

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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



bollettino dei marinai



ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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

BOLLETTINO DEI MARINAI

organo ufficiale dell'A.R.M.I.

**Associazione Radioamatori Marini
Italiani**

editor: Alberto Mattei, IT9MRM

e-mail: it9mrm@gmail.com

Il presente "Bollettino dei Marinai" non costituisce una testata giornalistica; non ha, comunque, carattere periodico ed è aggiornato secondo la disponibilità e la reperibilità dei materiali (dei contenuti, degli articoli e dei materiali ivi contenuti). Pertanto, non può essere considerato in alcun modo un prodotto editoriale ai sensi della L. n. 62 del 7.03.2001

La responsabilità di quanto pubblicato è esclusivamente degli Autori.

**Collabora con noi, invia i tuoi
articoli, saranno pubblicati nel
prossimo numero.**

Grazie e buona lettura !!!!



Sommario

Pag.

TITOLO

- | | |
|----|--|
| 3 | Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale |
| 4 | News |
| 6 | Notiziario dei Marinai |
| 6 | 90° Anniversario della tragedia del dirigibile Italia |
| 9 | Giuseppe Biagi - O.M. emerito dell'A.R.I. |
| 11 | Con la pelle appesa ad un chiodo - C.T. Antonio Da Noli - I^ parte |
| 29 | Appunti per sostenere l'esame da Radioamatore - parte II^ |
| 36 | QSL Navali |
| 39 | Foto storiche |
| 40 | La stazione radio di... - La QSL dei soci |
| 41 | Calendario eventi |
| 44 | Commander Plaque |
| 47 | Diploma di attestazione ARMI |
| 54 | Il diploma della Regia Marina |
| 64 | Italian Navy Coastal Radio Stations Award 2018 |
| 68 | Gadgets |
| 70 | Il diploma dedicato al 90° anniversario della spedizione di Nobile |
| 72 | QSL II1IGJ - Nave supporto telegrafico "Citta di Milano" |
| 74 | Abbonamento notiziario della Marina |
| 75 | OPEN DAY - Radiotelegrafia a scuola |

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Eccoci nuovamente al nostro consueto appuntamento editoriale. Da questo numero come vedete abbiamo voluto cambiare il layout della prima pagina ed inserita la seconda pagina riepilogativa del sommario. Abbiamo dato un tocco ancora più professionale al nostro bollettino rendendolo più accattivante!! Questo restyling sarà un continuo in tutto il nostro bollettino e questo sarà fatto quanto prima anche nel nostro sito istituzionale. Al più presto dobbiamo per forza cambiare provider e questo porterà per qualche giorno la chiusura totale del sito! Quindi non allarmatevi se non troverete la nostra pagina! Appena saremo in procinto, sarà mia cura avvisarvi con messaggi via email e tramite la nostra pagina su Facebook e la chat ARMI su WathsApp. Continua il quadro pessimo della propagazione, dagli 80 ai 17 metri è a dir poco mediocre, e salendo ancora è al quanto pessima! Insomma, i collegamenti stando a sentire i nostri operatori, che sono in prima linea, sono veramente pochi e molto difficoltosi; per la maggior parte radioamatori europei e russi. Speriamo in un

miglioramento nei prossimi mesi, anche perchè si avvicina il primo e vero appuntamento con il contest delle stazioni radio costiere e la durata di questa attività è solo di quindici giorni, a fronte del lungo periodo (undici mesi di cui già trascorsi uno e mezzo) dell'Award della Regia Marina. I presupposti per quest'ultimo sono al quanto positivi, speriamo in meglio per quanto riguarda il contest delle stazioni costiere!! Intanto i vari team partecipanti si stanno preparando per l'acclamata gara che porterà a contendersi il trofeo del primo posto. La gara si prevede alquanto interessante! Intanto il progetto sul "90° anniversario della spedizione del Generale Umberto Nobile con il dirigibile "Italia" si sta concretizzando, con la partecipazione di altre entità (in queste pagine troverete ampie informative sulle stazioni che parteciperanno). L'attività non sarà solo radiantistica, ma si prevedono anche tematiche culturali e conferenze mirate sulla spedizione del Generale Nobile e sul tragico incidente del dirigibile Italia nel pack al Polo Nord. Ulteriori informazioni su dove e quando li troverete sui prossimi numeri del bollettino. Vi



invito sempre a seguirci e a leggere il bollettino e di visionare il nostro sito web. Vi lascio alla lettura dandovi appuntamento al prossimo numero che sarà on-line la terza settimana di Marzo. Un cordiale ed affettuoso saluto,

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 **Gennaio** e **Febbraio** ci hanno offerto una scarsa attività di stazioni in "**Maritime Mobile**"; di seguito vengono riportate alcune segnalazioni di OM a bordo di navi da guerra, navi da crociera, mercantili, bulk carrier, gassoniere, porta containers, barche a vela ecc. Le segnalazioni sono monitorate sui principali cluster.



CS2SMM: E' il nominativo speciale utilizzato dal "YLS-Amateur Radio Ladies-Portugal" a bordo della nave a vela "Santa Maria Manuela". Originalmente era un peschereccio appartenente alla Portuguese White Fleet, attualmente è una nave scuola e da crociera, appartenente al Grupo Jerónimo Martins. Il team è stato attivo giorno 27/01/2018 dalla Marina Parque Das Nações Lisbona dove era ormeggiata la nave. QSL via bureau.



3G9A/mm: è il nominativo utilizzato dal team della spedizione a Bouvet Island (3Y0Z) a bordo della nave M/V BETANZOS, un ex peschereccio d'altura cileno adesso convertito in nave appoggio antartico. Il team è partito il 19 gennaio da Punta Arenas diretto all'isola di Bouvet, dove dopo circa 13 giorni di navigazione sono arrivati (purtroppo la spedizione è stata abortita per l'eccessivo mal tempo e rinviata ad altra data). Durante il viaggio sia di andata che di ritorno sono stati attivi con il nominativo speciale 3G9A. Il team numeroso era formato da ben 20 operatori, il sito web è <http://www.bouvetdx.org>. La QSL va indirizzata al QSL Manager che è N200

LZ2MAT/mm: Mariyan Stoev è il capitano della nave traghetto M/F Tanger Express, della compagnia FRS IBERIA/MAROC. Il traghetto lavora tra Gibilterra e Tangeri. Mariyan è abbastanza attivo in radio e lo si ascolta spesso in fonia sui 20 metri. La QSL via QRZ.com



SP2MGR/mm: Dariusz Klejna è il comandante della nave da carico MS KUJAWY battente bandiera delle Bahamas. La nave è partita dal Brasile e diretta in Norvegia. Dariusz è molto attivo in radio, soprattutto in 20 metri in fonia. QSL via bureau oppure diretta al suo indirizzo: DARIUSZ KLEJNA - P.O. BOX 9 - 84-232 RUMIA 4 - Poland



AI6DS/mm: Bradley H. Warne si trova a bordo del suo catamarano S/v BAZINGA al largo delle Bahamas. Bradley opera principalmente in CW e lo trovate in 20 metri. Per la QSL va inviata al suo indirizzo personale: Bradley H Warne - 1382 Hillcrest Ct - San Jose, CA 95120 - USA



F4CJY/mm: Arnaud Boersma è il comandante del M/Y HOBBY SEA un superyacht tipo Leopard 24 costruito nel 2006. Appartiene attualmente alla "Gaspard Yachts" e lo si trova principalmente nei porti di Saint Tropes, Sanremo ed in Corsica. Attualmente sta operando dalla Corsica. Arnaud è abbastanza attivo in radio soprattutto in fonia. Qsl solo via eQSL.



PE1OAD/mm: Michel Haver è un giovane ufficiale imbarcato a bordo della M/v SLOTERGRACHT (PDBP). Michel è molto attivo in radio, principalmente in fonia e lo si trova spesso in 40 metri. Scambia facilmente la QSL che potete richiederla via diretta al suo indirizzo (QRZ.com) oppure via bureau.



US1GGP/mm: Yevhen Dombrovskiy è il Capo Tecnico Elettricista, a bordo del M/V DIONE, una nave da carico battente bandiera greca. Yevhen è molto attivo in questo periodo in 40 metri (FT8). La nave attualmente è in navigazione, diretta a Port Walcott (Australia). Per la QSL va inviata al suo indirizzo personale: Yevhen Dombrovskiy - 18, Govorova str. - Kherson, - 73036 - Ukraine



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 17 gennaio 2018 al 17 febbraio 2018), ecco di seguito i nominativi: **US1GGP** - UA6GO - UT1FG - SV1EHA - YU2AX - IN3ACQ - KC7JEF - **3G9A** - KH6JF - OY1R - **LZ2MAT** - VE0SP - **CS2SMM** - K8NY - SV1EFA - **PE1OAD** - **AI6DS** - **SP2MGR** - **F4CJY** - RA1M - MW0EUG - M0BZZ - TA1S - R0LER - XE1C - J88HF - G0HUZ - SP1ST

NOTIZIARIO DEI MARINAI

90° ANNIVERSARIO DELLA TRAGEDIA DEL DIRIGIBILE ITALIA

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI & Award Manager

Sono passati 90 anni dalla tragedia del dirigibile Italia, l'impresa del generale Umberto Nobile al Polo Nord che venne funestata da un terribile incidente nel corso del viaggio di ritorno dalle regioni artiche.



Dopo la spedizione polare del 1926 con il dirigibile "Norge", il generale Umberto Nobile, convinto dell'importanza di continuare l'esplorazione delle zone artiche, prese in considerazione l'idea di una seconda missione polare a patto che fosse finanziata con fondi privati. Il Governo italiano, ricorda l'Aeronautica militare rievocando l'episodio in un approfondimento sul sito della forza armata, concesse l'uso del dirigibile "N.4", gemello del "Norge", che venne battezzato "Italia". Dopo aver raggiunto il Polo Nord, durante il viaggio di ritorno verso la Baia del Re, l'"Italia" urtò il pack, a poco più di duecento miglia dalla terra di Nord-Est. La cabina di pilotaggio venne strappata dall'involucro del dirigibile e nove membri dell'equipaggio assieme a Nobile vennero scagliati violentemente sui ghiacci. Gli uomini caduti sul pack, feriti e storditi,

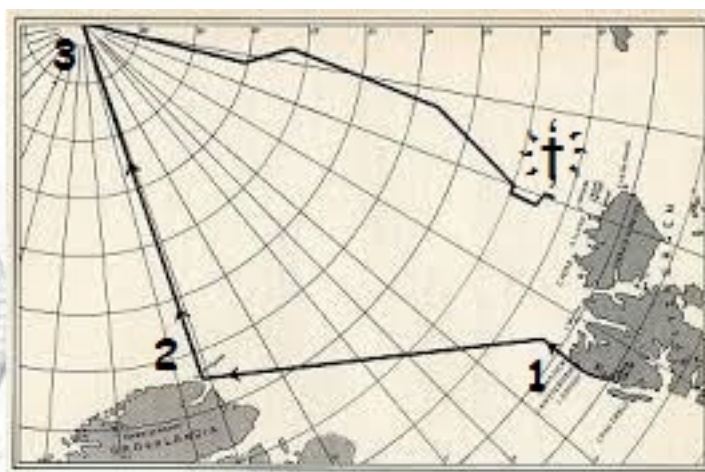
videro l'involucro del dirigibile, alleggerito dal peso della cabina, rialzarsi in volo e sparire in cielo con il resto dell'equipaggio di cui, poi, non si ebbe più traccia. "Nella concorrenza di quegli anni tra i dirigibili e gli aeroplani, quel tragico episodio segnò un punto decisivo a favore degli aerei, almeno per quanto riguarda l'utilizzo dei dirigibili a scopi militari. Da quel momento il dirigibile cominciò ad essere considerato una macchina troppo pericolosa, oltre che lenta. La spedizione dell'"Italia" -dice all'Adnkronos il Maggiore Marco Bovesecco, Capo sezione espositiva del Museo Storico dell'Aeronautica militare di Vigna di Valle- fu in qualche modo 'figlia' del successo della missione di due anni prima del dirigibile 'Norge'". La spedizione di Umberto Nobile prese le mosse sotto gli auspici della Reale Società Geografica Italiana e venne finanziata dal

Comitato Milanese. All'"Italia", rispetto al "Norge", vennero apportate alcune migliorie e fu anche attrezzato per un atterraggio sul pack, in modo da poter condurre esperimenti e ricerche scientifiche sui ghiacci. Il 19 marzo del 1928, Umberto Nobile partì da Ciampino alla volta di Milano. A bordo del dirigibile, tra equipaggio e collaboratori di Nobile, c'erano in totale 17 persone, alcune delle quali avevano preso parte anche al volo transpolare del 1926. Partito da Milano il 15 aprile, il dirigibile "Italia" fece tappa dapprima a Stolp (Germania), vicino al Mar Baltico, prima di raggiungere la Baia del Re (Isole Svalbard) alle 12.45 del 6 maggio. Da lì, l'"Italia" effettuò tre voli di esplorazione sulla Calotta Artica. Il terzo volo, l'ultimo, ebbe inizio nel pomeriggio del 23 maggio.

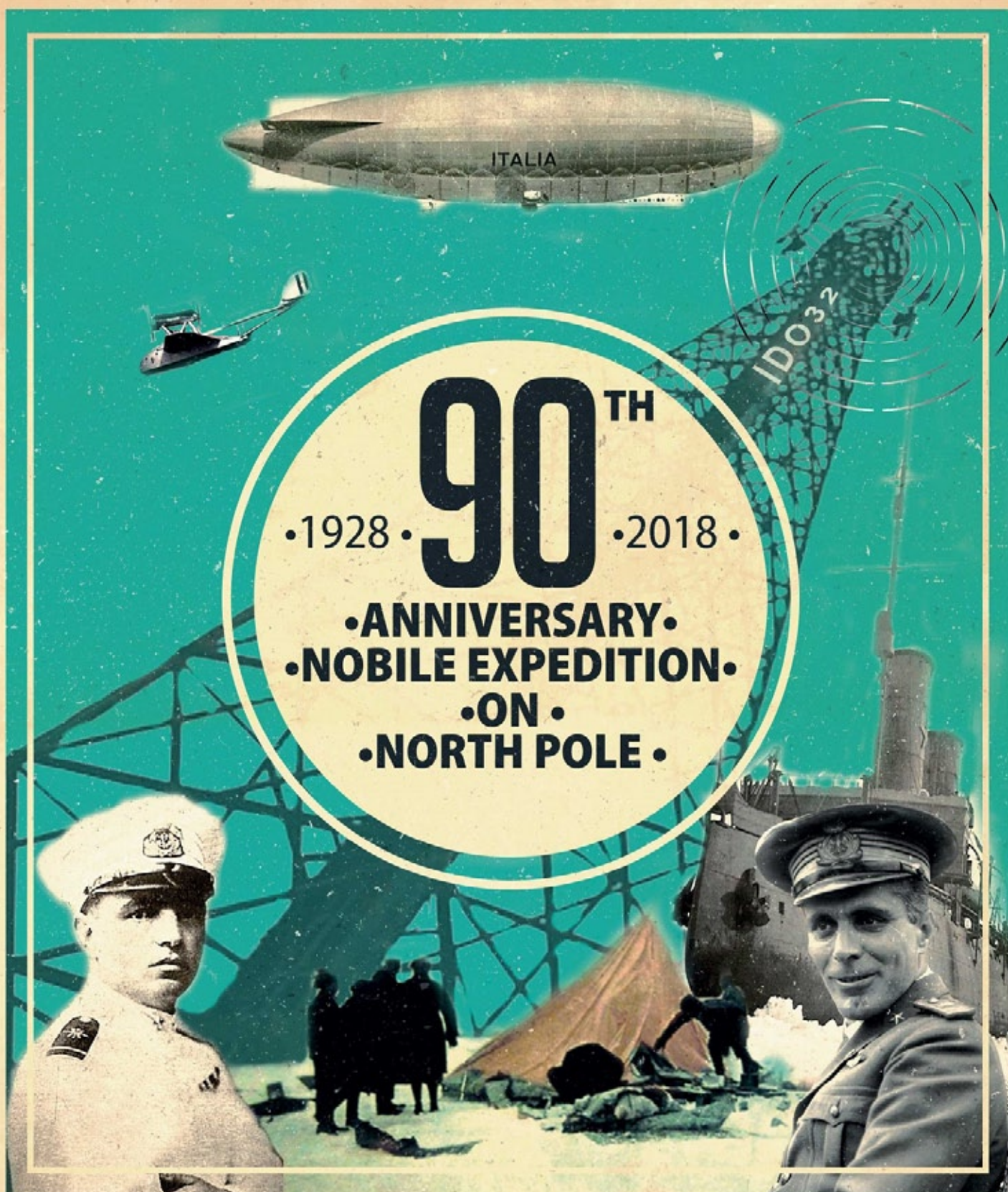
Dopo l'incidente del dirigibile Italia, gli uomini sbalzati sul ghiaccio videro l'involucro del dirigibile, alleggerito dal peso della cabina, rialzarsi in volo e sparire in cielo con il resto dell'equipaggio di cui, poi, non si ebbe più traccia. Nobile aveva un braccio e una gamba fratturati, ma nonostante questo guidò gli

altri naufraghi ad organizzarsi per la sopravvivenza. Per prima cosa fu montata la tenda, la "Tenda Rossa", che fu il loro ricovero per ben 48 giorni. Alle ricerche dei superstiti partecipò anche l'esploratore norvegese Roald Amundsen che però sparì tragicamente con il suo velivolo nel mar di Barents, in prossimità

dell'Isola degli Orsi. Il 24 giugno Nobile venne portato via in volo, dal pilota svedese Lundborg, alla Base Aerea Svedese nella Baia di Virgo e da lì alla Baia del Re. Il 12 luglio tutti i naufraghi della Tenda Rossa furono tratti in salvo dal rompighiaccio "Krasin" mettendo fine a quella terribile disavventura.



HISTORICAL RE-EVOCATION EVENT - 90 YEARS OF UMBERTO NOBILE'S NORTH POLE EXPEDITION WITH THE "ITALIA" AIRSHIP



A SPECIAL DIPLOMA WILL BE SENT TO ALL THOSE WHO CAN SAVE CONFIRMING VARIOUS QSO'S WITH SPECIAL STATIONS

SPECIAL CALLSIGN'S EVENT

FOR THIS EVENT THESE ARE THE SPECIAL CALL SIGN'S YOU CAN LISTEN AND CONNECT: **II01DO - II1IGJ - II5AIN**

MARCH 20TH 2018 | EVERY DAY | OCTOBER 20TH 2018

Il 23 Maggio 2018 ricorrerà il 90° anniversario della partenza dalle Isole Svalbard della spedizione polare del dirigibile "Italia", al comando del Generale Umberto Nobile, disastrosamente conclusasi solo tre giorni più tardi con lo schianto dell'aeronave sulla banchisa polare durante il viaggio di ritorno verso la base logistica alla "Baia del Re".



Il salvataggio degli aeronauti superstiti fu reso possibile grazie alla disponibilità di una modesta stazione ricetrasmittente ad onde corte, facente parte della dotazione di emergenza, e alle capacità tecniche ed operative del radiotelegrafista Giuseppe Biagi il quale, operando indefessamente e con tenacia, riuscì a far giungere i segnali di soccorso ad un radioamatore russo, attivando così le operazioni di soccorso a cui presero parte equipaggi provenienti da nazioni diverse.

Chi era Giuseppe Biagi?

Nato nel 1897 a Medicina (BO), Biagi si diede ben presto alla vita di mare, si appassionò alla radio ed iniziò una brillante carriera nella Regia Marina a servizio della telegrafia senza fili a partire dalla 1° guerra mondiale fino al 1928, anno in cui fu scelto dallo stesso Generale Nobile come operatore addetto alle apparecchiature ricetrasmittenti, indispensabili a garantire le comunicazioni

durante tutte le fasi previste dalla missione.

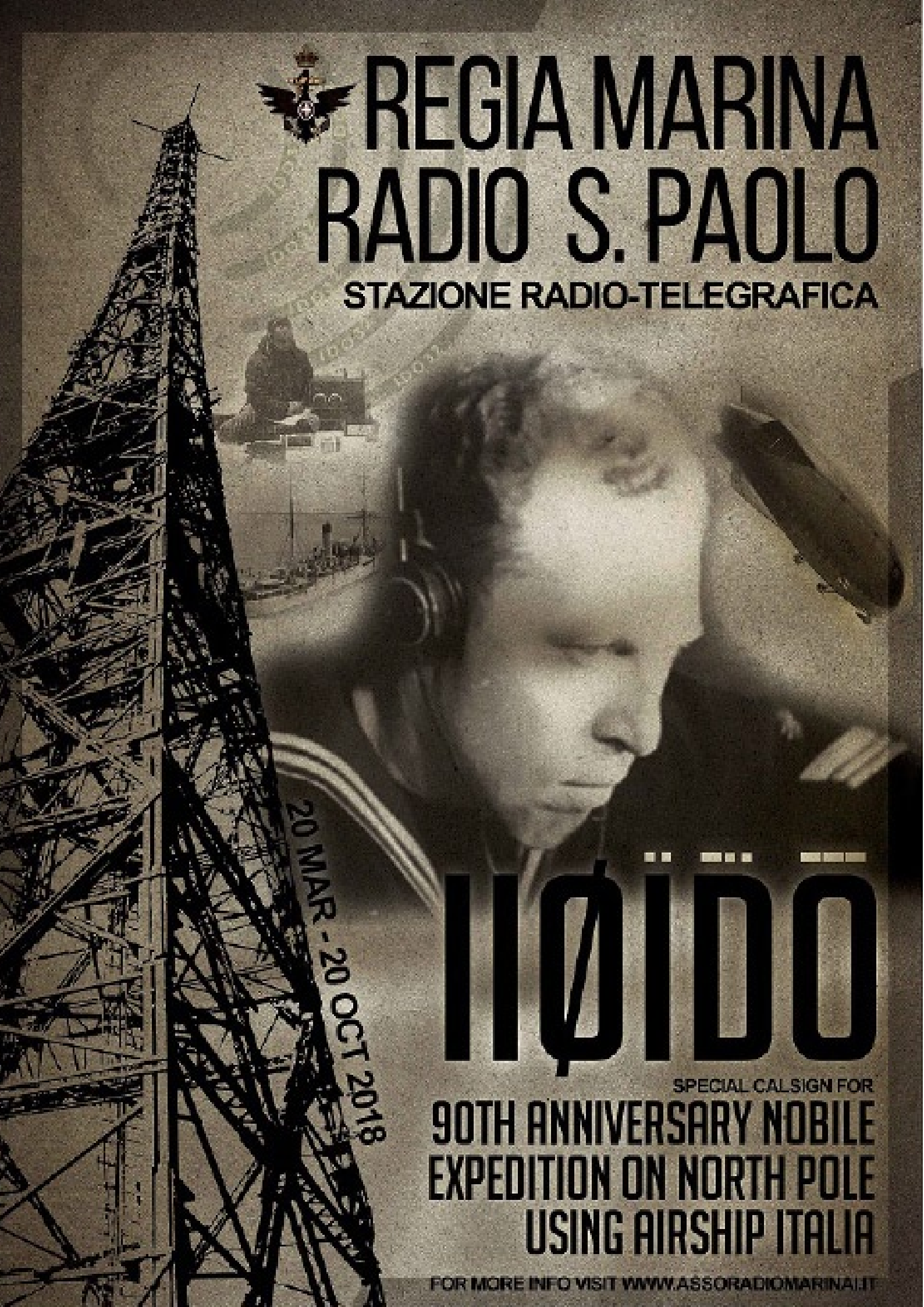
Biagi, al suo rientro in Italia, continuò la carriera militare prestando lungo e onorevole servizio. Partecipò alle operazioni militari della seconda guerra mondiale in qualità di comandante la stazione radiotelegrafica di Mogadiscio, nella Somalia Italiana. Caduta Mogadiscio, Biagi fu preso prigioniero dagli inglesi nel 1941 e trasferito in un campo di concentramento in India. Qui, tra i reticolati di filo spinato, nonostante la rigida sorveglianza delle guardie, Biagi riuscì miracolosamente a costruire con i più disparati componenti e mezzi un piccolo radioricevitore: un vero apparecchio di fortuna che permise a lui ed ai suoi compagni di prigionia di poter captare le voci della patria lontana. L'A.R.I. (Associazione Italiana Radioamatori) allora Associazione Radiotecnica Italiana, fu con orgoglio il primo ente che pubblicamente

riconobbe i meriti di Giuseppe Biagi nel corso dei lavori per il II° Congresso Nazionale, svoltosi a Torino il 23 Settembre 1928, conferendo all'eroico marconista una medaglia d'oro appositamente coniata. In un memorabile discorso, l'Ing. Franco Marietti (IINO), all'epoca consigliere del nostro sodalizio, pose l'accento sui meriti del radiodilettantismo nella tragedia polare. La riprova del successo stava nel salvataggio degli aeronauti: le onde corte, diversamente definite "ondine", avevano permesso ai naufraghi della "tenda rossa" di far giungere le invocazioni di soccorso e di mantenere il contatto radio con la nave appoggio, distante alcune centinaia di chilometri, impiegando un'esigua potenza. Dal dopoguerra indossò come divisa la tuta ed il berretto da benzinaio, lavorando presso una stazione di servizio sulla Via Ostiense a Roma, dove morì il 2 Novembre 1965 all'età di 68 anni.



REGIA MARINA RADIO S. PAOLO

STAZIONE RADIO-TELEGRAFICA



20 MAR - 20 OCT 2018

...
IIQIDO

SPECIAL CALSIGN FOR
90TH ANNIVERSARY NOBILE
EXPEDITION ON NORTH POLE
USING AIRSHIP ITALIA

FOR MORE INFO VISIT WWW.ASSORADIOMARINA.IT

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

Cacciatorpediniere Antonio Da Noli



Cacciatorpediniere, appartenente alla classe Navigatori. Impostata il 25 luglio 1927, è stato varato il 21 maggio 1929 ed è entrato in servizio il 29 dicembre 1929. Dislocamento a pieno carico 2880 t, dimensioni lunghezza 107 m - larghezza 11,5 m - Pescaggio 4,5 m - apparato motore: 4 caldaie Odero, 2 gruppi di turbine a vapore Parsons su 2 assi; potenza 55.000 hp; Velocità: 38 nodi - Autonomia: 3100 nm a 15 nodi - Armamento: 6 pezzi da 120/50 mm Ansaldo Mod. 1926, 2 mitragliere da 40/39 mm, 8 mitragliere Breda da 13,2 mm, 4-6 tubi lanciasiluri da 533 mm; 2 tramogge per bombe di profondità - Equipaggio: 15 ufficiali, 215 sottufficiali e marinai.

Durante il secondo conflitto mondiale effettuò complessivamente 213 missioni di guerra (79 di scorta convogli, 27 di trasporto, 22 di posa di mine, 5 di ricerca del nemico, 5 di caccia antisommergibili, 40 di trasferimento, 25 per esercitazione e 10 di altro tipo), percorrendo 71.618 miglia nautiche e trascorrendo quasi 4800 ore in mare; fu una delle unità più attive della classe Navigatori, superata solo dall'Antonio Pigafetta.

Breve e parziale cronologia.

25 luglio 1927

Impostazione nei Cantieri del Tirreno di Riva Trigoso (numero di costruzione 104).

21 maggio 1929

Varo nei Cantieri del Tirreno di Riva Trigoso.

Durante le prove in mare, nel tratto Punta Chiappa-Scoglio Feraie, il Da Noli raggiunge una velocità di 39,17 nodi. Si tratta comunque di una velocità raggiunta in condizioni irrealistiche, con la nave incompleta e molto più leggera che in normali condizioni operative.

29 dicembre 1929

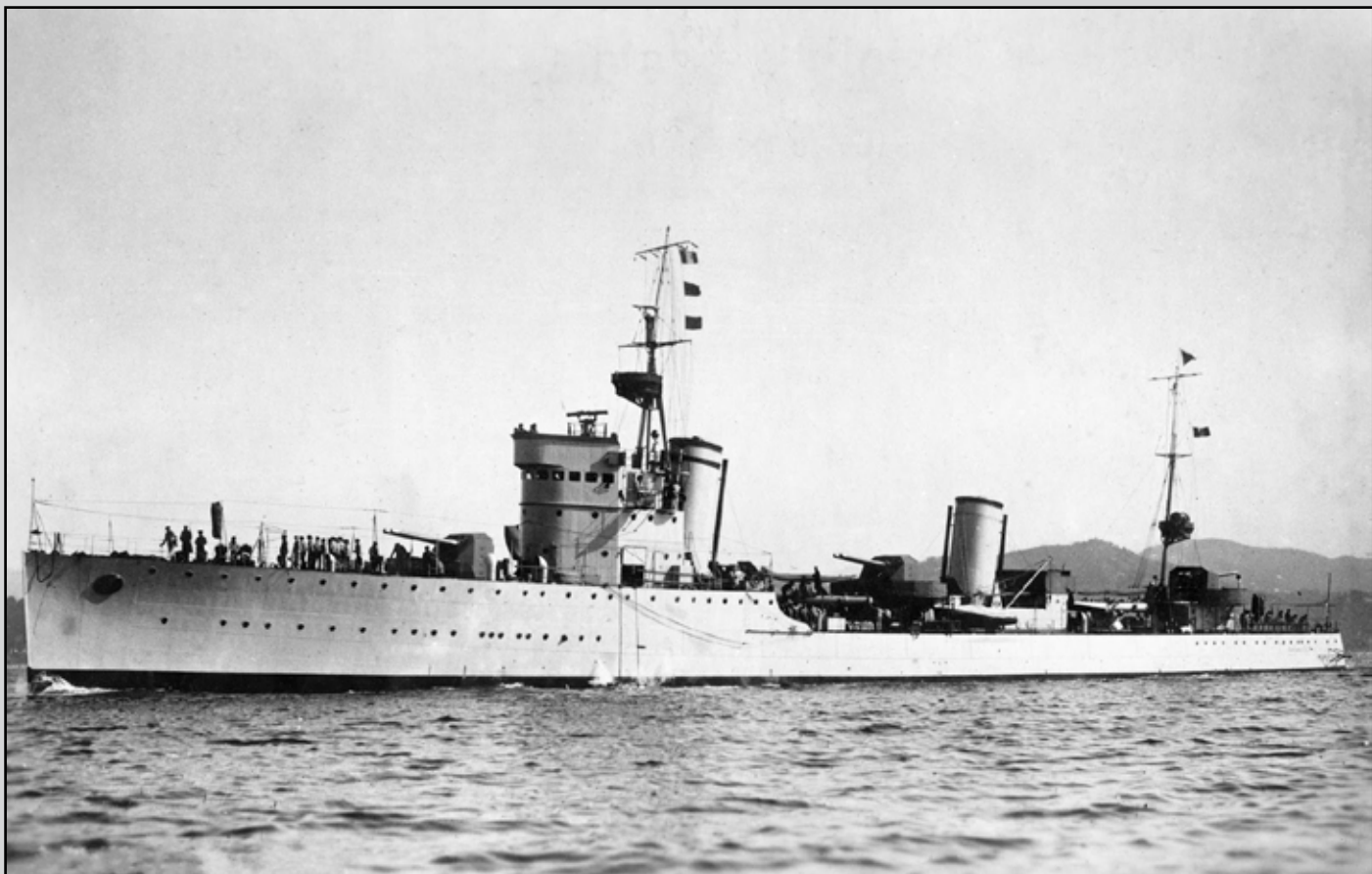
Entrata in servizio, come esploratore leggero. La sua costru-

zione è costata 20.750.000 lire. Nei primi tre anni di servizio il Da Noli funge da nave di bandiera del capitano di vascello Riccardo Paladini, comandante del Gruppo Esploratori (composto da Da Noli e gemelli).

9 giugno-24 settembre 1930

Sottoposto ad un periodo di lavori di modifica, dopo le prime esperienze, presso i cantieri di Riva Trigoso. Per migliorare la stabilità, le sovrastrutture vengono abbassate di un livello ed alleggerite, i fumaioli vengono anch'essi leggermente abbassati e vengono eliminati alcuni serbatoi laterali per il carburante, utilizzando

al loro posto i doppi fondi (così riducendo la riserva di nafta da 630 tonnellate a 533 tonnellate). Gli impianti lanciasiluri trinati (ciascuno composto da un tubo lanciasiluri centrale da 450 mm e due laterali da 533 mm) vengono sostituiti, per lo stesso motivo, con impianti binati da 533 mm. Pur migliorando la stabilità, questi provvedimenti non risolvono del tutto i problemi di tenuta del mare dei "Navigatori". L'armamento contraereo viene contestualmente potenziato con l'imbarco di due mitragliere binate da 13,2/76 mm.



Il Da Noli prima di entrare in servizio nel dicembre 1929 (g.c. Stefano Cioglia via Marcello Risolo)

9 giugno-24 settembre 1930

Sottoposto ad un periodo di lavori di modifica, dopo le prime esperienze, presso i cantieri di Riva Trigoso. Per migliorare la stabilità, le sovrastrutture vengono abbassate di un livello ed alleggerite, i fumaioli vengono anch'essi leggermente abbassati e vengono eliminati alcuni serbatoi laterali per il carburante, utilizzando al loro posto i doppi fondi (così

riducendo la riserva di nafta da 630 tonnellate a 533 tonnellate). Gli impianti lanciasiluri trinati (ciascuno composto da un tubo lanciasiluri centrale da 450 mm e due laterali da 533 mm) vengono sostituiti, per lo stesso motivo, con impianti binati da 533 mm. Pur migliorando la stabilità, questi provvedimenti non risolvono del tutto i problemi di tenuta del mare dei "Navigatori".

L'armamento contraereo viene contestualmente potenziato con l'imbarco di due mitragliere binate da 13,2/76 mm.

1930

Il Da Noli viene visitato da una delegazione della Marina sovietica, in visita in Italia (la Marina sovietica è infatti interessata ai "prodotti" della cantieristica navale italiana).



Il Da Noli a Venezia negli anni Trenta (foto F. Baschetti via Wikipedia; g.c. Marcello Risolo via

Dicembre 1930-Marzo 1931

Il Da Noli è tra le unità adibite ad appoggiare la crociera aerea transatlantica dall'Italia al Brasile di Italo Balbo. Le navi, che compongono la Divisione Esploratori al comando dell'ammiraglio di divisione Umberto Bucci (con insegna sul Da Recco), sono tutte unità della classe Navigatori: Da Noli, Leone Pancaldo e Lanzerotto Malocello formano il II Gruppo (del quale è capogruppo proprio il Da Noli) dislocato a Pernambuco, per l'assistenza nella zona americana dell'Atlantico, mentre Nicoloso Da Recco, Luca Tarigo ed Ugolino Vivaldi costituiscono il I Gruppo (dislocati alle Canarie ed assegnati all'Atlantico centrale) ed Emanuele Pessagno ed Antoniotto Usodimare formano il III Gruppo (di competenza della parte africana dell'Atlantico). Gli esploratori salpano da La Spezia scaglionati per raggiungere le rispettive posizioni assegnate, ed attendervi il passaggio degli idrovolanti; il II Gruppo parte il 30 novembre 1930, gli altri due il 1° dicembre 1930, seguendo itinerari differenti. Il Da Noli ed il resto del II Gruppo giungono ad Orano il 3 dicembre, poi fanno scalo a Ceuta il 6 dicembre, a Casablanca l'8,

a Dakar l'11 per poi attraversare l'Atlantico e raggiungere Pernambuco, in Brasile, il 20 dicembre. Da qui i tre cacciatorpediniere si separano e raggiungono le posizioni assegnate per la scorta; il Da Noli, in particolare, lascia Pernambuco il 3 gennaio 1931 e giunge l'indomani a Fernando de Noronha, dove si ricongiunge col Malocello, insieme al quale prosegue poi verso la posizione di scorta assegnata. Gli idrovolanti di Balbo, undici Savoia Marchetti S. 55 (cui se ne aggiungeranno altri tre in Africa), decollano da Orbetello il 17 dicembre, fanno tappa a Cartagena, Kenitra, Villa Cisneros e Bolama e da qui decollano il 6 gennaio 1931, all'1.30 di notte, attraversando l'Atlantico e raggiungendo Porto Natal, in Brasile, alle 19.30 dello stesso giorno, dopo 3000 km. In questa fase di verificano varie avarie ed incidenti, che provocano la perdita di tre degli aerei. Un altro idrovolante, l'I-DONA del pilota Renato Donatelli, è costretto ad ammarare nell'Atlantico, sebbene a distanza non eccessiva dalla costa: l'unità più vicina è proprio il Da Noli, che insieme al Pancaldo accorre in suo aiuto. L'equipaggio dell'idrovolante accoglie il Da Noli schierandosi sulle

ali dell'aereo. L'idrovolante viene preso a rimorchio e rimorchiato per ventiquattr'ore fino all'isola Fernando de Noronha, dove viene riparato il radiatore; nuovamente in grado di decollare, riuscirà a raggiungere la sua meta. Dopo aver fatto tappa a Bahia, gli S. 55 volano per altri 1400 km, arrivando infine in formazione su Rio de Janeiro, davanti al Pan di Zucchero, alle 17 del 15 gennaio 1931, insieme agli esploratori di scorta (la Divisione Esploratori al completo si è riunita in unica formazione proprio il 15 gennaio), sotto gli occhi di un milione di persone. Il 7 febbraio, a impresa aviatoria conclusa, la Divisione Esploratori inizia il viaggio di ritorno, divisa in due gruppi: il Da Noli fa parte del I Gruppo, insieme a Tarigo, Pancaldo e Malocello. Le navi attraversano l'Atlantico, facendo scalo a Pernambuco, Dakar e Las Palmas, ed il 10 marzo raggiungono Ceuta, dove sostano brevemente. Raggiunti a Ceuta anche da Pessagno ed Usodimare (che ha a bordo l'ammiraglio Bucci), gli esploratori salpano l'11 marzo, fanno tappa ad Algeri e giungono infine a Gaeta il 18 marzo 1931.



Un'altra immagine del Da Noli a Venezia a metà anni '30 (Paolo Bonassin)

1932

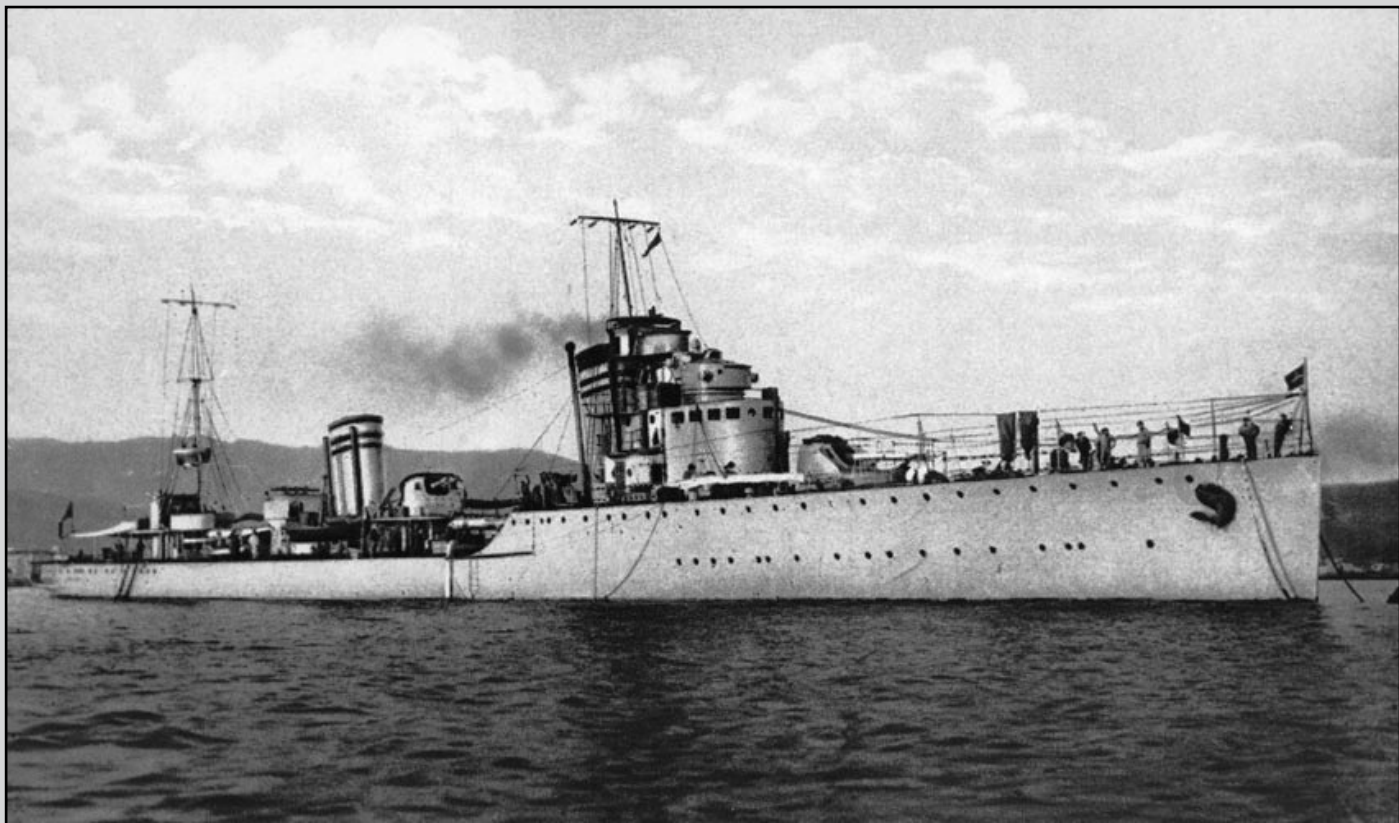
Lavori di sostituzione del timone.

Aprile 1932

Mentre il Da Noli è in navigazione con unità similari da Portoferrario

a Pozzuoli, con mare grosso, una violenta ondata trascina in mare quattro uomini: il gemello Tarigo mette a mare la propria baleniera che, tra mille difficoltà, riesce a

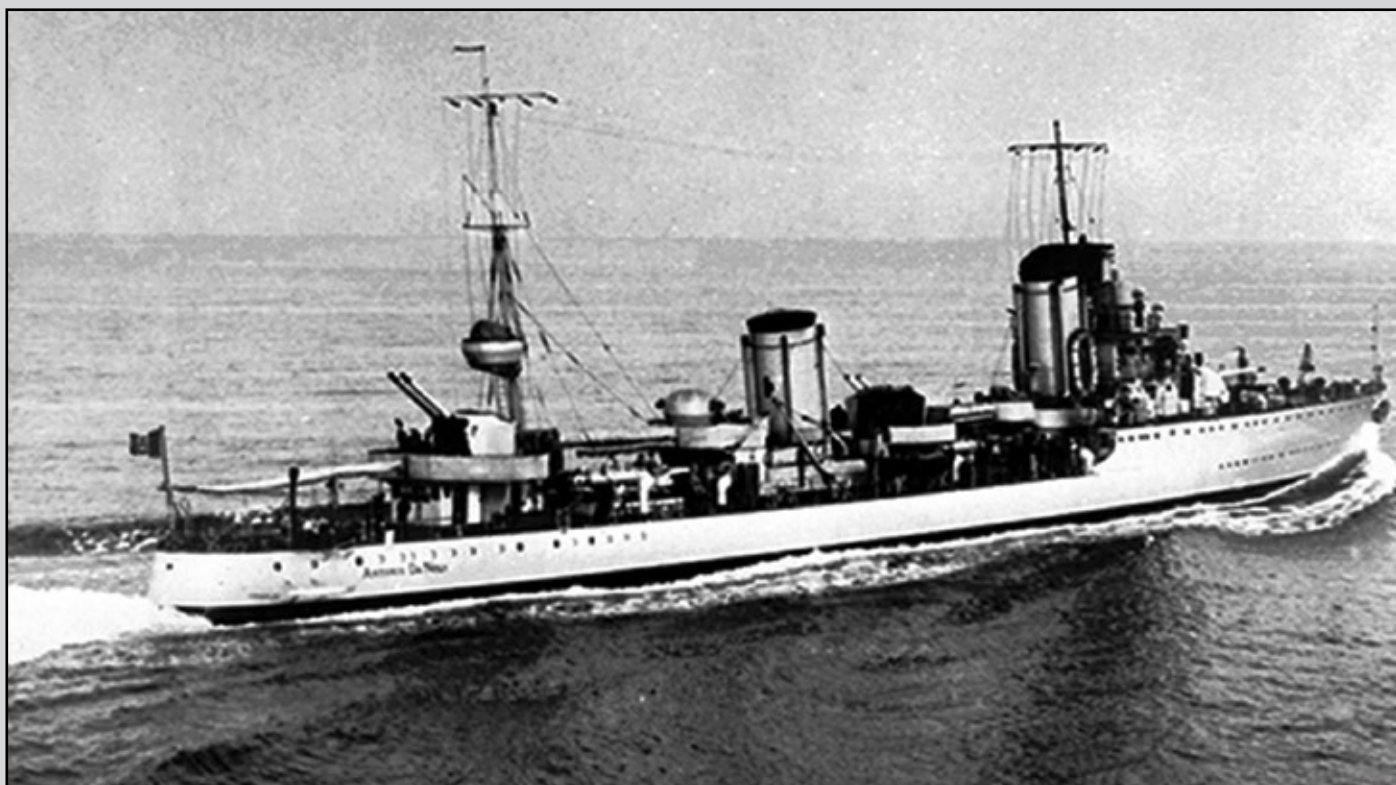
trarre in salvo i quattro uomini. In questo periodo comanda il Da Noli il capitano di fregata Stanislao Caraciotti.



La nave nel 1933 (De Agostini Picture Library)

Metà anni Trenta

È comandante del Da Noli il capitano di fregata Umberto Novaro, futura MOVN.



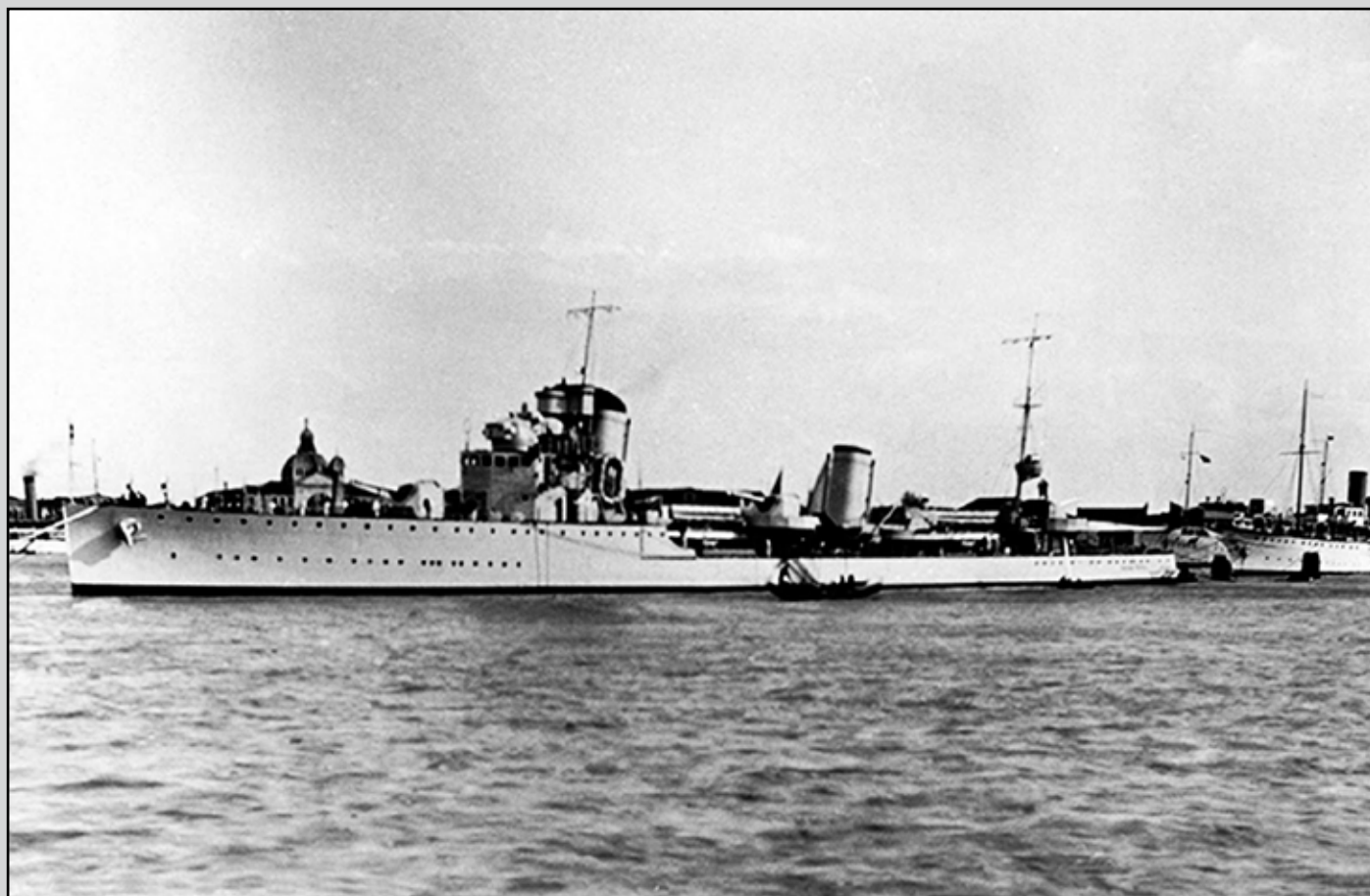
Il Da Noli in navigazione, nel 1935 (Associazione Venus)

Agosto 1936

Il Da Noli viene temporaneamente dislocato a Tangeri e, insieme al gemello Luca Tarigo ed agli incrociatori leggeri Muzio Attendolo e Giovanni delle Bande Nere, segue a distanza i piroscafi Nereide ed Aniene, partiti da Cagliari (dove sono giunti da La Spezia) e diretti l'uno a Melilla (dove arriva nella notte del 13-14 agosto) e l'altro a Vigo (dove arriva il 27 agosto), con a bordo un gruppo di aerei da caccia FIAT CR. 32 della Regia Aeronautica (12 sul Nereide e 9 sull'Aniene) ed alcuni carri leggeri Ansaldo L. 3/35 (cinque,

a bordo dell'Aniene), carburante, munizioni, parti di ricambio e gli equipaggi degli aerei (18 uomini sul Nereide e 14 sull'Aniene) e dei carri (tutti sull'Aniene). L'operazione, sotto copertura e con gran segretezza (gli aerei sono imballati in cassoni di abete, gli avieri sono in borghese e senza documenti, l'imbarco è effettuato sotto la sorveglianza della polizia), serve ad inviare tali aerei ad appoggiare le truppe nazionaliste di Francisco Franco nella guerra civile in corso in Spagna. Da Noli e Tarigo seguono i mercantili tenendosi entro il loro raggio vi-

sivo, mentre Attendolo e Bande Nere pattugliano le loro rotte. I due mercantili vengono avvistate in alcune occasioni da navi spagnole repubblicane (ed anche britanniche), ma la presenza delle navi italiane impedisce loro di intercettarli ed ispezionarli. Il 18 agosto 1936 il giornalista statunitense Frank L. Kluckhohn, corrispondente a Siviglia del "New York Times", scrive in un articolo che «la presenza del cacciatorpediniere italiano Antonio Da Noli in porto [a Siviglia] significa che un alleato è venuto ad aiutare gli insorti».



La nave nel 1936 (Coll. Luigi Accorsi via www.associazione-venus.it)

1937-1938

Partecipa ancora alle operazioni navali legate alla guerra civile spagnola. In questo periodo è comandante in seconda del Da Noli il capitano di corvetta Giuseppe Fontana, futura MOV. I bastimenti mercantili adibiti al trasporto di truppe e rifornimenti per le forze nazionaliste spagnole partono da Napoli con a bordo i "legionari" del Corpo Truppe Volontarie ed i rifornimenti per le forze nazionaliste spagnole,

usualmente, costeggiano la Sardegna orientale, passano davanti a Cagliari e poi dirigono a nord verso le coste del Sulcis; al largo dell'isolotto del Toro vengono raggiunti dalle unità della scorta, che escono da Cagliari o La Maddalena, e raggiungono Cadice cinque giorni dopo la partenza. Il Da Noli è appunto una delle navi assegnate alla scorta di questi mercantili; ha base a Cagliari, unitamente ai gemelli Ugolino Vivaldi e Luca Tarigo, al cacciatorpedinie-

re Maestrale ed agli incrociatori leggeri Raimondo Montecuccoli e Muzio Attendolo (altre navi hanno invece base a La Maddalena). Con questo sistema, che vede l'impiego complessivamente di una quarantina di navi mercantili, risulta possibile inviare in Spagna 48.000 uomini (in 66 viaggi) e 356.000 tonnellate di materiali (tra cui 488 pezzi d'artiglieria, 706 mortai, 700 velivoli e 46 carri armati).

5 maggio 1938

Partecipa alla rivista navale «H» organizzata in occasione della visita in Italia di Adolf Hitler: nella rivista, il Da Noli fa della I Squadra Navale (ammiraglio Vladimiro Pini), formata, oltre che dal Da Noli, dagli incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano, dalle Divisioni di incrociatori leggeri degli ammiragli Minghetti (Muzio Attendolo, Eugenio di Savoia, Emanuele Filiberto Duca d'Aosta), Barone (Alberto Di Giussano, Giovanni delle Bande Nere, Bartolomeo Colleoni) e Romagna (Alberico Da Barbiano, Luigi Cadorna ed Armando Diaz), da due squadriglie di esploratori classe Navigatori (Luca Tarigo, Antoniotto Usodimare, Ugolino Vivaldi, Nicolò Zeno, Giovanni Da Verrazzano, Alvise Da Mosto ed Antonio Pigafetta, oltre appunto al Da Noli) e da una squadriglia di cacciatorpediniere (Maestrale, Grecale, Libeccio e Scirocco).

5 settembre 1938

Riclassificato cacciatorpediniere.

19 maggio 1939-10 settembre 1939

Sottoposto a grandi lavori di modifica. La prua viene completamente ricostruita con forma differente (inclinata in avanti anziché dritta) e lo scafo viene allargato di un metro (nella parte compresa tra il complesso binato prodiero ed il complesso lanciasiluri poppiero), il che permette anche di ricavare spazio per ulteriori serbatoi di carburante (così

incrementando l'autonomia). Il dislocamento standard sale da 1935 a 2125 tonnellate, quello a pieno carico da 2580 a 2888; la riserva di combustibile viene portata da 533 a 680 tonnellate. L'aumento di dislocamento provoca una diminuzione della velocità a circa 28 nodi, ma risolve definitivamente i problemi di stabilità e tenuta del mare. Viene anche potenziato l'armamento (i due tubi lanciasiluri binati da 533 mm vengono sostituiti con altrettanti tubi trinati dello stesso calibro, e vengono inoltre aggiunte due mitragliere binate da 13,2/76 mm e due scaricabombe per bombe di profondità); le ferroguidate per il trasporto e la posa di mine vengono allungate fino al castello, permettendo di imbarcare e posare 86 mine tipo P. 200, 94 mine tipo Elia o 104 mine tipo Bollo (mentre prima si potevano trasportare e posare solo 54 mine tipo Elia o 56 tipo Bollo).

10 giugno 1940

All'entrata dell'Italia nella seconda guerra mondiale, il Da Noli (capitano di fregata Achille Zoli) fa parte della XIV Squadriglia Cacciatorpediniere, insieme ai gemelli Ugolino Vivaldi (caposquadriglia, capitano di vascello Giovanni Galati), Leone Pancaldo e Lanzerotto Malocello.

9 luglio 1940

Nel corso della grande operazione che vede l'uscita in mare del grosso della flotta italiana per proteggere un convoglio diret-

to in Libia, tra il 7 ed il 9 luglio 1940, la XIV Squadriglia Cacciatorpediniere, composta da Da Noli, Vivaldi e Pancaldo, rimane di riserva a Taranto, pronta a muovere in caso di necessità. Il 9 luglio, però, la flotta italiana e la Mediterranean Fleet, anch'essa in mare a protezione di convogli, danno battaglia al largo di Punta Stilo, e durante la fase di avvicinamento al nemico anche alle unità della XIV Squadriglia viene ordinato di lasciare Taranto per raggiungere il resto della flotta (secondo una fonte, per rimpiazzare tre cacciatorpediniere della formazione originaria, che sono dovuti rientrare a causa di avarie). Le tre navi salpano alle 6.18 del 9 luglio, per raggiungere il previsto punto di riunione delle forze navali italiane (37°40' N e 17°20' E, 65 miglia a sudest di Punta Stilo) entro le 14. Poche ore dopo la partenza (tra le 10.30 e le 12.30), tuttavia, il Da Noli viene colto da avarie di macchina ed è così costretto a tornare a Taranto senza poter partecipare alla battaglia.

30 agosto 1940

Il Da Noli salpa da Augusta alle 19 per condurre un rastrello antisommergibili nel Golfo di Taranto, con i gemelli Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno, Ugolino Vivaldi ed Antoniotto Usodimare. Alle 20.25 i cacciatorpediniere danno inizio al rastrello, su rilevamento 55° e con velocità di 19 nodi;



il mare è calmo, la notte buia. Le unità procedono in linea di fronte, a quattro miglia l'una dall'altra; il Da Noli è il più vicino alla costa (Capo Spartivento, che si trova sulla sinistra della formazione), il Pessagno è il più "esterno", a venti miglia. Alle 23.50 è il Vivaldi ad avvistare un sommergibile, il britannico Oswald: la nave manovra immediatamente per speronarlo, affondandolo e recuperandone poi 52 naufraghi.

5 settembre 1940

Da Noli (caposcorta, capitano di vascello Giovanni Galati), Tarigo e Malocello (la XIV Squadriglia Cacciatorpediniere) salpano da Palermo alle 10, per rilevare al largo di Trapani (nel punto a 5 miglia per 245° dal Faro di Marettimo) le torpediniere Circe ed Aldebaran nella scorta di un convoglio (piroscafo Marco Polo con 2000 ufficiali e soldati, motonave Francesco Barbaro con 3000 tonnellate di munizioni, provviste, carri armati, veicoli e materiale bellico) in navigazione da Napoli a Tripoli. I cacciatorpediniere seguono rotte costiere fino al punto previsto per l'incontro; alle 14.25 Tarigo e Malocello mettono a mare i paramine, su ordine del Da Noli, ed alle 14.56 avviene la riunione con i due mercantili. Il Da Noli assume posizione di scorta ravvicinata, mentre Tarigo e Malocello si portano a proravia del convoglio per effettuare dragaggio protettivo. Il convoglio supera le isole Egadi e segue le rotte costiere della Tuni-

sia; alle 18 incontra un convoglio di due piroscafi scortati dalla torpediniera Procione, ed alle 19.20 è già al traverso di Capo Bon.

7 settembre 1940

Alle 5.20, al traverso della boa n. 3 di Kerkennah (posizione 34°57'30" N e 11°45'30" E), il Da Noli avvista tre luci a 6-7 km di distanza, a 70° di prora sinistra, che scadono lentamente verso poppa. Il comandante le attribuisce ad un piroscafo che procede di contro bordo. Alle 16 (al largo di Sabratha) si avvistano ricognitori italiani. Giunto nel punto convenzionale «D» alle 17.35, il convoglio entra nel porto di Tripoli alle 17.45 (18.30 per altra versione).

8 settembre 1940

Da Noli (caposcorta), Tarigo e Malocello ripartono da Tripoli all'una di notte, scortando sempre Marco Polo e Barbaro dirette ora a Bengasi. Il Da Noli procede in testa, seguito dalle motonavi; la squadriglia di cacciatorpediniere si dispone in posizione di scorta ravvicinata. Alle due di notte viene incrociato il piroscafo Pallade diretto a Tripoli, ed alle 7.08 ha inizio lo zigzagamento di convoglio e scorta, che proseguirà sino alle 19.18.

9 settembre 1940

Il convoglio raggiunge il punto «D» di Bengasi alle 7.18, e poco dopo entra in porto, ormeggiandosi al molo sottoflutto alle 8.15.

10 settembre 1940

Da Noli (caposcorta), Tarigo e Malocello lasciano Bengasi per Napoli alle 15.45 (16.30 per altra versione) scortando il Marco Polo, che ritorna vuoto in Italia. Nell'uscita dal porto, il Da Noli è preceduto da Malocello e Tarigo, e seguito dal Marco Polo. Alle 16.56 il Da Noli avvista una mina alla deriva ad otto miglia per 230° dal faro di Bengasi (un paio di chilometri ad est della rotta di sicurezza che conduce in porto), ed ordina al Tarigo di avvicinarsi ed affondarla. Così viene fatto; affondata la mina (che sembra essere un ordigno italiano tipo «P. 200» o «Bollo») a raffiche di mitragliera, il Tarigo si ricongiunge al Da Noli alle 17.15.

11 settembre 1940

Alle 7.51 vengono avvistati ricognitori italiani; alle 11.59 inizia di nuovo lo zigzagamento, proseguito fino alle 16.42. Alle 17.40, davanti a Messina, la XIV Squadriglia cede la scorta alla torpediniera Generale Antonio Cantore, uscita da quel porto. Sarà la Cantore a scortare il Marco Polo fino a Napoli; la XIV Squadriglia assume invece velocità 20 nodi e raggiunge Palermo.

19 settembre 1940

Da Noli, Tarigo e Malocello sostituiscono a Trapani, in mattinata, le torpediniere Generale Antonio Cantore e Generale Marcello Prestinari nella scorta ai trasporti truppe Esperia e Marco Polo, partiti da Napoli e diretti a Tripoli.



Sopra: l'Antonio Da Noli (a destra) ed il gemello Antoniotto Usodimare ormeggiati a Napoli nel 1939, prima dei lavori di modifica della prua, accanto alle corazzate Cesare e Cavour, in una cartolina dei F.lli Calì di Genova; sotto: dettaglio della stessa foto (da "Orizzonte Mare Immagini A1: Corazzate Classe Conte di Cavour e Duilio", via Marcello Risolo). È interessante notare che molti storici oggi ritengono che Antonio Da Noli ed Antoniotto Usodimare, in passato ritenuti due differenti e coevi navigatori, fossero in realtà la stessa persona: dal che deriverebbe che le due navi furono dedicate allo stesso navigatore.

20 settembre 1940

Il convoglio raggiunge Tripoli alle otto.

24 settembre 1940

Da Noli, Tarigo e Malocello ripartono da Tripoli alle 10 (o 19) scorrendo Esperia e Marco Polo di rientro scarichi a Napoli, via Palermo.

25 settembre 1940

Il convoglio giunge a Palermo alle 18.30. Da Trapani in poi si aggrega alla scorta anche la torpediniera Giuseppe Dezza.

28 settembre 1940

Il convoglio giunge a Napoli alle 16.

6 ottobre 1940

Il Da Noli (capitano di fregata Zoli), insieme a Vivaldi (capitano di vascello Galati, comandante superiore in mare), Tarigo (capitano di fregata De Cristofaro) e Malocello (capitano di fregata Del Buono), lascia Palermo alle 8.25 per partecipare alla posa dello sbarramento di mine «M 3», a sud di Malta. I cacciatorpediniere imboccano lo stretto di Messina alle 14.20, dirigono per entrare nella rada di Augusta alle 17.25 e si ormeggiano a Punta Cugno alle 18.40, indi si riforniscono ed imbarcano le mine.

7 ottobre 1940

Alle 18.20 i cacciatorpediniere salpano da Augusta, ma alle 19.10 il Malocello subisce un'avaria al timone ed alle 20.20, stante l'impossibilità di ripararla in tempo utile per proseguire la missione, viene rimandato in porto.

8 ottobre 1940

All'1.49 la XIV Squadriglia riduce la velocità a 12 nodi, ed all'1.56 il Tarigo inizia per primo la posa; Vivaldi e Da Noli lo precedono in linea di fila. Alle 2.06 l'ancora di una delle mine s'inceppa mentre scorre sulle ferrogate: il Tarigo è così costretto ad interrompere la posa e portarsi in testa alla formazione, per risolvere l'inconveniente e poi terminare la posa per ultimo. Il Da Noli inizia a posare le sue mine alle 2.16 e, dopo che questi ha terminato, il Vivaldi comincia a posare le sue alle 2.30. Alle 2.47, terminata la posa del Vivaldi, riprende quella del Tarigo, ma alle 2.53 lo scorrimento di una delle mine s'incep-

pa di nuovo, causando uno spazio vuoto lungo 1500 metri nello sbarramento. Alle 2.56 la posa è terminata, e le navi iniziano la navigazione di ritorno seguendo una rotta che le faccia trovare all'alba con rotta e posizione tali (sulla congiungente Bengasi-Stretto di Messina) che eventuali aerei nemici, qualora avvistino le navi italiane, non riescano a capire da dove provengano. In tutto sono state posate 191 mine tipo Elia, alla profondità di 4 metri, con una distanza di 100 metri tra ogni arma (salvo i problemi causati dagli inceppamenti del Tarigo). In queste mine incapperà, l'11 ottobre, il cacciatorpediniere britannico Imperial, che riporterà gravi danni. Alle 6.55 un ricognitore britannico viene avvistato a 14-15 km di distanza su rilevamento 90°; si avvicina alle navi italiane e si trattiene nell'area per parecchio tempo, poi se ne va. Alle 8.20 la XIV Squadriglia viene raggiunta da caccia della Regia Aeronautica, ed alle 10.30 i cacciatorpediniere arrivano ad Augusta. Alle 19.55 Da Noli, Vivaldi e Tarigo (il Malocello è ancora bloccato dall'avaria al timone) ripartono da Augusta per Trapani, imboccando lo stretto di Messina alle 23.59.

9 ottobre 1940

Alle 9.38 i tre cacciatorpediniere dirigono per entrare nel porto di Trapani, ed alle 10.15 si ormeggiano al molo della Colombaia, dove si riforniscono ed imbarcano nuove mine, destinate allo sbarramento «4 A N» (da posare tra Pantelleria e la Tunisia). Mollati gli ormeggi, lasciano il porto alle 21.15, ed alle 23.38 assumono rotta verso Capo Bon.

10 ottobre 1940

Avvistato il faro di Capo Bon all'1.35, le tre navi dirigono per il punto ove iniziare la posa alle 3.08. Dopo essersi disposti su linea di rilevamento 150°, con un intervallo di 200 metri tra ogni nave ed una velocità di 12 nodi, la posa è cominciata, alle 3.54, di nuovo dal Tarigo. Due delle prime mine posate dal Tarigo esplodono accidentalmente, come talvolta capita. Alle 4.14 inizia la posa il Da Noli, mentre alle 4.31 è il turno del

Vivaldi, che completa la posa alle 4.46; in tutto sono state posate 174 mine (oltre alle due del Tarigo detonate prematuramente). A mezzogiorno la XIV Squadriglia è di nuovo alla banchina Crispi di Palermo. Sullo sbarramento «4 A N» andrà perduto, il 22 dicembre, il cacciatorpediniere britannico Hyperion.

12 ottobre 1940

La XIV Squadriglia Cacciatorpediniere (Antonio Da Noli, Ugo Vivaldi, Luca Tarigo) salpa da Messina alle otto del mattino insieme alla III Divisione (incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano, al comando dell'ammiraglio Luigi Sansonetti) per dare appoggio al cacciatorpediniere Camicia Nera, che sta rientrando alla base inseguito da navi ed aerei britannici dopo che, in un fallito attacco silurante nella notte precedente e nei suoi successivi sviluppi il mattino del 12 ottobre, sono stati affondati il cacciatorpediniere Artigliere (posto fuori uso dall'incrociatore leggero Ajax e finito dall'incrociatore pesante York) e le torpediniere Airone ed Ariel (entrambe dall'Ajax). L'ordine è di supportare il rientro del Camicia Nera (nonché dei cacciatorpediniere Aviere e Geniere, anch'essi scampati allo scontro, l'Aviere piuttosto danneggiato) e, se possibile, impegnare gli incrociatori britannici. XIV Squadriglia ed IV Divisione dirigono per il punto in cui si sa essere il Camicia Nera. In base alle intercettazioni, l'ammiraglio Sansonetti comprende che Aviere, Geniere e Camicia Nera non necessitano più di protezione, dunque alle 10.15 fa ridurre la velocità da 30 a 25 nodi, continuando a navigare verso sud fino alle 12.15, quando giunge da Supermarina l'ordine di rientrare alla base.

8 novembre 1940

Secondo una fonte, in questa data Da Noli, Vivaldi e Malocello sarebbero stati inviati ad intercettare, senza riuscirci, la Forza F britannica (corazzata Barham, incrociatore pesante Berwick, incrociatore leggero Glasgow, cacciatorpediniere Gallant, Griffin e Greyhound), che sta trasportando 2000 soldati da Gibilterra a Malta.

16-18 novembre 1940

Il 16 novembre la XIV Squadriglia (Da Noli, Vivaldi, Tarigo e Malocello) salpa da Palermo per unirsi al resto della flotta italiana in un tentativo di intercettazione di una formazione britannica diretta verso est. Si tratta della Forza H dell'ammiraglio James Somerville (incrociatore da battaglia Renown, portaerei Argus e Ark Royal, incrociatori leggeri Sheffield, Despatch e Newcastle, otto cacciatorpediniere) uscita da Gibilterra per l'operazione «White», che prevede l'invio a Malta di aerei decollati dall'Argus per rinforzarne le difese, un'azione di bombardamento di Alghero (velivoli dell'Ark Royal) ed il trasporto a Malta di uomini e materiali della RAF sul Newcastle.

Oltre alla XIV Squadriglia, prendono il mare le corazzate Vittorio Veneto e Cesare, l'incrociatore pesante Pola come nave comando della II Squadra, la I Divisione con gli incrociatori pesanti Fiume e Gorizia (tutti da Napoli), la III Divisione con gli incrociatori pesanti Trento, Trieste e Bolzano (da Messina) e le Squadriglie Cacciatorpediniere IX (Alfieri, Oriani, Gioberti, Carducci), XII (Ascari, Lanciere, Corazziere e Carabiniere) e XIII (Bersagliere, Granatiere, Fuciliere, Alpino). Le navi uscite da Napoli, prive di dati precisi sul nemico, dirigono verso sud nel Basso Tirreno; nel

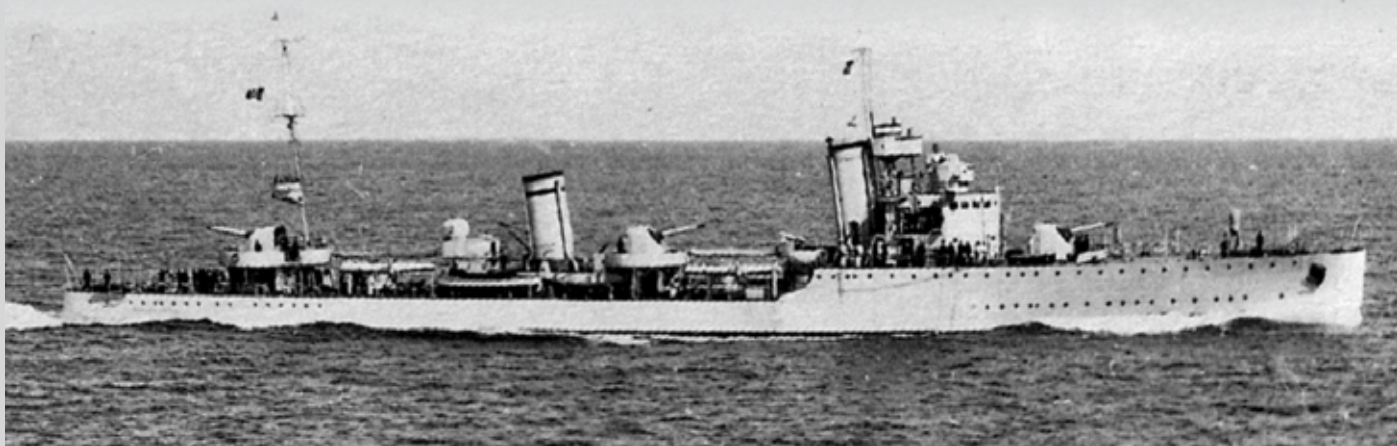
pomeriggio del 16 la XIV Squadriglia raggiunge il resto della formazione. La forza così riunita, sotto il comando dell'ammiraglio Campioni, assume quindi rotta verso est verso l'8° meridiano, a sudovest della Sardegna, procedendo a 18 nodi, ridotti a 14 nella notte del 17 per agevolare la navigazione dei cacciatorpediniere, resa difficoltosa da un vento da sudovest.

Per tutta la giornata del 16 non si ricevono informazioni sulle forze nemiche; solo alle 10.15 del 17 queste vengono avvistate da ricognitori, che però non precisano né la rotta né la velocità. Campioni dirige verso sud, in direzione di Bona, sperando di riuscire ad intercettare le unità britanniche nel pomeriggio, se esse proseguono verso est.

Raggiunto alle 16.30 un punto prestabilito 45 miglia a nord-nord-est di Ustica, la formazione italiana dirige poi verso ovest ed alle 17.30 arriva 35 miglia a sudovest di Sant'Antioco. Dopo aver navigato per un po' in direzione dell'Algeria, nella totale mancanza su dove sia il nemico e dove esso sia diretto, la squadra italiana riceve l'ordine rientrare. Campioni rileverà che le condizioni del mare – onde molto lunghe da sudovest – hanno causato forte rollio e beccheggio in tutte le sue navi, corazzate comprese, tanto da impedire l'uso dei cannoni se

dirette verso sud. Durante il ritorno le navi italiane eseguono esercitazioni di tiro contro la scogliera La Botte, a sud di Ponza. Sempre durante il ritorno il Malocello viene colto da un'avaria ad un timone, aggravata dalle avverse condizioni meteomarine, che lo costringe a riparare a Cagliari assistito da Trento, Vivaldi e Da Noli (nonché, nell'ultimo tratto, dal rimorchiatore Nereo); le altre navi italiane rientrano alle basi tra il mattino ed il pomeriggio del 18 novembre.

Ancorché non abbia portato al contatto con la flotta nemica, l'uscita in mare delle forze italiane ha determinato il parziale fallimento dell'operazione «White»: a seguito dell'avvistamento della squadra italiana da parte dei ricognitori di Malta, infatti, Somerville ha fatto lanciare gli aerei dall'Argus tenendo la portaerei quanto più ad ovest possibile, cioè più lontana da Malta di quanto inizialmente pianificato, prolungando di molto la distanza sulla quale gli aerei dovranno volare. Il risultato sarà che su quattordici aerei decollati dall'Argus (dodici Hawker Hurricane e due Blackburn Skua) solo cinque (quattro Hurricane ed uno Skua) giungeranno a Malta: gli altri esauriranno il carburante e precipiteranno in mare a seguito di errori di navigazione e stime sbagliate sugli effetti del vento.



Il Da Noli in tempo di pace, con la prua non ancora modificata (g.c. Marcello Risolo via www.naviearmatori.net)

22 novembre 1940

Da Noli, Tarigo e Vivaldi (caposcorta) salpano da Palermo alle 17 scortando Esperia e Marco Polo, provenienti da Napoli e diretti a Tripoli.

23 novembre 1940

Il convoglio giunge a Tripoli alle 16.

29 novembre 1940

Da Noli, Tarigo e Vivaldi (caposcorta) partono da Tripoli per Palermo e Napoli alle 20, scortando Esperia e Marco Polo che ritornano scarichi.

30 novembre 1940

Il convoglio giunge a Palermo alle 7.30; qui rimane il Marco Polo, mentre le altre navi proseguono per Napoli.

1° dicembre 1940

I cacciatorpediniere e l'Esperia arrivano a Napoli.

14 dicembre 1940

Da Noli, Vivaldi (caposcorta) e Tarigo (forse, a seconda delle fonti, ci sarebbe anche il Malocello) lasciano Palermo alle 10.15 e sostituiscono le torpediniere Generale Antonino Cascino ed Enrico Cosenz nella scorta ai trasporti truppe Esperia, Conte Rosso e Marco Polo, provenienti da Napoli e diretti a Tripoli. Il convoglio ha anche una scorta indiretta, assicurata dagli incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere ed Alberto Di Giussano e dai cacciatorpediniere Ascari e Carabiniere (questi ultimi per scorta antisommergibile degli incrociatori).

Nei mesi a venire, il Da Noli ed il resto della XIV Squadriglia Cacciatorpediniere (capitano di vascello Giovanni Galati, uno dei più capaci e competenti ufficiali della Regia Marina, con bandiera sul Vivaldi), verranno continuamente impiegati nella scorta a «convogli veloci» di grandi navi passeggeri (Esperia, Conte Rosso e Marco Polo, nonché meno di frequente Victoria, Neptunia, Oceania) adibite al trasporto di truppe, traversate che seguono sempre uno schema più o meno eguale: all'andata, rotta lungo le secche di Kerkennah; ritorno, rotte solitamente più ad est; scorta diretta, quasi sempre; presenza, in caso di fondati timori di attacco

da parte di forze navali di superficie, di una Divisione di incrociatori per scorta a distanza. L'utilizzo in convoglio sempre delle stesse navi permette, oltre ai vantaggi derivanti dall'impiego di un gruppo di unità dalle caratteristiche omogenee, un maggiore affiatamento tra di esse.

15 dicembre 1940

Il convoglio raggiunge Tripoli alle 15.

19 dicembre 1940

Da Noli, Vivaldi (caposcorta), Tarigo, Malocello e la torpediniere Orione partono da Tripoli per Napoli alle 10, scortando Esperia, Conte Rosso e Marco Polo che rientrano vuoti.

20 dicembre 1940

Il convoglio giunge a Napoli alle 20.30.

26 dicembre 1940

Da Noli, Vivaldi (caposcorta), Malocello, Tarigo e Cosenz partono da Napoli alle 19 diretti a Tripoli, scortando Esperia, Conte Rosso e Marco Polo. La Cosenz lascia il convoglio a Napoli.

28 dicembre 1940

Le navi giungono a Tripoli alle 11.30.

30 dicembre 1940

Da Noli, Vivaldi (caposcorta), Malocello e Tarigo lasciano Tripoli per Napoli alle 17.30, scortando ancora Esperia, Conte Rosso e Marco Polo. A Trapani i cacciatorpediniere vengono sostituiti da un'unica torpediniere, la Sirio, che scorta i trasporti fino a Napoli.

1940-1941

Nuovi lavori di potenziamento dell'armamento; vengono eliminati i due cannoncini singoli Vickers-Terni 1917 da 40/39 mm e quattro mitragliere binate da 13,2/76 mm, mentre vengono imbarcate sette mitragliere singole da 20/65 mm Scotti-Isotta Fraschini 1939.

7-8 gennaio 1941

Alle 22.20 del 7 Da Noli (capitano di fregata Zoli), Vivaldi (capitano di vascello Galati, caposquadriglia), Tarigo (capitano di fregata De Cristofaro) e Malocello (capitano di fregata Del Buono), unitamente alle torpediniere Vega (capitano di corvetta Fontana)

e Sagittario (tenente di vascello Cigala Fulgosi), lasciano Trapani (in linea di fila, nell'ordine dal primo all'ultimo Vivaldi, Malocello, Vega, Da Noli, Tarigo e Sagittario) per partecipare alla posa degli sbarramenti di mine «X 2» ed «X 3», di 180 ordigni ciascuno, a nord di Capo Bon (Canale di Sicilia). Supermarina ha ordinato il minamento di quella zona a seguito dell'operazione britannica «Collar» e della conseguente battaglia di Capo Teulada, durante le quali la Mediterranean Fleet è ripetutamente transitata nel canale di Sicilia senza subire alcun danno, proprio perché a nord di Capo Bon, dove essa è passata, non esistono campi minati.

Una volta in mare la formazione si dispone in linea di fila (nell'ordine, Vivaldi, Malocello, Vega, Da Noli, Tarigo e Sagittario) e fa rotta su Capo Bon, avvistandone il faro all'1.53 dell'8 gennaio. Dopo aver ridotto la velocità a dodici nodi, le navi iniziano la posa alle 4.02: per prima la Sagittario (estremità meridionale dell'X 2), poi Tarigo e Da Noli, che con la Sagittario assumono una rotta parallela alla linea X 2. Vega, Malocello e Vivaldi si portano sull'estremo meridionale dell'X 2, dopo di che la Vega inizia la posa per prima alle 5.02, seguita dal Malocello ed infine dal Vivaldi che conclude alle 5.04.

Durante la posa dell'X 3 esplode accidentalmente una delle mine posate dal Da Noli.

Terminata la posa delle mine, i due gruppi assumono rotta per Marettimo e poi per Trapani, navigando separatamente e giungendo nel porto siciliano tra le 10 e le 11 del mattino. L'operazione, prevista in origine per una notte di novilunio o comunque prossima ad essa (per maggior sicurezza), ha dovuto essere effettuata, a causa dei rinvii (dovuti alla carenza di siluranti pronte per la posa, essendo moltissime unità assorbite dalle missioni di scorta sulle rotte per la Libia e per l'Albania, in quel momento in situazione particolarmente critica a causa dell'andamento delle operazioni sul fronte greco), in una notte prossima al plenilunio, ma non vi sono stati egualmente problemi.

13 gennaio 1941

In serata il Da Noli si unisce a Tarigo, Vivaldi (caposcorta) e Malocello nella scorta ad Esperia, Conte Rosso, Marco Polo ed un altro trasporto truppe, la motonave Calitea, tutti partiti da Napoli e diretti a Tripoli dopo uno scalo intermedio a Trapani.

14 gennaio 1941

Il convoglio arriva a Tripoli alle 11.30.

15 gennaio 1941

Da Noli, Vivaldi, Malocello e Tarigo lasciano Tripoli alle 18.30, scortando ancora Esperia, Conte Rosso e Marco Polo. A Trapani, i quattro cacciatorpediniere della XIV Squadriglia sono sostituiti da due torpediniere di Marina Sicilia per l'ultimo tratto della navigazione (fino a Napoli).

22 gennaio 1941

A Trapani Da Noli, Vivaldi (caposcorta), Malocello e Tarigo sostituiscono i cacciatorpediniere Freccia e Saetta nella scorta ad Esperia, Conte Rosso, Marco Polo ed alla motonave Victoria, provenienti da Napoli e diretti a Tripoli.

24 gennaio 1941

Il convoglio arriva a Tripoli in mattinata.

23 febbraio 1941

Il Da Noli salpa da Napoli alle 19 insieme ai cacciatorpediniere Aviere (caposcorta, capitano di vascello Bigi) e Geniere ed alla torpediniera Castore, scortando il quarto convoglio (convoglio «Marburg») di piroscafi tedeschi diretti a Tripoli: Reichenfels, Marburg, Ankara e Kybfels. Il convoglio imbocca il Canale di Sicilia ad una velocità di 14 nodi.

24 febbraio 1941

Alle 11.30 prende contatto col convoglio «Marburg» la IV Divisione Navale (incrociatori leggeri Giovanni delle Bande Nere ed Armando Diaz e cacciatorpediniere Ascari e Corazziere), al comando dell'ammiraglio Alberto Marenco di Moriondo, uscita da Palermo per coprire l'intenso traffico di convogli in atto tra Italia e Libia, specialmente contro possibili attacchi a sorpresa provenienti da est. Fino al tramonto la IV Divisione si tiene a proravia del convoglio, a distanze comprese tra gli 8 ed i 12 km (gli ordini della

IV Divisione sono di effettuare scorta ravvicinata di proravia al convoglio «Marburg» durante la notte).

25 febbraio 1941

Alle 3.43 il Diaz viene silurato dal sommergibile britannico Upright ed affonda in soli sei minuti, portando con sé 464 dei 605 uomini dell'equipaggio.

Il convoglio «Marburg» prosegue, e raggiunge Tripoli alle 20.30.

27 febbraio 1941

Il Da Noli (caposcorta) salpa da Tripoli alle 19 per scortare a Napoli, insieme ai cacciatorpediniere Ascari, Saetta e Baleno, i trasporti truppe Esperia, Victoria, Conte Rosso e Marco Polo, che hanno imbarcato 3750 profughi civili e 1860 militari (1200 dell'Aeronautica, 400 dell'Esercito e 260 della Marina, compresi alcuni naufraghi del Diaz) rimpatriati dalla Cirenaica invasa dai britannici durante l'Operazione "Compass".

1° marzo 1941

Il convoglio giunge a Napoli a mezzogiorno.

5 marzo 1941

Da Noli, Vivaldi (caposcorta), Malocello ed i cacciatorpediniere Folgore e Lampo salpano da Napoli alle 17 scortando un convoglio formato dai mercantili tedeschi Ankara, Reichenfels, Marburg e Kybfels («Sonnenblume 7»), diretti a Tripoli.

8 marzo 1941

Il convoglio deve temporaneamente sostare a Palermo, dove arriva alle 7, perché la Mediterranean Fleet si trova per mare.

9 marzo 1941

Rientrato il pericolo, il convoglio lascia Palermo alle 4 e prosegue per la Libia.

10 marzo 1941

Raggiunto dalle torpediniere Centauro e Clio, inviategli incontro da Tripoli, il convoglio giunge a destinazione a mezzogiorno.

12 marzo 1941

Da Noli, Vivaldi (caposcorta) e Malocello lasciano Tripoli alle 13 per scortare a Palermo e Napoli i quattro piroscafi del viaggio precedente.

13 marzo 1941

Alle 20 Ankara e Kybfels arrivano a Palermo.

14 marzo 1941

Alle 7 Marburg e Reichenfels giungono a Napoli.

17 marzo 1941

Alle 3 il Da Noli salpa da Trapani insieme a Vivaldi (caposcorta) e Malocello ed alle torpediniere Cigno e Polluce, per scortare a Tripoli Ankara, Marburg, Reichenfels, Kybfels e la motonave italiana Calitea. Vivaldi, Malocello, Calitea, Marburg e Reichenfels provengono da Napoli, mentre le altre navi si uniscono al convoglio durante la sosta a Trapani.

18 marzo 1941

Il convoglio giunge a Tripoli alle 12.

20 marzo 1941

Da Noli, Vivaldi (caposcorta) e Malocello, insieme alla vecchia torpediniera Giuseppe La Farina, ripartono da Tripoli alle 18 scortando Marburg, Reichenfels e Kybfels.

21 marzo 1941

Il convoglio giunge a Palermo alle 22.30, poi prosegue per Napoli.

22 marzo 1941

Le navi arrivano a Napoli alle 7.30.

29 marzo 1941

Da Noli e Vivaldi (caposcorta, capitano di vascello Giovanni Galati) salpano da Napoli per Tripoli alle 19.30, scortando un convoglio veloce composto da Calitea, Marburg e Kybfels.

31 marzo 1941

Verso le 7 del mattino, saputo della presenza in zona di un sommergibile nemico (che ha silurato il piroscafo tedesco Galilea, appartenente ad un altro convoglio, proprio mentre questi sta incrociando il convoglio del Da Noli), il convoglio «Vivaldi» manovra per allontanarsi dalla zona, inviando le torpediniere Polluce e Centauro a dare assistenza al Galilea.

Il convoglio arriva a Tripoli alle 14.30.

2 aprile 1941

Da Noli, Vivaldi (caposcorta) e Malocello partono da Tripoli per Napoli alle 11, scortando i piroscafi tedeschi Ankara, Reichenfels, Marburg e Kybfels e la motonave italiana Calitea.

3 aprile 1941

Poco prima del tramonto, al largo di Ustica, il caposcorta nota della nafta e si rende conto che essa

è causata da una perdita di un sommergibile che sta manovrando per attaccare il convoglio. Il Da Noli viene lasciato con i mercantili, che proseguono per la loro rotta, mentre dapprima il solo Vivaldi e poi anche il Malocello danno la caccia al sommergibile, fino a ritenere (a torto) di averlo affondato. Successivamente anche Vivaldi e Malocello si ricongiungono col convoglio.

4 aprile 1941

Il convoglio raggiunge Napoli alle 7.30.

11 aprile 1941

Da Noli, Vivaldi (caposcorta) e Malocello salpano da Napoli per Tripoli alle 17.30, scortando Ankara, Calitea, Reichenfels, Marburg e Kybfels.

12 aprile 1941

Alle 14.35 il sommergibile britannico Upholder (capitano di corvetta Malcolm David Wanklyn) avvista il convoglio del Da Noli in posizione 37°07' N e 11°11' E. Avendo già esaurito tutti i siluri, l'Upholder si trova nell'impossibilità di attaccare; conseguentemente, si limita a lanciare il segnale di scoperta, che però non sembra venire ricevuto da nessuno.

Alle 17.15 il sommergibile britannico Ursula (tenente di vascello Alexander James Mackenzie) avvista su rilevamento 350°, a 9150 metri di distanza, un cacciatorpediniere classe Navigatori; iniziata la manovra d'attacco, alle 17.25 si rende conto che l'unità avvistata fa parte della scorta di un convoglio, appunto il convoglio formato dal Da Noli e dalle altre unità partite da Napoli il giorno precedente. Alle 17.39, in posizione 36°40' N e 11°12' E (a sud di Capo Bon), l'Ursula lancia quattro siluri da una distanza di 2300 metri. Nessuna nave viene colpita; i siluri mancando di poco il Reichenfels, passando a distanze comprese tra i 10 e i 25 metri.

13 aprile 1941

Durante la notte tra il 12 ed il 13 il convoglio viene ripetutamente attaccato da aerei, con lancio di numerosi siluri. Grazie anche all'intervento dei velivoli da caccia di base in Sicilia, tuttavia, tutti gli attacchi falliscono; due aerosilu-

ranti Fairey Swordfish dell'830th Squadron Fleet Air Arm (sottotenente di vascello A. P. Dawson e primo aviere A. Todd; sergente pilota C. H. Wines e primo aviere L. M. Edwards) vengono abbattuti.

Nella stessa notte, i cacciatorpediniere britannici Jervis, Janus, Nubian e Mohawk escono da Malta per intercettare il convoglio, ma non riescono a trovarlo.

14 aprile 1941

Il convoglio, raggiunto dalle torpediniere Circe e Generale Carlo Montanari (inviategli incontro da Tripoli), giunge nel porto libico alle 10.

16 aprile 1941

Il Da Noli, insieme a Vivaldi (capitano di vascello Giovanni Galati, che assume la direzione dei soccorsi), Malocello, Dardo, alle torpediniere Clio, Centauro, Perseo, Partenope e Sirtori, alla nave ospedale Arno, alla nave soccorso Giuseppe Orlando ed ai piroscafi Capacitas ed Antonietta Lauro, partecipa alle operazioni di soccorso ai naufraghi delle navi del convoglio «Tarigo», distrutto nella notte precedente dai cacciatorpediniere britannici Jervis, Janus, Nubian e Mohawk (quest'ultimo affondato a sua volta dal Tarigo). I cacciatorpediniere Luca Tarigo e Baleno ed i piroscafi Adana, Aegina, Iserlohn e Sabaudia sono stati affondati, il cacciatorpediniere Lampo ed il piroscafo Arta sono stati portati all'incaglio con danni gravissimi.

Complessivamente vengono tratti in salvo 1271 naufraghi, mentre le vittime sono circa 700 (altre fonti parlano di 1800 vittime, ma sembrano basate su stime errate).

19 aprile 1941

Da Noli, Vivaldi (caposcorta), Malocello ed il cacciatorpediniere Dardo lasciano Tripoli alle 16 per scortare a Napoli Ankara, Calitea, Reichenfels, Marburg e Kybfels.

21 aprile 1941

Il convoglio giunge a Napoli alle 14.

4 maggio 1941

Da Noli, Vivaldi (caposcorta) e Malocello partono da Napoli per Tripoli all'1.15, insieme alle torpediniere Pegaso, Orione e Casiopea, formando la scorta diretta

di un convoglio (convoglio «Victoria») diretto a Tripoli e scortato dalle motonavi Victoria, Andrea Gritti, Marco Foscarini, Sebastiano Venier, Barbarigo, Ankara (tedesca) e Calitea.

Dal momento che a Malta sono state avvistate unità leggere della Royal Navy, il convoglio gode anche della scorta a distanza della VII Divisione Navale (ammiraglio di divisione Ferdinando Casardi), con gli incrociatori leggeri Eugenio di Savoia, Muzio Attendolo ed Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, ed i cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco, Alvise Da Mosto, Antonio Pigafetta, Giovanni Da Verrazzano e Nicolò Zeno. Queste navi prendono posizione in testa al convoglio «Victoria» alle 20.03, a circa tre chilometri di distanza, con i cacciatorpediniere in posizione di scorta avanzata. La formazione di marcia notturna disposta da Casardi è così articolata: cacciatorpediniere in scorta avanzata, seguiti dagli incrociatori in linea di fila, seguiti dal convoglio disposto su tre colonne, con scorta laterale. Ciò al fine di consentire alle navi della VII Divisione di reagire prontamente contro unità di superficie che dovessero attaccare dai settori dove ciò appare più probabile, senza essere intralciati nelle manovre da convoglio e scorta, che avrebbe inoltre così modo di allontanarsi senza perdite. La scorta diretta, secondo la valutazione dell'ammiraglio, dovrebbe bastare a proteggere il convoglio da attacchi nei settori poppieri, che comunque sono poco probabili, stante la velocità del convoglio e la posizione delle basi britanniche. Fino al tramonto, il convoglio fruisce di numerosa scorta aerea con velivoli sia da caccia che da bombardamento.

5 maggio 1941

La navigazione notturna si svolge senza inconvenienti.

Alle 5.45 la VII Divisione si porta sulla congiungente Malta-convoglio, sulla quale poi si mantiene zigzagando per tutta la giornata, tenendosi in vista del convoglio. Alle 6.40 sopraggiungono i primi velivoli della scorta aerea (idrovolanti della ricognizione marittima e bombardieri).

Alle 14.26 viene avvistato un secondo convoglio, il «Marco Polo», in navigazione su rotta opposta, e la VII Divisione passa a scortare quest'ultimo, mentre il «Victoria» dirige su Tripoli.

Dopo un viaggio nel quale il convoglio «Victoria», continuamente pedinato da ricognitori, ha subito diversi infruttuosi attacchi aerei, le navi entrano a Tripoli alle 20.45.

12 maggio 1941

Da Noli, Vivaldi (caposcorta), Malocello ed il cacciatorpediniere Saetta lasciano Tripoli alle 19.30 scortando Victoria, Gritti, Venier, Barbarigo ed Ankara che rientrano a Napoli.

Durante la navigazione nel Canale di Sicilia, il convoglio fruisce della protezione a distanza della IV Divisione (incrociatori leggeri Bande Nere e Cadorna, cacciatorpediniere Scirocco, Maestrale ed Alpino) e dell'VIII Divisione (incrociatori leggeri Duca degli Abruzzi e Garibaldi, cacciatorpediniere Granatiere e Bersagliere).

14 maggio 1941

Il convoglio giunge a Napoli alle 16.30.

26 maggio 1941

Da Noli, Vivaldi (caposcorta, capitano di vascello Giovanni Galati), il cacciatorpediniere Saetta e le torpediniere Pallade, Procione, Pegaso, Castore e Cigno partono da Napoli alle 2.30 (altra versione indica l'orario di partenza nelle 23 del 25 maggio) per scortare a Tripoli un convoglio formato dalle motonavi Marco Foscari, Andrea Gritti, Sebastiano Venier, Barbarigo, Rialto ed Ankara (tedesca).

Il convoglio, che ha scorta aerea per alcuni tratti, è scortato a distanza dalla III Divisione Navale, dallo stretto di Messina in poi; segue le rotte che passano ad est di Malta.

27 maggio 1941

Verso le 13 (poco dopo che gli aerei dell'Aeronautica di Sicilia della scorta aerea hanno lasciato il convoglio, mentre i velivoli che avrebbero dovuto sostituirli, provenienti dalla Libia, non sono potuti decollare a causa del forte ghibli) vengono avvistati sei aerei a 6-7 km di distanza, che

volano a 10-20 metri di quota su rotta opposta al convoglio. Il caposcorta li scambia inizialmente per aerei da trasporto tedeschi tipo Junkers Ju 52, ma in realtà sono bombardieri britannici Bristol Blenheim decollati da Malta, i quali si portano al traverso del convoglio e poi accostano per attaccare a volo radente il gruppo formato da Foscari, Barbarigo e Venier.

Da Noli e Cigno, unitamente alle motonavi, aprono subito il fuoco (non appena identificano gli aerei come nemici); due degli attaccanti (il V6460 del sergente E. B. Inman e lo Z6247 del capitano G. M. Fairburn) vengono abbattuti (secondo fonti italiane, dal fuoco contraereo; per i britannici, ambedue gli aerei sarebbero stati travolti e distrutti dallo scoppio delle bombe sganciate dallo stesso Inman su una delle motonavi), ma Foscari e Venier sono colpite. In tutto, l'attacco dura tre minuti.

La Venier subisce solo danni lievi, perché l'unica bomba che la colpisce non esplode; ma la Foscari viene incendiata ed immobilizzata.

L'unico sopravvissuto dei sei uomini componenti gli equipaggi dei due aerei, il sergente K. P. Collins della 82a Squadriglia della R.A.F., gravemente ferito, viene recuperato dalla Cigno, che recupera anche tredici uomini della Foscari che hanno abbandonato la nave.

Da Noli e Cigno si trattengono con la Foscari, sulla quale l'incendio divampa violento; alle 16.21 il caposcorta ordina alla torpediniera di riunirsi alla formazione, ed al Da Noli di restare con la Foscari per prestarle assistenza. Il resto del convoglio prosegue per Tripoli, dove arriverà il mattino del 28.

Dietro ripetute sollecitazioni del caposcorta a Marina Tripoli (alle 16.25 chiede l'invio di un rimorchiatore, ed alle 17.20 di una silurante per cooperare con il Da Noli), arrivano sul posto la torpediniera Pallade ed i rimorchiatori Pronta e Salvatore Primo, che cooperano al tentativo di portare in salvo la motonave in fiamme.

30 maggio 1941

Rimorchiata fino a Tripoli, la Fo-

scarini viene portata a poggiare sul fondo dell'avamposto, scongiurandone l'affondamento. Tuttavia, non verrà mai recuperata. Si tratta del primo attacco aereo verificatosi sulla rotta di levante per la Libia, nonché del primo bombardamento a bassa quota contro navi nella guerra del Mediterraneo.

Alle 19.10 sopraggiungono, dopo ripetute richieste del caposcorta, quattro aerei da caccia ed un aerosilurante Savoia Marchetti S.M.79 per la scorta aerea.

28 maggio 1941

Il convoglio giunge a Tripoli in mattinata.

3 giugno 1941

Il Da Noli, insieme al Vivaldi (caposcorta) ed alla torpediniera Castore, lascia Tripoli alle 20 per scortare a Napoli le motonavi Gritti, Venier, Rialto ed Ankara (tedesca).

5 giugno 1941

Il convoglio arriva a Napoli alle 15.

25 giugno 1941

Il Da Noli, insieme ai cacciatorpediniere Aviere (caposcorta, capitano di vascello Luciano Bigi), Geniere e Vincenzo Gioberti ed alla torpediniera Calliope, salpa da Napoli alle 4.30, per scortare a Tripoli un convoglio veloce composto dai trasporti truppe Esperia (capoconvoglio, contrammiraglio Luigi Aiello), Marco Polo, Neptunia ed Oceania.

Il convoglio imbocca la rotta di levante (stretto di Messina e poi ad est di Malta), ritenuta, come detto, la più adatta per i convogli veloci per trasporto truppe; i suoi lati vantaggiosi sono una maggior elasticità per eventuali dirottamenti, maggior spazio di manovra, la possibilità di tenere il convoglio al di fuori del raggio d'azione degli aerosiluranti di Malta, la facilità di confondere il nemico circa la rotta seguita; i lati svantaggiosi, un percorso più lungo (per questo la si fa percorrere ai convogli più veloci), la possibilità di attacchi a sorpresa di navi di superficie inviate da Alessandria o da Tobruk (in mano britannica da gennaio), comunque poco probabile, e la maggior difficoltà a garantire scorta aerea di giorno.

Dopo aver attraversato lo stretto di Messina, la scorta del convoglio viene rinforzata dalla XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Ascari, Lanciere, Corazziere e Carabiniere; per altra versione il Lanciere faceva invece parte della scorta diretta, fin dall'inizio del viaggio) e più tardi (dal tramonto) dalla III Divisione (incrociatori pesanti Trieste e Gorizia), quest'ultima partita da Messina alle 19, quale scorta indiretta. Alle 18.25, mentre le navi sono ancora a nord del parallelo di Murro di Porco (precisamente, a 32 miglia per 90° da Murro di Porco, non lontano da Siracusa), il convoglio viene avvistato da un ricognitore; alle 20.20, poco dopo che la scorta aerea (due bombardieri Savoia Marchetti S.M. 79 "Sparviero" e quattro caccia Macchi MC. 200) se ne è andata, ad eccezione di un singolo caccia che è ancora sul cielo del convoglio, vengono avvistati tre velivoli tipo Martin Maryland che volano a 2500 metri di quota, proprio sopra il convoglio. Viene dato l'allarme; sia i mercantili che i cacciatorpediniere aprono subito il fuoco con le mitragliere. Gli aerei sganciano cinque bombe, ma nessuna va a segno; si ritiene che uno degli attaccanti, colpito, sia caduto in mare in fiamme. Alle 20.30, terminato il lancio, i bombardieri si allontanano, ma poco dopo un altro aereo avversario si avvicina da sinistra, volando a 1500 metri; fatto oggetto del violento tiro di tutte le navi del convoglio, rinuncia all'attacco e si allontana prima di poter giungere sulla verticale del convoglio. Da poppa sopraggiunge un altro Bombardiere, ma è seguito dall'unico caccia rimasto della scorta aerea, e lascia dietro di sé una scia di fumo; due membri del suo equipaggio si lanciano col paracadute, poi il Bombardiere precipita in mare. Alle 20.40 vengono avvistati altri due bombardieri, provenienti da dritta, anch'essi accolti dal tiro delle navi della scorta: uno dei due spara raffiche di mitragliera (che cadono una cinquantina di metri a dritta del Da Noli), poi accosta a sinistra e si allontana senza sganciare bombe; l'altro giunge sul cielo del convoglio e sgancia

una bomba, che cade in mare senza fare danni. Alle 21, Supermarina "informa" il convoglio che alle 18.35 questo è stato avvistato da un ricognitore avversario. Alle 21.10 un bengala si accende a proravia del convoglio, a circa 3000 metri di quota (resta acceso 8-9 minuti); dato che l'esperienza precedente insegna che questo è il preludio ad un attacco di aerosiluranti, le navi della scorta iniziano ad emettere cortine fumogene, per occultare le navi del convoglio. Alle 21.29 gli aerosiluranti – velivoli dell'830th Squadron della Fleet Air Arm – attaccano: provenienti da dritta e restando in formazione, si portano a proravia del convoglio, poi sul suo lato sinistro, indi si separano ed attaccano dai quartieri prodieri. Le navi aprono il fuoco con le mitragliere; vengono lanciati almeno quattro siluri, nessuno dei quali va a segno. Mentre ancora non si è concluso l'attacco degli aerosiluranti, alle 21.37, vengono lanciati in mezzo al convoglio tre bengala che galleggiano sul mare (si tratta di fuochi al cloruro di calcio, una nuova invenzione al suo primo impiego nella battaglia dei convogli): due si spengono quasi subito, ma il terzo resta acceso per un paio di minuti, illuminando a giorno il convoglio con la sua fortissima luce gialla; le navi si diradano ed intanto avvistano sul loro cielo i fanalini di navigazione di altri aerei, contro i quali sparano con tutte le mitragliere. Gli aerei sganciano delle bombe di grosso calibro; nessuna va a segno, ma una esplode a pochi metri dall'Esperia, che subisce lievi danni ed alcune perdite tra il personale imbarcato. Alle 21.45 gli aerei se ne vanno, inseguiti dal fuoco delle mitragliere; uno di essi, un Fairey Swordfish dell'830th Squadron F. A. A. (sottotenente D. A. R. Holmes, aviere J. R. Smith), viene abbattuto. Tanto accanimento non è casuale. Il convoglio «Esperia» detiene infatti il dubbio onore di essere stato il primo convoglio ad essere attaccato sulla base delle informazioni fornite da "ULTRA", l'organizzazione segreta britannica dedicata alla decrittazione dei messaggi in codice dell'Asse. Già

il 23 giugno, due giorni prima della partenza, i britannici sanno così che un convoglio formato da Neptunia, Oceania, Marco Polo ed Esperia (in realtà, inizialmente, i britannici commettono un errore ed identificano la quarta nave come Victoria, ma questo viene prontamente corretto il 24 giugno), scortato da cinque cacciatorpediniere, deve partire da Napoli alle 3.30 diretto a Tripoli, con arrivo previsto per le 16.30 del 27, navigando ad una velocità di 17,5 nodi. Ulteriori intercettazioni, sempre compiute il 23 giugno, permettono ai britannici di apprendere anche che il convoglio deve attraversare il parallelo 34°30' N alle sette del mattino del 26, che sarà scortato anche da aerei, e che dopo aver scaricato i materiali dovrà tornare a Napoli seguendo la rotta ad ovest della Sicilia.

26 giugno 1941

Vista la violenza degli attacchi aerei, nel fondato timore che essi debbano proseguire per il resto della notte ed anche la mattina successiva – mentre il convoglio è al di fuori del raggio operativo della caccia italiana –, oltre che in seguito alla notizia dell'avvistamento di un sommergibile in agguato lungo la rotta del convoglio (avvistato ed attaccato da un velivolo della ricognizione marittima), Supermarina ordina sia al convoglio che alla III Divisione di dirottare su Taranto. Qui le navi giungono alle 17.

27 giugno 1941

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

28 giugno 1941

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

29 giugno 1941

Intorno alle 9 il convoglio, giunto in prossimità di Tripoli ed ormai lasciato dalla III Divisione (che rientra a Messina, dove giunge alle 11) ma raggiunto dalla scorta aerea (due caccia Macchi MC. 200, due S.M. 79 e due idrovoltanti CANT Z. 501) viene attaccato da bombardieri britannici, i quali sganciano poche bombe che non causano nessun danno. Il convoglio giunge a Tripoli alle 10.30 (o 11.15).

Nemmeno con l'arrivo in porto, però, le traversie sono finite: tra le 18.30 ed il 19.45 alcuni ricognitori britannici sganciano delle bombe sul porto, senza colpire le navi (i trasporti hanno comunque già sbarcato le truppe, subito allontanate dal porto); dalle 21.48 alle 23.49 il porto viene nuovamente attaccato da un nutrito numero di bombardieri, ma le molte bombe lanciate finiscono anch'esse in mare (alcune, inesplose, vengono scambiate per mine magnetiche, tanto che all'alba si inizia un'operazione di dragaggio magnetico per preparare una rotta d'uscita di sicurezza: ma di mine non ve ne sono).

30 giugno 1941

Alle 9.15 (o 9.30) quattro bombardieri britannici Bristol Blenheim, provenienti da ovest, arrivano sul porto di Tripoli a motore spento, volando a bassissima quota; la fittissima foschia, causata da forte ghibli, impedisce alle stazioni di vedetta di avvistarli prima che giungano sul porto. In un fulmineo attacco, i Blenheim colpiscono l'Esperia, causando danni e vittime.

Alle 20, nel corso di un nuovo attacco aereo sul porto, Da Noli, Aviere (caposcorta), Geniere e Gioberti ripartono per scortare a Napoli Esperia (sommariamente riparata ed in grado di riprendere a navigare), Neptunia e Marco Polo. Nella notte si uniscono al convoglio anche l'Oceania ed il Lanciere, a loro volta salpati da Tripoli alle 22. Questa volta si seguono le rotte di ponente.

2 luglio 1941

Il convoglio arriva a Napoli alle 7.

26 luglio 1941

Il Da Noli, insieme ai gemelli Pi-

gafetta (caposquadriglia e comandante superiore in mare, capitano di vascello Mezzadra), Da Verrazzano, Da Mosto, Pessagno e Zeno, lascia Taranto alle 20.

27 luglio 1941

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

28 luglio 1941

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

6 agosto 1941

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

7 agosto 1941

Allarme aereo dalle 19.17 alle 19.49.

11 agosto 1941

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

12 agosto 1941

I cacciatorpediniere, una volta fuori delle rotte di sicurezza, si dispongono in posizione di scorta ai traghetti-posamine. Alle 6.45 sopraggiunge una scorta aerea di caccia e ricognitori, che resterà sul cielo delle navi sin al rientro. Alle 8.41 ha inizio la posa dello

sbarramento «S 41», conclusa alle 9.15. Lo sbarramento, al pari di quelli che saranno posati nei giorni successivi, è formato da due file centrali («C» e «D», posate da Reggio ed Aspromonte, con intervallo di 100 metri tra ogni mina e le armi delle due file sfalsate tra di loro) di mine italiane antidraganti, due file intermedie («B» e «E», posate da Pigafetta e Da Mosto, con intervallo di 66 metri tra ogni boa) di boe esplosive e due file esterne («A» e «F», posate da Pessagno, Da Noli, Da Verrazzano e, nelle pose successive, anche Zeno; intervallo tra le boe 60 metri) di boe strappanti. Tra ogni fila la distanza è di 200 metri; la lunghezza delle file è di otto miglia. Il Da Noli, insieme al Pessagno, posa le 220 boe strappanti della fila «F».

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

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

13 agosto 1941

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

14 agosto 1941

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

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

15 agosto 1941

Allarme aereo dalle 2.45 alle 3.

16 agosto 1941

Accese le caldaie all'1.30, Da Noli, Da Mosto, Da Verrazzano, Zeno, Pessagno, Pigafetta, Reggio ed Aspromonte lasciano Trapani tra le 4.30 e le 5.40.

Superate le ostruzioni si dispongono in linea di fila, e fuori dalle rotte di sicurezza i cacciatorpediniere scortano i traghetti-posamine. La posa della spezzata «S 42» inizia alle 12.04 e finisce alle 12.56 (il Da Noli, insieme al Pessagno, posa 198 boe strappanti, la fila «F»), poi le navi fanno rotta su Trapani, arrivandovi tra le 16.30 e le 18.

17 agosto 1941

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

19 agosto 1941

I cacciatorpediniere accendono le caldaie alle 00.30, e tra le 3.30 e le 4.40 escono da Trapani, mettendosi in linea di fila in franchia delle ostruzioni e poi di scorta a Reggio ed Aspromonte dalle 6.20. La posa della «S 43» inizia alle 10.40 e viene completata alle 11.34 (Da Noli e Pessagno posano di nuovo la fila «F», composta stavolta da 248 boe strappanti), poi le navi mettono la prua su Trapani, dove i cacciatorpediniere arrivano tra le 15.20 e le 17.10.

20 agosto 1941

A Trapani vengono imbarcate le mine della spezzata «S 44». Allarme aereo dalle 19.50 alle 20.10, dalle 21.10 alle 21.45 e dalle 22.55 alle 23.10; vengono avvistati tre bombardieri Bristol Blenheim ed i cacciatorpediniere aprono un fuoco di sbarramento con le mitragliere, ma i Blenheim non sganciano alcuna bomba. La posa della «S 44» dovrebbe aver luogo il 22 agosto, ma il maltempo la fa rimandare di ventiquattrore.

23 agosto 1941

Da Noli, Da Mosto, Da Verrazzano, Pessagno, Pigafetta e Zeno accendono le caldaie alle 3.30, poi partono tra le 4.25 e le 5.40. Come al solito, superate le ostruzioni assumono la linea di fila, poi dirigono per la zona di posa seguendo le rotte prescritte; alle 7 arriva la scorta aerea, che resterà sino al rientro. La posa della «S 44» viene cominciata alle 10.23 ed ultimata alle 11.17 (di nuovo Da Noli e Pessagno posano la fila «F», composta stavolta da 230 boe strappanti), poi si assume la rotta

di rientro, arrivando a Trapani tra le 14.30 e le 16. Lo stesso giorno Da Noli, Pessagno, Pigafetta, Da Verrazzano, Usodimare e Malocello escono nuovamente in mare di scorta alle corazzate Littorio e Vittorio Veneto, uscite in mare per intercettazione di forze navali britanniche, ma la missione si conclude senza che si prenda contatto con forze nemiche.

29 agosto 1941

Il Da Noli, insieme al Pessagno, all'Usodimare ed ai cacciatorpediniere Aviere (caposcorta), Camicia Nera e Vincenzo Gioberti, salpa da Napoli per Tripoli alle 11.15, scortando i grossi trasporti truppe Victoria, Neptunia ed Oceania. A mezzogiorno il sommergibile britannico Urge (tenente di vascello Edward Philip Tomkinson) avvista il convoglio mentre transita nella Bocca Piccola diretto verso sud, per poi disporsi su due colonne (Neptunia e Oceania nella colonna di dritta, Victoria da sola in quella di sinistra) ed assumere rotta 215°. Dopo essere temporaneamente sceso a 15 metri (dalle 12.14 alle 12.16) per non essere avvistato da un cacciatorpediniere che ha ridotto le distanze, alle 12.18 l'Urge, nel punto 40°25' N e 14°25' E (al largo di Capri), lancia tre siluri da 3660 metri contro il trasporto più vicino: la Victoria, che Tomkinson ha scambiato per un più grande e vecchio transatlantico del tipo "Duilio". La motonave viene mancata dai siluri, così come l'Urge viene mancato dalle 26 bombe di profondità gettate dalla scorta tra le 12.24 e le 12.55 (nessuna esplode particolarmente vicino al sommergibile), così ritirandosi verso sudest con l'errata impressione di avere colpito il bersaglio.

31 agosto 1941

Alle 6.30 il sommergibile britannico Upholder (tenente di vascello Malcolm David Wanklyn) rileva rumori di navi in avvicinamento, nota del fumo e poi avvista il convoglio (con i trasporti truppe disposti su due colonne) in avvicinamento su rotta 250°, poi 225°. Avvicinatosi con un'accostata verso nord, il battello britannico lancia una salva di quattro siluri, da 5500-6400 metri di distanza, alle 7.10, contro

Neptunia e Oceania (in posizione 32°50' N e 13°55' E, a levante di Tripoli). Nessuna delle armi va a segno, e dalle 7.16 alle 7.30 due dei cacciatorpediniere contrattaccano con il lancio di 23 bombe di profondità, che tuttavia non danneggiano l'Upholder il quale frattanto si ritira verso nord. Il convoglio giunge a Tripoli alle 9.30. Da Noli, Pessagno, Usodimare, Aviere (caposcorta), Gioberti e Camicia Nera ripartono da Tripoli alle 20.30, scortando Victoria, Neptunia ed Oceania che rientrano vuote a Taranto.

2 settembre 1941

Il convoglio arriva a Taranto alle 15.

16 settembre 1941

Il Da Noli salpa da Taranto alle 20.20, insieme ai cacciatorpediniere Da Recco (caposcorta, capitano di vascello Stanislao Esposito), Pessagno, Usodimare, Alfredo Oriani e Vincenzo Gioberti, per scortare a Tripoli un convoglio veloce formato dalle motonavi Vulcania, Neptunia ed Oceania, cariche di truppe italiane e tedesche. Il convoglio non segue subito la rotta diretta per Tripoli, mantenendosi invece molto più ad est, in modo da tenersi al di fuori del raggio operativo degli aerosiluranti di base a Malta (è previsto di accostare per Tripoli solo quando si sarà giunti nei pressi della costa libica). Inizialmente la navigazione del convoglio si svolge approssimativamente lungo la tangente al cerchio avente centro Malta e raggio 160 miglia; poi, dopo l'accostata, le navi imboccheranno un corridoio stretto tra il predetto cerchio di raggio 160 miglia, a nord, ed i campi minati, a sud. E proprio nel tratto finale di questo "corridoio", dove il percorso è obbligato, sono stati inviati in agguato, a seguito di decrittazioni di "ULTRA" su orari e rotte del convoglio, quattro sommergibili britannici: l'Unbeaten (100 miglia ad est di Tripoli), l'Upholder (10 miglia a nordovest dell'Unbeaten) e l'Upright (20 miglia a nordovest dell'Unbeaten), a formare uno sbarramento perpendicolare alla presunta rotta dei convogli diretti da Tripoli e provenienti da est; e l'Ursula, 30 miglia ad est di Tripoli, all'imbocco della rotta di sicurezza.

17 settembre 1941

In mattinata, il convoglio viene localizzato da un ricognitore britannico, avvistato dall'Usodimare alle otto del mattino. Alle 16.52 l'Usodimare avvista un sommergibile su rilevamento 140°, a 7000 metri di distanza; mentre il convoglio accosta a dritta, Pessagno ed Usodimare, che sono in posizione di scorta laterale a sinistra, lasciano la formazione e danno la caccia al sommergibile, mentre Da Noli e Gioberti ricevono ordine di lanciare bombe di profondità a scopo intimidatorio, qualora vi fosse in zona un secondo sommergibile. Alle 17.20 i due cacciatorpediniere si riuniscono al convoglio che, già pochi minuti dopo l'avvistamento, è tornato sulla rotta originaria (180°). Probabilmente si è trattato di un falso allarme, non risultando che vi fossero sommergibili britannici nella zona attraversata in quel momento. Alle 19.15 il convoglio assume rotta 255° (per giungere al punto di atterraggio "B", tra Homs e Tripoli), ed alle 21.05 una vedetta del Pessagno avvista quello che ritiene essere un bengala del tipo utilizzato dai britannici, spentosi immediatamente; il Pessagno lo riferisce al caposcorta. Il convoglio procede con le motonavi disposte in formazione a triangolo (Oceania a dritta, Vulcania a sinistra, Neptunia in coda tra le due), con i cacciatorpediniere tutt'intorno (il Da Recco in testa, quale caposcorta).

18 settembre 1941

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

ricevuto il messaggio si è mosso verso il convoglio, l'ha avvistato alle 3.50 a 6 miglia per 045° (la visibilità del convoglio è aumentata da un problema della Vulcania, dal cui fumaiolo esce un vistoso pennacchio di scintille) ed ha lanciato una salva di siluri, alle 4.06 (orario britannico), da 4570 metri di distanza. Alle 4.15 (orario italiano), due delle armi vanno a segno: in posizione 33°02' N e 14°42' E (fonti italiane; 33°01' N e 14°49' E per l'Upholder), la Neptunia e l'Oceania vengono colpite, una dopo l'altra. Il disastro coglie il convoglio del tutto di sorpresa: nessuno, né sulle motonavi né sui cacciatorpediniere, ha avvistato il sommergibile o le scie dei siluri, neanche all'ultimo momento. Mentre la Vulcania, unica rimasta indenne, prosegue per Tripoli con la scorta dell'Usodimare (capitano di fregata Galleani) per ordine del caposcorta (le due navi giungeranno indenni a destinazione, dopo aver eluso un attacco da parte dell'Ursula), gli altri quattro cacciatorpediniere si portano subito sotto le navi colpite, per fornire soccorso. La Neptunia è, delle due, quella in condizioni più critiche: il siluro è esploso a poppavia del traverso, probabilmente sotto la chiglia, provocando immediatamente l'immobilizzazione della nave e la cessazione dell'erogazione dell'energia elettrica. La motonave inizia subito ad appopparsi ed a sbandare sulla sinistra (inizialmente 9°-10°); il Da Noli, insieme al Gioberti, riceve ordine dal Da Recco di prestarle assistenza, e di recuperare gli uomini che si stanno gettando in mare. (Per altra versione, il Da Noli viene inviato ad assistere il Gioberti in questa opera in un secondo tempo). Così viene fatto: Da Noli e Gioberti si portano sulla dritta della Neptunia (cioè sopravento), fermanosi a 50-100 metri dalla motonave, mentre questa cala tutte le scialuppe, cariche di soldati. Molti altri soldati si sono gettati direttamente in acqua; quelli rimasti a bordo dopo la partenza delle scialuppe ricevono istruzione di calarsi in mare lungo corde e biscauline, mentre vengono gettati in mare tutti gli zatterini e centinaia

di galleggianti di fortuna, quali tavole e pannelli da boccaporto. Da Noli e Gioberti recuperano incessantemente i naufraghi dalle imbarcazioni e dal mare; tutti indossano i giubbotti salvagente e sono privi delle scarpe. L'appoppamento e lo sbandamento della Neptunia si aggravano sempre più; alle 6.20, fallito ogni tentativo di contenere gli allagamenti, viene dato l'ordine di abbandono generale della nave (a bordo sono rimasti pochi soldati e parte dell'equipaggio). Alle 6.35 i comandanti civile e militare della Neptunia, capitano Gladulich e capitano di vascello M. Fedeli, scendono in mare e raggiungono a nuoto il Da Noli, a bordo del quale vengono issati alle 6.50. Alle 6.50 la Neptunia s'inabissa con la poppa in verticale. Da Noli e Gioberti continuano a recuperare i naufraghi; verso le 7.30 si unisce a loro anche il Da Recco. Maggiori speranze si nutrono per l'Oceania, che – colpita a poppa – non ha subito danni tali da comprometterne la galleggibilità: gli allagamenti vengono contenuti, e la maggior parte dell'apparato propulsivo (eccetto la motrice interna di sinistra, che dev'essere fermata per probabile perdita dell'elica) rimane in funzione. Prima di tentare un rimorchio, comunque, il suo comandante decide di trasferire le truppe sul Pessagno. Nel mentre, i britannici sono ancora all'opera: alle cinque del mattino l'Upright, avvistando le due motonavi immobilizzate, ha dato inizio ad una manovra d'attacco per dare loro il colpo di grazia, salvo rinunciare alle 5.25 per la presenza dei cacciatorpediniere. Per giunta l'Upholder, sceso in profondità dopo l'attacco (alle 4.08) per ripiegare verso sud, alle 4.45 è riemerso ed ha osservato la scena delle due motonavi colpite con i cacciatorpediniere impegnati nei soccorsi, e Wanklyn ha deciso di spostarsi verso est per ricaricare i siluri ed attaccare nuovamente all'alba: alle 5.30 l'Upholder torna ad immergersi e si avvicina alle navi italiane, ricaricando i tubi di lancio, ed alle 6.30 avvista l'Oceania ed il Pessagno, decidendo di attaccare la prima. **[continua]**



Marina Militare
Collezione orologi



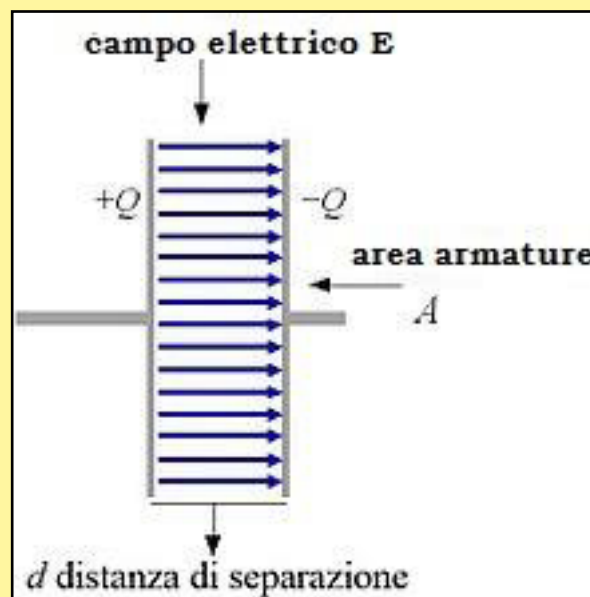
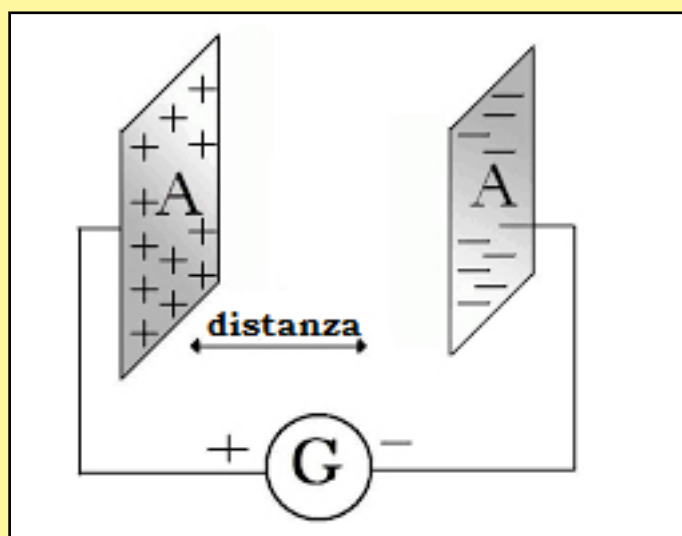
Memphis Belle
MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS



(Elettrostatica-Amperometri/Voltmetri-Trasduttori acustici-Ponte di Wheatstone-Ponte di Graetz)

ELETTROSTATICA

-CONDENSATORE: è un congegno che sottoposto a una tensione continua si carica al valore di questa tensione trasformando il lavoro espresso per l'accumulo di queste cariche in energia localizzata nello spazio interessato dai due conduttori, cioè nel campo elettrostatico ivi formatosi.



Il tempo perché tale processo di carica abbia termine e la quantità di carica accumulata dipende dalla dimensione e distanza dei conduttori e dalla natura dello spazio interposto (il dielettrico), una volta trascorso questo tempo non si ha più passaggio di corrente (continua) nel circuito, che così funziona come blocco per questa.

Le tre fasi di questo sono:

- 1) I due conduttori si sono portati a una d.d.p. che viene mantenuta nel tempo, anche disconnettendo gli stessi dalla pila, la corrente così immagazzinata può essere restituita integralmente dopo un tempo indefinito (ovviamente nel caso ideale, cioè in assenza di perdite).
- 2) La carica del dispositivo è avvenuta senza che i conduttori costituiscano un circuito chiuso, cioè il passaggio di una certa corrente (detta di spostamento) si suppone avvenuta nello spazio esistente fra i conduttori stessi.
- 3) Lo stato di carica è avvenuto dopo un certo periodo di tempo, quello cioè necessario affinché i due conduttori abbiano assunto una d.d.p. pari alla f.e.m. della pila.

-CAPACITA' DEL CONDENSATORE: è il rapporto tra la quantità di cariche immagazzinate (o spostate) e la d.d.p. occorsa per farlo.

$$C = Q/V \text{ quindi } Q = C \cdot V \text{ e } V = Q/C$$

Mentre Q va espresso in Coulomb e V in volt per la capacità l'unità di grandezza è il Farad

Grandezza	Simbolo	Unità di Misura	Abbreviazione
Capacità	C	farad	F

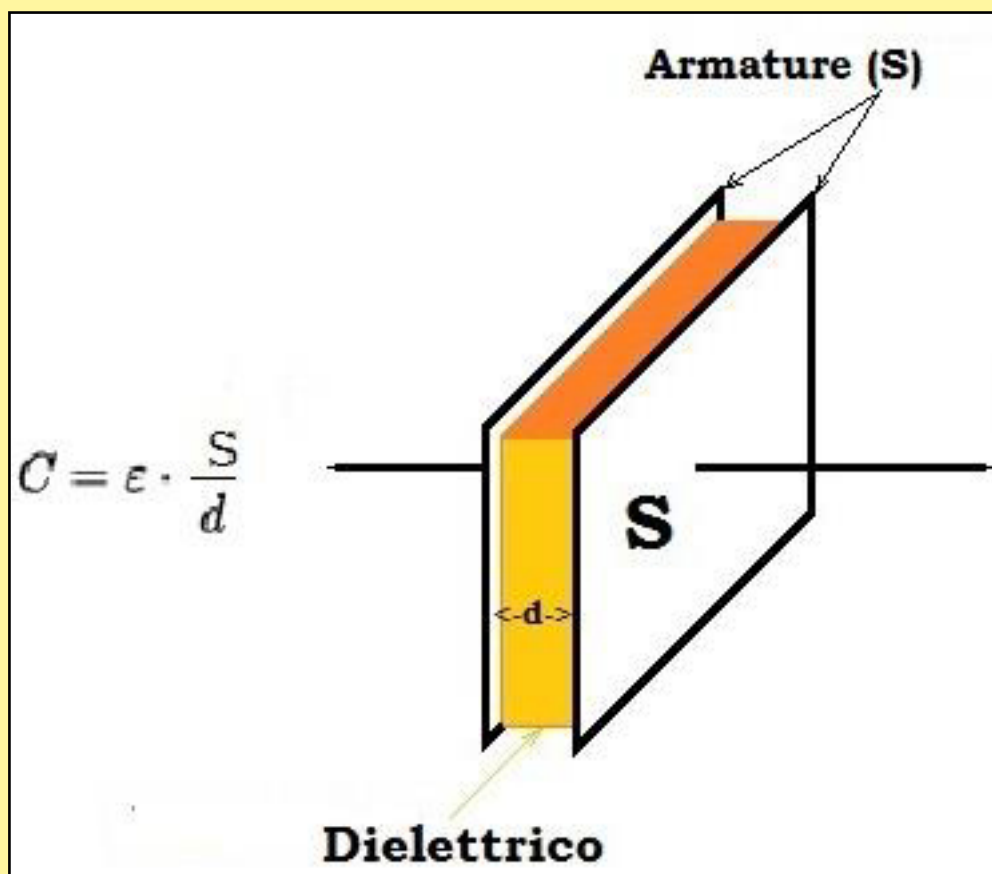
Ma essendo il Farad enorme come capacità viene espresso secondo i suoi sottomultipli, ovvero:

μF = microfarad = $1/1.000.000$ Farad = 10^{-6} F

nF = nanofarad = $1/1.000$ μF = 10^{-3} μF

pF = picofarad = $1/1.000.000$ μF = 10^{-6} μF

-CALCOLO DELLA CAPACITA' (con aria tra le armature):



Dove:

$\epsilon = 8,85 \cdot 10^{-14} \text{ F/cm}$ (costante dielettrica dell'aria)

d = distanza tra le armature

S = superficie delle armature

Visto che qualsiasi altro materiale isolante posto tra le armature ha una costante dielettrica maggiore dell'aria, viene data non la sua costante dielettrica assoluta ma quella relativa che esprime di quante volte questa sia maggiore dell'aria espressa con valore 1, quindi nel caso di un condensatore che abbia un dielettrico fatto di un materiale (non di aria) la formula della sua capacit  sar  $C = \epsilon_r \cdot C$ dove:

ϵ_r   la costante dielettrica relativa del materiale usato;

C   dato dalla formula di prima ovvero $\epsilon \cdot (S/d)$;

naturalmente prima di fare i calcoli ridurre tutto alla stessa unit  di misura, ad esempio se S   in cm^2 , d deve essere in cm e se vogliamo trovarlo in pF anche ϵ sar  allora uguale a $8,85 \cdot 10^{-2} \text{ pF/cm}$.

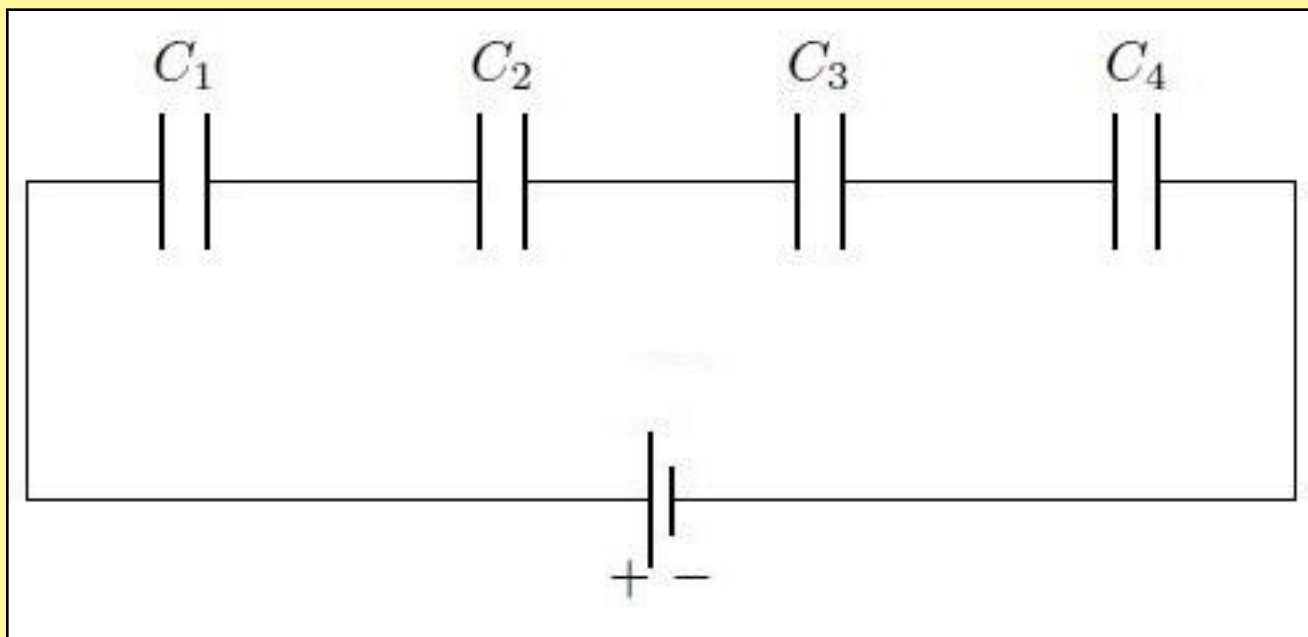
-POLARIZZAZIONE DIELETTRICI: qualsiasi materiale che sia un buon isolante pu  essere usato come dielettrico. Inserendo un dielettrico solido tra le armature di un condensatore se ne aumenta la capacit  perch  l'edificio molecolare del dielettrico si modifica sotto l'azione del campo elettrostatico esistente, cio  i suoi elettroni periferici vengono dislocati e orientati in modo da creare un polo negativo del dielettrico dalla parte in cui se ne ha in eccesso ed un polo positivo dall'altra parte in cui se ne ha in difetto (ovvero dove vi sono ioni positivi).

Attenzione: se viene aumentata troppo la tensione, quando il campo esistente tra le armature raggiunge un valore tale da superare la massima deformazione tollerabile dall'edificio molecolare di quel materiale, gli elettroni periferici si svincolano dagli atomi e vengono a costituire una corrente violenta e istantanea che, sotto l'effetto del campo, percorre il dielettrico distruggendolo tutto o in parte.

Quindi : una tensione troppo alta perfora e danneggia un dielettrico costituito da materiale solido o liquido, se invece il dielettrico è l'aria essa viene ionizzata dalla scarica che mette in cortocircuito le armature.

-RIGIDITA' ELETTRICA: è la massima sollecitazione elettrica sostenibile da un dielettrico in tutto il suo spessore e corrisponde alla d.d.p. esplosiva relativa allo spessore 1 cm di dielettrico, ovvero: **RIGIDITA' ELETTRICA = $V/\text{Spessore dielettrico in cm}$** e cioè = al rapporto tra la tensione che fa scoccare la scintilla e lo spessore del dielettrico espresso in cm .

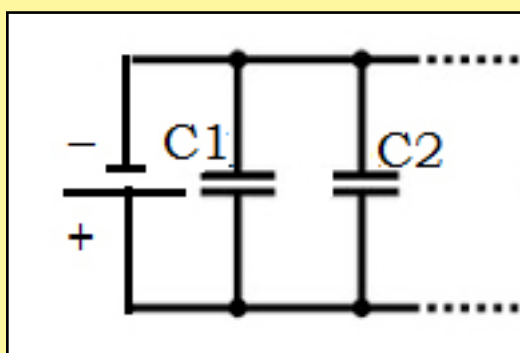
-CONDENSATORI IN SERIE: si comportano come un singolo condensatore le cui armature sono separate dalla somma delle singole distanze (ed eventualmente dalla combinazione dei dielettrici), quindi più alta è la spaziatura più bassa è la capacità.



$$C_t = 1 / (1/C_1 + 1/C_2 + 1/C_3) \dots$$

Se le capacità in serie sono solo due: $C_t = (C_1 * C_2) / (C_1 + C_2)$

-CONDENSATORI IN PARALLELO: quando sono collegati in parallelo più condensatori le armature possono essere conglobate tutte assieme, quindi equivalgono ad un solo condensatore avente una superficie uguale alla somma delle armature di ogni condensatore e cioè la capacità varia in modo direttamente proporzionale alla superficie.



$$C_t = C_1 + C_2 + C_3 \dots$$

-REATTANZA CAPACITIVA: è l'opposizione offerta da un condensatore al passaggio di corrente alternata e il suo valore diminuisce con l'aumentare della frequenza.

Applicando una tensione continua a un condensatore in questo scorre corrente solo prima che vada a regime (mentre si carica o scarica), se applichiamo invece a un condensatore una tensione alternata, nel circuito generatore-condensatore si avranno cariche e scariche successive che genereranno una situazione di corrente permanente di intensità proporzionale alla capacità. A parità di capacità, più alta sarà la frequenza più elevata sarà l'intensità della corrente (a frequenza zero, cioè in continua la corrente è nulla).

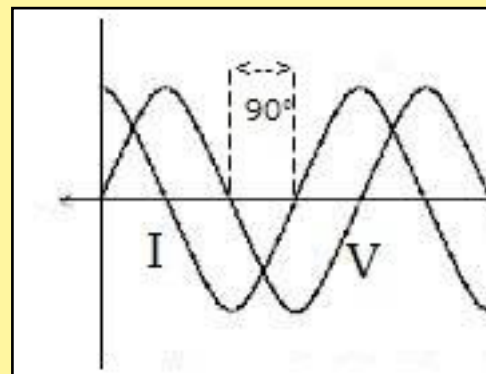
Un condensatore, poiché l'ampiezza della corrente in circuito dipende dalla capacità e frequenza, si oppone al passaggio di corrente come una resistenza e quindi la reazione che la corrente alternata incontra al suo passaggio si chiama REATTANZA CAPACITIVA e si calcola: $X_c = 1/2\pi fC$ dove f è la frequenza e C la capacità del condensatore: se f è in Hz e C in Farad, X_c si misura in Ohm ; se f è in MHz e C in μF , X_c si misura ancora in Ohm . Quindi viene confermato che una capacità costituisce un blocco per la corrente continua, infatti se $f=0$ per X_c avremo un valore infinito ovvero una corrente nulla.

Simboli condensatori



-ANDAMENTO TENSIONE CORRENTE NEI CONDENSATORI: in una capacità la corrente diventa zero quando la tensione ha raggiunto il suo massimo e viceversa, pertanto in un condensatore ideale la corrente è sfasata in anticipo di 90° ($1/4$ di ciclo) rispetto alla tensione applicata.

Nella realtà, a causa delle varie perdite, l'angolo di sfasamento teorico sarà differente dall'angolo reale di sfasamento (φ) che viene chiamato angolo di perdita (δ), pertanto la bontà di un condensatore può essere espressa o col coseno dell'angolo di sfasamento ($\cos \varphi$) o con l'angolo di perdita ($\tan \delta = \tan \delta$), in entrambi i casi più basso sarà il valore e migliore sarà la qualità del condensatore.



-ALCUNI TIPI DI CONDENSATORI:



-CONDENSATORI AD ARIA: vengono principalmente usati come tipi a capacità variabile sia in rx che tx e vanno da pochi pF a poco oltre i 1.000 pF .

-CONDENSATORI A MICA: fatti sovrapponendo sottili fogli di mica e di conduttore oppure metallizzando direttamente i fogli di mica sono caratterizzati da bassi angoli di perdita ed elevata stabilità (sia nel tempo che al variare della temperatura) e hanno una gamma di valori da pochi pF sino ad alcune decine di nF .

-CONDENSATORI CERAMICI: caratterizzati da prezzi inferiori di quelli a mica sono i più impiegati nel campo della radiofrequenza e, sono realizzati in forme e materiali diversi e vanno da frazioni di pF sino a qualche centinaio di nF con isolamento intorno ai 1.000 V o addirittura di più in alcuni tipi particolari.

-CONDENSATORI A FOGLIO PLASTICO: sono diffusissimi nel campo delle frequenze medie-basse e sono realizzati metallizzando direttamente un lungo e sottile nastro di materiale plastico, la gamma dei valori è ampia da poche decine di pF sino a qualche μF con tensione d'isolamento intorno ai 1.000 V .

-CONDENSATORI Elettrolitici: sono fatti avvolgendo strati di sottile alluminio che hanno come dielettrico un composto semiliquido (detto appunto elettrolitico), spesso sotto forma di nastro di carta impregnata, e si possono ottenere capacità elevate in ingombri limitati, andando da frazioni di μF sino a frazioni di Farad con tensioni d'isolamento massime sui 500 V .

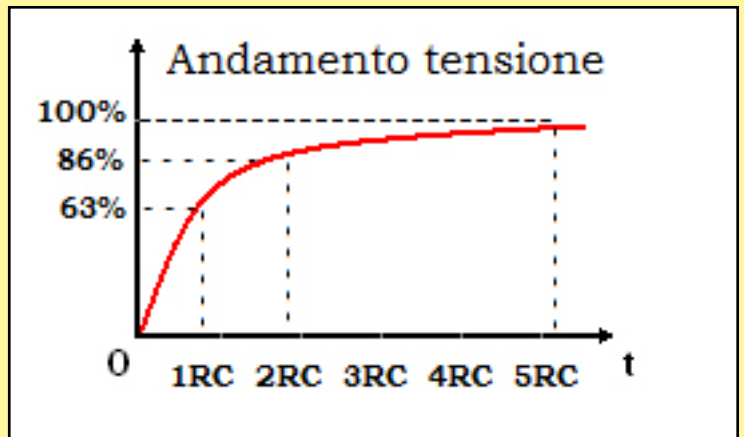
-STABILITA' DEI CONDENSATORI CON LA TEMPERATURA: espressa con il coefficiente di temperatura che si esprime in parti per milione per grado (cioè come variazione di capacità in parti per milione per ogni grado di differenza di temperatura ambiente) che può essere positivo o negativo, infatti a seconda del dielettrico usato la capacità può aumentare o diminuire al variare della temperatura. Ad esempio la sigla N1500 su un condensatore ceramico significa che il suo coefficiente di temperatura presenta una variazione di 1.500 parti per milione per ogni grado di variazione della temperatura e, visto che N sta per negativo, la sua capacità calerà al crescere della temperatura.

-COSTANTE DI TEMPO: in un circuito ideale privo di resistenza, una volta chiuso il circuito, il condensatore si carica molto rapidamente. Se invece in serie al circuito esiste o viene posta una resistenza la corrente impiegherà più tempo a caricare le armature del condensatore, quindi la costante di tempo è il tempo richiesto dal condensatore a caricarsi (o scaricarsi) fino al 63% della tensione di alimentazione

Costante di tempo $T=R \cdot C$

Dove T in secondi, R in Ohm, C in Farad .

Dopo 1RC il condensatore è carico o scarico al 63% circa, dopo 2RC è carico o scarico al 86% circa, dopo 5RC si può considerare che il condensatore sia carico o scarico al 100% .



-FUNZIONE DEI CONDENSATORI IN UN CIRCUITO: è quella di essere

-Serbatoio di corrente

-Ad erogazione rapida e a ricarica altrettanto rapida

-Componente atto a disaccoppiare due circuiti dotati di livelli diversi di tensione

-Filtro di smorzamento contro variazioni brusche e brevi nei valori delle grandezze elettriche presenti

-Come elemento temporizzatore

-Si comporta come un cortocircuito nella fase iniziale di carica e nella fase iniziale di scarica totale, restando perfettamente isolante, per la corrente continua applicatagli, per l'intero periodo di funzionamento.

AMPEROMETRI-VOLTMETRI

I voltmetri, gli amperometri, i multimetri sono strumenti di misura di base che vengono realizzati sia in forma analogica che digitale. Oggigiorno i modelli digitali si sono imposti sul mercato in quanto, normalmente, consentono di ottenere un più favorevole rapporto costo-prestazioni. Tuttavia gli strumenti analogici risultano ancora in parte diffusi.

-AMPEROMETRO: è un dispositivo a bassa resistenza interna che misura l'intensità di corrente che lo attraversa e quindi è collegato in serie al circuito.

Calcolo resistenza di shunt da mettere in parallelo:

$R_{shunt} = (A_{fondo\ scala\ attuali} \cdot R_{interna}) / (A_{fondo\ scala\ voluti} - A_{fondo\ scala\ attuali})$.

-VOLTMETRO: è un dispositivo ad alta resistenza interna che misura la differenza di tensione tra due punti e quindi viene collegato in parallelo al circuito.

Calcolo resistenza di shunt da mettere in parallelo:

$R_{shunt} = (V_{fondo\ scala\ voluti} / I_{fondo\ scala\ attuali}) - R_{interna}$

-ALCUNE SPECIFICHE DEGLI STRUMENTI: questi strumenti di misura vengono normalmente caratterizzati da una serie di specifiche, più o meno dettagliate, in genere fornite dal costruttore.

Quelle più frequenti sono:

-PORTATA: la portata di uno strumento è l'insieme delle indicazioni ottenibili predisponendo in una certa maniera particolare i suoi comandi di impostazione. Per esempio, un voltmetro che viene predisposto sulla portata di 1000 V misurerà i valori di tensione compresi fra 0 V e 1000 V. I multimetri, tipicamente, hanno diverse portate per ciascuna grandezza misurabile.

-RISOLUZIONE: per risoluzione di un dispositivo si intende la più piccola variazione, nel valore della grandezza da misurare, che causa una variazione percettibile dell'indicazione in uscita. Ovvero la minima quantità che può essere visualizzata e che corrisponde al cambiamento.

-SENSIBILITA': la sensibilità di uno strumento è il rapporto fra la variazione dell'indicazione data in uscita e la corrispondente variazione ricevuta nell'ingresso.

TRASDUTTORI ACUSTICI(O ELETTROACUSTICI)

Sono quei dispositivi che convertono un segnale sonoro nel corrispondente segnale elettrico, o viceversa, mantenendo il più possibile uguali le forme d'onda.

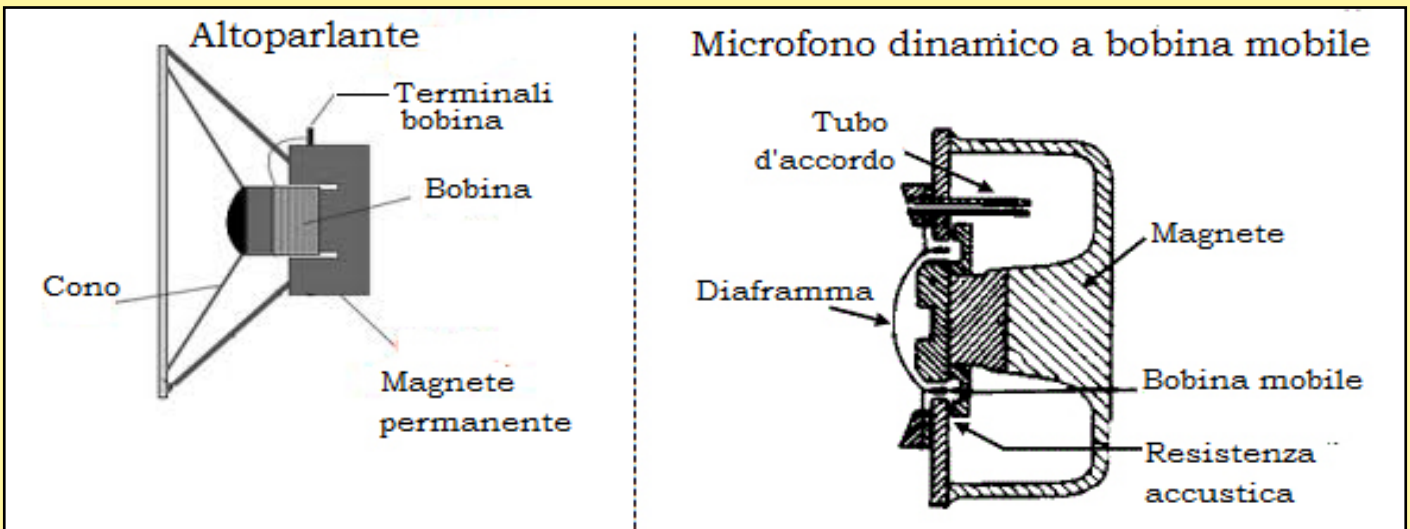
-CONVERSIONE DA SONORO AD ELETTRICO: sono la categoria dei microfoni(a carbone,magnetici, piezoelettrici...)

-CONVERSIONE DA ELETTRICO A SONORO: altoparlanti,ricevitori telefonici e similari...

-**REVERSIBILI**: convertono da sonoro ad elettrico e da elettrico a sonoro ma con efficienza diversa.

-**LA LORO STRUTTURA**: in genere si basa su un particolare accoppiamento tra una parte meccanica vibrante ed un circuito elettrico, questo accoppiamento può basarsi o su un campo elettrico o su un campo magnetico.

Oltre alla fedeltà di risposta i trasduttori sono caratterizzati dalla loro efficienza o sensibilità, ovvero dal rapporto fra l'ampiezza del segnale ottenuto in uscita e l'ampiezza della sollecitazione impressa.



-CATEGORIA DEI MICROFONI-

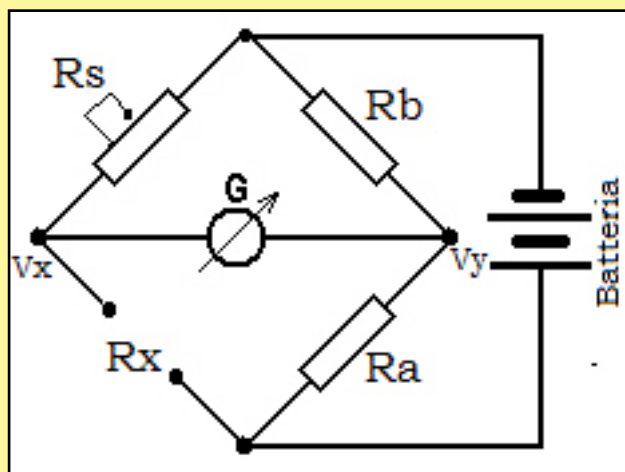
-**A CARBONE**: basa il suo funzionamento sulla variazione di resistenza che un'opportuna quantità di granuli di carbone subisce al variare della pressione cui sono sottoposti. L'ampiezza del segnale elettrico ottenuto è molto grande però la fedeltà è molto scarsa.

-**MAGNETICO**: è quello dinamico il più diffuso e contiene un piccolo magnete permanente nel cui campo è immersa una bobina mobile collegata a una membrana le cui vibrazioni facendo muovere la bobina attraverso le linee di flusso del campo magnetico, fanno nascere ai suoi capi una tensione indotta proporzionale alla velocità con cui la bobina si muove. La qualità di riproduzione è buona e discreta l'ampiezza del segnale.

-**PIEZOELETTRICI**: basano il loro funzionamento sulla proprietà che hanno alcuni cristalli di caricarsi di elettricità su due facce opposte quando sono sollecitati e deformati da una forza meccanica applicata da una membrana alla piastrina piezoelettrica. La qualità di riproduzione è discreta, il livello di segnale abbastanza alto e l'impedenza interna abbastanza alta.

-**ALTOPARLANTE IN VERSIONE MAGNETODINAMICA**: trasforma il segnale da elettrico a sonoro. E' costituito da un piccolo magnete permanente, da una bobina ad esso opportunamente accoppiata e da una membrana metallica. le variazioni della corrente attraverso la bobina fanno variare il flusso magnetico e quindi la forza di attrazione esercitata sulla membrana che perciò vibra all'unisono.

PONTE DI WHEATSTONE



$$R_x = R_s \cdot (R_a / R_b) \text{ ovvero } R_x / R_s = R_a / R_b$$

Quando il ponte è in equilibrio, ovvero quando la tensione ai capi dello strumento è nulla ($V_x = V_y$) dallo strumento non passa corrente. "G" è un galvanometro o un particolare microamperometro.

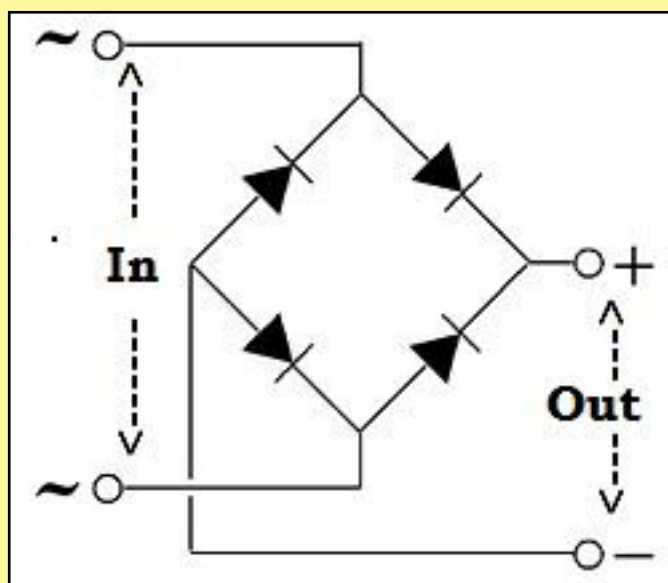
Può servire oltre che come indicatore di zero anche come indicatore dell'entità della tensione di squilibrio. Una sua particolare applicazione si ha come circuito misuratore di intensità di segnale o S-meter nei ricevitori, dove Rx è sostituita da una valvola o un transistor.

PONTE DI GRAETZ

È un raddrizzatore di onde sinusoidali. Un diodo attraversato da corrente alternata permette il passaggio solo della semionda positiva (se polarizzato direttamente) e blocca quella negativa, con quattro diodi configurati a ponte di Graetz viene

generata un'onda raddrizzata costituita solo da semionde positive, soluzione molto utilizzata negli alimentatori per ottenere un filtraggio e livellamento della tensione

tale da generare una corrente continua non richiedendo un trasformatore con doppio avvolgimento e presa centrale.



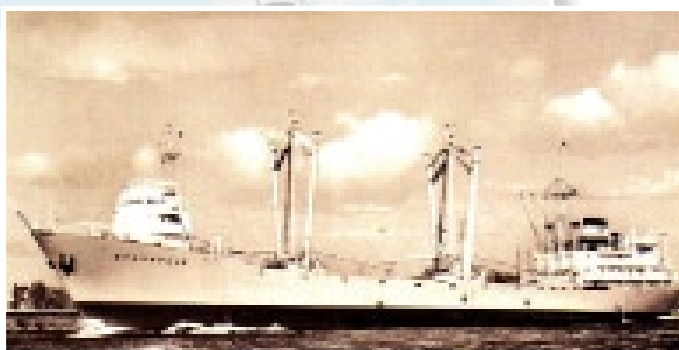
QSL *italy. it*
di IZØNNI

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



GERMANY

ITU 28 WAZ 14

DF4QP

GERMAN NAVAL AMATEUR RADIO STATION

DF4BV



Heinz Müller - Norderende 34 - D-21782 Bulkau DOK E32



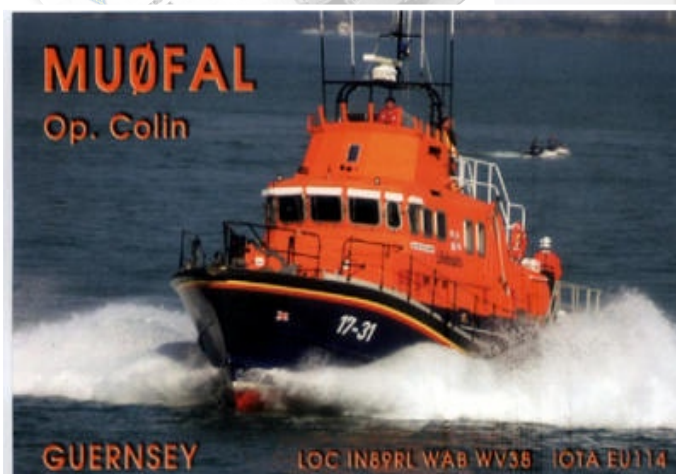
iZ6TGS

IZ6TGS
Radio Club "Vittorio Veneto" (IZ)



JA3API/MM

ONBOARD M.S. "BRAZIL-MARU"



MUØFAL

Op. Collin

GUERNSEY

LOC IN89RL WAB WV38 IOTA EU114



Ontario

XM3CXX

Canada

Thunder Bay

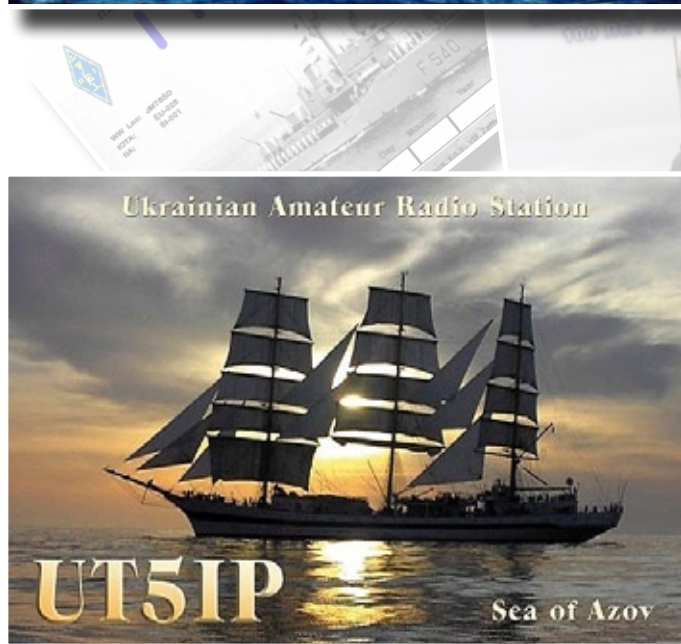
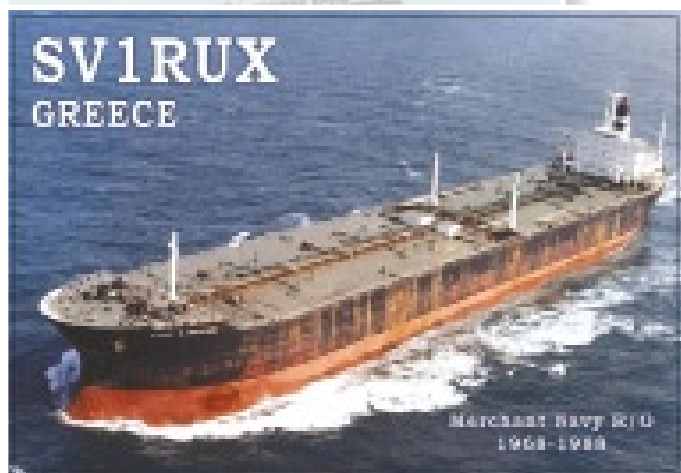


FOTO STORICHE



Corvetta DANAIDE (1942 - 1968)



Corvetta CORMORANO (1942 - 1971)

LA STAZIONE RADIO DI....



LA QSL DEI SOCI....



CALENDARIO EVENTI 2018



1 Gennaio - 11 Novembre	Award Regia Marina " La R.M. nella Prima Guerra Mondiale" 1918-2018
3 Marzo - 18 Marzo	Italian Navy Costal Radio Stations - Award 2018 by ARMI
" "	IIØIDP - Maritele Cagliari by ARMI Cagliari
" "	IIØIDR - Maritele Roma by ARMI Roma
" "	IIØICH - Maritele La Maddalena by ARMI La Maddalena
" "	II1IGG - Maritele Genova by iZ2DLV & Team ARMI
" "	II3ICZ - Maritele Venezia by ARMI Marcon
" "	II5IDK - Maritele Livorno by IW5ELA & Team ARI/ARMi
" "	II7ICT - Maritele Taranto by ARMI Taranto
" "	II8ICN - Maritele Napoli by ARMI Calvi Risorta
" "	II9IGJ - Maritele Palombara by IT9CKA & team ARMI
" "	II9IGB - Maritele Pantelleria by team ARMI
20 Marzo - 20 Ottobre	90° anniversario spedizione Nobile al Polo Nord con Dirigibile ITALIA
" "	IIØIDO - Stazione radiotelegrafica Regia Marina Roma San Paolo
" "	II1IGJ - Nave supporto telegrafico Citta di Milano
Aprile	Radio Maritime Day - Merchant Marine Radio Officers W.W. Event
Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest - SSB/CW
20 Maggio - 27 Maggio	3° Trofeo Antica Cales - sez. ARMI Calvi Risorta
Maggio	MARAC 80/40 meter SSB Contest
Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest - PSK/RTTY
2 - 3 Giugno	International Museum Ship Radio Event
10 Giugno	Festa della Marina Militare Italiana
Luglio	Belgian Navy Day's
Luglio	NRA Naval Radio Party - Portuguese Navy
Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
8 - 23 Settembre	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2017 by ARMI
4 Novembre	Giornata delle FF.AA. Italiane
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
1 - 2 Dicembre	INORC CW Activity Contest
8 - 9 Dicembre	International Naval Contest - Sponsored by
Dicembre	MF Xmas-greetings on the air (HF)





IT 9MRM
Alberto

ARM 001

COMMANDER PLAQUE



CC

CAPITANO DI CORVETTA



CF

CAPITANO DI FREGATA



CV

CAPITANO DI VASCELLO

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)"

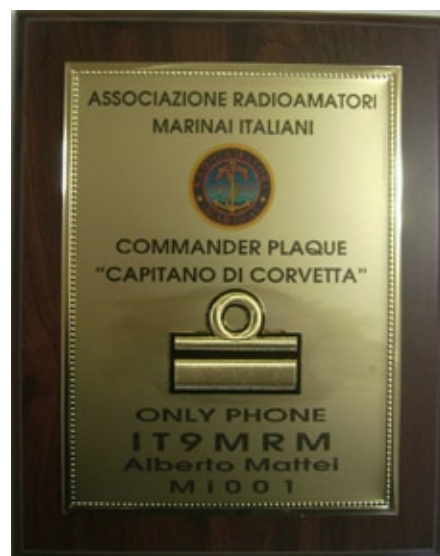
SOTTOCATEGORIE

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);





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





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!

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

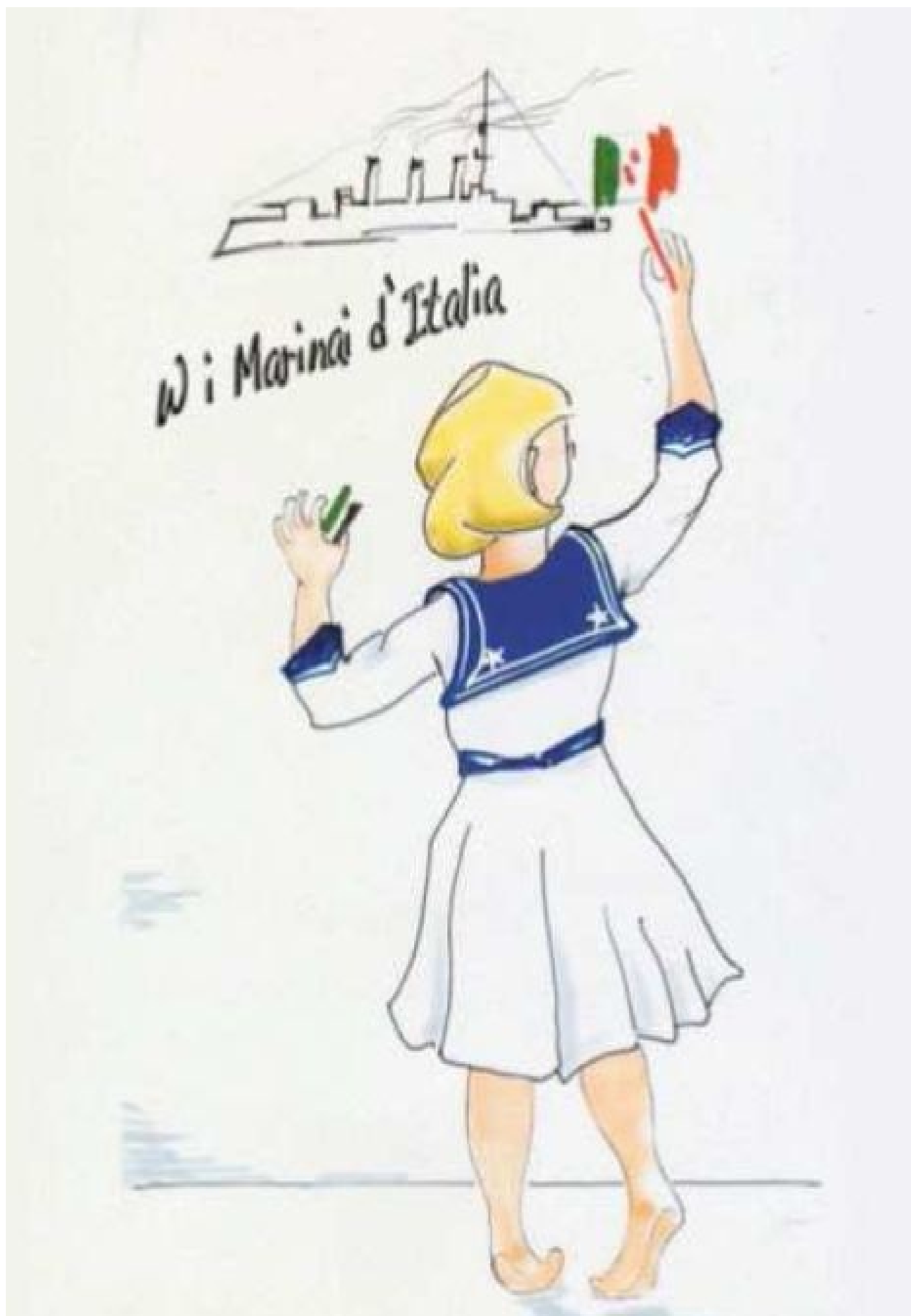


WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

**THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT**

**COME PLAY
WITH US!**







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



IL DIPLOMA DELLA

REGIA MARINA

NELLA GRANDE GUERRA NEL MARE ADRIATICO

1918-2018
CENTANNI DALLA FINE DELLA
GRANDE GUERRA

1.1.2018 / 11.11.2018
ALL BAND - ALL MODE

L'A.R.M.I. PRESENTA

**LE NAVI E I
MARINAI DELLA
PRIMA GUERRA
MONDIALE**

www.assoradiomarinai.it



Un pò di storia

Durante la prima guerra mondiale furono effettuate diverse operazioni navali nel mare Adriatico, iniziate con la dichiarazione di guerra tra Francia e Impero austro-ungarico l'11 agosto 1914. Con l'immediato blocco del Canale d'Otranto da parte della marina francese, a cui parteciparono anche unità della Royal Navy, le forze navali austro-ungariche si videro costrette a operare solamente all'interno delle acque dell'Adriatico, senza poter compiere azioni a lungo raggio all'interno del Mar Mediterraneo e indotte anzi a proteggere i propri porti, cantieri e divisioni navali dalla superiorità numerica nemica.

Inizialmente il peso delle operazioni alleate ricadde sulla marina francese; l'Italia allo scoppio del conflitto aveva dichiarato la sua neutralità, mentre il Regno Unito era impegnato contro la Kaiserliche Marine nel mare del Nord e nella scorta al traffico mercantile nel Mediterraneo. Nel contempo la k.u.k. Kriegsmarine effettuò soprattutto azioni di disturbo tramite sommergibili e naviglio leggero, avvalendosi di U-Boot forniti dall'alleato tedesco sin dall'agosto 1914, i quali operarono con base nel porto di Pola sotto bandiera austro-ungarica. La situazione cambiò il 23 maggio 1915, giorno in cui l'Italia (nel rispetto degli impegni presi col patto di Londra) dichiarò guerra all'Austria-Ungheria. La Regia Marina si sobbarcò presto l'onere di intraprendere e gestire la guerra sul fronte dell'Adriatico durante tutto lo svolgimento del conflitto.

Il confronto lasciò subito ampio spazio agli agguati dei sommergibili, alle imprese aeree e in un secondo tempo alle audaci incursioni dei mezzi d'assalto quali i MAS. I due comandanti supremi contrapposti, l'ammiraglio Paolo Thaon di Revel e l'ammiraglio Anton Haus (in seguito rimpiazzato da Maximilian Njegovan e quindi da Miklós Horthy) non vollero infatti rischiare le grandi corazzate in acque ristrette, puntando invece su rapidi attacchi, sul blocco dei principali scali e sulla strategia della "flotta in potenza"; un'impostazione a cui si attennero in particolare gli austro-ungarici. Le operazioni non videro una netta prevalenza di uno dei contendenti ed ebbero fine con l'entrata in vigore dell'armistizio di Villa Giusti il 4 novembre 1918, giorno in cui la Regia Marina completò o mise in atto una serie di occupazioni anfibie delle maggiori città costiere nemiche.





Premessa

La ricorrenza del Centenario della Grande Guerra ha permesso a tante associazioni che vi hanno preso parte di commemorare le tappe storiche più importanti. Anche l'ARMI non è voluta essere di meno e subito si è messa all'opera per creare il diploma "La Reggia Marina nella Grande Guerra".

REGOLAMENTO

Il Diploma è dedicato alla Regia Marina nel periodo della Grande Guerra (1915-1918). Viene rappresentato in tre versioni " Bronzo 100 - Argento 200 - Oro 300"; il layout dei tre diplomi è uguale e viene raffigurata la parte nord est dell'Italia e principalmente quella del mar Adriatico. Raffigurante una giovane Italia e sulla destra una coffa di una nave con invergata la bandiera della Regia Marina. I diplomi nelle tre versioni sono differenti e rappresentano tre grandi ammiragli del periodo con raffigurate tre simbologie navali. Il diploma "Bronzo 100" raffigura l'Ammiraglio Luigi Rizzo, ed un MAS, imbarcazione utilizzata dall'eroe per affondare la Corazzata Wien nella presa di Buccari. Il diploma "Argento 200" raffigura l'Ammiraglio Diego Simonetti ed una unità navale di quel tempo. Il diploma "Oro 300" raffigura l'Ammiraglio Paolo Emilio Thaon di Revel (Capo di Stato Maggiore della Marina e Comandante in Capo delle Forze Navali) con un cannone navale.

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

Il periodo dell'attività è indetto dal **1 gennaio al 11 novembre 2018** (giorno 11 novembre 1918 è la data in cui è terminata la Prima Guerra Mondiale).

STAZIONI PARTECIPANTI E PUNTI

Tutte le stazioni non iscritte all'ARMI valgono 1 punto.

Tutte le stazioni ARMI che **non** sono accreditate valgono il seguente punteggio:

SSB: **2 punti**

DIGI: **3 punti**

CW: **5 punti**

Stazioni ARMI accreditate:

Possono essere tutti i radioamatori appartenenti all'ARMI, potranno operare con il proprio nominativo di stazione, basta accreditarsi mandando una mail alla sede nazionale info@assoradiomarinai.it

Il nominativo della stazione sarà accreditato e comparirà nella lista ufficiale sul sito ARMI contraddistinto da un suffisso in billettera che corrisponderà ad una nave della Regia Marina.

p.e.

IT9MRM - RM - Nave da battaglia Regina Margherita

Il suffisso è di massima associato al proprio nominativo; dove non si potrà associare con una billettera uguale al proprio nominativo ne verrà assegnato uno d'ufficio.

Le navi ed i sommergibili (non è compreso il naviglio minore) della Regia Marina nel periodo della Grande Guerra erano in tutto 131, quindi ipoteticamente possono partecipare solo 131 operatori.

Le stazioni accreditate valgono il seguente punteggio in tutti i modi:

SSB/DIGI/CW : **10 punti**

Stazioni ARMI jolly:

Le stazioni Jolly accreditate sono tutte le stazioni **IQ** iscritte all'ARMI, ad esse sarà assegnato un suffisso triletterico ed il nominativo di un Ammiraglio della Regia Marina nel periodo della Grande Guerra (il suffisso a tre lettere inizia sempre con la lettera A - Ammiraglio).

p.e.

IQ9MQ - AAA - Ammiraglio Augusto Aubry

Le stazioni Jolly valgono il seguente punteggio in tutti i modi:

SSB/DIGI/CW : **15 punti**

Stazione Super Jolly:

E' una stazione operante per tutto il periodo con un nominativo speciale:

II7WWI
(World War I)

La stazione Super Jolly vale il seguente punteggio in tutti i modi:

SSB/DIGI/CW : **25 punti**

Tutte le stazioni possono essere collegate solo una volta per ogni singola MODALITA' di emissione (SSB-CW-DIGI) per tutto il periodo della manifestazione. I collegamenti nella modalità digitale valgono solo per una modalità delle due previste.

[NOTA]

Tutti i collegamenti effettuati nel periodo dei contest navali (IT NAVY COASTAL - IT NAVY SHIPS) non sono validi!

p.e.

IT9MRM collega la stazione IT9DTU in SSB, può ancora collegarla solo in CW e in DIGI **nell'arco temporale degli undici mesi**. Quindi al termine della gara nel suo log avrà solo tre collegamenti con IT9DTU (1 in SSB, 1 in CW e 1 in DIGI). Questa regola vale per tutti.

MODI

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

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI DIPLOMA

Ci sono quattro classi:

Bronzo : 100 punti; (almeno una stazione Jolly ed una stazione Super Jolly)

Argento: 200 punti; (almeno due stazioni Jolly ed una stazione Super Jolly)

Oro: 300 punti; (almeno tre stazioni Jolly ed una stazione Super Jolly)

Top Honour Plaque: 1000 punti (almeno quattro stazioni Jolly ed una stazione Super Jolly).

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

CW / PSK-RTTY : CQ CQ DE IT9MRM IT9MRM IT9MRM AWARD REGIA MARINA K

SSB : CQ CQ da IT9MRM - (STAZIONE ACCREDITATA) CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLA REGIA MARINA (VALEVOLE 10 PUNTI).

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni ARMI non accreditate passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione (MI#).

Le stazioni A.R.M.I. accreditate passeranno i rapporti RST seguiti dalla bilettera assegnata.

Le stazioni JOLLY (IQ) passeranno i rapporti RST seguiti dalla trilettera assegnata.

La stazione SUPER JOLLY passerà solo il rapporto RST.

PREMI

Tutte le stazioni che attesteranno tramite log il collegamento con le stazioni accreditate, stazioni Jolly e Super Jolly riceveranno i diplomi in formato JPG in base alle richieste pervenute. **I Diplomi saranno tutti gratuiti.**

Per la richiesta della "Top Honour Plaque" è prevista una spesa forfettaria di Euro 35.

Le stazioni italiane che lo desiderano, potranno inviare il contributo per la Top Honour Plaque 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.

RICHIESTE

Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale :

IT9MRM Alberto Mattei - Via E. Millo, 20 - 96011 Augusta (SR) - Italy -
email: info@assoradiomarinai.it

LOGS

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

E' in preparazione un foglio elettronico (Excel) automatico da scaricare dal nostro sito web.

SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il **31. 12. 2018**.





ELENCO DELLE STAZIONI ACCREDITATE (ELENCO UFFICIALE)**STAZIONI JOLLY**

CALL IQ	NOME	SUFFISSO	NOME AMMIRAGLIO
IQ9MQ	ARMI Nazionale	AAA	Ammiraglio Augusto Aubry
IQ3GA	Sez. ARI Marcon - MI1448	AEG	Ammiraglio Eugenio Garrelli
IQ7UJ	Sez. ARMI Taranto - MI990	AEP	Ammiraglio Ernesto Presbitero
IQ7TA	Sez. ARI Taranto - MI410	AER	Ammiraglio Ernesto Rubin de Cervin
IQ0RU	Sez. URI Perugia - MI1442	AET	Ammiraglio Eugenio Trifari
IQ1YY	Sez. A.I.R.S. Valli di Lanzo - MI1363	AGP	Ammiraglio Giovanni Patris
IQ9ZI	Sez. URI Pedara - MI1434	ALF	Ammiraglio Luigi Faravelli
IQ7QN	Sez. ARMI Sud Salento - MI1340	ARL	Ammiraglio Roberto Lubelli di Serrano
IQ8XS	Sez. ARMI Calvi Risorta - MI1270	AUC	Ammiraglio Umberto Cagni

STAZIONI ARMI ACCREDITATE

CALL	MI#	NOME E COGNOME	#	NAVE DELLA REGIA MARINA
I2AZ	60	Giuseppe Alberti	AB	Sommergibile AGOSTINO BARBARIGO
IZ1CCH	113	Orazio De Maria	AC	Cacciatorpediniere GIOVANNI ACERBI
I3VAD	746	Giancarlo Scarpa	AD	Cacciatorpediniere ARDITO
IK8RIJ	649	Marco Sapioli	AO	Torpediniera AIRONE
IZ6DWH	185	Salvatore La Torre	AP	Cacciatorpediniere ALPINO
IZ8IJO	1318	Antonio Di Nucci	AU	Cacciatorpediniere AUDACE
IU5BKR	1299	Riccardo Baroncini	BR	Corazzata BENEDETTO BRIN
IZ5MMQ	1254	Mario G. Capovani	BS	Cacciatorpediniere ANGELO BASSINI
IW0BTN	251	Giovanni Messorè	BT	Incrociatore coloniale BASILICATA
IZ2DLV	1447	Gilberto Gagliardi	CA	Incrociatore corazzato CARLO ALBERTO
IT9CKA	771	Serafino De Filippi	CC	Corazzata CONTE DI CAVOUR
IU8ACL	1436	Luigi Montante	CL	Torpediniera CALLIOPE
IK6ARS	832	Daniele Mezzatesta	CO	Torpediniera CENTAURO
IU8CEU	1177	Michele Politanò	CR	Cacciatorpediniere CORAZZIERE
IZ1COS	1361	Elio Fassone	CS	Incrociatore ausiliare CITTA' DI SASSARI
IK8XVA	117	Antonio Di Benedetto	DA	Corazzata DANTE ALIGHIERI
IZ1ZCT	1018	Roberto Mascolo	DO	Corazzata DORIA
IU8DKG	1437	Alessandro Granata	DR	Cacciatorpediniere DARDO
IZ7EDQ	80	Leonardo Leone	DU	Corazzata DUILIO
IT9EYV	1157	Mario Crapa	EF	Corazzata EMANUE FILIBERTO
IT9DSA	633	Antonino Di Bella	ES	Cacciatorpediniere ESPERO
IZ0EUX	865	Mirco Salvatore	EU	Cacciatorpediniere EURO
IK8MFA	145	Pier Luigi Zaccari	FA	Sommergibile FISALIA
IT9CLM	876	Giuseppe Licausi	FC	Cacciatorpediniere FUCILIERE
IK8MFJ	1207	Michele Viggiano	FF	Incrociatore corazzato FRANCESCO FERRUCCIO
IF9ZWA	1244	Michele Rotolo	FL	Cacciatorpediniere FULMINE
IZ1GJK	303	Maurizio Gentile	FP	Nave Ospedale FERDINANDO PALASCIANO
IZ6OYT	888	Elia Sfrisi	GA	Sommergibile LUIGI GALVANI
IZ1GUP	1360	Mario F. Cantamessa	GC	Corazzata GIULIO CESARE

CALL	MI#	NOME E COGNOME	#	NAVE DELLA REGIA MARINA
IK8TEO	118	Francesco Filippone	GG	Incrociatore corazzato GIUSEPPE GARIBALDI
IK0ZME	801	Gianfranco Fabroni	GN	Cacciatorpediniere GRANATIERE
IW3IE	96	Giacomo Perfetto	GR	Cacciatorpediniere GARIBALDINO
IK8FIQ	1199	Agostino Palumbo	ID	Cacciatorpediniere INDOMITO
IU8FSU	1257	Pietro Bucciaglia	IN	Cacciatorpediniere INTREPIDO
IZ8ITT	1401	Antonello Libertucci	IP	Cacciatorpediniere IMPETUOSO
IW0HIQ	1327	David Franco	IR	Cacciatorpediniere IRREQUIETO
IU8AEY	1256	Elio Zanni	IS	Cacciatorpediniere INSIDIOSO
IZ1ZJO	1432	Roberto Gentile	IT	Nave Ospedale ITALIA
IW2JJS	1229	Giorgio Zanoni	JA	Sommergibile JALEA
IZ1CLA	282	Sauro Tonelli	LA	Cacciatorpediniere LANCIERE
IT9ZMV	1295	Salvatore D'Aleo	LM	Cacciatorpediniere GIUSEPPE LA MASA
I3JYL	1127	Lino Tavagna	LP	Cacciatorpediniere LAMPO
IU0DZA	1236	Roberto Camelia	LV	Corazzata LEONARDO DA VINCI
IS0JMA	560	Roberto Alaimo	MA	Esploratore MARSALA
IK2WSO	1451	Costantino Zamana	MD	Cacciatorpediniere GIACOMO MEDICI
IZ3YKV	1025	Roberto Spolaor	MP	Incrociatore corazzato MARCO POLO
IZ3ASA	627	Rodolfo Zennaro	MT	Cacciatorpediniere ANTONIO MOSTO
IS0BMU	555	Nicola Minniti	MU	Sommergibile MEDUSA
IK1RTP	811	Alessandro Codeglia	NA	Corazzata NAPOLI
IZ8QNX	514	Lucio Figliolia	NE	Cacciatorpediniere NEMBO
IK7FBK	472	Lucio De Donno	NL	Cacciatorpediniere FRANCESCO NULLO
IW1QIH	932	Gian Paolo Pontetilla	NV	Cacciatorpediniere IPPOLITO NIEVO
IK2SOE	8	Andrea Roncagli	OE	Torpediniere ORFEO
IW0HOP	549	Francesco Attili	ON	Torpediniera ORIONE
IZ8OGK	501	Gennaro Benincasa	OT	Cacciatorpediniere OSTRO
IK3HMB	592	Giorgio Pavan	PC	Sommergibile ANTONIO PACINOTTI
IK2GPQ	1392	Michele Miranda	PE	Esploratore GUGLIELMO PEPE
IZ3ZMS	1272	Andrea Zara	PL	Cacciatorpediniere ROSOLINO PILO
I2QIL	1181	Antonio Di Pietro	QU	Esploratore QUARTO
IK1QLD	100	Angelo Brunero	RO	Corazzata ROMA
IZ8NXG	484	Renato De Francesco	SB	Corazzata AMMIRAGLIO DI SAINT BON
IZ0JSD	114	Alessandro Golfi	SD	Corazzata SARDEGNA
IK3ITV	589	Andrea Reggio	SG	Incrociatore Corazzato SAN GIORGIO
IZ3CAR	257	Cesare Scottà	SM	Incrociatore Corazzato SAN MARCO
IZ1WTM	1017	Piero Bortolotti	SO	Cacciatorpediniere FRANCESCO STOCCO
IW0DPJ	1231	Giovanni Salone	SR	Cacciatorpediniere GIUSEPPE SIRTORI
IK5TBI	349	Emilio Fedeli	TB	Cacciatorpediniere TURBINE
IK1MTV	1412	Valerio Roccione	TO	Sommergibile TORRICELLI
IK8UDH	1345	Nicola Fano	UM	Incrociatore ausiliare UMBERTO I
IZ1VNT	859	Roberto Canessa	VE	Corazzata VITTORIO EMANUELE
IK1WVR	1353	Mirco Isoppo	VL	Sommergibile VELELLA
IZ0FVD	327	Giulio Paris	VP	Incrociatore corazzato VETTOR PISANI
IZ8VNQ	1008	Domenico Di Muccio	ZF	Cacciatorpediniere ZEFFIRO



1 JAN - 11 NOV 2018

AWARD REGIA MARINA



CENTENARY OF THE END OF THE
FIRST WORLD WAR

ELEVEN MONTHS OF RADIO ACTIVITY
MANY RADIO STATIONS AND CLUBS ARE ACCREDITED

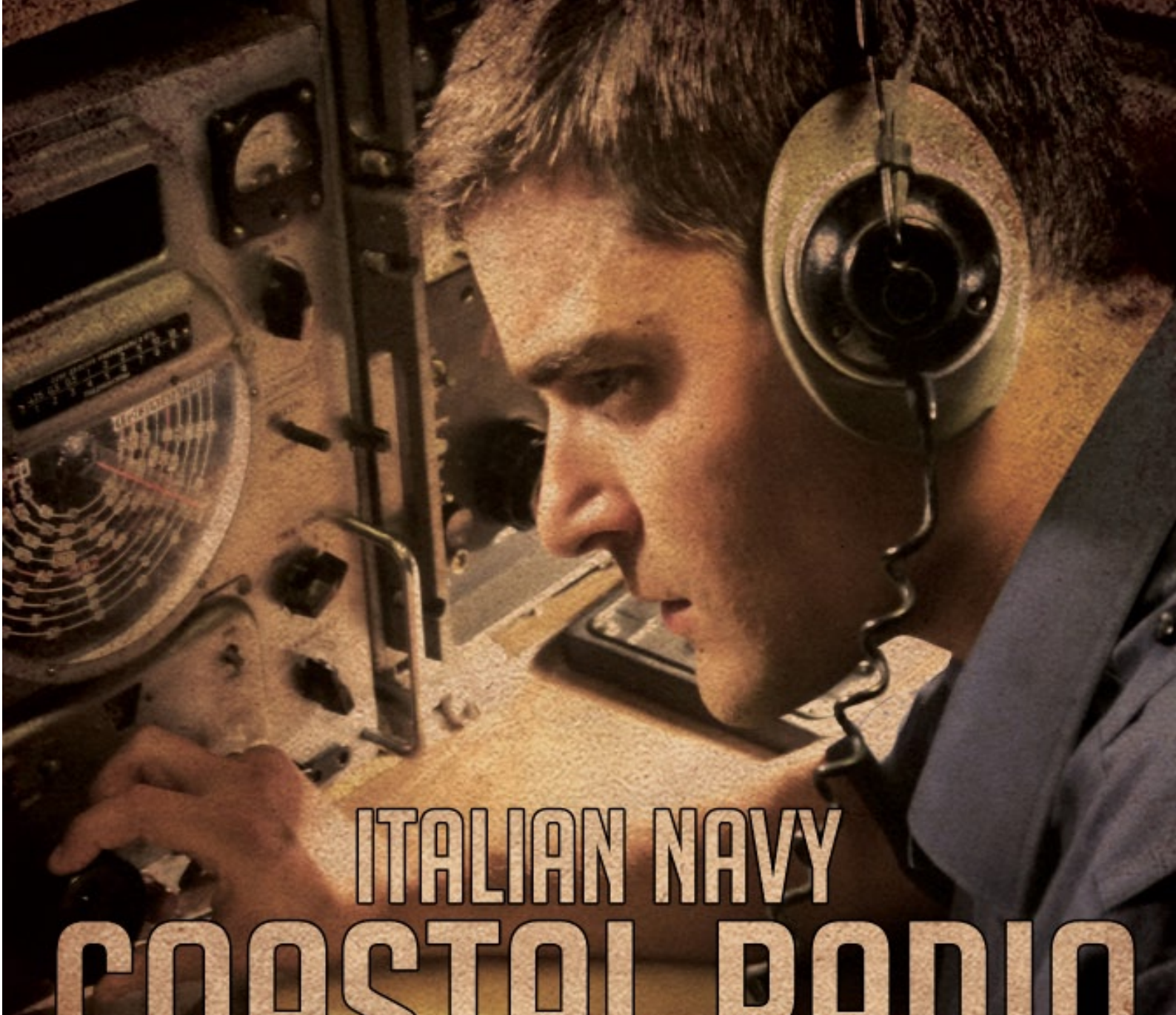
WWW.ASSORADIOMARINA.IT





Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it





ITALIAN NAVY
COASTAL RADIO
STATIONS AWARD
2018



3 - 18 MARCH 2018

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT



ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2018

di Alberto Mattei - IT9MRM - Coordinatore Nazionale e Award Manager



A.R.M.I. & A.R.I.

PRESENTANO

Il Diploma A.R.M.I. denominato "ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS" è stato ideato per ricordare le Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. Per il 2018 la stazione Jolly è la stazione costiera di Livorno:

IDK

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 3 marzo 2018 (00:00 UTC) e si concluderà il 18 marzo 2018 (24.00 UTC).

STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni:

- Stazioni con nominativo speciale in rappresentanza delle Stazioni Costiere della Marina Militare: (Elenco riportato sul sito dell'ARMI <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 (PSK31 - RTTY)

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO

- QSOs (HRD) con Navy Coastal Radio Stations valgono 15 punti (tutti i modi);
- QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 5 punti (CW);
- QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 3 punti (PSK31 / RTTY);
- QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 2 punti (SSB);
- QSOs (HRD) con INDIPENDENT valgono 1 punto (tutti i modi)
- QSOs (HRD) con la Italian Navy Coastal Radio Station "JOLLY" II5IDK valgono 25 punti (tutti i modi);

N.B. : Tutte le stazioni (stazione JOLLY, stazioni NAVAL, stazioni costiere e le stazioni INDIPENDENT), possono essere collegate tutti i giorni, solo per ogni tipo di modalità d'emissione (SSB - CW - DIGIMO-DE) al giorno. Non saranno presi in considerazione tutti i collegamenti doppi.

MOLTIPLICATORE

per ogni singola stazione COSTIERA collegata solo per la prima volta.

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

PUNTI DIPLOMA

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

- Stazioni Italiane : 50 punti;
- Stazione Europee: 25 punti;
- Stazioni extra-Europee: 5 punti;

CHIAMATA

La chiamata sarà come segue :

- CW / PSK31-RTTY : CQ CQ DE II5IDK II5IDK AWARD IT NAVY COASTAL RADIO STATIONS K
- SSB : CQ CQ da II5IDK - CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI COSTIERE DELLA MARINA MILITARE ITALIANA - .

RAPPORTI E NUMERI

Le Stazioni Radio Costiere passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione (MI#).

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)

E' ammessa la partecipazione solo ad una sottocategoria.

PREMI

La stazione che avrà il punteggio più elevato in assoluto, riceverà un premio messo in palio dallo sponsor della manifestazione (vedasi sito ufficiale);

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

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

Per le stazioni costiere, saranno premiati il I°, II° e III° posto.

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

A tutti i partecipati alla gara sarà inviato totalmente gratuito, un "attestato di partecipazione" in formato PDF o JPG.

N.B. : Per partecipare ai premi ed alla classifica, bisogna richiedere l'award in formato cartaceo. Tutte le stazioni che richiedono il diploma di partecipazione (PDF/JPG) non vengono inserite nella classifica finale e non possono partecipare ai premi messi in palio.

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). Per chi lo desidera in formato pergamena il costo del contributo è di €.15,00 (20 USD)

LOGS

Devono essere in formato ADIF/CBR/TXT/DOC.

E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.

Tutti i logs saranno censiti uno ad uno 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. 04. 2018.

INFORMAZIONI

Eventuali informazioni in merito alle stazioni partecipanti ed al diploma possono essere prelevate dal sito ufficiale dell'A.R.M.I. <http://www.assoradiomarinai.it>



A.R.M.I. - ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

ITALIAN NAVY

coastal radio station

IDP - IDR - IGU - ICV - ICH - IGG - ICS - ICZ - **IDK** - ICA - ICT - ICE - ICN - IGB - IGA - ICF - IGJ



RILASCIATO A:

IT9MRM

PER AVER COLLEGATO LE STAZIONI RADIO COSTIERE DELLA

MARINA MILITARE ITALIANA

CATEGORIA: INDIPENDENT MIXED

PUNTEGGIO: **5320**

POSIZIONE: **1**

CLASSIFICA GENERALE: **28°**

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT



*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

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**



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



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it





*"La nota che facevo trasmettere in italiano e francese, talvolta anche in inglese, diceva così: **SOS Italia. Nobile. Sui ghiacci presso l'isola di Foy, nord-est Spitzbergen, latitudine 80°37', longitudine 26°50' est di Greenwich. Impossibile muoversi mancando di slitte e avendo due feriti. Dirigibile perduto in altra località. Rispondere via IDO 32.**"*

All'improvviso, proprio quando più forte era lo scoramento per la deriva che inesorabilmente continuava a portarci verso sud-est, giunse la notizia ardentemente attesa per quasi due settimane, giorno per giorno, ora per ora, la notizia che doveva mettere a subbuglio il nostro piccolo accampamento sperduto nel pack, facendo rifiorire negli animi speranze ormai quasi perdute.

Era la sera del 6 giugno.

Biagi, con la cuffia sulle orecchie, trascrive come al solito su un quaderno il bollettino di San Paolo. Ad un tratto esclamò: "Ci hanno intesi!"

[Gen. Umberto Nobile]

L'Associazione Radioamatori Marinai Italiani, per il 90° anniversario della spedizione al Polo Nord del Generale Umberto Nobile con il Dirigibile ITALIA, e per onorare la grande figura del Radiotelegrafista della Regia Marina Giuseppe BIAGI, ha dato vita allo speciale diploma radiantistico denominato "90th Anniversary Nobile expedition on North Pole - Airship ITALIA".

REGOLAMENTO

Il Diploma "90th Anniversary Nobile expedition on North Pole - Airship ITALIA" è accessibile a tutti gli OM e SWL italiani e stranieri; per conseguirlo occorre effettuare, dal 20 marzo 2018 (00.00 UTC), al 20 ottobre 2018 (24.00 UTC), contatti/ascolti con le stazioni speciali che rievocano la spedizione al Polo Nord del Generale Umberto Nobile con il Dirigibile "ITALIA", secondo le regole che seguono:

- saranno validi i contatti/ascolti effettuati, nel pieno rispetto del Band Plan IARU - Region 1, in qualsiasi modalità operativa (CW, SSB, DIGITALE);

- ciascun contatto/ascolto con le stazioni rievocative; nello specifico:

[] i contatti/ascolti con la stazione rievocativa **IIØIDO** (Stazione Radio-telegrafica Roma San Paolo "IDO"); Stazione radiotelegrafica della Regia Marina che manteneva i contatti radio con la Nave

Citta di Milano e la spedizione al Polo Nord.

[] i contatti/ascolti con la stazione rievocativa **II1-IGJ** (Nave da supporto telegrafico "Citta di Milano - IGJ"); La nave da supporto scientifico con il quale si tenevano i contatti radio tra il Dirigibile Italia e la stazione radio telegrafica Roma San Paolo IDO.

[] i contatti/ascolti con la stazione rievocativa **II1A-IT** (Airship ITALIA) Dirigibile ITALIA; Il Dirigibile Italia al comando del Generale Umberto Nobile.

[] i contatti/ascolti con la stazione rievocativa Russa **R1LK** (Icebreaker KASIN); La nave rompighiaccio russa che ha tratto in salvo l'equipaggio del Dirigibile Italia.

[] i contatti/ascolti con la stazione rievocativa **IB2RT** (Tenda Rossa)

[] i contatti/ascolti con la stazione rievocativa della Repubblica Ceca - **OL90ITALIA**

[] i contatti/ascolti con la stazione rievocativa **II1-ITR** (Tenda Rossa).

- durante tutto il periodo possono essere previsti altri nominativi speciali rievocativi.
- al fine di ottenere il diploma, dovranno essere collegate almeno DUE stazioni speciali su DUE bande differenti, indipendentemente dal modo di emissione;
- per ottenere la PLAQUE, dovranno essere collegate almeno QUATTRO stazioni speciali su DUE bande differenti, indipendentemente dal modo di emissione;
- confermato il collegamento via QSL e/o eQSL (eQSL.cc), la richiesta del diploma va inoltrata all'Award Manager con l'estratto del Log, esclusivamente via e-mail ed i messaggi mail dovranno necessariamente riportare come oggetto: AWARD 90^ SPEDIZIONE DIRIGIBILE ITALIA;
- il diploma sarà inviato gratuitamente nella sola

forma elettronica (JPG);

- per la richiesta della **PLAQUE** è prevista una somma forfettaria di **Euro 35** (comprensivo di spese di spedizioni).

- Award Manager dell'evento, è:

IT9MRM - Alberto Mattei email: it9mrm@hotmail.com

tutte le comunicazioni e le richieste andranno a lui indirizzate.

- modalità di pagamento:

- via "POSTEPAY" 4023600645946759

intestata a Mattei Alberto;

- via "PAYPAL" al seguente indirizzo

it9mrm@gmail.com

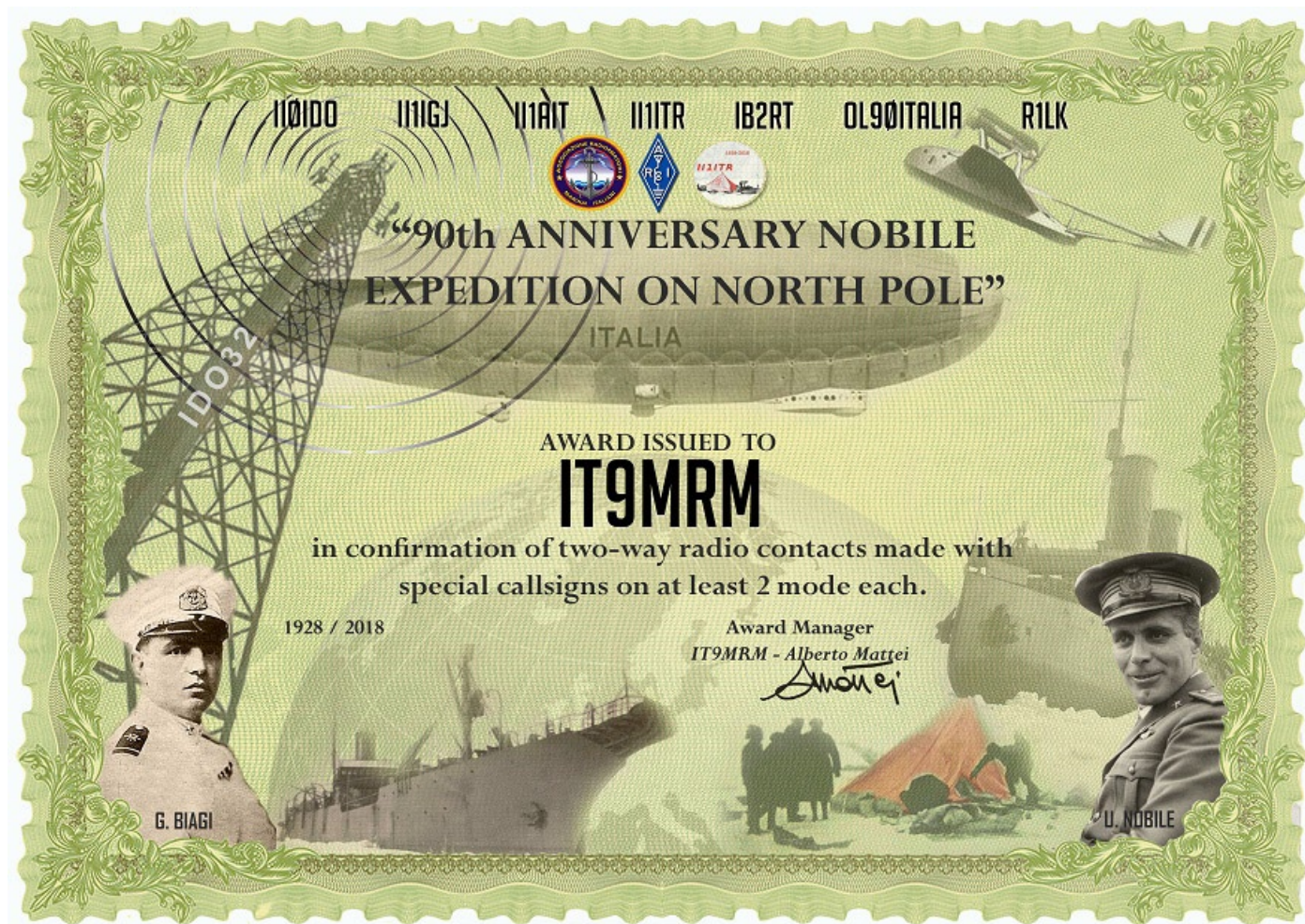
- Bonifico Bancario:

IBAN IT46V0200884625000103416422

c/o UNICREDIT filiale di Augusta

Elenco delle stazioni speciali accreditate per il Diploma (in fase di aggiornamento)

SPECIAL CALL	MI #	QSL MANAGER
IIØIDO	1400	IZ0FVD
II1IGJ	1193	IK1VHX
II1AIT		I1SAF
R1LK		RV1AQ
OL9ØITALIA		OK1KLV
IB2RT		I2MYF
II1ITR		IZ1ETD



QSL II1IGJ - NAVE SUPPORTO TELEGRAFICO "CITTA' DI MILANO"
di IK1VHX Bruno Lussuriello [MI1460]



II1IGJ

Telegraph support ship
"Città di Milano"

Special commemorative QSL Card
90th Anniversary Nobile expedition
on North Pole 1928 - 2018

MI # 1193

QSL designed by IT9MRM

CFM QSO with:

DATE	UTC	MHz	MODE	RST

Remarks:

Vy 73's de PSE QSL TNX

II1IGJ

IK1VHX
Bruno Lusuriello
Via Edera 20-22
16144 GENOVA

WWL: JN44QG CQ 15 - ITU 28

Photo on front courtesy by Piero Sant

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

Non perdere l'occasione, segui la scia!

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

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

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

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

Le modalità di sottoscrizione consentite sono:
- versamento con bollettino postale **CCP 001028881603**
- bonifico bancario - codice IBAN **IT26G0760103200001028881603**
intestati a Difesa Servizi s.p.a. con la causale:

abbonamento al Notiziario della Marina.

Effettuato il pagamento è necessario inviare copia dello stesso tramite mail a notiziario.marina@gmail.com con i dati completi (nome, cognome, indirizzo, telefono, codice fiscale e mail) oppure via fax al numero **0636803396**.

Inoltre, è possibile sottoscrivere l'abbonamento anche presso la redazione del Notiziario (MARISTAT UPICOM 3 piano stanza 61).

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

Ti ringraziamo fin da subito per la diffusione che vorrai dare.

Sostieni la nostra sfida: sali a bordo del Notiziario della Marina!
Non perdere l'occasione, segui la scia!

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

Vento in poppa e mare calmo!

**IL DIRETTORE RESPONSABILE
DEL NOTIZIARIO DELLA MARINA**

Anche quest'anno all'istituto comprensivo statale "Marco Emilio Scauro" ci sono state tante iniziative finalizzate ai vari Open Day dei plessi.



Al plesso Pietro Fedele, scuola superiore di primo grado, negli Open Day in entrata degli scolari delle quinte, sono stati allestiti vari laboratori e anche da due giorni" da piccoli alunni di scuola media".

In queste due giornate, ovvero il **9 e il 16 gennaio 2018**, uno dei laboratori è stato tenuto dai ragazzi del corso di Telecomunicazioni, sì, proprio da loro, sotto la vigile guida dell'esperto **Antonino Grimaldi (IZ0XZD)** e della "sostenitrice" di tale corso, professoressa Emma.

I ragazzi (due di classe prima, tre di classe seconda e tre di classe terza), hanno costruito un

antenna VHF/UHF, collegandola ad una radio, fra lo stupore degli ospiti.

In seguito, hanno "giocato" con il codice fonetico, sillabando i vari nomi e cognomi, coinvolgendo il giovane pubblico e le insegnanti accompagnatrici.

"Tutto qui?" Vi chiederete.

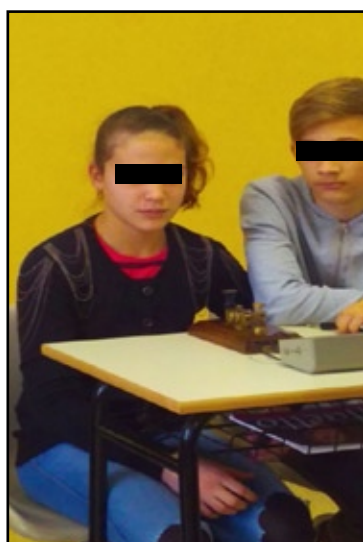
Eh no, hanno "Montato" un tasto verticale e hanno trasmesso in codice Morse!!!

Molti giovani ospiti e spettatori sono rimasti senza parole, hanno voluto emularli, ma non è stato semplice perché si mettono in gioco tre sensi contemporaneamente: vista, tatto e udito, il tutto condito da

una buona dose di metrica!!!

Tre ragazzi, uno di seconda e due di terza ormai alle prime fasi della telegrafia ad altissima velocità (High Speed Telegraphy), insieme ad altri, che erano alle prime armi, si stanno applicando con continuità, e pur avendo lavorato per una decina di lezioni, hanno ottime prospettive di crescita.

Questo istituto è, per volontà di tutti (dirigente, insegnanti, ata) ad alta Inclusività, gli alunni con difficoltà, sono una risorsa e lavorano, studiano senza discriminazione alcuna in gruppi eterogenei.





Nel laboratorio di Telecomunicazioni questo è ancora più semplice, e siamo felici dell'armonia che si crea e di quanto producano insieme.

Un ringraziamento particolare lo dobbiamo al professore Pietro Pannone e alla Professoressa Cristina Cardillo, che ci supportano con la loro conoscenza

dei ragazzi; ai professori, che ci permettono l'uscita dalle aule dei ragazzi e ci invogliano a continuare, per quanto diamo in affetto e autonomia ai partecipanti al corso; alla dirigente, Margherita Diana, che ci ha permesso di continuare questo progetto, già in essere da alcuni anni all'I.C.S. "Scauro".

Per la fine dell'anno scolastico torneremo ad aggiornarvi, perché i nostri giovani allievi sicuramente ci e vi stupiranno ulteriormente!!!

Scauri 12/02/2018
Prof. essa Emma D'Adamo -
Esperto Antonino Grimaldi





Campagna **2018** per
AUTOFINANZIAMENTO
SOSTIENICI

CON **SOLO EURO**



PayPal

<http://www.assoradiomarinai.it>

**MADE IN
ITALY**
PRODUCT




momo
BEAM 

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

THE SUPER JOLLY STATION

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

WORLD WAR FIRST

II 17 WWI

AWARD

REGIA
MARINA



A.R.M.I.

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

www.assoradiomarinai.it



Perché diventare un Radioamatore di Marina?

Hai l'opportunità di condividere tutte le attività radio navali che l'A.R.M.I. organizza: ultima ammaina bandiera; consegna della bandiera di combattimento; ricorrenza delle unità navali durante il contest delle stazioni radio navali "IT NAVY Ships Radio Stations Award"; ricorrenza delle stazioni radio costiere "IT NAVY Coastal Radio Stations Award"; etc.