeppOE6ESG
FREDERIC MISTRAL
MFCA Marine Funker Club Austria


50th Anniversary of the Royal Naval Amateur Radio Society
ON50RN
ON8SUB ON4BRN OR0OST
K193
HMS Buttercup


PI 9 MER
MARAC 750
A856


DL6MLA/mm


FT "Desert Diamond"
ZRDD
R.S.A. Cape Town, IMO 8607361
Filimonov Alex
ex: RW1ZC, UB5IAI
RZ 6 DD /mm


R1ZBB


R6CF/MM
Корабль боевой славы артиллерийский
крейсер Михаил Кутузов
105

FOTO STORICHE



Dragamine (ex. Torpediniera) Giuseppe Cesare ABBA (1913 - 1958)

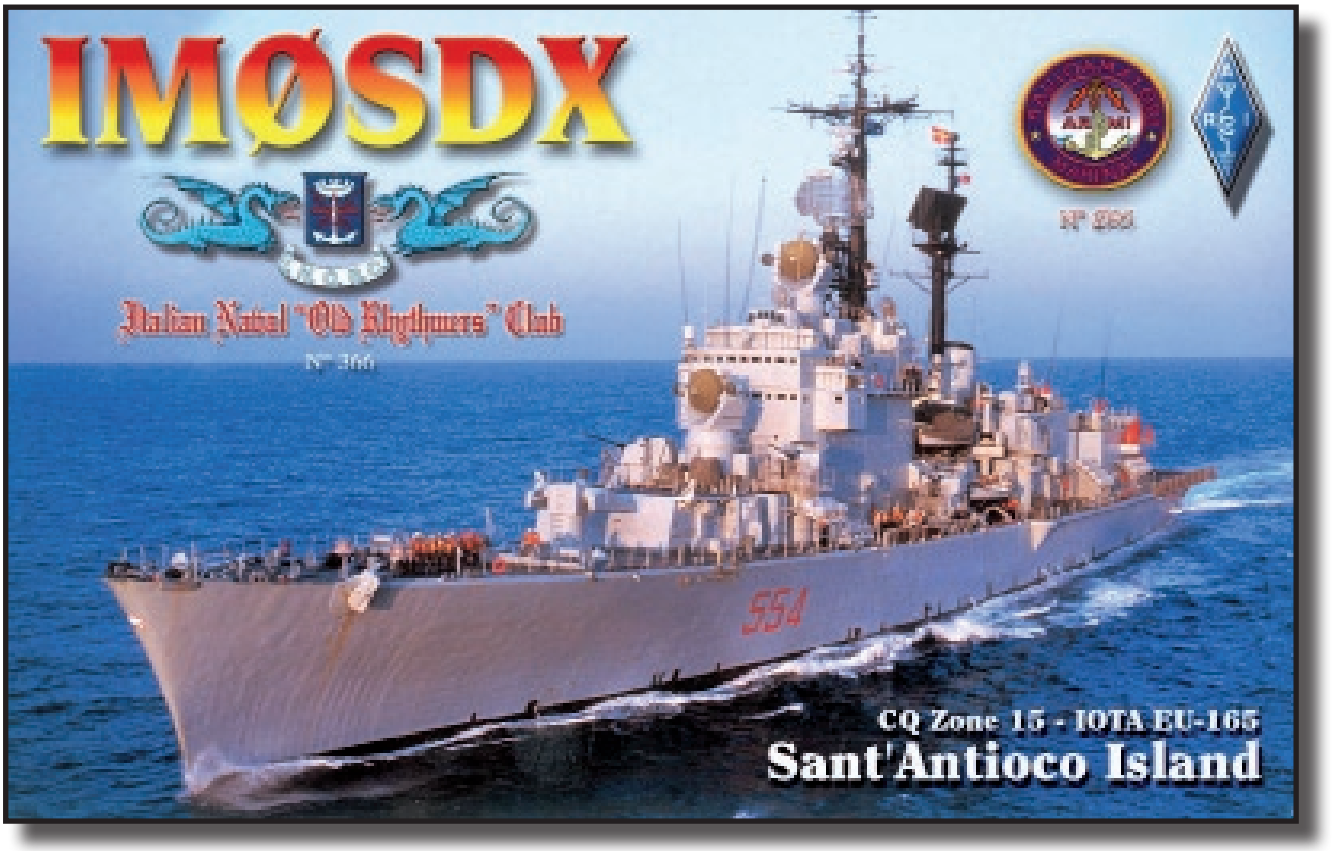


Corvetta (ex Torpediniera) SIRIO (1934 - 1959)

La stazione radio di....



La QSL dei soci....



CALENDARIO EVENTI 2017

Aprile	Radio Maritime Day - Merchant Marine Radio Officers W.W. Event
18 - 25 Aprile	Award Royal Italian Submarine R12 - by ARMI Golfo di Gaeta
" "	II0SOM - Sommergibile R12
" "	II1MTN - Museo Tecnico Navale della M.M.I. La Spezia
" "	II1NS - Sommergibile Sauro - Genova
" "	II2SUB - Tempio Sacrario degli sport Nautici - Como
" "	II3JD - Sommergibile Dandolo - Venezia
13 - 20 Maggio	NRA - Concurso Dia Marinha Portuguese - SSB/CW/DIGI
14 - 21 Maggio	2° Trofeo "Antica Cales" by ARMI Calvi Risorta
Maggio	MARAC 80/40 meter SSB Contest
2 - 12 Giugno	II6ARTE by I6PMV
3 - 4 Giugno	International Museum Ship Radio Event
" "	II1MTN - Museo Tecnico Navale della M.M.I. La Spezia
" "	II3JD - Sommergibile Dandolo by ARMI Marcon
" "	II0ELET by ARI/ARMI Frascati
10 Giugno	Festa della Marina Militare Italiana
Luglio	Belgian Navy Day's
Luglio	NRA Naval Radio Party - Portuguese Navy
5 Agosto	Portuguese Naval Museumships Activity
Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
9 - 24 Settembre	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2017 by ARMI
24 - 30 Ottobre	Award 157° Anniversario dell'incontro a Teano by ARMI Calvi Risorta
4 Novembre	Giornata delle FF.AA. Italiane
1 - 6 Novembre	Italian Armed Forces Award 2017 by COTA
12 Novembre	Giornata della memoria dei Marinai scomparsi in mare
Novembre	MF Champion CW short party contest - 2nd step
Novembre	MARAC 2m. Contest
Novembre	RNARS CW Activity Contest
4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
2 - 3 Dicembre	INORC CW Activity Contest
9 - 10 Dicembre	International Naval Contest - Sponsored by
Dicembre	MF Xmas-gretings on the air (HF)


RADIOAMATORI
ARMI
MARINAI
IT9MRM
Alberto
ARMI 001

BIG ONE

COMMANDER PLAQUE



SWL OEI-1001007



IKIAAS



IKIRKN



IT9DTU

CV

GOLD PLAQUE

COMMANDER PLAQUE
di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale ARMI

REGOLAMENTO

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

PERIODO di validità
I contatti sono validi dal 1.1.2000 ad oggi.



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

BANDE
Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

CATEGORIE
Sono previste TRE categorie :
"CC (Capitano di Corvetta)"
"CF (Capitano di Fregata)"
"CV (Capitano di Vascello)"

SOTTOCATEGORIE
Sono previste TRE sottocategorie:
"MIXED" (SSB/CW/PSK31/RTTY)
"ONLY PHONE" (SSB)
"ONLY MORSE" (CW)

RICHIESTE
Va richiesto all' Award manager :

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

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 e 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 CORVETTA"
DL1HBL
CW
Claus Lorenzen
MI 1246


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

Colora i tuoi QSO con QSL di successo!



QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

GADGET'S

capi di abbigliamento originali

MADE IN ITALY

VASTO ASSORTIMENTO DI GAPI DI ABBIGLIAMENTO PERSONALIZZABILI CON LOGO E NOMINATIVO DI STAZIONE.

La personalizzazione del capo di abbigliamento può essere effettuata con stampa oppure con ricamo .

www.assoradiomarinai.it
info@assoradiomarinai.it

ARMI GADGET & CLOTHING

- **T-Shirt** VASTI ED ASSORTITI CAPI COLORATI
- **Polo** UOMO A MANICA CORTA O LUNGA CON RIGA TRICOLORE
- **Felpe** CON E SENZA CAPPUCCIO
- **Giubbino** INTERNO PILE
- **Giaccone** IMBOTTITO CON MANICA STACCABILE

by NICO'S



DIPLOMA DI ATTESTAZIONE ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM (MIØØ1) - Coordinatore Nazionale ARMI

Il Diploma di Attestazione ARMI può essere richiesto da tutti i soci iscritti all'ARMI. Per il rilascio dell'attestato è richiesto un ***contributo volontario di almeno 5 Euro****, di cui tolte le spese di spedizione e stampa, il resto sarà donato all'Istituto Andrea Doria.*
Ulteriori informazioni li trovate sul nostro sito web.
La richiesta va inviata al seguente indirizzo:

Associazione Radioamatori Marinai Italiani (A.R.M.I.)
Alberto Mattei (IT9MRM)
Via Enrico Millo, 20
I-96011 Augusta (SR)
ITALY



CONCORSO "LA PIU' BELLA QSL ARMI DEL 2017"

Anche per quest'anno è bandito il concorso denominato "***LA PIU' BELLA QSL DELL'ANNO***" dedicato a tutti i soci ARMI che presenteranno la propria QSL personale (veduta fronte e retro) con inserito il logo ARMI.

Il criterio di scelta della più bella QSL dell'anno, verterà sempre sul tema navale (mare, navi, velieri, ecc.), e verrà giudicata dalla giuria presieduta dal Coordinatore Nazionale ARMI e da professionisti del settore, designer e grafici (IT9EJW, IZ0NNI e IW8EHK) 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 durante il periodo della gara.
Il termine per inviare la propria QSL è il 30 novembre 2017 mentre il 15 Dicembre 2017 sarà scelta la QSL più bella dell'anno.

PARTECIPA AL CONCORSO!

INVIACI LA TUA QSL!



LA QSL VINCITRICE DEL 2016 :





ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2017 - LA CLASSIFICA

di Alberto Mattei - IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

«La classifica finale delle stazioni radio costiere».

Classifica	Nominativo Speciale	Punti Totale
1°	II1IGG - MARITELE GENOVA	5193
2°	II8ICN - MARITELE NAPOLI	4493
3°	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	3936
4°	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	2791
5°	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA	1542
6°	II9IGA - MARITELE TRAPANI	1229
7°	II0IDR - MARITELE ROMA	1090
8°	II1ICS - MARITELE LA SPEZIA	980
9°	II9ICF - MARITELE MESSINA	539
10°	II0ICH - MARITELE LA MADDALENA	464
11°	II5IDK - MARITELE LIVORNO	358

«Classifica Fonia»

Classifica	Nominativo Speciale	Punti Totale
1°	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	3318
2°	II1IGG - MARITELE GENOVA	2981
3°	II8ICN - MARITELE NAPOLI	2634
4°	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	1352
5°	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA	1350
6°	II9ICF - MARITELE MESSINA	535
7°	II9IGA - MARITELE TRAPANI	333
8°	II0IDR - MARITELE ROMA	266
9°	II5IDK - MARITELE LIVORNO	252
10°	II0ICH - MARITELE LA MADDALENA	200
11°	II1ICS - MARITELE LA SPEZIA	149

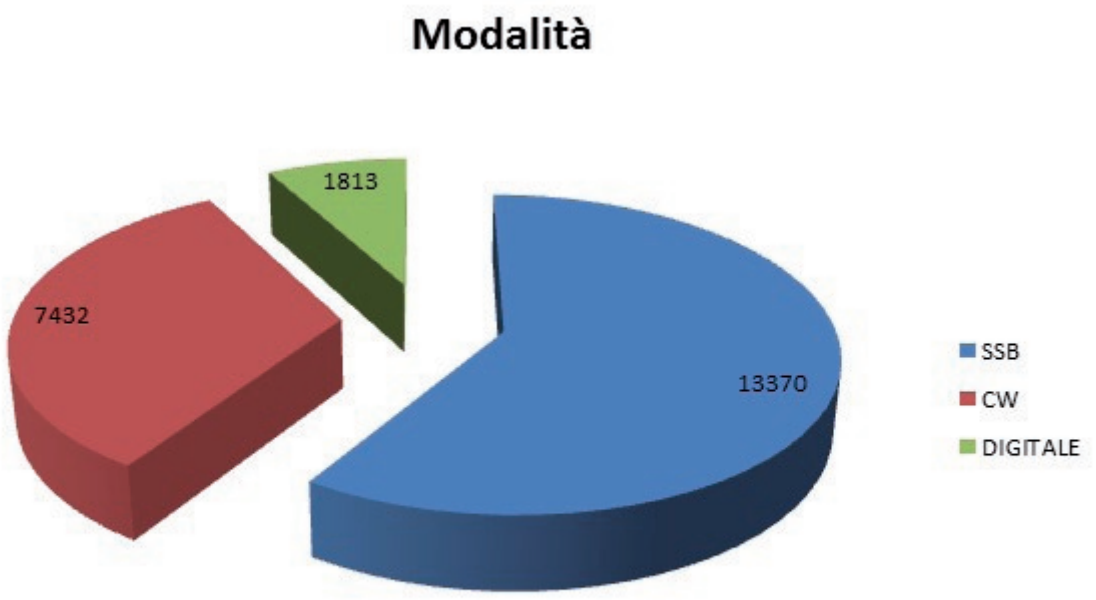
«Classifica CW»

Classifica	Nominativo Speciale	Punti Totale
1°	II1IGG - MARITELE GENOVA	1940
2°	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	1368
3°	II8ICN - MARITELE NAPOLI	941
4°	II1ICS - MARITELE LA SPEZIA	831
5°	II0IDR - MARITELE ROMA	809
6°	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	576
7°	II9IGA - MARITELE TRAPANI	566
8°	II0ICH - MARITELE LA MADDALENA	171
9°	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA	151
10°	II5IDK - MARITELE LIVORNO	75
11°	II9ICF - MARITELE MESSINA	4

«Classifica Digitale»

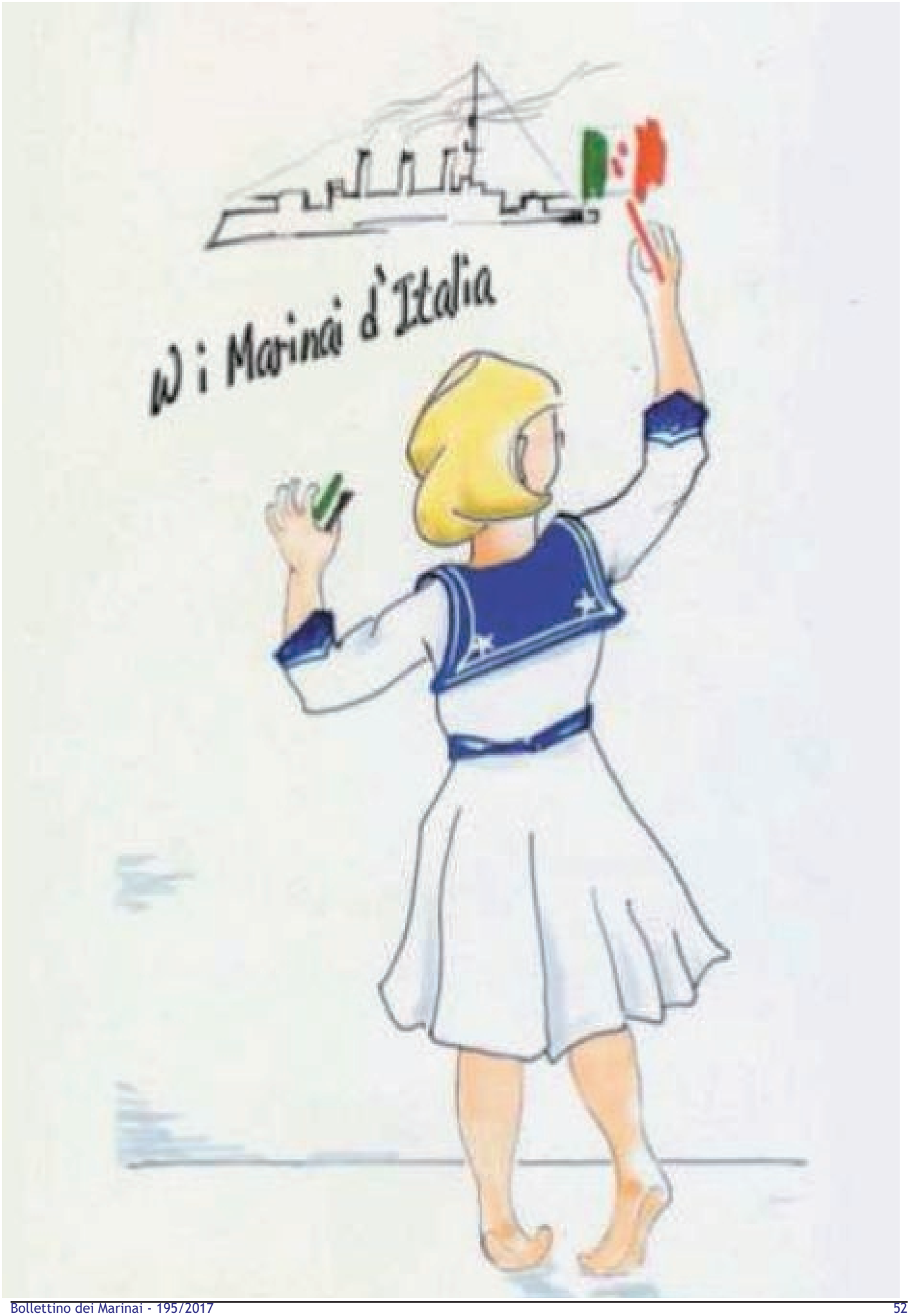
Classifica	Nominativo Speciale	Punti Totale
1°	II8ICN - MARITELE NAPOLI	918
2°	II9IGA - MARITELE TRAPANI	330
3°	II1IGG - MARITELE GENOVA	272
4°	II0ICH - MARITELE LA MADDALENA	93
5°	II3ICZ - MARITELE VENEZIA	71
6°	II0IDP - MARITELE CAGLIARI	42
7°	II9IGJ - MARITELE PALOMBARA	41
8°	II5IDK - MARITELE LIVORNO	31
9°	II0IDR - MARITELE ROMA	15
10°	II1ICS - MARITELE LA SPEZIA	0
11°	II9ICF - MARITELE MESSINA	0

«Collegamenti totali per modalità»








W i Marinai d'Italia

Comune di Menfi

Associazione Nazionale Carabinieri in Congedo
Sezione "M.llo G. Guazzelli" di Menfi
in collaborazione con
Associazione Radioamatori Italiani Sezione di Castelvetrano
con il supporto di ARI Comitato Regionale Sicilia
patrocinata dal Comune di Menfi
organizza:

Mostra Mercato Scambio

Radio and Wine

C.O.T.A.
Carabinieri On The Air

24 e 25 Giugno 2017

Piazza V. Emanuele 1 Menfi

momo BEAM

CANTINE SETTESOLI SICILIA
piccoli viticoltori di un grande vigneto
Sponsor ufficiale Cantine Settesoli

EL SERVICE

DIAMOND ANTENNA

TRALICCI ANGELUCCI
tralicci per radioamatoria e telecomunicazioni

Esperti in tecnologia dal 1924 marcucci SPA

Begali Keys
www.i2rtf.com - pibegali@tin.it

KENWOOD COMMUNICATIONS

YAESU

ELECRAFT

TIPOLITOGRAFIA DEI F.LLI BONANNO
printing shop
www.printed.it

90 ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI ITALIANI CI SIAMO DAL 1927

Evento concomitante con 90° aniversario A.R.I.

ICOM

ELECRAFT OFFICIAL DEALER carloblanconi@iol.it

DXCC

H.A.S.

M&F

ARRL VEC

ISLAND CHASER IOTA ISLANDS ON THE AIR

Esami per il conseguimento della patente Americana a cura IK2CIO
Desk DXCC & IOTA a cura di Mauro I1JQJ

Piazza Vittorio Emanuele, 1 Menfi AG - GPS 37.5982,12.9691
contatti - an807@libero.it; it9ats@libero.it - tel 3311985381 - 3931362780

MEDITERRANEO DX CLUB www.mdxc.org

by it9dsz

Istituto
ANDREA DORIA

ASSISTE
LE FAMIGLIE
E GLI ORFANI
DEL PERSONALE
DELLA MARINA
MILITARE



VIA G.NICOTERA, 20 - 00195 ROMA
TEL. (06) 3217477
C/C POSTALE 59190009

Non perdere l'occasione, segui la scia!



Questa mail è rivolta proprio a Te che ami il mare, a Te che hai solcato i mari sulle navi della Marina o che sogni di salire a bordo...

Da ben sessant'anni, la nostra navigazione è narrata dalle pagine del Notiziario della Marina che oggi, per rispondere alla richiesta sempre maggiore d'informazione, si propone con una linea editoriale rinnovata e con una importante novità sancita dal passaggio della vendita in abbonamento.

Siamo certi che non vorrai rinunciare all'occasione di poter seguire ancor più da vicino le vicende della Marina, attraverso la lettura di una rivista moderna che vive da dentro, con orgoglio e passione, ogni respiro della Forza Armata.

Per la sottoscrizione dell'abbonamento, è stata a Te riservata la conveniente formula di lancio al costo di € 20.00 annuali, comprensivo di 11 numeri più eventuali inserti monografici.

Le modalità di sottoscrizione consentite sono:
- versamento con bollettino postale **CCP 001028881603**
- bonifico bancario - codice IBAN **IT26G0760103200001028881603**

intestati a Difesa Servizi s.p.a. con la causale: abbonamento al Notiziario della Marina.

Effettuato il pagamento è necessario inviare copia dello stesso tramite mail a notiziario.marina@gmail.com con i dati completi (nome, cognome, indirizzo, telefono, codice fiscale e mail) oppure via fax al numero **0636803396.**
Inoltre, è possibile sottoscrivere l'abbonamento anche presso la redazione del Notiziario (MARISTAT UPICOM 3 piano stanza 61).

Se vorrai, potrai anche regalare un abbonamento, è un modo che ti farà ricordare tutto l'anno e porterà a bordo un altro membro dell'equipaggio!

Ti ringraziamo fin da subito per la diffusione che vorrai dare.
Sostieni la nostra sfida: sali a bordo del Notiziario della Marina!
Non perdere l'occasione, segui la scia!

Per ulteriori informazioni non esitare a contattarmi in redazione al numero **06.36805556**.

Vento in poppa e mare calmo!

IL DIRETTORE RESPONSABILE
DEL NOTIZIARIO DELLA MARINA

Associazione Nazionale
Marinai d'Italia

MARINA
MILITARE

Città di Gaeta

INAUGURAZIONE DEL MONUMENTO AL SOMMERGIBILISTA
E
2° RADUNO NAZIONALE DEI SOMMERGIBILISTI

Gaeta, 22 aprile 2017







ITALIAN ROYAL SUBMARINE 12

IIØSOM SPECIAL AWARD

18-25 APRIL

LIST OF PARTICIPANTS:

II3JD - SUBMARINE DANDOLO

II1NS - SUBMARINE SAURO

II1MTN - MUSEO TECNICO NAVALE M.M.I

IQ7QN - MUSEO CIVICO DELLE FF.AA.

II2SUB - TEMPIO SACRARIO DEGLI SPORT NAUTICI

AND MORE...

SPECIAL AWARD "REGIO SOMMERGIBILE R12"

di Carlo Avallone IZ0EGC, Coordinatore Sez. ARMI "Golfo di Gaeta"



Operazione R12: un progetto importante e nello stesso tempo ambizioso a cui abbiamo fortemente creduto, voluto e portato avanti da circa tre anni, con grandi sacrifici in termini economici e di energie spese.
L'ANMI gruppo di Gaeta ha voluto con il suo monumento, offrire, ad una componente importante della Marina quale i sommergibilisti, un doveroso riconoscimento, un tributo ai comandanti e a tutti gli equipaggi che presero sempre il mare con coraggio e determinazione, pronti a sacrificare molto spesso la propria vita per il bene del Paese.

…in ricordo degli equipaggi che mai più riemersero dalle profondità del mare.

[cit. 1°M.llo Paolo MANSI -
Presidente del Gruppo ANMI di Gaeta]

Con queste premesse, l'Associazione Radioamatori Marinai Italiani, vicina all'A.N.M.I., per scopi ed ideologie, non poteva rimanere impassibile e per onorare anch'essa la componente "sommergibili" della nostra gloriosa Marina, nonché quanti sommergibilisti e/o simpatizzanti, autorità ecclesiastiche, civili e militari – si raduneranno a Gaeta tra il 20 ed il 22 aprile 2017, ha dato vita allo speciale diploma radiantistico denominato "Regio Sommergibile R12".

..:: Regolamento ::..

L'A.R.M.I. Special Award "Regio Sommergibile R12" è accessibile a tutti gli OM e SWL italiani e stranieri; per conseguirlo occorre effettuare, dal 18 aprile 2017 (00.00 UTC), al 25 aprile 2017 (24.00 UTC), contatti/ascolti con stazioni A.R.M.I. e/o stazioni di altri club navali, totalizzando un punteggio minimo di 25 punti, secondo le regole che seguono:

- saranno validi i contatti/ascolti effettuati, nel pieno rispetto del Band Plan IARU - Region 1, in qualsiasi modalità operativa (CW, SSB, MGM);
- ciascun contatto/ascolto avrà un punteggio a seconda della stazione contattata/ascoltata; nello specifico:
  - i contatti/ascolti con stazioni appartenenti all'A.R.M.I. avranno valore di **5 punti**; mentre quelli con stazioni appartenenti ad altri club navali avranno valore di **3 punti**;
  - durante tutto il periodo previsto (***18 – 25 aprile 2017***) opererà una stazione speciale con nominativo **IIØSOM***, i contatti/ascolti con tale stazione avranno valore di **15 punti;** nei soli giorni di sabato 22 e domenica 23 aprile, in concomitanza del II^ Raduno Nazionale dei Sommergibilisti - A.N.M.I., la stazione speciale IIØSOM avrà valore di **20 punti**;
  - durante tutto il periodo previsto (18 – 25 aprile 2017) opereranno anche stazioni speciali (ndr. la lista completa, aggiornata in tempo reale, sarà reperibile sul sito istituzionale dell'A.R.M.I.) da varie location commemorative come ad esempio il Museo Tecnico Navale di La Spezia, i contatti/ascolti con tali stazioni avranno valore di 15 punti;
  - tutte le stazioni valide, al fine di ottenere punteggio per il presente diploma, potranno essere collegate una sola volta al giorno indipendentemente dalla banda utilizzata;
  - confermato il collegamento via QSL e/o eQSL (eQSL.cc), la richiesta del diploma va inoltrata all'Award Manager con l'estratto del Log, esclusivamente via e-mail ed i messaggi mail dovranno necessariamente riportare come oggetto: **AWARD R12**;
  - il diploma sarà inviato gratuitamente nella sola forma elettronica **(PDF)**;
  - Award Manager dell'evento, è:

IWØHP - Cosmo FURNO

email: iw0hp@qsl.net

tutte le comunicazioni e le richieste andranno a lui indirizzate.

- saranno gradite, a fronte di ciascuna richiesta di diploma, piccole donazioni che, come uso dell'A.R.M.I., verranno devolute in beneficenza;
- informazioni in merito al diploma ed eventuali variazioni dell'ultim'ora saranno reperibili su apposita pagina sul sito internet istituzionale dell'A.R.M.I. (http://www.assoradiomarinai.it)

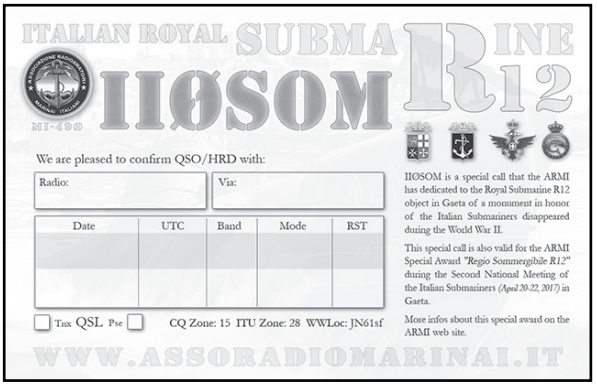
QTH	Call	Referente
GAETA – Monumento al Sommergibilista	**IIØSOM**	Carlo IZØEGC
LA SPEZIA – Museo Tecnico Navale	**II1MTN**	Antonio IK8XVA
BOTRUGNO - Museo Civico delle FF.AA.	**IQ7QN**	Aldo I7OXH
GENOVA – Museo Galata / Sommergibile SAURO	**II1NS**	Carlo IK1QHU
COMO – Tempio Sacrario degli Sport Nautici	**II2SUB**	Oscar IK2AQZ
VENEZIA – Arsenale M.M., I.S.M.M./Sommergibile DANDOLO	**II3JD**	Cesare IZ3CAR
TRICASE – Monumento al Marinaio / Smg. CALVI	**IQ7LE**	Lucio IK7FBK
TORINO – Sez. A.N.M.I. / Smg. PROVANA	**IQ1TO**	Piero IK1MTX

** Per i nominativi speciali, in corso di assegnazione da parte degli organi competenti, si prega di far riferimento alla apposita pagina dedicata al Diploma sul sito istituzionale dell'A.R.M.I. (http://www.assoradiomarinai.it).*





La QSl
Fronte e Retro



"2° TROFEO ANTICA CALES"

REGOLAMENTO

PERIODO DI SVOLGIMENTO

Il Diploma avrà inizio il **21 maggio 2017** alle 06.00 UTC e terminerà il **28 maggio 2017** alle 23.59 UTC

PARTECIPAZIONE

Al conseguimento del Diploma possono partecipare tutti gli OM e gli SWL del mondo i quali devono effettuare il maggior numero possibile di QSO con le Stazioni Attivatrici, secondo le regole di seguito riportate.

Le categorie di partecipazione al Diploma sono unicamente la categoria OM e la categoria SWL, ognuna delle quali avrà una propria classifica indipendente.

Tutte le Stazioni **Attivatrici quindi NON competono ne' per il Diploma ne' per le classifiche**, ma riceveranno uno speciale attestato di partecipazione.

REGOLE PER I QSO

I collegamenti/ascolti possono avvenire nelle bande HF 20-40-80 metri nei modi di emissione SSB, CW e DIGITALE (solo PSK e RTTY).
la chiamata sarà

- SSB : "CQ 2° Trofeo Antica Cales de..."
- CW : "CQ 2° Trophy Old Cales de..."
- DIGI: "CQ 2° Trophy Old Cales de...

dove l'Attivatore darà il suo Nominativo, il rapporto di R/S, i punti e la propria **REFERENZA***.

Ogni Stazione Attivatrice potrà **essere collegata più volte al giorno, ma solo in modi di emissione e bande differenti** (esempio: IZ8GNR può essere collegata lo stesso giorno in: 20ssb, 20digi, 20cw, 40ssb, 40digi, 40cw, 80ssb, 80digi, 80cw), per tutto il periodo della gara.

Resta a discrezione della Stazione Attivatrice di procedere o meno al cambio banda/modo se richiesto.
La stazione Attivatrice si impegnerà a **GARANTIRE ALMENO 10 MINUTI DI ATTIVITA' per ogni cambio banda/modo.**

La Stazione Attivatrice **DEVE TASSATIVAMENTE eseguire chiamata con un solo nominativo, NON E' CONSENTITO nello stesso QSO assegnare punti jolly + call personale dallo stesso operatore**, il cambio CALL è considerato allo stesso modo del cambio banda, vige sempre la regola dei 10 minuti.

<u>Solo</u> la Stazione Attivatrice jolly IQ8XS può operare in multi-tx purchè su bande e/o modi diversi.

Non sono validi collegamenti tramite ponti ripetitori, trasponder o altri modi analoghi.

E' consentito l'uso di segnalazioni (spots) mediante Packet Cluster.

ATTIVATORI E PUNTI PER QSO/HRD

#	CALL	LUOGHI STORICI	REFERENZA*	PUNTI
1	IK8FIQ/IZ8XXE	Dogana Borbonica	DB	5
2	IU8FRE	Anfiteatro Caleno	AC	5
3	IU8EQF/IU8FUL	Grotta dei Santi	GS	5
4	IZ8GNR	Castello Aragonese	CA	5
5	IK2GPQ/IZ8QMS	Terme del Foro	TF	5
6	IU8FRF	Ponte delle Monache	PM	5
7	IZ8DFO	Teatro Romano	TR	5
8	IU8AEY/IU8CEU/IU8FSU	Cattedrale Romanica	CR	5

· IQ8XS: jolly 10 punti
la stazione jolly **cambierà referenza ogni giorno** iniziando il 21/05 con **DB***, coprirà le **8** referenze rispettando la sequenza dell'elenco **sotto riportato** concludendo il 28/05 con **CR***

DATA	REFERENZA
DOMENICA 21/05	**DB**
LUNEDI 22/05	**AC**
MARTEDI 23/05	**GS**
MERCOLEDI 24/05	**CA**
GIOVEDI 25/05	**TF**
VENERDI 26/05	**PM**
SABATO 27/05	**TR**
DOMENICA 28/05	**CR**

PUNTI DIPLOMA
Per ottenere il diploma, gli OM e SWL partecipanti dovranno totalizzare il seguente punteggio minimo:
Stazioni italiane: **100 punti e aver collegato tutte le 8 REFERENZE***
Stazioni europee e extraeuropee: **50 punti e aver collegato 5 REFERENZE***

LOG DI STAZIONE
Il Log dovrà essere compilato correttamente e solo con i dati comunicati dall'Attivatore, cioè: banda e/o frequenza, modo, giorno, ora, punti e REFERENZA* dell'Attivatore e inviato alla e-mail:

armicalvirisorta@gmail.com

I Diplomi saranno inviati in formato PDF senza alcun costo a chi ne farà richiesta scritta a ***armicalvirisorta@gmail.com***

Inoltre, chi intende ricevere il Diploma in "PERGAMENA" deve inviare il Log dei collegamenti in formato ADIF al seguente indirizzo email armicalvirisorta@gmail.com insieme alla copia del versamento di € 10,00 all'Award Manager IU8CEU Michele POLITANO':
Postepay n° 4023 6006 2509 1550 intestato a Politanò Michele CF: PLTMHL64M10B445E
oppure con versamento tramite Paypal all'indirizzo: polmi1964@gmail.com
Ricordarsi sempre di scrivere i propri dati personali con indirizzo se si vuol ricevere il Diploma in PERGAMENA.

La data termine per ricevere i Log di stazione del 2° Trofeo Antica Cales, è il **30 Giugno 2017**, verrà considerata valida la data dell'email, per tutti i log che saranno inviati dopo il tempo termine sarà possibile, a discrezione dell'award manager, ricevere il diploma ma saranno comunque tenuti fuori dalle classifiche.

CLASSIFICHE E PREMI
Verranno premiati con una coppa il 1° Classificato che avrà conseguito il diploma e totalizzato più punti, al 2° ed al 3° andranno le targhe.
il 1° classificato SWL riceverà la targa.

La classifica Generale si potrà consultare sulla pagina Facebook di Sezione "Radioamatori di Marina di Calvi Risorta IQ8XS".

I premi saranno consegnati all'indirizzo personale dei Vincitori.

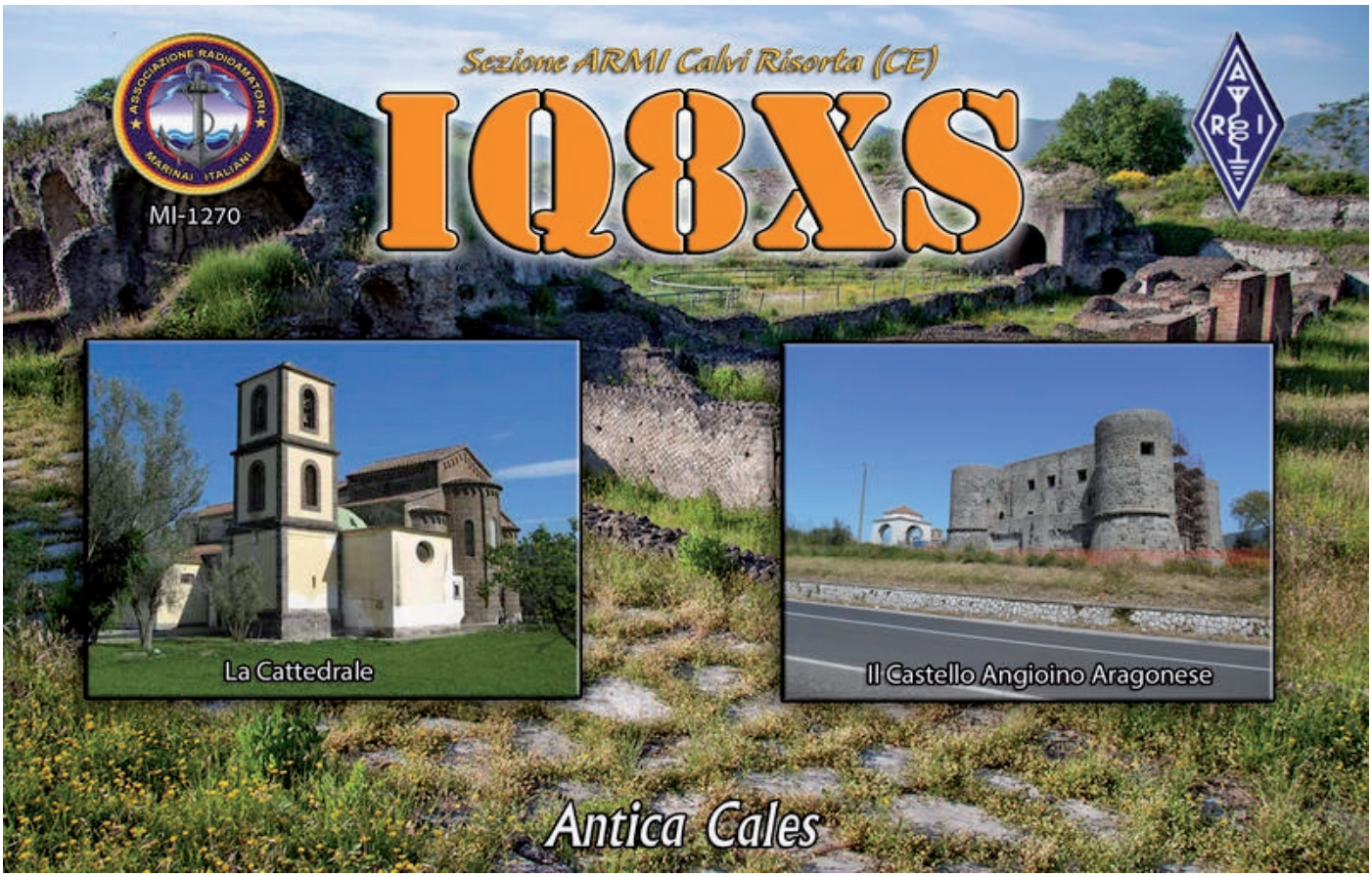
DEROGHE
Resta facoltà della -IQ8XS- DEROGARE al regolamento qualora vi siano eventi di forza maggiore che impediscano il corretto svolgimento della manifestazione, tale deroga sarà insindacabile, e in nessun modo altererà la classifica finale.
La Stazione Attivatrice si impegna a rispettare scrupolosamente il regolamento, in caso di segnalazioni di infrazioni o uso di deroghe non preventivamente autorizzate, il Direttivo di Sezione, previa verifica e accertamento dell'Award Manager, valuterà l'esclusione dell'Attivatore alle prossime attività di Sezione.

NOTE CONCLUSIVE

Tutto quanto non espressamente indicato nel presente regolamento, le integrazioni e informazioni supplementari che dovessero rendersi necessarie, servirsi della e-mail di sezione armicalvirisorta@gmail.com tramite la quale potranno anche essere richiesti chiarimenti sulle attività.
Faranno fede inoltre la prassi comune e le consuetudini abitualmente adottate nell'ambito delle competizioni radioamatoriali.

Il presente Regolamento è stato scritto e redatto dalla Sezione IQ8XS.


Associazione Radioamatori Marinai Italiani
Sezione di Calvi Risorta - IQ8XS
Diploma
Secondo Trofeo "Antica Cales"
Rilasciato a
Data
Modo
Award Manager
IU8CEU, Michele Politanò
Coordinatore Nazionale
IT9MRM, Alberto Mattei
Coordinatore di Sezione
IZ8XXE, Domenico De Lucia
Designed by Alberto Mattei, IT9MRM


Sezione ARMI Calvi Risorta (CE)
IQ8XS
MI-1270
La Cattedrale
Il Castello Angioino Aragonese
Antica Cales

Campagna 2017 per

AUTOFINANZIAMENTO

SOSTIENICI

CON UN SOLO EURO



http://www.assoradiomarinai.it

by Alberto Mattei - http://www.assoradiomarinai.it

EUROPEAN NEUROBLASTOMA ASSOCIATION onlus

Genova, 7 marzo 2017

Alberto Mattei
Coordinatore Nazionale Associazione Radioamatori
Marinai Italiani

Oggetto: richiesta divulgazione iniziativa pasquale di beneficenza.

Egregio Dott. Mattei,

mi permetto di disturbarLa per presentare la nostra ONLUS e la sua iniziativa di offerta di uova pasquali, il cui ricavato viene destinato ad aiutare la ricerca scientifica contro il neuroblastoma, una forma tumorale altamente maligna che colpisce i bambini in tenera età e che, nonostante l'ingente flusso di denaro dedicatogli negli ultimi lustri, continua purtroppo a rappresentare la prima causa di morte per malattia in età prescolare, con bassissime ed immutate percentuali di sopravvivenza nelle sue forme più aggressive.

ENEA è stata creata a Genova il 5 luglio 2014 da un gruppo di genitori con esperienza diretta di malattia i quali, dopo tanti anni dedicati al più puro volontariato per aiutare la ricerca su questa tremenda malattia, hanno maturato e condiviso la necessità e l'urgenza di imprimere un nuovo impulso alla lotta contro il neuroblastoma, con l'obiettivo di: 1) Favorire il più rapido passaggio di potenziali nuovi farmaci dalla fase di studio a quella di applicazione. 2) Aprirsi maggiormente alla collaborazione con le altre istituzioni europee impegnate nella comune battaglia contro questa neoplasia. 3) Operare secondo elevati standard di democraticità, rispetto degli associati e trasparenza.

Fra le caratteristiche della nostra ONLUS vi è la presenza di soli genitori nell'organo di governo, a garanzia della massima imparzialità e per evitare qualsiasi possibile conflitto di interesse fra chi eroga e chi riceve i fondi, e la fortissima propensione alla collaborazione internazionale, testimoniata dalla partecipazione - unica ONLUS italiana - al primo consorzio mondiale di tipo MAP (*medicines acceleration programme*) composto da enti no profit che ha come obiettivo lo sviluppo di nuovi farmaci ad hoc per l'oncologia pediatrica (allego certificazione della fondazione inglese aPODD).

A nome di noi genitori sono quindi a chiederLe un aiuto in occasione della prossima Pasqua, attraverso la divulgazione fra tutti gli aderenti all'A.R.M.I. della nostra iniziativa di offerta al pubblico di uova pasquali, che si svolge sotto l'egida del patrocinio del Capo di Stato Maggiore della Difesa: a tal fine, Le allego i file del materiale divulgativo (opuscolo + locandina) ed altra documentazione utile circa la nostra ONLUS, rimanendo a Sua completa disposizione per qualsiasi ulteriore delucidazione in merito.

RingraziandoLa in anticipo per quanto l'Associazione Radioamatori Marinai Italiani potrà e vorrà fare in favore della nostra giovane ONLUS, Le porgo i miei più distinti saluti,

Mario Dimola

il Presidente
Mario Dimola

ENEA - European Neuroblastoma Association ONLUS
Via Ambrogio Negrone 39-41R - 16153 Genova
www.eneassociation.org - info@eneassociation.org - tel. 010 6092000
IBAN IT60 U076 0101 4000 0102 1217 722 - C/c postale 1021217722 - Codice fiscale 95175770106
Iscritta all'Anagrafe Unica delle Onlus (Prot. n° IPS141027002)
Iscritta nel Registro delle persone giuridiche istituito presso la Prefettura di Genova (n° 131, pag. 3, pag. 132)
Accreditata con l'*Istituto Giannina Gaslini* (Accreditamento n°32520 del 09/10/2015)

EUROPEAN NEUROBLASTOMA ASSOCIATION onlus

Una **ONLUS** di **GENITORI con esperienza diretta di malattia**
per aiutare la ricerca scientifica a sconfiggere il **NEUROBLASTOMA**

prenota le uova di **Pasqua** su

www.eneassociation.org

non cerco la sorpresa...
ma la cura:
mi aiuti a trovarla?



300 gr.

al **latte** o **fondente**
senza glutine - senza OGM
produzione **artigianale** con cioccolato **belga**

offerta minima € 10,00

ENEA - European Neuroblastoma Association ONLUS
Via Ambrogio Negrone, 39-41r 16153 Genova
Tel. **010 6092000** - info@eneassociation.org
IBAN **IT60 U076 0101 4000 0102 1217 722** - c/c postale n. **1021217722**

con il Patrocinio dello *Stato Maggiore della Difesa*

ed in collaborazione con aPODD Foundation - www.apoddfoundation.org

























Le QSL dei Radioamatori di Marina sono printed.it

RADIOAMATORI ARMI MARINAI

QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su
facebook


Marina Militare
Collezione orologi
Memphis Belle
MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS
Giacoia
1899
MARINA MILITARE



MEMPHIS BELLE
MILITARY WATCHES

CONCESSIONARIO UFFICIALE
GIACOIA MASSIMO SAS
VIA F. DI PALMA 134 - TARANTO
TEL. 099.4526648 - INFO@GIACOIA.IT - WWW.GIACOIA.IT





Il Consiglio Direttivo augura
una Serena Pasqua a tutti!




Auguri
di
Buona Pasqua
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI
ARMI