

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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



BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico Telematico
nr. 196/2017



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi colleghi ed amici, eccoci al consueto appuntamento con il nostro bollettino. Abbiamo di fatto già inserito sulle nostre pagine web la classifica definitiva dell'undicesima edizione del contest delle stazioni radio costiere, comunicando i nominativi dei vincitori della gara, di seguito riportate anche sul nostro organo ufficiale. A seguire, troverete anche un articolo su un interessante approfondimento, proprio sull'Italian Navy Coastal Radio Stations Award - con considerazioni e prospetto delle gare dalla prima edizione in poi. Come effettuato negli anni precedenti, i diplomi appena saranno ricevuti dalla tipografia, inizieremo ad inviarli in ordine di richiesta (data riportata sul nostro database), questo per non creare disuguaglianza con altri soci. A tale riguardo, si deve precisare che gli indirizzi che abbiamo inserito nel database, sono stati prelevati da QRZ.com e si prega qualora non aggiornati di comunicarceli onde evitare l'errato invio dell'award. Dopo questo breve riposo, eccoci nuovamente in moto con le attività programmate, iniziando proprio dal secondo appuntamento con il "Trofeo Antica Cales" gestito dalla sezione ARMI di Calvi Risorta. Subito dopo è la volta del Museumships Weekend Event, famosa gara internazionale dove vede la presenza di numerosi navi e sommergibili musealizzati da tutto il mondo. Quest'anno per l'Italia gareggeranno il Museo Tecnico Navale della Marina Militare di La Spezia con il nominativo speciale **II1MTN** con il nostro team ARMI di La Spezia e da Gaeta il Regio Sommergibile R12 con il nominativo speciale **II0SOM** con il team ARMI Golfo di Gaeta. Su queste pagine trovate la lista delle stazioni che

parteciperanno, in grassetto sono state segnate le stazioni europee facili da poter collegare. Altri appuntamenti si stanno consolidando con eventi speciali da non perdere (novità sul prossimo bollettino). Intanto giusto per tenerci allenati, vi consiglio di "giocare" con i nostri diplomi permanenti, soprattutto i nuovi arrivati! Bene, vi lascio alla lettura del bollettino e vi do l'appuntamento per il prossimo mese (terza settimana di Giugno). Ci avviciniamo alla stagione calda! Buona lettura!



*cordiali saluti, 73's
IT9MRM*



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

Il mese di **Aprile** e i primi quindici giorni di **Maggio** 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.



RW1AI/mm: Mikhail N. Fokin famoso ricercatore scientifico che ha operato da tantissime stazioni antartiche e dal Polo Nord, adesso è di rientro a San Pietroburgo, a bordo della nave rompighiaccio Akademik Fedorov (IMO: 8519837, MMSI: 273412710, Call Sign: UCKZ), appartenente all'AARI ("Arctic and Antarctic Research Institute". Attualmente si trovano al largo delle coste Brasiliane. Mikhail è molto attivo in radio, soprattutto in 30 metri, ma lo si trova spesso anche in 20 e 10 metri, solo in CW. Per la QSL va inviata al suo indirizzo personale: Mikhail N. Fokin P.O.Box 13 - St.Petersburg 193312 - Russia



EA1RCI/mm: E' il nominativo del Radio Club Asorapa, utilizzato a bordo della nave "Steamboat HI-

DRIA II" una nave a vapore costruita tra il 1963 ed il 1966 a Vigo. Unica nave a vapore spagnola esistente, dichiarata nave museo. Il team ha operato il 29 e il 30 aprile, la QSL deve essere indirizzata via bureau oppure diretta con contribuzione (via QRZ.com).

Altre stazioni in **marittimo mobile** sono state segnalate in questo periodo (dal 07 aprile 2017 al 16 maggio 2017), ecco di seguito i nominativi: LA3GL - RU7D - PZ3OV - SV3EXP - RA1M - G5XW - UT1FG - SP1ST - UA6GO - F4CJY - HP3SS - YL3IZ - NP2J - IZ0DQW - R0LER - DS5MXM - KA4RXP - KC7GEF - F5MYK - OE1AFU - KI4THY - DH2MS - XE1C - VK6JJJ - OY1R - OK1ZHV - IT9FSC - R9MAT - ON5DE

NOTIZIARIO DEI MARINAI

CONSIDERAZIONI SUL DIPLOMA DELLE STAZIONI COSTIERE

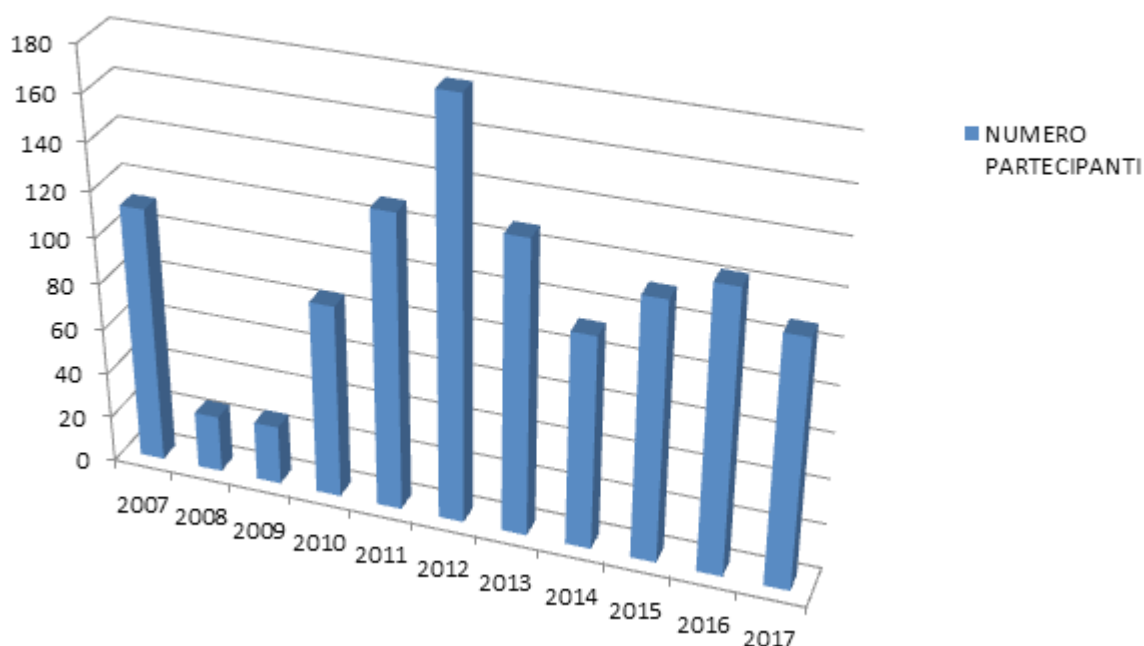
di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

L'edizione 2017 è stata caratterizzata dal ritorno di una stazione costiera, che mancava dalla prima edizione, ovverossia Maritele Napoli "II8ICN". Quest'anno l'andamento del contest è stato abbastanza seguito, pur avendo l'handicap di una scarsa propagazione e di molto QRN statico. Ci siamo attestati sull'ordine di 113 partecipanti, e questa tendenza la stiamo seguendo da circa quattro, cinque anni. Come vedete dal grafico riportato, la massima partecipazione si è concentrata nel 2012 con circa 170 partecipanti. Il 2012 vede il massimo picco della propagazione, e questo ha dato sicuramente linfa al nostro diploma. Negli anni a venire, tutto ciò è venuto a mancare, il calo propagativo ha inciso grosso modo alla massima partecipazione, ma nonostante ciò la passione nel collegare le stazioni costiere, non è mancata! Nel grafico si notano i minimi storici del 2008 e 2009, anni in cui si è sperimentato la durata della gara in soli sette giorni. Questo ha inficiato nel numero di partecipanti e quindi nella caccia alle stazioni costiere. Negli anni a venire, questa soluzione è stata scartata ritornando alla competizione fatta in quindici giorni, ovvero tre weekend. Tutte le stazioni costiere, come è ben noto, sono ben 17 e soli i Maritele Tavolara (ICV) e Maritele Pantelleria (IGB) non sono mai state attivate. Speriamo che ci sia una prima volta!!!

Le stazioni costiere che invece sono state attivate, ma risultano ancora ricercate, perché attivate una o due volte in undici edizioni, sono: Maritele Brindisi (ICE) e Maritele Ancona (ICA), rispettivamente una e due volte attivate. Speriamo che per il prossimo anno una di queste due, o magari tutte e due vengano riattivate, per il piacere dei tanti appassionati.

Termino qui nel considerare, a questo punto, alcune lamentele: alcuni cacciatori, non si attengono scrupolosamente al regolamento, ovvero non lo leggono nemmeno, e questo comporta moltissimi errori e duplicati nei collegamenti, che il nostro programma riesce parzialmente ad eliminare, ma l'occhio umano serve ancora e quindi una notevole spesa di tempo per ricalcolare e ricontrollare i log. Molti inviano il log quasi a ridosso della data termine di ricezione. Capisco che per forza di cosa ci deve essere da regolamento una "Fine Data", ma si ha tanto tempo a disposizione per fare i calcoli o trascrivere i log, proprio all'ultimo giorno devono essere inviati??? Moltissimi utilizzano il sistema del cluster per spottarsi, in molti diplomi questo metodo è severamente vietato, noi abbiamo optato per un sistema alternativo chiamato DxChat che ricalca i sistemi adottati anche dalla nostra amata Marina. Quindi l'invito in futuro è di utilizzare questo sistema in alternativa al DxCluster in quanto nel prossimo regolamento sarà severamente vietato!

CONTEST DELLE STAZIONI RADIO COSTIERE



ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2017 - LA CLASSIFICA

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

CLASSIFICA GENERALE (HUNTER)

#	NOMINATIVO	PUNTI	#	NOMINATIVO	PUNTI
1	IK5TBI - Emilio Fedeli - MI349	38566	47	I1GYC - Claudio Giovale	4095
2	IZ8ITT - Antonello Libertucci	31526	48	IW1QIH - Gian Paolo Pontetilla - MI932	3703
3	DK6LH - Gunter Hellwig - MF739	25179	49	IW0CJ - Ascenzo D'Angelo	3688
4	IT9NSL - Paolo Rizza - MI1051	24871	50	IU4DAI - Gianni Alberici	3354
5	IU0DZA - Roberto Camelia - MI1236	24013	51	IW2NZD - Dario Ferrario	3352
6	IT9GSW - Carmelo Provina	22671	52	IZ3ZUS - Andrea Baldo - MI1192	3318
7	IT9EYV - Mario Crapa - MI1157	20801	53	IU1HHG - Riccardo Long	3234
8	I3SY - Sergio Segato - MI1336	18840	54	IK0ZWZ - Massimo Bernabei - MI 1385	3040
9	IV3FNR - Giannino Curelli - MI1224	16390	55	IK8JVG - Enrico Mele	2958
10	IZ2CDR - Angelo De Franco - MI1128	15040	56	IK8SVQ - Agostino Ruggiero	2808
11	IK2ECC - Carlo Cipolla - MI1393	14894	57	HB9ASZ - Bernhard Pfander - MI939	2720
12	IK1QLD - Angelo Brunero - MI100	14124	58	IT9TAP - Riccardo Femminella - MI885	2673
13	IZ7NFA - Vincenzo Di Stefano	13838	59	IU1GZL - Luca Fracchia	2664
14	IK2SOE - Andy Roncagli - MI008	13490	60	IK4UPX - Maurizio Serventi	2660
15	IW0GFS - Leone Zueno - MI645	13431	61	IT9GHW - C. Bonaventura - MI1371	2646
16	IS0HXX - Giuseppe Abis	12705	"	IT9UUR - Pietro Romeo	2646
17	IS0FEZ - Mario Cuccu - MI1166	12584	62	IK0PRD - Claudio Zoina - MI1182	2562
18	IW1DG - Giuseppe Cerruti - MI828	11050	63	DL1LQC - Klaus Goeckritz	2440
19	OE4GTU - Gerhard Rothfuss - CA039	11044	64	IW5ABB - Marcello Barzottini - MI988	2418
20	IW0DGJ - Antonio Ciani Passeri	10791	65	I8PXT - Pietro Capuano - MI675	2328
21	IN3HVL - Luciano Valenti	10310	66	IZ1JLC - Giorgerini Danilo	2065
22	IU1DUK - Giovanni Salvi - MI1036	9860	67	DL2NAI - Israel Schwierz - MI1088	1998
23	I5LRW - Pietro Luigi Ballerini	9760	68	IK2YJF - Bruno Angelo Pacini	1960
24	IU1GNA - Massimo Rossi	9414	69	I5SOD - Giancarlo Soldatini - MI1151	1885
25	DL2AMM - Manfred König - MI1276	9240	70	IZ6VZU - Domenico Pacazocchi	1752
26	IK8MFA - Pier Luigi Zaccari - MI145	7745	71	IZ3CKG - Luca Benvegnù	1735
27	IS0IEK - Emilio S. Campus	7630	72	I3JYL - Lino Tavagna - MI1127	1662
28	IZ0EUX - Mirco Salvatore - MI865	7281	73	DK6MQ - Gerhard Schmidt	1470
29	IK4MHC - Paolo Raccagni	7128	"	IK8SQG/QRP - Antonio Faraldi	1470
30	IK8MFJ - Michele Viggiani - MI1207	6896	74	IK3VVC - Masiero Edoardo	1340
31	I0MPX - Pietro Marigliani - MI255	6840	75	G4AYO - Mike J. HEWITT	1190
32	I2RVE - Giovanni Ravelli	6588	76	IW3IE - Giacomo Perfetto - MI096	1120
33	IN3FHE - Helga Ferrante Picelli - IN577	6552	77	DC1MAS - Alexandra Nerb	1065
34	I8YLW - Vincenzo Lancelotti - MI741	6480	78	IV3FHI - Ivo Iogna Prat	1050
35	IT9GUL - Francesco Ipollonia	6020	79	IV3GKM - Anna Piccoli	1048
36	S53EO - Milos Oblak - MI483	5940	80	IZ4AIF - Marino Guidi	980
37	IZ1VZG - Moreno Parise - MI1096	5840	81	DG0BBE - Bernd Büchner	960
38	IN3FXP/6 - Renato Russo	5664	82	IK7TVE - Pasquale De Ceglie - MI184	860
39	I1PJK - Maurizio Coroli - MI1206	5400	83	IW7DAX - Gianluca Eremita	830
40	IZ8USQ - Rocco Raffaele	5310	84	IK1OOG - Giorgio Franceschini - MI495	780
41	IZ2IPY - Giorgio Marchi	5280	85	OM7AT - Vincent Suchanek	775
42	IZ6BUV - Leonardo Carnesale - MI320	5240	86	OE1TKW - Helmut Klein - CA109	720
43	IK2UJF - Ermanno Ferrari - MI874	4870	87	ON4RK - Ronny VAN MASSENHOVE	690
44	IU3FBL - Andrea Fabris	4626	88	IU8DBP - Maria Teresa Patricelli	685
45	IS0BMU - Nicola Minniti - MI555	4564	89	IN3ZWF - Josef Feichter	675
46	IZ0UOA - Aldo Truffarelli	4160	90	DM4TJ - Klaus Möhr	664

CLASSIFICA GENERALE

#	NOMINATIVO	PUNTI	#	NOMINATIVO	PUNTI
91	IZ4IPJ - Rossano Baiguera - MI1045	570	99	IZ6GGW - Pacifico Fulvi	256
92	IK1PMO - Roberto CARLETTI	498	100	IK2QBA - Enrico Colombo - MI102	252
93	IZ1GUP - Mario Cantamessa - MI1360	489	101	IZ1VNT - Roberto Canessa - MI859	240
94	IZ1CQS - Elio Fassone - MI1361	468	102	IK2MPR - Nicolò Dallara	171
96	HA5BI - Istvan Biliczky	456	103	IK0QDI - Benedetto Trovarelli - MI392	168
96	IZ2DNX - Antonio Capurso	448	104	IU1GFO - Fabrizio Meynardi	110
97	IZ5IXJ - Carlo Viviani	425	105	IU2HML - Roberto Giardina	80
98	I1VDM - Dario Vercelli	378	106	IU1GAA - Angelo Di Viesti	70



CLASSIFICA NAVAL PHONE

#	NOMINATIVO	PUNTI	#	NOMINATIVO	PUNTI
1	IT9NSL - Paolo Rizza - MI1051	24871	16	IZ3ZUS - Andrea Baldo - MI1192	3318
2	IU0DZA - Roberto Camelia - MI1236	24013	17	IT9TAP - Riccardo Femminella - MI885	2673
3	IV3FNR - Giannino Curelli - MI1224	16390	18	IT9GHW - C. Bonaventura - MI1371	2646
4	IZ2CDR - Angelo De Franco - MI1128	15040	19	IK0PRD - Claudio Zoina - MI1182	2562
5	IW0GFS - Leone Zueno - MI645	13431	20	IW5ABB - Marcello Barzottini - MI988	2418
6	IS0FEZ - Mario Cuccu - MI1166	12584	21	I5SOD - Giancarlo Soldatini - MI1151	1885
7	IW1DG - Giuseppe Cerruti - MI828	11050	22	I3JYL - Lino Tavagna - MI1127	1662
8	OE4GTU - Gerhard Rothfuss - CA039	11044	23	IW3IE - Giacomo Perfetto - MI096	1120
9	DL2AMM - Manfred König - MI1276	9240	24	IK1OOG - Giorgio Franceschini - MI495	780
10	IK8MFJ - Michele Viggiani - MI1207	6896	25	IZ4IPJ - Rossano Baiguera - MI1045	570
11	I0MPX - Pietro Marigliani - MI255	6840	26	IZ1GUP - Mario Cantamessa - MI1360	489
12	I8YLW - Vincenzo Lancelotti - MI741	6480	27	IZ1CQS - Elio Fassone - MI1361	468
13	IZ1VZG - Moreno Parise - MI1096	5840	28	IK2QBA - Enrico Colombo - MI102	252
14	IS0BMU - Nicola Minniti - MI555	4564	29	IK0QDI - Benedetto Trovarelli - MI392	168
15	IW1QIH - Gian Paolo Pontetilla - MI932	3703	30	IZ6VZU - Domenico Pacazocchi	102

CLASSIFICA NAVAL MIXED

#	NOMINATIVO	PUNTI	#	NOMINATIVO	PUNTI
1	IK5TBI - Emilio Fedeli - MI349	38566	9	IN3FHE - Helga Ferrante Picelli - IN577	6552
2	DK6LH - Gunter Hellwig - MF739	25179	10	S53EO - Milos Oblak - MI483	5940
3	IT9EYV - Mario Crapa - MI1157	20801	11	IZ6BUV - Leonardo Carnesale - MI320	5240
4	IK2ECC - Carlo Cipolla - MI1393	14894	12	IK2UJF - Ermanno Ferrari - MI874	4870
5	IK1QLD - Angelo Brunero - MI100	14124	13	HB9ASZ - Bernhard Pfander - MI939	2720
6	IU1DUK - Giovanni Salvi - MI1036	9860	14	I8PXT - Pietro Capuano - MI675	2328
7	IK8MFA - Pier Luigi Zaccari - MI145	7745	15	DL2NAI - Israel Schwierz - MI1088	1998
8	IZ0EUX - Mirco Salvatore - MI865	7281	16	OE1TKW - Helmut Klein - CA109	720

CLASSIFICA NAVAL CW

#	NOMINATIVO	PUNTI	#	NOMINATIVO	PUNTI
1	I3SY - Sergio Segato - MI1336	18840	4	IK0ZWZ - Massimo Bernabei - MI 1385	3040
2	IK2SOE - Andy Roncagli - MI008	13490	5	IK7TVE - Pasquale De Ceglie - MI184	860
3	I1PJK - Maurizio Coroli - MI1206	5400	6	IZ1VNT - Roberto Canessa - MI859	240

CLASSIFICA INDIPENDENT PHONE

#	NOMINATIVO	PUNTI	#	NOMINATIVO	PUNTI
1	IT9GSW - Carmelo Provina	22671	22	IK2YJF - Bruno Angelo Pacini	1960
2	IZ7NFA - Vincenzo Di Stefano	13838	23	IZ6VZU - Domenico Pacazocchi	1752
3	IS0HXX - Giuseppe Abis	12705	24	IZ3CKG - Luca Benvegnù	1735
4	IN3HVL - Luciano Valenti	10310	25	DK6MQ - Gerhard Schmidt	1470
5	I5LRW - Pietro Luigi Ballerini	9760	26	IV3FHI - Ivo Iogna Prat	1050
6	IK4MHC - Paolo Raccagni	7128	27	IV3GKM - Anna Piccoli	1048
7	I2RVE - Giovanni Ravelli	6588	28	IZ4AIF - Marino Guidi	980
8	IT9GUL - Francesco Ippolonia	6020	29	DG0BBE - Bernd Büchner	960
9	IN3FXP/6 - Renato Russo	5664	30	IW7DAX - Gianluca Eremita	830
10	IZ8USQ - Rocco Raffaele	5310	31	ON4RK - Ronny VAN MASSENHOVE	690
11	IZ2IPY - Giorgio Marchi	5280	32	IU8DBP - Maria Teresa Patricelli	685
12	IU3FBL - Andrea Fabris	4626	33	IK1PMO - Roberto CARLETTI	498
13	IZ0UOA - Aldo Truffarelli	4160	34	HA5BI - Istvan Biliczky	456
14	I1GYC - Claudio Giovale	4095	35	IZ2DNX - Antonio Capurso	448
15	IW0CJ - Ascenzo D'Angelo	3688	36	IZ5IXJ - Carlo Viviani	425
16	IU4DAI - Gianni Alberici	3354	37	IZ6GGW - Pacifico Fulvi	256
17	IU1HHG - Riccardo Long	3234	38	IK2MPR - Nicolò Dallara	171
18	IU1GZL - Luca Fracchia	2664	39	IU1GFO - Fabrizio Meynardi	110
19	IT9UUR - Pietro Romeo	2646	40	IU2HML - Roberto Giardina	80
20	DL1LQC - Klaus Goeckritz	2440	41	IU1GAA - Angelo Di Viesti	70
21	IZ1JLC - Giorgerini Danilo	2065			

CLASSIFICA INDIPENDENT MIXED

#	NOMINATIVO	PUNTI	#	NOMINATIVO	PUNTI
1	IZ8ITT - Antonello Libertucci	31526	7	IK8SVQ - Agostino Ruggiero	2808
2	IW0DGJ - Antonio Ciani Passeri	10791	8	IK3VVC - Masiero Edoardo	1340
3	IU1GNA - Massimo Rossi	9414	9	DC1MAS - Alexandra Nerb	1065
4	IS0IEK - Emilio S. Campus	7630	10	OM7AT - Vincent Suchanek	775
5	IW2NZD - Dario Ferrario	3352	11	IN3ZWF - Josef Feichter	675
6	IK8JVG - Enrico Mele	2958	12	I1VDM - Dario Vercelli	378

CLASSIFICA INDIPENDENT CW

#	NOMINATIVO	PUNTI	#	NOMINATIVO	PUNTI
1	IK4UPX - Maurizio Serventi	2660	3	G4AYO - Mike J. HEWITT	1190
2	IK8SQG/QRP - Antonio Faraldi	1470	4	DM4TJ - Klaus Möhr	664

CLASSIFICA SWL

#	NOMINATIVO	PUNTI	#	NOMINATIVO	PUNTI
1	I3 6031 BZ - Sergio Cristofaro - MI1153	20493	3	I1-2560/GE - Franca Riva	486
2	OE1-100 1007 - Helmut Abel - CA65	11980	4	SWL I-179GE - Serena Cantamessa	417



«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

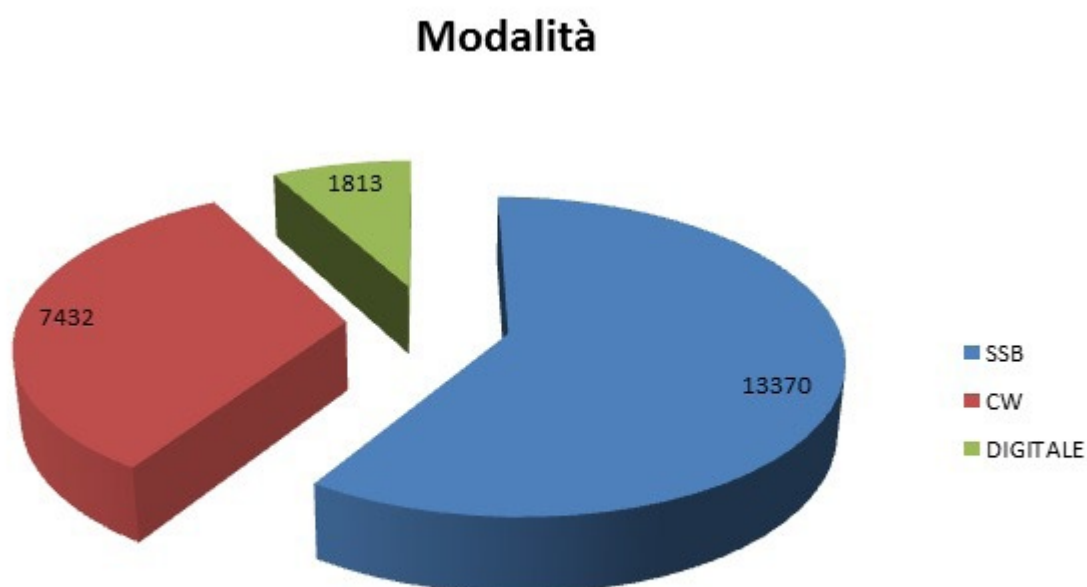
«Classifica CW»

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»





INORC & ARMI PRESENTS
ICEBREAKER

KRASIN



Italian Naval 'Old Hydrants' Club



31 MARCH TO 30 JUNE

2017

THE CONTACT WILL BE WITH

R100 LK

Sankt Peterburg, RUSSIA

ALL MEMBERS ARE INVITED

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

Cacciatorpediniere Vincenzo Gioberti



continua...

18 settembre 1941

L'Upholder, infatti, non appena ricevuto il messaggio si è mosso verso il convoglio, l'ha avvistato alle 3.50 a 6 miglia per 045° (la visibilità del convoglio è aumentata da un problema della Vulcania, dal cui fumaiolo esce un vistoso pennacchio di scintille) ed ha lanciato una salva di siluri, alle 4.06 (orario britannico), da 4570 metri di distanza.

Alle 4.15 (orario italiano), due delle armi vanno a segno: in posizione 33°02' N e 14°42' E (fonti italiane; 33°01' N e 14°49' E per l'Upholder), la Neptunia e l'Oceania vengono colpite, una dopo l'altra. Il disastro coglie il convoglio del tutto di sorpresa: nessuno, né sulle motonavi né sui cacciatorpediniere, ha avvistato il sommergibile o le scie dei siluri, neanche all'ultimo momento.

Mentre la Vulcania, unica rimasta indenne, prosegue per Tripoli con la scorta dell'Usodimare (capitano di fregata Galleani) per ordine del caposcorta (le due navi giungeranno indenni a destinazione, dopo aver eluso un attacco da parte dell'Ursula), gli altri quattro cacciatorpediniere si portano subito sotto le navi colpite, per fornire soccorso.

La Neptunia è, delle due, quella in condizioni più critiche: il siluro è esploso a poppavia del traverso, probabilmente sotto la chiglia, provocando immediatamente l'immobilizzazione della nave e la cessazione dell'erogazione dell'energia elettrica. La motonave inizia subito ad appoparsi ed a sbanda-

re sulla sinistra (inizialmente 9°-10°); il Gioberti riceve ordine dal Da Recco di prestarle assistenza, e di recuperare gli uomini che si stanno gettando in mare. Successivamente anche il Da Noli viene inviato a cooperare col Gioberti nel recupero dei naufraghi.

La Neptunia è, delle due, quella in condizioni più critiche: il siluro è esploso a poppavia del traverso, probabilmente sotto la chiglia, provocando immediatamente l'immobilizzazione della nave e la cessazione dell'erogazione dell'energia elettrica. La motonave inizia subito ad appoparsi ed a sbandare sulla sinistra (inizialmente 9°-10°); il Gioberti riceve ordine dal Da Recco di prestarle assistenza, e di recuperare gli uomini che si stanno gettando in mare. Successivamente anche il Da Noli viene inviato a cooperare col Gioberti nel recupero dei naufraghi.

Alle 6.50 la Neptunia s'inabissa con la poppa in verticale. Gioberti e Da Noli continuano a recuperare i naufraghi; verso le 7.30 si unisce a loro anche il Da Recco.

Maggiori speranze si nutrono per l'Oceania, che - colpita a poppa - non ha subito danni tali da comprometterne la galleggiabilità: gli allagamenti vengono contenuti, e la maggior parte dell'apparato propulsivo (eccetto la motrice interna di sinistra, che dev'essere fermata per probabile perdita dell'elica) rimane in funzione.

Prima di tentare un rimorchio, comunque, il suo comandante decide di trasferire le truppe sul Pes-sagno.

Nel mentre, i britannici sono ancora all'opera: alle cinque del mattino l'Upright, avvistando le due motonavi immobilizzate, ha dato inizio ad una manovra d'attacco per dare loro il colpo di grazia, salvo rinunciare alle 5.25 per la presenza dei cacciatorpediniere.

Per giunta l'Upholder, sceso in profondità dopo l'attacco (alle 4.08) per ripiegare verso sud, alle 4.45 è riemerso ed ha osservato la scena delle due motonavi colpite con i cacciatorpediniere impegnati nei soccorsi, e Wanklyn ha deciso di spostarsi verso est per ricaricare i siluri ed attaccare nuovamente all'alba: alle 5.30 l'Upholder torna ad immergersi e si avvicina alle navi italiane, ricaricando i tubi di lancio, ed alle 6.30 avvista l'Oceania ed il Pes-sagno, decidendo di attaccare la prima.

Alle 6.52 anche l'Unbeaten (capitano di corvetta Edward Arthur Woodward) avvista l'Oceania danneggiata e si avvicina per attaccare, ma viene dissuaso dalla presenza dei cacciatorpediniere.

Alle 7.56 l'Upholder sta per lanciare i siluri, quando un cacciatorpediniere classe Navigatori (probabilmente il Pessagno od il Da Recco) gli passa vicino, inducendo Wanklyn a scendere in profondità; alle 7.59 l'Upholder scende a 21 metri e manovra per portarsi di nuovo in posizione di attacco. Intanto, il Da Recco giunge sul posto per sostituire il sovraccarico Pessagno (ha a bordo oltre 2000 uomini) nell'opera di soccorso.

Alle 8.51 l'Upholder lancia un'altra salva di siluri contro l'Oceania: colpita da due delle armi, la motonave affonda in sette minuti. Al Da Recco non resta che recuperare i naufraghi, operazione alla quale partecipano anche le torpediniere Perseo, Centauro, Circe e Clio (giunte verso le otto) e la nave soccorso Laurana, inviate sul posto da Marina Libia.

La perdita dei due transatlantici è un duro colpo, ma grazie all'alacre opera di soccorso delle siluranti risulta possibile salvare la larghissima maggioranza del personale imbarcato: 5434 uomini su 5818, cioè il 93 %. Il Gioberti ha salvato 582 uomini; il Pessagno ne ha recuperati 2083, il Da Recco 1302, il Da Noli 682, l'Usodimare (tornato sul posto dopo aver accompagnato a Tripoli la Vulcania) 485, la Clio 163, la Perseo 131, la Circe 3 ed altri tre gli idrovolanti di soccorso.

Molti gli episodi di altruismo e di vero e proprio eroismo: diversi marinai dei cacciatorpediniere si sono tuffati in acqua per sostenere e soccorrere i

soldati che versavano in condizioni peggiori; una volta a bordo, i naufraghi sono stati rifocillati e rivestiti con indumenti offerti spontaneamente da ufficiali e marinai delle unità soccorritrici.

19 settembre 1941

Lasciata Tripoli, il Gioberti raggiunge in mattinata un convoglio in navigazione da Napoli a Tripoli (piroscafo Caterina, motonavi Marin Sanudo e Col di Lana, nave cisterna Minatitlan, scortate dai cacciatorpediniere Freccia – caposcorta –, Euro, Dardo e Folgore), che alle quattro del giorno precedente è stato attaccato da aerosiluranti britannici al largo di Misurata, abbattendo un velivolo ma subendo il grave danneggiamento della Col di Lana. Il Gioberti si unisce alla scorta del convoglio (del quale non fa più parte la danneggiata Col di Lana, che viene

rimorchiata a Trapani dai rimorchiatori Liguria e Montecristo, con l'assistenza del Dardo), che raggiunge Tripoli alle 12.30.

20 settembre 1941

Gioberti, Freccia (caposcorta, capitano di fregata Giorgio Ghè), Folgore ed Euro lasciano Napoli per Tripoli alle 20.20, scortando i piroscafi Tembien, Giulia, Nirvo e Bain-sizza, seguendo la

rotta di ponente.

21 settembre 1941

Alle 19.45, dopo il tramonto, il convoglio viene attaccato a sorpresa da due bombardieri; il Tembien viene colpito. L'Euro viene lasciato sul posto per assistere la nave danneggiata, mentre il resto del convoglio prosegue.

22 settembre 1941

Alle 00.06 Euro e Tembien si ricongiungono con il convoglio, ed il Tembien riassume il suo posto in formazione. Alle 7.30, su ordine del caposcorta, il Tembien lascia nuovamente il convoglio, scortato dall'Euro, e dirige verso Pantelleria. In prossimità del porto dell'isola, l'Euro trasborda sul Tembien 28 naufraghi illesi recuperati in precedenza, poi si riunisce al convoglio, mentre il Gioberti assume la scorta del piroscafo.

Il Tembien prosegue a lento moto per Trapani, dove giunge alle 17, scortato dal Gioberti. (Per altra fonte il Tembien sarebbe invece giunto a Napoli con le altre navi, alle 23 del 23 settembre.)



In navigazione (g.c. Marcello Risolo, via www.naviearmatori.net)

26-29 settembre 1941

Il Gioberti, temporaneamente aggregato alla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere, salpa da Napoli insieme al resto di tale Squadriglia (Granatiere – caposquadriglia –, Bersagliere e Fuciliere) nonché alle navi da battaglia Littorio e Vittorio Veneto (IX Divisione) ed alla XVI Squadriglia Cacciatorpediniere (Folgore, Da Recco, Pessagno) per raggiungere ed attaccare un convoglio britannico diretto a Malta e scortato dalla Forza H britannica con tre corazzate ed una portaerei, oltre a cinque incrociatori e 18 cacciatorpediniere (operazione britannica «Halberd»). Partono anche la III (Trento, Trieste, Gorizia) e la VIII Divisione (Duca degli Abruzzi, Attendolo) rispettivamente da Messina e La Maddalena, accompagnate rispettivamente dalla XII (Lanciere, Carabiniere, Corazziere, Ascari) e dalla X Squadriglia Cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Scirocco). A mezzogiorno del 27 la III, la VIII e la IX Divisione, con le rispettive squadriglie di cacciatorpediniere, si riuniscono una cinquantina di miglia ad est di Capo Carbonara, per intercettare il convoglio, poi dirigono verso sud a 24 nodi per l'intercettazione. Risultando però – in seguito alle segnalazioni dei ricognitori – in inferiorità rispetto alla forza britannica, e per giunta sprovvista di copertura aerea, la squadra italiana alle 14.30 inverte la rotta per portarsi fuori dal raggio degli aerosiluranti nemici. Alle 15.30 sopraggiungono tre caccia italiani FIAT CR. 42 assegnati alla scorta aerea, ma, per via della loro somiglianza agli aerosiluranti britannici (sono anch'essi biplani), vengono inizialmente scambiati per aerei inglesi ed il Fuciliere ne abbatte il capo pattuglia, mentre gli altri due si allontanano. Il pilota dell'aereo, fortunatamente, rimane illeso e può paracadutarsi, venendo poi recuperato dal Granatiere. Alle 17.18, avendo ricevuto comunicazioni secondo cui la squadra britannica avrebbe subito pesanti danni a causa degli attacchi aerei, la formazione italiana dirige nuovamente verso sud (prima stava procedendo verso nord), salvo invertire nuovamente la rotta alle 18.14, portandosi al centro del Mar Tirreno. Alle otto del mattino del 28 le navi italiane, come ordinato, raggiungono un punto 80 miglia ad est di Capo Carbonara, poi fa rotta per ovest-sud-ovest ma infine, alle 14.00, dato che i ricognitori non trovano più alcuna nave nemica a sud ed ad ovest della Sardegna (il convoglio è infatti passato) viene ordinato il rientro alle basi. La XIII Squadri-

glia e la IX Divisione arrivano a Napoli nella mattina del 29.

2 ottobre 1941

Il Gioberti parte da Napoli per Tripoli alle 22.30, insieme ai cacciatorpediniere Antonio Da Noli (caposcora, capitano di fregata Luigi Cei Martini), Antoniotto Usodimare ed Euro, di scorta ad un convoglio composto dalle motonavi Vettor Pisani, Rialto, Fabio Filzi e Sebastiano Venier, italiane, Ankara e Reichenfels, tedesche. In tutto le navi del convoglio trasportano 828 veicoli, 12.110 tonnellate di materiali vari, provviste e munizioni, 3162 tonnellate di carburante e 1060 uomini: circa metà della loro portata, per frazionare il carico tra più navi in modo da ridurre le perdite nel caso dell'affondamento di una di esse. Il convoglio, denominato «Pisani», segue la rotta di levante, per lo stretto di Messina ed ad est di Malta (a circa 90 miglia dall'isola, perché la recente introduzione dei bombardieri ed aerosiluranti Vickers Wellington, dotati di maggiore autonomia dei Fairey Swordfish ed Albacore sino ad ora impiegati, rende inutile viaggiare a distanza maggiore: in tali condizioni, allora, tanto vale viaggiare più vicini a Malta, per ridurre la durata della traversata e prolungare il tempo in cui la caccia proveniente dalla Sicilia può tenere il convoglio sotto la propria protezione).

La velocità del convoglio dovrebbe essere di 14 nodi, ma il Reichenfels ha problemi di macchina che costringono a ridurla a 10 nodi, che più avanti è possibile portare a 13.

4 ottobre 1941

Alle 14 Rialto e Reichenfels si scambiano di posto nella formazione, per ordine del caposcora. Nelle giornate del 3 e 4 ottobre, di giorno, il convoglio fruisce della scorta aerea di bombardieri Savoia Marchetti SM. 79 "Sparviero" della Regia Aeronautica e di caccia Messerschmitt della Luftwaffe, ma poco dopo le dieci del mattino del 4 ottobre viene avvistato da ricognitori



La nave fotografata, probabilmente, nel 1942 o 1943 (www.lanazione.it)

britannici provenienti da Malta, che informano subito i propri comandi. Supermarina intercetta i segnali di scoperta lanciati dai ricognitori, e richiede a Superaereo di sottoporre Malta, in serata, ad un violento bombardamento, così da impedire che gli aerei destinati ad attaccare il convoglio nottetempo possano decollare; il bombardamento avrà luogo, ma per "ragioni di forza maggiore" non sarà intenso come richiesto da Supermarina, così gli aerei di Malta possono decollare egualmente.

Dopo l'intercettazione del segnale di scoperta, Supermarina ne mette al corrente anche il caposcorta Cei Martini, che dopo il tramonto fa coprire tutto il convoglio con cortine nebbiogene, così che i ricognitori nemici non lo vedano accostare, poi modifica la rotta nel tentativo di ingannare gli aerei britannici. Il provvedimento sembra avere un temporaneo successo, ma tra l'una e le due di notte del 5 ottobre i



Il Gioberti nell'estate del 1942

ricognitori nemici ritrovano il convoglio. 5 ottobre 1941 Alle 00.45, un sommergibile attacca infruttuosamente il convoglio e l'Usodimare contrattacca, ritenendo di averlo danneggiato. Poco dopo le 2.52 del 5 ottobre ha inizio un attacco aereo; viene dato l'allarme, ed i cacciatorpediniere della scorta riescono ad occultare i mercantili con cortine di nebbia. Non appena gli aerei si avvicinarono, tutte le navi del convoglio aprono un violento fuoco di sbarramento, che costringe gli attaccanti a ritirarsi. La navigazione prosegue, con vigilanza rafforzata. Alle 3.52, una settantina di miglia a nord di Misurata (per altra fonte, 80 miglia a nord-nord-est di tale città), ha inizio un secondo attacco, da parte di quattro aerosiluranti Fairey Swordfish dell'830th Squadron della Fleet Air Arm decollati da Malta. Il caposcorta Cei Martini fa emettere nuovamente cortine fumogene, ma si accorge che, con il vento che spira dai settori poppieri, la cortina non è efficace; risale quindi il convoglio su rotta invertita ed emettendo fumo, così riuscendo ad occultare tutto il lato sinistro. Il lato dritto, quello opposto alla luna, resta però scoperto; e da quel lato attaccano gli aerosiluranti, che alle 3.57 colpiscono la Rialto con uno o due siluri. Uno degli aerei viene abbattuto, ma la motonave rimane immobilizzata ed inizia a sbandare fortemente. Inizialmente l'Euro viene inviato ad assisterla, ma poco dopo, quando esso riferisce di essere sorvolato da aerei, il caposcorta decide di mandare il Gioberti a sostituirlo: ciò allo scopo di mantenere sul posto per breve tempo (il tempo necessario all'avvicinamento) due cacciatorpediniere, e poi lasciare quello dei due che ha il maggiore armamento contraereo (il Gioberti). Nelle ore successive, Gioberti ed Euro recuperano dal mare e dalle imbarcazioni i naufraghi della Rialto (il Gioberti mette a mare, a tale scopo, la sua motobarca). Su richiesta del regio commissario della Rialto (al quale anzi, in un primo momento, è stato proprio il comandante del cacciatorpediniere ad ordinare di tornare a bordo), il Gioberti si avvicina alla motonave agonizzante per verificare le possibilità di un salvataggio, ma giunti a distanza utile l'impraticabilità di tale idea risulta evidente, dato lo sbandamento eccessivo assunto dalla motonave;

avvicinandosi alla Rialto, però (il regio commissario ha informato il comandante del Gioberti della presenza, a bordo della Rialto, di documenti segreti ancora intatti, per cui è necessario procedere alla loro distruzione o recupero oppure accelerare l'affondamento della motonave), il Gioberti ha modo di avvistare due artiglieri che, presi dal panico, sono ancora a bordo della motonave. Messo a mare un battelli-

no al comando del regio commissario della Rialto, i due artiglieri vengono faticosamente tratti in salvo. La Rialto affonderà alle dieci del mattino, dopo che i due cacciatorpediniere avranno recuperato 145 dei 165 uomini imbarcati. Il resto del convoglio, proseguito dopo il siluramento, viene raggiunto dalle torpediniere Partenope (dopo rastrello antisommergibile) e Calliope (per pilotaggio e rinforzo alla scorta) inviate da Tripoli, ed arriva nel porto libico alle 15 (o 15.30) dello stesso giorno.

7 ottobre 1941

Il Gioberti (caposcorta) ed il cacciatorpediniere Emanuele Pessagno salpano da Tripoli per Napoli alle 17.30, scortando il piroscafo scarico Amsterdam.

9 ottobre 1941

Nella notte tra l'8 ed il 9, a nordest di Mareth, le navi sono oggetto di attacco aereo, durante il quale l'Amsterdam viene colpito da una bomba a prua; nonostante il danno, la nave è in grado di proseguire con i propri mezzi, senza nemmeno dover ridurre la velocità. Le tre navi giungono a Napoli alle 18.15.

16 ottobre 1941

Il Gioberti (capitano di fregata Vittorio Prato) salpa da Napoli alle 13.30 facendo parte della scorta del convoglio «Beppe», composto dalle motonavi Marin Sanudo, Probitas, Beppe, Paolina e Caterina e scortato, oltre che dal Gioberti, dai cacciatorpediniere Alfredo Oriani, Folgore (caposcorta, capitano di fregata Giuriati), Fulmine ed Antoniotto Usodimare e dalla torpediniera Cigno. Alle 16.50 il Probitas viene colto da un'avaria e deve rientrare a Napoli scortato dal Fulmine, mentre la minuscola motonave Amba Alagi si unisce al convoglio a Trapani, dove viene invece lasciata la Cigno.

17 ottobre 1941

Il 17 ottobre «ULTRA», la celebre organizzazione britannica dedicata alla decrittazione dei messaggi in codice dell'Asse, intercetta e decifra un messaggio relativo al convoglio «Beppe» (da esso chiamato «Caterina»), apprendendone così la composizione (6 mercantili e 4 cacciatorpediniere), data e luogo di partenza (Napoli, ore 11 del 16) ed arrivo (Tripoli, ore 18 del 19), rotta seguita (a ponente di Malta) e velocità (9 nodi);

da Malta vengono pertanto fatti decollare dei ricognitori, che rintracciano le navi italiane a mezzogiorno.

Nella notte tra il 17 ed il 18 il convoglio, che procede a velocità molto bassa e si trova a sud di Pantelleria, viene informato via radio da Supermarina di essere stato avvistato da un ricognitore britannico. Un'ora dopo si verificano i primi attacchi da parte di almeno tre aerosiluranti: questi attaccano dopo aver lanciato dei razzi illuminanti, ma l'attacco può essere eluso grazie a manovre difensive ed alla pronta stesura di cortine nebbiogene, attorno ai mercantili, da parte della scorta (grazie anche alla rotta seguita, 188°, ed al leggero vento di poppa).
18 ottobre 1941

Mentre il convoglio è a sud di Lampedusa (nel punto 35°25' N e 11°39' E), ed a 140 miglia da Tripoli (per altra fonte, 45 miglia ad ovest di Lampedusa e 85 miglia ad ovest-nord-ovest di Tripoli), il sommergibile britannico Ursula (tenente di vascello Arthur Richard Hezlet, che ha avvistato il convoglio alle 8.06 nel punto 35°27'N e 11°45'E, con rilevamento 306°) lancia quattro siluri da 5500-6400 metri contro le navi italiane: alle 9.10 il Beppe avvista due siluri; riesce ad evitarne uno, ma l'altro lo colpisce a prua, lasciandolo immobilizzato, fortemente appruato, sbandato ed abbandonato da parte dell'equipaggio. Un'unità della scorta contrattacca con nove bombe di profondità tra le 9.25 e le 10, senza riuscire a danneggiare l'attaccante. Il caposorta distacca per l'assistenza l'Oriani ed il Gioberti, ma poco dopo richiama l'Oriani, a seguito della notizia che altri due cacciatorpediniere, il Nicoloso Da Recco ed il Sebenico, sono salpati da Tripoli allo stesso scopo. Il resto del convoglio prosegue (raggiungerà la destinazione, ma perdendo il Caterina, affondato da aerosiluranti).

Mentre il Gioberti si avvicina al Beppe, gran parte dell'equipaggio e del personale militare imbarcato abbandonano frettolosamente la nave su due scialuppe; il comandante del piroscalo, che si è fortemente appruato, comunica al Gioberti (che ha chiesto notizie sulla sua situazione) di essere stato colpito dal siluro a prua, ma di sperare di riuscire a proseguire coi propri mezzi; il regio commissario del Beppe chiede che sia reimbarcato almeno il personale di macchina, per poter proseguire. Il Gioberti mette a mare la motolancia e recupera i naufraghi, gran parte dei quali si sono frattanto gettati in mare dalle imbarcazioni; 68 di essi, non necessari per il governo o la difesa del Beppe, vengono tratti sul cacciatorpediniere (anche perché ormai il Beppe è quasi sprovvisto di mezzi di salvataggio), mentre gli altri, fuochisti e mitraglieri, vengono trasbordati sul piroscalo. Intanto, il Gioberti comunica al caposorta che il Beppe è stato colpito nel gavone di prua e può proseguire a circa 7 nodi.

Dato che la bussola del piroscalo non funziona a dovere, il Gioberti lo precede. Alle 14.15 l'assetto peggiora, costringendo il mercantile a ridurre la velocità a 4 nodi, governando con crescente difficoltà (il timone è quasi tutto fuor d'acqua). Il cacciatorpediniere contatta Marilibia Tripoli spiegando che è necessario l'invio di rimorchiatori; alle 18.30 è il

Gioberti stesso, su richiesta del regio commissario del piroscalo, a prendere il Beppe a rimorchio, ma il cavo si spezza poco dopo. Allora, il comandante Prato ordina al piroscalo di dare fondo presso la boa n. 3 delle Kerkennah, portandosi se possibile in acque basse, decisione che riferisce a Supermarina alle 19.18, aggiungendo che il Gioberti – salvo contrordini – incrocerà sul posto per tutta la notte.

Il Beppe dà fondo poco dopo il tramonto, ed il Gioberti si porta ad incrociare a sud della boa 4 delle Kerkennah; alle 22.10 Marilibia Tripoli informa Prato che il Da Recco è uscito in mare per rinforzare la scorta, ed il rimorchiatore Ciclope per prendere il Beppe a rimorchio.

19 ottobre 1941

Il Gioberti si congiunge col Da Recco, dirigendo insieme ad esso in modo da essere nei pressi del piroscalo poco dopo l'alba. Dato che ormai la riserva d'acqua del Gioberti è appena bastante per il tratto fino a Tripoli, il Da Recco gli ordina di raggiungere Tripoli, cosa che fa.

Il Beppe riuscirà a raggiungere Tripoli dopo altri due giorni di difficilissima navigazione, entrando in porto alle 8 del 21.

19 novembre 1941

Gioberti, Oriani e Maestrale (caposorta, capitano di vascello Stanislao Caraciotti) salpano da Napoli alle 20 di scorta alle motonavi Ankara (tedesca) e Sebastiano Venier, che costituiscono il convoglio «Alfa» diretto a Tripoli nell'ambito di un'operazione di traffico volta ad inviare urgenti rifornimenti in Libia, dov'è iniziata da pochi giorni un'offensiva britannica (operazione «Crusader») e dopo che la distruzione del convoglio «Duisburg», avvenuta il 9 novembre ad opera della Forza K britannica, ha provocato la perdita di un ingente quantitativo di rifornimenti diretti in Africa Settentrionale.

Dopo qualche giorno di parziale stasi dovuto al disastro del 9 novembre, infatti, il capo di Stato Maggiore generale, maresciallo Ugo Cavallero, ha dato ordine il 13 novembre di far partire immediatamente per la Libia le motonavi già cariche e pronte alla partenza, con poderosa scorta di almeno due divisioni di incrociatori, con operazione da svolgersi al più presto, al fine di "sfruttare il vantaggio della sorpresa".

Supermarina, d'accordo con Superareo, ha quindi subito provveduto a dare le disposizioni per l'invio a Tripoli delle sei motonavi già pronte a Napoli (Monginevro, Ankara, Sebastiano Venier, Vettor Pisani, Napoli ed Iridio Mantovani), lungo la rotta di levante, passando per lo Stretto di Messina e tenendosi poi al di fuori del raggio d'azione degli aerosiluranti d'Alta (190 miglia).

L'operazione vede in mare altri due gruppi di due moderne motonavi ciascuno: i due scaglioni del convoglio «C», il primo partito da Napoli alle 20 del 20 (motonavi Napoli e Vettor Pisani, cacciatorpediniere Turbine, torpediniera Perseo) ed il secondo salpato anch'esso da Napoli m alle 5.30 del 21 (motonave Monginevro, nave cisterna Iridio Mantovani, cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco, torpediniera Enrico Cosenz).

La III e VIII Divisione Navale dovranno dare loro protezione; dallo stretto di Messina in poi, dovranno navigare ad immediato contatto col convoglio «C», quasi incorporate in esso. Al contempo, una motonave veloce (la Fabio Filzi) sarà inviata sempre a Tripoli ma sulla rotta di ponente (per il Canale di Sicilia), con la scorta di un paio di cacciatorpediniere (oltre che di aerei: sia sui due convogli che sulla Filzi la scorta aerea dovrà essere continua, nelle ore diurne, dal 20 al 23 novembre), per non dare nell'occhio. Contestualmente saranno inviati a Bengasi l'incrociatore leggero Luigi Cadorna in missione di trasporto di carburante (da Brindisi) e le motonavi Città di Palermo e Città di Tunisi cariche di truppe (da Taranto), e verranno fatte rientrare in Italia le navi rimaste bloccate a Tripoli dall'inizio di novembre. L'idea è che un tale numero di navi in movimento contemporaneamente, divise in più convogli sparsi su una vasta area, confonda e disorienti la ricognizione maltese; che i convogli finiscano col coprirsi a vicenda; che la presenza in mare della III e VIII Divisione scoraggi interventi da parte della Forza K britannica (autrice della distruzione del convoglio «Duisburg»), notevolmente inferiore per numero e potenza (incrociatori leggeri Aurora e Penelope e cacciatorpediniere Lance e Lively). L'Aeronautica, oltre alla scorta antiaerea ed antisommergibile dei convogli, effettuerà anche azioni di ricognizione e di bombardamento degli aeroporti di Malta. Alcuni sommergibili vengono disposti in agguato nelle acque circostanti l'isola.

21 novembre 1941

Il convoglio «Alfa», protetto da caccia della Regia Aeronautica, dovrebbe attraversare lo stretto di Messina ed unirsi al convoglio «C» nella giornata del 23, ma viene localizzato da un ricognitore britannico (nonostante questo venga avvistato dai cacciatorpediniere e segnalato alla scorta aerea) e sottoposto a pesanti attacchi aerei, che lo costringono a riparare ad Argostoli tra le 9.30 e le 10 (per altra versione il caposcora decide di pugiare ad Argostoli dopo aver intercettato un messaggio radio che segnala la presenza di una forza navale britannica in acque non lontane).

22 novembre 1941

Il convoglio «Alfa» lascia Argostoli alle 4.45 diretto a Taranto, dove arriva alle 19.30.

1° dicembre 1941

In un momento particolarmente critico della battaglia dei convogli, Gioberti e Maestrale (capo sezione) salpano da Patrasso per Derna alle 8.30, in missione di trasporto urgente di 50 tonnellate di benzina in fusti ed in latte. In precedenza Gioberti, Oriani e Maestrale (che costituiscono la X Squadriglia Cacciatorpediniere) avevano raggiunto Argostoli, scortando poi da tale porto a Patrasso il piroscafo tedesco Bellona, carico di benzina in fusti. Il Bellona è stato dislocato ad Argostoli proprio per fungere da deposito galleggiante di carburante, dal quale devono prelevare quanta più benzina possibile le unità militari adibite alle missioni di trasporto veloce di carburante in Nordafrica. A Patrasso Gioberti e Ma-

estrale hanno prelevato dal Bellona quanti più fusti di benzina possibile (imbarcando inoltre alcuni militari diretti in Libia), poi sono partiti dopo essersi riforniti di nafta dall'Oriani, rimasto in porto.

2 dicembre 1941

I due cacciatorpediniere arrivano davanti a Derna alle 7.30; danno fondo a 200 metri dall'imboccatura del porto, ma vengono raggiunti da un'imbarcazione con a bordo un ufficiale, il quale spiega che devono entrare in porto prima di gettare in mare i fusti (mancando mezzi e manovalanza per metterli a terra, è questo l'unico metodo di scaricarli in tempi rapidi): durante una precedente missione, infatti, altri cacciatorpediniere li hanno buttati in acqua stando fuori dal porto, e gran parte del carico non è stato recuperato, andando così perduto. La richiesta non può essere esaudita, perché i fondali del porto sono troppo bassi per potervi entrare (meno di quattro metri); al momento, comunque, la corrente e la maretta di nordest spingono i fusti galleggianti all'interno del porto, come si constata gettandone in mare alcuni. Gioberti e Maestrale gettano quindi in mare tutti i fusti e le lattine di benzina che hanno a bordo, e la corrente spinge il tutto verso il porto abbastanza rapidamente. Alle 8.10, terminato lo sbarco della benzina, i due cacciatorpediniere ripartono, diretti a Taranto. Alle 10.15 vengono infruttuosamente attaccati da aerei.

3 dicembre 1941

Alle 8.13 il fumo dei cacciatorpediniere viene avvistato in posizione 37°43' N e 20°22' E (15 miglia ad ovest di Zacinto), su rilevamento 140°, dal sommergibile britannico Trusty (capitano di corvetta William Donald Aelian King), che poco dopo avvista anche le navi, aventi rotta e velocità stimate 310° e 26 nodi. Trovandosi proprio davanti ai cacciatorpediniere, il Trusty manovra per lanciare coi tubi poppieri, e lancia tre siluri su rilevamento 85°, da una distanza di soli 550 metri, con intervalli di quattro secondi tra un siluro e l'altro. Le navi italiane non vengono colpite; probabilmente i siluri passano sotto i loro scafi, senza esplodere. Gioberti e Maestrale arrivano a Taranto alle 18.25.

13 dicembre 1941

Alle 18.40 il Gioberti, aggregato alla X Squadriglia Cacciatorpediniere insieme ad Oriani e Maestrale, salpa da Taranto con le due succitate unità, nonché la corazzata Duilio (nave ammiraglia dell'ammiraglio di squadra Carlo Bergamini), l'incrociatore pesante Gorizia (con a bordo l'ammiraglio di divisione Angelo Parona) e l'VIII Divisione Navale (incrociatori leggeri Montecuccoli e Garibaldi, nave di bandiera dell'ammiraglio Giuseppe Lombardi) nell'ambito dell'operazione di traffico «M. 41». Dopo le gravi perdite subite dai convogli diretti in Libia nelle settimane precedenti, le forze italo-tedesche in Nordafrica si trovano in situazione di grave carenza di rifornimenti proprio mentre è in corso una nuova offensiva britannica, l'operazione «Crusader», ed urge rifornirle. Con la «M. 41», Supermarina intende inviare a Tripoli e Bengasi tutti i mercantili già carichi presenti nei porti dell'Italia meridionale, mobilitando per la loro protezione,

diretta e indiretta, pressoché tutta la flotta in condizioni di efficienza.

Sono previsti tre convogli: l'«A», da Messina a Tripoli, formato dalle moderne motonavi Fabio Filzi e Carlo Del Greco scortate dai cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco ed Antoniotto Usodimare (poi dirottato su Taranto per unirsi da subito all'«L» ma distrutto durante tale percorso dal sommergibile britannico Upright); l'«L», da Taranto per Tripoli, formato dalle motonavi Monginevro, Napoli e Vettor Pisani scortate dai cacciatorpediniere Freccia ed Emanuele Pessagno (con a bordo il contrammiraglio Amedeo Nommis di Pollone) e dalla torpediniera Pegaso; e l'«N», da Navarino ed Argostoli per Bengasi, costituito dai piroscafi Iseo e Capo Orso e dai cacciatorpediniere Turbine e Strale, cui si devono aggiungere la motonave tedesca Ankara, il cacciatorpediniere Saetta e la torpediniera Procione provenienti da Argostoli. Ogni convoglio deve fruire della protezione di una forza navale di sostegno, che di giorno si terrà in vista dei trasporti e di notte a stretto contatto con essi. Il gruppo che comprende il Gioberti è assegnato alla protezione dei convogli «A» e «L», mentre il convoglio «N» sarà protetto dalla corazzata Andrea Doria, dagli incrociatori leggeri Muzio Attendolo ed Emanuele Filiberto Duca d'Aosta e dai cacciatorpediniere Ascari, Aviere e Camicia Nera. Infine, a tutela dell'intera operazione contro un'eventuale uscita in mare delle corazzate della Mediterranean Fleet, prende il mare la IX Divisione Navale (ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante superiore in mare) con le moderne corazzate Littorio e Vittorio Veneto, scortate dalla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino). Queste navi si dovranno posizionare nel Mediterraneo centrale. A completamento dello schieramento, un gruppo di sommergibili viene dislocato nel Mediterraneo centro-orientale con compiti esplorativi ed offensivi; è inoltre previsto un imponente intervento della Regia Aeronautica. Per via della carenza di navi scorta e del tempo necessario a reperirne, l'operazione, inizialmente prevista per il 12 dicembre, viene posticipata di un giorno. Nel tardo pomeriggio del 13, quando i convogli sono già in mare, la ricognizione aerea comunica a Supermarina che una consistente forza britannica, comprensiva di corazzate ed incrociatori (in realtà sono solo quattro incrociatori leggeri: i ricognitori hanno grossolanamente sovrastimato la composizione e potenza della forza avvistata), si trova tra Tobruk e Marsa Matruh, diretta verso ovest. La somma delle forze italiane in mare è complessivamente superiore, ma si trova divisa in gruppi tra loro distanziati e vincolati a convogli lenti e poco manovrieri; per questo, alle ore 20 Supermarina decide di sospendere l'operazione, ed i convogli ricevono ordine di rientrare. Ciò non basterà ad evitare danni: durante la notte, il sommergibile britannico Urge silurerà la Vittorio Veneto, danneggiandola gravemente. Durante il rientro, anche i piroscafi Iseo e Capo Orso entreranno in collisione, riportando gravi danni.

14 dicembre 1941

Il gruppo del Gioberti arriva a Taranto alle 23.

16 dicembre 1941

Il 16 dicembre, alle 20, il Gioberti lascia Taranto insieme ai cacciatorpediniere Maestrale, Oriani (coi quali forma la X Squadriglia), Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino (XIII Squadriglia), Corazziere, Carabiniere ed Usodimare (XII Squadriglia), agli incrociatori pesanti Trento e Gorizia (III Divisione) ed alle corazzate Giulio Cesare, Andrea Doria e Littorio (IX Divisione; comandante superiore in mare, ammiraglio di squadra Angelo Iachino) per fornire sostegno all'operazione «M 42», che prevede l'invio in Libia di quattro mercantili (Vettor Pisani, Monginevro, Napoli ed Ankara, che trasportano 14.770 t di materiali e 212 uomini) scortati da sette cacciatorpediniere (Saetta, Vivaldi, Malocello, Da Recco, Da Noli, Pessagno e Zeno) ed una torpediniera (la Pegaso), divisi in due convogli (Ankara, Saetta e Pegaso dirette a Bengasi come convoglio «N», le altre unità dirette a Tripoli come convoglio «L»). L'operazione fruisce anche di scorta aerea assicurata dalla Regia Aeronautica e dalla Luftwaffe e di una forza navale di copertura ravvicinata (corazzata Duilio, con a bordo l'ammiraglio Carlo Bergamini, comandante del gruppo; incrociatori leggeri Duca d'Aosta – con a bordo l'ammiraglio Raffaele De Courten, comandante della VII Divisione –, Attendolo e Montecuccoli; cacciatorpediniere Ascari, Aviere e Camicia Nera). Una volta in franchia, il gruppo di appoggio di cui fa parte il Gioberti assume rotta 156° e velocità 20 nodi; Gioberti, Oriani e Maestrale, unitamente alla III Divisione, si portano 10 miglia a proravia della Littorio. Alle 22.10 il sommergibile britannico Utmost (capitano di corvetta Richard Douglas Cayley) avverte rumore di unità navali su rilevamento 335°, ed alle 22.20, in posizione 39°33' N e 17°41' E (nel Golfo di Taranto), avvista la III Divisione e la X Squadriglia su rilevamento 315°, a distanza di 6 miglia, mentre procedono su rotta 140° a velocità 20 nodi. Alle 22.34 l'Utmost lancia quattro siluri da grande distanza contro uno degli incrociatori, ma manca il bersaglio. Poco prima di mezzanotte il gruppo «Littorio» viene avvistato dal sommergibile britannico Unbeaten, che ne comunica la scoperta al proprio comando, il quale a sua volta ne informa l'ammiraglio Philip Vian, comandante della scorta di un convoglio in navigazione da Alessandria verso Malta. Si tratta della sola cisterna militare Breconshire, con 5000 tonnellate di carburante destinate a Malta, scortata dagli incrociatori leggeri Naiad (nave ammiraglia di Vian) ed Euryalus, dall'incrociatore antiaerei Carlisle e dai cacciatorpediniere Jervis, Havock, Hasty, Hiram, Kimberley, Kingston, Kipling e Decoy. Vian distacca il Carlisle con due cacciatorpediniere perché si allontanino verso est ed effettuino false trasmissioni radio tese ad ingannare i comandi italiani circa la direzione del convoglio, per poi rientrare ad Alessandria; la sua formazione verrà più tardi raggiunta e rinforzata (alle 8 del 17) da altri due incrociatori leggeri (Aurora e Penelope) e da sette cacciatorpediniere (Sikh, Legion, Maori, Lance, Lively, Legion ed Isaac Sweers, quest'ultimo olandese).

17 dicembre 1941

Alle 9 la formazione britannica viene avvistata da un ricognitore tedesco; l'ammiraglio Iachino ne viene informato alle 10.24, anche se le notizie riferite dal ricognitore contengono vari errori (la velocità, di 16 nodi, è sovrastimata a 20, e soprattutto la Breconshire è stata scambiata per una corazzata). Iachino sapeva già della presenza in mare di una formazione britannica (già prima della partenza ne è stato informato da un primo ricognitore tedesco, che ha anch'esso scambiato la Breconshire per una corazzata); ora ne conosce anche, sia pure sommariamente, rotta e posizione. Curiosamente, tutti gli aerei italiani e tedeschi avvicendatisulcielodelconvogliobritannicopersisteranno nello scambiare la Breconshire per una corazzata. In seguito a tale comunicazione il gruppo «Littorio» aumenta la velocità (24 nodi) e modifica la rotta (prima 180°, poi 224°) per stabilire il contatto con essa quanto prima (Iachino crede che le navi britanniche siano in mare per attaccare il convoglio che è sotto la sua protezione, non essendo al corrente della presenza della Breconshire diretta a Malta; suo obiettivo primario è quindi impedire questo presunto attacco). Nel primo pomeriggio, sulla base delle comunicazioni dei ricognitori (e di un avvistamento di fumo all'orizzonte da parte dell'Oriani, poi risultato errato, alle 15.43), l'ammiraglio Iachino ritiene che l'incontro con i britannici sia imminente, e dispone le sue navi di conseguenza (la X Squadriglia Cacciatorpediniere viene lasciata dove si trova, a 10 miglia per 200° dalla Littorio, mentre la XII e XIII Squadriglia ricevono ordine di portarsi nelle posizioni stabilite per il combattimento); alle 16.40, però, viene informato dai ricognitori che le navi britanniche hanno accostato per sud. Dieci minuti dopo, ritenendo di non poter raggiungere il nemico prima della notte, Iachino decide di rinunciare all'incontro, anche per non allontanarsi troppo dal convoglio, pertanto fa ridurre la velocità a 20 nodi (alle 16.59 la XII e XIII Squadriglia Cacciatorpediniere ricevono ordine di assumere posizione di scorta ravvicinata) e cessare il posto di combattimento (17.05), disponendo nuovamente le navi in linea di fila, dirigendo verso sud. Proprio a questo punto, quando non si crede d'incontrare più i britannici, la Littorio avvista vampate di intenso fuoco contraereo al traverso a sinistra (in direzione inaspettata, rispetto alla posizione stimata sulla base delle notizie dei ricognitori): le navi di Vian. Sono le 17.23. Ritenendo di poter dare battaglia prima di notte, Iachino fa nuovamente accelerare a 24 nodi ed accostare le navi ad un tempo di 90° a sinistra (verso ovest), dirigendo verso il nemico. Alle 17.40, mentre il sole tramonta, vengono avvistati dapprima fumi e poi sagome di navi a 30° di prora a dritta; alle 17.45 la formazione italiana accosta ad un tempo di 90° a dritta, così effettuando lo spiegamento, per aprire il fuoco su brandeggio adeguato. Alle 17.52 l'ammiraglio Vian, avendo avvistato le navi italiane, ordina alla Breconshire di allontanarsi verso sud con la scorta di Havock e Decoy, poi dirige verso la squadra italiana col resto della sua forma-

zione: il suo obiettivo è di occultare la Breconshire con cortine fumogene ed al contempo, mandando i cacciatorpediniere all'attacco silurante, indurre le navi italiane ad allontanarsi verso nord. Più o meno a quell'ora, le corazzate e gli incrociatori di Iachino e Parona aprono il fuoco contro le navi di Vian, a ritmo alquanto lento, essendo il bersaglio poco visibile. Le navi britanniche (in netta inferiorità) simulano un contrattacco con gli incrociatori leggeri Aurora, Penelope, Naiad ed Euryalus e 10 cacciatorpediniere, avvicinandosi ed aprendo il fuoco. I cacciatorpediniere britannici vengono inviati all'attacco degli incrociatori italiani, ed in risposta (alle 18.02, secondo il rapporto di Iachino) la X e XIII Squadriglia Cacciatorpediniere, Gioberti compreso, sono mandate al contrattacco silurante, dirigendo incontro al nemico alla massima velocità e sparando anche con tutti i pezzi sulle navi britanniche. Calato poi il buio, alle 17.57, Vian richiama i suoi cacciatorpediniere, indi accosta verso est: ha raggiunto il suo scopo, prendendo tempo per difendere la Breconshire in attesa che calasse il buio, ed ora non intende perseverare in uno scontro con una formazione italiana nettamente superiore. Tra le 17.59 e le 18.07 le navi maggiori italiane cessano il fuoco, seguite, alle 18.10, dalle unità sottili (alle 18.12 Iachino ordina ai cacciatorpediniere di riunirsi al grosso, restando di poppa). Lo scontro ha così termine in un nulla di fatto, perché l'ammiraglio Iachino, temendo – a torto, in seguito ad errate informazioni della ricognizione aerea – la presenza in mare di almeno una corazzata britannica, decide di non portare a fondo l'attacco, data l'inferiorità della Marina italiana nel combattimento notturno, e ritenendo di aver respinto un attacco (in realtà mai verificatosi, e frutto di un reciproco equivoco) contro il convoglio da lui scortato. Alle 18.28 la formazione italiana accosta ad un tempo di 90° a dritta; le navi maggiori si dispongono in linea di fila, mentre i cacciatorpediniere ricevono ordine di assumere la posizione di scorta ravvicinata su una linea di fila unica, ad est della formazione. Durante la sera e la notte, il gruppo segue alternativamente rotte 40° e 220°, tenendosi ad est del convoglio.

18 dicembre 1941

Alle sei del mattino, Granatiere e Corazziere entrano in collisione, distruggendosi a vicenda la prua. Alle 7.12 Gioberti, Maestrale ed Oriani, insieme alla III Divisione, ricevono ordine di dare loro assistenza; alle 14.15 la III Divisione riceverà ordine di lasciare i cacciatorpediniere alle 18, dirigendo per Taranto. Gioberti, Maestrale ed Oriani, cui più tardi si unisce lo Strale, rimangono ad assistere Granatiere e Corazziere, che riusciranno a raggiungere Navarino. Alle 15 del 18 dicembre sia il gruppo di copertura ravvicinata che quello di scorta a distanza lasciano la scorta dei due convogli, che arriveranno a destinazione l'indomani (pur subendo il leggero danneggiamento della Napoli), e fanno ritorno a Taranto, con rotta 45 e velocità 20 nodi.

19 dicembre 1941

Il gruppo «Littorio» arriva a Taranto alle 17 (per altra fonte, a Napoli alle 18.15).

Il Gioberti e gli altri cacciatorpediniere che assistono Granatiere e Corazziere raggiungono Navarino lo stesso giorno.

20 dicembre 1941

Alle 16.50, mentre il Gioberti si trova ormeggiato nella baia di Navarino, il sommergibile britannico Torbay (capitano di corvetta Anthony Cecil Capel Miers), penetrato nella baia, gli lancia un siluro. L'arma è però difettosa, e per un problema al giroscopio non si dirige verso il Gioberti, ma assume invece traiettoria circolare: il Torbay è costretto a scendere in profondità per non essere colpito dal suo stesso siluro.

3 gennaio 1942

Il Gioberti parte da Taranto alle 16 insieme ai cacciatorpediniere Maestrale, Scirocco ed Oriani, agli incrociatori leggeri Emanuele Filiberto Duca d'Aosta (nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Raffaele De Courten), Muzio Attendolo, Raimondo Montecuccoli e Giuseppe Garibaldi ed alla nave da battaglia Duilio (nave di bandiera dell'ammiraglio di squadra Carlo Bergamini), formando il gruppo di scorta per i tre convogli diretti a Tripoli da Messina, Taranto e Brindisi per l'operazione di traffico «M. 43». Oltre ai tre convogli con le relative scorte dirette ed al gruppo scorta di cui fa parte il Gioberti (gruppo «Duilio»), è in mare anche un gruppo di appoggio (gruppo «Littorio») con le corazzate Littorio (ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante superiore in mare), Doria (ammiraglio di divisione Guido Porzio Giovanola) e Cesare, gli incrociatori pesanti Gorizia (ammiraglio di divisione Angelo Parona) e Trento ed i cacciatorpediniere Aviere, Alpino, Geniere, Carabiniere, Ascari, Camicia Nera, Antonio Pigafetta ed Antonio Da Noli. Il gruppo di scorta, che navigherà per la prima volta ad immediato contatto con il convoglio, sin quasi a formare un tutt'uno con esso ("scorta indiretta incorporata nel convoglio", ideata dall'ammiraglio Bergamini), ha il compito di respingere eventuali attacchi da parte di formazioni navali leggere (incrociatori leggeri e cacciatorpediniere) come la Forza K, mentre il gruppo di appoggio si terrà pronto ad intervenire contro un eventuale attacco con forze pesanti da parte della Mediterranean Fleet (che comunque è rimasta senza più corazzate efficienti dall'incursione della X MAS ad Alessandria del 19 dicembre, ma questo in Italia ancora non lo si sa). Aerei impiegati in compiti di ricognizione e bombardamento sulle basi aeree e navali di Malta e della Cirenaica, nonché scorta da caccia, antiaerofilante ed antisommergibile sulle navi e sul porto di Tripoli, e sommergibili dislocati ad est di Malta e tra Creta e la Cirenaica completano l'imponente dispiegamento di forze predisposto a tutela dell'importante convoglio (il cui carico assomma a 15.379 tonnellate di carburante, 2417 tonnellate di munizioni, 10.242 tonnellate di altri materiali, 144 carri armati, 520 automezzi e 901 uomini).

4 gennaio 1942

Il gruppo «Duilio» raggiunge i tre convogli, che si sono frattanto riuniti come previsto in un unico grande convoglio composto dalle moderne motonavi da carico Nino Bixio, Lerici, Monginevro, Monviso

e Gino Allegri e dalla grande nave cisterna Giulio Giordani, scortate dai cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi (caposcorta, contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone), Nicoloso Da Recco, Antoniotto Usodimare, Bersagliere, Freccia e Fuciliere e dalle torpediniere Castore, Orsa, Aretusa, Procione ed Antares. Mentre al gruppo «Duilio» si unisce al convoglio «Allegri» (Allegri, Freccia e Procione) la III Divisione (Trento e Gorizia) viene avvistata da un ricognitore britannico; più tardi il convoglio viene avvistato anche da un altro aereo avversario, ma la formazione aerea inviata da Malta ad attaccarlo non riuscirà a trovarlo. Al tramonto il gruppo «Duilio» s'incorpora nella formazione; durante la notte le navi assumono rotta per Tripoli, e poco dopo le tre di notte del 5 gennaio il gruppo «Duilio» lascia il convoglio e si allontana a 22 nodi verso est. I mercantili giungeranno in porto alle 12.30 dello stesso giorno, senza nemmeno essere stati attaccati.

6 gennaio 1942

Il Gioberti ed il resto del gruppo di scorta indiretta rientrano a Taranto alle 4.20.

Febbraio-Maggio 1942

Lavori di modifica: viene installato un ecogoniometro di fabbricazione tedesca. Viene inoltre modificato l'armamento, con lo sbarco di uno dei due impianti lanciasiluri trinati da 533 mm e l'installazione di un obice illuminante OTO 1933/1934 da 120/15 mm, due mitragliere singole Breda 1939 da 37/54 mm, due mitragliere binate Scotti-Isotta Fraschini 1939 da 20/70 mm e due ulteriori scaricabombe per bombe di profondità. (Altra fonte dà invece informazioni parzialmente differenti: sarebbe stato imbarcato un ecogoniometro di produzione tedesca; sostituita l'originaria tramoggia per bombe di profondità con due più moderne; installati tre mitragliere binate da 20/65 mm a puntamento vincolato – due al posto degli obici illuminanti, una sulla tuga tra i tubi lanciasiluri –; installate due mitragliere singole da 20/65 a punteria libera sulla controplancia, in sostituzione di altrettante mitragliere binate).

13 giugno 1942

Il Gioberti, insieme ad Oriani ed Ascari (che con il Gioberti ed il Premuda formano la X Squadriglia Cacciatorpediniere), salpa da Cagliari alle 16.30 per trasferirsi a Palermo, scortando la VII Divisione Navale (incrociatori leggeri Raimondo Montecuccoli ed Eugenio di Savoia). Alle 18.16 la formazione viene avvistata a sud della Sardegna dal sommergibile britannico P 43 (tenente di vascello Arthur Connuch Halliday), che alle 18.31 lancia quattro siluri in posizione 38°56' N e 09°40' E. Le armi non vanno a segno. Alle 20.17 è il sommergibile britannico P 211 (poi Safari, capitano di fregata Benjamin Bryant) ad avvistare le navi italiane in posizione 38°42' N e 10°29' E, ma questi non attaccano, perché le navi italiane sono troppo lontane.

14 giugno 1942

Il Gioberti salpa da Palermo alle 19.24 insieme ad Oriani ed Ascari, alla XIV Squadriglia Cacciatorpediniere (Ugolino Vivaldi, Lanzerotto Malocello,

Nicolò Zeno) ed alla VII Divisione Navale (incrociatori leggeri Raimondo Montecuccoli ed Eugenio di Savoia, al comando dell'ammiraglio di divisione Alberto Da Zara, imbarcato sull'Eugenio), per partecipare alla battaglia aeronavale di Mezzo Giugno. La formazione sopra citata, alla quale dovrà unirsi nelle ore successive anche il Premuda (proveniente da Trapani), ha il compito di attaccare un convoglio con rifornimenti in navigazione da Gibilterra a Malta nell'ambito dell'operazione britannica «Harpoon». Poco dopo la partenza da Palermo, tuttavia, il Gioberti viene colto da un'avaria di macchina non riparabile in navigazione (non può neanche raggiungere i 22 nodi di velocità), pertanto è costretto a tornare in porto, rinunciando a partecipare alla battaglia. Accade lo stesso anche allo Zeno.

18 luglio 1942

Il Gioberti (capitano di fregata Vittorio Prato) salpa da Napoli alle 14.55 insieme al resto della X Squadriglia Cacciatorpediniere (Maestrale ed Oriani) ed alla VII Divisione Navale (Eugenio di Savoia e Montecuccoli, sempre al comando dell'ammiraglio Da Zara) per intercettare il posamine veloce britannico Welshman, di ritorno da Malta, dove ha appena trasportato rifornimenti urgenti. La formazione italiana incrocia durante la notte a sud della Sardegna, ma non incontra il Welshman.

19 luglio 1942

Il Gioberti e le altre navi ricevono l'ordine di dirigere su Cagliari, dato che alle 9.20 un ricognitore ha avvistato il Welshman ormai in posizione tale da rendere impossibile una sua intercettazione.

11 agosto 1942

Alle 20 il Gioberti, insieme ad Oriani, Maestrale e Fuciliere ed agli incrociatori Montecuccoli ed Eugenio di Savoia (nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Alberto Da Zara, comandante della VII Divisione), salpa da Cagliari per attaccare il convoglio britannico diretto a Malta nell'ambito dell'operazione «Pedestal» e già pesantemente danneggiato da attacchi da parte di aerei, sommergibili e motosiluranti durante la grande battaglia aeronavale di Mezzo Agosto.

12 agosto 1942

Poco dopo le 14, si unisce alla VII Divisione anche l'incrociatore leggero Muzio Attendolo, salpa da Napoli. Alle 19 le navi salpate da Cagliari si congiungono, nel Basso Tirreno, con la III Divisione (incrociatori pesanti Trieste, Gorizia e Bolzano, più i cacciatorpediniere Grecale, Corsaro, Legionario, Aviere, Geniere, Ascari e Camicia Nera), partita da Messina alle 9.40. Le due Divisioni dovrebbero intercettare i resti del convoglio, dispersi e danneggiati, per ultimare la distruzione, verosimilmente nella mattina del 13, a sud di Pantelleria, nel punto più stretto del Canale di Sicilia. Alle 22 Supermarina ordina agli incrociatori di ridurre la velocità (che è in quel momento di 20 nodi), in modo da arrivare al largo di Capo San Vito non prima di mezzanotte. Alle 22.37, tuttavia, la formazione viene avvistata e segnalata, 80 miglia a nord dell'estremità occidentale della Sicilia e con rotta sud, da un ricognitore Vickers Wellington (che viene a sua volta

localizzato dal radar del Legionario). I comandi britannici, resisi conto del rischio che gli incrociatori italiani rappresentano nei confronti di ciò che resta del convoglio, ordinano dapprima al Wellington autore dell'avvistamento, e poi anche agli altri ricognitori avvicendatisi nel pedinare la formazione italiana, di sganciare bombe e bengala, in modo da far credere alle unità italiane di essere sotto ripetuti attacchi aerei e dissuaderle così dal proseguire nella navigazione verso il convoglio, giungendo anche ad ordinare loro – in chiaro, in modo da essere intercettati – di comunicare la posizione della forza italiana per permetterne l'attacco da parte di inesistenti bombardieri B-24 "Liberator". Supermarina cade nell'inganno, e già alle 00.30 del 13 ordina il rientro alla formazione (che si trova in quel momento a circa venti miglia da Capo San Vito) di virare verso est, temendo attacchi aerei nemici a seguito dell'intercettazione dei numerosi messaggi radio avversari tra i ricognitori ed i comandi delle forze aeree di Malta, in realtà provocata appositamente per ingannare i comandi italiani ed indurli ad ordinare il rientro degli incrociatori. Lo stratagemma britannico è solo una delle molteplici ragioni che inducono a dare il discusso ordine: Supermarina, infatti, in ogni caso non intende inviare le proprie navi a sud di Pantelleria senza un'adeguata copertura aerea, che viene però negata dai comandi tedeschi, che preferiscono impiegare tutti i velivoli disponibili nell'attacco al convoglio; inoltre, a seguito dell'avvistamento (da parte di un U-Boot tedesco) di quattro incrociatori e dieci cacciatorpediniere britannici nel Mediterraneo orientale, apparentemente diretti verso Malta, Supermarina ha deciso di inviare la III Divisione nello Ionio, anziché nel Tirreno, per unirsi all'VIII Divisione (uscita da Navarino) onde attaccare tali navi, facendo al contempo rientrare la VII Divisione. In realtà, anche le unità avvistate nel Mediterraneo orientale (che sono in realtà due incrociatori, cinque cacciatorpediniere ed alcuni mercantili) sono una "finta" organizzata dai comandi britannici, un convoglio fasullo che finge di essere diretto verso Malta per ingannare i comandi italiani. I finti attacchi e messaggi proseguono comunque anche nelle ore successive, per evitare che i comandi italiani possano cambiare idea ed ordinare agli incrociatori di riprendere la navigazione verso ovest per attaccare il convoglio.

13 agosto 1942

Alle 00.30 del 13 Supermarina ordina alla formazione degli incrociatori, che si trovava in quel momento a circa venti miglia da Capo San Vito (a ponente di Trapani), di virare verso est per rientrare, temendo attacchi aerei nemici a seguito dell'intercettazione dei numerosi messaggi radio inviati da Malta ai propri ricognitori. Tre minuti dopo, tutti gli incrociatori evoluono per evitare siluri lanciati da aerei. Supermarina decide di inviare la III Divisione nello Ionio, anziché nel Tirreno, per unirsi all'VIII Divisione (uscita da Navarino) onde attaccare le navi avvistate nel Mediterraneo orientale, facendo al contempo rientrare la VII Divisione.

Alle 00.30, a seguito dell'ordine di Supermarina, la III Divisione più l'Attendolo fa rotta su Messina, la VII Divisione su Napoli. Il Gioberti, insieme all'Oriani ed al Maestrale, scorta Montecuccoli ed Eugenio diretti a Napoli; qui le cinque navi giungono senza inconvenienti. Diversa sorte ha la formazione diretta a Messina, che alle 8.06 dello stesso giorno (dopo che il sommergibile Safari ha già avvistato le navi italiane a nord di Palermo senza poterle attaccare) incappa nel sommergibile britannico Unbroken (tenente di vascello Alastair C. G. Mars): con un lancio di quattro siluri, questi colpisce sia l'Attendolo, che perde la prua ma riesce a raggiungere Messina, che il Bolzano, il quale, incendiato e con danni gravissimi, dev'essere preso a rimorchio dall'Aviere e dal Geniere e portato a posarsi su bassifondali dell'isola di Panarea, alle 13.30.

Mitragliamento

Alle otto del mattino del 15 agosto 1942 il Gioberti, al comando del capitano di fregata Gianroberto Burgos, salpò da Napoli insieme al cacciatorpediniere Maestrale (caposcorta, capitano di vascello Riccardo Pontremoli), per scortare a Tripoli la motonave Rosolino Pilo, avente a bordo 112 tra automezzi e rimorchi, 17 cannoni, tre barche a motore e 3439 tonnellate di materiali vari, nonché 101 militari di passaggio. Prima di partire da Napoli, il caposcorta Pontremoli aveva personalmente domandato a Supermarina notizie su quali forze britanniche si trovassero in quel momento a Malta, ma gli fu risposto che mancavano informazioni precise; Marina Messina gli avrebbe dato informazioni più particolareggiate l'indomani. Ciò, però, non accadde. Giunto a Trapani nelle prime ore del 16 agosto, il piccolo convoglio vi sostò per circa un giorno, poi ripartì alle 6.30 del 17 a 15 nodi, diretto a Tripoli. I due cacciatorpediniere erano in posizione di scorta avanzata prodiera, Gioberti a dritta e Maestrale a sinistra (in base alle norme vigenti sarebbe dovuto essere il contrario, ma all'uscita da Trapani il caposcorta Pontremoli aveva comunicato che, per una sua avaria alle colonnine di punteria di dritta, il Maestrale si sarebbe dovuto posizionare sulla sinistra della Pilo, ed il Gioberti a dritta, sul lato del sole); vi era inoltre scorta aerea con il concorso di numerosi velivoli della Luftwaffe. Secondo Carlo Sabatini, ufficiale di guardia sul Gioberti al momento dell'attacco, gli aerei tedeschi lasciarono il convoglio intorno alle 15, avendo raggiunto il limite dell'autonomia. Restava quindi solo la scorta navale quando, alle 15.30 (o 15.40; per altra fonte le 17.17) dello stesso 17 agosto, comparvero all'orizzonte dieci aerei britannici diretti verso il convoglio. Le navi si trovavano in quel momento 45-50 miglia a sud di Pantelleria. Secondo le fonti ufficiali italiane, invece, i velivoli della Luftwaffe erano ancora sul cielo del convoglio quando si verificò l'attacco; non furono però di alcun beneficio, ed anzi il caposcorta Pontremoli asserì nel suo rapporto che la scorta aerea aveva "forse concorso a ritardare la messa in allarme delle unità".

L'attacco non era casuale: i britannici avevano saputo che la Pilo era pronta già il 14 agosto, mediante le decrittazioni di "ULTRA", che aveva anche precisato la composizione del carico. Lo stesso 17 agosto, poi, nuove intercettazioni avevano rivelato che la Pilo, giunta a Trapani, ne sarebbe ripartita alle sei del mattino del 17, con arrivo a Tripoli previsto per le 12.30 del 18. Un ricognitore, pilotato dal capitano (Flight Lieutenant) Donald Charles Scharman, aveva localizzato il convoglio, e da Malta erano decollati sei aerosiluranti Bristol Beaufort dell'86th Squadron della Royal Air Force (altra fonte parla del 39th Squadron), scortati da cinque caccia Bristol Beaufighter ed otto Supermarine Spitfire degli Squadrons 235 e 252. Mentre i Beaufighter e gli Spitfire attaccavano gli Ju 88 della scorta aerea e li allontanavano dal convoglio, gli aerosiluranti sganciarono i loro siluri nei settori poppieri della Pilo (lasciati completamente scoperti dalla posizione di scorta avanzata prodiera di Maestrale e Gioberti: Pontremoli criticò anche questa decisione nel suo rapporto, affermando la necessità che almeno una terza nave scorta si trovasse in coda al convoglio, per proteggere dalle provenienze poppiere; era necessario tenere a proravia le altre due unità, non solo per attacchi aerei provenienti da prua, ma anche per la difesa contro i sommergibili), da 550 metri, ed intanto altri aerei da caccia – i Beaufighter del 252nd Squadron del maggiore Derek Frecker – effettuarono mitragliamento di tutte e tre le navi. L'ufficiale di guardia Sabatini, al momento dell'attacco, si trovava sull'ala di plancia di sinistra; egli ricordò poi che le vedette del Gioberti erano all'erta, in una giornata di sole infuocato i cui raggi erano riflessi dall'acqua, quando alle 15.50 venne segnalato "aerei ore 6". Sabatini si girò nella direzione indicata, li vide e, gridando "Sono troppi e troppo bassi!" corse a dare l'allarme col clacson; gli aerei, in avvicinamento ad elevata velocità, si allargarono verso l'esterno ed attaccarono il convoglio con rotta perpendicolare alla sua, dal lato di dritta, avendo il sole alle spalle. I velivoli britannici sparavano con tutte le armi contro il Gioberti, che a sua volta reagì con un furioso tiro contraereo; uno degli aerei eseguì un passaggio mitragliando a volo radente la plancia, facendo strage degli uomini che si trovavano sul lato attaccato, dal FAPG a sottocastello. L'aereo sganciò anche un siluro; il comandante Burgos, già ferito dalla prima raffica di mitragliatrice, si rialzò appena in tempo per ordinare "Tutta la barra a dritta!", ed il timoniere eseguì l'ordine subito prima di essere colpito ed ucciso dalla seconda raffica. Grazie alla fulminea accostata, il Gioberti poté evitare il siluro di stretta misura (passò pochi metri a poppavia). L'aereo attaccante cabrò visibilmente sulla verticale del Gioberti; il puntatore di una mitragliera binata da 20 mm, anch'egli ferito, ritenne di averlo colpito, ma apparentemente senza effetto. Il marinaio cannoniere Primo Veronese, ventunenne padovano, era di vedetta con un commilitone al momento dell'attacco; le raffiche di mitragliatrice uccisero il compagno e ferirono Veronese alle gambe, specie in un ginocchio.

Nonostante le gravi ferite, Veronese si prodigò ancora nello spegnimento di un incendio scoppiato in una riserverta di munizioni, fino all'esaurimento delle forze; venne in seguito decorato con la Medaglia di Bronzo al Valor Militare, con motivazione "Imbarcato su cacciatorpediniere di scorta a convoglio, durante un attacco di aerei nemici, benché malato e febbricitante, insisteva per recarsi al suo posto di combattimento. Gravemente ferito, nel corso dell'intenso mitragliamento avversario, si prodigava per lo spegnimento di un incendio presso una riserverta di munizioni e non desisteva dal compito finché le forze non gli venivano meno. Venuto a conoscenza che sarebbe rimasto fisicamente menomato, non aveva alcun rimpianto per sé, ma si doleva soltanto di non poter più continuare a combattere". La gamba ferita in modo più grave rimase rigida e più corta di circa otto centimetri; a distanza di molti anni, si sarebbero riaperte delle piccole ferite, dalle quali sarebbero fuoriuscite delle schegge. Primo Veronese sarebbe morto nel 1980, all'età di 59 anni. Marcello Zanfagnin, marinaio cannoniere di leva, friulano, rimase al suo posto alla mitragliera benché gravemente ferito; sarebbe spirato il 21 agosto nell'Ospedale Torregianca di Trapani. Alla sua memoria venne conferita la Croce di Guerra al Valor Militare ("Imbarcato su C.T. di scorta a convoglio, attaccato a volo radente da aerei nemici, sebbene gravemente ferito dalla mitraglia avversaria, non abbandonava il suo posto di combattimento. Conscio dell'imminente fine, si dichiarava soddisfatto di aver donato la vita alla Patria nell'adempimento del dovere"). Il Gioberti fu colpito non solo dalle raffiche degli aerei, ma probabilmente anche dalle Mitragliere contraeree della Pilo, i cui artiglieri tirarono forse troppo basso nella concitazione dell'attacco; inoltre venne centrato da alcuni spezzoni sganciati dai velivoli britannici. Mentre il Maestrale riportò solo leggeri danni per il mitragliamento (la Pilo, intanto, venne immobilizzata da un siluro), il Gioberti subì conseguenze più serie; scoppiarono a bordo dei principi d'incendio, che poterono essere rapidamente domati, ma soprattutto risultarono gravissimi gli effetti dell'attacco sull'equipaggio. Sette uomini rimasero uccisi (il numero delle vittime sarebbe in seguito salito a 13, con la morte di diversi feriti gravi) e molti altri furono feriti gravemente; tra questi anche il comandante Burgos e quasi tutti gli ufficiali in plancia (il comandante in seconda, il direttore del tiro e il suo sottordine, l'ufficiale tiratore e l'ufficiale medico; di tutto lo Stato Maggiore della nave, rimasero illesi solo l'ufficiale di rotta ed il suo sottordine), tanto che ad assumere il comando dovette essere un sottotenente di vascello, il più giovane di tutti, il pisano Giulio Ruschi di soli ventun anni (poi decorato con la Croce di Guerra al Valor Militare, con motivazione: "Ufficiale di rotta di C.T., di scorta a convoglio, attaccato a volo radente da aerei nemici, che in ripetute azioni di mitragliamento avevano ferito gli ufficiali più anziani, dirigeva con sereno coraggio, perizia e ardimento la condotta dell'unità fino al rientro in un porto nazionale, dimostrando elevate qualità marinaresche e militari"). L'ufficiale di guardia, Sabatini, indicò successivamente le

perdite subite nell'attacco in 16 morti e 67 feriti. Solo il personale di macchina, per ovvie ragioni, non aveva subito perdite: gravi invece erano state le perdite tra cannonieri, mitraglieri e personale di plancia. Sabatini stesso fu ferito alla mano destra; il sergente infermiere, che avrebbe dovuto curare i feriti, era rimasto a sua volta ferito gravemente, così fu Sabatini ad assumersi l'incombenza del soccorso ai molti feriti, con l'assistenza dei due ecogoniometristi, che proprio lui aveva precedentemente addestrato come infermieri ausiliari. Tra i tanti feriti gravi c'era anche il marinaio servizi vari Giovanni Battiloro, giovane pescatore di Torre del Greco, ripostiere del quadrato ufficiali. Il suo posto di combattimento era al complesso poppiere da 120, quale rifornitore di munizioni, ma poco prima dell'attacco era salito in plancia per portare il caffè al comandante; nel successivo mitragliamento era rimasto gravemente ferito all'addome, ed era stato successivamente trasportato sul divano del comandante, in sala nautica, mentre Burgos stesso (anch'egli seriamente ferito, ma in modo meno grave) veniva sistemato su una sedia a sdraio accanto al divano. Battiloro era un marinaio gentile, disciplinato e servizievole, ma "reo" di trascurare la propria divisa: un giorno il comandante Burgos, trovandolo "sporco", lo aveva rimbrottato, ordinando di allontanarlo dal quadrato ufficiali e minacciando persino di sbarcarlo. Assegnato al quadrato sottufficiali, era stato allontanato anche da qui, "degradato" al ruolo di marinaio addetto alle pulizie del sottocastello: a questo punto, tuttavia, aveva iniziato a curare maggiormente la propria persona, al punto di riconquistare la fiducia perduta e tornare al ruolo di ripostiere del quadrato ufficiali. Così, trovandosi in plancia in assolvimento del suo compito di ripostiere, era rimasto mortalmente ferito. Morente, chiese che lo spostassero dal divano del comandante, perché "non stava bene che lì ci fosse proprio lui"; ovviamente venne lasciato sul divano. Ad un certo punto si rivolse a Burgos, con la poca voce che gli restava mentre le forze lo lasciavano, e gli disse "Vedete, Comandante, ora sono pulito e Voi non mi sbarcherete più. Vero? Ora sono ferito, ma quando sarò guarito tornerò a bordo e allora Voi mi terrete ancora?". Burgos rispose allora di aver già notato come la sua divisa fosse in ordine, poi aggiunse che sarebbero andati insieme in ospedale e poi in licenza e che, una volta guariti e tornati in forze, sarebbero tornati a bordo del Gioberti. Battiloro, sempre più debole, assentiva con la testa; poi chiese al comandante Burgos di prendergli la mano. Burgos acconsentì, e lo tenne per mano e seguì a parlargli mentre la vita, lentamente, lasciava il marinaio. Così spirò Giovanni Battiloro, a soli ventun anni. In quelle precarie condizioni (l'efficienza della nave, di per sé, non era materialmente compromessa, ma più di un terzo dell'equipaggio era morto o ferito), il Gioberti dovette abbandonare la scorta, allontanandosi verso nord. Era ormai notte quando il cacciatorpediniere, col suo carico dolente di morti e feriti (tutti medicati nei limiti del possibile e provvisti di cartellino che indicava le lesioni riportate), fece il suo ingresso nel porto di Trapani.

Per l'ormeggio col fianco alla banchina, operazione particolarmente difficile per via della presenza di altre navi ormeggiate di poppa, il comandante Burgos riassunse personalmente la direzione della manovra; non potendo reggersi in piedi, era sostenuto da due uomini. I cannonieri che avrebbero dovuto essere al posto di manovra a poppa erano morti quasi tutti: li sostituì il personale di macchina, diretto da Sabatini. Nonostante l'inesperienza degli uomini addetti alla manovra, il Gioberti riuscì finalmente ad ormeggiarsi alla banchina.

Le vittime del mitragliamento sul Gioberti:

- Giovanni Battiloro, marinaio, 21 anni, da Torre del Greco, deceduto il 18.8.1942
- Giovanni Berganton, marinaio, 21 anni, da Papozze, deceduto il 18.2.1942
- Alfio Cardoni, sottocapo nocchiere, 18 anni, da Rio Marina, deceduto il 17.8.1942
- Giulio Cionini, sergente furiere, 22 anni, da Portoferraio, deceduto il 17.8.1942
- Remo Sebastiano Di Dio, sergente S.D.T., 22 anni, da Enna, deceduto il 24.8.1942
- Donato Di Iura, marinaio cannoniere, 22 anni, da San Bartolomeo in Galdo, deceduto il 17.8.1942
- Aldo Gatto, marinaio furiere, 19 anni, da Ronco Scrivia, deceduto il 17.8.1942
- Pasquale Grande, secondo capo furiere, 23 anni, da Napoli, deceduto il 24.8.1942
- Giuseppe Ruvio, marinaio S.D.T., 18 anni, da Licata, deceduto il 17.8.1942
- Ciro Taroni, sottocapo nocchiere, 20 anni, da Bagnacavallo, deceduto il 21.8.1942
- Arnaldo Usai, sottocapo cannoniere, 20 anni, da Sassari, deceduto il 17.8.1942
- Pasquale Verdicchio, sottocapo cannoniere, 21 anni, da Maddaloni, deceduto il 17.8.1942
- Marcello Zanfagnin, marinaio cannoniere, 20 anni, da San Giorgio di Nogaro, deceduto il 21.8.1942

17 ottobre 1942

Alle 17 il Gioberti (capitano di fregata Pietro Tona) salpa da Napoli per Tripoli insieme ai cacciatorpediniere Alfredo Oriani (capitano di fregata Paolo Pesci) e Giovanni Da Verrazzano (capitano di fregata Carlo Rossi), scortando il convoglio «D» formato dai piroscafi Capo Orso, Beppe e Titania.

18 ottobre 1942

Alle 12.30 si uniscono al convoglio anche la nave cisterna Saturno, proveniente da Cagliari, la vecchia torpediniera Nicola Fabrizi (tenente di vascello Augusto Bini) che la scorta ed i cacciatorpediniere Antonio Da Noli (capitano di fregata Pio Valdambrini) ed Ascari (capitano di fregata Teodorico Capone) usciti da Palermo (si tratta del convoglio «C»); le navi si riuniscono a nord delle Egadi formando un unico convoglio, che alle 12.35 viene raggiunto dal cacciatorpediniere Antonio Pigafetta (capitano di vascello Enrico Mirti della Valle), il quale ne assume il comando della scorta. Alle 20 dello stesso giorno la Fabrizi viene fatta dirigere per Trapani, venendo sostituita dalla più moderna tor-

pediniera Centauro (capitano di corvetta Luigi Zerbi). Nelle giornate del 18 e 19 ottobre, fino anche alle prime ore notturne, il convoglio gode anche di una forte scorta aerea. La sera del 18, e nella prima metà della notte seguente, vengono avvertiti rumori di aerei (nemici) in volo e vengono avvistate delle cortine di bengala che si accendono a poppavia delle navi, il che indica che il convoglio è stato localizzato e seguito dalle forze avversarie. In realtà la "scoperta" è ancora antecedente: il 18 ottobre, infatti, le decrittazioni di "ULTRA" hanno permesso ai comandi britannici di sapere che la Saturno è partita da Cagliari alle 16 del 17 e che alle 12.30 del 18 si deve unire a Capo Orso, Beppe e Titania partiti da Napoli alle 16 del 17, dopo di che il convoglio deve proseguire sulla rotta a ponente di Malta a 8 nodi, per giungere a Tripoli alle 13 del 20 ottobre. Ricognitori vengono inviati per trovare e seguire il convoglio, e ben cinque sommergibili ricevono l'ordine di attaccarlo: il P 37 (poi Unbending), il P 42 (poi Unbroken), il P 44 (poi United), il P 211 (poi Safari) e l'Utmost. Il comandante della flottiglia sommergibili di Malta, Simpson, li dispone in modo da formare una linea di sbarramento orientata da nord verso sud: nell'ordine, Utmost, P 211, P 37, P 42 e P 44.

19 ottobre 1942

Alle 9.25, dato che Supermarina ha segnalato la presenza di un sommergibile, la Centauro viene distaccata per dargli la caccia, mentre il suo posto nella scorta viene preso dalla torpediniera Sagittario (capitano di corvetta Lanfranco Lanfranchi) appositamente inviata. Il primo sommergibile ad attaccare è l'Utmost (tenente di vascello John Walter David Coombe): avvista il convoglio alle 8.40, in posizione 36°03' N e 11°56' E (tra Pantelleria e Lampedusa) su rilevamento 350°, identifica le navi alle 8.50 come tre navi mercantili di medie dimensioni scortate da sette cacciatorpediniere disposti su ogni estremità, lato e quarto del convoglio nonché a poppavia dello stesso, ed alle 9.32 avvista anche la Saturno, che diviene il suo bersaglio. Alle 10.03 l'Utmost lancia due siluri, da 5500 metri, contro la petroliera, ma nessuna arma va a segno, e l'attacco passa inosservato. Più tardi riemerge per segnalare la presenza del convoglio. Viene poi il turno del P 37 (poi Unbending, tenente di vascello Edward Talbot Stanley), che ha assunto la sua posizione nello sbarramento alle sei del mattino del 18. Nove aerei, uno dei quali antisommergibili, sono in volo sul cielo del convoglio, ma nessuno vede l'unità britannica immersa a quota periscopica. Il convoglio si trova 70 miglia a sud di Pantelleria. Alle 11.48 il P 37 ha avvistato degli aerei che volano con ampi zig zag sia a sud che a nord della sua posizione, e cinque minuti dopo ha avvistato, su rilevamento 360°, anche il convoglio. Le navi mercantili, disposte su due colonne di due unità ciascuna, procedono su rotta 180°; degli aerei procedono a zig zag davanti ad esse, mentre lo schermo dei cacciatorpediniere procede un miglio a poppavia dei velivoli, nonché a proravia dei trasporti. Alle 12.15 il convoglio accosta su rotta 156°, ed il sommergibile passa tra i due cacciatorpediniere che coprono il suo fianco sinistro; poi, alle 12.49,

il P 37 lancia quattro siluri da 915 metri, contro il mercantile in testa alla colonna di sinistra (posizionando la mira a proravia del mercantile di circa mezza lunghezza, e poi lanciando i siluri a intervalli di 13 secondi nella speranza che quelli che fossero passati a prua od a poppa del bersaglio colpiscono il mercantile in testa all'altra colonna, più lontana). Subito dopo scende in profondità. Alle 12.53 (in posizione 35°52' N e 12°05' E, 28-30 miglia a sudovest dell'isolotto di Lampione), senza alcun preavviso, il Beppe venne colpito da un siluro a poppa sinistra; un minuto più tardi anche il Da Verrazzano, dopo aver evitato un primo siluro, viene colpito da una seconda arma, che gli asporta la poppa. Il resto del convoglio accosta subito di 90° a dritta, ma ormai il danno è fatto: il Pigafetta ordina all'Oriani di dare assistenza al Beppe ed alla Sagittario di dare assistenza al Da Verrazzano, nonché al Gioberti di dare la caccia al sommergibile; quest'ultima venne cessata dopo che il cacciatorpediniere vede apparire in superficie un'ampia chiazza di nafta, riferendolo al caposcorta (secondo fonti italiane, l'Unbending venne seriamente danneggiato dalle bombe di profondità; dal suo giornale di bordo risulta però che tra le 12 e le 15 furono lanciate 24 bombe di profondità, di cui solo due esplosero vicine). Per le due navi colpite non c'è niente da fare: il Beppe cola a picco già alle 13.43, dopo che l'Oriani ne ha recuperato i sopravvissuti; la Sagittario tenta di prendere a rimorchio il Da Verrazzano mentre il Gioberti (finita la caccia) dà loro scorta, ma il cacciatorpediniere affonda alle 15.30 nel punto 35°12' N e 12°05' E, a sud di Pantelleria ed a 25 miglia da Lampedusa. Gioberti e Sagittario recuperano 255 dei 275 membri dell'equipaggio del Da Verrazzano; il Gioberti sbarca i naufraghi a Lampedusa e poi si riunisce al convoglio (navigando insieme all'Oriani, che ha sbarcato a Lampedusa i naufraghi del Beppe), mentre la Sagittario viene fatta rientrare a Trapani. Alle 16.19 un sommergibile lancia due siluri contro la Saturno, mancandola. Intorno alle 19 viene ricevuto un messaggio da Supermarina, che annuncia che un attacco aerosilurante è probabilmente in arrivo; poco dopo le 20, difatti, Gioberti (che si trova insieme all'Oriani e sta per raggiungere il convoglio) ed Ascari riferiscono al Pigafetta di avvertire rumori di aerei sul loro cielo. L'unico velivolo della scorta aerea, un aereo tedesco, ha da poco lasciato il convoglio. Le siluranti della scorta circondano i mercantili con cortine nebbiogene, ma alle 23.06, durante l'attacco degli aerosiluranti, il Titania viene colpito da un siluro, restando immobilizzato. L'Ascari riesce a prenderlo a rimorchio, portandolo verso Tripoli; l'Oriani rimane per dargli assistenza, mentre il resto del convoglio, Gioberti compreso, prosegue verso Tripoli.

20 ottobre 1942

Gli attacchi aerei continuano: tra le 00.10 e le 00.22 Oriani ed Ascari vengono attaccati da bombardieri in picchiata ed aerosiluranti, ed alle 00.36 anche il Da Noli vienemancato distretta misura da alcune bombe. Il caposcorta decide dunque di dividere il convoglio in due gruppi, in base alla velocità: Capo Orso (capace di navigare a 10 nodi), Gioberti e Da Noli for-

mano il primo; la Saturno (8,4 nodi) ed il Pigafetta costituiscono il secondo. Alle 3.05 il Da Noli avvista un sommergibile emerso e tenta di speronarlo, ma questi s'immerge prima della collisione; tra le 4.25 e le 4.45 entrambi i gruppi vengono attaccati da bombardieri ed aerosiluranti, ma non subiscono danni. Alle 7.15 il convoglio viene raggiunto dalla torpediniera Circe (capitano di corvetta Stefano Palmas), mandata da Tripoli per rinforzare la scorta e pilotare il convoglio in porto; sopraggiunge anche un gruppo di aerei, che assume la scorta aerea delle navi. Alle 7.20 il Titania, colpito da un altro siluro (lanciato dal sommergibile britannico P 211), affonda in posizione 33°53' N e 12°30' E. Le altre navi arrivano a Tripoli alla spicciolata: per primo l'Oriani, con feriti del Titania, alle 10, quindi Gioberti e Capo Orso, alle 11, poi Saturno, Pigafetta, Circe e Da Noli, alle 13.40. L'Ascari (avendo poca nafta, e non essendovene a sufficienza a Tripoli) rientra invece a Trapani, dove giungerà il mattino del 21.

4 novembre 1942

Gioberti, Maestrale (caposcorta), Grecale, Oriani, il cacciatorpediniere Velite e le torpediniere Clio ed Animoso salpano da Napoli alle 17 per scorare a Tripoli il piroscafo Veloce e le motonavi Giulia e Chisone. Gioberti e Grecale, oltre a far parte della scorta, sono anche in missione di trasporto di 52 tonnellate di munizioni.

5 novembre 1942

Alle dieci del mattino un sommergibile attacca il convoglio, ma l'attacco è sventato dalla scorta. Alle 19.40 inizia una serie di pesanti attacchi aerei, che si protrarranno fino all'una di notte del 6.

7 novembre 1942

L'Animoso lascia la scorta del convoglio alle otto del mattino; le altre navi arrivano a Tripoli alle 18.15. Questo è uno degli ultimi convogli a raggiungere la Libia senza subire perdite.

11 novembre 1942

Gioberti, Oriani, Maestrale (caposcorta) e Grecale, insieme alla torpediniera Clio, salpano da Napoli alle 16, per scortare a Biserta la motonave Caterina Costa e l'incrociatore ausiliario Città di Napoli.

12 novembre 1942

Il convoglio giunge a Biserta alle 16.

14 novembre 1942

Gioberti, Oriani, Maestrale (caposquadriglia) e Grecale salpano da Palermo per Biserta alle 7, per una missione di trasporto. Hanno a bordo un reparto organico di 480 uomini del 10° Reggimento Bersaglieri e 165 tonnellate di benzina in latte. Alle 14.24 i cacciatorpediniere vengono avvistati dal sommergibile britannico P 45 (tenente di vascello Hugh Bentley Turner), a cinque miglia di distanza, in posizione 37°27' N e 10°12' E; il P 45 riduce le distanze fino a 3 miglia e mezzo, poi rinuncia ad attaccare. Alle 16 il Gioberti trae in salvo l'equipaggio di un idrovolante CANT Z abbattuto da quattro caccia britannici; poco dopo le navi arrivano a Biserta (per altra fonte l'arrivo a Biserta avviene alle 15). Già alle 17.30 i cacciatorpediniere, messe a terra truppe e benzina, lasciano Biserta diretti a Napoli.

15 novembre 1942

Le quattro unità arrivano a Napoli alle 8.10.

23 novembre 1942

Il Gioberti ed il moderno cacciatorpediniere Corsaro (capo sezione) salpano da Cagliari per Biserta all'1.30, trasportando 700 uomini del Reggimento «San Marco». Le due unità raggiungono Biserta dopo sette ore di navigazione; sbarcate le truppe, ripartono alle 11.30 dirette a Napoli.

28 novembre 1942

Gioberti e Corsaro giungono a Napoli alle 00.10.

6-7 dicembre 1942

Il Gioberti, insieme ai cacciatorpediniere Maestrale, Legionario (coi quali forma la X Squadriglia Cacciatorpediniere), Aviere, Geniere, Corsaro e Bombardiere (XI Squadriglia Cacciatorpediniere) salpa da Napoli nella tarda serata del 6 per scortare alle moderne corazzate Littorio, Vittorio Veneto e Roma (che formano la IX Divisione Navale), delle quali è stato ordinato il trasferimento nella più sicura base di La Spezia dopo che un bombardamento su Napoli, due giorni prima, ha semidistrutto la VII Divisione Navale. Nell'uscire dal porto, un'elica del Bombardiere s'impiglia nelle ostruzioni retali ed il cacciatorpediniere rimane bloccato a Napoli, dovendo così essere sostituito dal più anziano Freccia. La formazione, che fruisce anche della scorta aerea di tre idrovolanti CANT Z. 501 in funzione antisommergibili, percorre i canali dragati occidentali del golfo di Napoli, con le corazzate in linea di fila (nell'ordine Littorio, Vittorio Veneto e Roma) precedute dalla XI Squadriglia e seguite dalla X Squadriglia. Superato Capo Miseno, la XI Squadriglia si pone in posizione di scorta ravvicinata a dritta e la X Squadriglia fa lo stesso a sinistra. La navigazione notturna procede senza problemi, ed al mattino successivo arrivano tre CANT Z. 501 che scortano le navi sino a La Spezia; alle otto del mattino il Bersagliere, partito da La Spezia, si unisce alla X Squadriglia. A partire da mezzogiorno dapprima i cacciatorpediniere e poi anche le corazzate eseguono prove di emissione di cortine fumogene, ed alle 15.30 la formazione entra nel canale dragato che porta a La Spezia.

10 dicembre 1942

Il Gioberti salpa da Napoli per Biserta alle 15.30, insieme al Maestrale (caposcora), per scortare a Biserta la motonave Monginevro (avente a bordo il personale destinato ad armare il naviglio francese catturato in Tunisia a seguito dell'occupazione italo-tedesca della Francia di Vichy e della Tunisia).

11 dicembre 1942

Aerosiluranti attaccano la Monginevro alle 3.30, ma la nave ne esce indenne. Il convoglietto giunge a Biserta alle 19.

19 dicembre 1942

Gioberti e Geniere lasciano Biserta all'1.20, per scortare a Napoli gli avvisi-dragamine francesi Commandant Rivière e La Batailleuse, catturati a Biserta dalle forze dell'Asse a seguito dell'occupazione italo-tedesca della Francia di Vichy e della Tunisia. Su Gioberti e Geniere sono imbarcati 587 ufficiali e marinai della Marina francese, smobili-

tati a seguito della soppressione delle ridotte forze armate di Vichy, che devono essere rimpatriati.

20 dicembre 1942

Le quattro navi raggiungono Napoli alle 16.

19 dicembre 1942

Gioberti, Geniere (caposcora) ed un altro cacciatorpediniere, il Lampo, partono da Palermo alle due di notte, insieme alla Clio, per scortare in Tunisia un convoglio formato dalle moderne motonavi Calino, Mario Roselli ed Alfredo Oriani. Durante la navigazione, il convogli si divide: Gioberti, Geniere e Roselli dirigono per Biserta, dove giungono alle 17.25, mentre le altre navi fanno rotta per Tunisi, ove arrivano alle 18.30. (Riportato nella cronologia USMM, sembra incoerente con la missione citata più sopra).

8 gennaio 1943

Gioberti, Pigafetta (caposquadriglia) e Granatiere, aventi a bordo truppe (960 uomini), personale della Marina e materiali vari, salpano da Palermo all'una di notte per una missione di trasporto. Arrivano a Biserta alle 12.15.

9 gennaio 1943

Il Gioberti (capitano di fregata Pierfrancesco Tona), insieme al Granatiere (capitano di fregata Giuseppe Gregorio) ed al Pigafetta (caposcora, capitano di vascello Rodolfo Del Minio), lascia Biserta alle 7.45, per scortare a Napoli la Calino e la motonave tedesca Ankara. Alle 16.40 il Pigafetta, a corto di nafta (non ha fatto in tempo a rifornirsi prima di lasciare Biserta; non l'hanno fatto neanche Gioberti e Granatiere, che però hanno un'autonomia maggiore) lascia la scorta delle due motonavi e dirige invece per Palermo, dove arriverà alle 21.31. Il ruolo di caposcora passa al Granatiere. Calato il buio, il convoglio si disperde, a causa della difficoltà di comunicazione degli ordini di rotta e velocità alle motonavi. La Calino, il cui radiosegnalatore funziona molto male, viene persa di vista, nonostante i tentativi del Gioberti di rintracciarla e riportarla in rotta.

10 gennaio 1943

Non avendo ricevuto gli ordini (neanche quelli che il Gioberti ha ripetuto con mezzi ottici), la Calino non imbocca la rotta di sicurezza a sud di Capri, finendo invece con l'entrare nel vicino campo minato difensivo. Alle 5.30, al largo di Punta Campanella, la Calino – non ancora ricongiuntasi al resto del convoglio – urta una mina, subendo gravi danni; l'equipaggio abbandona la nave. Il Gioberti rintraccia la motonave alle 5.45, poco dopo l'urto contro la mina: la Calino appare immobile e sbandata, ad una decina di miglia da Punta Campanella. Il vento di nordovest spinge la motonave alla deriva verso il largo; il Gioberti attende quindi che essa esca dalla zona minata, recupera i naufraghi imbarcati su due scialuppe (20 di essi sono feriti) ed alle 8.55 prende a rimorchio la Calino, tentando di condurla in salvo. Alle 9.20 il Granatiere, lasciata l'Ankara all'entrata del porto, raggiunge il Gioberti per fornirgli assistenza nel rimorchio; ma cedimenti interni decretano la fine della Calino,

che si capovolge ed affonda di prua alle 11.28, in posizione 42°32' N e 14°10' E. Tutto l'equipaggio viene tratto in salvo, ad eccezione di nove uomini. Il Gioberti torna poi, assieme al Granatiere, ad assumere la scorta dell'Ankara, con la quale arriva a Napoli alle 14.

23 gennaio 1943

Gioberti, Granatiere, Camicia Nera e Premuda (caposquadriglia) partono da Palermo per Tunisi alle 23.30, trasportando truppe (1150 uomini), personale della Marina e materiali vari.

24 gennaio 1943

I quattro cacciatorpediniere arrivano a Tunisi a mezzogiorno, sbarcano truppe e materiali ed imbarcano circa 600 uomini che rimpatriano dalla Tripolitania ormai abbandonata, per poi ripartire alle 14.

25 gennaio 1943

Le quattro navi arrivano a Palermo alle 2.30.

26 gennaio 1943

Gioberti, Granatiere, Camicia Nera e Premuda (caposquadriglia) ripartono da Palermo per Tunisi alle 23.30, trasportando truppe (1200 uomini), personale della Marina e materiali vari.

27 gennaio 1943

I quattro cacciatorpediniere arrivano a Tunisi alle 11, sbarcano truppe e materiali ed imbarcano altri 300 uomini rimpatrianti dalla Tripolitania, indi ripartono alle 13.30 per tornare a Palermo, dove arrivano alle 23.45.

30 gennaio 1943

Gioberti, Camicia Nera, Premuda ed un altro cacciatorpediniere, il Mitragliere (caposquadriglia), partono da Palermo per Tunisi alle 00.30, con a bordo truppe (1200 uomini), personale della Marina e materiali vari; raggiunta Tunisi alle 13, sbarcano truppe e materiali, imbarcano altri 600 rimpatrianti dalla Tripolitania e ripartono alle 13.50.

31 gennaio 1943

Le quattro unità arrivano a Palermo all'una di notte.

1° febbraio 1943

Gioberti, Mitragliere (caposquadriglia), Camicia Nera e Premuda salpano da Palermo per Tunisi alle 23.10, trasportando 1200 soldati nonché materiali vari.

2 febbraio 1943

Alle 5.15 un sommergibile immerso lancia due siluri contro il Mitragliere, che li evita con la manovra. Alle 10.40 i cacciatorpediniere giungono a Tunisi, dove sbarcano truppe e materiali, imbarcano 130 rimpatrianti e ripartono alle 11.20 alla volta di Palermo, dove arrivano alle 21.15.

5 febbraio 1943

Gioberti, Mitragliere (caposquadriglia), Camicia Nera e Premuda lasciano Palermo diretti Tunisi alle 00.30, trasportando 960 soldati oltre a materiali vari. Giungono a Tunisi alle 11, sbarcano truppe e materiali, imbarcano 230 rimpatrianti, ripartono per Palermo alle 13.30.

6 febbraio 1943

Le quattro navi arrivano a Palermo all'1.45.

19 marzo 1943

Il Gioberti (capitano di fregata Pietro Tona) assume la scorta del cacciatorpediniere Lampo, il quale, colto da grave avaria di macchina durante una missione di scorta da Messina a Biserta, sta venendo rimorchiato a Napoli dalla torpediniera Cassiopea.

20 marzo 1943

Gioberti, Lampo e Cassiopea arrivano a Napoli alle 2.50.

21 marzo 1943

Il Gioberti salpa da Pozzuoli alle 19, per una missione di trasporto verso Tunisi. Una volta in mare aperto si congiunge con i cacciatorpediniere Ascari (partito da Palermo alle 22) e Legionario (partito da Gaeta alle 17.50).

22 marzo 1943

Gioberti, Ascari e Legionario arrivano a Tunisi alle 11, e ne ripartono tre ore più tardi.

Successivamente la formazione si divide: Gioberti e Legionario fanno rotta per Gaeta, mentre l'Ascari raggiunge Palermo alle 22.50.

23 marzo 1943

Gioberti e Legionario raggiungono Gaeta alle 5.30.

5 aprile 1943

A seguito della riorganizzazione delle forze navali, il Gioberti viene assegnato alla XIV Squadriglia Cacciatorpediniere, insieme a Legionario e Camicia Nera.

14 aprile 1943

Nella notte tra il 13 ed il 14 aprile, 199 bombardieri britannici del Bomber Command della Royal Air Force (su un totale di 211 quadrimotori, 208 Avro Lancaster e tre Handley Page Halifax, che sono decollati dalle basi nell'Inghilterra) attaccano La Spezia, sganciando 393 tonnellate di bombe dirompenti e 98 di bombe incendiarie.

Si tratta del primo vero bombardamento subito dalla città ligure, dopo due blande incursioni effettuate con pochissimi aerei il 4 ed il 14 febbraio precedenti. È un'incursione del tipo detto "area bombing", in cui l'obiettivo è devastare deliberatamente la città, senza cercare di colpire specifici obiettivi (molto difficili da colpire, specie di notte), bensì cercando di terrorizzare quanto più possibile la popolazione civile, in modo da indurla a sfollare lasciando così inattive, per mancanza di manodopera, le industrie belliche, anche se queste non vengono colpite. Si tratta di uno dei bombardamenti più pesanti effettuati, fino a questo momento, dal Bomber Command sull'Italia.

I bombardieri sono preceduti da un gruppo di aerei "battipista" ("pathfinder") dotati di radar tipo H2S, che li guidano sull'obiettivo. L'incursione inizia all'1.40 e termina alle 2.23; i bombardieri sganciano il loro carico da quote medie, e vengono avvistati in tempo perché le corazzate siano occultate dalle cortine fumogene emesse sia dalle navi che dagli apparati di annebbiamento situati a terra. Dopo le due, tuttavia, il vento disperde parte del fumo, scoprendo soprattutto la Littorio, illuminata dai bengala e dagli incendi: la corazzata

viene così colpita da una bomba, che danneggia una delle torri del calibro principale. L'unica altra nave colpita è proprio il Gioberti: una bomba incendiaria ne perfora il ponte di coperta e scatena un incendio nei sottostanti alloggi dell'equipaggio, ma le fiamme vengono rapidamente estinte. Il bombardamento non risulta molto concentrato, ma l'enorme quantitativo di esplosivo sganciato è comunque sufficiente ad arrecare danni enormi sia alla città che alla base navale. Le vittime del bombardamento tra la popolazione livornese ed il personale militare sono in tutto 68 (24 militari e 44 civili), meno di quanto ci si potrebbe aspettare di fronte a tale devastazione, soprattutto grazie alla maggior sicurezza dei rifugi antiaerei di La Spezia (ricavati in gallerie invece che negli scantinati di edifici che avrebbero potuto crollarvi sopra). Quasi metà delle vittime, per contro, si è verificata proprio all'ingresso di una di tali gallerie-rifugio, la galleria Spallanzani, perché i lavori di costruzione non sono ancora stati ultimati e quindi essa non offre sufficiente protezione. Gli attaccanti subiscono la perdita di quattro bombardieri (nessuno, però, abbattuto sopra La Spezia) ed il danneggiamento di altri due.

16 aprile 1943

Nonostante i danni subiti da Littorio e Gioberti nel bombardamento, entrambe le navi escono in mare col resto della IX Divisione per effettuare esercitazioni di tiro e di cooperazione aeronavale, le prime tenute dall'autunno del 1942. Escono così in mare le tre corazzate della IX Divisione (Roma, Littorio, Vittorio Veneto), la XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Fuciliere, Oriani, Alpino) e la XIV Squadriglia Cacciatorpediniere (Gioberti, Legionario, Camicia Nera). Aerei da caccia ed idrovolanti antisom completano la formazione, con funzioni di scorta aerea. Le esercitazioni, che consistono in prove di tiro delle corazzate contro aerei e bersagli navali rimorchiati, manovre in formazione ed un attacco simulato da parte di aerosiluranti, si tengono durante il mattino ed il pomeriggio, in condizioni di mare calmo e scarsa visibilità.

7 giugno 1943

Il Gioberti salpa da La Maddalena, insieme a Legionario e Fuciliere, per una missione di scorta ad un convoglio composto dai piroscafi Canosa, Melfi e Cassino. Alle 5.50 i fumi del convoglio vengono avvistati dal sommergibile britannico Safari (tenente di vascello Richard Barkie Lakin), che alle 6.34 avvista il convoglio in avvicinamento, diretto verso sud, a sette miglia di distanza. Il Safari si avvicina per 25 minuti ad alta velocità, poi, alle 7.19 (in posizione 41°46' N e 09°30' E) lancia quattro siluri da 6400 metri di distanza, contro due dei mercantili; nessuna delle armi va a segno, ed esse esplodono anzi contro la costa, avvertendo il Gioberti del pericolo. Alle 7.26 il Gioberti contrattacca con 14 bombe di profondità, che scoppiano tutte piuttosto vicine al sommergibile, causando però soltanto danni leggeri. Alle 8.23 il battello britannico torna a quota periscopica ed avvista il Gioberti quasi 3660 metri a

poppavia; il comandante britannico decide di avvicinarsi e preparare due tubi al lancio per attaccarlo, ma abbandona ogni proposito offensivo quando, alle 9, il Gioberti accelera e gli si dirige incontro. Il Safari scende in profondità, ed alle 9.04 il cacciatorpediniere lancia altre tre bombe di profondità, che esplodono vicine; seguono, alle 9.36, altri due pacchetti di 3 e 4 cariche di profondità, anch'esse esplose vicine al bersaglio. Il Gioberti, a ragione, ritiene di aver solo danneggiato l'attaccante; le corvette Danaide e Folaga ricevono ordine di recarsi sul posto per proseguire la caccia, ma non riusciranno a trovare il Safari, che si ritira lentamente verso il largo alla quota di 91 metri.

L'affondamento

Alle 17.10 del 9 agosto 1943 il Gioberti, al comando del capitano di fregata Carlo Zampari, salpò da La Spezia insieme al resto della XIV Squadriglia Cacciatorpediniere (Mitragliere, al comando del caposquadriglia, capitano di vascello Giuseppe Marini; Carabiniere, al comando del capitano di fregata Gianmaria Bongioanni), cui era stato aggregato. Il capitano di fregata Zampari aveva appena assunto il comando del Gioberti: per lui questa era la prima missione di guerra con incarichi di comando, e la prima uscita in mare in tempo di guerra. I tre cacciatorpediniere avevano l'incarico di scortare a Genova l'VIII Divisione Navale (ammiraglio di divisione Giuseppe Fioravanzo, imbarcato sul Garibaldi), composta dagli incrociatori leggeri Giuseppe Garibaldi ed Emanuele Filiberto Duca d'Aosta. La Divisione dell'ammiraglio Fioravanzo era giunta a La Spezia rientrando da una fallimentare puntata offensiva nelle acque della Sicilia, dove infuriava la battaglia tra le forze italo-tedesche e quelle angloamericane sbarcate il 10 luglio: i due incrociatori, senza scorta di cacciatorpediniere, avevano lasciato Genova il 6 agosto diretti a La Maddalena, da dov'erano ripartiti la sera del 7 per attaccare il naviglio Alleato alla fonda davanti a Palermo, occupata dalle truppe statunitensi il 22 luglio. Aerei da ricognizione avevano però avvistato alcune navi sconosciute dirette verso l'VIII Divisione, e l'ammiraglio Fioravanzo, temendo una trappola, aveva interrotto la missione senza raggiungere Palermo, invertendo la rotta e dirigendo per La Spezia, dov'era giunto alle 19 dell'8 agosto. Questa decisione sarebbe poi costata a Fioravanzo il comando dell'VIII Divisione e serie conseguenze sulla carriera, ma l'ammiraglio aveva visto giusto: i decrittatori britannici di "ULTRA" avevano intercettato dei messaggi relativi alla missione dell'VIII Divisione, e la Marina statunitense aveva mandato gli incrociatori leggeri Philadelphia e Savannah (ben più grandi e potentemente armati dei due incrociatori di Fioravanzo, e dotati di radar, che le navi dell'VIII Divisione non avevano) ed i cacciatorpediniere Rowan e Rhind ad intercettare le sue navi, organizzando una vera e propria imboscata. Da La Spezia, i due incrociatori di Fioravanzo dovevano rientrare a Genova, base abituale dell'VIII Divisione; per scortarli nel tratto di navigazione tra i due porti liguri,

fu loro assegnata la XIV Squadriglia Cacciatorpediniere. La missione dell'VIII Divisione, nonostante tutto, non era destinata a concludersi senza perdite. Lasciata La Spezia, VIII Divisione e XIV Squadriglia assunsero una velocità di 24 nodi e diressero verso Punta Mesco, seguendo la rotta di sicurezza costiera (225°). Le navi procedevano in linea di fila: Mitragliere in testa, poi, nell'ordine, Garibaldi, Duca d'Aosta, Carabiniere e per ultimo il Gioberti, in coda. La scorta aerea era costituita da quattro aerei da caccia dell'8° Gruppo da Caccia della Regia Aeronautica e da un idrovolante CANT Z. 506, quest'ultimo adibito alla vigilanza antisommergibili. Giunta all'altezza di Punta Mesco, l'VIII Divisione accostò di 90° a sinistra, volgendo la poppa alla costa; contemporaneamente, i cacciatorpediniere di coda ebbero disposizione di portarsi in posizione di scorta laterale, Gioberti sul fianco dritto e Carabiniere su quello sinistro. Dovendo cambiare rotta (da 225° a 270°) a breve, le navi procedevano su rotta rettilinea, senza zigzagare. Benché sia il Gioberti che il Carabiniere fossero dotati di efficienti ecogoniometri di produzione tedesca, che per giunta avrebbero dovuto funzionare agevolmente grazie al mare calmo, nessuno si accorse della presenza, nei pressi, del sommergibile britannico Simoom (tenente di vascello Geoffrey Deryck Nicholson Milner). Alle 18.15 l'ufficiale di guardia sul Simoom, tenente di vascello George Edward Lynton Foster Edsell, avvistò un cacciatorpediniere che procedeva rasentando la costa: la sua colorazione mimetica era particolarmente efficace sullo sfondo delle scogliere, tanto che solo la plancia ed il fumaio risultavano discernibili. Poco dopo Edsell avvistò gli altri due cacciatorpediniere, ed infine i due incrociatori. Tutte le navi procedevano vicine alla costa, dirette verso nord; erano troppo lontane per un attacco col siluro, ma alle 18.17 l'accostata di 90° a sinistra le portò proprio verso il Simoom. Il sommergibile iniziò allora la manovra d'attacco. Superato il punto terminale della rotta di sicurezza, la formazione italiana diresse verso il punto di atterraggio «B», poco distante, da dove avrebbe poi accostato verso Genova assumendo rotta 270° (verso ovest). In quel momento le navi si trovavano in posizione 44°03' N e 09°34' E (cinque miglia a sud-sud-ovest di Levante, e tra tale località e Monterosso); il Garibaldi era seguito di 500 metri dal Duca d'Aosta e preceduto di 1000 dal Mitragliere, mentre il Gioberti si trovava 1000 metri sulla dritta del Garibaldi e stava risalendo la formazione per raggiungere la posizione di scorta laterale ad esso assegnata. Il Carabiniere stava facendo lo stesso sul lato opposto. Alle 18.25 (ora di bordo del Simoom) il Simoom lanciò sei siluri contro la formazione italiana; il lancio dei siluri provocò la perdita di assetto del sommergibile, il quale, per non venire ad affiorare, dovette immettere acqua nelle casse: evitò l'affioramento, ma sprofondò fino alla profondità di 85 metri. Subito dopo il lancio (ore 18.24 per la documentazione italiana, con discordanza di un minuto rispetto a quella britannica) il caccia pilotato dal

maggiore Mario Bacich, comandante dell'8° Gruppo da Caccia, avvistò le scie dei siluri e lo segnalò alle navi lanciando una fumata bianca, poi si abbassò verso il mare e sparò alcune raffiche di mitragliera sull'acqua, per indicare alle navi il punto da cui provenivano i siluri (per altra fonte, fu il CANT Z. 506 a lanciare il fumogeno bianco ed anche una bomba, mentre spararono contro le scie sia l'idrovolante che uno dei caccia). Sul Garibaldi, l'ammiraglio Fioravanzo puntò il binocolo verso gli zampilli sollevati dai colpi di mitragliatrice dell'aereo, ed avvistò le scie di quattro siluri che ritenne diretti contro la sua nave (era infatti il Garibaldi l'obiettivo del Simoom); ordinò di accostare subito a sinistra, mentre i siluri passavano a proravia del Carabiniere. Quest'ultimo alzò bandiera rossa (segnale che indicava la presenza di un sommergibile sulla sinistra) e lanciò il segnale prescritto per l'attacco subacqueo sia al comando della Divisione (in fonìa, su onde ultracorte) che a tutte le altre navi della formazione (in radiotelegrafia, sull'onda generale del radiosegnalatore, e col lampeggiatore), poi accostò verso sinistra per portarsi verso il sommergibile attaccante. Il Garibaldi (che aveva anch'esso alzato bandiera rossa), intendendo dirigersi verso i siluri per passare loro di poppa, accostò dapprima a sinistra – per temporanea incertezza – e poi a dritta; i siluri passarono alcune decine di metri a proravia dell'incrociatore e si diressero verso il Gioberti. Quest'ultimo si era accorto del pericolo, avendo a sua volta alzato la bandiera rossa ed avendo dato il ricevuto al segnale d'allarme diramato dal Comando di Divisione. Trovandosi sul lato di dritta della formazione, il Gioberti era la nave più lontana dal punto da dove il Simoom aveva lanciato i siluri, ed avrebbe avuto tutto il tempo per effettuare a sua volta un'accostata per evitarli, avendo avvistato le scie dei siluri da una distanza di almeno 2000 metri. Ma l'inesperienza del comandante Zampari ne segnò invece la sorte: questi ritenne infatti che per evitare i siluri sarebbe bastato aumentare la velocità (ma non la si poteva incrementare di molto, perché il Gioberti stava già avanzando ad elevata velocità), così, anziché accostare, il Gioberti proseguì per la sua rotta rettilinea a velocità prossima a quella massima, per raggiungere il punto di scorta laterale assegnato. All'ultimo momento, il comandante Zampardi si rese conto che non sarebbe riuscito ad evitare i siluri: ordinò allora di accostare a sinistra, ma non c'era più tempo. Il Gioberti fu colpito da due dei quattro siluri lanciati dal Simoom; uno lo colpì a centro nave, spezzandolo in due, e l'altro all'estrema poppa, provocando l'esplosione del deposito munizioni poppiere (per altra versione, entrambi i siluri lo colpirono a poppa) La poppa saltò in aria dopo circa 90 secondi, mentre il troncone prodiero, spinto dall'abbrivio, avanzò ancora per circa cento metri, proseguendo nella manovra di accostata a sinistra, per poi abbattersi sulla dritta ed affondare anch'esso nel giro di un minuto e mezzo nel punto 44°04' N e 09°32' E, a circa cinque miglia per 210° da Punta Mesco. Erano le 18.35.

I due incrociatori si allontanarono subito dal luogo dell'attacco, mentre Mitragliere e Carabiniere, insieme al CANT Z. 506, si avventarono sul Simoom ma gettarono solo poche bombe di profondità (otto, tutte lanciate dal Carabiniere tra le 18.29 e le 18.32) nel punto da cui erano partiti i siluri, poi si allontanarono anch'essi, ricongiungendosi con gli incrociatori. Il Simoom non subì danni gravi (ebbe invece seri inconvenienti col controllo della quota, tanto che ad un certo punto sprofondò fino a quasi 150 metri); un tubo lanciasiluri fu messo fuori uso, ma il sommergibile poté restare operativo nel Golfo di Genova per altri sei giorni prima di rientrare alla base. Nessuno si fermò a recuperare i naufraghi del Gioberti; Mitragliere e Carabiniere si limitarono a contattare immediatamente La Spezia chiedendo che fossero inviati subito mezzi veloci di soccorso, confidando che i soccorsi sarebbero giunti entro breve, data la vicinanza della base. Diversi naufraghi del Gioberti si profusero di sforzi per aiutare i propri compagni feriti a restare a galla nel mare cosparso di nafta; tra di essi il tenente di vascello Umberto Vitti, i sottotenenti di vascello Carlo Giordano, Vittorio Gigli e Giovanni Maynoni D'Intignano, il capo segnalatore Giovanni De Piceis Polver, il capo silurista Marco Maffetti, il capo meccanico Vito Calogero, il sottocapo furiere Adolfo Zovi, i marinai Osvaldo Calligaris, Nilo Romanacci e Francesco Panariello, il marinaio cannoniere Pietrangelo Mameli (che assisté un ufficiale rimasto senza salvagente); tutti ricevettero la Croce di Guerra al Valor Militare. Mario Bonetti, marinaio, si gettò illeso in mare ed aiutò alcuni compagni a salire su una zattera, poi rimase in acqua in attesa dei soccorsi. Nonostante le ottimali condizioni atmosferiche ed il mare calmissimo, passò più di un'ora prima che una squadriglia di MAS giungesse sul posto ed iniziasse a recuperare i naufraghi. Poi arrivarono anche altri mezzi di soccorso, sempre inviati da La Spezia. Vennero tratti in salvo 9 ufficiali e 162 tra sottufficiali e marinai del Gioberti, compreso il comandante Zampari, mentre 4 ufficiali e 101 tra sottufficiali e marinai risultarono morti o dispersi: gran parte delle vittime si trovava a poppa al momento del siluramento. L'ammiraglio Carlo Bergamini, comandante in capo della Squadra Navale con base a La Spezia, fu stupefatto che un sommergibile nemico si fosse potuto trovare in posizione di attacco in un'area già ispezionata da Marina La Spezia e solitamente poco frequentata dai sommergibili della Royal Navy, anche perché la poca distanza da Punta Mesco permetteva di tenerla sotto controllo anche da terra. L'ammiraglio Fioravanzo attribuì la colpa della perdita del Gioberti al comandante Zampari, che invano aveva contattato con segnali ottici, radio ed acustici per indurlo ad invertire la rotta (ma non era riuscito a comunicargli via radio l'ordine di accostare); Zampari avrebbe potuto evitare i siluri con manovra analoga a quella del Garibaldi, ma aveva invece creduto di potersi lasciar passare di poppa i siluri, "seminandoli" alla massima velocità. Si era sbagliato. L'ammiraglio Vitaliano Rauber, capo dell'USMM nel dopoguerra, criticò Fioravanzo perché, ne-

gli oltre cento secondi passati tra l'avvistamento dei siluri e l'impatto delle armi contro il Gioberti, l'ammiraglio sarebbe dovuto riuscire a contattare il cacciatorpediniere per ordinarli di accostare; se, oltre a segnalargli l'avvistamento del sommergibile, gli fosse stato ordinato anche di accostare, la nave si sarebbe salvata. Ma d'altra parte, era pur sempre stato Zampari a decidere una contromisura sbagliata al lancio dei siluri, accelerando e non accostando, manovra quest'ultima che invece avrebbe salvato la nave. Il Gioberti avrebbe dovuto accostare di propria iniziativa, com'era prescritto in questi casi, senza attendere un ordine. Il Gioberti era stato da poco tempo aggregato alla scorta degli incrociatori, ed il suo apparato radio non era sintonizzato sulla frequenza delle altre navi (aveva ricevuto i segnali di avvistamento in fonìa, ma forse non quelli in morse). La colpa dell'accaduto era anche dovuta alla scarsa attività degli incrociatori negli ultimi mesi ed all'eccessiva attività non di squadra (scorta convogli, trasporto) svolta dai cacciatorpediniere, che avevano perso parte della dimestichezza con le comunicazioni, i segnali e le manovre di squadra, anche a causa delle deficienze nell'addestramento (causate dalla scarsità di carburante e di protezione aerea). Il Gioberti fu l'ultimo cacciatorpediniere perduto dalla Regia Marina nel periodo di guerra contro gli Alleati. Il troncone prodiero del relitto del Gioberti è stato localizzato il 18 dicembre 2015 dall'ingegner Guido Gay, già scopritore del relitto della corazzata Roma, mediante il ROV Pluto Palla ed altre sofisticate apparecchiature da egli ideate ed installate sull'avveniristico catamarano Daedalus. Il relitto del cacciatorpediniere giace a 595 metri di profondità, al largo dell'isola del Tino ed a sud di Punta Mesco. Il troncone prodiero è adagiato sul fondale sul fianco di dritta, con la prua rivolta verso nord-est; sulle lamiere cresce oggi il corallo bianco. Il 7 aprile 2016 il relitto è stato filmato dai mezzi di Gay, questa volta calati dal cacciamine Gaeta della Marina Militare, alla presenza di personale della Marina e della Soprintendenza, nonché di biologi marini e giornalisti. Le riprese effettuate hanno permesso di identificare con certezza il relitto; un collegamento in diretta via iPhone ha permesso a due anziani superstiti viareggini del Gioberti, il novantaquattrenne **Vittorio Dini** (I5OBQ - ARMI 595) ed il novantaseienne Mario Bonetti, di rivedere la loro nave a 73 anni di distanza.

INTERNATIONAL WARSHIPS

AWARD

**EIGHT CLASSES
FREE AWARDS**



WWW.ASSORADIOMARINAL.IT

VIA E. MILLO, 20

96011 AUGUSTA

ITALY

PDF FORMAT

PROFESSIONAL HAM RADIO GAME'S

**BEAUTIFUL WARSHIPS AROUND
OF THE WORLD**



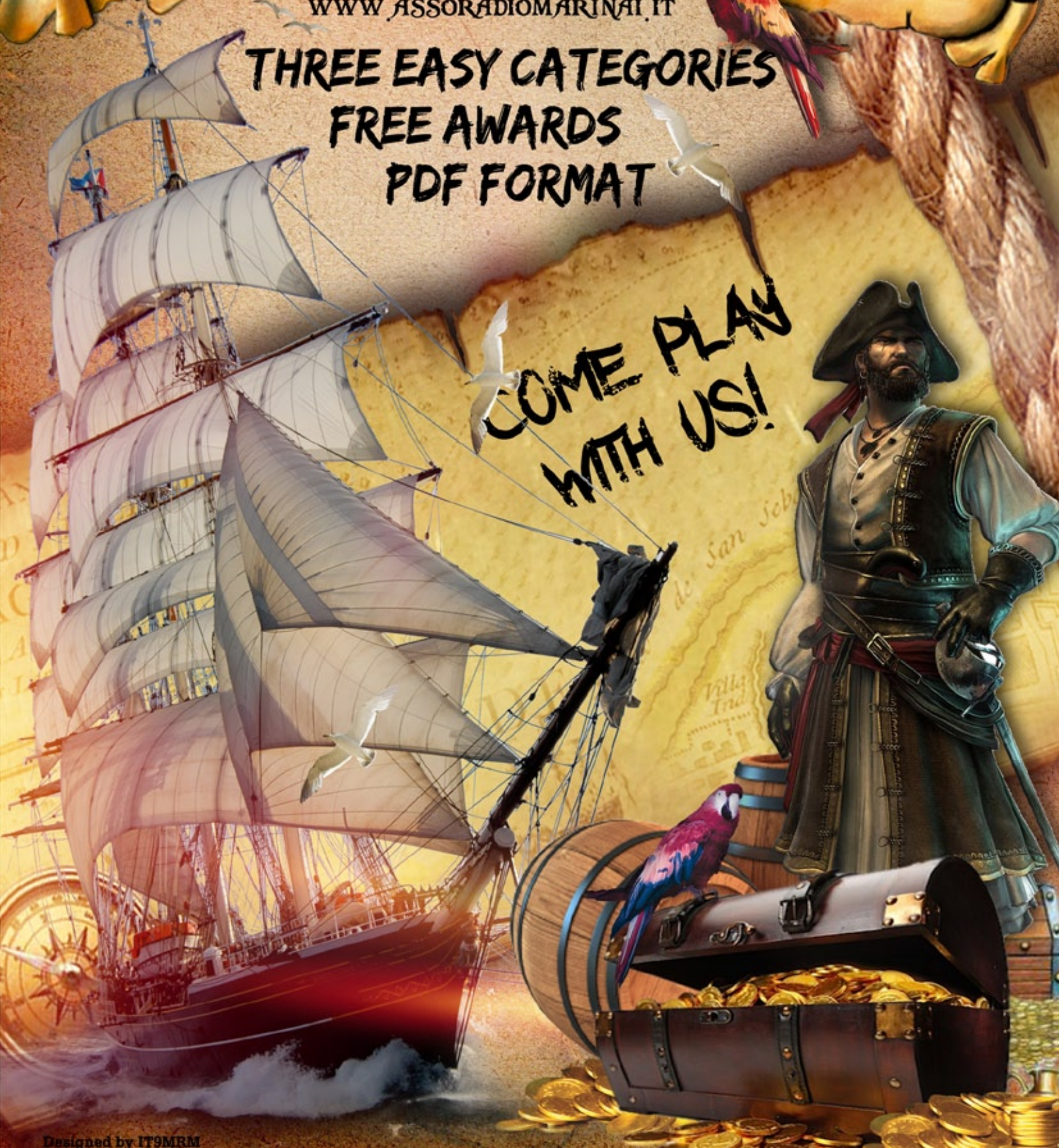
INTERNATIONAL MARITIME MOBILE AWARD

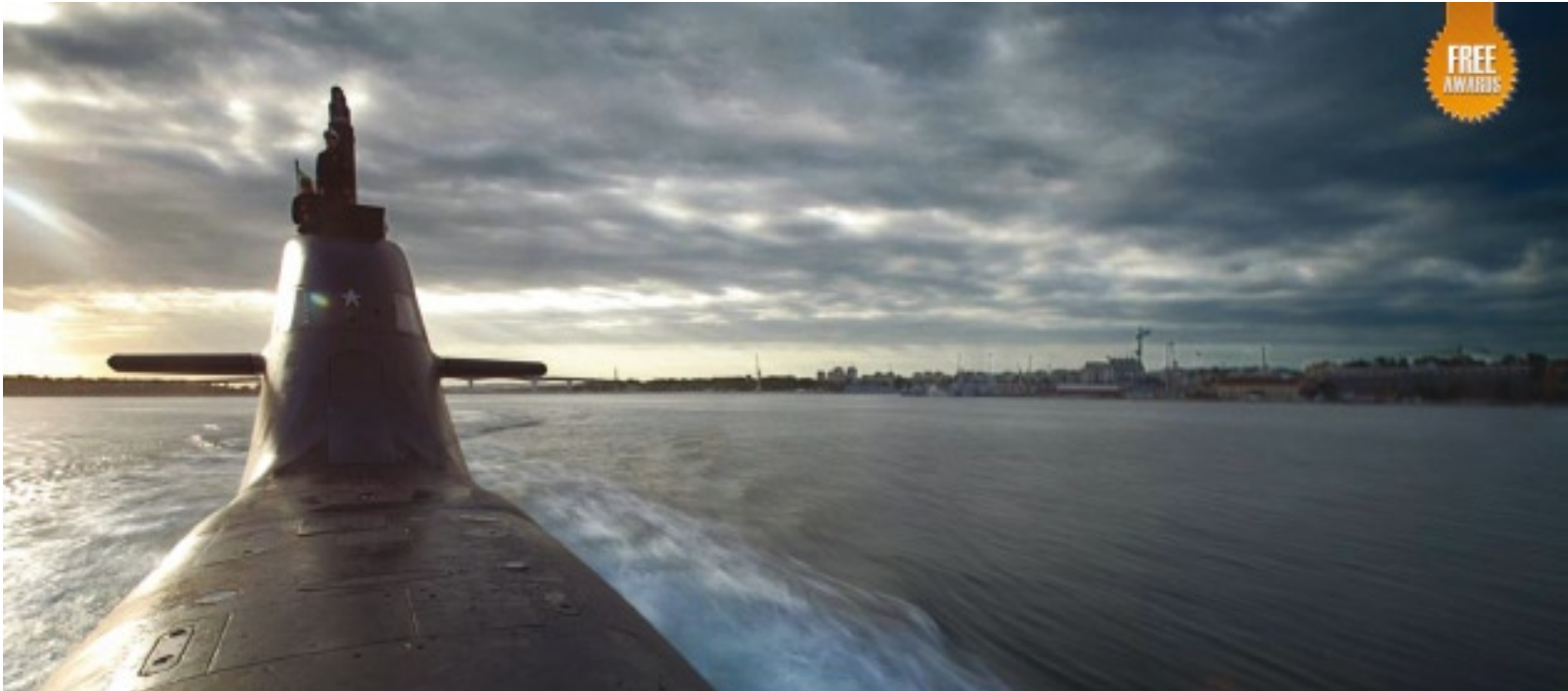


WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

**THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT**

**COME PLAY
WITH US!**





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

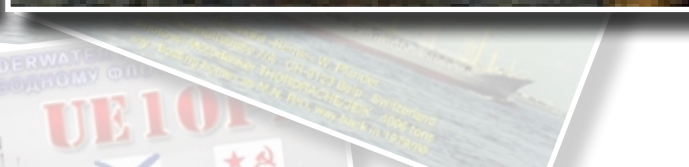
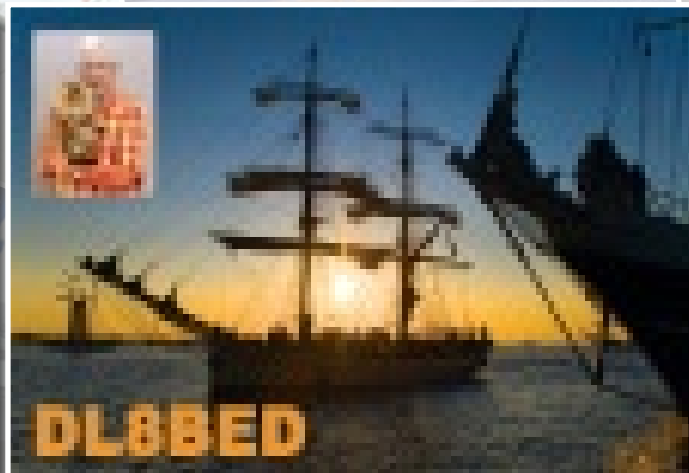
Obtained with 20 different submarines call-sign contacts around of the world and 30 country DXCC List (see in the web site).

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!

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.





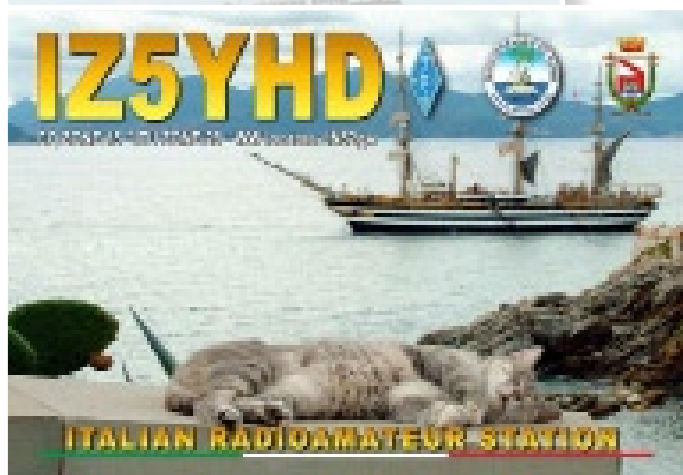
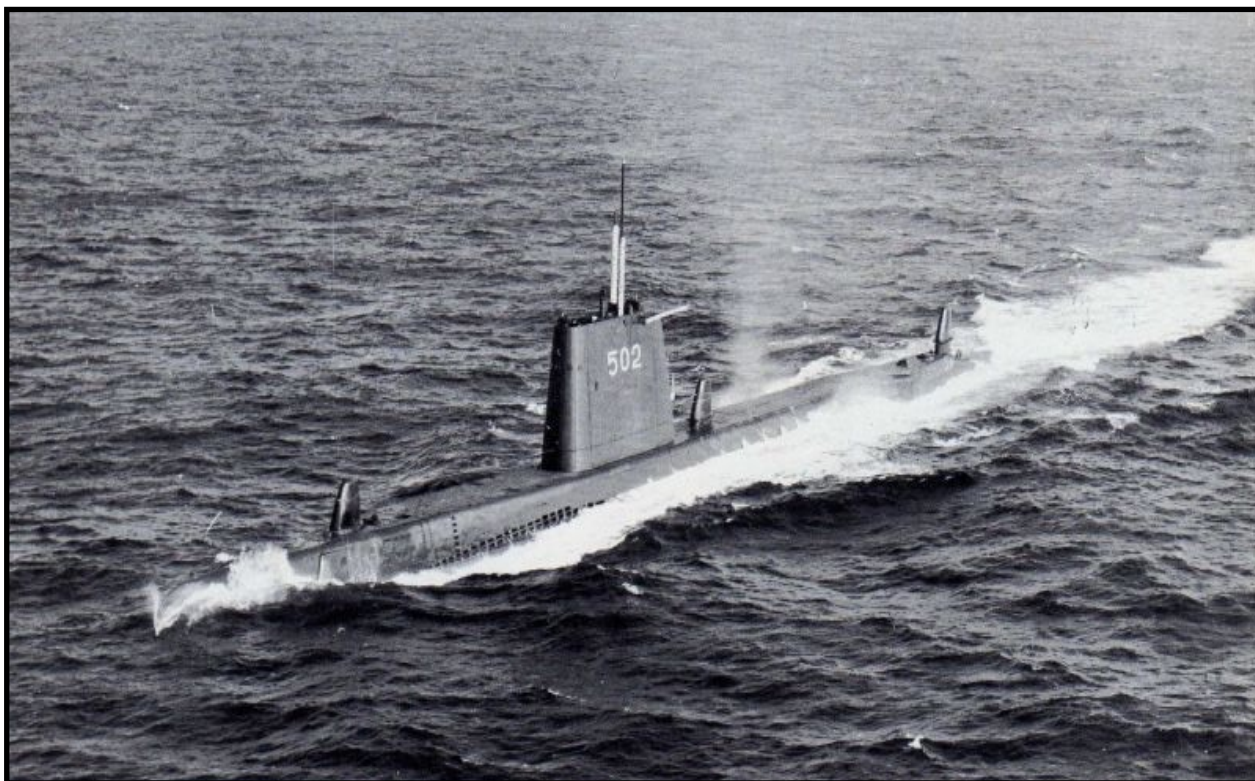


FOTO STORICHE



Cacciatorpediniere ARTIGLIERE (ex USS Woodworth (DD-460)) (1941 - 1971)



Sommergibile G. GAZZANA PRIAROGGIA (ex USS VOLADOR (SS 490)) (1945 - 1982)

LA STAZIONE RADIO DI....



LA QSL DEI SOCI....



CALENDARIO EVENTI 2017



13 - 20 Maggio	NRA - Concurso Dia Marinha Portuguesa - 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
" "	II0SOM - Regio Sommergebile R12 by ARMI Gaeta
" "	II3JD - Sommergebile Dandolo by ARMI Marcon
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-greetings on the air (HF)





IT 9MRM
Alberto

ARM 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)"

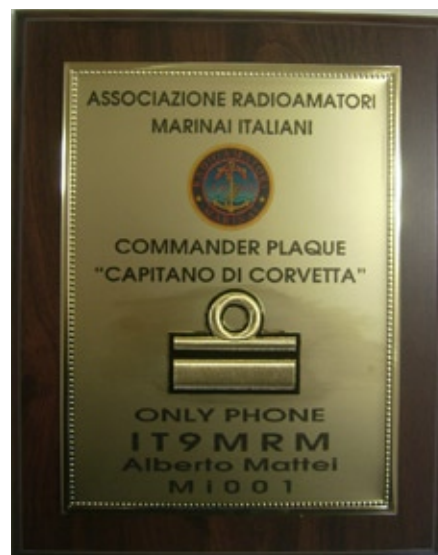
SOTTOCATEGORIE

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 è originale in metallo ed è innestato nella placca, il resto è serigrafato con colori brillanti.

INFORMAZIONI

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



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

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



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

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



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

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



ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI



COMMANDER PLAQUE
"CAPITANO DI CORVETTA"

DL CW
Claus TH BL
MI Lorenzen
1 2 4 6



*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!



GADGET'S



capi di abbigliamento originali
MADE IN ITALY

VASTO ASSORTIMENTO DI CAPI 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**

**OFFICIAL
ARMI
STORE**



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



Nell'ultima parte del secondo conflitto mondiale, quando Italia e Germania compresero che l'idea di una guerra veloce ed in discesa era ormai solo un'illusione, il problema fondamentale era quello di procurarsi le risorse materiali per l'industria bellica.



L'unico Paese alleato in grado di fornire i materiali necessari era il Giappone che, a quel tempo, aveva esteso il suo controllo sino a Singapore.

L'unico mezzo in grado di navigare tra l'Italia e Singapore, lungo migliaia di miglia di mare dominato dagli Alleati, sembrava essere il sommergibile. Tuttavia i sommergibili di impiego bellico, ad esclusione della classe "Ammiragli", non avevano autonomia sufficiente per arrivare a destinazione.

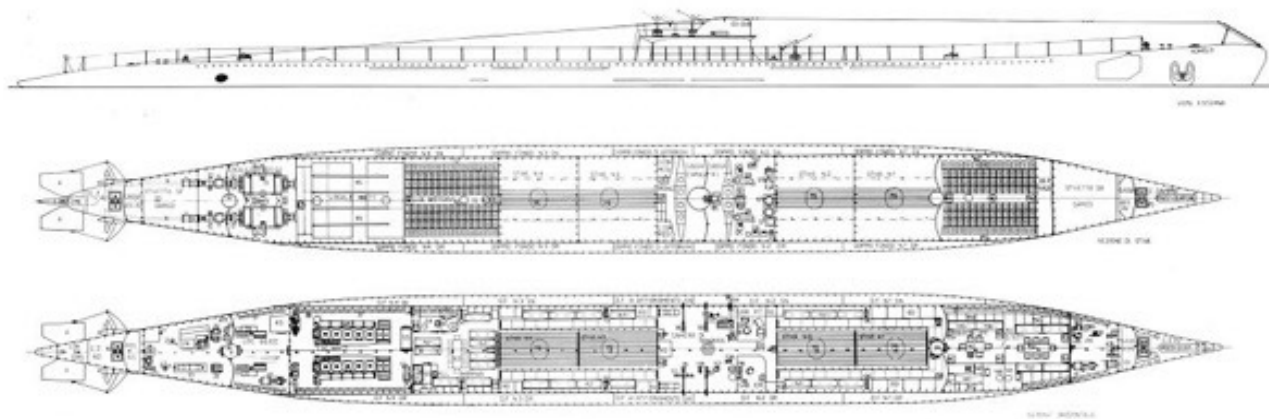
Ma, particolare ancora più importante, non avevano spazio significativo per imbarcare i materiali necessari.

Nella primavera del 1943, alcuni sommergibili da guerra, dislocati a Betasom, vennero modificati per permettere loro di trasportare 150 tonnellate di materiali, una quantità esigua ma era impossibile fare di meglio, limitando notevolmente la loro capacità bellica. I sommergibili partivano da Bordeaux fortemente appoppati, tanto che in caso avessero dovuto effettuare un'immersione rapida avrebbero dovuto effettuare tale manovra a marcia indietro. Per affrontare in maniera più utile il problema la

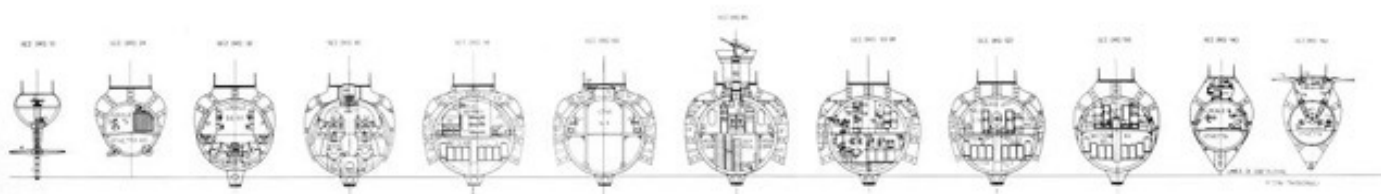
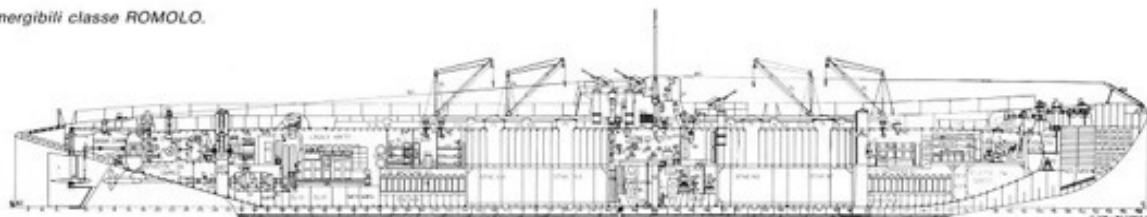
Regia Marina commissionò a Cavallini la progettazione di un sommergibile in grado di trasportare almeno 600 tonnellate di materiali. Il risultato fu il battello subacqueo più grande mai costruito in Italia: con 2000 tonnellate di dislocamento. Vennero ordinati 12 unità per formare una classe battezzata "R" o classe "Romolo": 6 unità da costruire a Taranto, 3 a Muggiano e 3 a Monfalcone.

Tali sommergibili erano muniti di quattro stive collocate a centro nave, provviste di portelloni e alberi di carico smontabili. Due soli battelli fecero in tempo ad essere consegnati ed entrare in servizio attivo, il Romolo ed il Remo di Taranto; ma ebbero comunque un triste epilogo: vennero affondati alla loro prima missione.

L'R12, come la totalità dei rimanenti della classe R, venne catturato dai tedeschi, ribattezzato U.IT.3 e varato il 29 settembre 1944. Ma a distanza di pochi mesi, vista la piega che stava prendendo il conflitto in atti, venne autoaffondato incompleto presso la diga est di La Spezia.



*Piani generali dei sommergibili classe ROMOLO.
(Coll. Turrini)*



Recuperato nel 1946, l'R12 venne adibito per alcuni anni a deposito galleggiante di combustibili con la sigla GR 523, peregrinando in vari porti italiani fino a giungere, nel '78, ad Ancona, dove rimase fino ai primi anni '80, quando venne trasferito ad Ortona per essere demolito e dove la falsa torre veniva

recuperata ed eretta a monumento ai Caduti del mare.

Ma anche lì non ebbe vita lunga e dopo alterne vicende la falsa torre venne accantonata in un deposito ferroviario in completo stato di abbandono.



L'R 12 ad Ancona nel marzo 1974, adibito a deposito galleggiante di combustibili con la sigla GR 523 da "Sommergibili italiani fra le due G.M." di A. Turrini - MariStat/UDAP - 1990

Caratteristiche generali della classe " R "

Tipo: Sommergibile da trasporto

Dislocamento:

- in superficie: 2220,00 t
- in immersione: 2616,00 t

Dimensioni:

- Lunghezza: 87,00 m
- Larghezza: 7,80 m
- Immersione: 6,13 m

Apparato motore superficie: 2 motori diesel Tosi, 2 eliche

- Potenza: 2.600 cv
- Velocità max. in superficie: principale 14,0 nodi
- Autonomia in superficie: 12.000 miglia a 9 nodi

Apparato motore immersione:

- 2 motori elettrici di propulsione Marelli
- Potenza: 900 cv
- Velocità max: 6,5 nodi
- Autonomia in immersione: 110 miglia a 3,5 nodi

Capacità di carico

- 4 stive stagne da 600 mc totali

Armamento:

- 3 mitragliere da 20 mm su affusti a scomparsa

Equipaggio: 7 ufficiali, 56 tra sottufficiali e marinai

Profondità di collaudo: 100 m

Grazie all'interessamento ed all'alacre lavoro del Gruppo ANMI di Gaeta e del suo Presidente, 1°M.Ilo Paolo MANSI, la falsa torre ha ripreso "il mare" ed è stata donata alla Città di Gaeta che lo scorso aprile, dopo tre anni di duro impegno economico e fisico, in occasione, del II Raduno Nazionale dei Sommergibilisti ANMI, l'ha eretta a monumento, tributando un doveroso riconoscimento "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... che mai più riemersero dalle profondità del mare" [cit. 1°M.Ilo Paolo MANSI - Presidente del Gruppo ANMI di Gaeta].

Con queste premesse, il nostro sodalizio, vicino all'A.N.M.I., per scopi ed ideologie, non poteva rimanere impassibile e per onorare anch'esso la componente "sommergibili" della nostra gloriosa Marina, nonché quanti sommergibilisti e/o simpatizzanti, Autorità ecclesiastiche, civili e militari che si sono radunate a Gaeta tra il 20 ed il 22 aprile scorsi, ha dato vita allo speciale diploma radiantistico denominato proprio "Regio Sommergibile R12".



Foto dello speciale diploma "Regio Sommergibile R12"

Ovviamente, tutti i Membri più attivi sono stati sensibilizzati all'evento e, con capofila la Sezione "Golfo di Gaeta", si è riusciti a dare vita ad un evento caratterizzato, come sempre, da grande passione, dedizione e vero ham spirit. Un network di stazioni radioamatoriali "speciali" ha operato da varie location commemorative, ognuna delle quali, dove è stato possibile, ha attivato un nominativo apposito: dal Golfo di Gaeta IIØSOM, dal Museo Tecnico

Navale della M.M. di La Spezia II1MTN, dal Museo Civico delle FF.AA. di Botrugno (LE) IQ7QN, dal Museo Galata di Genova e dal Sommergebile N.Sauro II1NS, dal Tempio Sacrario degli Sport Nautici di Como II2SUB, dal Sommergebile Calvi monumentalizzato a Tricase (LE) IQ7LE, dall'Istituto Studi Militari Marittimi presso l'Arsenale M.M. di Venezia e dal Sommergebile Dandolo II3JD, dalla Sede ANMI di Torino e dal Sommergebile Provana IQ1TO.



Un momento della giornata del 22 aprile

Grande fermento ed emozione, poi, nella giornata del 22 aprile, in concomitanza del raduno, quando si è svolto un raduno "parallelo", via radio, e la stazione speciale capofila IIØSOM, operata /P presso la terrazza del Circolo ARDD di Gaeta, ha avuto un particolare sked per i saluti con tutte le stazioni

operanti dalle location commemorative poc'anzi citate nonché con quanti ci hanno onorato dall'Italia e dal mondo. Al termine del periodo previsto dal diploma, una valanga di richieste sono pervenute. E ad oggi ancora continuano a pervenire.



Alcuni momenti e location interessate dall'evento il 22 aprile 2017

Ovviamente, il ringraziamento della Sezione "Golfo di Gaeta" va a tutti i colleghi che si sono prestati per la buona riuscita dell'evento. Ed a quanti, seppur estranei al nostro sodalizio, ci hanno supportato anche dal punto di vista "semplicemente" logistico. Nonché, in ultimo ma non per ultimo, a

quanti molto sensibilmente hanno effettuato una spontanea donazione che, come nostra abitudine, verrà devoluta all'Istituto Andrea Doria, storica istituzione della Marina Militare per l'assistenza ai figli dei Marinai caduti nell'adempimento del dovere.



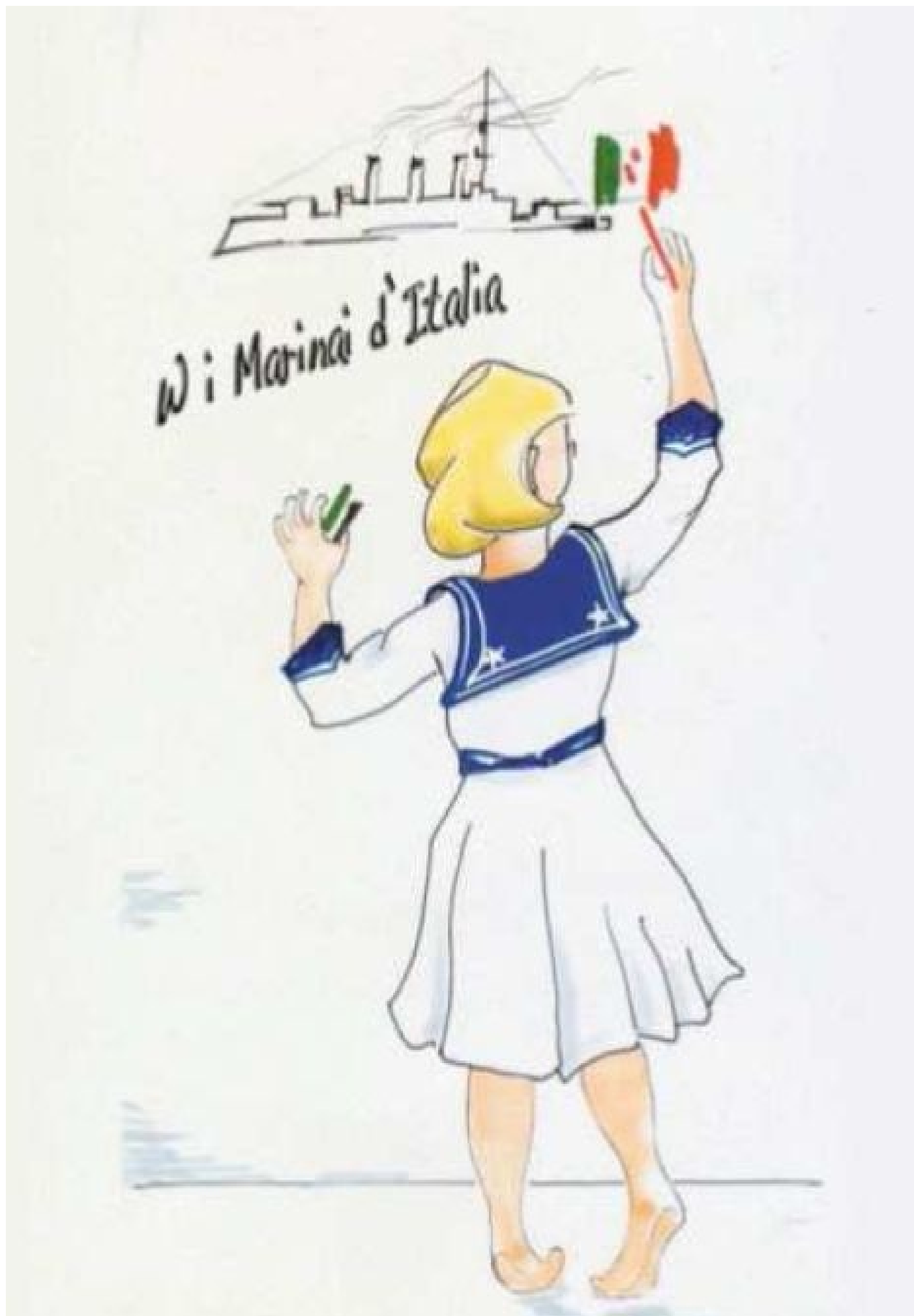
La falsa torre dell'R12 monumentalizzata a Gaeta il 22 aprile 2017



IQ1TO "SOMMERGIBILE PROVANA" - MI 1203

Sez. ARI/ANMI Torino





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 UPI-COM 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**

Istituto **ANDREA DORIA**



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

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



Comune di Menfi



**Associazione Nazionale Carabinieri in Congedo
Sezione "M.llo G. Guazzelli" di Menfi
in collaborazione con**

**Associazione Radioamatori Italiani Sezione di Castelvetro
con il supporto di ARI Comitato Regionale Sicilia
patrocinata dal Comune di Menfi**



organizza:

Mostra Mercato Scambio Radio and Wine



24 e 25 Giugno 2017

Piazza V. Emanuele 1 Menfi



CANTINESETTESOLI
piccoli viticoltori di un grande vigneto

Sponsor ufficiale Cantine Settesoli

SICILIA



TRALICCI ANGELUCCI

tralicci per radioamatori e telecomunicazioni

Begali Keys

www.i2rtf.com - pibegali@tin.it

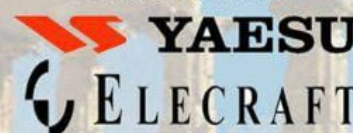
**TIPOLITOGRAFIA
DEI F.LLI BONANNO
printing shop
www.printed.it**



**Evento concomitante con
90° anniversario A.R.I.**



**KENWOOD
COMMUNICATIONS**



**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 331 1985381 - 3931362780



CLASSIFICA PRIMO TROFEO UNITA' D'ITALIA

di Michele Politanò IU8CEU, Segretario Sez. ARMI Calvi Risorta



CLASSIFICA GENERALE

#	NOMINATIVO	NOME	PUNTI	#	NOMINATIVO	NOME	PUNTI
1	IK4UXA	STEFANO	395	18	IN3HVL	LUCIANO	120
2	9A1AA	IVO	375		OK2PDE	GEORGE	120
3	IU1CYA	GIUSEPPE	315	19	IW4EOI	FABIO	115
4	IK7BEF	ANTONIO	270		I2RVE	GIOVANNI	115
	IZ2CDR	ANGELO	270		IT9JMW	ANDREA	115
5	SV1AVS	APOSTOLOS	266		IU2ANN	ALESSANDRO	115
6	IW2IGO	FRANCESCO	260	20	IT9DVZ	ROBERTO	110
7	HB9EFJ	CLAUDIO	230		I2MAD	ALDO	110
8	IW2OEV	LUCIANO	225		IU5ICR	ENRICO	110
	IZ1UIA	FLAVIO	225	21	IT9DTU	NUNZIO	105
9	IZ0MQN	IVO	215		IZ1UKF	FRANCA	105
10	IV3FNR	GIANNINO	205	22	IZ7DOK	MARCO	100
11	OK1ANN	VLADIMIR	200		IU7GRM	LUIGI	100
12	IZ5WSR	SALVATORE	185	23	DH5WB	WILFRED	85
13	IS0FEZ	MARIO	165		PA1KEK	GIOVANNI	85
14	IT9FEG	SALVATORE	160	24	S53EO	MILOS	80
15	I5LRW	PIETRO	135	25	IW5ABB	MARCELLO	75
	IZ5CPK	RENATO	135	26	S58MU	MILAN	65
16	IZ3VDA	DONATO	130	27	IZ5YHD	FRANCO	60
	IT9DID	CALOGERO	130		EA3IM	WOLFANG	60
	IW8AOF	ANTONIO	130	28	OK2QX	JIRI	55
	IU3ILR	MAURIZIO	130	29	DL2AMM	MANFRED	50
17	I0KHY	CLAUDIO	125	30	IT9ACJ	ROBERTO	35
	I3JYL	LINO	125				
18	IZ8OGK	GENNARO	120				

CLASSIFICA SWL

#	NOMINATIVO	NOME	PUNTI	#	NOMINATIVO	NOME	PUNTI
1	I36031 BZ	SERGIO	280	4	EA5005	ANTOLIN	115
2	IZ8089	ENRICO	185	5	I 226PC	LUCA	110
3	I0-2042/VT		125	6	LY1-31	ALGIMANTAS	85



sezione ARMI di **CALVI RISORTA** **IQ8XS**



*I Radioamatori di Marina
presentano il*

Secondo trofeo “Antica Cales”

*un contest aperto a tutti i
radioamatori italiani e stranieri*

dal 21 al 28 Maggio 2017



con il patrocinio del
comune di Calvi Risorta



2° TROFEO ANTICA CALES

di IZ8XXE - Mimmo De Lucia - Coordinatore sez. ARMI Calvi Risorta (CE)

"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.

Solo 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.

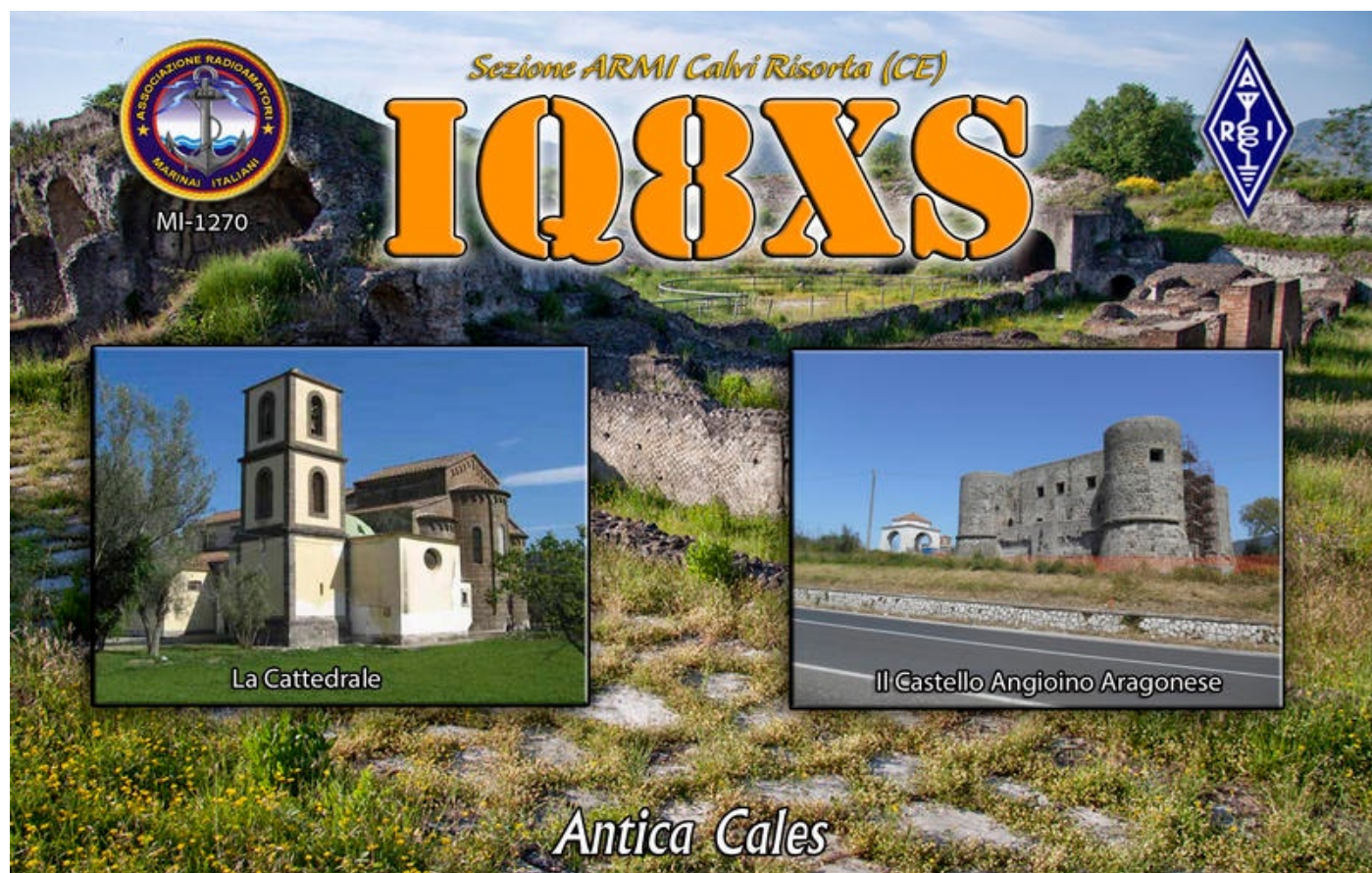
La Stazione Attivatrice si impegna a rispettare scrupolosamente il regolamento, in caso di segnalazioni di infrazioni o uso di deroghe non preventivamente autorizzate, il Direttivo di Sezione, previa verifica e accertamento dell'Award Manager, valuterà l'esclusione dell'Attivatore alle prossime attività 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.



Campagna **2017** per
AUTOFINANZIAMENTO

SOSTIENICI

CON UN SOLO EURO



<http://www.assoradiomarinai.it>



dal 9 al 24 settembre

2017

CONTEST DELLE STAZIONI RADIO NAVALI"

ITALIAN NAVY
SHIP RADIO STATION
Award



MARINA MILITARE

ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2017

di Alberto Mattei, Coordinatore Nazionale ARMI

Vuoi partecipare da protagonista! Vuoi assaporare l'emozione di un pile-up stile "expeditioner". Vuoi essere segnalato sul cluster, come le stazioni "most wanted"! Allora partecipa al quinto contest delle stazioni radio navali!! Richiedi il nominativo speciale "navale", e lanciati nelle onde insieme agli altri "Radioamatori di Marina".

DIVENTA PROTAGONISTA!!

Perchè partecipare ed essere protagonisti di questa avventura!! Il contest delle stazioni radio navali, è l'alter ego del già blasonato e conosciuto contest delle stazioni costiere. Questa idea nata da IK1VDQ Gianni (MI715) e rielaborata da IT9MRM, vuole rievocare (ove non esistono più) i nominativi radio delle navi della Marina Militare che dal dopo guerra sino ad oggi hanno solcato e solcano le onde (elettriche). E' un tributo alle gloriose navi che hanno fatto la storia moderna della Marina Militare Italiana. Il protagonista sarà uno di noi "Radioamatore di Marina" che ha nel cuore una delle navi dove ha vissuto i migliori anni della propria gioventù. Proprio questo è lo scopo, far rinascere per tre week-end, il nominativo radio e quindi virtualmente la nave dove si è stati imbarcati. I nominativi radio delle navi sono tanti e la scelta è ampia, quindi ci

si può sbizzarrire sui nomi ed eventualmente anche sulle foto! Sì, perchè la QSL sarà proprio questa l'immagine che girerà in lungo ed in largo tra i collezionisti. Foto d'epoca con navi in bianco e nero a ricordare, con quel nominativo, il ricordo più vivo di questi gloriosi vascelli!! Quindi, sin da adesso, ricerca sul nostro sito web il nominativo radio della nave dove hai fatto il servizio di leva, o hai effettuato il primo imbarco.... o magari perchè ti piace, scegli il nominativo e richiedilo al Ministero! Questo è il primo passo... dopo di chè, ti sarà rilasciato il numero di referenza ARMI che trascriverai sulla tua QSL, che sicuramente riporterà l'efigie o la figura fotografica della nave dei più bei ricordi giovanili da "Marinaio"!

A Settembre, sarai protagonista... nel più bello ed emozionante contest radio navale.... Partecipa!

www.assoradiomarinai.it

ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS

AWARD 2017

DIPLOMA RILASCIATO A:

IT9MRM

PER AVER COLLEGATO DAL 9 AL 24 SETTEMBRE 2017 I NOMINATIVI SPECIALI DEDICATI ALLE STAZIONI RADIO NAVALI DELLA MARINA MILITARE ITALIANA

AWARD MANAGER
ALBERTO MATTEI IT9MRM

Amatei

CATEGORICA: **INDIPENDENT-PHONE**
PUNTEGGIO: **23450** POSIZIONE: **23**
CLASSIFICA GENERALE: **100**

ARMI

MARINA MILITARE



Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it





Marina Militare

Collezione orologi



Memphis Belle

MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS





**CONCESSIONARIO UFFICIALE
GIACIOIA MASSIMO SAS
VIA F. DI PALMA 134 - TARANTO**

TEL. 099.4526648 - INFO@GIACIOIA.IT - WWW.GIACIOIA.IT



II Ø SOM

Memorial Sommergebile RI2



3-4 GIUGNO 2017

**MUSEUM SHIPS
WEEKEND EVENT**

MUSEO NAVALE

II 1 MTN

Museo Tecnico Navale



MUSEUMSHIPS WEEKEND EVENT 3-4 GIUGNO 2017

NAME	TYPE OF SHIP	LOCATION	CALL-SIGN
K1USN	Watson Museum	Braintree, MA	K1USN
USS Midway	Aircraft Carrier	San Diego, CA	NI6IW
USS Yorktown	Aircraft Carrier	Charleston, SC	WA4USN
USS Hornet	Aircraft Carrier	Alameda Point, CA	NB6GC
ST-695 Angels Gate	Army Tugboat	San Pedro, CA	K6AA
USS New Jersey	Battleship	Camden, New Jersey	NJ2BB
USS Alabama	Battleship	Mobile, AL	K4DSR
USS Iowa	Battleship	San Pedro, CA	NI6BB
USS Missouri	Battleship	Pearl Harbor, HI	KH6BB
USS Wisconsin	Battleship	Norfolk, Virginia	N4WIS
USS Massachusetts	Battleship	Fall River, MA	N1EPL/NE1PL
USS North Carolina	Battleship	Wilmington, NC	NI4BK
USS Oklahoma Mast Memorial	Battleship Mast Memorial	Muskogee, OK	WW2OK
SS Col. James M Schoonmaker	Bulk Carrier	Toledo, OH	K8E
Claud W Somers	Chesapeake Bay Skipjack	Reedville, VA	W4NNK
USS Potomac	CG Cutter/Pres. Yacht	Oakland, CA.	NE6JP
USS Littlerock	Cruiser	Buffalo, New York	W2PE W2PE
Aurora	Cruiser	St. Petersburg, Russia	RF1A
USS Olympia	Cruiser	Philadelphia, PA	WA3BAT
USS Indianapolis CA-35 Memorial	Cruiser	Indianapolis, IN	WW2IND
USS The Sullivans	Destroyer	Buffalo, NY	N2HTL
USS Turner Joy	Destroyer	Bremerton, WA	NS7DD
USS Kidd	Destroyer	Baton Rouge, La	W5KID
USS Joseph P Kennedy, Jr	Destroyer	Fall River, MA	NB1CR
USS Cassin Young	Destroyer	Boston, MA	WW2DD
FGS Moelders	Destroyer	Wilhelmshaven/Germany	DL0MFX
Evelina M Goulart	Fishing Schooner	Essex, MA	W1E
SS Grandcamp Memorial	French Liberty Ship	Texas City, TX	AC0TX
SS Sankt Erik	Icebreaker	Stockholm, Sweden	8SØHRA
USCGC Mackinaw	Icebreaker	Mackinaw, MI	W8AGB
Götz von Mannheim	Landing Craft	Mannheim, Germany	DL0NW
SS John W Brown	Liberty Ship	Baltimore, MD	K8JWB
SS Jeremiah O'Brien	Liberty Ship	San Francisco, CA	K6JOB
SS High Flyer Memorial	Liberty Ship	Texas City, TX	AC0TX
LS Ambrose	Lightship	East River, NY City, NY	W2AQ
LS Westhinder III	Lightship	Antwerp, Belgium	ON9BD/LS
Borkumriff	Lightship	Island Borkum, Germany	DL0BRF
LST-393	LST	Muskegon, MI	N8LST
USS LST-325	LST	Evansville, IN	WW2LST
SS Selma	Merchant ship WWI	Galveston, TX	W5MSQ
USS Lucid	Minesweeper	Stockton, CA	N6MSO
USS Hazard	Minesweeper	Omaha, NE	K0USA
National Museum of Pacific War	Naval Museum	Fredericksburg, TX	N5P
Naval Tech'I Museum	Naval Museum	La Spezia, Italy	II1MTN
NSS Savannah	Nuclear Merchant Vessel	Baltimore, MD	K3SAV
Mannheim	Paddle Steamer	Mannheim, Germany	DK0LU
RMS Queen Mary	Passenger Ship	Long Beach, CA	W6RO
PT-305	Patrol Boat	New Orleans, LA	WW2NO
PBR	River Patrol Boat	College Station, TX	W5PBR
Tall Ship Elissa	Sailing Barque	Galveston Island, TX	N5E

MUSEUMSHIPS WEEKEND EVENT 3-4 GIUGNO 2017

NAME	TYPE OF SHIP	LOCATION	CALL-SIGN
U-5075	Seehund Submarine	Quincy, MA.	WW2MAN
W T Preston	Sternwheeler (Snagboat)	Anacortes, WA	KG7OCP
H. L. Hunley	Submarine - Civil War	Charleston, SC	N4HLH
USS Batfish	Submarine	Muskogee, OK	WW2SUB
USS Nautilus	Submarine	Groton, CT	N1S
USS Silversides	Submarine	Muskegon, MI	N8SUB
HMUb Nordkaparen	Submarine	Gothenburg, Sweden	SL8SUB
USS Cavalla	Submarine	Galveston, TX	KK5W
Novosibirskij Komsomolec (B-396)	Submarine 641-B	Moscow, Russia	RU3AWK
USS Clamagore	Submarine	Charleston, SC	NJ4DU
U-995	Submarine	Laboe Germany	DL0DMB
USS Cod	Submarine	Cleveland, OH	W8COD
USS Cobia	Submarine	Manitowoc, Wisconsin	NB9QV
USS Razorback	Submarine	N.Little Rock AR	N5R
USS Pampanito	Submarine	San Francisco, CA	NJ6VT
USS Blueback	Submarine	Portland, OR	W7SUB
S-61 Delfin	Submarine	Torrevieja Spain	EH5SUB
USS Dolphin	Submarine	San Diego, CA	NS6OI
Vesikko	Submarine	Helsinki, FINLAND	OH2AN/SUB
Flore	Submarine	Lorient, France	TM2FLO
Royal Sub R12 Memorial	Submarine Memorial	Gaeta, Italy	II0SOM
M/V Mississippi	Tow Boat	Vicksburg, MS	K5ZRO
Red Oak Victory	Victory Ship	Richmond, CA	K6YVM



