

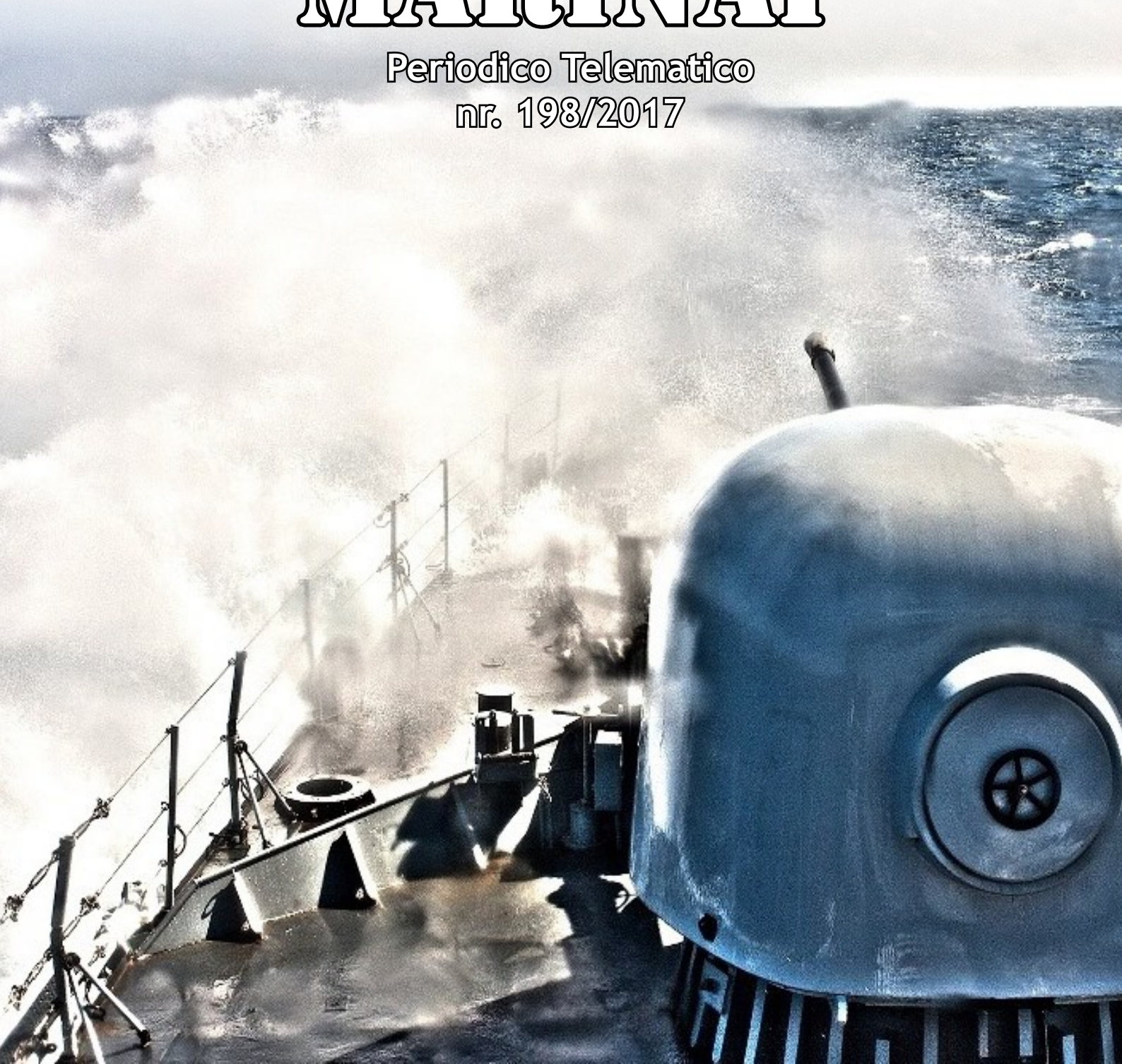
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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



BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico Telematico
nr. 198/2017



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Cari amici e colleghi ARMIGeri, siamo al consueto giro di boa e con il caldo afoso che Caronte ci porta in questa metà di Luglio, ci accingiamo ad entrare in ferie! In quest'ultimo periodo, le attività dell'ARMI si sono affievolite, ma nonostante ciò, abbiamo collaborato con varie associazioni e sezioni ARI nella gestione dei diplomi, non ultima, l'evento marconiano a La Spezia. Attività che ha visto protagonisti, la sezione ARI e la sezione ARMI di La Spezia, con attività radio e storico-culturale, in collaborazione con il Museo Tecnico Navale della Marina Militare. Alcune informazioni sono state trascritte in tempo record su queste pagine, ma inseriremo una accurata e formosa documentazione fotografica nel nostro prossimo bollettino. I mesi estivi, come è di consuetudine, vengono lasciate alle singole attività prettamente stile vacanziero, quindi molti dei nostri soci, potrete sentirli, da isole, scogli, barche e anche da varie location in Italia e alcuni anche "outside Italy". Non per questo, lo IOTA Contest, che casualmente è calendarizzato a Luglio, è un'attività che vede coinvolti parecchi radioamatori, tra cui i nostri armigeri (vedasi IL7P - IO7TA). Queste operazioni precludano l'intensa attività che ci attende ad iniziare da Settembre, con il nostro appuntamento, oramai consolidato, dell'Italian Navy Ships Radio Stations Award (il contest delle stazioni radio navali). Già le formazioni ed i nominativi speciali, ben undici, si sono definiti, e già iniziano a scalpitare, sperando in un'ottima propagazione!! Questo lo si spera, in quanto il ciclo non è dei migliori!!! In questo numero troverete il regolamento dell'It Navy Ships, invece su RadioRivista dobbiamo aspettare l'uscita

di Settembre. Non è cambiato nulla rispetto alle edizioni precedenti, l'unico consiglio che posso darvi è quello di utilizzare la DxChat nata proprio per le attività ARMIGere, per gli spot e per gli skeed tra stazioni (questo vi farà sicuramente guadagnare parecchi punti)!! Infine, permettetemi di inviare, tramite questo editoriale, gli auguri al nostro Coordinatore della sezione ARMI di La Spezia, IZ8QNX/I1 Lucio Figliolia e soprattutto alla moglie, che ha dato alla luce Massimo, futuro ARMIGero!! Bene, termino qui questo mio piccolo editoriale, augurandovi a tutti buone e sospirate ferie estive! Rilassatevi, e godetevi il meritato riposo... L'appuntamento con il prossimo bollettino sarà a Settembre, anche noi saremo in ferie per tutto il mese di Agosto! Buona lettura sotto l'ombrellone e buoni bagni....



*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 **Giugno** e i primi quindici giorni di **Luglio** ci hanno offerto una buona 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.



YU2AX/mm: Zvezdan Ristic (ZeZe) è imbarcato a bordo della nave "M/V SIDER ATLANTIC" un Bulk Carrier battente bandiera maltese. La nave è partita da Tenerife (Is. Canarie) giorno 27 giugno e diretta a Ghent (Belgio) dove il previsto arrivo è giorno 3 luglio. ZeZe è molto attivo in radio ed opera prevalentemente in 20 metri in CW. La QSL va inviata al suo indirizzo privato: Zvezdan Ristic - ZeZe - Trg A. Lukica 4/2 st. 9 - 26300 Vrsac - Serbia.



SP1ST/mm (ex SQ1ST): Krzysztof Sikorski (Kris) comandante della nave "M/V Atlantic Patriot", un cargo battente bandiera cipriota, attualmente in Oceano Atlantico, partito dal porto di Bilbao (spagna) e diretto a Mariel (Cuba).

Krzysztof (Kris) SP1ST è molto attivo in radio e lo si ascolta in conversazione con molte stazioni polacche e con F8DRE Jozef (un polacco residente in Francia). La frequenza monitor è 14295 MHz ed eventualmente, in caso di QRM, si spostano a 14303 MHz.

Provate ad ascoltare senza creare QRM ed eventualmente chiamatelo, vi risponderà al 100%. La QSL va inviata al suo indirizzo: Krzysztof Sikorski - Kossakow 6/3 - Swinoujscie 72-600 - Poland

MODSL/mm: Pawel Zatylny è stato attivo a bordo della barca a vela "S/y Ecume Des Mers". Partito dall'isola di Kerrera (Scotland) il giorno 1 luglio 2017 e diretto al porto di Ardglass (North Ireland) 08 luglio 2017. Durante la navigazione è stato molto operativo soprattutto nei 20 e 17 metri in CW e

IZ4GJI/mm: Alessio Zagni, è stato attivo dal 1 all'8 luglio 2017, da varie isole della Dalmazia (Croazia - 9A) a bordo del M/Y MAZEL. Ha operato con un FT-991 ed una antenna verticale home made (canna da pesca). E' stato operativo in 20 metri in fonia. Per la QSL va inviata via bureau oppure diretta al seguente indirizzo: Alessio Zagni - Via Nives Gessi, 3/A - Ferrara 44122



DJ5SL/mm: (ex DO5SL) Roland Brokmann in questo periodo, opera a bordo della sua imbarcazione "SummerLady" (una CONTESSA 32, costruita nel 1978 da Jeremy Rogers, Lymington). E' molto attivo in 20 e 40 metri in fonia. Scambia la QSL via diretta: Roland Brokmann - Helfkamp 67 - 58454 Witten - Germany

saltuariamente in fonia. QSL Via Lotw oppure via diretta al seguente indirizzo: Pawel Zatylny - 61 Verona Drive - KT6 5AJ, Surbiton - England

GM8OFQ/mm: G8OFQ Geoffrey Dobson è molto attivo in radio dal suo yacht "S/y Blue Aurora". Geoff sta operando da varie isole britanniche, attualmente si trova ormeggiato nel porto turistico di Wick nel north Scotland, in procinto di salpare per le isole Shetland. Lo trovate spesso in 40 metri in fonia. Geoff ha comunicato che sarà nuovamente attivo dalle Isole Galapagos (HC8/G8OFQ) dal 1 agosto sino al 30 ottobre 2017, operazioni che si svolgeranno in parte anche in /MM. La QSL va inviata via Lotw oppure diretta al suo indirizzo privato: Geoff Dobson - 9 Fitzpain Road - Ferndown - Dorset - BH22 8RZ - United Kingdom



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 18 giugno 2017 al 18 luglio 2017), ecco di seguito i nominativi: VE9AA - G8MIB - UA0QN - PF1BRE - OE3RLR - UA6GO - NY9H - GM0HCQ - M0DSL - YP5A - DJ5SL - KC7JEF - HB9FWU - RK1O - YV5JBI - IS0EZZ - AC6WX - OZ1T - GM8OFQ - OZ1BNN - G4ROJ - DL7JLL - ON4BCV - DL0CUX - I8EFD - SP1NQW - IZ4GJI - SP1ST - YU2AX - OY1R - IY1SP - DH6ARM - RA1TR - S53RA - R9MAT - DL5YAD -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

IO7TA & IL7P

di Francesco Giacoia, IZ7AUH - Coordinatore ARMI Dipartimento Sud Italia



IL7P
WARC & 6MT

IO7TA
Iota Contest 2017

JULY, 28 - JULY. 30, 2017

IO7TA-EU091-IIA-P003



La sezione ARMI di Taranto nei giorni 28-29 e 30 Luglio 2017 sarà attiva dall'Isola di Pedagna Grande (IOTA EU-091 - IIA P-003), importante base militare della Marina Militare e della Brigata Marina San Marco.

Il team ARMigero sarà composta da:

IZ8EGM, Aurelio Bello (MI928) - IZ0BTV, Simone Bizzarri (MI772) - IZ7AUH, Francesco Giacoia (MI097) - IZ7LDC, Fabrizio Fornaro (MI685) - IK7WDS, Antonio Scrimieri (MI308) con la partecipazione di IW7DMH, Vincenzo Stefanazzi e IZ7QSS, Giovanni De Filippo.

Le attività saranno svolte in HF e 6 mt, in tutti i modi operativi, per tutti e tre giorni sarà attiva una stazione con il call **IL7P** esclusivamente sulle bande WARC e 6 Mt., mentre sarà attiva la stazione Contest **IO7TA** nei giorni 29 e 30 luglio 2017, riferimento IOTA E-091.

QSL Manager: IZ8EGM (Via OQRS ClubLog, Bureau e Diretta).



QUALE RADIO ED ANTENNA INSTALLARE SU UNA BARCA A VELA?

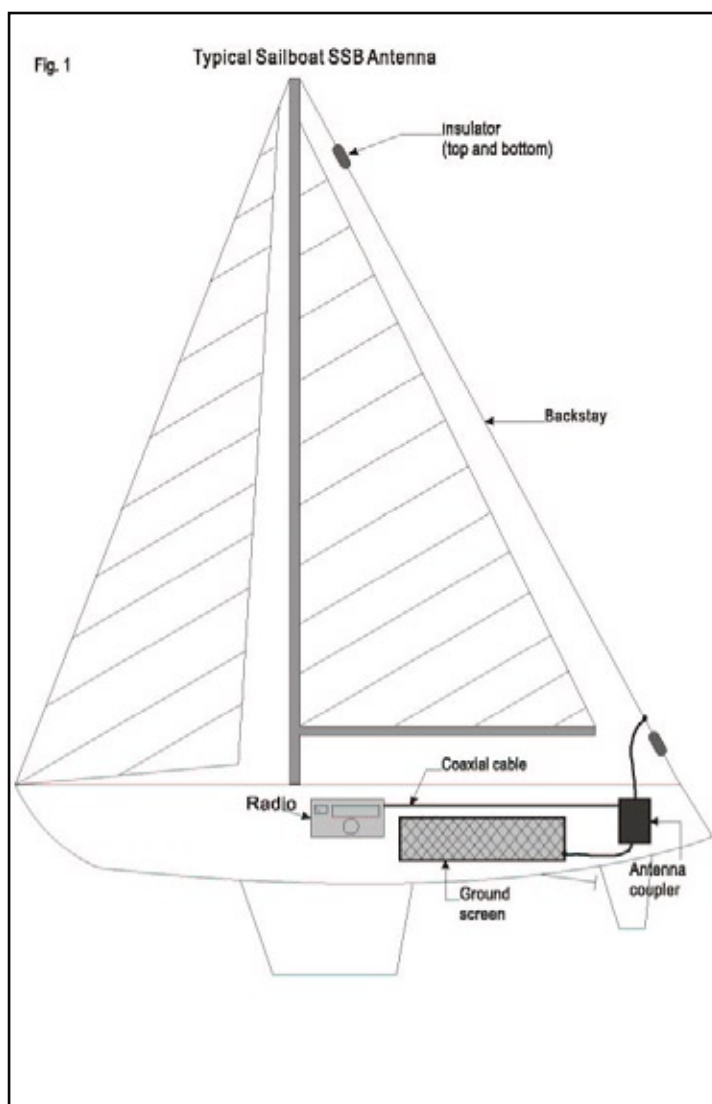
Tratto da <http://viverexmare.blogspot.it>



Una delle molte cose che in verità bisognerà fare per armare ed attrezzare ulteriormente la nostra solita ipotetica barca a vela di serie, per renderla poi una vera ed ottimale barca da viaggio, da giramondo, le cose da fare sono molte ed avvolte anche molto soggettive, e solo indicativamente per aiutarmi a spiegarmi di cosa stia parlando, e a cosa in realtà mi rifarisco nella sostanza e azioni concrete da fare saranno ad' esempio:

- Potenziare la produzione di energia elettrica
- Che abbia dei pannelli Solari
- Uno anche più generatori Eolici
- Più di un solo ed unico sistema di autogoverno
- Una seconda linea di ancoraggio pronta in coperta
- Scalini per salire in testa d' albero
- Cappottina paraspruzzi
- Plancetta di poppa
- Impianto d'acqua dolce e di mare a pedale
- Vele molto frazionabili o rollabili
- Rinvii in pozzetto di tutte le manovre
- Serbatoi d'acqua e gasolio extra
- Luci di via rinviate in testa d'albero

E molte altre cose ma mi fermo, perchè mi sono ripromesso oggi di dare nel mio piccolo possibilmente qualche indicazione che può tornare utile a risolvere il problema installazione e risoluzione del problema comunicazione contatti con la terra diciamo quindi che ci troviamo nella necessità di installare una potente ed affidabile stazione rice-trasmittente.



L'installazione tipo posso indicarvela in una Radio HF -SSB, la mia era un Keenwood TS-50 con accordatore d'antenna, ma ce ne sono anche di altre marche di analoghe. Nel disegno in alto diciamo che è un impianto fatto come si deve ed è effettivamente quello che si vede più diffusamente adottato e più spesso installato sulle barche dei giramondo.

Anche se io non condivido il tipo di antenna per due motivi

1) - Che l'antenna "Antenna Filare" così è chiamata come si può notare dal disegno, è ricavata dallo strallo di poppa, che è stato appositamente tagliato e ri-giuntato con degli isolatori di ceramica appositi, che credo che certamente terranno!!! anche visto anche che non mi è mai capitato sentir nulla a riguardo!!!

Ma io avendo usato un'altro metodo consigliatomi da un vero esperto, un vero Gurò di queste cose che mi indicò la possibilità alternativa di usare un' Antenna a Dipolo che si tratta di un filo nero volante a T, che volendo si può usare anche in modo volante tirandolo su in testa d'albero molto agevolmente per mezzo di una cimetta e un carrucolino apposito.

Quindi oltre ad essere più economica ed evitare di farci tagliare lo strallo di poppa, c'è anche un altro vantaggio che sarà quello di farci risparmiare di (come si vede anche sul disegno) di dover creargli la voluminosa e pesante così detta "terra" che su quella a dipolo non necessita essendo già di suo un'antenna bilanciata.

Come contro partita. Non potevo parlare su tutte le frequenze con una sola antenna a dipolo perché l'ampiezza dei bracci della T, (come mi spiegò il gurò) sarebbero dovuti essere lunghi in base o funzione della frequenza in cui si vorrà, o servirà usare trasmettere o ricevere!!! Ma visto il costo molto contenuto di questa antenna a dipolo mi fece comunque convenire di potermene portare dietro più d'una.

Ad' Esempio: una con i bracci di 2,90 mt che mi permettesse di poter ricevere e trasmettere ad esempio dai 24.00 Mhz ai 26.000 Mhz, un'altra con i bracci 3mt per poter parlare sulla frequenza a salire e così andando me ne portai tagliate a misura e fatte a regola d'arte per poter parlare su tutte le frequenze che mi sarebbero potute tornare utili.

Credo che ancora oggi si possa adottare per comodità e possibilità questo tipo di soluzione che per completezza e versatilità anche il telefono satellitare per mare non credo che ancora oggi possa garantire, beh!!!

Poi intendiamoci, logicamente se si avrà la fortuna di farsi introdurre alla Telecom Italia dove so per certo che oltre al nostro Giovanni Soldini nazionale (che è anche normale che venga sponsorizzato)

negli anni passati hanno largamente abbondato nello sponsorizzare l'impianto a parecchie barche che partivano per il giro del mondo,

be allora si capisce che il problema neanche sussiste ma se parliamo del buon marinaio giramondo che come approccio e in linea di massima credo che le cose gli piaccia farsele da solo in modo indipendente ed in economia, la soluzione resti credo questa.

Il notebook utilizzato per e-mail e fax meteo che provengono attraverso la Radio HF - SSB irrinunciabile e di cui non si può fare certamente a meno di una radio ssb-hf ad onde corte.

1) - Per chiedere aiuto al di fuori del Mediterraneo

2) - Di aderire alla AM / PM avvisi ai naviganti e bollettini) a parlare con i tuoi amici che sono su altre barche anche + 100-200 miglia di distanza.

3) - Interfacciarsi ad un notebook che potrà avere oltre che a sua volta interfacciati tutti gli strumenti di navigazione e elettronica di bordo per poter scaricarci le C-Map con tutta la cartografia che per fare un giro del mondo e considerando che una carta nautica costa mediamente non meno mai di 50-100 \$ l'una, capirete il risparmio.

A seguire alcune considerazioni e cose che bisogna sapere e tenere conto .

Esistono in tutto il mondo singoli radioamatori o gruppi organizzati che dedicano il loro tempo al collegamento radio con imbarcazioni appartenenti alle più diverse nazionalità.

Quasi tutti sono di una serietà e di una disponibilità incredibile: non mancando mai ai vari appuntamenti giornalieri, sabato, domenica e feste comandate comprese, offrendo tutta l'assistenza possibile.

Alcuni rappresentano un vero punto di riferimento per decine e decine di famiglie, alle quali offrono l'unico modo per avere notizie fresche dei loro cari in navigazione e praticamente ogni anno vi è qualche imbarcazione salvata grazie alla loro solerzia. I più organizzati dispongono di vari assistenti in diverse parti del mondo, per poter così garantire una copertura totale.

Sovente hanno a disposizione ricevitori meteofax, sono collegati con i centri di soccorso nazionali e giornalmente passano, tradotti nella loro lingua, tutti i vari bollettini meteo disponibili per le diverse zone di navigazione. La cosa più incredibile è la costanza delle loro trasmissioni: ve ne sono alcuni che operano ormai giornalmente da 15-20 anni.



Se questo non si chiama vero volontariato, non sapremmo definirlo diversamente!

Tra i radioamatori più conosciuti e amati da chi va per mare vi è "Pierluigi Zini", di cui vorrei e mi farebbe molto piacere avere notizie più rassicuranti delle ultima volta che ne ho reperite dai ragazzi che portarono le medicine a vela alla Isla delle Vacche ad Haiti, e che aveva avuto un infarto - e non altro stop -quindi comunque auguri al nostro caro vecchio padre , caro ed insostituibile.

- DJ - il nome con cui tutti i giorni teneva la rueda de los navegantes questo il suo nome per radio che da sempre collega le tante imbarcazioni Italiane sparse nei quattro angoli della terra. Non c'è regata o operazione di soccorso che non l'abbia trovato in prima linea con la sua presenza costante e la disponibilità totale. Ricordiamo le sue levatacce (unico momento buono per collegare a quei tempi il Pacifico) per avere notizie degli amici che navigavano tra le Fiji e le Hawaii!

Al suo attivo momenti gioiosi, come l'arrivo vittorioso in una regata importante o la prima traversata di qualche neofita e momenti inevitabilmente tristi: molte volte l'annuncio di una disgrazia successa in mare, di una brutta notizia da parte della famiglia di qualche navigatore all'altro capo della terra. La sua non è solo una voce nell'etere, è qualcosa di più, è un riferimento per tutti quelli che navigano; un punto sicuro nei collegamenti con la famiglia e nella sua voce si comprende sempre che le notizie che passa sono da lui vissute in prima persona, siano esse belle o brutte.

Naturalmente Pierluigi e gli altri suoi colleghi sono radioamatori e purtroppo non possono collegare nessuno che non abbia un regolare e valido indicativo radio. È una grave carenza dell'organo che governa le trasmissioni nautiche: si crede che le stazioni ufficiali radiomarittime siano sufficienti a coprire i fabbisogni e le esigenze della gente che va per mare, non rendendosi conto che sovente è proprio una parola amica nel momento giusto, che può aiutare e infondere coraggio per superare un momento difficile.

Ruota Principale e piu' importante.

Rueda de los navegantes - 14.362 kHz, h. 22,00 UT.

È una delle più serie e conosciute, trasmette in spagnolo, con operatori alle Canarie, Capo Verde, Argentina, Puerto Rico, Azzorre e Polinesia.

Opera su una frequenza "pirata", permettendo così a chiunque il collegamento.

Le frequenze di operazione sono: 14,370 hz - 14,362.

La prioritaria è 14,370.

Alla seconda si passa in caso di forti disturbi radioelettrici.

L'orario dei collegamenti della "Rueda de los Navegantes" non varia, è sempre la stessa: ore 22,00 UTC (Ore 19,00 argentine... ore 17,00 italiane ... ecc. ecc.)

Altre ruote meno importanti.

Ressort du cocotier - 13.970 kHz, h 23,00 UT.

Copre la zona dei Caraibi e Brasile, in lingua francese con referenti alla Martinica, Guadalupa e Suriname.

Anch'essa su frequenza "pirata".

Atlantic network - 21.400 kHz, h 13,00 UT.

In lingua inglese, è tra le più conosciute, con operatori a Barbados, Florida e Canada. Fornisce meteo dettagliati e segue le barche nei loro spostamenti.

Ressort de Abidjan - 14.112 kHz, h 18,00 UT.

In lingua francese, copre tutta l'Africa occidentale e l'Atlantico e in particolare le zone tropicali ed equatoriali.

Radio Assistance Traffic Maritime - 27.530 kHz, h. 10,30 - 16,00 UT.

In francese sulla banda CB, con referenti in tutto l'Atlantico ma non sempre è udibile.

Pitcairn Net - 14.180 kHz, h. 06,30 UT.

Direttamente dall'isola degli "Ammutinati del Bounty", in pieno Oceano Pacifico, uno dei discendenti dell'artefice dell'ammutinamento, Tom Christian VR6TC, trasmette meteo e informazioni per la Polinesia e le isole dei mari del Sud.



Marina Militare

Collezione orologi



Memphis Belle

MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS



Momobeam MB7 10-15-20-40



DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

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

Incrociatore Bolzano



La III Divisione ritorna perciò nel punto in cui si trova l'immobilizzato Lanciere, che viene preso a rimorchio dal gemello Ascari; alle 15.35, mentre i due cacciatorpediniere iniziano a porsi in moto, la III Divisione viene violentemente attaccata da sette bombardieri britannici Blackburn Skua (appartenenti all'800th Squadron della Fleet Air Arm, e guidati dal tenente di vascello R. M. Smeeton) decollati dalla portaerei Ark Royal. Gli Skua, senza attaccare i due cacciatorpediniere intenti nella delicata manovra di rimorchio, bombardano in picchiata (con bombe da 227 kg) gli incrociatori di Sansonetti, che reagiscono con pronte manovre e con intenso tiro contraereo (pur senza colpire alcun velivolo). Nessuna nave viene colpita, sebbene cinque delle bombe da 500 libbre cadono molto vicine al Bolzano ed al Trento. La III Divisione scorta poi, sino al tramonto, l'Ascari che rimorchia il Lanciere verso Cagliari, dove i due cacciatorpediniere giungeranno senza problemi. Terminato questo compito, la III Divisione segue le rotte costiere

ad est della Sardegna durante la notte, per poi ricongiungersi con la II Squadra il mattino successivo, al largo di Ponza. L'intera 2a Squadra, senza ulteriori problemi, arriva a Napoli alle 14 del 28, dopo di che la III Divisione prosegue per Messina alle 20.35 del giorno stesso, insieme alla IX Squadriglia Cacciatorpediniere.

8 gennaio 1941

Il Bolzano si trova a Napoli quando il porto viene attaccato da otto bombardieri britannici Vickers Wellington decollati da Malta, che danneggiano la corazzata Cesare.

8-11 febbraio 1941

Alle 7 dell'8 febbraio (dopo aver ricevuto l'ordine di accendere le caldaie già alle 14.15 del 7), per ordine di Supermarina, la III Divisione (Trento, Trieste, Bolzano), al comando dell'ammiraglio Sansonetti (imbarcato sul Trieste), ed i cacciatorpediniere Carabiniere e Corazziere salpano da Messina alla volta di La Spezia, mentre da La Spezia escono in mare le corazzate Vittorio Veneto, Giulio Cesare ed Andrea Doria e la X (Maestrale, Gre-

cale, Libeccio, Scirocco) e XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Granatiere, Fuciliere, Alpino). Scopo dell'uscita è l'intercettazione dell'aliquota della Forza H britannica (incrociatore da battaglia Renown, corazzata Malaya, portaerei Ark Royal, incrociatore leggero Sheffield, cacciatorpediniere Fury, Foxhound, Foresight, Fearless, Encounter, Jersey, Jupiter, Isis, Duncan e Firedrake) che sta facendo rotta su Genova con l'intento di bombardare il capoluogo ligure (ma l'obiettivo della Forza H non è noto ai comandi italiani). Al largo di Napoli anche un terzo cacciatorpediniere, il Camicia Nera, si unisce, come da ordini, alla scorta della III Divisione. Poco dopo le otto del mattino del 9, come da disposizioni, la III Divisione si riunisce, 40 miglia ad ovest di Capo Testa sardo (a nord dell'Asinara), alle forze navali uscite da La Spezia, ed alle 8.25 l'intera formazione (sotto il comando dell'ammiraglio Iachino) assume rotta 230°, dirigendo per quella che è ritenuta la probabile zona ove si trovano le navi nemiche, nell'ipotesi, errata,

che la loro azione sia diretta contro la Sardegna.

Tale rotta, controvento, permette anche di catapultare gli idrovolanti: per ordine dell'ammiraglio Iachino, il Bolzano catapultò il suo IMAM Ro. 43 alle 8.55, seguito dal Trento alle 9.35; i due aerei hanno il compito di cercare il nemico verso sud e sud-ovest, ma in realtà la Forza H si trova 170 miglia più a nord dell'aerea oggetto della ricerca.

La squadra italiana non riesce a raggiungere la Forza H prima che il bombardamento di Genova si compia (questo avviene dalle 8.14 alle 8.54, mentre la squadra italiana, del tutto ignara di quanto sta accadendo, si sta radunando al largo dell'Asinara, e la ricognizione aerea sta cercando inutilmente il nemico ad ovest della Sardegna: le navi britanniche sparano 273 colpi da 381 mm, 782 da 152 mm e 405 da 114 mm, distruggendo o danneggiando gravemente 254 edifici, uccidendo 144 civili e ferendone 272 ed affondando due mercantili), e viene inviata alla sua ricerca mentre questa rientra a Gibilterra: alle 9.35 le navi italiane assumono rotta 270° (verso ovest), ed alle dieci, in seguito alle informazioni pervenute con nuovi messaggi, fanno

rotta verso nord, con la III Divisione in posizione avanzata 10 km a proravia delle corazzate. Procedendo verso nord la visibilità (20.000 metri) e le condizioni meteomarine vanno migliorando, sebbene il cielo rimanga coperto da nuvole alte. Alle 12.35 il Trieste catapultò il suo idrovolante con l'ordine che questi segua la rotta 330° fino a 20 miglia dalla costa francese, per poi dirigere verso Genova ed infine ammarare

a La Spezia. Alle 12.44, dopo vari messaggi contraddittori su rotta e posizione delle forze britanniche ed in mancanza di notizie fresche, la formazione italiana assume rotta 330° in modo da poterle intercettare nel caso stiano navigando verso ovest seguendo rotte costiere, ma alle 13.07, dopo aver ricevuto nuovi messaggi (che fanno pensare a Iachino che le forze britanniche si siano riuniti poco dopo mezzogiorno a sud di Capo Corso e stiano ripiegando verso sud intenzionati a passare vicino alle coste occidentali della Corsica), Iachino ordina che la

che perché alle 13.27 l'aereo del Trieste ha comunicato di essere 20 miglia a sudest di Capo Camarat e di non aver incontrato navi nemiche, apparentemente confermando che queste non stiano seguendo le rotte costiere, bensì fuggendo verso sud costeggiando la Corsica occidentale: in realtà, si saprà solo in seguito che era passato prima a 40 e poi a 20 miglia dalla Forza H, senza vederla a causa della scarsa visibilità), ed alle 15.24 il Trieste (la III Divisione si trova 15 km a proravia delle corazzate) avvista delle alberature e segnala di

aver avvistato il nemico su rilevamento 50°: viene ordinato il posto di combattimento su tutte le unità, ma alle 15.32 il Trieste annulla il segnale di avvistamento, spiegando che la nave avvistata è in realtà una petroliera. Alle 15.38 Trieste annuncia di nuovo navi sospette su rilevamento 50°, ed alle 15.40 anche dalle corazzate vengono avvistate le loro alberature: certe di aver finalmente trovato la formazione britannica, le navi italiane si preparano al fuoco, ma alle 15.48 un'osservazione più attenta rivela che le alberature sono quelle di sette mercantili francesi che navigano in convoglio verso sudest (un convoglio di cui le autorità italiane,

come da clausole di armistizio con la Francia, erano state preavvertite). Iachino comprende che la sua supposizione era errata, ed alle 15.50 la squadra italiana accosta verso ovest (la III Divisione, su ordine di Iachino, accelera a 30 nodi per portarsi prima possibile nella nuova direzione di probabile avvistamento del nemico) per intercettare la Forza H nel caso stia navigando



Il Bolzano sotto attacco da parte di aerosiluranti Swordfish a C. Matapan.



Il Bolzano a Venezia in tempo di pace (da www.history.navy.mil).

III Divisione accosti per 50° (le corazzate assumono invece rotta 30° alle 13.16), dopo di che, quando le navi di Sansonetti si vengono a trovare 15 km a proravia delle corazzate a seguito di tale manovra, Iachino dispone che la III Divisione assuma rotta 30° e porti la velocità a 24 nodi. Alle 13.21 viene diramato l'ordine a tutte le unità di prepararsi al combattimento, ritenendo prossimo l'incontro con il nemico (an-

verso ovest lungo la costa francese, ma alle 17.20 la velocità viene ridotta a 20 nodi, mentre vengono meno le speranze di trovare le navi britanniche. Alle 18 le navi accostano verso nord, ed alle 19 verso est, riducendo la velocità a 18 nodi e cessando il posto di combattimento. Durante la notte, in seguito ad un ordine ricevuto alle 22.50, la squadra italiana incrocia nel golfo di Genova a 15 nodi (accelerando poi a 20 nodi alle otto del mattino del 10), venendosi così a trovare, alle nove del mattino del 10, al centro del quadratino 19-61, come ordinato (la III Divisione è in quel momento 10 km a proravia delle corazzate). Alle 9.07 viene ricevuto l'ordine di rientrare alle basi, e la III Divisione fa pertanto rotta su Messina, dove giunge in giornata.

12-13 marzo 1941

La III Divisione (Bolzano, Trieste e Trento), unitamente ai cacciatorpediniere Aviere, Carabiniere e Corazziere, alla vecchia torpediniera Giuseppe Dezza ed a tre MAS, fornisce protezione strategica (procedendo a qualche miglio dal convoglio) ai trasporti truppe Conte Rosso, Marco Polo, Esperia e Victoria in navigazione da Napoli (da dove sono partiti all'1.30 del 12) a Tripoli (dove arrivano alle 15.30 del 13) con la scorta diretta dei cacciatorpediniere Folgore, Geniere e Camicia Nera.

27 marzo 1941

Il Bolzano (capitano di vascello Franco Maugeri) esce da Messina

alle 5.30 del 27 insieme a Trento e Trieste (con a bordo l'ammiraglio Sansonetti, comandante la III Divisione) ed alla XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Ascarì, Corazziere, Carabiniere), per partecipare, insieme alla corazzata Vittorio Veneto, alla I Divisione (Zara, Pola, Fiume), alla VIII Divisione (incrociatori leggeri Duca degli Abruzzi e Giusep-

pe Garibaldi) ed alle Squadriglie Cacciatorpediniere IX (Vittorio Alfieri, Alfredo Oriani, Vincenzo Gioberti, Giosuè Carducci), XIII (Granatiere, Fuciliere, Bersagliere, Alpino) e XVI (Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno), all'operazione «Gaudo», un'incursione contro il naviglio britannico nel Mediterraneo orientale, a nord di Creta. Verso le 6.15, nello stretto di Messina, la III Divisione con la XIII Squadriglia si pone 7 miglia a proravia della Vittorio Veneto, scortata dalla XIII Squadriglia: queste unità formano il gruppo «Vittorio Veneto» al comando dell'ammiraglio Iachino. La navigazione prosegue senza incidenti sino alle 12.25 del 27 marzo, quando il Trieste comunica a Iachino la presenza di un ricognitore britannico Short Sunderland a sud della III Divisione (e che continuerà a tenerla d'occhio per mezz'ora); in seguito a questo – alle 12.20 il Sunderland ha comunicato l'avvistamento di tre incrociatori ed un cacciatorpediniere a cinque miglia per 270°, al largo di Capo Passero, per poi precisare alle 12.35 che le navi avvistate han-

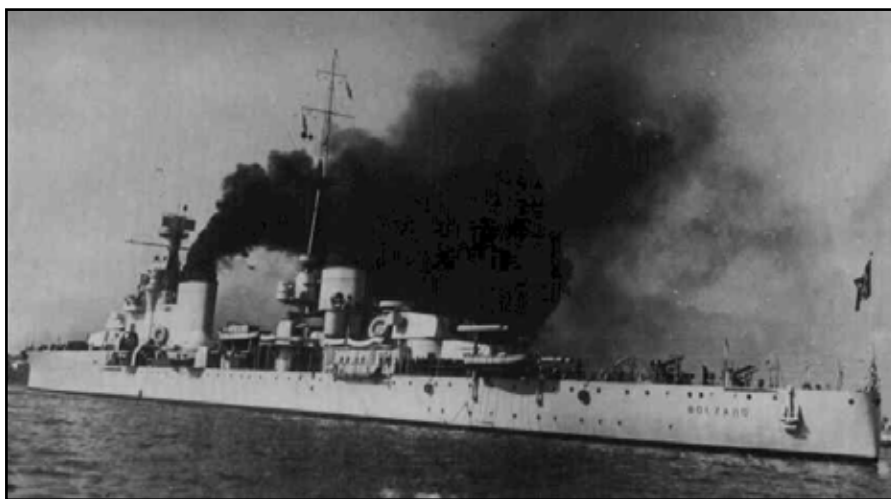
stare per 130°, e poi – alle 19.30 – per 98° portando la velocità a 23 nodi, in modo da arrivare nel punto prestabilito a sud di Gaudo all'alba del 28. Alle 22 del 27 Supermarina annulla l'attacco a nord di Creta, dato che dalla ricognizione risulta che non vi sono convogli da attaccare.

28 marzo 1941

Alle 6.05 del mattino del 28 il Bolzano catapulta un idrovolante da ricognizione, avente il compito di esplorare il mare tra Gaudo e Cerigotto in cerca di eventuali forze nemiche che si trovino a nord della squadra italiana, per poi ammarare a Lero. L'aereo non troverà nulla, ed ammarerà a Lero alle 10.20, comunicando che non vi sono navi nemiche nella zona da esso esplorata. Alle 6.35 un idroricognitore catapultato dalla Vittorio Veneto avvista la Forza B britannica (composta dagli incrociatori leggeri Orion, Ajax, Perth e Gloucester e dai cacciatorpediniere Vendetta, Hasty, Hereward ed Ilex, il tutto sotto il comando del viceammiraglio Henry Daniel Pridham-Wippell), in navigazione con rotta stimata 135° e velocità 18 nodi una quarantina

di miglia ad est-sud-est dall'ammiraglia italiana. Alle 6.57, pertanto, mentre la Vittorio Veneto (nonché il sopraggiungente gruppo «Zara», composto da I e VIII Divisione, che si riunisce al resto della squadra nelle prime ore del 28, 55 miglia a sudest di Capo Spartivento Calabro) aumenta la velocità a 28 nodi,

la III Divisione riceve l'ordine di assumere rotta 135° e velocità 30 nodi: Iachino intende far raggiungere alla divisione di Sansonetti gli incrociatori britannici, poi farla dirigere verso la Vittorio Veneto ed attirarli così verso la corazzata, e di conseguenza alle 7.34 ordina alla III Divisione di ripiegare verso la Vittorio Veneto dopo aver avvistato le forze



Vista da poppa (da forum.valka.cz)

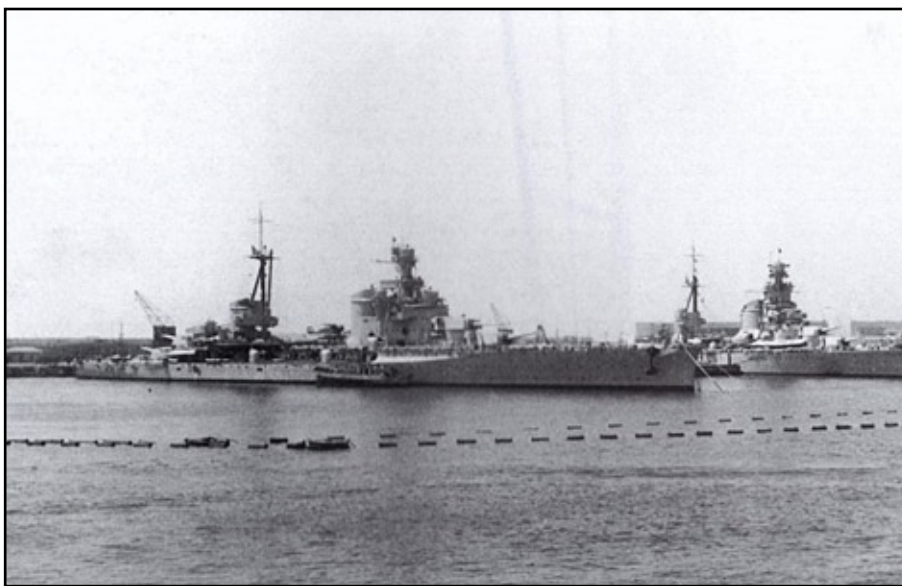
no rotta 120° e velocità 15 nodi: entrambi i messaggi vengono intercettati dalla Vittorio Veneto –, la squadra italiana, poco dopo le 14, accosta per 150° (prima la rotta era 134°) per trarre in inganno il velivolo (il cui messaggio rischia di rivelare la destinazione, e dunque le intenzioni, della squadra italiana), e segue questa rotta sino alle 16, per poi riacco-

britanniche. Pochi minuti dopo, alle 7.39, la III Divisione viene avvistata da un ricognitore decollato dalla portaerei britannica Formidable. Alle 7.55 la III Divisione inizia a scorgere su rilevamento 205° i primi segni della sopraggiungente Forza B, comunicandolo a Iachino, e nel giro di qualche minuto tutta la formazione di Pridham-Wippell è in vista. Anche la Forza B, tuttavia, ha l'ordine di attirare le navi italiane verso il grosso della Mediterranean Fleet, uscita in mare con le corazzate Barham, Valiant e Warspite e la portaerei Formidable, della cui presenza in mare i comandi italiani sono totalmente all'oscuro: di conseguenza, le navi di Pridham-Wippell ripiegano verso Alessandria, costringendo la III Divisione ad inseguirle anziché ripiegare, e facendo fallire la trappola pianificata dall'ammiraglio Iachino. Ha così inizio lo scontro di Gauda.

Alle 8.12 le navi di Sansonetti aprono il fuoco sulla Forza B da 22.000 (fonti italiane) o 23.000 (fonti britanniche) metri, mentre le unità britanniche – i cui cannoni da 152 mm (essendo tutti incrociatori leggeri) hanno gittata minore dei 203 dei "Trento" – non aprono il fuoco per un quarto d'ora, tranne il Gloucester, il quale, essendo la nave in coda e dunque più vicina a quelle italiane, spara tre salve, che sono ben raccolte e dirette ma cadono

corte, a partire dalle 8.27 o 8.29, da 21.000 metri di distanza. È proprio il Gloucester, per via della sua posizione, a costituire

Bolzano avrebbe effettivamente colpito il Gloucester, ma avrebbe perforato tre ponti e sarebbe poi uscito a poppa sinistra, all'altezza della terza torre, senza esplodere e dunque senza causare danni di rilievo. Poco dopo la III Divisione accosta in fuori di 25°, passando da rotta 160° a rotta 135° (così portandosi fuori portata dei cannoni della Forza B), per poi riassumere, verso le 8.36, rotta nuovamente parallela a quella della Forza B. Gli apparati di punteria dei "Trento", telemetri a coincidenza Zeiss ormai superati (già prima della guerra si era pensato di rimodernarli, ma non era ancora stato possibile farlo, avendo dato la priorità alle nuove costruzioni), non consentono una grande precisione ed attendibilità: complici anche condizioni atmosferiche sfavorevoli al telemetraggio a grandi distanze, non danno alcuna misurazione affidabile prima che sia aperto il fuoco, e, anche in seguito, danno informazioni imprecise e sporadiche. Il Bolzano, più moderno, è in condizioni migliori sotto questo aspetto: ma i suoi telemetri riescono a dare qualche battuta solo dopo l'apertura del fuoco, e misurano una distanza di 28.000 metri, molto superiore a quella apprezzata dai direttori di tiro. Le salve delle unità italiane risultano troppo disperse.



Il Bolzano (in primo piano) ed il Trieste a Messina nel luglio 1941 (g.c. STORIA militare)



Una bella immagine notturna del Bolzano illuminato, in tempo di pace (da www.sulleormedeinostripadri.it)

il bersaglio principale dei cannoni della III Divisione, dovendo iniziare a zigzagare per evitare di essere colpito dall'accurato tiro delle navi di Sansonetti: a sparare contro di esso è soprattutto il Bolzano, serrafila, che alle 8.29 ritiene di aver messo un colpo a segno sulla poppa del Gloucester da oltre 24.000 metri di distanza. Secondo quanto attestato dalle storie ufficiali, il Gloucester non sarebbe stato colpito; per altra fonte, invece, il proiettile del

Alle 8.36 Iachino ordina alla III Divisione di dirigere verso ovest ed interrompere il combattimento qualora non riesca a raggiungere le navi nemiche, ritenendo, a ragione, pericoloso spingersi troppo verso est, in zona dove il controllo dei cieli è in mano britannica.

Benché sulla carta la velocità dei "Trento" dovrebbe essere di tre nodi superiore a quella della classe "Leander", cui appartengono Ajax ed Orion, le navi di Sansonetti non riescono a serrare le distanze in maniera significativa: ciò perché i "Trento" hanno apparati motori vecchi di dodici anni contro gli otto dei "Leander", ma soprattutto perché era uso della Royal Navy di calcolare la velocità massima delle proprie navi in effettive condizioni operative, contro la consuetudine della Regia Marina di prendere per buona la velocità sviluppata durante le prove a mare, con le navi alleggerite, in carico ridotto

e talvolta ancora prive di alcuni componenti, il che dava risultati del tutto falsati.

La III Divisione continua il tiro fino alle 8.55, ma non riesce a colpire nessuna nave: tutte le salve cadono corte, tranne un proiettile del Bolzano che colpisce il Gloucester senza esplodere, mentre Orion e Perth subiscono solo lievi danni da schegge. Il Bolzano ha sparato in tutto 189 granate perforanti da 203 mm. A quell'ora,

non essendo riusciti né a colpire in modo apprezzabile le navi nemiche né a ridurre le distanze, gli incrociatori di Sansonetti (al pari

timento (spiegando anche le sue intenzioni), mentre la Vittorio Veneto e le altre navi invertono la rotta (assumendo rotta 90°) per

sorprendere alle spalle la Forza B (portandosi ad est delle navi britanniche e poi accostando verso sud), porla tra due fuochi (la III Divisione da una parte, la Vittorio Veneto ed il resto della formazione italiana dall'altra) ed impedirne la ritirata.

Le unità della Forza B sono però più a nord di quanto ritenuto (e segnalato), e pertanto l'incontro avviene alle 10.50: sulle prime la Forza B, incerta se le navi avvistate siano amiche o nemiche, effettua il segnale di riconoscimento, ma alle 10.56 la Vittorio Veneto apre il fuoco da 23.000 metri, ed al contempo Iachino ordina alla III Divisione di invertire la rotta e riprendere il combattimento.

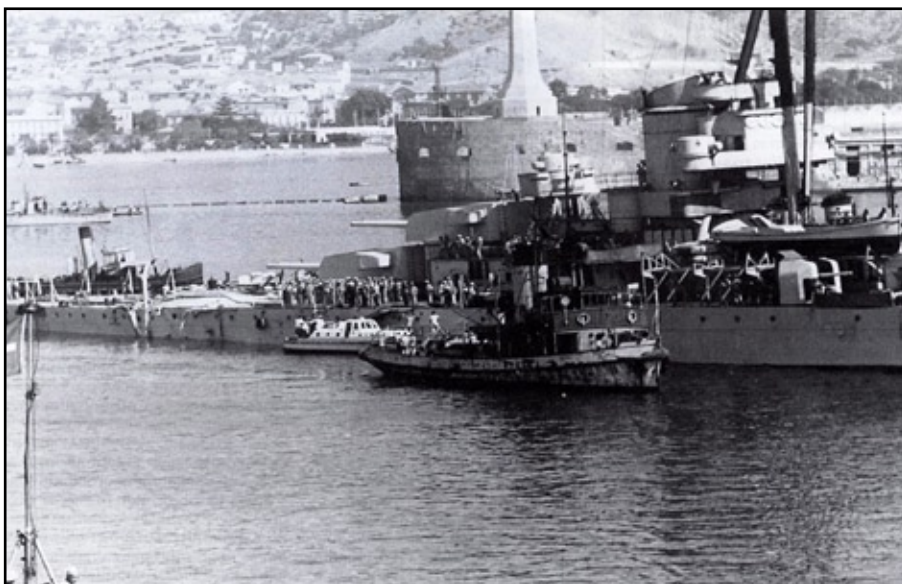
La Forza B subito accosta verso sud e si ritira inseguita dalle navi italiane (la

III Divisione cerca di serrare le distanze ma non fa in tempo ad intervenire), coprendosi con cortine fumogene; le distanze vanno aumentando ed il tiro della Vittorio Veneto risulta inefficace.

Alle 11.18, a causa delle distanze in aumento e dell'arrivo di aerosiluranti britannici che attaccano la Vittorio Veneto, la III Divisione riceve l'ordine di riassumere rotta 300°.



Due immagini del Bolzano in arrivo a Messina la mattina del 26 agosto 1941, dopo il siluramento da parte del Triumph: è vistoso l'"ingobbamento" della coperta, segno dei danni strutturali causati dal siluro (g.c. STORIA militare)



della Vittorio Veneto) accostano per 270° ed assumono rotta 300° e velocità di 28 nodi, ma vengono seguiti a distanza dalla Forza B, che si mantiene fuori tiro e tiene informato il resto della Mediterranean Fleet dei movimenti delle unità italiane.

Essendosene reso conto, alle 10.17 l'ammiraglio Iachino ordina alla III Divisione di proseguire sulla sua rotta fino a nuovo ordine e tenersi pronta al combat-

Successivi messaggi e segnalazioni (compresa quella dell'idroricognitore del Bolzano), che confermano l'assenza di traffico convogliato britannico da attaccare, fanno decidere all'ammiraglio Iachino di proseguire nella navigazione di ritorno verso le basi italiane, ed alle 11.30 la formazione di Iachino si avvia sulla rotta di rientro.

Alle 12.07 anche la III Divisione viene attaccata da tre aerosiluranti Fairey Swordfish decollati dall'aeroporto cretese di Maleme (armati con siluri Mark 12), provenienti dalla direzione del sole, che lanciano contro il Bolzano (nave di coda della formazione) attaccando da prua, ma la Divisione riesce a sventare l'attacco contromanovrando ed aprendo un intenso tiro contraereo, pur non colpendo alcun velivolo.

Alle 13.23 la III Divisione si trova a 57 miglia per 214° da Gaudio; alle 15.20 ed alle 16.58 tale divisione viene attaccata da bombardieri britannici Bristol Blenheim, che sganciano in quota in due ondate, la prima di quattro (alle 15.20) e la seconda di sei (alle 16.58): nessuna nave viene colpita, ma alcune bombe cadono molto vicine a Trento e Bolzano.

Alle 15.19 tre aerosiluranti attaccano la Vittorio Veneto, mentre dei caccia attaccano le unità della XIII Squadriglia che la scortano, in cooperazione con bombardieri in quota partecipano: l'aereo del capitano di corvetta John Dalyell-Stead, prima di essere abbattuto, riesce a ridurre le distanze con la Vittorio Veneto a meno di 1000 metri ed a lanciare un siluro, che colpisce la nave da battaglia a poppa, in posizione 35°00' N e 22°01' E. Alle 15.30 la

Vittorio Veneto, che ha imbarcato 4000 tonnellate d'acqua, si immobilizza, ma dopo sei minuti rimette in moto, sebbene a fatica: solo alle 17.13 riesce a sviluppare una velocità di 19 nodi. La flotta italiana dirige su Taranto, ed alle 16.38 l'ammiraglio Iachino, in previsione di altri attacchi aerei in arrivo al tramonto, lascia libera l'VIII Divisione per il rientro a Brindisi ed ordina che le altre unità si dispongano intorno alla danneggiata Vittorio Veneto per proteggerla da altri attacchi. La formazione risulterà assunta alle 18.40, con cinque colonne di unità disposte in linea di fila: da sinistra a destra, la XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Corazziere, Carabiniere, Ascari), la III Divisione (nell'ordine Trieste, in testa, Trento al centro e Bolzano in coda), la Vittorio Veneto preceduta da Granatiere (in testa) e Fuciliere (tra il Granatiere e la corazzata) e seguita da Bersagliere (tra la nave da battaglia e l'Alpino) ed Alpino (in coda), la I Divisione (Zara, Pola, Fiume) e la IX Squadriglia (Vittorio Alfieri, Vincenzo Gioberti, Giosuè Carducci, Alfredo Oriani). Alle 18.23 (nel frattempo la velocità della Vittorio Veneto è scesa a 15 nodi) vengono avvistati nove aerosiluranti britannici, che si tengono a distanza, alle 18.51 tramonta il sole, ed alle 19.15 la formazione italiana accosta per conversione ed assume rotta 270° (in modo da essere meno illuminate possibile dal sole che tramonta) ed alle 19.24 i cacciatorpediniere in coda iniziano a stendere cortine fumogene.



Il foro d'entrata della bomba che colpì il Bolzano (g.c. STORIA militare)

Alle 19.28 gli aerosiluranti si avvicinano – le navi più esterne accendono i proiettori –, alle 19.30 vi è una nuova accostata per conversione (rotta assunta 300°) e sei minuti dopo tutti i cacciatorpediniere emettono cortine fumogene ed aprono il fuoco, mentre gli aerei passano all'attacco: intorno alle 19.50 il Pola viene colpito ed immobilizzato da un siluro.

Cessato l'attacco, e calato il buio, alle 19.50 si spengono i proiettori ed alle 20.11 cessa l'emissione di cortine fumogene. Alle 20.05 l'ammiraglio Iachino ordina alla III Divisione di portarsi 5 km a proravia della Vittorio Veneto, alla XIII Squadriglia di assumere posizione di scorta ravvicinata ed alla I Divisione di posizionarsi 5 km a poppavia della nave ammiraglia. Proprio in quei minuti si scopre che il Pola è stato immobilizzato (dapprima si era ritenuto che l'attacco fosse stato respinto senza danni), ed alle 21.06 la I Divisione invertirà la rotta per andare al soccorso dell'incrociatore colpito. Questa decisione, molto discussa in seguito, porterà al disastro: la I Divisione verrà infatti sorpresa mentre raggiunge il Pola dalle corazzate britanniche Barham, Valiant e Warspite e sarà annientata, con la perdita di Zara, Pola, Fiume, Alfieri e Carducci oltre che dello stesso Pola (e di oltre 2300 uomini), in quella che rimarrà la peggior sconfitta mai subita dall'Italia sul mare. Dopo la separazione dalla I Divisione, il resto della squadra italiana prosegue con rotta 323° e velocità 19 nodi alla volta di Taranto: la navigazione prosegue senza incidenti (alle 21.35 Iachino fa trasmettere al Trieste una richiesta d'intervento della caccia aerea per l'alba dell'indomani, a 60 miglia per 140° da Capo Colonne, per non congestionare la stazione radiotelegrafica della Vittorio Veneto) sino alle 22.30 quando, in lontananza, vengono avvistate le vampate di artiglierie: le navi italiane assistono alla fine della I Divisione. Da bordo della Vittorio Veneto si vede la III Divisione, che si è frattanto portata alcuni km a poppavia della corazzata, stagliarsi nettamente sullo sfondo dei bagliori dei proiettili illuminanti. Lo scontro, benché avvenga a circa 50 miglia di distanza, sembra svolgersi così vicino che Iachino invia il messaggio "Dite se siete attaccato" anche alla III Divisione, oltre che alla I. Sansonetti, ovviamente, risponde di no, mentre alla I Divisione l'unica risposta è il silenzio. Il tiro che si osserva a distanza si svolge in più fasi, alle 22.30, 22.40 e 23.06, i bagliori delle ultime esplosioni vengono visti alle 23.55.

29 marzo 1941

Il resto della formazione italiana (compresa la III Divisione), inutilmente cercato dalla Forza B (che invece trova il Pola immobilizzato, scambiandolo per la Vittorio Veneto) e da una flottiglia di otto cacciatorpediniere britannici al comando del capitano di vascello Philip Mack fin dopo mezzanotte, alle otto del 29 marzo, a 60 miglia per 139° da Capo Colonne, viene raggiunto dall'VIII Divisione frattanto richiamata; la III Divisione si pone quindi a dritta della Vittorio Veneto, con la VIII Divisione a sinistra della corazzata (e la X Squadriglia Cacciatorpediniere, anch'essa inviata di rinforzo, a

sinistra della VIII Divisione). A partire dalle 6.23 giungono sul cielo della formazione, per scortarla nella navigazione di rientro, aerei tedeschi ed italiani: la scorta aerea, mancata – elemento cruciale – durante tutta l'operazione, arriva solo ora, nel golfo di Taranto.

Alle 9.08 del 29 marzo la formazione italiana assume rotta 343°, mettendo la prua su Taranto, ed arriva a Taranto poco dopo le 15.30. La III Divisione non viene fatta rientrare subito a Messina, ma viene bensì trattenuta per qualche tempo a Taranto.

24-30 aprile 1941

Bolzano e Trieste, insieme ai cacciatorpediniere Gioberti, Ascari e Carabiniere ed ed all'incrociatore leggero Eugenio di Savoia della VII Divisione, scortano a distanza un convoglio (mercantili italiani Rialto e Birmania, mercantili tedeschi Marburg, Reichenfels e Kybfels, con la scorta diretta dei cacciatorpediniere Fulmine ed Euro e delle torpediniere Procione, Orione e Castore) in navigazione in convoglio da Napoli (da dove è partito alle 23 del 24) verso la Libia.

A causa del mare mosso e delle notizie sugli spostamenti delle forze navali britanniche, il convoglio viene fatto sostare a Palermo e Messina (diviso in due gruppi) finché, riunito al largo Augusta, può infine partire per la Libia solo tra il 29 ed il 30 aprile. Giungerà indenne a Tripoli alle 23 del 1° maggio.

6 maggio 1941

Assume il comando del Bolzano il capitano di vascello Francesco Ruta, che sostituisce il parigrado Maugeri.

24 maggio 1941

Alle 16 del 24 maggio la III Divisione (Bolzano e Trieste), di cui ha da poco assunto il comando l'ammiraglio di divisione Bruno Brivonesi (imbarcato sul Trieste), salpa da Messina insieme ad Ascari, Lanciere e Corazziere della XII Squadriglia, per fornire scorta a distanza ad un convoglio per la Libia composto dai trasporti truppe Conte Rosso (capoconvoglio, contrammiraglio Francesco Canzoneri), Esperia, Victoria e Marco Polo scortati dal cacciatorpediniere Freccia (caposorta, capitano di fregata Giorgio Ghè) e dalle torpediniere Procione, Orsa, Orione e Pegaso (poi temporaneamente rinforzate con l'invio di Perseo, Calliope e Calatafimi), salpato da Napoli alle 4.40 e che ha appena superato lo stretto di Messina.

Alle 20.45 del 24 maggio, tuttavia, una decina di miglia ad est di Capo Murro di Porco, il Conte Rosso viene silurato dal sommergibile britannico Upholder ed affonda rapidamente nel punto 36°41' N e 15°42' E, portando con sé 1297 dei 2729 uomini a bordo. La III Divisione, che al momento dell'attacco si trovava 3000 metri a poppa del convoglio (Trieste e Bolzano in linea di fila con l'ammiraglia in testa, preceduta dai tre cacciatorpediniere della XII Squadriglia in linea di fronte) e che nulla ha potuto – come qualsiasi scorta di navi maggiori – contro un attacco subacqueo, può soltanto distaccare Lanciere e Corazziere alle 20.55 per dare la caccia all'Upholder insieme al Freccia, senza risultato (vengono lanciate 37 bombe di profondità i 19

minuti), e per soccorrere i superstiti.

Bolzano e Trieste, insieme all'Ascari, continuano a fornire protezione al resto del convoglio, che prosegue per Tripoli.

25 maggio 1941

Il convoglio entra a Tripoli alle 17.30; le navi di Brivonesi rientrano a Messina alle 20.

27 maggio 1941

Bolzano e Trieste scortano Esperia, Victoria e Marco Polo di ritorno in Italia ed un altro convoglio anch'esso in navigazione in rientro da Tripoli.

8 giugno 1941

Bolzano e Trieste, insieme a Lanciere, Ascari e Corazziere, salpano da Messina alle 15 per fornire scorta a distanza al convoglio «Esperia» (trasporti truppe Esperia, Marco Polo e Victoria, con la scorta diretta dei cacciatorpediniere Freccia, Strale e Gioberti), salpato da Napoli alle 2.50 e diretto a Tripoli.

9 giugno 1941

La III Divisione torna a Messina alle sei del mattino. Il convoglio «Esperia» giunge a Tripoli alle 15.

16-18 luglio 1941

Bolzano, Trieste (per altra fonte anche il Trento), Ascari, Carabiniere e Corazziere forniscono scorta a distanza ad un convoglio veloce partito da Taranto alle 16 del 16 e diretto a Tripoli, formato dai trasporti truppe Marco Polo, Neptunia ed Oceania con la scorta diretta dei cacciatorpediniere Lanciere, Geniere (caposcora), Oriani e Gioberti e della torpediniera Centauro. Il convoglio raggiunge Tripoli alle 14.30 del 18, dopo aver eluso un attacco da parte del sommergibile britannico Unbeaten contro l'Oceania.

19 luglio 1941

Il convoglio e la scorta lasciano Tripoli per tornare

in Italia.

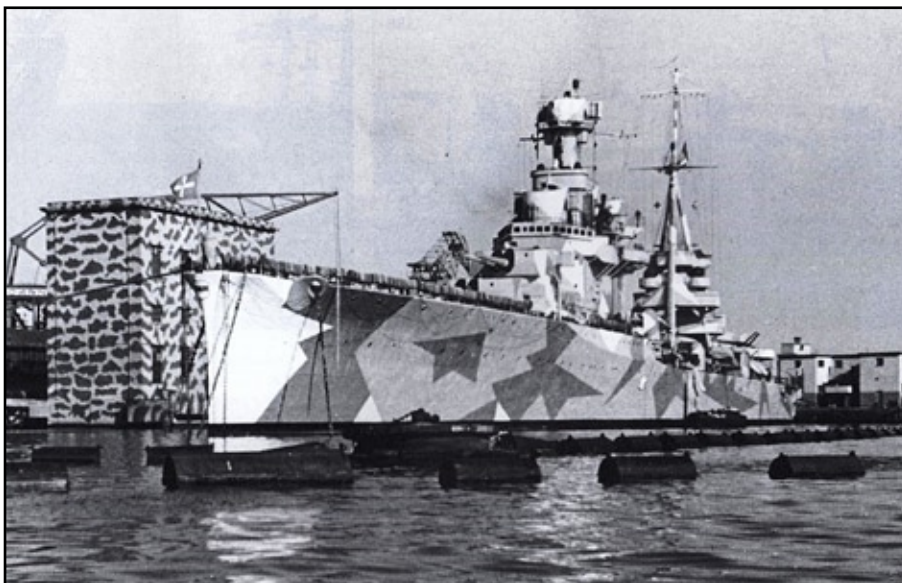
21 luglio 1941

Bolzano, Trieste e Gorizia (che formano la III Divisione), in porto a Messina, vengono allertati, come altre navi maggiori a Taranto e Palermo, per una possibile operazione di contrasto all'operazione britannica «Substance», consistente nell'invio da Gibilterra a Malta

di un convoglio di sei navi mercantili cariche di truppe e rifornimenti, ma Supermarina comprende quali sono gli obiettivi dell'operazione nemica solo quando è ormai troppo tardi per inviare le forze navali contro il convoglio.

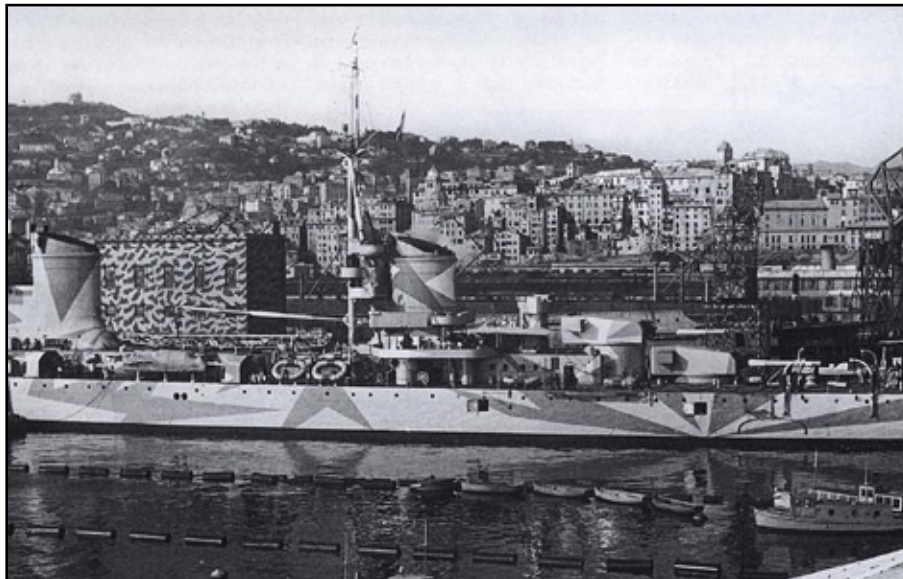
30 luglio 1941

Il marinaio ventunenne Paolo Costanzo, di Augusta, muore sul Bolzano nel Mediterraneo



Due belle foto del Bolzano a La Spezia dopo la fine dei lavori, a inizio maggio 1942 (g.c. STORIA militare).

Centrale.



Siluri e bombe

Alle 9.50 del 23 agosto 1941 il Bolzano (al comando del capitano di vascello Francesco Ruta), insieme a Trento, Trieste e Gorizia (coi quali formava la III Divisione), salpò da Messina unitamente a quattro cacciatorpediniere, cui alle 18 se ne

aggiunsero altri due inviati da Palermo.

Alle cinque del mattino del 24 agosto la III Divisione si unì al largo di Capo Carbonara al gruppo «Littorio» (corazzate Littorio e Vittorio Veneto della IX Divisione e sei cacciatorpediniere), formazione che fu poco dopo rinforzata da altri cinque cacciatorpediniere provenienti da Trapani.

Le navi italiane assunsero una rotta che le conducesse al centro del Tirreno: erano uscite in mare per contrastare l'operazione britannica «Mincemeat», consistente nell'uscita da Gibilterra

di parte della Forza H (la portaerei Ark Royal, la corazzata Nelson, l'incrociatore leggero Hermione e cinque cacciatorpediniere) per bombardare gli stabilimenti industriali ed i boschi di sughero nella Sardegna settentrionale (con gli aerei dell'Ark Royal), posare mine al largo di Livorno (con il posamine veloce Manxman) e dissuadere, con tale dimostrazione di forza, la Spagna dall'entrare in guerra a fianco dell'Asse.

Tra le 6.30 e le 6.40 Littorio, Vittorio Veneto e Trieste catapultarono i loro idrovolanti da ricognizione, che tuttavia non riuscirono a trovare nulla; alle 11.15 fu il Bolzano a catapultare il suo ricognitore, ma con risultati non migliori. La formazione italiana, al comando dell'ammiraglio di squadra Angelo Iachino, aveva l'ordine di trovarsi per le otto del 24 trenta miglia a sud di Capo Carbonara, dato che la Forza H era stata avvistata da un ricognitore alle 9.10 del 23, circa 90 miglia a sud di Maiorca (il ricognitore ne aveva stimato la composizione in una corazzata, una portaerei, un incrociatore e quattro cacciatorpediniere, con rotta 270° e velocità 14 nodi), ed alle 19.18 di quel giorno dei rilevamenti radiogoniometrici avevano collocato la Forza H 145 miglia ad ovest di Capo Teulada. Intorno alle cinque del mattino del 24, gli aerei dell'Ark Royal attaccarono la zona di Coghinas e Tempio Pausania con bombe e spezzoni incendiari, causando però pochissimi danni (una casa distrutta ed un soldato ucciso) nonostante la zona fosse ricca di boschi di sughero, mentre alle 7.45 la squadra italiana venne avvistata a sud della Sardegna da un ricognitore britannico, proprio mentre anche la Forza H veniva a sua volta localizzata 30 miglia ad est di Minorca, con rotta 105° e velocità 20 nodi. Sulla base di tale avvistamento, Supermarina (che aveva intercettato il segnale di scoperta del ricognitore nemico, informando subito l'ammiraglio Iachino), ritenendo improbabile che le forze italiane potessero incontrare quelle britanniche entro il 24, a meno di non uscire dal raggio di copertura della caccia aerea, ordinò a Iachino di tenersi ad est del meridiano 8° (salvo, per l'appunto, riuscire ad incontrare la Forza H di giorno ed entro la zona protetta dalla caccia italiana) e di rientrare nel Tirreno dopo aver appoggiato la ricognizione che l'VIII Divisione era stata mandata a svolgere nelle acque di Capo Serrat e dell'isola di La Galite; ordinò poi alla III ed alla IX Divisione di trovarsi alle dieci del mattino del 25 agosto a 28 miglia per 150° da Capo Carbonara, per ripetere la manovra del 24. Alle 17.20 le forze britanniche vennero avvistate da un altro ricognitore trenta miglia a sudest di Maiorca, il che confermava che un incontro per il 24 non sarebbe stato possibile, mentre sarebbe stato probabile il giorno seguente. Il mattino del 25, dato che la ricognizione aerea (che si spinse fino al 3° meridiano) non trovava traccia della Forza H, ed il traffico radio britannico stava tornando ai ritmi usuali, Supermarina decise di far rientrare alle basi le proprie forze navali; alle 13.35, di conseguenza, l'ammiraglio Iachino ricevette ordine di rientrare a Napoli. La sera del 25 si venne a sapere che all'alba la Forza H

era stata avvistata ormai già in acque spagnole, tra Sagunto e Valencia, prima con rotta nord e poi diretta verso sud, accompagnata da numerosi velivoli. Più tardi era stata vista a sud di Capo Sant'Antonio e si erano sentite molte cannonate, probabilmente dovute ad esercitazioni di tiro. Nel corso dell'operazione, per due volte la III Divisione aveva avvistato sommergibili nemici: la seconda, purtroppo, non si risolse in un semplice incontro. Alle 5.54 del mattino del 26 agosto il sommergibile britannico Triumph (capitano di fregata Wilfrid John Wentworth Woods), in agguato a nord di Messina, avvertì rumori piuttosto forti di scoppi di bombe di profondità, che sembravano avvicinarsi. Sei minuti dopo, in posizione 38°22' N e 15°38' E, il Triumph avvistò verso nordovest un folto gruppo di navi italiane: essendo la luce ancora insufficiente, ed il periscopio d'osservazione fuori uso, Woods ci mise qualche minuto prima di riuscire a discernere la tipologia di navi nel periscopio, "tre corazzate od incrociatori, scortati da circa dieci cacciatorpediniere". Era la III Divisione, che si apprestava ad imboccare lo stretto di Messina, di rientro dalla missione. Il Triumph iniziò la manovra di attacco alle 6.11, ed alle 6.38, poco a nord dello stretto, lanciò due siluri da 4850 metri di distanza, contro l'incrociatore di coda: cioè contro il Bolzano. Subito dopo il lancio, il sommergibile britannico scese a 24 metri di profondità ed assunse rotta nord, per allontanarsi dalla posizione del lancio. Uno dei siluri, circa tre minuti dopo il lancio, raggiunse il bersaglio: avvistate le armi all'ultimo momento e riuscita vana una manovra d'emergenza, il Bolzano fu colpito a poppa dritta, subito a poppavia della paratia dell'ultimo locale macchine, aprendo una falla lunga 15 metri ed alta 10. Lo scoppio del siluro uccise otto uomini e ne ferì 22 (altra fonte parla di 7 morti, tra cui 3 ufficiali, e 19 feriti); tra le vittime ci fu il giovane tenente del Genio Navale Carlo Bertolini, che si era appena imbarcato sul Bolzano, mentre tra i feriti, in modo grave, vi fu il capitano del Genio Navale Armando Traetta, sottordine del direttore di macchina. Diversi compartimenti poppieri furono allagati da 2000 tonnellate d'acqua, determinando un forte appioppamento della nave; l'esplosione della carica di 340 kg di esplosivo aveva danneggiato in modo gravissimo le strutture dello scafo a poppa estrema, lesionando anche il lato opposto a quello d'impatto del siluro (quello sinistro) e deformando e sollevando tutti i ponti, al punto che il ponte di coperta rimase "ingobbato" a poppavia delle torri poppiere. A malapena la poppa rimase attaccata al resto della nave, grazie alla struttura delle lamiere del lato sinistro e dei ponti, sebbene molto deformati. Gli assi delle due eliche azionate dalla motrice di poppa furono gravemente danneggiati, risultando pressoché inutilizzabili; le caldaie rimasero invece tutte in funzione, mentre il locale timone a mano era allagato, ma risultò comunque possibile, seppur con difficoltà, sbloccare il timone. Il deposito munizioni della torre numero 4 venne subito allagato.

Il servizio di sicurezza agì tempestivamente, chiudendo immediatamente le paratie e prendendo altri provvedimenti d'emergenza. Il direttore di macchina, maggiore del Genio Navale Luigi Petrillo, diede subito gli ordini necessari per mantenere la nave in condizioni di galleggiabilità; si provvide a puntellare le paratie danneggiate ed effettuare intercettazioni e bilanciamenti. L'ammiraglio Brivonesi elogiò poi, nel suo rapporto, la condotta di Petrillo, del comandante Ruta e di tutto l'equipaggio del Bolzano, che rimase ai propri posti mantenendo calma e disciplina, permettendo il salvataggio della nave. Il direttore di macchina Petrillo sarebbe stato in seguito insignito della Medaglia d'Argento al Valor Militare, con motivazione: *"Capo servizio G.N. di incrociatore, apportava con la sua opera professionale, ispirata ad elevatissimo senso del dovere, un*

valido contributo al potenziamento dell'unità e alla preparazione tecnica del personale dipendente. Colpita gravemente la nave da siluro di sommergibile nemico, si prodigava con slancio, ardimento e sicura competenza nella direzione di ardue operazioni in locali pericolanti e con vie d'acqua, apportando un essenziale concorso al salvataggio dell'unità". La stessa decorazione fu conferita al comandante Ruta: *"Comandante di incrociatore fatto segno al lancio di un siluro da parte di un sommergibile nemico, in condizioni che non consentivano di*

evitare l'offesa, affrontava con risolutezza la grave situazione e, manovrando rapidamente, riusciva a far sì che l'unità non venisse colpita in zone vitali. Conduceva subito dopo la navigazione per il rientro alla base con perizia e calma esemplari, e dirigeva le operazioni per garantire la sicurezza della nave colpita, infondendo in tutti i dipendenti serena fiducia e spirito di fattiva collaborazione. Riusciva a portare in salvo alla base la sua nave, sfruttando con sagacia l'alto grado di preparazione

a cui l'aveva condotta con tenace e fattiva opera."

Assistito da due rimorchiatori, il Bolzano riuscì faticosamente a raggiungere Messina alle 10.55, mentre il cacciasommergibili Albatros e la vecchia torpediniera Giuseppe Missori venivano inviati a dare la caccia al sommergibile. Durante la caccia la Missori perse la propria torpedine da rimorchio, ed il suo comandante ritenne che



Il Bolzano nel 1942

questa fosse incappata nel battello nemico, affondandolo; in realtà il Triumph era indenne e si stava ritirando verso il mare aperto, per sottrarsi alla pesante caccia antisommergibili portata da unità sottili ed aerei antisom della scorta. Nella notte tra il 27 ed il 28, anzi, il sommergibile sbarcò sulla costa siciliana anche alcuni commandos britannici incaricati di distruggere un ponte sul torrente Furianno, una novantina di chilometri ad est di Palermo.

I caduti nel siluramento:

Francesco Alfieri, marinaio carpentiere, 21 anni, da Caronia
 Carlo Bertolini, tenente del Genio Navale, 23 anni, da Reggio Emilia
 Giovanni Cesale Ros, marinaio fuochista, 21 anni, da Torino
 Sante Cinti, marinaio, 20 anni, da Comacchio
 Giovanni Cutich, marinaio elettricista, 19 anni, da Pola
 Gerlando (Dino) Liotta, sottotenente di vascello, 25 anni, da Licata
 Emilio Mazzola, marinaio meccanico, 20 anni, da Zanica
 Ettore Zanetto, sottotenente del Genio Navale, 25 anni, da Venezia

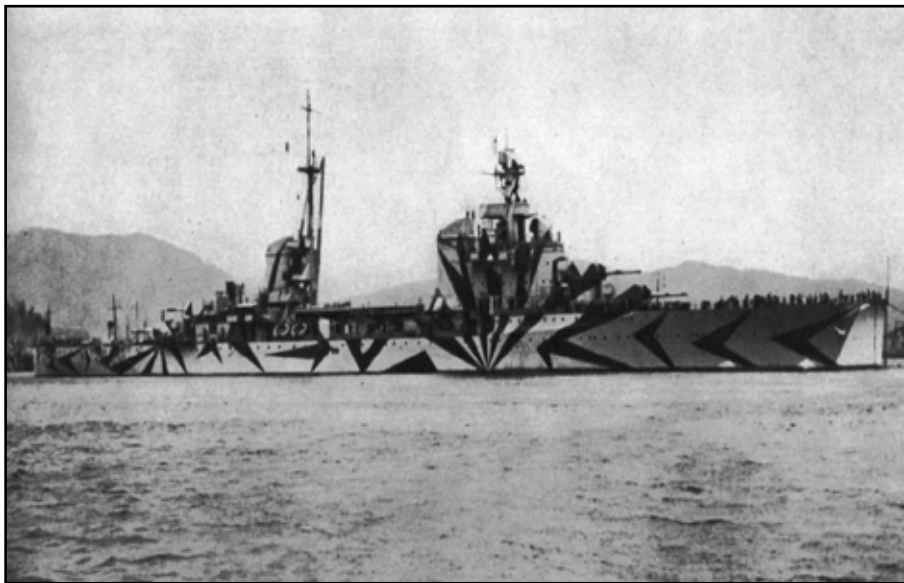
A Messina iniziarono subito i primi e più urgenti lavori di riparazione, effettuati con i modesti mezzi disponibili nel piccolo arsenale della base siciliana (che disponeva di un unico bacino di carenaggi di lunghezza insufficiente, solo 105 metri), allo scopo di mettere il Bolzano in condizione di trasferirsi sul continente, dove avrebbe potuto ricevere riparazioni più estese in un arsenale maggiormente attrezzato.

Le disgrazie, per il Bolzano, non erano ancora finite: la nave rimase a Messina per gli iniziali lavori di riparazione, ma nella notte tra il 9 ed il 10 settembre 1941 la base siciliana fu oggetto di un'incursione aerea da parte di bombardieri Vickers Wellington della Royal Air Force di Malta. L'allarme fu dato alle 23.15 del 9 e si protrasse fino alle 3.20 del 10; la contraerea sparò in tutto 16.500 colpi di cannone ed oltre 72.000 di mitragliera, le navi della III Divisione spararono contro gli aerei 1786 colpi da 100 mm, 8783 da 37 mm, 15.560 da 20 mm, 21.980 da 13,2 mm e 3000 di calibri minori. Ven-

ne anche emessa tempestivamente nebbia artificiale, che insieme al furioso tiro contraereo (che però non abbatté alcun velivolo) impedì ai bombardieri di mettere molte bombe a segno. Il Bolzano, ormeggiato al Molo Libia, fu l'unica nave ad essere colpita: intorno alle ore 20 (per altra fonte, subito dopo mezzanotte), una singola bomba semi perforante da 113 kg perforò il ponte di tuga, a dritta della catapulta (lasciando un foro di 20 cm sul ponte di coperta corazzato), ed esplose sul ponte di batteria, nel locale lanciasiluri prodiero, lanciando tutt'intorno fiamme e schegge e provocando una strage tra il personale che vi si trovava. L'esplosione costrinse a spegnere i tre generatori elettrici, provocando un momentaneo blackout, e scatenò un violento incendio a poppa dritta (un medico dell'ospedale di Messina commentò che la nave "ardeva come una torcia"), che poté essere domato soltanto alle cinque del mattino. Nondimeno, la nave continuò a fare fuoco con il proprio armamento contraereo, per ordine del comandante Ruta. Le manichette erano prive di acqua, perché la pompa aveva smesso di funzionare dopo lo scoppio della bomba; il direttore di macchina Petrillo, ferito ed accecato ad un occhio dall'esplosione, diede ordine di portare sul posto gli estintori, poi perse i sensi a causa delle ferite. Portato in infermeria, quando si riprese tornò di nuovo a dirigere gli sforzi per arrestare l'incendio; mentre le vittime venivano portate fuori dai locali colpiti ed i feriti erano trasportati in infermeria, fece chiudere tutti gli osteriggi della tuga, per soffocare eventuali focolai d'incendio nei locali sottostanti. Un'autompompa arrivò sulla banchina e si portò sottobordo al Bolzano per contribuire a domare le fiamme, mentre si cercava di

attingere acqua dalla cisterna che si trovava sotto l'altro fianco dell'incrociatore. I feriti gravi vennero caricati sulle ambulanze che via via arrivavano sul molo, e portati all'ospedale di Messina; una volta domato l'incendio, fu condotto – contro voglia – in

ospedale anche il direttore di macchina Petrillo, che ormai non ci vedeva quasi più neanche dall'altro occhio. Il trauma era solo temporaneo, e nel giro di qualche tempo Petrillo avrebbe riacquisito pienamente la vista da entrambi gli occhi; per il suo operato a seguito del bombardamento avrebbe ricevuto una Medaglia di Bronzo al Valor Militare, con mo-



La nave a La Spezia nel giugno 1942.

tivazione "Capo Servizio del G.N. di incrociatore, durante una incursione aerea del nemico, in seguito allo scoppio di una bomba, riportava, stando al suo posto di combattimento, una grave contusione alla testa con temporanea perdita della vista. Benché inviato a raggiungere il posto di medicazione insisteva per rimanere nella zona colpita ed esposta, mentre perdurava l'attacco, nell'intento di seguire le operazioni atte a far fronte ai danni causati dalla bomba. Soltanto allorché stremato di forze, si abbattava esanime, poteva essere allontanato dal suo posto". Anche il comandante Ruta fu decorato di Medaglia di Bronzo, con la motivazione "Comandante di incrociatore colpito al centro da una grossa bomba aerea scoppiata in batteria, causando molti morti e feriti, provocando un violento incendio ed inutilizzando la centrale elettrica, si preoccupava prima di tutto di far continuare il tiro contraereo. Accorreva poi sul posto e coadiuvato dai pochi ufficiali che si trovavano a bordo della nave già precedentemente menomata, dirigeva l'opera di spegnimento dell'incendio e di soccorso ai feriti ed agli ustionati, dando chiaro esempio di calma, di forza d'animo e di altro sentimento del dovere". Le conseguenze del bombardamento, per l'equipaggio del Bolzano, furono ancora più funeste di quelle del siluramento di appena due settimane prima: dodici uomini rimasero uccisi ed una trentina furono feriti (uno dei quali, il sottocapo meccanico Tullio Moschen, morì in ospedale cinque giorni più tardi).

Le vittime:

Amerio Pietro, marinaio fuochista, 21 anni, da Villa S. Secondo
Luigi Colledan, marinaio fuochista, 23 anni, da Pasiano di Pordenone
Angelo Comparato, sottocapo carpentiere, 24 anni, da Licata
Giuseppe De Ceglie, marinaio fuochista, 21 anni, da Molfetta
Sante Deligia, sottocapo carpentiere, 23 anni, da La Maddalena
Vincenzo Di Martino, marinaio fuochista, 21 anni, da Castellammare di Stabia
Luigi Di Napoli, secondo capo meccanico, 29 anni, da San Severo
Placido Freni, marinaio fuochista, 20 anni, da Messina
Tullio Moschen, sottocapo meccanico, 20 anni, da Levico, caduto il 15/9/1941
Giuseppe Putignano, marinaio cannoniere, 21 anni, da Santeramo in Colle
Federico Savarese, tenente CREM, 51 anni, da Caggiano
Luigi Scagnetti, sottocapo carpentiere, 19 anni, da Treppo Grande
Roberto Zafarana, marinaio fuochista, 21 anni, da Catania



Il Bolzano a La Spezia nel 1942, con la colorazione mimetica ricevuta al termine dei lavori di riparazione (g.c. Giorgio Parodi, via www.naviearmatori.net)

La notte successiva, il Bolzano fu nuovamente attaccato da aerei nemici: questa volta, però, la reazione delle difese contraeree a terra fu più efficace e nessuna nave venne colpita, mentre uno dei velivoli attaccanti venne abbattuto. I gravi danni subiti nel bombardamento ritardarono la partenza del Bolzano da Messina per il continente: fu necessario rinforzare i locali danneggiati, prosciugare quelli allagati (nei limiti del possibile) ed anche realizzare una paratia stagna d'emergenza. Solo il 4 ottobre 1941, dopo una prova in mare effettuata il 29 settembre, l'incrociatore poté lasciare la base siciliana, propulso esclusivamente dalle motrici di prua (che azionavano le due eliche esterne). Aveva a bordo 1850 tonnellate di carburante, 266 di acqua e 31 di olio. Il deposito munizioni numero 3 venne svuotato, mentre quelli prodieri furono lasciati pieni (302 proiettili esplosivi e 414 perforanti); il deposito numero 4, contenente 140 proiettili esplosivi e 204 perforanti, non poté essere vuotato perché ancora allagato. Navigando, scortato, ad una velocità media di 12 nodi, il Bolzano giunse a La Spezia il 6 ottobre, ed il 9 si trasferì a Genova, dove entrò nei cantieri Ansaldo-OARN (Officine Allestimento e Riparazioni Navi): qui sarebbe rimasto in riparazione fino al maggio 1942, impegnando un gran numero di uomini e mez-

zi nelle riparazioni (ancora il 20 aprile 1942, erano 995 gli uomini impiegati nei lavori sul Bolzano). Fu praticamente necessario ricostruire l'intera zona poppiera; vennero eliminati i tubi lanciasiluri anteriori ed installate alcune mitragliere da 20 mm.

Durante i lavori di riparazione effettuati a Genova, il 14 dicembre 1941, il Bolzano fu oggetto di una "spiata" di Laura d'Oriano, spia al servizio dei britannici, che osservò il Bolzano e la corazzata Littorio nel bacino delle Grazie e ne segnalò la presenza, per lettera (una lettera in italiano dal contenuto "ordinario", con le informazioni sensibili scritte tra le righe, in francese e con inchiostro simpatico), ad un agente segreto britannico attivo a Marsiglia. Il 26 dicembre la D'Oriano, già tenuta sotto osservazione dal controspionaggio italiano, sarebbe stata arrestata dalla polizia italiana; processata dal Tribunale Speciale per la Difesa dello Stato, fu condannata a morte e fucilata il 16 gennaio 1943. I lavori di riparazione del Bolzano andarono per le lunghe: la nave tornò in servizio soltanto nella prima metà di maggio del 1942, a quasi dieci mesi dal siluramento. Durante questo lungo periodo il comandante Ruta si ammalò improvvisamente, ed il 1° maggio 1942 dovette essere sostituito al comando del Bolzano dal più anziano capitano di vascello Mario Mezzadra.

15 maggio 1942

Completati i lavori di riparazione, il Bolzano lascia Genova alle 5.20 e si trasferisce a La Spezia, dove giunge alle 15.30, per un periodo di addestramento dell'equipaggio, per poter tornare pienamente operativo.

12 giugno 1942

Il mattino del 12, mentre prende il via l'Operazione «Mezzo Giugno»

per il contrasto a due convogli britannici inviati a rifornire Malta («Harpoon» e «Vigorous»), che darà vita ad una delle più grandi battaglie aeronavali della guerra del Mediterraneo, il Bolzano (ancora impegnato nell'addestramento dell'equipaggio a La Spezia, per tornare operativo), riceve ordine da Supermarina di prepararsi ad uscire

in mare, per congiungersi a sud della Sardegna (il mattino del 14) con le forze navali (III, VII e IX Divisione Navale) che dovranno intercettare il convoglio britannico «Harpoon» partito da Gibilterra e diretto a Malta. La sera del 12, tuttavia, giungono a Supermarina i rapporti di altri ricognitori, che



Il Bolzano a La Spezia nel 1942

hanno avvistato il secondo convoglio («Vigorous», proveniente da Alessandria d'Egitto): ritenendo che questo sia il convoglio principale, Supermarina cancella gli ordini dati in precedenza ed invia il grosso delle forze navali contro di esso. Nonostante vi sia tempo di trasferire il Bolzano a sud per attaccare «Vigorous», si decide infine di lasciarlo fuori dall'operazione, e l'incrociatore rimane così a La Spezia.

4 luglio 1942

Il Bolzano, insieme all'incrociatore leggero Duca degli Abruzzi, lascia La Spezia alle 23.30 diretto a Messina, con la scorta della torpediniera Caliope e del cacciatorpediniere Corsaro.

6 luglio 1942

Intorno alle 5, nello stretto di Messina, il Bolzano lascia la formazione e raggiunge Messina, mentre le altre navi prose-

guono per Navarino, destinazione del Duca degli Abruzzi.

17 luglio 1942

Il Bolzano viene visitato a Messina da Umberto di Savoia.

Mezzo Agosto: il secondo siluramento

Alle 9.40 del 12 agosto 1942 il Bolzano (al comando del capitano di vascello Mario Mezzadra, che era alla sua prima missione di guerra col Bolzano), insieme al Trieste (che però, secondo alcune fonti, non partì da Messina ma si aggregò a Bolzano e Gorizia in mare aperto, provenendo da un porto dell'Alto Tirreno) ed al Gorizia (nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Angelo Parona, comandante della III Divisione), nonché ai cacciatorpediniere Grecale, Corsaro, Legionario, Aviere, Geniere, Ascari e Camicia Nera, salpò da Messina per attaccare il convoglio britannico diretto a Malta nell'ambito dell'operazione «Pedestal», nell'ambito della battaglia aeronavale di Mezzo Agosto.

L'intercettazione sarebbe dovuta avvenire sud di Pantelleria, quando la forza "pesante" di scorta (Forza Z), che includeva due corazzate e tre portaerei, avrebbe lasciato il convoglio, affidandolo ad una forza leggera formata da pochi incrociatori leggeri e da un decina di cacciatorpediniere (Forza X). Nel corso delle successive ventiquattr'ore, inoltre, convoglio e scorta sarebbero stati sottoposti ad incessanti attacchi di aerei, sommergibili e mo-

tosiluranti, che avrebbero inflitto loro gravi perdite. Strada facendo, la III Divisione doveva congiungersi con la VII Divisione dell'ammiraglio di divisione Alberto Da Zara (incrociatori leggeri Eugenio di Savoia – nave ammiraglia –, Muzio Attendolo e Raimondo Montecuccoli, più i cacciatorpediniere Maestrale, Oriani, Gioberti e Fuciliere), proveniente da Cagliari (da dov'era partita alle 20 dell'11, tranne l'Attendolo, salpato da Napoli alle 9.30 del 12); insieme, le due Divisioni avrebbero potuto agevolmente distruggere quanto che restava del convoglio, i cui pochi mercantili superstiti arrancavano in disordine verso Malta con la sola scorta di sette cacciatorpediniere e due incrociatori leggeri, uno dei quali danneggiato, sotto continui attacchi aerei, subacquei e di mezzi insidiosi. Sulle prime si era pensato di impiegare la squadra da battaglia, ma l'idea era stata scartata per vari motivi: la Luftwaffe non intendeva fornire copertura alla flotta italiana (si riteneva più utile mandare gli aerei ad attaccare il convoglio); c'era poco carburante; si credeva che ci fossero 12-15 sommergibili britannici in agguato lungo le rotte che dalle basi italiane portavano

al luogo del probabile scontro (in realtà erano poco più della metà). La conclusione, non scorretta, era che una forza di soli incrociatori avrebbe corso meno rischi e sarebbe stata egualmente in grado di distruggere il convoglio già disperso e decimato; si sarebbe replicato l'attacco portato due mesi prima (battaglia di Mezzo Giugno) dalla VII Divisione contro il convoglio britannico «Harpoon», ma contando stavolta su una forza più potente, e facendo tesoro dell'esperienza accumulata per evitare di ripetere gli stessi errori che, allora, avevano permesso a due dei sei mercantili di sfuggire insieme con la loro scorta. Memore delle perdite subite a Mezzo Giugno per mano degli aerosiluranti di Malta (siluramento della corazzata Littorio e dell'incrociatore pesante Trento, quest'ultimo poi affondato dal sommergibile HMS Umbra), Supermarina subordinava l'intervento degli incrociatori alla disponibilità di aerei da caccia, per la scorta aerea; nel Mediterraneo, però, non vi erano che cinque gruppi di caccia moderni (tre italiani e due tedeschi) per scortare 400 bombardieri ed aerosiluranti pronti ad attaccare il convoglio dalle basi siciliane e sarde. Il comando del Corpo Aereo Tedesco, che disponeva soltanto di 40 caccia, si rifiutò di assegnarli alla scorta delle navi, ritenendoli necessari alla scorta degli aerei inviati contro il convoglio; Superarereo offrì maggiore collaborazione, ma assegnò i caccia migliori alla scorta di bombardieri ed aerosiluranti, destinando il superfluo (modelli più vecchi come i Macchi Mc 200, i Reggiane Re 2000, e persino gli obsoleti biplani FIAT CR. 42; nonché alcuni dei pochi bimotori FIAT CR. 25 prodotti) alla scorta delle navi. L'11 ed il 12 agosto si discusse a lungo sia al Comando Supremo che a Palazzo Venezia, finché il maresciallo Ugo Cavallero, capo di Stato Maggiore generale delle forze armate italiane, convinse il generale di squadra aerea Rino Corso Fougier, capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, ad assegnare per il 13 agosto un buon numero di aerei da caccia, che si sarebbero alternati in turni di sei per volta, alla scorta degli incrociatori; rispetto ai 60 caccia inizialmente previsti (Supermarina ne aveva in principio chiesti 80), ne sarebbero stati sufficienti 45. Alle 19 del 12 agosto, la III e la VII Divisione si riunirono nel Basso Tirreno; l'incontro con i resti del convoglio era previsto per la mattina del 13, a sud di Pantelleria, nel punto più stretto del Canale di Sicilia. Alle 22 Supermarina ordinò agli incrociatori di ridurre la velocità (che era 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 venne avvistata e segnalata, mentre procedeva con rotta sud un'ottantina di miglia a nord dell'estremità occidentale della Sicilia, da un ricognitore Vickers Wellington dotato di radar (che fu a sua volta rilevato dal radar del Legionario). Per altra fonte, la III Divisione era stata avvistata da un aereo nemico già alle 19.22. Il comandante delle forze aeree di Malta, maresciallo dell'aria Keith Parks (un neozelandese che era stato tra i protagonisti della battaglia d'Inghilterra), resosi conto del rischio che gli incrociatori italiani rappresentano nei confronti del convoglio,

ordinò prima al Wellington che li aveva avvistati, e poi anche ad un secondo Wellington da ricognizione inviato a seguire gli spostamenti della formazione italiana (entrambi appartenevano al 69th Squadron ed erano dotati di radar ASV, Air to Surface Vessel; li distinguevano le lettere identificative "O" e "Z"), di sganciare bombe e bengala, per indurre le unità italiane a ritenere di essere sotto ripetuti attacchi aerei, così da dissuaderle dal proseguire nella navigazione verso il convoglio. Per rafforzare l'inganno, Parks si spinse ad ordinare ripetutamente ai ricognitori – in chiaro, al preciso scopo di essere intercettato – di comunicare la posizione della forza italiana per consentire alle formazioni di bombardieri B-24 "Liberator" di attaccarli: formazioni di "Liberator" che, però, non esistevano (questo fu il messaggio ricevuto dal Wellington, con un certo stupore tra il suo equipaggio, non informato dello stratagemma «Report result your attack, latest enemy position for Liberators, most immediate»). C'erano invece a Malta reparti di aerosiluranti Bristol Beaufort, che si tenevano pronti ad attaccare le navi italiane in caso di estrema necessità; ma per il momento, furono tenuti a terra. Supermarina cadde nell'inganno. A Roma infuriarono discussioni sul da farsi: l'ammiraglio Arturo Riccardi, capo di Stato Maggiore della Regia Marina, richiese al feldmaresciallo Albert Kesselring l'invio di 80 caccia della Luftwaffe per fornire copertura aerea alle navi, che presto – si riteneva – sarebbero state attaccate dai bombardieri di Malta (Supermarina, sempre prudentissima, non intendeva inviare gli incrociatori più a sud di Pantelleria senza adeguata scorta aerea); l'ammiraglio Eberhard Weichold, ufficiale di collegamento con la Marina tedesca a Roma, appoggiò il suo collega italiano nella richiesta a Kesselring, ed anche il maresciallo Cavallero insisté in questo senso, temendo che l'operazione britannica potesse comprendere anche uno sbarco sulle coste della Libia. Ma Kesselring rispose che non aveva abbastanza caccia disponibili: quelli che c'erano sarebbero bastati solo per la scorta ai bombardieri tedeschi, oppure solo alle navi italiane. In considerazione anche delle deludenti prove date in precedenza dalle forze da battaglia italiane negli attacchi ai convogli britannici – il fallimento della seconda Sirte ed il successo solo parziale a Mezzo Giugno contro il convoglio «Harpoon» – Kesselring, poco convinto delle probabilità di successo degli incrociatori italiani, preferiva impiegare tutti gli aerei a sua disposizione negli attacchi diretti contro il convoglio, e quindi assegnare i caccia alla scorta dei bombardieri. (Kesselring aveva ragione di essere deluso per i precedenti attacchi navali italiani contro convogli britannici; è però il caso di notare che, contrariamente a quanto lui si aspettava, neppure gli aerei della Luftwaffe furono poi in grado di annientare il convoglio «Pdestal»). Il comando della Seekriegsleitung, concordando con Weichold, supportò con tutti gli argomenti disponibili l'impiego degli incrociatori italiani, esprimendo l'opinione che, in caso contrario, si sarebbe perduta l'occasione di distruggere il più grande grande convoglio britannico mai visto nel

Mediterraneo, in condizioni di superiorità numerica e di armamento. Ma Kesselring, cui spettava la decisione finale, non condivise tali conclusioni. Dopo lunghe pressioni di Cavallero, il generale Corso Fougier acconsentì a destinare 40 caccia Macchi Mc 202 alla scorta delle navi; si trattava di un grosso sacrificio per le sue forze, che in Sicilia disponevano già di caccia appena sufficienti a scortare solo parte dei bombardieri e degli aerosiluranti. Ma Riccardi e Cavallero non li ritennero comunque adeguati; i sempre ansiosi vertici di Supermarina temevano inoltre, sulla base dell'interpretazione di alcuni segnali di scoperta (quelli dei sommergibili Bronzo ed Axum, che avevano avvistato unità navali dirette verso est a nord della costa tunisina; e quello di un idroscopiatore CANT Z. 506, che aveva segnalato "tre grandi navi" – in realtà, l'incrociatore leggero Charybdis ed i cacciatorpediniere Eskimo e Somali – che seguivano il convoglio, al largo dell'Isola dei Cani), che potesse esserci anche una corazzata, o forse più di una, quale forza di sostegno al convoglio nel Canale di Sicilia. A rincarare la dose, un U-Boot tedesco segnalò di aver avvistato quattro incrociatori e dieci cacciatorpediniere britannici nel Mediterraneo orientale, apparentemente diretti verso Malta. Era un altro inganno: si trattava di un convoglio "fittizio" (composto in realtà da due incrociatori, cinque cacciatorpediniere ed alcuni mercantili) che i britannici avevano inviato verso Malta al preciso scopo di distrarre l'attenzione dei comandi italiani dal vero convoglio. Le discussioni finirono col giungere ad un punto morto, pertanto gli alti ufficiali deliberarono di interpellare Mussolini in persona. Svegliato il dittatore, Cavallero gli spiegò per telefono, a tinte alquanto fosche (intento suo e di Riccardi – appog-

giato in questo dal suo vice, ammiraglio Luigi Sansonetti – era d'altra parte di strappare a Mussolini il consenso per il ritiro degli incrociatori: Cavallero disse a Mussolini che Riccardi riteneva la missione "troppo pericolosa per la Marina" e per giunta, giudizio più che discutibile, "un rischio non pagato da un rendimento corrispondente"), che senza copertura aerea sarebbero stati attaccati dai bombardieri di Malta subendo gravi danni, aggiungendo anche la notizia dell'avvistamento di navi britanniche nel Mediterraneo orientale; asserì che avrebbe incari-

cato l'Aeronautica di massimizzare gli sforzi contro il convoglio il giorno seguente. Mussolini fu convinto da tanto eloquio: disse a Cavallero che non intendeva rischiare le sue navi se i tedeschi non erano disposti a proteggerle, e si dichiarò convinto che gli aerei e le motosiluranti italiane sarebbero riusciti comunque a distruggere il convoglio prima che raggiungesse Malta. Di conseguenza, la missione degli incrociatori fu annullata: la più grande occasione che si fosse mai presentata alla Regia Marina per trasformare un ottimo successo tattico (colto nelle ore precedenti da sommergibili, aerei e motosiluranti) in uno strepitoso successo strategico andò così in fumo, per l'eccessivo timore di perdite che si verificarono lo stesso, ma in condizioni ben più umilianti. L'ammiraglio Burrough, comandante della Forza X di scorta al convoglio di «Pedestal», avrebbe commentato nel 1969 di essere molto grato a Mussolini per quella scelta, in quanto l'arrivo degli incrociatori italiani addosso al convoglio, il mattino seguente, sarebbe risultato in un massacro per le superstiti navi britanniche.

Alle 00.30 del 13 Supermarina ordinò alla III e VII Divisione, che in quel momento erano ad una ventina di miglia da Capo San Vito (ad ovest di Trapani), di virare verso est per tornare alle basi, paventando attacchi aerei nemici sulla base dell'intercettazione dei numerosi messaggi radio inviati da Malta

ai propri ricognitori. Tre minuti più tardi, tutti gli incrociatori evolirono per evitare siluri lanciati da aerei. Supermarina decise di inviare la III Divisione nello Ionio, anziché nel Tirreno, per unirsi all'VIII Divisione (uscita da Navarino) allo scopo di attaccare le navi avvistate nel Mediterraneo orientale, mentre la VII Divisione sarebbe tornata in porto.



Il Bolzano, in secondo piano (in fiamme), e l'Attendolo (senza prua) fotografati poco dopo il siluramento, verso le 8.15 del 13 agosto (g.c. STORIA militare).

I finti attacchi aerei e messaggi continuarono ad ogni modo anche nelle ore successive, per evitare che i comandi italiani potessero cambiare idea ed ordinare agli incrociatori di riprendere la navigazione verso ovest per attaccare il convoglio. Per buona parte della navigazione, "ULTRA" tenne sotto controllo gli spostamenti degli incrociatori italiani, decrittando le trasmissioni radio compilate con la macchina cifrante Enigma: dapprima apprese della partenza del Trieste da un porto dell'Alto Tirreno (La Spezia) nella notte tra 11 e 12 agosto,

diretto verso sud, e poi che tra le 8.40 e le 11 del 12 Bolzano e Gorizia, con quattro cacciatorpediniere, erano partiti da Messina diretti verso nord; ancora, che alle 9.30 del 12 l'Attendolo e due cacciatorpediniere erano partiti da Napoli. Altre intercettazioni rivelarono che una forza navale italiana, di consistenza sconosciuta, aveva ricevuto alle 18.35 del 12 l'ordine di assumere rotta sud e velocità 20 nodi, passando 90 km a nord di Trapani, e poi (19.45) di trovarsi entro le 5.30 del 13 dieci miglia a levante di Pantelleria. Supermarina avisò anche gli incrociatori che torpediniere italiane (Climene e Centauro) erano in pattugliamento a ponente della longitudine 11°40' E, con l'ordine di lasciare tale area all'alba del 13 e dirigere per Pantelleria. All'1.39, "ULTRA" intercettò l'ordine PAPA (Precedenza Assoluta sulle Precedenze Assolute) delle 23.50 in cui Supermarina ordinava «EUGENIO, MONTECUCCOLI, MAESTRALE, GIOBERTI, ORIANI dirigete subito Napoli: 3a Divisione con ATTENDOLO e rimanenti cacciatorpediniere dirigano Messina». All'1.56, il ripiegamento verso sudest venne confermato anche da una comunicazione da parte del Wellington "O", subito riconfermato dal Wellington "Z".

Alle 00.30, in esecuzione dell'ordine di Supermarina, la III Divisione (cui per ordine di Supermarina furono aggregati Attendolo e Grecale, distaccati dalla VII Divisione) fece rotta su Messina, mentre la VII Divisione diresse per Napoli. L'Attendolo avvistò la III Divisione alle 2.55, ma riuscì ad entrare in formazione solo alle quattro del mattino, in quanto tutte le navi avevano preso a zigzagare ad alta velocità, illuminate dalla luce di bengala lanciati dagli aerei britannici. Procedendo a 22 nodi, la III Divisione superò Alicudi, dopo di che passò dalla linea di fila alla doppia linea, con Trieste e Gorizia davanti ed Attendolo e Bolzano dietro (il Bolzano era nella colonna sinistra, più verso il largo; l'Attendolo in quella di dritta, più vicina alla costa, pressoché parallelo al Bolzano, il quale però era in posizione leggermente più arretrata dell'Attendolo). Due degli otto cacciatorpediniere di scorta erano dotati di ecogoniometro; nel cielo della formazione volavano due idrovolanti CANT Z. 506 quale scorta aerea. Il mare era calmo, la visibilità ottimale; una radiosa giornata estiva. Tragliequipaggiaregnavauna certa frustrazione, a causa dell'ordine di ritirarsi senza nemmeno aver tentato di attaccare un nemico che già si trovava alle strette. L'esagerata prudenza di Supermarina non avrebbe tardato a produrre i propri funesti frutti: ciò che non si era voluto rischiare di perdere con un'azione più risoluta, sarebbe andato perduto proprio a causa della rinuncia all'attacco. Dopo tanti attacchi aerei fasulli, un attacco vero, quello di un sommergibile, si verificò sulla rotta di ritorno. Furono due i sommergibili britannici che avvistarono la III Divisione: il primo fu il Safari, a nord di Palermo, che però non fu in grado di attaccare. Diversamente andò all'Unbroken, al comando del tenente di vascello Alastair Campbell Gillespie Mars, che già alle quattro del mattino era stato informato da Malta che degli incrociatori italiani

stavano dirigendosi verso di lui. Alle 7.30 del 13 agosto – a bordo era appena finita la colazione –, mentre si trovava in posizione 38°43' N e 14°57' E (al largo della costa settentrionale della Sicilia, a nordovest dell'imbocco dello Stretto di Messina), il sommergibile britannico avvertì rumori prodotti dagli apparati motori di navi, su rilevamento 230°; alle 7.43 avvistò sullo stesso rilevamento numerose navi italiane, che gli stavano proprio venendo incontro. Mars identificò correttamente la colonna centrale come composta da due incrociatori pesanti e probabilmente due incrociatori leggeri, che procedevano in linea di fila; li scortavano otto cacciatorpediniere di tipo moderno. La distanza era di 11.000 metri, e Mars stimò la velocità delle navi italiane in circa 25 nodi, cinque nodi in più di quella reale. Le navi stavano passando tra Filicudi e Panarea; erano al traverso di Salina, Stromboli era otto miglia alla loro sinistra, Panarea cinque miglia a prora dritta (cioè a sudovest). Iniziata la manovra d'attacco, e penetrato lo schermo dei cacciatorpediniere (secondo Mars, tre di essi passarono vicinissimi al periscopio del sommergibile, ma senza notarlo), alle 8.04 l'Unbroken lanciò quattro siluri contro il più vicino dei due incrociatori pesanti; al di là di questa nave c'erano i due incrociatori "leggeri", e Mars riteneva – a ragione – che se i siluri avessero mancato il bersaglio designato, avrebbero avuto una buona possibilità di colpire uno dei due incrociatori leggeri. Per via della formazione italiana a due colonne affiancate (assunta proprio mentre l'Unbroken si preparava ad attaccare), i bersagli si "sovrapponevano" nel periscopio di Mars; l'incrociatore più vicino era a 25° di prora dritta, distanza 2740 metri. Subito dopo il lancio, l'Unbroken scese in profondità, virò di 90° a dritta ed aumentò la velocità per cinque minuti. Quando sentì le detonazioni, Mars stimò che due siluri avessero centrato l'incrociatore pesante, e che forse gli altri avevano colpito uno degli altri. Il comandante britannico aveva apprezzato correttamente gli esiti del proprio lancio: alle 8.05, mentre l'Unbroken stava lanciando i siluri, gli incrociatori italiani avevano ridotto la velocità a 18 nodi, per consentire al Gorizia di lanciare un idrovolante; poco dopo il cacciatorpediniere Fuciliere aveva avvistato un sommergibile sulla sinistra, ed aveva aperto il fuoco con una mitragliera contro il periscopio, distante solo 410 metri. Gorizia e Bolzano avvistarono le scie dei siluri; il Gorizia li evitò con una brusca accostata, ma il Bolzano non fece in tempo, e venne centrato da un siluro proprio mentre stava iniziando a virare. Poco dopo anche l'Attendolo fu colpito, subendo l'asportazione della prua. Il siluro colpì il Bolzano a centro nave sul lato sinistro (subito a poppavia del torrione), in corrispondenza del locale caldaia 1-2 e del relativo serbatoio di nafta, aprendo una falla di 16 metri per 8. Le sale caldaie 1-2 e 3-4 vennero immediatamente allagate, dopo di che, per cedimento delle paratie, l'allagamento si estese anche alla sala caldaie 5-6; in tutto la nave imbarcò almeno 4500 tonnellate d'acqua.

Come se non bastasse, 500 tonnellate di nafta fuoriuscirono dalle casse squarciate, in gran parte riversandosi nei locali adiacenti e prendendo fuoco. Subito si scatenò un furioso incendio, che coinvolse alcuni locali caldaie (tra cui appunto l'1-2) ed il ponte di batteria, per poi estendersi dalle casse di nafta al torrione.

Il direttore di macchina del Bolzano, che era sempre il maggiore del Genio Navale Petrillo (ormai divenuto, per anzianità, anche Capo Servizio Genio Navale della III Divisione), registrò l'ora d'impatto del siluro come le 8.07.

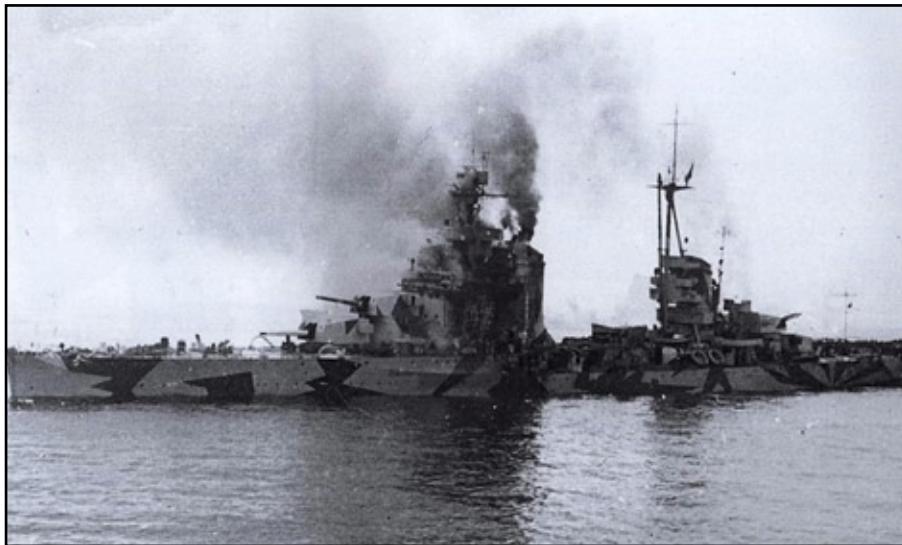
Vincenzo Costantino, sottocapo trombettiere di poco più di vent'anni, aveva da poco

finito il proprio turno di guardia in plancia del Bolzano quando l'incrociatore fu colpito dal siluro. Si era recato nel locale numero 6, come d'abitudine, per prendere la sua razione di caffè e gallette, ma non aveva fatto in tempo a bere il caffè prima che la nave venisse scossa dall'esplosione del siluro. Costantino si diresse a prua, cercando di attraversare il locale numero uno, ma trovò la strada sbarrata dal fumo dell'incendio; tornò allora nel locale numero 6, dal quale cercò di uscire svitando le "farfallette" di un boccaporto. Sollevò il portello e mise la testa fuori, solo per vedere l'Attendolo a sua volta colpito. Costantino non riusciva a sollevare del tutto il portello per uscire; era rimasto incastrato nell'apertura, con il busto all'esterno e le gambe che pendevano all'interno. Gridò il nome di Beato, suo capo trombettiere, chiedendo aiuto; intanto vedeva morti e feriti che venivano trasportati a poppa, gli ustionati coperti di una crema nera in dotazione per la cura delle ustioni. Infine sopraggiunse anche il capo trombettiere Beato, che aiutò Costantino ad uscire; poi quest'ultimo si diresse a sua volta verso poppa. L'elettricista Daniele Frattini, bergamasco, scampò la morte per uno scherzo del destino: era di guardia nel locale dinamo, proprio nella zona colpita, ma dovendo andare in bagno, aveva chiesto ad un collega di sostituirlo per cinque minuti mentre lui andava al gabinetto. Il siluro colpì proprio in quei cinque minuti, uccidendo il commilitone. Il capo elettricista Ditrè, al momento del siluramento, stava facendo colazione in mensa sottufficiali, assieme a dei colleghi; di lì a pochi minuti sarebbe iniziato il suo turno di servizio nella centrale elettrica. Ditrè e colleghi avvertirono un boato, e la nave sembrò sobbalzare

sotto i loro piedi; capirono subito che il Bolzano era stato silurato. Alcuni di essi si alzarono e si diressero verso la porta poppiera della mensa, che permetteva di uscire rapidamente in coperta (nei pressi del fumaiolo), ma si trovarono già di fronte alle fiamme dell'incendio. Coprendosi alla meglio, si

fecero strada tra le fiamme e riuscirono ad uscire, ma rimasero ustionati. Ditrè, invece, uscì dalla porta prodiera, che conduceva in un corridoio che portava sottocastello: lì le fiamme non erano ancora arrivate. Il fuoco impediva però di uscire dalla porta che dal sottocastello conduceva a sinistra, obbligando a proseguire verso prua; dai ponti inferiori accorrevano altri marinai che fuggivano dall'incendio.

Uno di essi aveva gli abiti in fiamme, il volto sfigurato: camminava alla cieca, e dopo pochi passi si accasciò a terra. Alla fine Ditrè si ritrovò nel sottocastello, all'estrema prua, insieme ad un'altra trentina di uomini; c'era una scala che portava in coperta, ma il relativo portello era chiuso. Era però apribile dall'interno, con dei dadi a farfalla; il primo uomo che salì sulla scaletta lo aprì ed uscì in coperta, mentre gli altri gli si accalcarono dietro per salire a loro volta e finirono con l'intrambiarsi a vicenda. Ditrè, che si era tenuto in disparte dalla massa, notò che vi era anche un altro portello, privo di scala (era usato per calare i viveri nella cambusa, che si trovava proprio lì), che conduceva in coperta, ma doveva essere aperto dall'esterno; riuscì a fare richiamare l'attenzione di altri uomini che si trovavano in coperta, e fece aprire il portello. La pressione della calca, al contempo, diminuì, e fu finalmente possibile salire sulla scala ed in coperta. Una volta sul castello, Ditrè e compagni si ritrovarono comunque isolati dal resto della nave: l'immenso incendio, infatti, avvolgeva tutte le strutture attorno al fumaiolo, ed impediva così di andare verso poppa. In coperta a prua si trovavano anche gli uomini che si erano trovati sul ponte di comando, che erano scesi in coperta passando per i finestrini e poi i tetti delle torri 1 e 2 da 203; parlavano di com'era avvenuto il siluramento. Solo più tardi, quando il vento fece cambiare posizione al Bolzano, facendo spostare le fiamme su un lato solo, Ditrè e gli altri poterono recarsi verso poppa e riunirsi al resto dell'equipaggio. Tutto il personale non addetto ai servizi di sicurezza stava infatti venendo radunato in coperta a poppa.



Il Bolzano fotografato verso le 9 del 13 agosto. La nave si sta progressivamente appruando, a causa dell'acqua imbarcata dallo squarcio aperto dal siluro sotto il torrione, oltre che per effetto dell'allagamento dei depositi munizioni prodieri, che è in corso; è visibile l'equipaggio radunato in coperta a poppa (g.c. STORIA militare)

La zona centrale del Bolzano era divenuta un vero inferno: le riservette dei cannoni da 100 mm e delle mitragliere avevano iniziato ad esplodere, ed anche la temperatura nei depositi munizioni prodieri da 203 mm stava salendo pericolosamente. Il torrione aveva dovuto essere evacuato, come detto, facendo scendere il personale in coperta a prua, passando sopra la torre n. 2. In sala macchine, il direttore di macchina Petrillo ed i suoi uomini lavoravano alacremente per rimettere in funzione le macchine: alle 8.20, a causa



Le sovrastrutture prodieri del Bolzano in preda alle fiamme (sopra, ANMI; sotto, da www.marina.difesa.it)

dell'inquinamento della nafta da parte dell'acqua imbarcata, si verificò una prima perdita di pressione della motrice poppiera; alle 8.45, essendo nuovamente aumentata la pressione, fu possibile rimettere in moto le macchine, ma un'ora più tardi si ebbe una nuova caduta di pressione a causa della mancanza di alimento in caldaia: le pompe di alimento della caldaia 9-10 erano andate in avaria, costringendo al suo spegnimento. Il fermo delle macchine comportò anche l'interruzione dell'erogazione dell'acqua alle manichette, e la temporanea inutilizzazione dei mezzi antincendio. Alle 10.15 fu possibile rimettere nuovamente in moto le motrici e compiere alcune manovre, ma dopo poco giunse l'ordine del comandante Mezzadra di non manovrare le macchine per alcun motivo per circa mezz'ora, durante la quale furono ordinate varie manovre dalla plancia. In mancanza di comunicazioni dirette tra motrice poppiera e caldaia, risultò difficile alla sala macchine di intendersi col personale delle caldaie; per questo, si verificarono rapide cadute di pressione ad ogni manovra. L'ultima manovra ordinata fu "macchine di sinistra indietro adagio", ma non fu possibile eseguirla. Per mancanza di acqua nelle casse di alimento, si dovette spegnere anche la caldaia 8. Intanto, come detto, il comandante Mezzadra ed i suoi ufficiali avevano dovuto abbandonare la plancia, invasa anch'essa dal fumo dell'incendio. Mezzadra non si perse però d'animo: diede ordine di allagare i depositi munizioni prodieri per evitare che, raggiunti dalle fiamme, potessero esplodere con conseguenze catastrofiche per la nave; agì con risolutezza e cercò in ogni modo di tenere l'equipaggio a bordo e portare la nave ad incagliarsi. Furono il capitano del Genio Navale Armando Traetta ed il capo meccani-

co di terza classe Crescenzo Magliocca ad eseguire l'ordine di allagare i depositi munizioni: Magliocca, un trentenne di Caserta, attraversò i locali invasi

dal fumo e lambiti dalle fiamme per cercare di raggiungere i maneggi degli allagamenti, ma non poté fare nulla perché le trasmissioni si erano inceppate; allora si calò nell'intercapedine adiacente il deposito munizioni e provvide manualmente all'allagamento. Ricevette poi la Medaglia d'Argento al Valor Militare (con motivazione: "Imbarcato su incrociatore in missione di

guerra, colpito da offesa nemica che provocava un grave incendio in alcuni locali caldaie e nella zona di batteria sovrastante ai depositi munizioni prodieri, assicuratosi, nella sua zona di sicurezza, del regolare funzionamento della timoneria, accorreva con sereno coraggio ed audacia per prestare la sua opera laddove maggiore era il pericolo. Venuto a conoscenza dell'urgente necessità di allagare i depositi munizioni minacciati dal fuoco, si prodigava ripetutamente per effettuare l'operazione e arditamente si portava attraverso locali già invasi dal fumo e lambiti dalle fiamme per raggiungere i maneggi degli allagamenti. Riuscito vano il tentativo a causa dell'inceppamento delle trasmissioni, non abbandonava l'impresa e, calatosi con sagacia e sangue freddo nell'intercapedine adiacente al deposito in pericolo, eseguiva sul posto con grande abilità professionale la manovra voluta"). Traetta, indossata una tuta ignifuga, entrò più volte nei locali invasi dalle fiamme, provvedendo all'allagamento dei depositi. Quasi soffocato dal fumo nel compiere questa operazione, non appena si riprese si unì ad altri membri dell'equipaggio intenti a rimuovere le riservette dei complessi secondari da 100/47, ormai raggiunte dalle fiamme, prima che esplodessero. Due degli uomini impegnati in questo pericoloso lavoro, il guardiamarina Franco Masante ed il secondo capo cannoniere puntatore scelto Pierino Lusani, persero la vita, uccisi dallo scoppio delle munizioni che stavano cercando di gettare in mare. Furono entrambi decorati alla memoria con la Medaglia d'Argento al Valor Militare (la motivazione fu, per Masante: "Imbarcato su unità colpita da offesa nemica che causava gravissime avarie e un violenta incendio

presso la riservetta delle munizioni da 100 mm, si slanciava per spegnere le fiamme con l'annaffiamento. Interrotta poi la tubatura d'acqua, con un dipendente apriva una riservetta più minacciata e già rovente, per togliere le munizioni a gettarle a mare. Quasi al termine della eroica e generosa fatica, una delle ultime cartucce esplodeva nella loro mani, uccidendo- li insieme" e per Lusani: "Imbarcato su unità colpita da raffica nemica, che causava gravissime avarie e un violento incendio presso la riservetta delle munizioni da 100 mm, al seguito di un ufficiale si slanciava per spegnere le fiamme con l'innaffiamento. Interrotta poi la tubatura d'acqua, con l'ufficiale stes-



Il Bolzano in preda agli incendi (da www.histarmar.com.ar)

so apriva una riservetta già rovente per togliere le munizioni e gettarle a mare. Una delle ultime cartucce esplodendo, uccideva assieme i due generosi"). Per contrastare lo sbandamento, il direttore di macchina Petrillo dispose un'operazione di bilanciamento con lo spostamento di nafta e lo scarico di acqua di riserva laterale per le caldaie; tali provvedimenti riuscirono, sulle prime, ad azzerare quasi del tutto lo sbandamento, ma l'aggravarsi degli allagamenti a prua, con l'inondazione di altri locali (in tutto furono almeno cinque i compartimenti prodieri allagati), comportò un nuovo aumento dello sbandamento. Il Bolzano aveva quattro compartimenti contigui allagati, uno in più del numero di compartimenti adiacenti allagati a cui la nave sarebbe potuta sopravvivere secondo le specifiche di progetto. Nel mentre i cacciatorpediniere della Squadriglia «Aviere», incaricati di dare assistenza e protezione alle navi colpite, iniziarono a stendere cortine fumogene e bombardare l'attaccante con bombe di profondità: dalle 8.09 alle 16.40 vennero lanciate ben 105 bombe di profondità, anche se l'Unbroken, allontanandosi lentamente alla profondità di 39 metri, riuscì a far perdere le proprie tracce già alle nove (la caccia vera e propria durò tre quarti d'ora, dopo di che i cacciatorpediniere si limitarono a gettare bombe di profondità di tanto in tanto, a scopo precauzionale). Il sommergibile se la cavò con danni superficiali, subiti durante i primi 40 minuti di caccia, che Mars ritenne piuttosto accurata. L'Aviere ed il Geniere cercarono di prestare assistenza al Bolzano e di prenderlo a rimorchio; per tre volte, nel ricordo di Vincenzo Costantino, un cacciatorpediniere lanciò all'incrociatore colpito un sacchetto con cui recuperare lo spesso cavo d'acciaio che passava al Bolzano per rimorchiarlo, ma ogni volta il cavo si spezzò. La nave era fortemente appruata, e l'incendio divampava furioso: tra l'ac-

qua che entrava dalla grossa falla aperta dal siluro sotto il torrione, e quella giocoforza immessa nei depositi munizioni per scongiurarne l'esplosione, la galleggiabilità del Bolzano appariva sempre più compromessa. Verso le dieci, i due cacciatorpediniere riuscirono finalmente a prendere il Bolzano a rimorchio: l'Aviere da prua, il Geniere da poppa.

La nave continuava progressivamente ad appruarsi e sbandare sulla sinistra, ormai in serio pericolo di affondamento, inducendo il comandante Mezzadra a decidere di tentare di raggiungere un basso fondale e qui portarla ad adagiarsi. Nel tentativo

di far accostare il Bolzano, uno dei cavi di rimorchio si spezzò, e lo sbandamento dell'incrociatore aumentò ancora di più (circa 15°): parve allora che il Bolzano, sempre più basso sull'acqua, stesse per affondare da un momento all'altro. Il comandante Mezzadra si recò a poppa e, nel ricordo del trombettiere Costantino, gridò ai suoi uomini: "Marinai del Bolzano, a chi il Bolzano?" cui i marinai risposero in coro "A noi"; poi lo scambio proseguì con "Saluto al re" e la risposta "Viva il re", "Saluto al duce" e la risposta "A noi", finché Mezzadra concluse con l'ordine: "Abbandonate la nave". Erano le 10.55. L'ordine fu eseguito; nella confusione che poteva regnare in un momento del genere, dove non si sapeva chi fosse morto, ferito, illeso o intrappolato, parte dell'equipaggio salì su zattere e zatterini o si gettò semplicemente in acqua, cercando di allontanarsi il più rapidamente possibile dal Bolzano, perché la nafta fuoriuscita dai serbatoi colpiti ricopriva la superficie del mare tutt'intorno alla nave, e poteva prendere fuoco da un momento all'altro. La maggior parte di questi naufraghi venne recuperata dall'Aviere. Il Geniere, intanto, manovrò per affiancarsi al Bolzano e trasbordare il personale che era ancora a bordo: in questo modo, la maggior parte dell'equipaggio dell'incrociatore poté essere trasferita sul Geniere. Tra di essi vi erano il comandante Mezzadra, il comandante in seconda Fe' d'Ostiani, il direttore di macchina Petrillo ed il capitano G.N. Traetta. Anche il capo elettricista Ditrè fu tra quanti trasbordarono sul Geniere. Dalla sua zattera, Vincenzo Costantino avvistò improvvisamente il commilitone ed amico Vincenzo Barbera, che annaspava smarrito tra le onde, alla ricerca di qualcosa a cui aggrapparsi. Costantino si tuffò immediatamente in mare, raggiunse Barbera e lo sospinse verso l'alto, aiutandolo ad aggrapparsi alla zattera. continua....

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



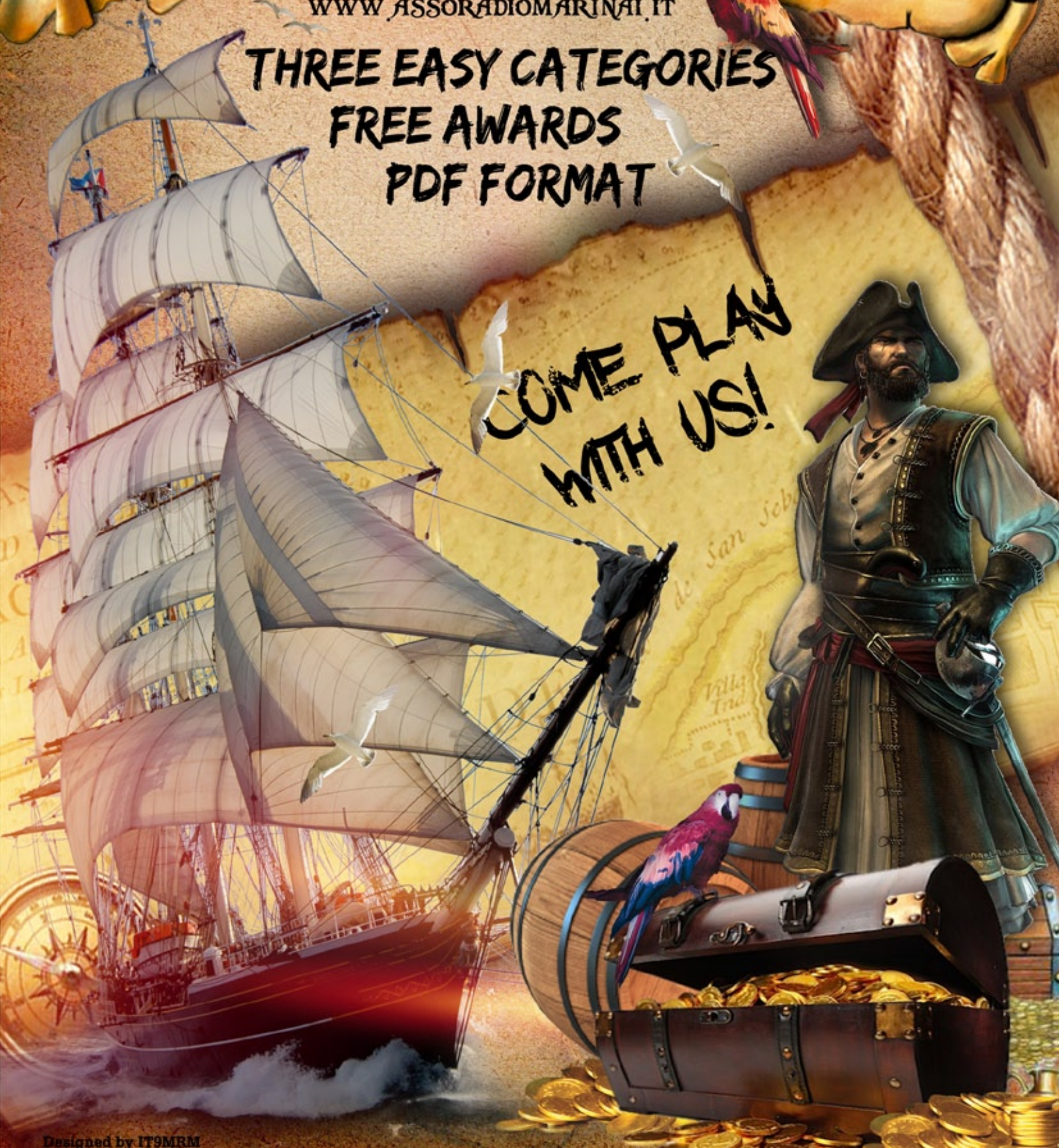
INTERNATIONAL MARITIME MOBILE AWARD

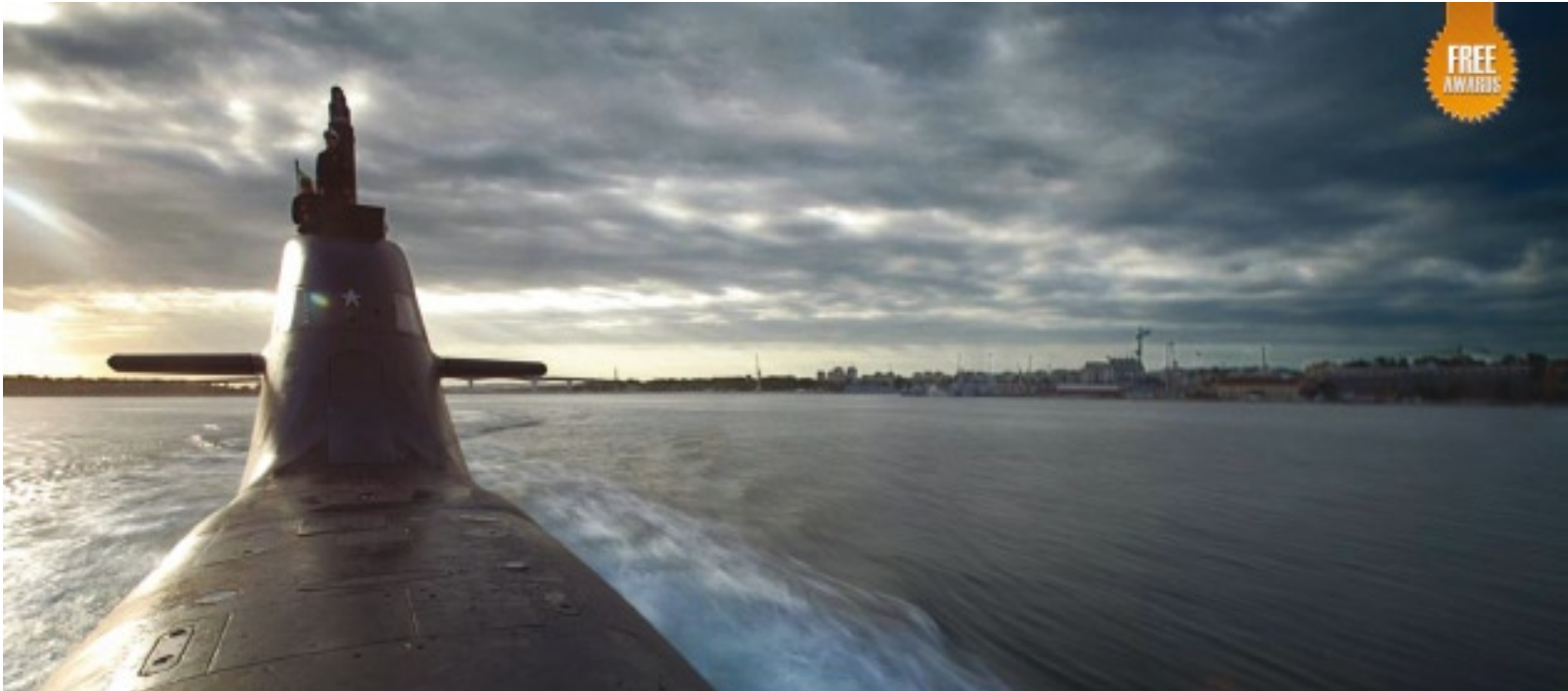


WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

**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.



8SØHRA

Mozambique Channel

C91UT/MM

GB175PO
TM175

FINNISH SUBMARINE VESIKKO

* IN ACTIVE SERVICE BETWEEN 1931-1944 *

INTERNATIONAL MUSEUM SHIPS WEEKEND

OH2AN

PENRHYN ATOLL NORTHERN COOK ISLANDS

ZKINCP

DL 8 BBW

ITALIAN RADIO
IT9

CENTURY OF UNDERWATER
100 KEY MONUMENTS Q10

UE101



NISHINOMIYA JAPAN

JA3YPL

JCC#2705 PM74HR

FURUNO AMATEUR RADIO CLUB

MARINE ELECTRONICS
FURUNO
URL: <http://www.furuno.co.jp/>

G3ZNV M/M



DF4BV
Heinz Möller - Nordende 34 - D-21782 Borkum - BOK K32

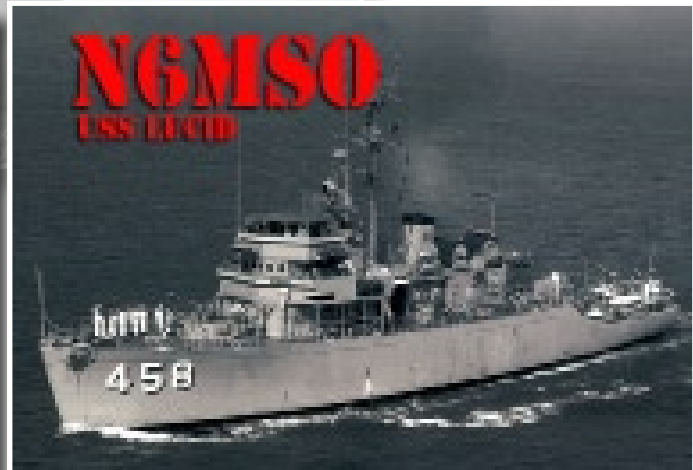
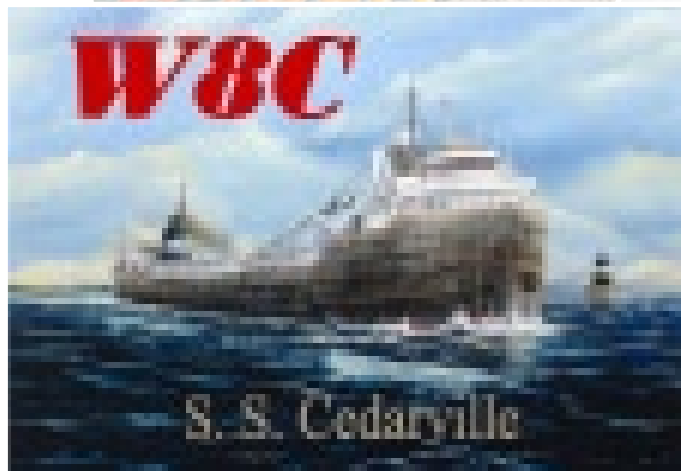


FOTO STORICHE

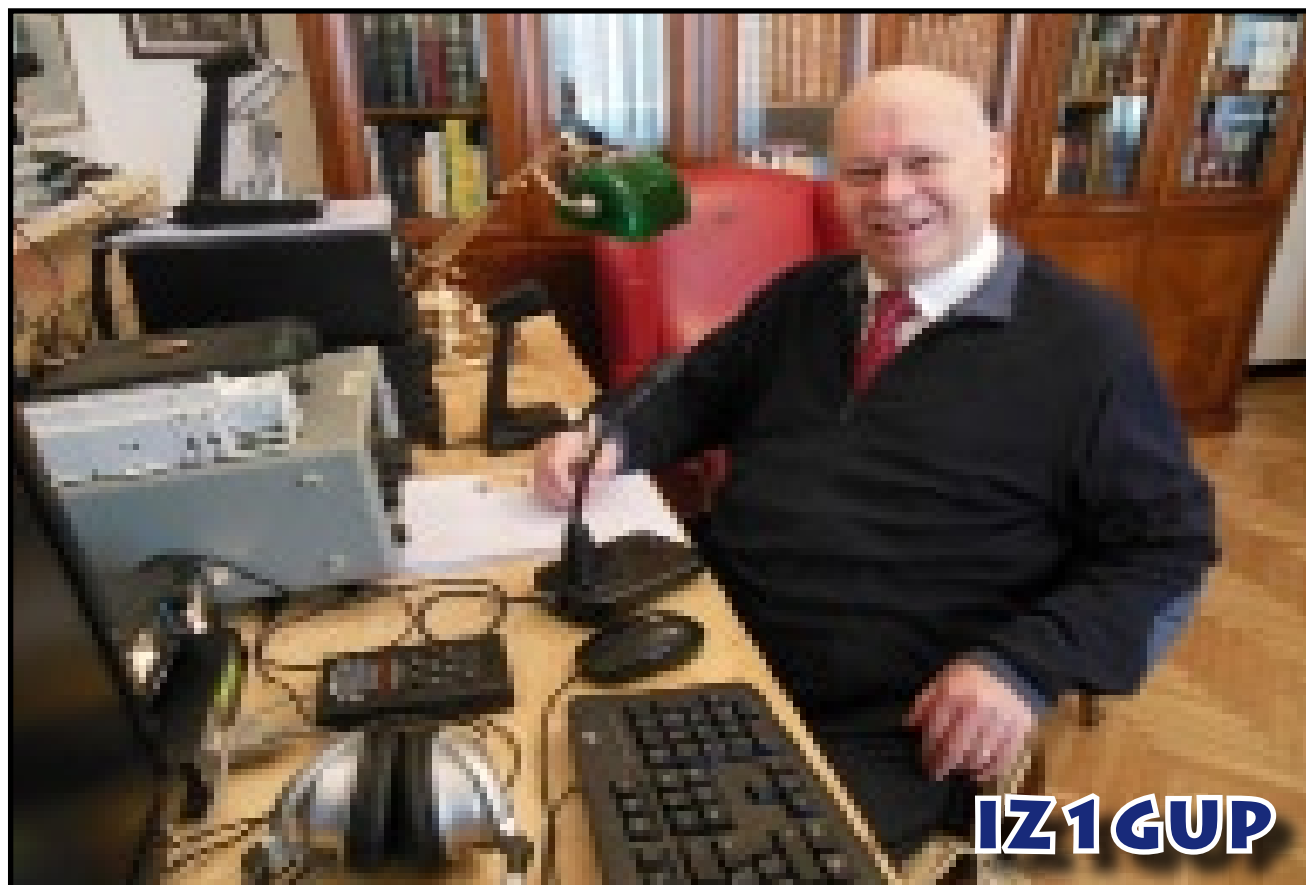


Nave Cisterna VOLTURNO (1937 - 1976)



Rimorchiatore Porto Fossone (1937 - 1973)

LA STAZIONE RADIO DI....



LA QSL DEI SOCI....





IW9HQZ

PORTO EMPEDOCLE (AG) - SICILY ISLAND - ITALY



CQ ZONE 15
ITU ZONE 28
WW LOC. JM67SG



EU - 025

CALENDARIO EVENTI 2017



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)"

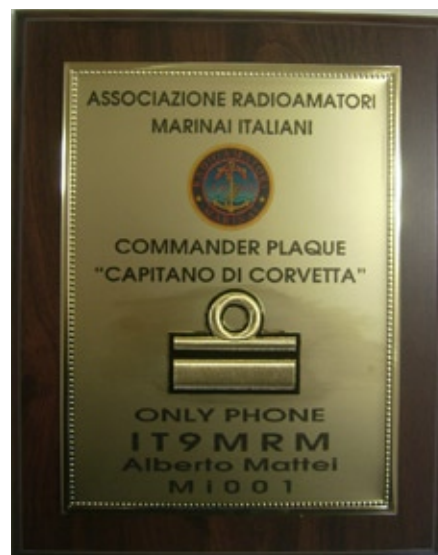
SOTTOCATEGORIE

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!



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it



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

ARMIGADGET & 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
ARMIGADGET
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





dal 9 al 24 settembre

2017

CONTEST DELLE STAZIONI RADIO NAVALI"

ITALIAN NAVY
SHIP RADIO STATION
Award



ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2017 - REGOLAMENTO

di Alberto Mattei, Coordinatore Nazionale ARMI

Il Diploma A.R.M.I. denominato "**ITALIAN NAVY SHIP RADIO STATIONS**" è stato ideato per ricordare le Stazioni Radio Navali della Marina Militare Italiana dal 1960 ad oggi ed incentivare le radiocomunicazioni in tutti i modi con tutte le stazioni radioamatoriali. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. La stazione Jolly per questo evento sarà **II8IHBC – NAVE VESUVIO**.

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 09 settembre 2017 (00:00 UTC) e si concluderà il 24 settembre 2017 (24.00 UTC).

STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni:

- Stazioni con nominativo speciale in rappresentanza delle Stazioni Radio Navali della Marina Militare (vedasi elenco riportato sul sito <http://www.assoradiomarinai.it>);
- Stazioni iscritte all'A.R.M.I.;
- Stazioni iscritte ad altri Naval Clubs;
- Stazioni indipendenti.

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW - SSB – DIGI

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO

QSOs (HRD) con la IT Navy Ship Radio Station "JOLLY" valgono 25 punti (tutti i modi);
QSOs (HRD) con IT Navy Ship Radio Stations valgono 15 punti (tutti i modi);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs members valgono 5 punti (CW);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs members valgono 3 punti (PSK31 / RTTY);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs members valgono 2 punti (SSB);
QSOs (HRD) con INDIPENDENT stations valgono 1 punto (SSB-CW-DIGI);

N.B. : Tutte le stazioni (ARMi, stazioni navali e la stazione JOLLY), possono essere collegate una sola volta al giorno per ogni singolo MODO di emissione e le stesse per tutto il periodo della gara.

Le stazioni INDIPENDENT solo una volta. Non saranno presi in considerazione tutti i collegamenti doppi.

MOLTIPLICATORE

per ogni "Ship Radio Stations" collegata.

Es. Se al termine della gara ho collegato in tutto 5 stazioni radio navali diverse, il mio risultato devo moltiplicarlo per 5.

PUNTI DIPLOMA

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

Stazioni Italiane : 30 punti;

Stazione Europee: 20 punti;

Stazioni extra-Europee: 10 punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW / PSK31-RTTY : CQ CQ DE II8IHBC II8IHBC AWARD IT NAVY SHIP RADIO STATIONS K

SSB : CQ CQ da II8IHBC – CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI RADIO NAVALI DELLA MARINA MILITARE ITALIANA – .

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni Radio Navali passeranno i rapporti RST.

Le stazioni A.R.M.I. passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione (MI#)

Le stazioni NAVAL (*) passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione corrispondente al proprio club (MF# - IN# - RN#....).

CATEGORIE

Sono previste tre categorie :

"NAVAL" per le stazioni ARMI e gli appartenenti ad altri Naval Club (*)

"INDIPENDENT" per tutti gli altri OM

"SWL"

SOTTOCATEGORIE

Sono previste tre sottocategorie:

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

"PHONE" (SSB)

"MORSE" (CW)

PREMI

La stazione che avrà ottenuto il punteggio più elevato in assoluto, indipendentemente che sia un NAVAL o un INDIPENDENT, riceverà un premio donato dalla ditta "PRINTED.IT" dei Fratelli Bonanno (<http://www.printed.it>) (consiste in una stampa gratuita di 1000 QSL fronte retro a colori – il fronte sarà plastificato lucido);

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

Per gli SWL è prevista una sola Sottocategoria (MIXED);

Per le stazioni "Ship Radio Station", saranno premiati il I°, II° e III° posto con una coppa.

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

A tutti i partecipanti (se richiesto) sarà inviato un "attestato di partecipazione" in formato PDF (o jpg).

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all'Award manager :

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

La richiesta dell'award deve avvenire via posta (elettronica), farà fede il log inserito. Il richiedente per partecipare alla gara, deve inviare un contributo di € 10,00 oppure \$ 15,00 (USD). Questo darà diritto a ricevere l'Award in formato cartaceo (con relativa posizione di classifica, modo di partecipazione e punteggio finale) ed a concorrere per il premio finale (il contributo deve essere versato al termine della gara e non oltre il termine prefissato).

LOGS

Devono essere in formato ADIF/CBR/TXT/DOC. E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.

Tutti i logs saranno censiti tramite il foglio elettronico per la gestione del diploma, questo sarà l'unico programma ufficiale per poter stilare la classifica.

E' di massima richiesto a tutti di utilizzare il "Foglio Elettronico per il calcolo del punteggio", scaricabile dal sito web dell'A.R.M.I. (<http://www.assoradiomarinai.it>)

Tutti i log che riporteranno delle incongruenze, saranno esclusi dalla classifica ed inseriti nella lista dei Control Log.

Le stazioni italiane che lo desiderano, potranno inviare il contributo per il Diploma tramite le seguenti modalità:

- via "POSTEPAY" 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto;

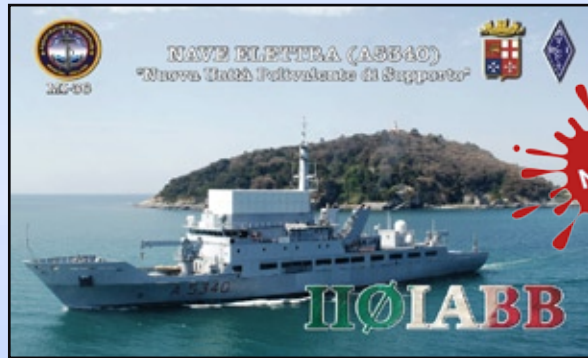
- via "PAYPAL" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com

- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il 30. 11. 2017.





Tuo Padre è un "Marinaio"



Un bambino chiede: *"mamma che è un marinaio?"* Davanti al dubbio, la mamma gli risponde *"è quell'uomo che non ha orari di lavoro, è colui che non ha il Natale, è quell'uomo che non ha un anno nuovo, che non festeggia compleanni né feste, che non ha estati, né inverni, che non abbraccia i suoi cari nei momenti difficili. Per lui tutti i giorni sono uguali, è come la Bandiera Nazionale, si lava con la pioggia e si asciuga con il sole... è colui che non ti vede crescere e non vede passare i tuoi anni. È colui che ha come amica il buio della notte, le stelle con cui condivide i suoi problemi e nelle notti più fredde, i suoi pensieri, è colui che non risponde alla sua famiglia, perché deve occuparsi degli altri, è colui che dorme meno di chiunque altro nel corso della sua vita e sa già che morirà prima degli altri, stanco e senza amici. È colui che quando serve si converte in dottore, psicologo, meccanico, dizionario, guida e persino semaforo degli altri."*

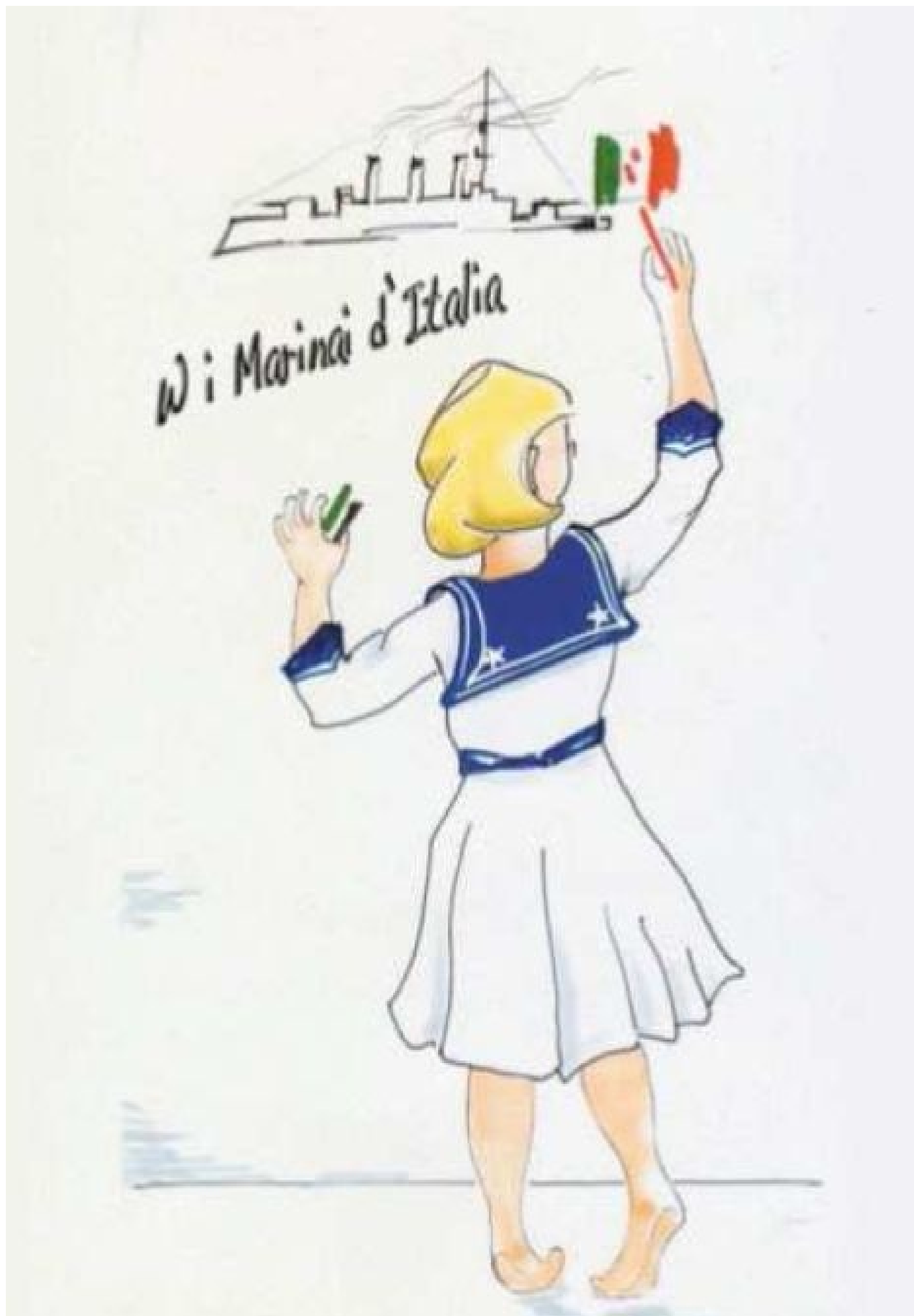
È quello che si commuove per un pensiero, una frase, una canzone o per orgoglio. Ma non lo da mai a vedere, non può, perché quello che fa vedere all'esterno è forza per gli altri. È quello che mostra la tua foto, e dice orgogliosamente questo è mio figlio. E quando nessuno lo vede, carezza i suoi pensieri, abbraccia qualche foto e piange".

Poi la mamma, con le lacrime agli occhi, abbraccia il bambino e gli dice: *"Per questo ci godremo questa giornata da soli, ma orgogliosi. Perché... tuo padre è un marinaio!"*



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





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



QUARTA EDIZIONE

ENIGMA RELOADED

INTERNATIONAL EVENT



AWARD



DAL 22 AL 30 SETTEMBRE 2017
NOTTE EUROPEA DEI RICERCATORI

LA RICERCA SCIENTIFICA E' CODIFICARE
I MISTERI E I SEGRETI DELLA NATURA

LA COMPETIZIONE TRA ENIGMA ED ULTRA HA APERTO LE
PORTE ALL'ERA DELLA RICERCA INFORMATICA.

WWW.ENIGMA-RELOADED.IT



ENIGMA RELOADED INTERNATIONAL EVENT

4^a edizione – dal 22 Settembre al 30 settembre 2017

Premessa

L'Evento Enigma nasce nel 2014, da un'idea sviluppata in collaborazione tra il Museo Tecnico Navale di La Spezia e l'Associazione Culturale Rover Joe di Fidenza (PR), quale evento di approfondimento legato ad una mostra sulla Crittografia organizzata in occasione della Notte Europea dei Ricercatori; per la sua realizzazione è risultata determinante la collaborazione di alcune sezioni dell'Associazione Radioamatori Italiani (A.R.I.).

L'evento ha visto il concorso diretto nell'organizzazione da parte di ulteriori associazioni e istituzioni culturali italiane ed estere, nonché una vasta partecipazione a livello internazionale.

Scopo dell'evento è di richiamare l'attenzione generale, in particolare dei giovani, sull'importanza della ricerca scientifica e della crittografia nella storia e nel mondo attuale, nonché del ruolo svolto dalla macchina cifrante Enigma nel corso della Seconda Guerra Mondiale, utilizzando un mezzo comunemente diffuso come la radio e la capillarità territoriale internazionale dei radioamatori.

Progetto e realizzazione

Coordinamento e indirizzo

Museo Tecnico Navale della Spezia

Organizzatori:

Museo Tecnico Navale della Spezia

Associazione Culturale Rover Joe – Fidenza (PR)

A.R.I. - Associazione Radioamatori Italiani Sezione di Fidenza

A.R.M.I. - Associazione Radioamatori Marinai Italiani

Presentazione

Gli organizzatori dell'Evento Enigma si prefiggono di promuovere la storia della macchina cifrante Enigma, del suo ruolo nella Seconda Guerra Mondiale e di quanti hanno concorso alla sua decifratura, attraverso la massima attività radioamatoriale e la partecipazione del massimo numero di Stazioni Attivatrici, di promuovere l'organizzazione di conferenze e attività legate alla macchina Enigma e alla crittografia.

Si intendono per Stazioni Attivatrici le stazioni presenti presso gli Organizzatori e le stazioni radioamatoriali abbinate a macchina Enigma reale che si saranno registrate sul sito ufficiale dell'evento www.enigma-reloaded.it (elenco A), secondo le modalità nel seguito indicate.

L'Evento Enigma 2017 si svolgerà in due fasi:

- In data **30 Settembre** avverrà lo scambio di messaggi, "codificati" per mezzo della macchina cifrante "ENIGMA", in modalità telegrafica "CW" tra le Stazioni Attivatrici e i radioamatori partecipanti dotati di macchina cifrante Enigma virtuale o emulata che si saranno registrati nell'apposita categoria sul sito ufficiale dell'evento: www.enigma-reloaded.it (elenco B); il coordinamento dell'attività sarà a cura del Museo Navale della Spezia e dell'Associazione Rover Joe.

- **dal 22 al 29 settembre 2017** è organizzato un contest radioamatoriale in "chiaro" che attirerà l'attenzione sull'attività del 30 Settembre, durante il quale le Stazioni Attivatrici saranno attive secondo le modalità riportate nel presente documento; il coordinamento dell'attività sarà a cura della Sezione ARI di Fidenza.

Nel rispetto del Codice delle Comunicazioni elettroniche in materia radioamatoriale (nella fattispecie l'art. 134 del D.Lgs. 259/2003 e s.m.i.), come nelle passate edizioni sul sito web ufficiale dell'evento www.enigma-reloaded.it saranno indicati i contenuti del suddetto messaggio "codificato" e del settaggio della macchina Enigma, in modo che la trasmissione del messaggio sia solo fittiziamente criptata (cioè in codice chiarificato) e dunque perfettamente intellegibile in ogni parte da tutti coloro che si porranno all'ascolto della trasmissione.

Sarà inoltre data pubblicità dei siti web dove è possibile scaricare SW emulatori della macchina Enigma correttamente funzionanti e del loro utilizzo.

La manifestazione ha ottenuto il nulla osta da parte del Ministero dello Sviluppo Economico.

Allegato 1 : Modalità Organizzative.

Allegato 2: regolamento del Diploma Enigma e del rilascio dei Certificati di partecipazione.

Allegato 3: impostazione della macchina Enigma per lo svolgimento dell'evento.

Allegato 1

MODALITA' ORGANIZZATIVE

Il sito web ufficiale dell'evento è www.enigma-reloaded.it; su di esso saranno pubblicate tutte le informazioni utili per partecipare all'evento e le graduatorie finali.

Il Museo Tecnico Navale svolgerà opera di coordinamento e indirizzo nei confronti degli enti coorganizzatori per le attività connesse all'organizzazione e alla realizzazione dell'evento ed ospiterà una stazione radioamatoriale presso la sua struttura.

L'Ass. Culturale Rover Joe definirà il settaggio della macchina cifrante e renderà disponibile una macchina cifrante reale per la stazione presso il Museo Tecnico Navale.

La Sezione A.R.I. di Fidenza (PR) definirà le procedure radioamatoriali e gestirà il sito web ufficiale dell'evento, fungendo da collettore di tutte le informazioni utili alla partecipazione.

Tutte le altre entità partecipanti collaboreranno nella promozione e gestione dell'evento in stretto contatto con il Museo Tecnico Navale per gli aspetti generali e con la Sezione ARI Fidenza per le attività radioamatoriali.

L'A.R.M.I. si occuperà del calcolo dei punteggi per la compilazione della graduatoria finale e la realizzazione grafica del diploma; i diplomi di partecipazione saranno inviati in formato elettronico a tutti i partecipanti che lo richiederanno; ai primi tre classificati di ogni categoria saranno inviati speciali attestati in formato elettronico. Potrà essere previsto l'invio di un certificato di partecipazione in formato cartaceo (a pagamento) per chi lo richiedesse.

Il **30 Settembre**, giornata clou dell'evento, si svolgerà lo scambio di messaggi in modalità telegrafica (CW) in codice chiarificato tra le Stazioni Attivatrici e le stazioni radioamatoriali dotate di macchina Enigma emulata/virtuale, che si saranno registrate nell'elenco B sul sito ufficiale www.enigma-reloaded.it e procederanno allo scambio di messaggi codificati.

Il corpo del messaggio scambiato sarà composto dall'indirizzo del sito ufficiale dell'evento seguito da "Notte Europea dei Ricercatori" e dalla sigla dei rotori e del riflettore (A) impiegati; a questo seguirà una parte codificata, che inizierà con la parola in chiaro "inizio" seguita dal seguente testo maiuscolo in codice codificato "ENIGMA EVENT 2017 - INTERNATIONAL - FOURTH EDITION ITALY", e si concluderà con la parola in chiaro "fine", come nell'esempio seguente: www.enigmareloaded.it - notte europea dei ricercatori - rotori xyz - rifl A - inizio ENIGMA EVENT 2017 - INTERNATIONAL - FOURTH EDITION ITALY fine dove la sola parte in codice chiarificato sarà quella indicata in maiuscolo nell'esempio.

L'evento del **30 Settembre** si concluderà con un messaggio di saluto e ringraziamento in chiaro a tutti i partecipanti e alle stazioni in ascolto, inviato dagli Organizzatori.

Le stazioni radioamatoriali (italiane ed estere) che si iscriveranno come "Stazioni Attivatrici" garantiranno la propria operatività radio anche **dal 22 al 29 settembre**, per consentire ai partecipanti di accumulare punteggi utili per la classifica finale (vedi Allegato 2).

Si invitano tutti gli Organizzatori a dare da subito pubblica evidenza dell'evento ai loro contatti e sui siti di riferimento; tutte le Stazioni Attivatrici sono invitate ad organizzare dimostrazioni e conferenze aperte al pubblico sulla macchina Enigma, sulla sua storia e sulla crittografia, nell'intervallo delle date di svolgimento dell'evento, dandone informazione sul sito ufficiale.



REGOLAMENTO "DIPLOMA ENIGMA"
22 – 29 settembre 2017**PERIODO DI SVOLGIMENTO**

Il Diploma avrà inizio il 22 settembre alle 07 UTC e terminerà venerdì 29 settembre alle 23.59 UTC in concomitanza con la NOTTE EUROPEA DEI RICERCATORI. Il programma completo dell'evento è consultabile sul sito www.enigma-reloaded.it

PARTECIPAZIONE

Al conseguimento del Diploma possono partecipare tutte le stazioni di radioamatore del mondo, le quali devono effettuare il maggior numero possibile di QSO con le Stazioni Attivatrici, secondo le regole di seguito riportate.

L'elenco ufficiale delle Stazioni Attivatrici (elenco A) sarà pubblicato sul sito www.enigmareloaded.it entro il 15 Settembre. Le categorie di partecipazione al Diploma sono unicamente la categoria OM e la categoria SWL, ognuna delle quali avrà una propria classifica indipendente.

Le Stazioni Attivatrici non competono né per il Diploma né per le classifiche, ma riceveranno uno speciale attestato di partecipazione.

Come precedentemente definito ogni Stazione Attivatrice prevede la presenza di una macchina Enigma originale (non necessariamente funzionante). All'atto della richiesta di iscrizione tra le Stazioni Attivatrici (elenco A) dovrà essere specificato il nome del museo o entità culturale in cui è custodita la macchina alla quale è abbinata la stazione. Nel caso di collezionisti privati sarà sufficiente indicare la provincia di appartenenza; ulteriori dettagli saranno graditi ma non indispensabili.

REGOLE PER I QSO

I collegamenti/ascolti possono avvenire in tutte le bande HF 10-12-15-17-20-30-40-80-160 metri esclusivamente nei modi di emissione SSB CW RTTY PSK31 SSTV.

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

Il QSO sarà valido una volta scambiati i rapporti RST convenzionali.

Ogni Stazione Attivatrice potrà essere collegata una volta sola al giorno per ogni modo di emissione e per ogni banda, per tutto il periodo della gara.

E' consentito l'uso di segnalazioni (spots) mediante Packet Cluster, con la sola limitazione del divieto di "self spotting" da parte delle stazioni attivatrici.

PUNTI PER QSO/HRD E MOLTIPLICATORI

Ogni QSO con le stazioni attivatrici vale 1 punto. Sono considerati moltiplicatori i singoli nominativi delle Stazioni Attivatrici.

Esempio di calcolo del punteggio: 10 QSO con IO4ENG, 25 QSO con II2ENG, 7 QSO con SP0ENIGMA: totale punti/QSO 42, moltiplicatori 3, punti complessivi 126.

PUNTI DIPLOMA

Per ottenere il diploma, gli OM e SWL partecipanti dovranno totalizzare il seguente punteggio minimo:

Stazioni italiane ed europee: 16x(n.stazioni attivatrici) punti

Stazioni extraeuropee: 8x(n.stazioni attivatrici) punti

CLASSIFICHE E PREMI

Le classifiche finali saranno pubblicate a fine evento sul sito www.enigma-reloaded.it. Le prime 3 stazioni classificate OM e SWL riceveranno speciali attestati in formato elettronico. Ogni stazione che abbia raggiunto il punteggio minimo (di cui al punto precedente) riceverà via email il Diploma Enigma.

Le decisioni del Comitato preposto al controllo dei log ai fini delle classifiche e del rilascio dei diplomi sono insindacabili.

Tutti i partecipanti che non si atterranno alle norme del presente regolamento saranno squalificati.

INVIO DEL LOG

I log per la stesura delle classifiche dovranno pervenire entro e non oltre il 30 ottobre 2017 via email al seguente indirizzo: award@enigma-reloaded.it

Il log dovrà essere inviato utilizzando il log elettronico predisposto allo scopo, sul sito www.enigmareloaded.it alla voce "log per Diploma Enigma".

NOTE CONCLUSIVE

Tutto quanto non espressamente indicato nel presente regolamento, le integrazioni e informazioni supplementari che dovessero rendersi necessarie, saranno pubblicate sul sito web ufficiale www.enigma-reloaded.it tramite il quale potranno anche essere richiesti chiarimenti sull'attività.

Faranno fede inoltre la prassi comune e le consuetudini abitualmente adottate nell'ambito delle competizioni radioamatoriali.



ALLEGATO 3

IMPOSTAZIONE MACCHINA ENIGMA

Scopo di questa nota è definire le modalità di utilizzo delle macchine Enigma in occasione della giornata conclusiva dell'evento Enigma. La nota viene stilata tenendo conto della tipologia di cimelio prevalentemente presente presso Musei e privati nonché degli emulatori disponibili in rete.

Viene considerato anche il caso in cui si voglia ricorrere alla codifica/decodifica manuale dei messaggi senza l'utilizzo della macchina cifrante reale o emulata.

La tipologia di macchine originali nella disponibilità di istituzioni e privati, tranne rarissimi casi, appartiene alle tipologie I, M3 e M4, che furono progettate e realizzate in modo da permettere piena compatibilità di comunicazione tra le Forze Armate germaniche e entità civili correlate. Esse sono in genere configurate con 3 o 4 rotori e sono compatibili tra loro.

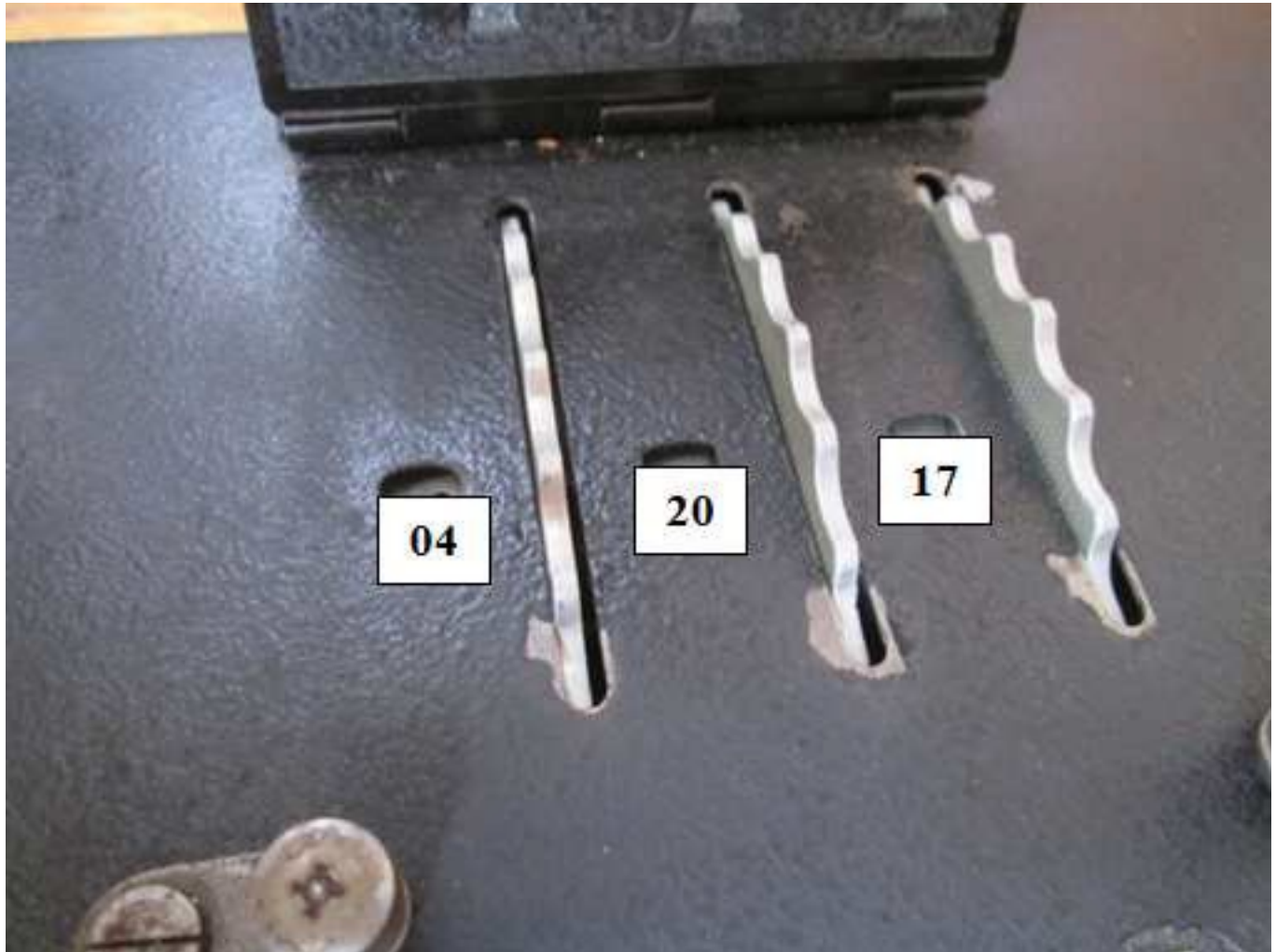
Ogni postazione partecipante alla giornata conclusiva dell'evento Enigma sarà costituita da una stazione radioamatoriale in unione a una macchina Enigma reale o virtuale/emulata. Per i motivi esposti nel seguito è consigliabile anche la disponibilità di un computer con accesso in rete.

Sarà eseguita una impostazione semplificata rispetto alle reali procedure seguite dalle Forze Armate tedesche. Il codice di posizionamento iniziale dei rotori (Grundstellung) sarà per tutti uguale e relativo alla data dell'Evento Enigma: quarta edizione 2017 e cioè:

04 - 20 - 17

in caso di rotori numerici o D - T - Q in caso di rotori alfabetici (secondo il formato data in uso in Italia, foto 1).

Foto 1



Macchina Enigma reale

In fase di codifica i rotori disponibili dovranno essere posizionati in ordine numerico crescente da sinistra a destra, (ad esempio II, IV, V oppure I, III, IV,...) e saranno preventivamente preparati manovrando il cavaliere del "Ringstellung" in modo da fare coincidere le scritte 01 o A (a seconda del tipo di macchina) dell'anello alfanumerico con il simbolo dell'aquila (foto 2).



Dopo avere chiuso lo sportello della macchina si ruotano le ghiera dei rotori in modo da leggere da sinistra verso destra i valori 04, 20 e 17, oppure D, T e Q (foto 1, Grundstellung). Nelle macchine a quattro rotori il primo a sinistra si posiziona su 01 o A.

Non si farà uso di alcun cavo elettrico nel quadro delle spine (Stecker) presente solo nelle unità militari.

Composizione del messaggio codificato

Le lettere ottenute a seguito della codifica di un messaggio in chiaro verranno trasmesse in gruppi di lettere in modalità PARIS, (detta anche "CONVENUTO" = messaggio in codice composto da gruppi di cinque lettere).

Codifica e decodifica

Per la conversione da messaggio codificato a testo in chiaro l'impostazione della macchina sarà identica a quella sopra descritta se si dispone degli stessi rotori della trasmittente. Come già detto i messaggi originati dalla postazione trasmittente verranno codificati con i rotori disponibili, la cui numerazione sarà indicata in chiaro nel messaggio (così come descritto in altra parte di questo documento) unitamente alla indicazione del tipo di riflettore (ETW) presente (A, B ecc ecc). Per la decodifica dei messaggi con macchina reale, qualora trasmittente e ricevente non dispongano degli stessi rotori, si potrà ricorrere ai numerosi simulatori Enigma in rete tramite computer, quale il decodificatore al sito <http://enigmaco.de/enigma/enigma.html>.

Sempre in rete sono disponibili utili informazioni tecniche (Enigma rotors details) con le quali decodificare manualmente i messaggi, così come sarà possibile realizzando uno dei simulatori cartacei disponibili in rete: Paper Enigma.



157° ANNIVERSARIO INCONTRO STORICO DI TEANO

della sezione ARMI Calvi Risorta



REGOLAMENTO

Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo.

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 23 ottobre 2017 (00:00 UTC) e si concluderà il 29 ottobre 2017 (24.00 UTC).

STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni:

- Stazione Jolly – **IQ8XS**
- Tutte le stazioni iscritte alla sezione **ARMI di Calvi Risorta (*)**:
IK8TEO - IU8CEU - IZ8XXE - IU8CEE - IU8FRF - IU8FRE - IZ8GNR - IZ8IJO - IU8FSU - IZ8KVV
IZ8IAZ - IU8EQF - IU8HYJ - IU8GUZ - IZ8ESP - IU8EPK - IU8AEY - IU8HSE - IU8FUL - IU8EZU
IZ8EZV - IZ8QNF - IU8HVA - IK8FIQ - IZ8DFO - IK2GPQ
- Tutte le stazioni iscritte all'ARMI;
- Stazioni indipendenti.

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW – SSB - DIGI

BANDE

20 - 40 - 80 mt

PUNTI QSO

- QSOs (HRD) con la stazione "JOLLY" vale **25 punti**;
- QSOs (HRD) con le stazioni della sezione ARMI di Calvi Risorta valgono **10 punti** (tutti i modi);
- QSOs (HRD) con le stazioni ARMI valgono **5 punti - CW**;
- QSOs (HRD) con le stazioni ARMI valgono **3 punti - PSK31 / RTTY**;
- QSOs (HRD) con le stazioni ARMI valgono **2 punti - SSB**;
- QSOs (HRD) con tutte le stazioni INDIPENDENT valgono **1 punto**

N.B. : *Tutte le stazioni (JOLLY, ARMI e INDIPENDENT) possono essere collegate una sola volta al giorno per ogni MODO e BANDA di emissione e le stesse per tutto il periodo della gara.*

Non saranno presi in considerazione tutti i collegamenti doppi.

(*) Le stazioni ARMI della sezione di Calvi Risorta saranno solo attivatori e non possono concorrere alla gara.

PUNTI DIPLOMA

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

Stazioni Italiane : 30 punti;

Stazione Europee: 20 punti;

Stazioni extra-Europee: 10 punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW: CQ CQ DE I..... AWARD 157 ANNIVARSARIO INCONTRO TEANO K

SSB : CQ CQ da I..... - CHIAMATA PER IL DIPLOMA RELATIVO AL 157 ANNIVERSARIO STORICO INCONTRO TEANO.

RAPPORTI E NUMERI

Le stazioni A.R.M.I. passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione (MI#)

CLASSIFICHE

Saranno previste sei classifiche:

- Classifica GENERALE;
- Classifica PHONE;
- Classifica MIXED
- Classifica CW
- Classifica DIGI
- Classifica SWL

PREMI

- Le prime tre stazioni che avranno ottenuto il punteggio più elevato nella classifica Generale, riceveranno un trofeo;

- I primi classificati nelle rispettive categorie "PHONE" - "MIXED" - "CW" - "DIGI" - "SWL" saranno premiati con una TARGA, i secondi e terzi con una pergamena (se vincitore del premio nella classifica generale, la seconda classificata a seguire nella rispettiva categoria sarà premiata);

A tutti sarà rilasciato un semplice "attestato di partecipazione" in formato PDF.

Per chi lo desidera, è stato approntato un diploma formato A4 in pergamena il costo è di euro 15 (comprensivi di spese di stampa e spedizione).

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale:

IT9MRM Alberto Mattei - Via E. Millo, 20 - 96011 Augusta (SR) - Italy -

email: it9mrm@gmail.com

La richiesta dell'award deve avvenire via posta (tradizionale o via email), corredata di un estratto log dei collegamenti effettuati.

LOGS

Devono essere in formato digitale (files tipo .xls, .doc).

Sarà cura da parte dell'Award Manager controllare a campione i log e i relativi contatti delle stazioni partecipanti, se ci saranno delle incongruenze, saranno esclusi dalla classifica ed inseriti nella lista dei Control Log.

Le stazioni italiane che lo desiderano, potranno inviare il contributo per il Diploma tramite le seguenti modalità:

- via "POSTEPAY" 4023600645946759 intestata a Mattei Alberto (c.f. MTTLRT63L22I535Z);
- via "PAYPAL" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com
- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il **30. 11. 2017.**



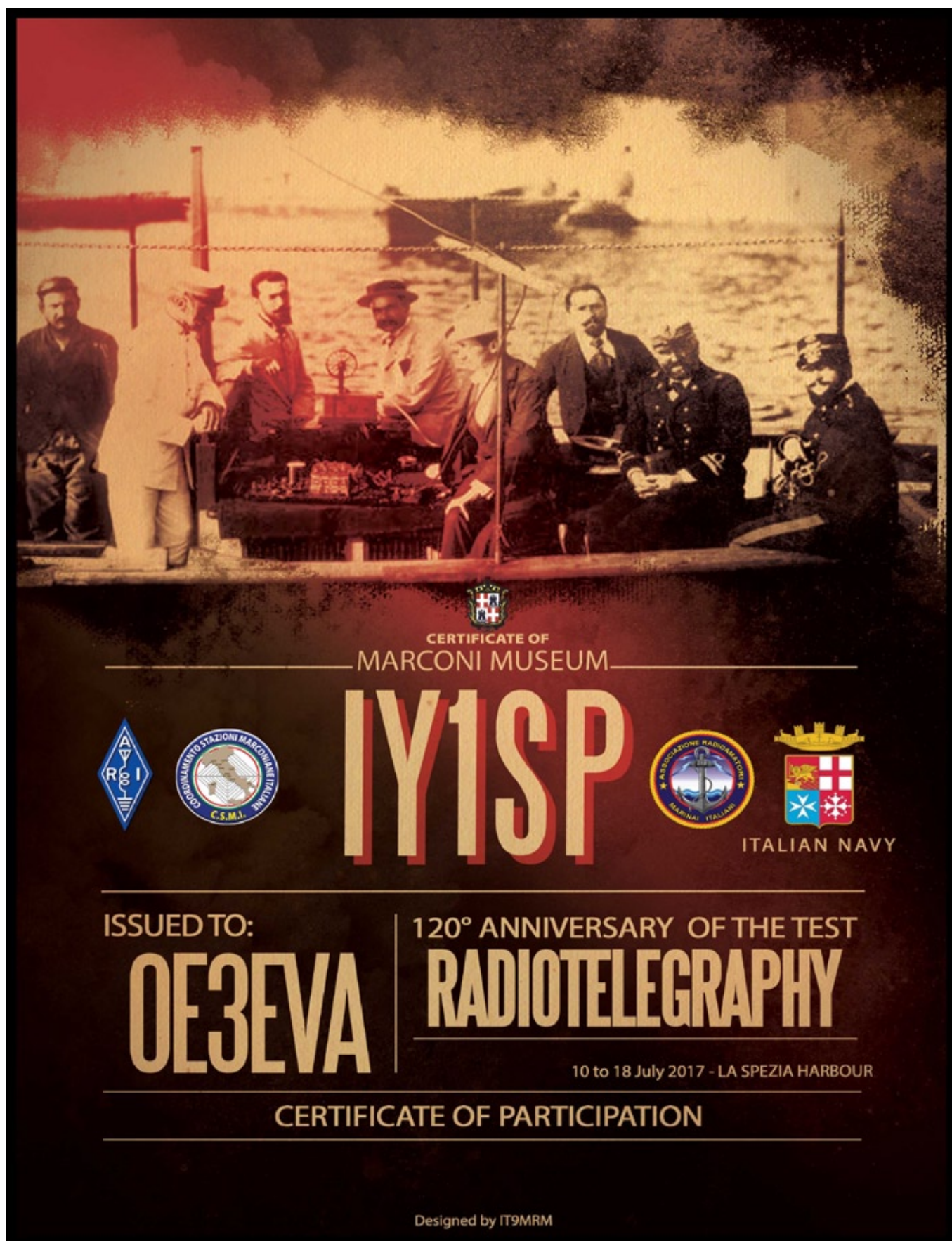
Sopra - Pergamena

Sotto - Attestato di partecipazione in formato PDF



MARCONI 120° ANNIVERSARIO - CERTIFICATO DI PARTECIPAZIONE

Dal 10 al 18 luglio 2017 è stata attiva in tutti i modi la stazione marconiana IY1SP, chi è riuscita ad effettuare tre collegamenti in date differenti, potrà richiedere il seguente certificato in formato grafico (JPG). Ulteriori informazioni li trovate sulla pagina di QRZ.com



IL GOLFO E LA SCIENZA

VENERDI'

CONVEGNO AL CIRCOLO UFFICIALI
E POSSIBILITÀ DI VISITE
AL MUSEO TECNICO NAVALE

SABATO

LA REPLICA DEI PRIMI TEST
RADIOTELEGRAFICI
TERRA-MARE

SULLE ONDE DI MARCONI

Omaggio al genio a 120 anni dai test avveniristici

di FRANCO ANTOLA

- LA SPEZIA -

MARCONI e La Spezia: un legame che, a 120 anni dai primi esperimenti di radiotelegrafia navale e 80 anni dopo la morte dello scienziato, si va consolidando e in qualche modo rivalutando, quasi a colmare un debito storico verso chi tanti meriti ebbe nella rivoluzione delle comunicazioni navali e terrestri.

UNA SEZIONE del Museo tecnico navale ospita, come noto, la Sala Marconi con un ricco campionario della strumentazione che consentì i primi, avveniristici collegamenti a grande distanza. In quello stesso Museo, ieri mattina, sono state presentate le iniziative celebrative in programma venerdì e sa-

bato: un convegno sulle prime onde radar sul mare (venerdì, ore 9-13, al circolo Ufficiali della Marina, seguito dalle visite al Museo tecnico navale, dalle 13 alle 19); una "Veleggiata marconiana" sulla rotta delle onde radio (sabato, dalle 14) e, infine, il momento forse più intrigante, con la riproposizione degli storici esperimenti marconiani - compresa una comunicazione terra-nave - nell'ambito di un contest radioamatoriale che si svolgerà al Csn, il Centro di supporto e sperimentazione navale della Marina, sabato dalle 17 alle 18, aperto al pubblico (ingresso da Porto Lotti) dopo quello, riservato ai tecnici, dalle 12 alle 13.

DI MARCONI, scienziato lungimirante e creativo, capace di intuizioni geniali, hanno parlato ieri mattina, introdotti dal direttore-

conservatore del Museo navale, capitano di vascello Silvano Benedetti, l'ammiraglio Claudio Morella-

IN SINERGIA

Il Museo tecnico navale al centro di una iniziativa di portata internazionale

to direttore del Csn, il neo assessore alla cultura Paolo Asti, il comandante Giosuè Allegrini capo dell'Ufficio storico della Marina militare, Giorgio Balestrero, presidente della sezione spezzina della Lega navale (di cui ricorrono i 120 anni della fondazione), il comandante Silverio D'Arco presidente della Sezione velica della Marina

Militare, il presidente dell'Associazione radioamatori italiani della Spezia Felice Biassoni con il revisore dei conti Giuliano Sandal, e il primo maresciallo Antonio di Benedetto, coordinatore Armi, l'associazione dei radioamatori marinai. Tutti concordano nel rimarcare il ruolo fondamentale delle scoperte di Marconi, personaggio di altissima levatura scientifica ma anche - ha sottolineato Asti - dalle attitudini "plastiche" proprie di quegli artisti e studiosi che per le loro ricerche andavano a cercare la bellezza dei luoghi, le qualità climatiche e l'assenza dei condizionamenti delle grandi città. Del resto quella di Marconi, sempre a caccia di onde «misteriose», aveva il sapore di una ricerca metafisica e un po' futurista. Non a caso quei tracciati radiotelegrafici si chiamavano alogrammi.

I tesori



La sala Marconi

La nuova sala Guglielmo Marconi del Museo Tecnico Navale della Marina Militare, con i reperti degli esperimenti compiuti dallo scienziato alla Spezia dal 10 al 18 luglio 1897, è stata inaugurata nel marzo scorso



I nastri restaurati

I nastri degli esperimenti, donati dall'erede di un marinaio che all'epoca li raccolse, sono stati restaurati nei mesi scorsi da da Marco Sassetti, con concorso finanziario di Massimiliano Ghirlanda



La figlia di Marconi, Maria Elettra, un anno fa al Museo

GLI EVENTI DUE GIORNI DI INIZIATIVE DEDICATE A ESPERTI E GRANDE PUBBLICO

Quei primi messaggi radiotelegrafici Simulazione per rivivere i giorni epici

- LA SPEZIA -

«QUANDO capite alzate intelligenza». Dicevano così i primi messaggi radiotelegrafici terra-nave inviati, sotto la supervisione di Marconi, dalla costa alla corazzata San Martino che, ricevuta la comunicazione, issava il corrispondente segnale di "intelligenza". Succedeva nel luglio 1897. Sabato prossimo quegli storici esperimenti, come il messaggio terra-terra "Viva la Regina", saranno fedelmente riproposti, con l'impiego di una moderna imbarcazione della Marina. Verranno allestite tre stazioni radioamatoriali: una

LA ROTTA

Tre stazioni a terra e in mare per ascoltare dal vivo le comunicazioni storiche

fissa a terra presso il Csn (ex Mariperman), la seconda presso il Museo navale e la terza, mobile, imbarcata su un mezzo navale che, simulando il Rimorchiatore n. 8 e la corazzata della Regia marina, ripercorrerà la rotta seguita nel 1897. La rievocazione, con la replica delle prime frasi trasmesse, sarà curata dai radioamatori

dell'Ari e quelli dell'Armi (radioamatori marinai), in collaborazione con la Marina militare. La replica dei test è pubblica, ma chi volesse accedere al Csn, ingresso da Porto Lotti, dovrà iscriversi (gratuitamente) presso la biglietteria del Museo tecnico navale, oppure inviando una mail a roberta.talamoni@marina.difesa.it o leganauale@spezia@gmail.com.

IL PUBBLICO potrà visitare anche il Museo navale, venerdì, dalle 13 alle 19. Sabato invece sarà il giorno della spettacolare "Veleggiata marconiana sulla rotta delle

onde radio" (potrebbe diventare un evento annuale). Ci si può iscrivere, anche in questo caso gratuitamente, con una mail a www.leganavale.it/strutture/laspezia. Ogni informazione è disponibile sul sito www.ccvgspezia.it. L'altro evento commemorativo - le iniziative sono organizzate da Marina militare, Comune, Csn, Museo tecnico navale, Lega navale e radioamatori - è il convegno di venerdì (9,30-13) sul tema delle "Prime onde sul mare", al Circolo ufficiali. Dopo i saluti dell'ammiraglio Giorgio Lazio, comandante Marittimo Nord e del sindaco Pierluigi Peracchini, gli interventi di Silvano Benedetti, Marco Sassetti, Bruno Grassi, Andrea Tassara, Filippo Giannetti, Beatrice Termini de'Gregory. Per partecipare è richiesta la registrazione via mail all'indirizzo marina-nord.mtn@marina.difesa.it.

Franco Antola

MARCONI 120° ANNIVERSARIO - CERTIFICATO DI PARTECIPAZIONE

Per la manifestazione marconiana è stata approntata una QSL speciale che sarà inviata via bureau a tutti, oppure per chi la desidera diretta può inviare al QSL Manager I1ANP busta preaffrancata oppure 2 \$.










120th ANNIVERSARY OF THE FIRST NAVAL RADIOTELEGRAPHY TEST
1897 - 2017

Guglielmo Marconi, venuto in Italia nel giugno 1897 su invito del Ministro della Marina Militare, Ammiraglio Benedetto Brin, esegue prove dimostrative di radiotelegrafia senza fili a Roma e quindi a La Spezia, ove ad iniziare dal 10 luglio 1897, vengono sperimentati collegamenti tra una stazione trasmittente installata nel laboratorio elettrico della M.M. a San Bartolomeo e la stazione ricevente predisposta nel piazzale d'ingresso dell'Arsenale. Le esperienze proseguono, nei giorni successivi, sistemando per la prima volta la stazione ricevente a bordo di un'unità navale, e precisamente prima sul rimorchiatore "N. 8" e quindi sulla pirofregata corazzata "San Martino". Il giorno 18 luglio l'unità prende il largo, mantenendo il contatto radio fino ad una distanza di 18 Km. circa. Il risultato positivo dell'esperimento dimostrò la possibilità che anche nell'ambiente magnetico delle navi di ferro si potevano ricevere segnali trasmessi con le onde hertziane; venne aperta così una nuova strada in materia di sicurezza della vita sul mare e nuovi orizzonti alla storia dell'umanità.

In July 1897 Marconi went to La Spezia on request of the Navy Minister, Admiral Benedetto Brin. First he made demonstrations of wireless telegraphy in Rome to the King and to the Italian Government. Then he went to La Spezia where, from 10 to 18 July, carried out a series of experiments and demonstration to the former Italian Royal Navy. First trials were from St. Bartolomeo Arsenal (transmitter) and the receiver in the Navy Shipyard 3 Km away. Later the receiver was installed onboard the tugboat N°8, sailing in the gulf and later on the battleship S. Martino sailing off shore. The signal was received to a distance of 18 Km establishing a new record. That experience demonstrate the possibility to receive radio signals inside iron-armored ships, then opening new possibilities for the safety at sea and a new future for the mankind.

CONFIRMING QSO WITH	DATE			UTC	MHZ	MODE	RST
	DAY	MONTH	YEAR				
	18	7	1897-2017				

WWL: JN44VC QSL designed by IT9MRM **CQ 15 - ITU 28**



Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su



NOTIZIE IN BREVE:

Giorgos Fougias SV1HEM - MI428 - mi scrive inviandomi le sue ultime due realizzazioni di QSL! Molto belle!! Complimenti!!



SV1HEM ☐ / mm ☐ / 8

CYCLADES ISLAND
EU-067

- Kea Island Loc. KM27DP
- Kynthos Island Loc. KM27EJ
- Makronissos Island Loc. KM27BR

GIORGOS FOUGIAS
47 MARMARA STR. GR - 12242 EGALEO
ATHENS GREECE

CONFIRMING QSO/SWL	DATE	UTC	MHz	MODE	RST

ANT: vertical with antenna tuner
TRCVR: Yaesu ft-897d

Tnx QSL Pse
MINI TNX FOR QSO CU AGN VY 73S DE GIORGOS



SV1HEM ☐ / 3 ☐ / LH

GIORGOS FOUGIAS
47 MARMARA STR. GR - 12242 EGALEO
ATHENS GREECE

Lighthouse Kalkalida Islet
Northwestern Peloponnisos Date Established: 1906
Square tower on house - 15m light

Light Characteristic
Type of Flashing: Flashing(FT) Range 12 (white) and 9 (red) nautical miles
Number of Flashes: 1 Light Color: White-Red Sectors/WL Focal Height: 21m
Interval of Flashing: 10s Operational: Active

CONFIRMING QSO/SWL	DATE	UTC	MHz	MODE	RST

TRCVR: Yaesu FT897D
ANT Windom DDK-20

Tnx QSL Pse
MINI TNX FOR QSO CU AGN VY 73S DE GIORGOS



Ricevo e pubblico la foto del nostro socio SWL OE1-1001007 Helmuth Abel - MI912.



La rete di servizio mobili marittimi (MMSN) americana ha recentemente effettuato un collegamento di servizio di assistenza critica. La barca da pesca sportiva "Free Spirit" ha inviato una chiamata di soccorso "mayday" sul canale marino VHF 16 dopo essere stata in difficoltà nelle acque messicane. Brian Stipak, KF7QCX - capitano della barca a vela Ubiquity - ha ricevuto il messaggio di soccorso il 13 maggio "il Free Spirit stava affondando rapidamente con quattro persone a bordo e che l'equipaggio stava abbandonando la nave". In quel momento era impossibile rilanciare il messaggio di soccorso con l'apparato radio VHF alle stazioni costiere, Stipak è andato sulla frequenza d'ascolto dell'MMSN a 14,300 MHz. Malgrado le condizioni della banda, è stato in grado di trasmettere un rapporto di posizione (latitudine e longitudine) alla stazione "Net Control" Ken Porter, AC0ML, che a sua volta ha rilanciato alla Net Control Station Scott Roberts, KK4ECR per l'assistenza.

"Stavano imbarcando acqua e non riuscivano a trovare la falla e quindi stavano impiegando la zattera di salvataggio", racconta Stipak sul suo sito web. *"Hanno chiaramente comunicato le coordinate della loro posizione, che ho tracciato sulla carta nautica e visto che si trovano in mezzo al Mare di Cortez, circa 46 miglia nautiche da me".* Le comunicazioni VHF con il Free Spirit erano marginali. *"Stipak ha detto che appena riusciva a sentirli, comunicava con il Net Control dell'MMSN, l'operatore era in grado di copiare tutte le informazioni".* Anche il S/V Fathom ha sentito il mayday e ha cambiato rotta per dirigersi verso la barca in difficoltà.

Porter (AC0ML) ha notificato alla Guardia Costiera Americana di San Diego tutte le informazioni, per poter avvisare la Marina Militare Messicana, che ha inviato una nave sulla ultima posizione conosciuta del Free Spirit. La Guardia Costiera ha anche cercato di ascoltare a 14.300 MHz, ma le condizioni della banda cambiano rapidamente e non ci sono stati ulteriori contatti.

Anche Stipak KF7QCX è riuscito a contattare con il suo telefono cellulare il capitano portuale di Puerto Escondido e lasciare tutte le informazioni sulla chiamata di soccorso.

"Per un'ora non abbiamo sentito la barca in difficoltà, l'ultima comunicazione diceva che stavano impiegando la zattera di salvataggio. Ho pensato che la barca era probabilmente affondata", ha scritto Stipak nel suo sito web. *"Dopo un po' si sentii nuovamente sul VHF il capitano del Free Spirit, dicendo di aver trovato e fermato la falla e stava cercando di pompare fuori l'acqua dalla barca. Non avrebbe potuto avviare il motore in quanto era in avaria, non abbandonò la barca ma avrebbe utilizzato la zattera di salvataggio nel caso fosse affondata. Non ha voluto annullare il messaggio di soccorso.*

Roberts KK4ECR ha poi appreso tramite la Guardia Costiera che il Free Spirit era stato rimorchiato al porto di San Carlos e che tutti a bordo erano al sicuro.

Stipak ha dichiarato dopo *"E' stata una situazione molto intensa e si è conclusa con esito positivo".*

L'MMSN è nel suo cinquantesimo anno di attività. - Grazie a Jeff Savasta, KB4JKL, assistente di rete MMSN



Campagna **2017** per
AUTOFINANZIAMENTO

SOSTIENICI

CON UN SOLO EURO



<http://www.assoradiomarinai.it>