

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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



bollettino dei marinai



Bollettino tecnico ad uso gratuito per i soci

NR. 206/2018

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 Marinai
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	International Naval Contest - Risultato 2017
12	Con la pelle appesa ad un chiodo - C.T. Antonio Da Noli - II^ parte
29	Appunti per sostenere l'esame da Radioamatore - parte III^
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
55	Il diploma della Regia Marina - diplomi assegnati
56	Il diploma dedicato al 90° anniversario della spedizione di Nobile
60	Un documento speciale
66	Terzo trofeo "Antica Cales"
68	Gadgets
70	Abbonamento notiziario della Marina
75	Le novità del Coastal 2018 - Lo strano barrato
76	Bollettino Czech Radio Club 3/2018
78	Navigando tra i social

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Siamo nuovamente qui, al solito appuntamento con il nostro bollettino. Sarà pubblicato on-line non appena terminato il contest delle stazioni radio costiere, arrivato alla dodicesima edizione! Dalla prima edizione sino a quella odierna sono cambiate tante cose e sicuramente in meglio, in quanto il contest viaggia ad un livello di consensi molto apprezzato in ambito nazionale e soprattutto all'estero. E' un dato di fatto la notevole partecipazione di molti radioamatori Russi o Ucraini oltre ai radioamatori dell'Unione Europea. Si evince altresì dalle moltissime richieste del diploma di partecipazione che viene inviato a tutti coloro che dimostrano di aver partecipato al contest avendo collegato le stazioni radio costiere. Nel prossimo numero avremo sicuramente la classifica definitiva delle 10 stazioni costiere partecipanti a questa edizione, invece dovremo attendere sino al termine previsto dalla ricezione dei log (30.04.2018), per poter eleggere i vincitori tra i partecipanti. Con la conclusione del contest delle stazioni costiere ricomincia il "tour de force" dell'Award

della Regia Marina, sino al prossimo stop di settembre per il contest delle stazioni radio navali. Invece tra pochi giorni parte un interessantissimo diploma dedicato al "90° anniversario della spedizione del Generale Umberto Nobile con il dirigibile "Italia". Vede coinvolti parecchi enti ed associazioni, la partecipazione di ben nove stazioni speciali di cui stiamo attendendo la conferma, da parte di radioamatori di Arcangelo (Russia), con un nominativo speciale (probabilmente UE90RS) dedicato al radioascoltatore Schimdt che nel 1928 da un piccolo villaggio vicino ad Arkangelsk (Arcangelo) ricevette l'SOS dei superstiti della Tenda Rossa. Inoltre anche gli svedesi del Radio Club di Uppsala si sono fatti avanti e parteciperanno con un nominativo speciale dedicato alla figura di Finn Malmgren. Il progetto di questa attività è un insieme di appuntamenti dove ci vede protagonisti in prima persona. Inoltre con l'adesione dell'ARMI come partner ufficiale al *World Arctic Found* una organizzazione non governativa con sede a Berlino, stiamo collaborando per la spedizione al



Polo Nord del prossimo agosto con la goletta "Meloria". Informazioni più approfondite li troverete sul prossimo numero 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 Aprile. 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 **Febbraio** e **Marzo** ci hanno offerto una modesta 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.



YU2AX: Zvezdan Ristic (ZeZe) è il Capo tecnico elettricista imbarcato a bordo della nave da carico M/v SIDER MOMPOX, una nave battente bandiera panamense. La nave (alla data attuale del 21/02) è in navigazione dalla Colombia verso il porto turco di Iskendurun. ZeZe si può ascoltare in radio ogni giorno dai 40 metri ai 17 metri, in CW e nei modi digitali, non per ultimo l'FT8. QSL via diretta: Zvezdan Ristic - ZeZe Trg A. Lukica 4/2 st. 9 - 26300 Vrsac - Serbia.



UW5EJX/mm: (ex UT5EKF) il capo ingegnere Vladimir Dudnichenko è nuovamente in aria da bordo della petroliera ANA NZINGA (nominativo internazionale V7VI3) battente bandiera delle isole Marshall. Attualmente la nave è in sosta nel porto di Luanda in Angola. Vladimir è attivo e lo si ascolta soprattutto in digitale (FT8). La nave prettamente naviga nelle acque angolose, e sosta nei porti di Port Amboim, Lobito, Soyo e Luanda. A bordo utilizza un ricetrasmittitore SW2016 e come antenna una verticale con accordatore LDG "Z-100 PLUS" ed un dipolo 1/2 per i 20 m. QSL via bureau oppure via eQSL.

EA1RCI/mm: E' il nominativo del Radio Club ASO-RAPA, un gruppo di radioamatori di Padròn (Coruna) che hanno operato a bordo della barca a vapore HIDRA SEGUNDO, una imbarcazione costruita nel 1911 e che probabilmente verrà adibita come nave museo. La QSL via Bureau oppure via diretta QRZ.com



HF0SEA/mm: Roman J. Stachowiak (SP1G) insieme a SQ5BIH Ivo Tusiewicz, SQ2RSH Jacek e a NW2Z Robert J. Krasowski si trovavano a bordo della Nave scuola POGORIA. Sono partiti da Genova il 3 Marzo e sono in crociera nel Mediterraneo, dove toccheranno vari porti, sino al 10 Marzo. QSL via home call (QRZ.com)



RA1M/mm: Stepan S. Tumanov (ex RA1AIF) è il comandante della portacontainers M/V SKOGAFOSS, battente bandiera delle Antigua and Barbuda. Stefan è molto attivo in CW e lo si ascolta sempre su 14060 MHz. Per la QSL va inviata via bureau oppure al suo indirizzo personale: Stepan S. Tumanov - Shlisselburgsky pr. 14/1-127 Sankt-Petersburg 192076 - Russia



UR7FM/mm: Gennadiy Kovalyov è nuovamente operativo a bordo della nave da carico M/v ETOILLE battente bandiera delle Marshal. Gennadiy è il direttore di Macchina, ed attualmente si trova nel mar delle Filippine diretto verso la Cina. Quando libero dal suo servizio è attivo nei modi digitali (ultimamente in FT8). La QSL va inviata via eQSL.



J88HF/mm: Harm Brink (PE1IGM) e sua moglie Lizzy si trovano nel mar dei Caraibi con la loro imbarcazione S/y HORTA. Si trovano nelle isole Grenadines, ed effettuano crociere per i turisti intorno alle isole caraibiche. Harm è molto attivo in radio soprattutto in fonia. QSL via manager PA3C (bureau oppure diretta).



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 nel Mar della Cina Orientale. 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 febbraio 2018 al 16 marzo 2018), ecco di seguito i nominativi: SP1ST - KC7JEF - MW0EUG - US1GGP - SV1EHA - KH6JF - UT1FG - **YU2AX** - R1CAV - R0LER - 3G9A - US1US - UA6GO - F5ROV - EA7KI - PE1OAD - ZB2JK - **UW5EJX** - LA9KY - F5MYK - **EA1RCI** - **J88HF** - US5FET - **RA1M** - **HF0SEA** - **SQ5BIH** - **NW2Z** - ON4AUC - RZ5D - F4CJY - F5MYK - ON3OP - **UR7FM** - UA4NBA - OY1R -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

INTERNATIONAL NAVAL CONTEST - RISULTATI 2017

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

Una gara internazionale dove vede partecipi ben 10 naval clubs di cui 8 sono europei e 2 italiani (ARMI e INORC). Il contest è stato gestito nel 2017 dal RNARS - Royal Naval Amateur Radio Society, nella persona di Mick G3LIK. Di seguito un breve commento di Mick sul contest:

Afraid everyone had great problems through the LZ contest the same weekend.

I found calling CQ on the bands a complete waste of time.

Due to the lack of interest that was the final one that I will organise.

Many thanks to all who have participated in the past. Your efforts have been much appreciated.

I will send out Certificates to all who took part.

I nostri membri hanno partecipato nella categoria "NAVAL MEMBERS CW" e sono stati: LY2MM (MI426) - IZ0EUX (MI865) - I3SY (MI1336) - SV1MF (MI1381).

Questa la loro posizione:

Posizione	Nominativo	ARMI #	QSO's	QSO Pnts	Multi pl.	Score
1	LY2MM	MI426	445	2209	103	227,527
11	IZ0EUX	MI865	119	623	48	29,904
13	I3SY	MI1336	81	540	51	27,540
37	SV1MF	MI1381	93	327	15	4,905

Mentre risulta nella lista dei "NON NAVAL MEMBER" il nostro socio IT9IFI (MI1107) (sicuramente uno sbaglio da parte del Manager).

Posizione	Nominativo	ARMI #	QSO's	QSO Pnts	Multi pl.	Score
45	IT9IFI	MI1107	41	410	20	8,200

Anche quest'anno Albinas LY2MM è stato il vincitore sia nella categoria dei "Top Gun del CW" che in assoluto! Complimenti ad Albinas e complimenti a tutti gli altri ARMIGeri che si sono presentati in questa kermess internazionale dove oltre 220 radioamatori di tutto il mondo si sono dati battaglia per un posto di primordine!

Albinas LY2MM, quest'anno è il terzo consecutivo che vince, nel 2015 ha ottenuto 212,700 punti; nel 2016 ha ottenuto 227,480 punti e quest'anno 227,527 punti, un crescente sempre vincente! BRAVO ZULU.

Ecco di seguito le classifiche:

NAVAL MEMBERS CLUB CALLS

Posizione	Nominativo	#	QSO's	QSO Pnts	Multi pl.	Score
1	OH1NAVY	FN150	405	2016	110	221,760
2	DL0MFF	MF875	405	1968	109	214,512
3	DL0MFR	MF1140	290	1460	95	138,700
4	DL0MFM	MF975	176	887	61	54,107
5	DL0MFS	MF600	154	775	66	49,600
6	OZ0NAVY	MF960	113	644	49	31,556
7	IZ1CLA	IN477	141	609	51	31,059
8	CS5SUB	PN200	112	589	47	27,683
9	OE6XMF	CA100	101	578	45	25,875
10	CS5DFG	PN150	92	560	43	22,360
11	DL2HUM	CA31	106	529	35	18,515

NAVAL MEMBERS CLUB CALLS

Posizione	Nominativo	#	QSO's	QSO Pnts	Multi pl.	Score
12	CS5NRA	PN100	64	451	37	16,687
13	DL0SMD	MF955	71	377	29	10,933
14	PI4MRC	MA100	45	270	25	6,750
15	DL0MFX	MF1060	43	214	19	4,066
16	DL0MFL	MF850	24	95	9	855

NAVAL MEMBERS CW

Posizione	Nominativo	#	QSO's	QSO Pnts	Multi pl.	Score
1	LY2MM	MI426	445	2209	103	227,527
2	OE4PWW	CA135	355	1687	98	165,326
3	UY5OO	MF627	198	775	99	91,572
4	DG7EE	MF9	250	1060	84	89,040
5	DL3HRH	MF542	152	809	62	50,158
6	GM4SID	RN1629	152	737	65	47,905
7	R1NW	RN4263	129	732	62	45,384
8	HA2RQ	MF582	165	905	50	45,250
9	ON7CK	BM124	203	797	54	43,038
10	IZ1CLA	IN477	140	599	51	30,549
11	IZ0EUX	MI865	119	623	48	29,904
12	DF5LW	MF173	136	640	45	28,800
13	I3SY	MI1336	81	540	51	27,540
14	YO3AAJ	YO3	118	577	45	25,965
15	DL1AQU	MF114	192	570	44	25,080
16	PA0JLS	MA31	87	483	44	21,252
17	DL2HUM	CA31	106	529	35	18,515
18	DK7FX	CA149	65	461	38	17,518
19	IT9CKA	IN970	76	409	37	15,135
20	G3RFH	RN175	61	412	36	14,832
21	DK9HE	MF1066	84	390	34	13,260
22	ON4CBM	CA82	30	374	55	12,384
23	CT7AJL	PN80	104	653	65	11,968
24	MM0RYR	RN4997	58	337	65	10,647
25	DL8NBM	MF231	58	346	30	10,380
26	PA3EVY	MA164	49	211	49	10,379
27	G3ZGC	RN508	53	341	28	9,548
28	YO8RIX	YO48	66	345	27	9,315
29	YO4AAC	YO25	69	339	26	8,814
30	YO4GJS	YO99	76	319	27	8,613
31	OE1TKW	CA109	55	316	25	7,900
32	PA2REH	MA153	45	288	24	6,912
33	HB9DAR	CA111	45	288	24	6,912
34	CT1ELZ	PN70	33	285	22	6,270
35	CT1CZT	PN1	35	259	23	5,960
36	CT1DRB	PN044	35	233	22	5,126
37	SV1MF	MI1381	93	327	15	4,905
38	PA0JED	MA352	85	126	38	4,788

NAVAL MEMBERS CW

Posizione	Nominativo	#	QSO's	QSO Pnts	Multi pl.	Score
39	OE3FFC	CA143	31	211	18	3,798
40	OE6FYG	CA15	36	225	17	3,825
41	OH1SJ	FN58	29	182	17	3,094
42	CT1GZB	PN077	18	153	15	2,295
43	DJ7QV	MF351	18	162	16	2,592
44	YO2DFA	YO24	20	146	14	2,044
45	G0IBN	RN3314	20	137	13	1,781
46	PA0VLA	MA055	18	135	13	1,755
47	I1MMN	IN638	18	134	13	1,742
48	DL1BJO	MF1119	22	130	12	1,560
49	G3ZNR	RN4486	20	128	12	1,536
50	PA5P	MA451	27	135	10	1,350
51	DL2LDE	YO53	28	130	10	1,300
52	CT4GN	PN20	15	105	10	1,050
53	PA2CHM	MA26	21	92	8	736
54	DL1NL	MF779	12	75	7	525
55	CT1EHK	PN055	14	131	3	393
56	PA3EYC	MA483	32	77	5	385
57	I5EFO	MF1108	13	103	3	309
58	CT1DBS	PN082	7	43	4	192
59	DJ7QV	MF351	18	162	16	162
60	DK3ABM	MA3	7	34	3	102
61	CT1APP	PN031	4	22	2	44
62	PA3CCQ	MA330	3	21	2	42

NAVAL MEMBERS CW/SSB

Posizione	Nominativo	#	QSO's	QSO Pnts	Multi pl.	Score
1	OH1LR	FN8	86	544	37	20,128
2	G3LIK	RN4	53	413	39	16,107
3	DL3DBN	MF933	52	448	33	14,784
4	DM2AA	MF1074	70	403	30	12,090
5	OE6LUG	CA153	16	124	14	1,364

NAVAL MEMBERS SSB

Posizione	Nominativo	#	QSO's	QSO Pnts	Multi pl.	Score
1	DL6OCH	MF1075	125	638	50	31,900
2	OE4GTU	CA39	67	238	16	3,808
3	DK9MOS	RN4946	13	94	9	846
4	DL0DMB	MF995	13	85	8	680
5	OE1WED/1	CA79	2	84	7	588
6	OE1RHC/P	CA154	5	50	4	204

NON NAVAL MEMBERS

Posizione	Nominativo	QSO's	QSO Pnts	Multi pl.	Score
1	9A1AA	442	2116	119	250,971
2	YO4NF	311	1616	125	202,200
3	E77EA	307	1360	78	103,740
4	UT3EK	207	1080	89	96,120
5	UR3GU	206	1043	85	88,655
6	LZ1DQ	238	1057	64	67,648
7	YL3FW	178	978	66	64,548
8	RT4M	187	907	70	63,490
9	RC9A	218	902	63	56,826
10	YP5A	171	801	66	52,866
11	SP4AWE	173	794	55	43,670
12	UV5QQ	115	673	56	37,688
13	YO9AGI	150	699	55	36,348
14	LZ1ND	195	708	35	35,775
15	LY5O	127	640	51	32,640
16	R6CC	174	804	45	30,522
17	PA0CMU	106	504	52	26,208
18	LZ1ZJ	150	546	44	24,024
19	EU8F	127	496	39	19,344
20	LY2J	137	548	35	19,180
21	LY3B	203	797	66	18,496
22	HA8WP	66	375	48	18,000
23	R1QE	94	472	36	16,992
24	LY2SA	85	436	38	16,568
25	LZ2CH	85	463	35	16,205
26	DL4ME	100	433	34	14,722
27	LY1DZ	105	456	31	14,136
28	UY0CA	71	422	33	13,926
29	YU5T	90	414	33	13,662
30	UR5MM	120	417	32	13,344
31	SP2MKI	93	435	29	12,615
32	SM5DXR	83	381	33	12,573
33	S57X	84	399	31	12,369
34	UT1IM	106	457	23	12,339
35	YT1Q	39	372	33	12,276
36	YU5T	90	405	30	12,150
37	YT1Q	39	372	31	11,532
38	9A6W	46	343	31	10,633
39	HB9EWO	112	175	57	10,150
40	YO2CEQ	81	349	29	10,121
41	RX9CC	58	328	30	9,840
42	LY2BMX	89	395	23	9,085
43	EW6GF	115	367	24	8,808
44	YU1RA	68	311	27	8,397
45	IT9IFI	41	410	20	8,200
46	DL7PL	29	290	28	8,120

NON NAVAL MEMBERS

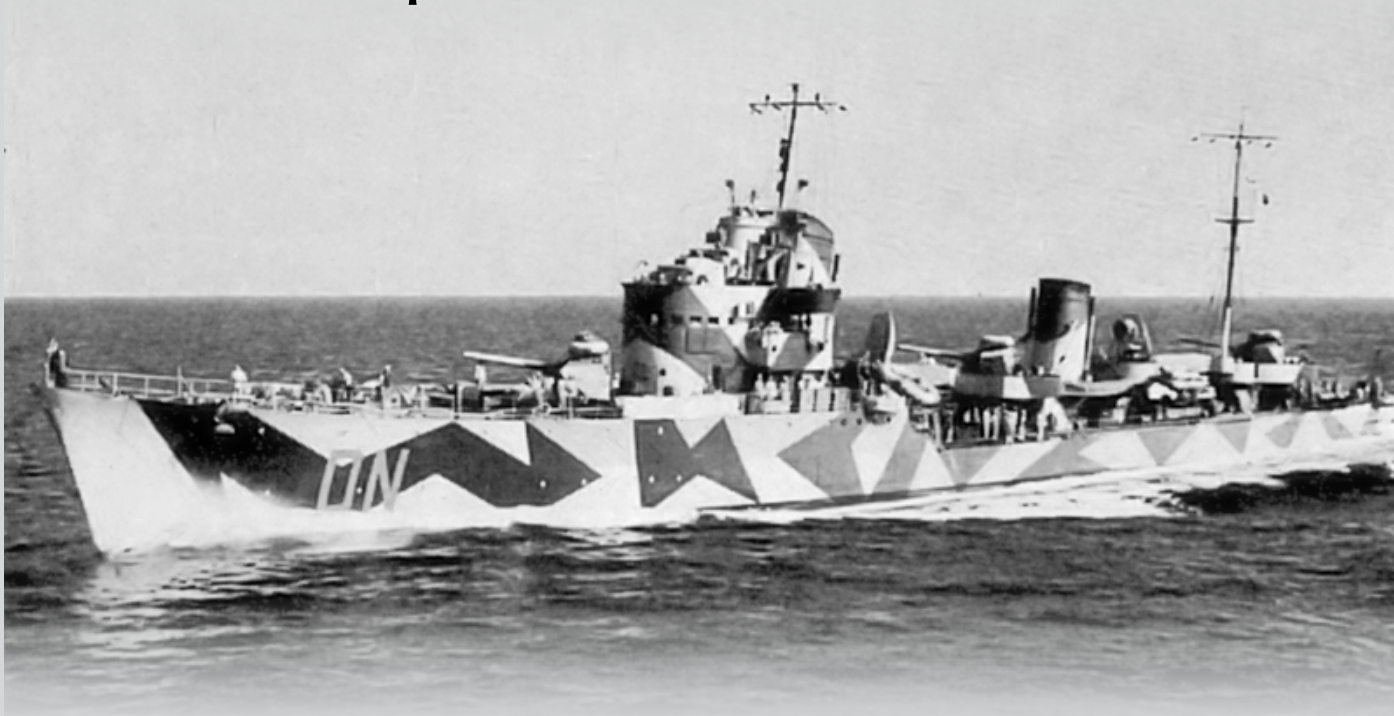
Posizione	Nominativo	QSO's	QSO Pnts	Multi pl.	Score
47	G3RSD	43	283	28	7,994
48	EA1CS	76	301	24	7,224
49	DM2DZM	120	165	41	6,930
50	UC4A	67	283	24	6,792
51	DG3BCZ	62	287	22	6,601
52	OM3WZ	50	266	24	6,384
53	F6JOE	71	303	21	6,363
54	PA1LEX	65	299	21	6,279
55	RA6Y	59	266	23	6,118
56	PA0RBA	69	267	22	5,874
57	SE5L	70	277	20	5,540
58	DJ2IA	65	331	16	5,296
59	UW7CF	42	252	21	5,292
60	S52AU	81	125	41	5,125
61	HA8V	74	254	20	5,080
62	RA3XCZ	53	251	20	5,020
63	YO3GNF	38	227	21	4,767
64	YO8DOH	37	226	21	4,746
65	UW6M	75	237	18	4,266
66	OM3WZ	43	214	19	4,066
67	SP9KJU	43	212	19	4,028
68	OK1HCG	65	218	17	3,706
69	DL1GQE	19	190	19	3,610
70	DL9GMC	59	212	17	3,604
71	UF5D	78	221	16	3,536
72	SP7QO	24	160	22	3,520
73	YL2TD	54	207	17	3,519
74	M0SEV	53	205	17	3,485
75	SM6EWB	18	180	18	3,240
76	SF6W	18	180	18	3,240
77	SQ9FQY	50	185	15	2,775
78	SM5S	39	192	14	2,688
79	OM7LW	39	174	15	2,610
80	R7MT	38	173	15	2,595
81	OE6VWG	21	183	13	2,379
82	G4DBW	38	164	14	2,296
83	R4WT	39	174	13	2,262
84	IW1CHX	25	151	14	2,114
85	S53FO	23	133	12	1,596
86	PE2K	40	139	11	1,529
87	UT1ZZ	37	136	11	1,476
88	RV1OM	12	120	12	1,440
89	OE1EBC	19	127	11	1,397
90	PE2K	40	139	10	1,390
91	PD7CJT	20	109	10	1,090
92	LY5T	40	121	9	1,089

NON NAVAL MEMBERS

Posizione	Nominativo	QSO's	QSO Pnts	Multi pl.	Score
93	RT6N	14	104	10	1,040
94	ON6FC	22	103	9	927
95	OH1LD	14	113	8	904
96	LZ7DX	40	112	8	896
97	UR4LIN	23	95	8	760
98	UR7CT	13	85	8	680
99	UA3QR	30	93	7	651
100	SV2DSJ	27	90	7	630
101	OE1WED/1	12	84	7	588
102	DL2ZA	9	72	7	504
103	YO9HG	8	71	7	497
104	OK1PFM	27	81	6	486
105	DL1YES	23	37	13	481
106	PA5TT	21	75	6	450
107	YO9HG	8	71	6	426
108	LZ7H	11	65	6	390
109	9A7DD	11	65	6	390
110	R7RF	10	64	6	384
111	IK2CFD	17	62	6	372
112	OE1XA	7	61	6	366
113	OE1XNC	7	61	6	366
114	DK0SU	11	56	5	280
115	RN3S	14	68	4	272
116	RT9X	20	56	4	224
117	UA3PP	14	50	4	200
118	UT0EM	12	48	4	192
119	YU1HFG	18	72	6	152
120	RW9AV	10	45	3	135
121	UA4FDL	13	40	3	120
122	SE6N	8	50	2	100
123	UC5D	18	36	2	72
124	YO4TL	14	32	2	64
125	SD1A	13	31	2	62
126	PI4OTC	8	26	2	52
127	SP2BLC	7	26	2	52
128	TA4RC	2	20	1	20
129	RA3NC	14	16	1	16
130	DL8ULF	3	12	1	12
131	UA4HIT	11	11	0	11
132	PG1R	1	10	1	10
133	UA0SBQ	1	10	1	10
134	OM4ANO	3	3	0	3
135	RT5C	2	2	0	2

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

Cacciatorpediniere Antonio Da Noli



../..

Alle 6.52 anche l'Unbeaten (capitano di corvetta Edward Arthur Woodward) avvista l'Oceania danneggiata e si avvicina per attaccare, ma viene dissuaso dalla presenza dei cacciatorpediniere. Alle 7.56 l'Upholder sta per lanciare i siluri, quando un cacciatorpediniere classe Navigatori (probabilmente il Pessagno od il Da Recco) gli passa vicino, inducendolo Wanklyn a scendere in profondità; alle 7.59 l'Upholder scende a 21 metri e manovra per portarsi di nuovo in posizione di attacco. Intanto, il Da Recco giunge sul posto per sostituire il sovraccarico Pessagno (ha a bordo oltre 2000 uomini) nell'opera di soccorso. Alle 8.51 l'Upholder lancia un'altra salva di siluri contro l'Oceania: colpita da due delle armi, la motonave affonda in sette minuti. Al Da Recco non resta che

recuperare i naufraghi, operazione alla quale partecipano anche le torpediniere Perseo, Centauro, Circe e Clio (giunte verso le otto) e la nave soccorso Laurana, inviate sul posto da Marina Libia. Un idrovolante di soccorso della Croce Rossa, tentando di ammarare nel mare agitato, perde un'ala ed affonda; il Da Noli ne recupera l'equipaggio. La perdita dei due transatlantici è un duro colpo, ma grazie all'alacre opera di soccorso delle siluranti risulta possibile salvare la larghissima maggioranza del personale imbarcato: 5434 uomini su 5818, cioè il 93 %. Il Da Noli ha salvato 682 uomini (tra cui alcuni feriti) e recuperato a quattro salme; il Pessagno ha tratto in salvo 2083 naufraghi, il Da Recco 1302, il Gioberti 582, l'Usodimare (tornato sul posto dopo aver accompagnato a Tripoli la Vulcania) 485, la Clio 163,

la Perseo 131, la Circe 3 ed altri tre gli idrovolanti di soccorso. Molti gli episodi di altruismo e di vero e proprio eroismo: diversi marinai dei cacciatorpediniere si sono tuffati in acqua per sostenere e soccorrere i soldati che versavano in condizioni peggiori; una volta a bordo, i naufraghi sono stati rifocillati e rivestiti con indumenti offerti spontaneamente da ufficiali e marinai delle unità soccorritrici. Da Noli, Da Recco, Gioberti, Circe, Centauro e Perseo entrano a Tripoli con i naufraghi alle 21.

19 settembre 1941

Da Noli, Da Recco, Pessagno ed Usodimare lasciano Tripoli alle 19.30 per scortare a Napoli la Vulcania, che rientra per la rotta di ponente.

21 settembre 1941

Le navi arrivano a Napoli alle 2.45.



Naufraghi della Neptunia sul ponte di prua del Da Noli (g.c. STORIA militare)

19 settembre 1941

Da Noli, Da Recco, Pessagno ed Usodimare lasciano Tripoli alle 19.30 per scortare a Napoli la Vulcania, che rientra per la rotta di ponente.

21 settembre 1941

Le navi arrivano a Napoli alle 2.45.

2 ottobre 1941

Il Da Noli (capitano di fregata Luigi Cei Martini, caposcorta) parte da Napoli per Tripoli alle 22.30, insieme ai cacciatorpediniere Vincenzo Gioberti, Antoniotto Usodimare ed Euro, scortando un convoglio composto dalle motonavi Vettor Pisani, Rialto, Fabio Filzi e Sebastiano Venier, italiane, Ankara e Reichenfels, tedesche. In tutto le navi del convoglio trasportano 828 veicoli, 12.110 tonnellate di materiali vari, provviste e munizioni, 3162 tonnellate

di carburante e 1060 uomini: circa metà della loro portata, per frazionare il carico tra più navi in modo da ridurre le perdite nel caso dell'affondamento di una di esse.

Il convoglio, denominato «Pisani», segue la rotta di levante, per lo stretto di Messina ed ad est di Malta (a circa 90 miglia dall'isola, perché la recente introduzione dei bombardieri ed aerosiluranti Vickers Wellington, dotati di maggiore autonomia dei Fairey Swordfish ed Albacore sino ad ora impiegati, rende inutile viaggiare a distanza maggiore: in tali condizioni, allora, tanto vale viaggiare più vicini a Malta, per ridurre la durata della traversata e prolungare il tempo in cui la caccia proveniente dalla Sicilia può tenere il convoglio sotto la propria protezione).

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

4 ottobre 1941

Alle 14 il Da Noli ordina a Rialto e Reichenfels di scambiarsi di posto nella formazione.

Nelle giornate del 3 e 4 ottobre, di giorno, il convoglio fruisce della scorta aerea di bombardieri Savoia Marchetti SM. 79 "Sparviero" della Regia Aeronautica e di caccia Messerschmitt della Luftwaffe, ma poco dopo le dieci del mattino del 4 ottobre viene avvistato da ricognitori britannici provenienti da Malta, che informano subito i propri comandi. Supermarina intercetta i segnali di scoperta lanciati dai ricognitori, e richiede a Superaereo

di sottoporre Malta, in serata, ad un violento bombardamento, così da impedire che gli aerei destinati ad attaccare il convoglio nottetempo possano decollare; il bombardamento avrà luogo, ma per "ragioni di forza maggiore" non sarà intenso come richiesto da Supermarina, così gli aerei di Malta possono decollare egualmente. Dopo l'intercettazione del segnale di scoperta, Supermarina ne mette al corrente anche il comandante Cei Martini, che dopo il tramonto fa coprire tutto il convoglio con cortine nebbiogene, così che i ricognitori nemici non lo vedano accostare, poi modifica la rotta nel tentativo di ingannare gli aerei britannici. Il provvedimento sembra avere un temporaneo successo, ma tra l'una e le due di notte del 5 ottobre i ricognitori nemici ritrovano il convoglio.

5 ottobre 1941

Alle 00.45, un sommergibile attacca infruttuosamente il convoglio e l'Usodimare contrattacca, ritenendo di averlo danneggiato. Poco dopo le 2.52 del 5 ottobre ha inizio un attacco aereo; viene dato l'allarme, ed i cacciatorpediniere della scorta riescono ad occultare i mercantili con cortine di nebbia. Non appena gli aerei si avvicinarono, tutte le navi del convoglio aprono un violento fuoco di sbarramento, che costringe gli attaccanti a ritirarsi. La navigazione prosegue, con vigilanza rafforzata. Alle 3.52, una settantina di miglia a nord di Misurata (per altra fonte, 80 miglia a nord-nord-est di tale città), ha inizio un secondo attacco, da parte di quattro aerosiluranti Fairey Swordfish dell'830th Squadron della Fleet Air Arm decollati da Malta. Il comandante Cei Martini fa emettere nuovamente cortine fumogene, ma si accorge che, con il vento che spira dai settori poppieri, la cortina non è efficace; risale quindi il convoglio su rotta invertita ed emettendo fumo, così riuscendo ad occultare tutto il lato sinistro. Il lato dritto, quello opposto alla luna, resta però scoperto; e da quel lato attaccano gli aerosiluranti, che alle 3.57 colpiscono la Rialto con uno o due siluri. Uno

degli aerei viene abbattuto, ma la motonave rimane immobilizzata ed inizia a sbandare fortemente. Il Da Noli distacca prima l'Euro e poi il Gioberti ad assisterla, ma la Rialto affonderà alle dieci del mattino, dopo che i due cacciatorpediniere avranno recuperato 145 dei 165 uomini imbarcati. Il resto del convoglio, proseguito dopo il siluramento, viene raggiunto dalle torpediniere Partenope (dopo rastrello antisommergibile) e Calliope (per pilotaggio e rinforzo alla scorta) inviate da Tripoli, ed arriva nel porto libico alle 15 (o 15.30) dello stesso giorno.

6 ottobre 1941

Da Noli (caposcora) ed Usodimare lasciano Tripoli per Napoli alle 17.15, scortando il piroscafo Castilverde.

8 ottobre 1941

Le tre navi giungono a Napoli alle 17.45, senza aver subito alcun attacco.

15 ottobre 1941

Da Noli (nave ammiraglia del contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone, comandante del Gruppo Cacciatorpediniere di Scorta), Pessagno e Zeno partono da Augusta alle 19 per una missione di trasporto: a bordo hanno 870 soldati da trasportare a Bengasi. A seguito della perdita di vari transatlantici impiegati per trasporto di truppe (per ultimi proprio Neptunia ed Oceania), il Comando Supremo ha infatti deciso, ad inizio ottobre, di non utilizzare più tali navi – troppo grandi e vulnerabili, a grande rischio di essere silurate, con elevate perdite umane in caso di affondamento – ma di affidare invece il trasporto da Augusta a Bengasi di reparti organici di truppe tedesche, dotate del solo equipaggiamento individuale, a gruppi di cacciatorpediniere.

Per questo compito sono stati scelti appunto i "Navigatori", i più grandi (e quindi capienti) cacciatorpediniere disponibili: tra di essi il Da Noli.

Le missioni di trasporto devono essere effettuate ad elevata velocità (21 nodi) e con la protezione, nelle ore diurne, di aerei italiani e tedeschi.

16 ottobre 1941

I tre cacciatorpediniere arrivano a Bengasi alle 16.30 e ne ripartono alle 20.30, trasportando 52 tra civili e militari rimpatriandi.

18 ottobre 1941

Da Noli, Pessagno e Zeno e giungono ad Augusta alle otto.

20 ottobre 1941

Da Noli (nave ammiraglia del contrammiraglio Nomis di Pollone), Pessagno e Zeno lasciano nuovamente Augusta per Bengasi, trasportando un reparto di 800 uomini.

21 ottobre 1941

Alle 8.30, quindici miglia a nord di Bengasi, i cacciatorpediniere vengono attaccati due volte da sommergibili, con il lancio in tutto di almeno cinque siluri, che riescono ad evitare con pronte contromisure, oltre che grazie alla vigilanza degli aerei di scorta. Secondo fonti britanniche l'attaccante sarebbe il sommergibile HMS Regent (tenente di vascello Walter Neville Ronald Knox), ma l'attacco sarebbe avvenuto alle 14.30: il Regent avvista una nave alle 14.20, nel canale dragato che porta a Bengasi, ma è costretto subito a scendere in profondità da un aereo che gli si avvicina; tornato a quota periscopica dieci minuti più tardi, avvista i cacciatorpediniere a 1830 metri di distanza e lancia sei siluri contro due dei cacciatorpediniere, che si "sovrappongono" nella visuale del periscopio. A causa della sottostima della velocità dei bersagli, nessun siluro va a segno, ed i cacciatorpediniere reagiscono lanciando quattro bombe di profondità, che esplodono a poppavia del Regent, piuttosto vicine, ma senza causare danni.

Le navi arrivano a Bengasi alle 15.40. Ripartono alle 18.30, con a bordo 170 rimpatriandi.

23 ottobre 1941

Da Noli, Pessagno e Zeno arrivano ad Augusta alle 2.30.

3 novembre 1941

Da Noli, Vivaldi (caposquadriglia, capitano di vascello Giovanni Galati) e Pessagno salpano da Augusta alle 19 trasportando 788 militari diretti a Bengasi.

4 novembre 1941

I cacciatorpediniere giungono

a Bengasi alle 13.30; ripartono due ore dopo, con a bordo 217 rimpatriandi.

5 novembre 1941

Da Noli, Vivaldi e Pessagno giungono ad Augusta alle 18.15.

10 novembre 1941

Da Noli, Vivaldi (caposquadriglia, capitano di vascello Galati) e Pessagno partono da Reggio Calabria alle 14.30, per trasportare a Bengasi un reparto di 728 uomini.

11 novembre 1941

A causa del maltempo, i cacciatorpediniere devono puggiare e sostare a Navarino dalle 10.30 alle 20.30.

12 novembre 1941

Da Noli, Vivaldi e Pessagno arrivano a Bengasi alle 15; ripartono quattro ore più tardi, trasportando militari e civili rimpatriandi e quattro prigionieri di guerra britannici (tre ufficiali ed un sottufficiale).

13 novembre 1941

I cacciatorpediniere giungono a Reggio Calabria alle 18.

21 novembre 1941

Alle 18, Da Noli (capitano di fregata Luigi Cei Martini), Pessagno (capitano di fregata Antonio Dallai) e Pigafetta o Vivaldi (capitano di vascello Giovanni Galati, caposquadriglia della XIV Squadriglia Cacciatorpediniere, cui appartengono tutte le unità in questione) sostituiscono il Da Recco e la torpediniera Enrico Cosenz nella scorta al convoglio «C» (motonavi Monginevro, Napoli e Vettor Pisani e motonave cisterna Iridio Mantovani, scortate, oltre che da Cosenz e Da Recco, dal cacciatorpediniere Turbine e dalla torpediniera Perseo).

Il convoglio fa parte di un'operazione di traffico volta ad inviare urgenti rifornimenti in Libia, dov'è iniziata da pochi giorni un'offensiva britannica (operazione «Crusader») e dopo che la distruzione del convoglio «Duisburg», avvenuta il 9 novembre ad opera della Forza K britannica, ha provocato la perdita di un ingente quantitativo di rifornimenti diretti in Africa Settentrionale.

L'operazione vede in mare anche un secondo convoglio, l'«Alfa», salpato da Napoli alle 19 del 20 (motonavi Ankara e Sebastiano

Venier e cacciatorpediniere Maestrale, Alfredo Oriani e Vincenzo Gioberti). Entrambi dovranno seguire la rotta di levante, passando per lo Stretto di Messina e tenendosi poi al di fuori del raggio d'azione degli aerosiluranti di Malta (190 miglia).

La III e VIII Divisione Navale sono in mare per dare loro protezione.

Al contempo, una motonave veloce (la Fabio Filzi) è partita anch'essa per Tripoli ma sulla rotta di ponente (per il Canale di Sicilia), con la scorta di un paio di cacciatorpediniere (oltre che di aerei: sia sui due convogli che sulla Filzi la scorta aerea dovrà essere continua, nelle ore diurne, dal 20 al 23 novembre), per non dare nell'occhio. Contestualmente sono partiti per Bengasi l'incrociatore leggero Luigi Cadorna in missione di trasporto di carburante (da Brindisi) e le motonavi Città di Palermo e Città di Tunisi cariche di truppe (da Taranto), e vengono fatte rientrare in Italia le navi rimaste bloccate a Tripoli dall'inizio di novembre. L'idea è che un tale numero di navi in movimento contemporaneamente, divise in più convogli sparsi su una vasta area, confonda e disorienti la ricognizione maltese; che i convogli finiscano col coprirsi a vicenda; che la presenza in mare della III e VIII Divisione scoraggi interventi da parte della Forza K britannica (autrice della distruzione del convoglio «Duisburg»), notevolmente inferiore per numero e potenza (incrociatori leggeri Aurora e Penelope e cacciatorpediniere Lance e Lively). L'Aeronautica, oltre alla scorta antiaerea ed antisommergibile dei convogli, effettua anche azioni di ricognizione e di bombardamento degli aeroporti di Malta. Alcuni sommergibili vengono disposti in agguato nelle acque circostanti l'isola. Il convoglio «Alfa» è stato però avvistato da un ricognitore britannico poco dopo la partenza; a seguito dell'intercettazione di un messaggio radio britannico dal quale risulta che una forza navale britannica non è molto lontana, il convoglio viene dirottato ad Argostoli, ponendo così fine alla sua partecipazione

nell'operazione.

Il convoglio «C», invece, prosegue; quando Da Noli, Pessagno e Pigafetta lo raggiungono, ad esso si è già unita per scorta diretta la VIII Divisione (incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, nave di bandiera del comandante superiore in mare, ammiraglio di divisione Giuseppe Lombardi, e Giuseppe Garibaldi; cacciatorpediniere Aviere, Geniere, Corazziere, Carabiniere e Camicia Nera). È in mare anche la III Divisione (incrociatori pesanti Trento, Trieste e Gorizia, quest'ultimo nave ammiraglia), per scorta strategica.

Convoglio e scorta sono stati da poco avvistati da un aereo e da un sommergibile avversari, che segnalano a Malta la presenza di navi mercantili e navi da guerra italiane dirette verso lo stretto di Messina. Supermarina intercetta e decifra entrambi i segnali di scoperta; stante però la potente scorta di cui il convoglio gode, sia Supermarina che l'ammiraglio Lombardi decidono di proseguire, senza neanche modificare la rotta. Alle 19.50 il convoglio e la VIII Divisione imboccano lo stretto di Messina, e poco dopo vengono raggiunti anche dalla III Divisione dell'ammiraglio Angelo Parona. La VIII Divisione si posiziona in testa al convoglio, la III in coda; tutta la formazione assume direttrice di marcia lungo la costa siciliana, a 14 nodi, come ordinato. Alle 20.45 l'ammiraglio Lombardi viene informato da Supermarina che forze di superficie britanniche sono in mare, e provvede ad ordinare a tutte le unità "posto di combattimento generale", avvisandole dell'eventualità di un incontro notturno con navi nemiche. Contemporaneamente il convoglio inizia ad essere sorvolato da ricognitori britannici, che volano sul suo cielo con qualche luce volutamente lasciata accesa, in modo da attirare il fuoco contraereo delle navi, che segnalano così, involontariamente, la direttrice di marcia del convoglio. L'ammiraglio Lombardi ordina tassativamente di non aprire il fuoco contro i ricognitori, essendo peraltro inutile, proprio per evitare di segnalare la propria posizione;

ma durante la notte diverse navi, soprattutto tra quelle mercantili, si lasciano sfuggire sporadiche raffiche di mitragliera contro tali velivoli. I ricognitori non perdono mai di vista il convoglio, aggiornando continuamente Malta sui suoi spostamenti: innumerevoli messaggi vengono intercettati e decifrati sia da Supermarina che dal comando della VIII Divisione. Alle 21.45 la formazione assume rotta 96°, in modo da uscire prima possibile dal raggio d'azione degli aerosiluranti, e poco dopo si dispone in ordine di marcia notturna, con l'VIII Divisione a dritta e la III a sinistra. Tale cambiamento di rotta e formazione viene ordinato dall'ammiraglio Lombardi per cercare di disorientare i ricognitori; ma poco dopo ricompaiono i bengala ed i fanalini dei ricognitori, a mostrare che il convoglio non è stato perso di vista. Non passa molto, anzi, prima che inizi una serie di violenti attacchi aerei; ed anche sommergibili britannici si avvicinano al convoglio per attaccarlo. Alle 23.12 il Trieste viene silurato dal sommergibile britannico Utmost (capitano di corvetta Richard Douglas Cayley), riportando danni gravissimi: rimane immobilizzato, e potrà rimettere in moto solo alle 00.38, scortato da Corazziere e Carabiniere, per trascinarsi verso Messina. Ma non è finita.

22 novembre 1941

Poco dopo le 00.30, diverse unità sentono rumore di aerei, e dopo pochi secondi molti bengala iniziano ad accendersi, uno dopo l'altro, nel cielo a nord del convoglio, su rotta ad esso parallela: l'ammiraglio Lombardi ordina subito a tutte le unità di accostare a un tempo di 90° verso sud, per dare la poppa ai bengala. Si prepara infatti un attacco di aerosiluranti: Duca degli Abruzzi, Garibaldi e le quattro motonavi appaiono ben visibili nella luce dei bengala. L'ordine viene eseguito, ma alle 00.38 anche il Duca degli Abruzzi viene colpito da un siluro d'aereo, e si ferma con gravi danni.

Il Da Noli, insieme ad altre unità della scorta diretta, viene distaccato per proteggere il Duca degli

Abruzzi. Alle 7 del mattino l'incrociatore danneggiato è circondato dai cacciatorpediniere Da Noli, Vivaldi, Turbine, Granatiere, Fuciliere, Alpino, Corazziere e Carabiniere e dalla torpediniera Perseo. Tutte le siluranti evoluiscono intorno al Duca degli Abruzzi, emettendo cortine fumogene per occultarlo.

La menomazione della forza di scorta, insieme ai continui e violenti attacchi aerei ed alla notizia della presenza in mare di forze di superficie britanniche, inducono l'ammiraglio Lombardi ad ordinare che il convoglio, accompagnato da Trento e Gorizia e dalla XI Squadriglia Cacciatorpediniere (oltre alla scorta diretta), rientri a Taranto; Supermarina conferma l'ordine. Garibaldi e XIII Squadriglia rimangono ad assistere il Duca degli Abruzzi. L'incrociatore, assistito dal rimorchiatore Impero e scortato da Da Noli, Vivaldi, Granatiere, Fuciliere, Alpino e Perseo, riuscirà faticosamente a rientrare a Messina alle 11.42.

26 novembre 1941

Da Noli (capitano di fregata Cei Martini), Pessagno (capitano di fregata Dallai) e Vivaldi (capo-squadriglia, capitano di vascello Galati) salpano da Taranto all'una di notte, per una missione di trasporto a Derna e Bengasi, in un momento particolarmente difficile della battaglia dei convogli.

Giunto ad Argostoli alle 15, il gruppo vi sosta due giorni per imbarcare il carico: complessivamente 170 tonnellate di benzina avio in fusti, ripartite in parti uguali. Per il viaggio da Navarino a Bengasi a ritorno, ogni nave consumerà oltre 200 tonnellate di nafta: ma ora è fondamentale recapitare la benzina, a costo di rimetterci in nafta (il Da Noli consumerà 200 tonnellate di nafta per consegnarne 70 di benzina).

28 novembre 1941

Da Noli, Vivaldi e Pessagno lasciano Argostoli alle 13. Per il tratto iniziale, i cacciatorpediniere scortano il piroscafo tedesco Bellona, diretto a Navarino.

Alle 14.11, in posizione 38°01' N e 20°21' E, il sommergibile britannico Trusty (capitano di corvetta William Donald Aelian King), in agguato al largo di Ar-

gostoli, vede i tre cacciatorpediniere emergere dalla nebbia ad una distanza di 1370 metri; non riesce però a virare abbastanza in fretta da poter assumere un'angolazione idonea al lancio di siluri, e perde così l'occasione di attaccare.

29 novembre 1941

Il Da Noli giunge a Bengasi alle 13.25, mentre Pessagno e Vivaldi giungono a Derna.

Poche ore dopo, i tre cacciatorpediniere lasciano i rispettivi porti per raggiungere Suda; si riuniscono in mare alle 12.30, sul meridiano di Bengasi, ed alle 15 vengono infruttuosamente attaccati da aerei. Arrivano a Suda alle 22.30.

Da Alessandria partiranno, il 30 novembre, quattro cacciatorpediniere britannici (Jervis, Jaguar, Kipling e Jackal) per intercettare quelli italiani, che ai britannici risultano essere diretti a Derna; informazioni giunte in evidente ritardo, così che le unità britanniche non riusciranno, naturalmente, a trovare quelle italiane. La formazione britannica verrà anche attaccata da aerosiluranti italiani, che danneggeranno gravemente lo Jackal.

13 dicembre 1941

Il Da Noli salpa da Taranto alle 15 insieme ai gemelli Vivaldi (nave ammiraglia), Da Recco, Malocello e Zeno per scortare i convogli dell'operazione di traffico «M. 41». Dopo le gravi perdite subite dai convogli diretti in Libia nelle settimane precedenti, infatti, le forze italo-tedesche in Nordafrica si trovano in situazione di grave carenza di rifornimenti proprio mentre è in corso l'operazione «Crusader», ed urge rifornirle.

Con la «M. 41», Supermarina intende inviare a Tripoli e Bengasi tutti i mercantili già carichi presenti nei porti dell'Italia meridionale, mobilitando per la loro protezione, diretta e indiretta, pressoché tutta la flotta in condizioni di efficienza.

Sono previsti tre convogli: l'«A», da Messina a Tripoli, formato dalle moderne motonavi Fabio Filzi e Carlo Del Greco scortate dai cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco ed Antoniotto Usodimare (poi dirottato su Taranto

per unirsi da subito all'«L» ma distrutto durante tale percorso dal sommergibile britannico Upright); l'«L», da Taranto per Tripoli, formato dalle motonavi Monginevro, Napoli e Vettor Pisani, scortate dai cacciatorpediniere Freccia e Pessagno e dalla torpediniera Pegaso; e l'«N», da Navarino ed Argostoli per Bengasi, costituito dai piroscafi Iseo e Capo Orso scortati dai cacciatorpediniere Turbine e Strale, cui si devono aggiungere la motonave tedesca Ankara, il cacciatorpediniere Saetta e la torpediniera Procione provenienti da Argostoli. (Secondo una fonte, anche Da Noli, Vivaldi, Da Recco, Malocello e Zeno sarebbero partiti da Argostoli, dopo aver subito un infruttuoso attacco da parte di cinque bombardieri Bristol Blenheim decollati da Luqa, uno dei quali – lo Z7800 del sergente A. J. Lee – sarebbe stato abbattuto dal tiro delle navi, della contraerea di terra o di un caccia Macchi in volo in quel momento). Ogni convoglio deve fruire della protezione di una forza navale di sostegno, che di giorno si terrà in vista dei trasporti e di notte a in formazione con essi, incorporato. Il gruppo assegnato al convoglio «L» dalla corazzata Duilio (nave ammiraglia dell'ammiraglio di squadra Carlo Bergamini) e da un'eterogenea VIII Divisione composta per l'occasione dagli incrociatori leggeri Giuseppe Garibaldi (nave di bandiera dell'ammiraglio Giuseppe Lombardi, comandante della VIII Divisione) e Raimondo Montecuccoli e dall'incrociatore pesante Gorizia (con a bordo l'ammiraglio di divisione Angelo Parona), mentre il gruppo assegnato agli altri convogli è composto dalla corazzata Andrea Doria e dalla VII Divisione (ammiraglio di divisione Raffaele De Courten) con gli incrociatori leggeri Muzio Attendolo ed Emanuele Filiberto Duca d'Aosta. Infine, a tutela dell'intera operazione contro un'eventuale uscita in mare delle corazzate della Mediterranean Fleet, prende il mare la IX Divisione Navale (ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante superiore in mare) con le moderne corazzate Littorio e Vittorio Veneto,

scortate dalla XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Granatiere, Bersagliere, Fuciliere, Alpino). Queste navi si dovranno posizionare nel Mediterraneo centrale. A completamento dello schieramento, un gruppo di sommergibili viene dislocato nel Mediterraneo centro-orientale con compiti esplorativi ed offensivi; è inoltre previsto un imponente intervento della Regia Aeronautica (comprensivo, tra l'altro, di ricognizioni su Alessandria e nel Mediterraneo orientale e centro-orientale). Per via della carenza di navi scorta e del tempo necessario a reperirne, l'operazione, inizialmente prevista per il 12 dicembre, viene posticipata di un giorno. Le decrittazioni di "ULTRA" sono stavolta tardive ed erronee: riportano la partenza del convoglio come prevista per il 14 dicembre, anziché il 13. Nel tardo pomeriggio del 13, quando i convogli sono già in mare, la ricognizione aerea comunica a Supermarina che una consistente forza britannica, comprensiva di corazzate ed incrociatori (in realtà sono solo quattro incrociatori leggeri: i ricognitori hanno grossolanamente sovrastimato la composizione e potenza della forza avvistata), si trova tra Tobruk e Marsa Matruh, diretta verso ovest. La somma delle forze italiane in mare è complessivamente superiore, ma si trova divisa in gruppi tra loro distanziati e vincolati a convogli lenti e poco manovrieri; per questo, alle ore 20 Supermarina decide di sospendere l'operazione, ed i convogli ricevono ordine di rientrare. Ciò non basterà ad evitare danni.

14 dicembre 1941

Alle nove del mattino, il sommergibile britannico Urge silura la Vittorio Veneto, danneggiandola gravemente. Il Da Noli, insieme al Vivaldi (col quale forma la XIV Squadriglia), ai cacciatorpediniere Aviere, Geniere, Carabiniere e Camicia Nera della XI Squadriglia ed alle torpediniere Lince ed Aretusa, viene inviato a rafforzare la scorta della corazzata danneggiata (che è in grado di sviluppare una velocità di 21 nodi, poi portata a 23,5).

Durante la navigazione si verifica-

no altri allarmi per sommergibili e si ha anche l'erronea impressione che un gruppo di aerosiluranti si stia dirigendo verso la IX Divisione, ma non alla fine non succede niente.

Durante la navigazione nel Golfo di Taranto, la scorta viene ulteriormente ingrossata da altre siluranti distaccate da Supermarina via via che si liberano dalla scorta dei convogli e gruppi di sostegno: all'originaria XIII Squadriglia Cacciatorpediniere si aggiungono alle 10.50 i cacciatorpediniere Maestrale, Alfredo Oriani e Vincenzo Gioberti della X Squadriglia e Corazziere, provenienti da Taranto; alle 17 raggiungono la Vittorio Veneto il Da Noli, il Vivaldi, l'Aviere, il Geniere, il Carabiniere ed il Camicia Nera, mentre le torpediniere Centauro e Clio lasciano la scorta e raggiungono Messina.

Vittorio Veneto e scorta raggiungono Taranto alle 23.15.

16 dicembre 1941

Dopo il fallimento della «M. 41», viene rapidamente organizzata al suo posto l'operazione «M. 42», che prevede l'invio di quattro mercantili (Monginevro, Napoli, Vettor Pisani, Ankara: le motonavi uscite indenni dalla «M. 41», non essendovene altre pronte) riunite in un unico convoglio per gran parte della navigazione, ed inoltre l'impiego delle Divisioni di incrociatori adibite alla scorta secondo la loro struttura organica, a differenza che nella «M. 41». In tutto le quattro motonavi trasportano 14.770 tonnellate di materiali e 212 uomini.

La scorta diretta è costituita, oltre che dal Da Noli, dai cacciatorpediniere Vivaldi (caposcora, contrammiraglio Nomis di Pollone), Da Recco, Pessagno, Malocello, Zeno e Saetta e dalla torpediniera Pegaso. L'ordine d'operazione prevede che le navi procedano in formazione unica, a 13 nodi di velocità, sino al largo di Misurata, per poi scindersi in due convogli: «L», formato da Monginevro, Napoli, Vettor Pisani ed i cinque "Navigatori" tra cui il Da Noli, per Bengasi; «N», composto da Ankara, Pegaso e Saetta (caposcora), per Tripoli.

I due convogli partono da Taranto il 16 dicembre, ad un'ora di distanza l'uno dall'altro: alle 15 l'«N», alle 16 l'«L». Da Taranto esce un gruppo di sostegno composto dalla corazzata Duilio (nave di bandiera dell'ammiraglio Carlo Bergamini, comandante del gruppo), dalla VII Divisione (incrociatori leggeri Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, nave di bandiera dell'ammiraglio De Courten, Raimondo Montecuccoli e Muzio Attendolo) e dai cacciatorpediniere Ascari, Aviere e Camicia Nera; i suoi ordini sono di tenersi ad immediato contatto del convoglio fino alle 8 del 18, per poi spostarsi verso est così da poter intervenire in caso di invio contro il convoglio di forza di superficie da Malta. Vi è anche un gruppo di appoggio composto dalle corazzate Giulio Cesare, Andrea Doria e Littorio (nave di bandiera dell'ammiraglio Angelo Iachino, comandante superiore in mare), dagli incrociatori pesanti Trento e Gorizia (nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Angelo Parona, comandante della III Divisione) e dai cacciatorpediniere Granatiere, Bersagliere, Corazziere, Fuciliere, Carabiniere, Alpino, Oriani, Gioberti ed Usodimare, nonché ricognizione e scorta aerea assicurata dalla Regia Aeronautica e dalla Luftwaffe, l'invio dei sommergibili Topazio, Santarosa, Squalo, Ascianghi, Dagabur e Galatea in agguato nel Mediterraneo centro-orientale, e la posa di ulteriori campi minati al largo della Tripolitania. Già prima della partenza, i comandi italiani e l'ammiraglio Iachino sono stati informati dell'avvistamento alle 14.50, da parte di un ricognitore tedesco, di una formazione britannica che comprende una corazzata. In realtà, di corazzate britanniche in mare non ce ne sono: il ricognitore ha scambiato per corazzata la nave cisterna militare Breconshire, partita da Alessandria per Malta con 5000 tonnellate di carburante destinato all'isola, con la scorta degli incrociatori leggeri Naiad, Euryalus e Carlisle e dei cacciatorpediniere Jervis, Havock, Hasty, Nizam, Kimberley, Kingston, Kipling e Decoy, il tutto sotto il

comando dell'ammiraglio Philip L. Vian. Comunque, Supermarina decide di procedere egualmente con l'operazione, sia per via della disperata necessità di far arrivare rifornimenti in Libia al più presto, sia perché la formazione italiana è comunque molto più potente di quella avversaria. Convoglio e gruppo di sostegno procedono dunque lungo la rotta prestabilita. Poco prima di mezzanotte, il sommergibile britannico Unbeaten avvista parte delle unità italiane e ne informa il comando britannico (messaggio che viene peraltro intercettato e decrittato dalla Littorio); quest'ultimo ne è in realtà già al corrente grazie alle decrittazioni di "ULTRA", che tra il 16 ed il 17 dicembre forniscono a più riprese molte informazioni su mercantili, scorte dirette ed indirette, porti ed orari di partenza e di arrivo. Il 16 dicembre "ULTRA" informa che è probabile un nuovo tentativo di rifornimento della Libia con inizio proprio quel giorno, dopo quello fallito di tre giorni prima. Il 17 dicembre "ULTRA" aggiunge informazioni più precise: Monginevro, Pisani e Napoli, scortati da sei cacciatorpediniere tra cui il Vivaldi, dovevano lasciare Taranto a mezzogiorno del 16 insieme all'Ankara, scortata invece da due siluranti tra cui il cacciatorpediniere Saetta; arrivo previsto a Bengasi alle 8 del 18 per l'Ankara, a Tripoli alle 17 dello stesso giorno per le altre motonavi; presenza in mare a scopo di protezione della Duilio, della VII Divisione ("probabilmente l'Aosta e l'Attendolo") e forse anche di altre forze navali, Littorio compresa. Il 18 aggiungerà che le motonavi sono partite da Taranto alle 13 del 16 e che sono scortate da 2 corazzate, 2 incrociatori e 12 cacciatorpediniere, più una forza di supporto di 3 corazzate, 2 incrociatori e 10 cacciatorpediniere a nordest. I comandi britannici, tuttavia, non si trovano in condizione di poter organizzare un attacco contro il convoglio italiano.

17 dicembre 1941

Alle 16.25 il convoglio viene avvistato da un ricognitore britannico. Nel tardo pomeriggio del 17 dicembre il gruppo «Littorio» si scontra con la scorta della Bre-

conshire, in un breve ed inconclusivo scambio di colpi chiamato prima battaglia della Sirte. Iniziato alle 17.23, lo scontro si conclude già alle 18.10, senza danni da ambo le parti; Iachino, ancora all'oscuro dell'invio a Malta della Breconshire e convinto che navi da battaglia britanniche siano in mare, attacca gli incrociatori di Vian per tenerli lontani dal suo convoglio (ritiene infatti che gli incrociatori britannici siano lì per attaccare i mercantili italiani, mentre in realtà non vi è alcun tentativo del genere da parte britannica) e rompe il contatto al crepuscolo, per evitare un combattimento notturno, per il quale la flotta italiana non è preparata. Alle 17.56, per evitare un pericoloso incontro del convoglio con unità di superficie britanniche (si crede ancora che in mare ci siano una o più corazzate britanniche), il convoglio ed il gruppo di sostegno accostano ad un tempo ed assumono rotta nord (in modo da allontanarsi dalla zona dove si trova la formazione britannica), sulla quale rimangono fino alle 20 circa; poi, in base a nuovi ordini impartiti da Iachino (e per non allontanarsi troppo dalla zona di destinazione), manovrano per conversione di 20° per volta (in modo da mantenere per quanto possibile la formazione, in una zona ad elevato rischio di attacchi aerei) ed effettuano un'ampia accostata sino a rimettere la prua su Misurata. Convoglio e gruppo di sostegno sono "incorporate" in un'unica complessa formazione (i mercantili su due colonne, con Monginevro in posizione avanzata a dritta, Pisani in posizione avanzata a sinistra, seguite rispettivamente da Napoli ed Ankara, il Vivaldi in testa, Da Noli e Malocello rispettivamente 30° di prora a dritta e sinistra di Pisani e Monginevro, Zeno e Da Recco 70° di prora a dritta e sinistra di Pisani e Monginevro, Saetta a sinistra della Pisani e Pessagno a dritta della Napoli; seguite dal gruppo di sostegno su due colonne, con Duca d'Aosta seguito da Attendolo e Camicia Nera a sinistra, Duilio seguita da Montecuccoli ed Aviere a dritta, più Pigafetta a sinistra di Duca d'Aosta ed Attendolo e Carabiniere a dritta

di Duilio e Montecuccoli), il che fa sì che occorra più del previsto perché la formazione venga riordinata sulla rotta 210°: ciò accade alle 22 del 17. Durante la notte il convoglio, che avanza a 13 nodi, viene avvistato da ricognitori nemici, ma non subisce attacchi. 18 dicembre 1941 Poco prima dell'alba del 18, i cacciatorpediniere Granatiere e Corazziere entrano in collisione, distruggendosi a vicenda la prua; gli incrociatori della VII Divisione prestano loro soccorso. Alle 13 la Duilio si riunisce al gruppo «Littorio», lasciando la VII Divisione a protezione immediata dei mercantili. Frattanto, alle 12.30 (in posizione 33°18' N e 15°33' E), le navi mercantili si separano come previsto: il convoglio «N» dirige per Bengasi, mentre il convoglio «L» prosegue per Tripoli con la scorta e diretta e, fino al tramonto, anche quella della VII Divisione. Calato il buio, anche la VII Divisione lascia il convoglio per rientrare a Taranto. Il contrammiraglio Nomis di Pollone ordina al convoglio «L» di dividersi in tre gruppi, ognuno formato da una motonave e due cacciatorpediniere (Napoli con Da Noli e Zeno; Pisani con Vivaldi e Pessagno; Monginevro con Da Recco e Malocello), in modo da rendere la formazione più maneggevole; i gruppi devono distanziarsi di 4 miglia l'uno dall'altro. L'ordine è in corso d'esecuzione, ed i gruppi si sono già distanziati di 2-3 miglia, quando a distanza

si accendono i bengala che preannunciano un attacco aereo. Nomis di Pollone ordina di emettere cortine fumogene, proseguendo la navigazione seguendo all'ecometro la batometrica di 30 metri, cui corrisponde la rotta di sicurezza. Mentre il gruppo Pisani-Pessagno-Vivaldi non viene attaccato ed il gruppo Monginevro-Da Recco-Malocello viene attaccato da un solo aereo, che viene abbattuto, dopo una ventina di minuti il gruppo composto da Da Noli, Napoli e Zeno (che è il gruppo più a poppa) viene assalito da più velivoli che attaccano a bassa quota, e la Napoli viene colpita a poppa estrema da un siluro o da una bomba, che causa pochi danni allo scafo ma immobilizza il timone. Poco dopo lo Zeno, mentre manovra per proteggere la Napoli, entra in collisione con quest'ultima, riportando una falla (ma è in grado di raggiungere Tripoli con i propri mezzi). Per soccorrere la motonave, viene richiesto l'invio di rimorchiatori dalla ormai vicina Tripoli, e Pessagno e Malocello vengono distaccati dagli altri gruppi ed inviati nella zona in cui si trova la motonave, essendo tale area particolarmente pericolosa perché abitualmente infestata da sommergibili. Anche le torpediniere Perseo e Prestinari, provenienti da est, vanno a rinforzare il gruppo della Napoli. Il rimorchiatore Ciclope, inviato da Tripoli, prende a rimorchio la Napoli (che in precedenza è stata presa a rimorchio dal Da Noli).

Nella notte tra il 18 ed il 19 dicembre la Forza K britannica, uscita da Malta per cercare il convoglio, finisce sui campi minati posati al largo di Tripoli: affondano l'incrociatore leggero Neptune ed il cacciatorpediniere Kandahar, viene gravemente danneggiato l'incrociatore leggero Aurora e meno gravemente anche il gemello Penelope. La temuta Forza K ha cessato di esistere.

19 dicembre 1941

La danneggiata Napoli (il cui carico è però intatto), a rimorchio del Ciclope, giunge a Tripoli alle 16, preceduta di due ore da Da Noli, Pessagno, Malocello e Zeno. L'operazione «M. 42» si conclude finalmente in un successo, con l'arrivo a destinazione di tutti i rifornimenti inviati.

3 gennaio 1942

Il Da Noli salpa da Taranto alle 18.50, facendo parte del gruppo di appoggio per l'operazione di rifornimento «M. 43», che prevede l'invio a Tripoli di cinque grandi motonavi da carico (Gino Allegri, Lerici, Monviso, Monginevro e Nino Bixio) ed una petroliera (Giulio Giordani), tutte veloci (almeno 14 nodi) e di recente costruzione, con fortissima scorta. Il gruppo di appoggio (Gruppo «Littorio»), al comando dell'ammiraglio di squadra Angelo Iachino, comandante superiore in mare, comprende le corazzate Littorio (nave ammiraglia di Iachino), Giulio Cesare ed Andrea Doria (nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Guido Porzio Giovanola,



Medaglia del Da Noli, recante il motto dell'unità (g.c. Mario Galasso)

comandante della V Divisione), gli incrociatori pesanti Trento e Gorizia (nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Angelo Parona, comandante della III Divisione) ed i cacciatorpediniere Da Noli, Ascari, Pigafetta, Carabiniere, Alpino, Aviere, Geniere e Camicia Nera. Il Da Noli, insieme ad Ascari e Pigafetta, accompagna le corazzate della V Divisione (Cesare e Doria).

Oltre al gruppo di appoggio, il cui compito è proteggere il convoglio da un eventuale attacco in forze della Mediterranean Fleet, esce in mare anche una forza di «scorta diretta incorporata nel convoglio» (ammiraglio di squadra Carlo Bergamini, con il compito di respingere eventuali attacchi di formazioni leggere di superficie come la Forza K), composta dalla corazzata Duilio con gli incrociatori leggeri Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, Raimondo Montecuccoli, Muzio Attendolo e Giuseppe Garibaldi ed i cacciatorpediniere Maestrale, Scirocco, Alfredo Oriani e Vincenzo Gioberti. Alla scorta aerea concorrono la Regia Aeronautica (Armata Aerea e Ricognizione Marittima) e la Luftwaffe (II Corpo Aereo Tedesco e X Corpo Aereo Tedesco, di base l'uno in Sicilia e l'altro in Grecia) per effettuare ricognizione sul porto della Valletta (Malta) e nelle acque di Alessandria, bombardamenti preventivi sugli aeroporti maltesi e scorta di caccia, antiaerosilurante ed antisommergibile sui cieli del convoglio nonché a protezione delle navi impegnate nello scarico una volta giunte a Tripoli. Completa il dispositivo di difesa la dislocazione di undici sommergibili sulle probabili rotte che una ipotetica forza navale nemica dovrebbe percorrere per attaccare il convoglio.

I mercantili sono inizialmente divisi in tre convogli: il numero 1 (motonavi Monginevro, Lerici e Nino Bixio, cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi, Nicoloso Da Recco, Antoniotto Usodimare, Bersagliere e Fuciliere) parte da Messina alle 10.15; il 2 (motonave Monviso, motocisterna Giulio Giordani, torpediniere Orsa, Aretusa, Castore ed Antares) salpa da Taranto alle 15.06; il 3 (mo-

tonave Gino Allegri, cacciatorpediniere Freccia, torpediniere Prociono) lascia Brindisi alle 13.15. La sera stessa del 3 la corazzata Andrea Doria deve tornare a Taranto a causa del riscaldamento di un cuscinetto, ma l'operazione prosegue secondo i piani.

4 gennaio 1942

Tra le 4 e le 11, come previsto, i tre convogli si riuniscono a formare un unico grande convoglio, il cui caposcorta è il contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone, sul Vivaldi. Mentre il convoglio «Allegri» si unisce al Gruppo «Duilio», la III Divisione Navale (Trento e Gorizia) del gruppo d'appoggio viene avvistata da un ricognitore britannico; da Malta decolla una formazione aerea per attaccare, ma deve rientrare senza essere riuscita a trovare il convoglio. Al tramonto il gruppo «Duilio» s'incorpora nella formazione del convoglio, che durante la notte mette la prua su Tripoli. Alle 18.45 il gruppo «Littorio», essendo calato il buio e divenuto improbabile l'intervento di navi di superficie britanniche, assume rotta 20° per rientrare a Taranto.

5 gennaio 1942

Tra le 14.53 e le 14.58 il sommergibile britannico Unique (tenente di vascello Anthony Foster Collett) avverte rumori di navi su rilevamento 140°, dopo di che avvista in successione alberature di una nave su rilevamento 130° e poi diverse altre unità, in posizione 40°07' N e 17°07' E (nel Golfo di Taranto); alle 15 vengono avvistate una corazzata, un incrociatore ed alcuni cacciatorpediniere. Si tratta del gruppo «Littorio».

Dopo aver temporaneamente perso l'assetto alle 15.05, mentre cercava di portarsi a quota periscopica, l'Unique deve scendere a 15 metri perché un cacciatorpediniere appare molto vicino, ma alle 15.24 ritorna a quota periscopica, ed alle 15.30 lancia quattro siluri. La posizione di lancio non è molto favorevole, ed infatti nessuna delle armi raggiunge il bersaglio.

Alle 17 il gruppo «Littorio» giunge a Taranto. Il convoglio, intanto, è arrivato a Tripoli senza aver

subito alcun attacco.

19 gennaio 1942

Il Da Noli (caposcorta), il Saetta e la torpediniere Clio partono da Tripoli per Trapani alle 19.30, scortando le motonavi Lerici e Gino Allegri.

20 gennaio 1942

Il convoglio giunge a Trapani alle 20.20.

22 gennaio 1942

Il Da Noli salpa da Messina alle otto insieme al resto del gruppo «Vivaldi» (formato da Vivaldi e Malocello, che col Da Noli formano la XIV Squadriglia, dai cacciatorpediniere Aviere, Geniere e Camicia Nera della XI Squadriglia e dalle torpediniere Orsa e Castore) cui è stata assegnata la scorta delle motonavi da carico Monviso e Vettor Pisani, dirette a Tripoli nell'ambito dell'operazione di traffico «T. 18», consistente nell'invio in Libia di 15.000 tonnellate di rifornimenti, 97 carri armati, 271 autoveicoli e 1467 uomini. Nello stretto di Messina si uniscono al convoglio altre due moderne motonavi, la Monginevro e la Ravello, provenienti da Napoli; il gruppo «Vivaldi» (al comando del contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone) assume la scorta diretta delle quattro navi. Da Taranto escono in mare anche la quinta nave del convoglio, il grande trasporto truppe Victoria, ed i due gruppi di scorta indiretta: l'«Aosta» (ammiraglio di divisione Raffaele De Courten, partito alle 11) con gli incrociatori leggeri della VII Divisione (Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, Raimondo Montecuccoli, Muzio Attendolo) e la XIII Squadriglia Cacciatorpediniere (Bersagliere, Carabiniere, Fuciliere, Alpino) ed il «Duilio» (ammiraglio di squadra Carlo Bergamini, partito alle 17 insieme alla Victoria) con la corazzata Duilio e la XV Squadriglia Cacciatorpediniere (Antonio Pigafetta, Alfredo Oriani, Ascari, Scirocco). A protezione dell'operazione, nove sommergibili sono dislocati ad est di Malta e tra Creta e l'Egitto; la Regia Aeronautica e la Luftwaffe danno il loro contributo con aerei da caccia (sempre presenti, nelle ore diurne, sul cielo del convoglio), da ricognizione ed antisommergibile.

Poco dopo la partenza la Ravello, colta da avaria al timone, è costretta a tornare in porto; il resto del convoglio prosegue e si unisce al gruppo «Aosta» nel pomeriggio del 22.

23 gennaio 1942

Alle 15, con un certo ritardo ma approssimativamente nel punto prestabilito, il convoglio si unisce anche al gruppo «Duilio»; le motonavi si dispongono su due colonne e la Victoria, divenuta nave capo convoglio, si pone in testa alla colonna sinistra, mentre il gruppo «Vivaldi» si posiziona attorno ai mercantili ed i due gruppi «Duilio» e «Aosta» si dispongono sui fianchi del convoglio.

Le navi seguono rotte che passano a 190 miglia da Malta, distanza che dovrebbe essere maggiore del raggio operativo degli aerosiluranti di base a Malta ed in Cirenaica, 180 miglia; la sera del 23 dovranno poi accostare verso Tripoli, mantenendo rotta tangente al cerchio di 190 miglia di raggio con centro Malta. In realtà, 190 miglia sono divenute una distanza insufficiente, perché l'autonomia degli aerosiluranti britannici è aumentata rispetto al passato e perché ora gli aerei possono decollare da nuove basi cirenaiche, più avanzate di quanto ritenuto dai comandi italiani, conquistate dai britannici con l'operazione «Crusader».

Già dal giorno precedente, però, i comandi britannici sono a conoscenza dei movimenti italiani: sommergibili in agguato nel golfo di Taranti hanno infatti segnalato il passaggio del gruppo «Aosta», e nella serata e notte successive ricognitori hanno individuato e pedinato il gruppo «Duilio».

Dopo la riunione, il convoglio, che procede a 14 nodi sotto la protezione di nove Junkers Ju 88 della Luftwaffe, continua ad essere tallonato dai ricognitori: alle 15.50 uno di essi viene avvistato 20.000 metri ad est della formazione. Ai ricognitori seguono gli attacchi aerei: il primo si verifica alle 16.16, quando la Victoria viene mancata da alcune bombe di piccolo calibro; poco dopo altre bombe di maggior calibro sono sganciate contro il gruppo «Aosta» ma ancora senza risultato,

grazie anche alla rabbiosa reazione contraerea delle navi.

Su richiesta dell'ammiraglio Bergamini, la scorta aerea viene rinforzata con altri tre Ju 88 del II Corpo Aereo Tedesco.

Alle 17.25 il convoglio viene nuovamente attaccato da tre aerosiluranti, provenienti dalla direzione del sole: le torpediniere (che si trovano su quel lato) aprono contro di essi un intenso tiro, così che i velivoli, giunti a circa un chilometro dalla scorta (e tre dalla Victoria), scaricano in mare le loro armi, cabrano ed invertono la rotta (uno di essi sarà poi abbattuto dagli Ju 88 della scorta aerea). Dapprima le navi italiane pensano che i velivoli fossero bombardieri: solo quando il Vivaldi avvista le scie dei siluri ci si accorge della realtà. Alle 17.31 la Victoria viene colpita a poppa da un siluro e rimane immobilizzata. Aviere, Ascari e Camicia Nera si fermano per dare assistenza alla nave danneggiata, mentre il resto del convoglio prosegue sulla sua rotta. Due nuovi attacchi di aerosiluranti, alle 18.40 ed alle 18.45, daranno il colpo di grazia alla Victoria, che affonderà alle 19 con la perdita di 391 dei 1455 uomini a bordo.

Il resto del convoglio continua scortato dai gruppi «Vivaldi» ed «Aosta»; a notte fatta il gruppo «Duilio» si sposta invece a nord del 36° parallelo ed ad est del 19° meridiano per proteggere il convoglio da eventuali attacchi di navi di superficie provenienti dal Mediterraneo Orientale. A partire dalle 21.44 si scatena un crescendo di nuovi attacchi aerei sul convoglio: le navi vengono illuminate con bengala e fuochi galleggianti al cloruro di calcio, bombardate, fatte oggetto del lancio di siluri, ma la reazione del fuoco contraereo, le manovre evasive e l'emissione di cortine nebbiogene permettono di evitare tutti i siluri e sventare ogni attacco senza danni.

24 gennaio 1942

Alle 7.30 il convoglio viene raggiunto dalle torpediniere Calliope e Perseo, venute ad esso incontro da Tripoli; cinque minuti dopo il gruppo «Aosta» lascia la scorta come previsto, e dopo altri cin-

que minuti sopraggiunge la scorta aerea con caccia e ricognitori della Regia Aeronautica.

Alle 8.24 il sommergibile britannico P 36 (tenente di vascello Harry Noel Edmonds) avvista prima gli alberi e poi le navi del convoglio in posizione 32°50' N e 14°20' E (a nord di Homs, sulla costa libica); avvicinatosi ad alta velocità fino a 4110 metri, lancia una salva di quattro siluri contro i mercantili di testa, per poi scendere a 40 metri ed allontanarsi su rotta opposta a quella del convoglio. Alle 9 uno dei caccia di scorta spara delle raffiche di mitragliera contro il mare, segnalando la presenza del sommergibile 4-5 km a dritta del convoglio: il contrammiraglio Nomis di Pollone ordina un'accostata d'urgenza sulla sinistra, che permette alla Monviso di evitare di pochissimo un siluro. Castore, Geniere e Malocello, insieme ad un ricognitore CANT Z. 501 della 196a Squadriglia, contrattaccano con bombe di profondità (una trentina in tutto); al termine della caccia si vedrà sulla superficie una chiazza di nafta, ma in realtà nessuna bomba è esplosa vicina ed il sommergibile non ha subito danni.

Alle 14.15 il convoglio entra a Tripoli; poco dopo il porto libico subisce un violento bombardamento aereo, ma nessuna unità del convoglio viene danneggiata.

30 gennaio 1942

Il marinaio nocchiere Pietro Grilli del Da Noli, ventunenne, di Firenze, muore in Libia.

31 gennaio 1942

A mezzogiorno il Da Noli si unisce alle torpediniere Orsa (caposcorata) e Calliope, che stanno scorrendo da Tripoli a Napoli il piroscalo San Giovanni Battista.

2 febbraio 1942

Nella notte tra l'1 ed il 2 febbraio il convoglio (già avvistato da ricognitori fin dalle 4 del 31) viene attaccato da aerosiluranti Fairey Swordfish dell'830th Squadron al largo di Zuara. Uno Swordfish (tenente di vascello J. R. O. Stevenson, sottotenente di vascello J. F. Wilson) viene abbattuto, ma il San Giovanni Battista viene colpito da un siluro a centro nave; dei 126 uomini a bordo del piroscalo, 54 perdono la vita, uccisi dallo

scoppio del siluro o scomparsi in mare a seguito del capovolgimento di una scialuppa. La Calliope recupera i 72 superstiti e prende a rimorchio il San Giovanni Battista, che riesce a rimorchiare a Tajura, con l'assistenza del Da Noli, arrivandovi alle 18 del 2 febbraio.

5 febbraio 1942

Il Da Noli (caposcorta) e l'anziana torpediniera Generale Antonio Cantore partono da Tripoli per Messina alle 18, scortando la motonave Monviso.

Da Malta escono per intercettare il convoglietto i cacciatorpediniere britannici Lively e Zulu; non riescono però a trovarlo, ed affondano invece due piccole unità costiere, il Grongo e l'Aosta, incontrate al largo di Pantelleria.

6 febbraio 1942

Il sommergibile britannico Uproar attacca infruttuosamente il convoglio.

7 febbraio 1942

Intorno all'una di notte, il convoglio viene attaccato da numerosi aerei, ma non subisce danni (un Fairey Swordfish dell'830th Squadron della Fleet Air Arm, pilotato dal sottotenente M. Swinbank, viene anzi abbattuto, 30 miglia a nordest di Capo Turgennes), e – superato indenne anche un attacco da parte del sommergibile Unbeaten – raggiunge Messina alle 14.30.

21 febbraio 1942

Alle 18.30 il Da Noli salpa da Messina insieme ai cacciatorpediniere Alpino (caposquadriglia) ed Alfredo Oriani, all'incrociatore leggero Giovanni delle Bande Nere ed agli incrociatori pesanti Trento e Gorizia (nave di bandiera dell'ammiraglio di divisione Angelo Parona), formando il gruppo «Gorizia», uno dei due gruppi di scorta indiretta previsti nell'ambito dell'operazione di traffico «K. 7».

Tale operazione vede l'invio in Libia di due convogli, uno salpato da Messina alle 17.30 (motonavi Monginevro, Ravello ed Unione, cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi – nave ammiraglia del contrammiraglio Amedeo Nomis di Pollone, caposcorta –, Lanzerotto Malocello, Nicolò Zeno, Premuda e Strale e torpediniera Palla-

de) e l'altro da Corfù alle 13.30 (motonavi Lerici e Monviso, nave cisterna Giulio Giordani, cacciatorpediniere Antonio Pigafetta – caposcorta, capitano di vascello Enrico Mirti della Valle –, Emanuele Pessagno, Antoniotto Usodimare, Maestrale e Scirocco e torpediniera Circe). Oltre al gruppo «Gorizia», c'è un secondo gruppo di scorta indiretta, il gruppo «Duilio», formato dall'omonima corazzata (nave di bandiera dell'ammiraglio di squadra Carlo Bergamini, comandante superiore in mare) insieme a quattro cacciatorpediniere (Aviere, Geniere, Ascari e Camicia Nera). Alle 23.15, la divisione «Gorizia» si unisce al convoglio n. 1 (quello partito da Messina), che prosegue per Tripoli seguendo rotte che passano a circa 190 miglia da Malta.

22 febbraio 1942

All'alba del 2 il convoglio n. 1 viene raggiunto anche dal gruppo «Duilio», che lo segue a breve distanza.

Intorno alle 12.45 (per altra versione, verso le dieci), 180 miglia ad est di Malta, i convogli 1 e 2 si riuniscono; il convoglio n. 2 si accoda – con una manovra piuttosto lenta – al convoglio n. 1. La formazione (di cui è caposcorta l'ammiraglio Nomis di Pollone) assume rotta 184° e velocità 14 nodi; sin dalla prima mattina (e fino alle 19.45) volano sul suo cielo aerei tedeschi Junkers Ju 88 e Messerschmitt Bf 110 decollati dalla Sicilia per la sua scorta.

Dalle prime ore del mattino (precisamente, dalle 7.25) compaiono anche ricognitori britannici, che segnalano il convoglio agli aerei di base a Malta; tra le 14 e le 16 si verifica un attacco aereo, che i velivoli della Luftwaffe respingono, abbattendo tre degli aerei attaccanti ed impedendo agli altri di portare a fondo l'attacco (tranne un Boeing B 17 che lancia delle bombe di piccolo calibro contro la Duilio, senza colpirla). Quando l'ammiraglio Bergamini chiede altri aerei mediante il collegamento radio diretto, la richiesta viene prontamente soddisfatta.

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

rizia».

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

23 febbraio 1942

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

Alle 10.14 del mattino, una novantina di miglia ad est di Tripoli ed al largo di Capo Misurata, la Circe localizza con l'ecogoniometro il sommergibile britannico P 38, che sta tentando di attaccare il convoglio (poco dopo ne viene avvistato anche il periscopio, che però subito scompare poiché il sommergibile, capendo di essere stato individuato, s'immerge a profondità maggiore), e, dopo aver ordinato al convoglio di virare a dritta, alle 10.32 lo bombardava con bombe di profondità, arrecandogli gravi danni. Subito dopo il P 38 affiora in superficie, per poi riaffondare subito: a questo punto si uniscono alla caccia anche l'Usodimare ed il Pessagno, che gettano altre cariche di profondità, e, insieme ad aerei della scorta, mitragliano il sommergibile. L'attacco è tanto violento e confuso che un marinaio, su una delle navi italiane, rimane ucciso dal tiro delle mitragliere, e la Circe deve richiamare le altre unità al loro posto per poter proseguire nella sua azione. Dopo questi ulteriori attacchi, la Circe effettua un nuovo attacco con bombe di profondità, ed alle 10.40 il sommergibile affiora di nuovo con la poppa, fortemente appruato, le eliche che girano all'impazzata ed i timoni orientati a salire, per poi affondare di prua

con l'intero equipaggio in posizione 32°48' N e 14°58' E. Un'ampia chiazza di carburante, rottami e resti umani marcano la tomba dell'unità britannica.

Intanto, alle 11.25, il sommergibile P 34 (tenente di vascello Peter Robert Helfrich Harrison) avvista su rilevamento 040° il convoglio formato da Ravello, Unione e Monginevro e scortato da Strale, Vivaldi, Malocello, Zeno, Pallade e Premuda, che procede su rotta 250°. Alle 11.49, in posizione 32°51' N e 13°58' E (un'ottantina di miglia ad est di Tripoli), il P 34 lancia quattro siluri da 4150 metri di distanza; nessuna nave è colpita, e la scorta inizia alle 11.58 un contrattacco nel quale sono lanciate 57 bome di profondità, alcune delle quali esplodono molto vicine al sommergibile. Il P 34, in ogni caso, riesce ad allontinarsi.

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

I convogli giungono indenni a Tripoli tra le 16 e le 16.40 del 23, portando a destinazione in tutto 113 carri armati, 575 automezzi, 405 uomini e 29.517 tonnellate di rifornimenti.

24 febbraio 1942

Il gruppo «Gorizia» arriva a Messina alle 11.40.

7 marzo 1942

Il Da Noli ed il cacciatorpediniere Bersagliere salpano da Messina alle cinque del mattino scortando la motonave Gino Allegri, con la quale formano il convoglio numero 2 dell'operazione di traffico «V. 5». Alle 19.20, a sud di Santa Maria di Leuca, il convoglio del Da Noli si riunisce con il convoglio numero 1, partito da Brindisi con le motonavi Nino Bixio e Reginaldo Giuliani e la scorta del cacciatorpediniere Antonio Pigafetta e della torpediniera Aretusa (poi rimpiazzata dal cacciatorpediniere Scirocco); le navi proseguono poi per meridiano sino all'imboccatura del Golfo della Sirte.

8 marzo 1942

Alle 7.30, al convoglio 1-2 si aggrega anche il numero 3, composto dalla motonave Monreale proveniente da Napoli con le torpediniere Castore e Circe ed i cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi e Fuciliere; entro le 8.30, a 190 miglia da Leuca, si forma così un unico convoglio sotto il comando del capitano di vascello Enrico Mirti della Valle, imbarcato sul Pigafetta. Poco dopo, alle 9.45, sopraggiunge anche il gruppo di scorta, al comando dell'ammiraglio di divisione Raffaele De Courten, formato dagli incrociatori Eugenio di Savoia, Raimondo Montecuccoli e Giuseppe Garibaldi e dai cacciatorpediniere Alfredo Oriani, Aviere, Ascari e Geniere; tale gruppo zigzaga a 16-18 nodi di velocità mantenendosi poco a poppavia del convoglio, che procede a 15 nodi verso sud passando a 190 miglia da Malta. La scorta aerea è fornita da due bombardieri medi CANT Z. 1007 della Regia Aeronautica e da sei tra bombardieri Junkers Ju 88 e caccia pesanti Messerschmitt Me 110 della Luftwaffe; comunque non si concretizza alcuna minaccia da parte degli aerei di Malta, essendo l'isola sottoposta a continui bombardamenti da più di due mesi (la cui intensità viene peraltro aumentata quando vengono inviati grossi convogli). Al tramonto il gruppo di scorta viene "incorporato" nel convoglio.

9 marzo 1942

Al largo di Ras Cara (punto d'atterraggio), in mattinata, il gruppo di scorta lascia il convoglio e si posiziona in modo da coprirlo da eventuali attacchi di navi britanniche, che però non hanno luogo. Alle 7.30 Scirocco e Pigafetta lasciano anch'essi il convoglio per rinforzare la scorta di un altro partito da Tripoli per tornare in Italia (e che ha in quel momento incrociato quello proveniente dall'Italia); il Da Noli e le altre navi entrano nel porto di Tripoli tra le 17.30 e le 18.

Già alle 19.30 il Da Noli riparte da Tripoli quale caposorta del convoglio «IOTA», composto dalla sola motonave Monviso scortata, oltre che dal Da Noli, dalla torpediniera Pallade.

10 marzo 1942

Alle 9.30, al largo di Lampione, il convoglio «IOTA» viene attaccato da un sommergibile, ma i siluri vengono evitati con la manovra, dopo di che la Pallade viene distaccata per dare la caccia al sommergibile.

A Trapani la scorta viene rinforzata dalla torpediniera Centauro.

11 marzo 1942

Il convoglio «IOTA» giunge a Palermo alle 2.15.

2 aprile 1942

Il Da Noli parte da Taranto alle 12.50, insieme a Pigafetta (caposorta) ed Euro ed alla torpediniera Cigno, per scortare a Tripoli le motonavi Unione e Lerici, nell'ambito dell'operazione «Lupo».

A mezzanotte dello stesso giorno, la Cigno è sostituita dalla gemella Pallade.

3 aprile 1942

Alle otto del mattino, una sessantina di miglia ad est di Capo Murro di Porco, il convoglio che comprende il Da Noli si unisce – come prestabilito – ad un secondo proveniente da Taranto e composto dalle motonavi Nino Bixio e Monviso, scortate dai cacciatorpediniere Emanuele Pessagno e Folgore e dalla torpediniera Centauro. Si forma così un unico convoglio, che imbocca una rotta che passa a 110 miglia da Malta per raggiungere Tripoli.

Al tramonto si aggregano al convoglio anche le motonavi Gino Allegri e Monreale, provenienti da Augusta con la scorta dei cacciatorpediniere Freccia e Nicolò Zeno.

4 aprile 1942

Il convoglio viene avvistato da ricognitori britannici e sottoposto a diversi attacchi aerei, ma non subisce alcun danno e giunge a Tripoli tra le 9 e le 10.30, portando a destinazione un prezioso carico di 14.955 tonnellate di munizioni e materiali vari, 6190 tonnellate di carburante, 769 tra automezzi e rimorchi, 82 carri armati e 327 militari.

11 aprile 1942

Durante una missione di scorta, il Da Noli viene accidentalmente speronato dal piroscafo Honestas a causa della fitta nebbia.



Il Da Noli in navigazione il 18 settembre 1942 (foto Lucio Profeti, da "Italian Warships of World War Two" di Alfo Fraccaroli)

I gravi danni subiti richiederanno alcuni mesi di riparazioni. Durante i lavori viene eliminato uno degli impianti trinati lanciasiluri da 533 mm, e vengono imbarcate due mitragliere pesanti singole Breda 1939 da 37/54 mm.

18 settembre 1942

Il Da Noli salpa da Taranto alle 18.50, scortando, insieme alle torpediniere Centauro, Pallade e Ciclone, la motonave Monginevro diretta a Bengasi (carica di 650 tonnellate di munizioni, 2354 di benzina e lubrificanti, 162 autoveicoli e tre carri armati, oltre a 82 militari di passaggio).

19 settembre 1942

Alle sette il convoglio cui appartiene il Da Noli si unisce ad un altro, proveniente da Brindisi, composto dalla motonave Apuania con la scorta dei cacciatorpediniere Freccia (capitano di fregata Minio Paluello, che diviene caposcorta del convoglio unico) e Nicolò Zeno e della torpediniere Calliope. Il convoglio segue le rotte costiere della Grecia Occidentale.

20 settembre 1942

Dopo aver superato indenne degli attacchi di bombardieri durante la notte, all'alba il convoglio viene attaccato anche dal sommergibile Taku, che lancia una salva di siluri contro le motonavi; le armi vengono però evitate con la manovra. Alle 17 il convoglio raggiunge indenne Bengasi.

Subito dopo Da Noli, Zeno, Freccia (caposcorta), Centauro e Pallade lasciano Bengasi alle 17 per scortare a Patrasso (e poi a Brindisi) la motonave scarica Sestriere.

21 settembre 1942

La Centauro lascia la scorta e dirige per Suda, dove giunge alle 20.15.

22 settembre 1942

Il resto del convoglio, compreso il Da Noli, arriva a Patrasso alle 7.10.

30 settembre 1942

Il Da Noli ed il cacciatorpediniere Freccia partono da Messina per scortare a Patrasso la motonave tedesca Ruhr.

Alle 8.50 il sommergibile britannico P 44 (poi United, tenente di vascello Thomas Erasmus Barlow) avvista le tre navi (il Da Noli, ri-

conosciuto correttamente per un classe Navigatori, si trova a prova della Ruhr, mentre il Freccia, erroneamente identificato come un classe Maestrale, è sulla dritta) mentre procedono sottocosta verso est, a cinque miglia di distanza. Iniziativa la manovra d'attacco, alle 9.20 il P 44 lancia tre siluri in posizione 37°52' N e 15°58' E (al largo di Capo Spartivento Calabro), da una distanza di 2740 metri. Le armi mancano la Ruhr di stretta misura; il sommergibile ritenta alle 9.45 col lancio di un quarto siluro, ma anche stavolta manca il bersaglio.

6 ottobre 1942

Alle 11.30 la Ruhr, che il Da Noli sta ancora scortando insieme al Freccia ed alle torpediniere Lupo e Centauro, viene avvistata 25 miglia a nordest di Bengasi, da 12.800 metri di distanza, dal sommergibile britannico Turbulent (capitano di fregata John Wallace Linton). Il sommergibile manovra per attaccare; quando il convoglietto modifica la propria rotta, anche il Turbulent accosta di conseguenza, per usare i propri tubi lanciasiluri poppieri.

Alle 12.32, in posizione 32°39' N e 20°19' E, il sommergibile lancia tre siluri dai tubi di poppa, da una distanza di 1000 metri; nessuna delle armi va a segno. Alle 12.45 inizia il contrattacco della scorta (allertata da un idrovolante CANT Z. 501 della 196a Squadriglia, in servizio di scorta aerea), col lancio di una prima bomba di profondità, piuttosto lontana, da parte del Freccia; poco dopo ne viene lanciata una seconda (sempre dal Freccia), anch'essa lontana, mentre alle 13.25 il Da Noli passa sulla verticale del Turbulent e lancia un pacchetto di 9 bombe di profondità che esplodono vicinissime, danneggiando il sommergibile. Il Da Noli inverte poi la rotta e lancia un secondo pacchetto di 10 bombe, leggermente più lontane ma ancora abbastanza vicine. La caccia prosegue per più di due ore, ma non vengono lanciate altre bombe.

13 ottobre 1942

Da Noli, Pigafetta, Da Verrazzano e Zeno caricano nel porto di Trapani le mine destinate alla posa della spezzata «S 71» dello sbaramento «S 7». Per la prima volta verranno impiegate mine magnetiche tedesche tipo EMC ed EMF; Da Noli, Pigafetta e Zeno caricano ciascuno 43 mine tipo EMC ed altrettante tipo EMF (entrambe le tipologie sono utilizzabili per fondali fino a 200 metri), che dovranno posare in alternanza. L'imbarco avviene a rilento e con varie difficoltà, causa le carenti attrezzature della base di Trapani ed i danni causati dai bombardamenti, che impediscono ai cacciatorpediniere di affiancarsi ai moli, così da obbligare a prelevare le mine dai depositi, caricate su autocarri che le portino in banchina, indi trasferite su bettoline e poi da queste trasbordate sui cacciatorpediniere coi loro mezzi. Per giunta il trasferimento delle mine dai camion alle bettoline può essere compiuto soltanto usando la gru elettrica dell'officina siluri della banchina della Casermetta Sommergibili: quando tale gru va in avaria, l'imbarco delle mine dev'essere fermato sino a che questa non viene riparata; ed inoltre a Trapani ci sono soltanto quattro bettoline a fondo liscio – le uniche adatte ad imbarcare mine

tedesche –, di cui due piccole e due grandi, che in tutto possono contenere soltanto 150 mine. Il Da Noli impiega ben tre ore e mezza per caricare le sue 86 mine, iniziando alle 10.20 e finendo alle 13.50 (altra versione parla invece di cinque ore); l'operazione si protrae tanto a lungo (il Pigafetta carica un uguale numero di mine, dalle stesse bettoline, in solo un'ora e mezza) perché sul Da Noli si rende prima necessario smontare e trasferire sulle bettoline i lanciabombe e le tramogge tedesche per bombe di profondità. Alle 21.13, terminato finalmente l'imbarco delle mine, i quattro cacciatorpediniere mollano gli ormeggi e superano le ostruzioni con Pigafetta in testa, seguito dallo Zeno, il Da Noli in terza posizione ed il Da Verrazzano in coda; quest'ultimo, però, passa in testa alla formazione alle 21.49, dopo di che i cacciatorpediniere imboccano le rotte prescritte ed assumono una velocità di 22 nodi.

14 ottobre 1942

All'1.51 viene avvistato a proravia il faro di Capo Bon, ed alle 2.40 la velocità viene ridotta gradualmente fino a 10 nodi. Alle 3.31 le navi accostano per rotta 331°, mettendo la prua sull'isola di Zembretta, ed alle 4.01, a seguito del segnale del Da Verrazzano, tutti accostano ad un tempo di 90° a dritta, disponendosi in linea di fronte (il Da Noli è l'unità più a dritta, con lo Zeno 400 metri alla sua sinistra, il Pigafetta a 400 metri da quest'ultimo ed il Da Verrazzano a 200 metri dal Pigafetta); tre minuti dopo la velocità viene ulteriormente ridotta a 8 nodi ed alle 4.25, su ordine del Pigafetta (capo formazione, capitano di vascello Mirti della Valle), comincia la posa. Scambiando il segnale di preavviso per quello di inizio della posa, il Da Noli lancia anzitempo due mine (una ad urto ed una magnetica): per trovarle e renderle inoffensive, si renderà necessario l'invio di mezzi della Flottiglia Dragamine di Trapani, che le troveranno il 24 ottobre, dopo tre giorni di ricerche. Alle 4.58 i cacciatorpediniere accostano ad un tempo a sinistra di 11°. Il Da Noli posa le 86 mine magnetiche e ad antenna (rego-

late per una profondità di 3 metri le EMC, e di 18-20 metri le EMF), alternate e sfalsate, con un intervallo di 175 metri l'una dall'altra, su una lunghezza di sei miglia (linea «D»), seguendo rotta 61° per i primi 6020 metri e poi 50° per altri 8800 metri. La posa, durante la quale scopiano accidentalmente due mine (alle 5.10 ed alle 5.22), termina alle 5.27; tutto avviene in condizioni ideali, con totale assenza di vento e mare completamente calmo, oltre ad un'eccellente visibilità, il che permette di mantenere rotta e posizioni relative tra le navi durante la posa. Alle 5.29 le navi accostano ad un tempo di 80° a sinistra, disponendosi in linea di fila, ed alle 5.30 il Pigafetta ordina al Da Verrazzano di posizionarsi in coda. Alle 5.55 la velocità viene portata a 20 nodi ed alle 7.43 giunge sul cielo della formazione la scorta aerea, composta da un ricognitore e due caccia italiani, cui alle 8.15 si aggiungono altri sei caccia. Alle 14.30 le navi entrano nel porto di Palermo.

15 ottobre 1942

Il Da Noli lascia Palermo diretto a Cagliari.

18 ottobre 1942

In mattinata il Da Noli (capitano di fregata Pio Valdambrini) ed il cacciatorpediniere Ascari (capitano di fregata Teodorico Capone), usciti da Palermo, vanno rinforzare la scorta della nave cisterna Saturno, partita da Cagliari alle 16 del giorno precedente con la scorta della sola torpediniera Nicola Fabrizi (tenente di vascello di complemento Augusto Bini). Alle 12.30, a nord delle Egadi, Saturno e scorta, Da Noli compreso, si uniscono al convoglio «D», proveniente da Napoli e formato dai piroscafi Capo Orso, Beppe e Titania con la scorta dei cacciatorpediniere Giovanni Da Verrazzano (capitano di fregata Carlo Rossi), Alfredo Oriani (capitano di fregata Paolo Pesci) e Vincenzo Gioberti (capitano di fregata Pietro Tona). Viene così formato un unico convoglio, che alle 12.35 viene raggiunto dal cacciatorpediniere Antonio Pigafetta (capitano di vascello Enrico Mirti della Valle), il quale ne assume il comando della scorta.

Alle 20 la Fabrizi lascia il convoglio, sostituita dalla più moderna torpediniera Centauro (capitano di corvetta Luigi Zerbi).

Nelle giornate del 18 e 19 ottobre, fino anche alle prime ore notturne, il convoglio gode anche di una forte scorta aerea. La sera del 18, e nella prima metà della notte seguente, vengono avvertiti rumori di aerei (nemici) in volo e vengono avvistate delle cortine di bengala che si accendono a poppavia delle navi, il che indica che il convoglio è stato localizzato e seguito dalle forze avversarie.

In realtà la "scoperta" è ancora antecedente: il 18 ottobre, infatti, le decrittazioni di "ULTRA" hanno permesso ai comandi britannici di sapere che la Saturno è partita da Cagliari alle 16 del 17 e che alle 12.30 del 18 si deve unire a Capo Orso, Beppe e Tintania partiti da Napoli alle 16 del 17, dopo di che il convoglio deve proseguire sulla rotta a ponente di Malta a 8 nodi, per giungere a Tripoli alle 13 del 20 ottobre.

Ricognitori vengono inviati per trovare e seguire il convoglio, e ben cinque sommergibili ricevono l'ordine di attaccarlo: il P 37 (poi Unbending), il P 42 (poi Unbroken), il P 44 (poi United), il P 211 (poi Safari) e l'Utmost. Il comandante della flottiglia sommergibili di Malta, Simpson, li dispone in modo da formare una linea di sbarramento orientata da nord verso sud: nell'ordine, Utmost, P 211, P 37, P 42 e P 44.

19 ottobre 1942

Alle 9.25, dato che Supermarina ha segnalato la presenza di un sommergibile, la Centauro viene distaccata per dargli la caccia, mentre il suo posto nella scorta viene preso dalla torpediniera Sagittario (capitano di corvetta Lanfranco Lanfranchi) appositamente inviata.

Il primo sommergibile ad attaccare è l'Utmost (tenente di vascello John Walter David Coombe): avvista il convoglio alle 8.40, in posizione 36°03' N e 11°56' E (tra Pantelleria e Lampedusa) su rilevamento 350°, identifica le navi alle 8.50 come tre navi mercantili di medie dimensioni scortate da sette cacciatorpediniere disposti su ogni estremità, lato e quarto del convoglio nonché a poppavia

dello stesso, ed alle 9.32 avvista anche la Saturno, che diviene il suo bersaglio. Alle 10.03 l'Utmost lancia due siluri, da 5500 metri, contro la petroliera, ma nessuna arma va a segno, e l'attacco passa inosservato. Più tardi riemerge per segnalare la presenza del convoglio.

Viene poi il turno del P 37 (poi Unbending, tenente di vascello Edward Talbot Stanley), che ha assunto la sua posizione nello sbarramento alle sei del mattino del 18. Nove aerei, uno dei quali antisommergibili, sono in volo sul cielo del convoglio, ma nessuno vede l'unità britannica immersa a quota periscopica. Il convoglio si trova 70 miglia a sud di Pantelleria.

Alle 11.48 il P 37 ha avvistato degli aerei che volano con ampi zig zag sia a sud che a nord della sua posizione, e cinque minuti dopo ha avvistato, su rilevamento 360°, anche il convoglio. Le navi mercantili, disposte su due colonne di due unità ciascuna, procedono su rotta 180°; degli aerei procedono a zig zag davanti ad esse, mentre lo schermo dei cacciatorpediniere procede un miglio a poppavia dei velivoli, nonché a proravia dei trasporti.

Alle 12.15 il convoglio accosta su rotta 156°, ed il sommergibile passa tra i due cacciatorpediniere che coprono il suo fianco sinistro; poi, alle 12.49, il P 37 lancia quattro siluri da 915 metri, contro il mercantile in testa alla colonna di sinistra (posizionando la mira a proravia del mercantile di circa mezza lunghezza, e poi lanciando i siluri a intervalli di 13 secondi nella speranza che quelli che fossero passati a prua od a poppa del bersaglio colpiscono il mercantile in testa all'altra colonna, più lontana). Subito dopo scende in profondità.

Alle 12.53 (in posizione 35°52' N e 12°05' E, 28-30 miglia a sudovest dell'isolotto di Lampione), senza alcun preavviso, il Beppe venne colpito da un siluro a poppa sinistra; un minuto più tardi anche il Da Verrazzano, dopo aver evitato un primo siluro, viene colpito da una seconda arma, che gli asporta la poppa. Il resto del convoglio accosta subito di 90° a dritta, ma ormai il danno è fatto: il Pigafetta

ordina all'Oriani di dare assistenza al Beppe ed alla Sagittario di dare assistenza al Da Verrazzano, nonché al Gioberti di dare la caccia al sommergibile; quest'ultima venne cessata dopo che il cacciatorpediniere vede apparire in superficie un'ampia chiazza di nafta, riferendolo al caposorta (secondo fonti italiane, l'Unbending venne seriamente danneggiato dalle bombe di profondità; dal suo giornale di bordo risulta però che tra le 12 e le 15 furono lanciate 24 bombe di profondità, di cui solo due esplosero vicine). Per le due navi colpite non c'è niente da fare: il Beppe cola a picco già alle 13.43, dopo che l'Oriani ne ha recuperato i sopravvissuti; la Sagittario tenta di prendere a rimorchio il Da Verrazzano mentre il Gioberti (finita la caccia) dà loro scorta, ma il cacciatorpediniere affonda alle 15.30 nel punto 35°12' N e 12°05' E, a sud di Pantelleria ed a 25 miglia da Lampedusa. 255 dei 275 membri dell'equipaggio del Da Verrazzano vengono salvati da Gioberti e Sagittario. Oriani e Gioberti sbarcano i rispettivi naufraghi a Lampedusa e poi si riuniscono al convoglio, mentre la Sagittario viene fatta rientrare a Trapani.

Alle 14.05, intanto, il P 42 (tenente di vascello Alastair Campbell Gillespie Mars) avvista a sua volta fumo su rilevamento 290°, manovra per avvicinarsi ed alle 14.30 inizia la manovra di attacco, stimando la rotta del convoglio come 135°. Alle 15.30 il sommergibile lancia una salva di quattro siluri, in posizione 34°45' N e 12°31' E (a nordovest di Tripoli), da 7300 metri; nessuno va a segno, due passano sotto la Saturno senza esplodere ed altri due vengono evitati dalla petroliera con la manovra. (Da fonti italiane risulterebbe che un sommergibile avrebbe lanciato due siluri contro la Saturno, mancandola, alle 16.19). Dopo il lancio il P 42 scende a 21 metri di profondità e si allontana a tutta forza, ma il contrattacco della scorta inizia già alle 15.21; vengono rapidamente lanciate 20 bombe di profondità, dalle 15.21 alle 15.37, con notevole precisione.

Tutte esplodono vicine, arrecando seri danni al sommergibile, che la sera stessa dovrà abbandonare la missione e rientrare a Malta a causa della gravità dei danni subiti. La caccia da parte dei cacciatorpediniere prosegue per quasi un'ora, anche se non vengono lanciate altre bombe. Intorno alle 19 viene ricevuto un messaggio da Supermarina, che annuncia che un attacco aerosilurante è probabilmente in arrivo; poco dopo le 20, difatti, Gioberti (che si trova insieme all'Oriani e sta per raggiungere il convoglio) ed Ascari riferiscono al Pigafetta di avvertire rumori di aerei sul loro cielo. L'unico velivolo della scorta aerea, un aereo tedesco, ha da poco lasciato il convoglio. Le siluranti della scorta circondano i mercantili con cortine nebbiogene, ma alle 23.06, durante l'attacco degli aerosiluranti, il Titania viene colpito da un siluro, restando immobilizzato. L'Ascari riesce a prenderlo a rimorchio, portandolo verso Tripoli; l'Oriani rimane per dargli assistenza, mentre il resto del convoglio, Da Noli compreso, prosegue verso Tripoli.

20 ottobre 1942

Gli attacchi aerei continuano: tra le 00.10 e le 00.22 Oriani ed Ascari vengono attaccati da bombardieri in picchiata ed aerosiluranti, ed alle 00.36 anche il Da Noli viene mancato di stretta misura da quattro bombe, che cadono molto vicine sulla dritta. All'1.28 il P 44 (tenente di vascello Thomas Erasmus Barlow) avvista a 2,5 miglia di distanza il gruppo composto da Saturno, Da Noli e Pigafetta, e tre minuti dopo, restando in superficie, lancia tre siluri contro la Saturno nel punto 34°03' N e 12°35' E (un'ottantina di miglia a nord-nord-ovest di Tripoli). Nessuno dei siluri va a segno; il Da Noli avvista le scie e poi anche il P 44, che intanto si sta immergendo, si dirige sul posto e contrattacca col lancio di alcune cariche di profondità. Incrocia poi nell'area per quattro ore, ritenendo – a torto – di aver danneggiato l'attaccante (le bombe sono esplose piuttosto lontane). Il caposorta decide dunque di dividere il convoglio in due gruppi, in base alla velocità: Capo Orso (capace di navigare a 10 nodi),

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

22 ottobre 1942

Da Noli, Pigafetta e Zeno si ritrovano a Palermo.

28 ottobre 1942

Da Noli, Pigafetta e Zeno si trasferiscono da Palermo a Trapani.

29 ottobre 1942

Da Noli, Pigafetta (capitano di vascello Rodolfo Del Minio, capo formazione) e Zeno imbarcano a Trapani le mine (le quali, giunte a Trapani il 23 per via ferroviaria, sono state approntate e caricate sulle bettoline già il 27, ma qui sono rimaste per due giorni a causa del tempo incerto) per la posa della spezzata «S 72» del campo minato «S 7», da eseguirsi al largo di Capo Bon. La quarta nave incaricata della posa era il Da Verrazzano: a seguito della sua perdita, è stato rimpiazzato dall'anziana torpediniera Castelfidardo, che tuttavia ha una capacità di trasporto e posa di mine di meno della metà rispetto ad un cacciatorpediniere classe Navigatori. Conseguentemente, il piano di posa della «S 72» viene modificato; mentre i cacciatorpediniere dovranno posare una pri-

ma tratta di 52 mine e poi, dopo un'accostata sulla sinistra, una seconda tratta di 34 mine, la Castelfidardo poserà solo 30 mine della seconda tratta.

Terminato l'imbarco delle mine, le quattro navi lasciano Trapani alle 19.15.

A protezione della posa, sono disposti un agguato notturno con motosiluranti e cooperazione aerea.

30 ottobre 1942

Da Noli, Pigafetta e Zeno iniziano la posa delle mine alle quattro del mattino, dopo aver accostato ad un tempo per assumere la linea di fronte, in due tratte. Dapprima posano 52 mine tipo EMC e EMF, in grado di essere ancorate fino a fondali di 200 metri, alternate (26 e 26, alternate e sfalsate, con distanza di 180 metri tra una EMC ed una EMF e di 350 metri tra due EMF) su una lunghezza di 9180 metri, su rotta 39°; poi accostano a sinistra su rotta di posa 12° e posano la seconda tratta, di 34 EMF (che possono essere ancorate su fondali di 300 metri), su una lunghezza di 11.730 metri. Le EMC sono regolate per una profondità di tre metri, le EMF per una di 20.

La Castelfidardo posa solo la seconda tratta, dopo l'accostata ad un tempo di 27° a sinistra; seguendo una rotta di posa di 12°, la torpediniera posa 30 mine tipo EMF distribuite su una lunghezza di 10.150 metri (distanza tra due mine metri 350, profondità 20 metri).

Ogni linea di mine dista 400 metri da quella più vicina; il Da Noli posa la linea «B», la seconda da sinistra (le altre sono: «A» per il Pigafetta, «C» per lo Zeno, «D» per la Castelfidardo).

In tutto, le quattro navi posano 288 mine; la posa si svolge regolarmente e senza incidenti. Durante la navigazione di ritorno, tuttavia, la Castelfidardo subisce un'avaria alla pompa di spinta della nafta, che la costringe a ridurre la velocità; lo Zeno riceve ordine di accompagnarla, mentre Da Noli e Pigafetta proseguono per Trapani, dove giungono alle 10.45.

Castelfidardo e Zeno vi arriveranno a loro volta un paio d'ore dopo.

3 novembre 1942

Da Noli, Pigafetta, Zeno e Castelfidardo lasciano Trapani per effettuare la posa della spezzata «S 73» dello sbarramento «S 7» (essendo le mine pronte già dal 27, la posa avrebbe dovuto essere svolta subito dopo quella della «S 72»: ma il maltempo ha costretto a rinviarla di alcuni giorni). Di nuovo il tutto avviene in concomitanza con un agguato notturno di motosiluranti, e con l'appoggio di forze aeree.

4 novembre 1942

Le navi posano le mine tra le 2.48 e le 3.46, senza che si verificino inconvenienti. Di nuovo, i cacciatorpediniere posano due tratte: una prima di 50 tra EMC e EMF (25 e 25, posabili in fondali fino a 200 metri) alternate e sfalsate (distanza di 180 metri tra una EMC ed una EMF e di 350 metri tra due EMF), su rotta 56° per 8820 metri, poi una seconda di 36 EMF (posabili in fondali fino a 500 metri), su rotta di posa 11° e per una lunghezza di 12.430 metri, dopo un'accostata a sinistra. Di nuovo le EMC sono regolate per tre metri di profondità, e le EMF per 20. La Castelfidardo posa solo la seconda (36 mine tipo EMF distribuite su una lunghezza di 10.150 metri, con distanza di 350 metri tra ogni ordigno, regolate per una profondità di 20 metri). Il Da Noli posa ancora la linea «B» (Pigafetta, Zeno e Castelfidardo posano rispettivamente «A», «C» e «D»); la distanza tra ogni linea è di 400 metri.

Le navi rientrano a Trapani alle 9.25.

7 novembre 1942

Da Noli, Pigafetta, Zeno, Ascari ed il cacciatorpediniere Mitragliere imbarcano a Trapani le mine destinate alla posa dello sbarramento «S 8», da posare a sud dello «S 11» per ridurre il varco esistente tra quest'ultimo e la costa tunisina, e rendere così ancor più pericoloso, per le forze nemiche, il transito lungo le coste della Tunisia. Da Noli e Pigafetta imbarcano ciascuno 126 boe strappanti di produzione tedesca, lo Zeno 104 boe strappanti ed altrettante esplosive (anch'esse di produzione tedesca), Ascari

e Mitragliere caricano ciascuno 56 mine tipo «E». All'operazione parteciperà anche il nuovissimo incrociatore leggero Attilio Regolo, che però – onde evitare il sovraffollamento del porto di Trapani – caricherà le sue mine (129 tipo «E») a Palermo.

MAS e motosiluranti inviate dal Comando di Messina si occupano della scorta e dell'esecuzione di agguati protettivi ad ovest di Capo Bon ed a sud di Kelibia.

Da Noli, Pigafetta (con a bordo il contrammiraglio Lorenzo Gasparri, comandante del Gruppo Cacciatorpediniere di Squadra, incaricato di dirigere l'operazione), Zeno, Ascari, Mitragliere ed un sesto cacciatorpediniere, il Corazziere (incaricato di posare un altro sbarramento per suo conto), salpano da Trapani alle 7, assumendo una velocità di 20 nodi. Alle 22 si unisce alla formazione anche il Regolo.

Giunte sul posto, le navi trovano ad attenderle la torpediniera Nicola Fabrizi, inviata da Trapani per segnalare loro il punto in cui cominciare a posare le mine. Regolandosi in base ai fari che appaiono visibili ed ai segnali della Fabrizi, i cacciatorpediniere si portano in linea di fronte ed assumono la rotta di posa (rotta 68°); il Corazziere, come previsto, lascia la formazione per andare a posare poco lontano uno sbarramento temporaneo di 50 mine, l'«S.T. 2», avente lo scopo di ostacolare il passaggio nel Canale di Sicilia ad una formazione navale nemica che si pensa possa transitare nei prossimi giorni (sono state avvistate, infatti, decine di navi Alleate in movimento da Gibilterra verso est: sono le unità destinate all'Operazione «Torch», gli sbarchi angloamericani nel Nordafrica francese, ma questo Supermarina non può saperlo con certezza, dunque ordina la posa nell'eventualità che quelle navi siano dirette a Malta).

All'1.37 viene dato lo stop di inizio della posa; il Da Noli, avendo la Fabrizi esattamente di poppa, funge da nave regolatrice. Le cinque unità posano su file parallele, distanziate tra loro di 200 metri: da sinistra verso dritta, posano Pigafetta, Da Noli, Ascari, Mitragliere, Regolo e Zeno. Le file

posate dalle diverse unità, date le differenze in numero e tipologia degli ordigni, hanno lunghezze differenti; lo sbarramento si estende in lunghezza per 4,68 miglia (file più lunghe, tra cui quella posata dal Da Noli). Le boe esplosive e strappanti sono regolate per 6 metri di profondità, le mine per 3 metri. Da Noli e Pigafetta ultimano la posa delle loro boe alle 4.06, preceduti da Ascari (4.02), Mitragliere (4.03), Regolo (4.04) e seguiti dallo Zeno, che impiega più del previsto a causa di ritardo dei graduatori, causato dall'incatastamento di una boa antidragante che costringe a lanciare le boe successive senza più attenersi al ritmo prestabilito. Alle 4.20, anzi, un uomo dello Zeno cade in mare (viene poi ripescato) ed il cacciatorpediniere deve interrompere la posa, rinunciando a posare le ultime otto boe. Alle 5.30 il Corazziere, ultimata la posa dell'«S.T. 2», si riunisce alle altre unità, che dirigono per rientrare a Palermo alla velocità di 20 nodi.

Alle 6.37 lo Zeno avvista un aereo sospetto, che sorvola il gruppo a bassa quota, ed alle 9.58 il Comando Marina di Trapani segnala che un velivolo nemico sta tallonando la formazione.

Alle 10.22 l'ammiraglio Gasparri ordina di assumere una formazione su due colonne (fino a quel momento si è mantenuta la linea di fila), con il Corazziere in posizione di scorta laterale a dritta del Regolo; ma la manovra è appena cominciata, quando – tre miglia a nordovest di Capo San Vito – il Regolo viene colpito a prua da un siluro lanciato dal sommergibile britannico P 46 (poi Unruffled, tenente di vascello John Samuel Stevens), guidato sul posto dai segnali dell'aereo. Il P 46, avvistate alberature ed aerei verso sudovest alle 9.55 e ritenendo, correttamente, trattarsi dell'incrociatore e dei cacciatorpediniere del cui arrivo era stato avvisato, ha avuto conferma dei suoi sospetti alle 10, quando ha avvistato la centrale di direzione del tiro del Regolo, ed alle 10.05 ha iniziato ad avvicinarsi a tutta forza per attaccare.

[Continua]

(Elettromagnetismo-Circuiti in corrente alternata-Potenze-Trasformatori)

ELETTROMAGNETISMO

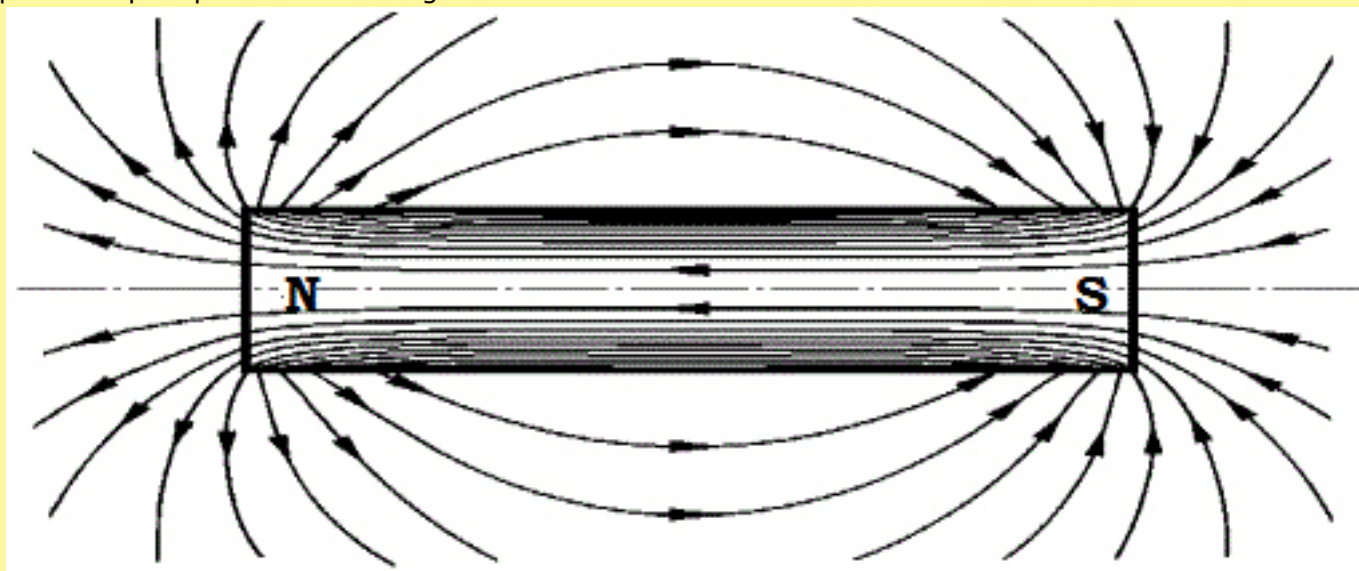
-MAGNETE PERMANENTE NATURALE: magnetite (ossido di ferro).

-MAGNETI PERMANENTI ARTIFICIALI: sono certi particolari acciai che una volta magnetizzati ,anche allontanando il magnete, conservano più o meno lungamente o addirittura stabilmente una certa magnetizzazione.

Nei magneti permanenti i magnetini elementari sono tutti ordinati nello stesso modo, nei materiali neutri invece sono disposti in modo casuale in maniera che le loro azioni e influenze si elidono. Praticamente la magnetizzazione consiste nell'orientare tutti questi magnetini in modo regolare e in una direzione fissa.

La magnetizzazione indotta da un magnete su un materiale magnetico nelle sue vicinanze avviene in modo che l'estremità del materiale magnetico più vicina al magnete induttore assume polarità opposta a quella del polo più vicino del magnete.

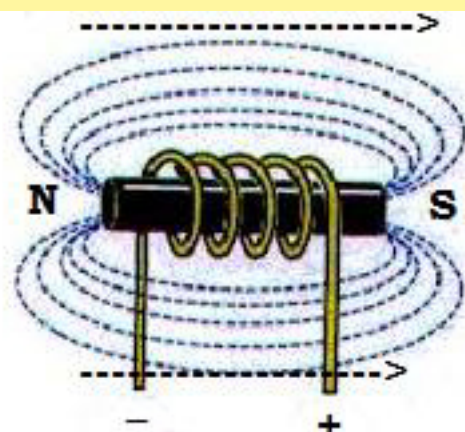
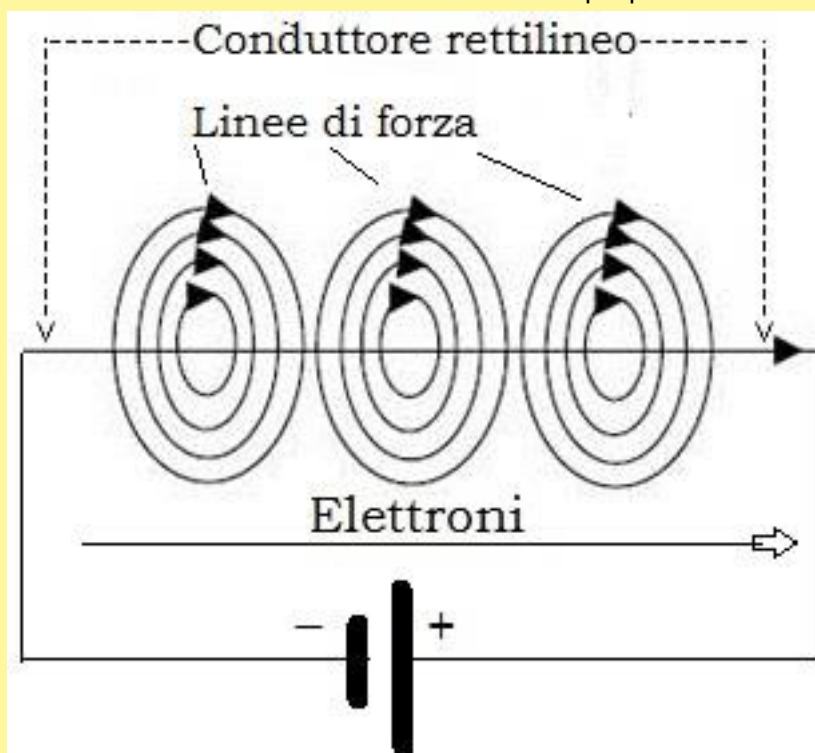
N	S	N	S	N	S	N	S
N	S	N	S	N	S	N	S
N	S	N	S	N	S	N	S



Gli effetti e le azioni reciproche che si manifestano tra i corpi magnetici si trasmettono e manifestano anche attraverso il vuoto: questo si chiama "campo magnetico" e può essere naturale, come quello terrestre, o di tipo artificiale. Due poli magnetici uguali si respingono mentre due poli diversi si attraggono.



-ELETTROMAGNETI: ogni conduttore percorso da una corrente si circonda di un campo magnetico che nasce con la corrente e con essa si estingue. Per un conduttore rettilineo le linee di forza si manifestano come cerchi concentrici che lo circondano perpendicolarmente.



Bobina o solenoide con nucleo ferroso per aumentare il campo magnetico. Invertendo il senso della corrente si inverte la polarità.

Un campo magnetico esercita azioni di entità proporzionale alla corrente che lo provoca ed al numero di spire da essa percorse ed è inversamente proporzionale alla distanza delle spire ovvero alla lunghezza del solenoide. Quindi l'intensità del campo magnetico (H) è uguale a : $H=(N*I)/L$, dove N è il numero delle spire, I è la corrente e L la lunghezza del solenoide (il prodotto $N*I$ viene anche espresso in Ampere/Spire)

Grandezza	Simbolo	Unità di Misura	Abbreviazione
Intensità di campo magnetico	H	Ampere al metro	A/m

- CIRCUITI MAGNETICI: le corrispondenze tra i circuiti elettrici e relative grandezze ed i circuiti magnetici con relative grandezze magnetiche sono:

Corrente	->	Flusso
Tensione	->	Forza magnetomotrice
Resistenza	->	Riluttanza

- FLUSSO E INDUZIONE:

Grandezza	Simbolo	Unità di Misura	Abbreviazione
Flusso magnetico	ϕ	Weber	W

Il Weber è l'unità di misura del flusso magnetico (Weber per metro quadro), però normalmente si usa la "densità di flusso" che viene anche chiamata "flusso di induzione" o più semplicemente "induzione" e consiste nel numero di linee di forza che attraversano una sezione ad area unitaria del circuito magnetico

Grandezza	Simbolo	Unità di Misura	Abbreviazione
Induzione magnetica	B	Tesla	T

-FORZA MAGNETOMOTRICE: la f.m.m. ha come simbolo F e si misura in Gilbert che equivalgono a $1,26 *(N*I)$.

-RILUTTANZA: è la grandezza che presenta un materiale ad opporsi più o meno alla formazione di un campo magnetico ed è analoga alla resistenza elettrica. Le riluttanze in serie e parallelo si comportano come le resistenze in serie e parallelo.

Quindi:

Materiali magnetici = ai conduttori elettrici = a riluttanza molto bassa

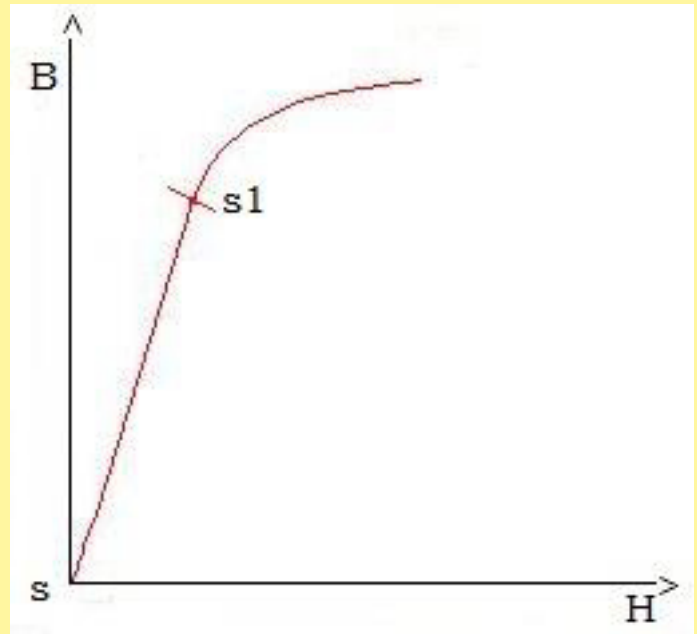
Materiali non magnetici = all'aria = a riluttanza molto elevata

-CARATTERISTICHE DEI MATERIALI MAGNETICI:

-PERMEABILITA' (che corrisponde alla conducibilità elettrica): è la facilità con cui un campo magnetico può essere provocato in un certo materiale paragonata con quella riscontrata in caso di aria. Ad esempio dire che un materiale ha una permeabilità di 2.000 significa affermare che l'effetto magnetizzante prodotto in un blocco metallico racchiuso entro un solenoide percorso da una certa corrente provoca una densità di flusso (o induzione) 2.000 volte maggiore di quella che sarebbe provocata se al posto del materiale magnetico vi fosse dell'aria. Quindi tra il campo magnetico (H) e la densità di flusso (B) esiste la relazione: $B = \mu \cdot H$, dove μ rappresenta il coefficiente di permeabilità del materiale che si trova all'interno della bobina o solenoide.

-SATURAZIONE: è il punto in cui cessa la rispondenza lineare tra B e H

Quindi tra il punto "s" (punto iniziale dove si comincia a far passare corrente) e "s1", il coefficiente di permeabilità μ è praticamente costante.



-PERDITE NEI MATERIALI MAGNETICI: la corrente, quando è variabile, provoca delle perdite di potenza nei blocchi di materiale magnetico inseriti in un solenoide (in genere blocchi di ferro dolce) obbligando il generatore a fornire una potenza supplementare a quella che va immagazzinata nel campo ed a quella che viene dissipata dal conduttore e questo:

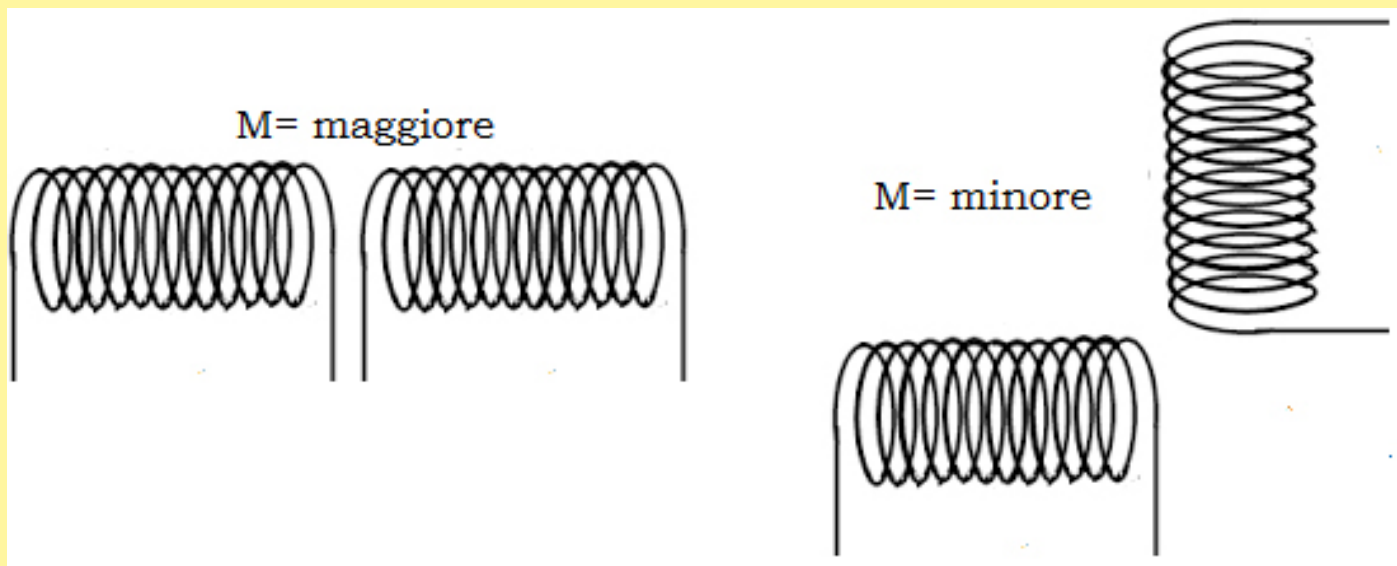
-1) sia perché il ferro diventa sede di una corrente indotta sia perché oppone una certa resistenza che provoca una c.d.t. per effetto joule...quindi per ovviare occorre allora adottare nuclei di ferro amalgamati a resine o ceramiche varie per aumentarne la resistività e limitare la corrente che vi circola e diminuire il più possibile la loro sezione per aumentarne ancor più la resistenza.

-2) sia perché il ferro inserito in un induttore è immerso in un flusso continuamente variabile provocato dalla corrente alternata che lo attraversa, quindi l'inerzia sua naturale che presenta nel seguire queste alternanze provoca ancor più una elevazione di potenza da parte del generatore di corrente.

-INDUZIONE ELETTROMAGNETICA: il fenomeno dell'induzione elettromagnetica consiste nel nascere di tensioni elettriche o f.e.m. sul conduttore considerato, a spese del campo magnetico.

-LEGGE DI LENZ: dice che " la f.e.m. indotta ha sempre un verso tale da determinare una reazione che si oppone al processo di induzione che la genera". Ovvero: o variando il campo magnetico, oppure avvicinando un magnete a una bobina, durante lo spostamento sulla bobina si genera una tensione o una corrente per effetto dell'induzione che trasforma la bobina stessa in un elettromagnete con la formazione di un polo sud che sarà affacciato al polo sud del magnete che si sta avvicinando e in tal modo i due dispositivi si respingeranno; viceversa, allontanando il magnete, e solo durante lo spostamento, la corrente circolante sulla bobina avrà un verso tale da generare un polo nord sul lato affacciato al polo sud del magnete e quindi ora si avrà una forza di attrazione tra bobina e magnete.

-MUTUA INDUZIONE: se due circuiti invece rimangono nella stessa posizione, il nascere di una f.e.m. o di una corrente indotta si può ottenere variando il flusso di induzione, quindi se un solenoide percorso da corrente è posto nelle vicinanze di un secondo solenoide, il campo magnetico del primo viene ad interessare anche il secondo e ogni qualvolta nel primo solenoide si verifica una variazione della corrente circolante, sul secondo si ha una f.e.m. indotta. A parità di costruzione dei solenoidi e di correnti, più i solenoidi sono vicini e più risulta ampio il fenomeno, idem se l'orientamento dei relativi assi è parallelo o allineato il fenomeno risulterà più ampio.



L'accoppiamento tra i due circuiti si definisce "mutua induzione" e il flusso che abbraccia uno dei due circuiti quando l'altro è percorso da corrente unitaria è assunto come termine di riferimento per il grado di accoppiamento e si definisce "coefficiente di mutua induzione" e si indica con "M". In conclusione "M" dipende dalla forma e dalle dimensioni dei due circuiti, dalla loro posizione e distanza reciproca, dalla permeabilità del materiale eventualmente interposto.

-AUTOINDUZIONE: è l'effetto di induzione elettromagnetica che ogni circuito esercita su se stesso semplicemente ed esclusivamente in conseguenza delle variazioni della corrente che lo percorre. Denominata anche f.c.e.m.(forza contro-elettromotrice), la sua entità dipende dal numero di spire che costituiscono la bobina e dalla corrente che l'attraversa. Quando la tensione applicata alla bobina vi si sta localizzando ai capi, la f.c.e.m. le si oppone rallentando la comparsa della corrente, quando la tensione applicata si sta azzerando, la f.c.e.m. risulta della stessa polarità e tende così a mantenere la corrente. Quindi l'effetto dell'autoinduzione è quello di opporsi a qualsiasi cambiamento (specie se brusco) di corrente entro il circuito che ne è dotato.

-INDUTTANZA:

Grandezza	Simbolo	Unità di Misura	Abbreviazione
Induttanza	L	henry	H

Sottomultipli:

mH= millihenry= $1/1.000H = 10^{-3} H$;

μH = microhenry= $1/1.000.000H = 10^{-6} H$ (oppure $10^{-3} mH$)

Visto che l'entità del flusso magnetico $\phi = L \cdot I$, quindi L è l'induttanza, la sua unità di misura l'Henry, e rappresenta l'induttanza di un circuito che percorso da una corrente di 1° genera un flusso di 1Wb(Weber).

-ANDAMENTO TENSIONE-CORRENTE: la f.e.m. di autoinduzione che si localizza ai capi di un'induttanza è sfasata in anticipo di 90° (o $\frac{1}{4}$ di ciclo) rispetto alla corrente che la percorre.

Quando si interrompe un circuito affetto da una certa induttanza scocca sempre una scintilla che costituisce la manifestazione visiva della trasformazione in calore dell'energia che era intrinsecamente connessa al campo, la restituzione di questa energia è veloce perché altrimenti dopo non ci sarebbe più circuito in cui manifestarsi.

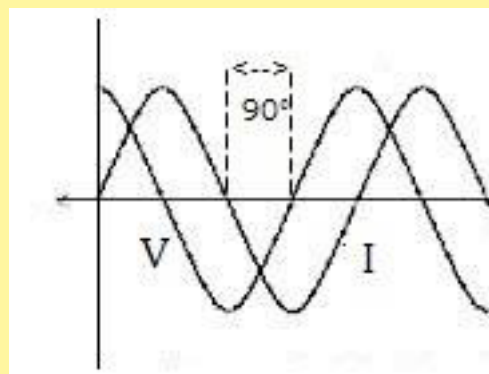
-REATTANZA INDUTTIVA: è l'opposizione che una bobina offre alla circolazione di una corrente alternata, ovvero essa rappresenta la reazione che produce, in conseguenza del passaggio di una corrente alternata, lo stabilirsi ai capi di un'induttanza di una data tensione V.

Si esprime con la formula $XL = 2\pi fL$ e si misura in Ohm quando f è in Hz o MHz ed L in H o μH ; dove $\pi = 3,1416$, f=frequenza, L= induttanza.

La reattanza induttiva aumenta con l'aumentare della frequenza.

-INDUTTANZE IN SERIE: $LT = L1 + L2 + L3 \dots$

-INDUTTANZE IN PARALLELO: $1/Lt = 1 / (1/L1) + (1/L2) + (1/L3) \dots$ nel caso di due sole induttanze in parallelo il calcolo è $LT = (L1 \cdot L2) / (L1 + L2)$.



-TIPI DI BOBINE:

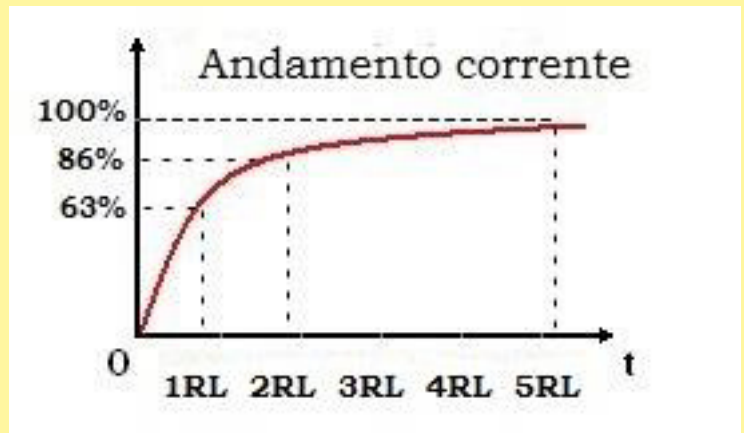
-BOBINE PER BASSA FREQUENZA: con valori tra frazioni di Henry e molti Henry sono in genere realizzate con numero elevato di spire su nuclei ferrosi di vario tipo.

-BOBINE PER ALTA FREQUENZA(o radiofrequenza): sono spesso avvolte in aria (cioè senza contenere alcun supporto magnetico) oppure su nuclei di materiali particolari che possono in questo caso essere variabili, in modo da poter alterare entro certi limiti il valore d'induttanza.

-EFFETTO PELLE: la corrente alternata incontrando nella zona centrale del conduttore una reattanza molto elevata ,preferisce percorrere il conduttore disponendosi nella sua zona periferica, specialmente se è corrente a radiofrequenza essa passa solo entro un piccolo anello a ridosso della superficie esterna dove trova bassa reattanza, però essendo per questo motivo la sezione effettivamente sfruttata molto inferiore a quella totale, c'è la necessità a frequenze alte che siano usati conduttori con diametro elevato.

-COSTANTE DI TEMPO: $T = L/R$, dove T viene espresso in secondi, L in Henry e R in Ohm.

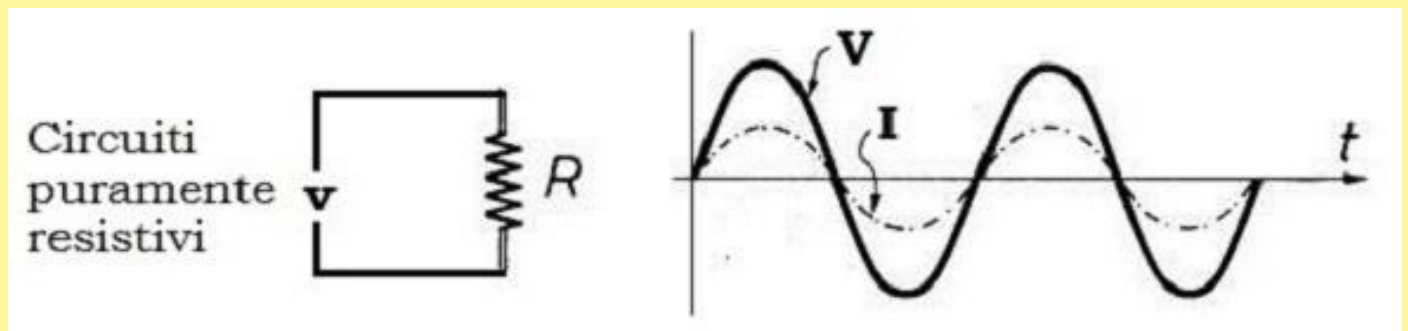
In un circuito RL : 1RL è il tempo che occorre alla corrente in circuito a salire al 63% del suo valore di regime, 2RL a salire all'86% e 5RL ad arrivare al 100% circa.



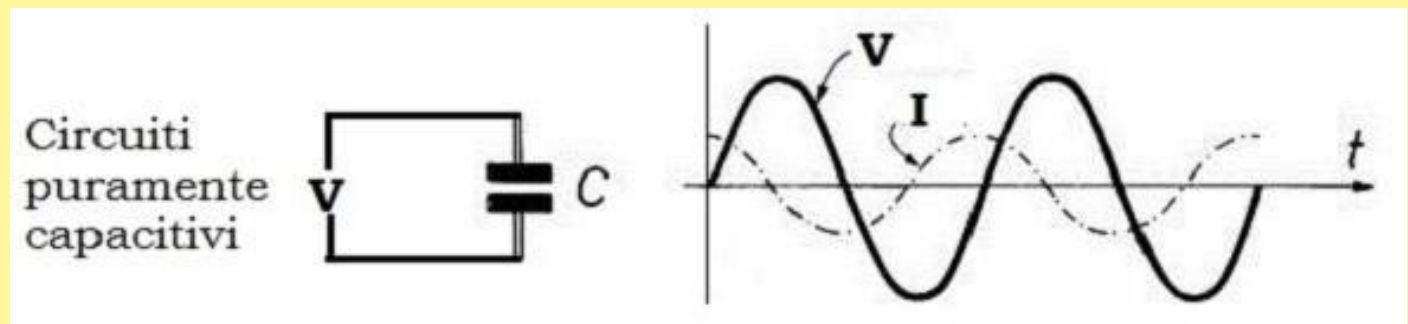
CIRCUITI IN CORRENTE ALTERNATA

Relazioni fra tensioni e correnti in circuiti in corrente alternata costituiti da sola resistenza, sola capacità, sola induttanza:

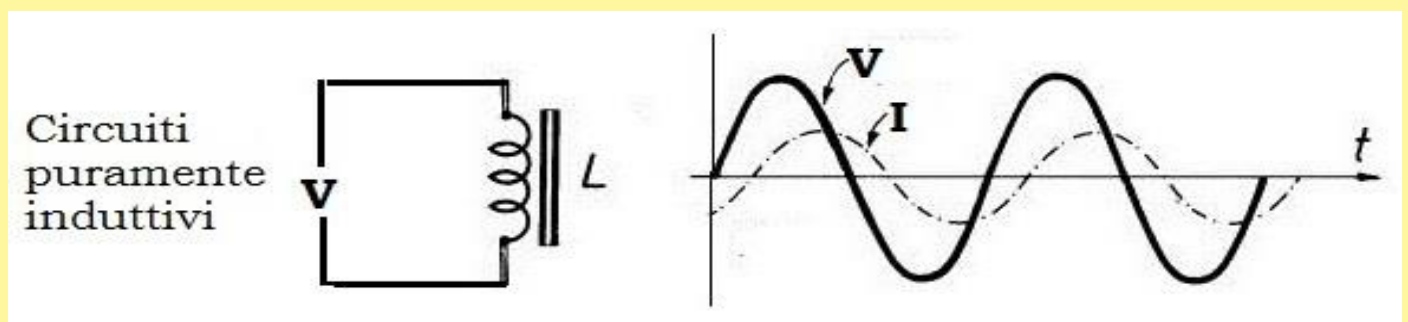
Nei circuiti puramente resistivi tensione e corrente viaggiano in fase e la legge di Ohm ,come quella di Joule, sono valide sia in c.a. che in c.c.



Nei circuiti puramente capacitivi la corrente è in anticipo di 90° ($\frac{1}{4}$ di ciclo) sulla tensione



Nei circuiti puramente induttivi la tensione è in anticipo di 90° ($\frac{1}{4}$ di ciclo) sulla corrente



-COMBINAZIONI DI REATTANZE: per convenzione alla reattanza induttiva si applica il segno positivo e a quella capacitiva il segno negativo. Visto che in un circuito se vi sono sia una bobina che un condensatore le rispettive reattanze introducono sfasamenti di 90° ma di tipo opposto:

-1) Se capacità e induttanza sono in serie il loro effetto reattivo sarà:

$$X_T = X_L - X_C$$

e il risultato può essere sia positivo che negativo a seconda se prevale rispettivamente la reattanza induttiva o quella capacitiva, se invece $X_L = X_C$ (ovvero a zero) abbiamo un circuito risonante in serie.

-2) Se capacità e induttanza invece sono in parallelo il loro effetto reattivo sarà:

$$X_T = (X_L * -X_C) / (X_L - X_C)$$

e il risultato può essere anche in questo caso positivo o negativo a seconda se prevale X_C o X_L , mentre se $X_L = X_C$ la reattanza risultante sarà di valore infinito e avremo un circuito risonante in parallelo.

-LEGGE DI OHM PER SOLE REATTANZE:

$$I = V/X \quad V = I * X \quad X = V/I$$

(X può essere sia X_C che X_L .)

-IMPEDENZA:

Grandezza	Simbolo	Unità di Misura	Abbreviazione
Impedenza	Z	Ohm	Ω

Visto che le reattanze pure introducono uno sfasamento di 90° in più o in meno tra tensione e corrente, mentre le resistenze pure non provocano alcuna rotazione di fase, se in un circuito abbiamo tutti e due questi valori combinati insieme succede che l'angolo di fase con cui la corrente circola sarà compreso tra 0° e 90° rispetto alla tensione applicata e questa opposizione complessa viene chiamata "impedenza" (in effetti questo termine si può applicare anche ad uno solo dei componenti).

-RESISTENZA E REATTANZA IN SERIE:

$$Z = \sqrt{R^2 + X^2}$$

-RESISTENZA E REATTANZA IN PARALLELO:

$$Z = \frac{R * X}{\sqrt{R^2 + X^2}}$$

-LEGGE DI OHM PER IMPEDENZE:

$$I = V/Z \quad V = I * Z \quad Z = V/I$$

Naturalmente in tutte queste formule prima bisogna calcolare il valore di X risultante dalle varie reattanze presenti e poi si applicano le formule.

-POTENZE:

-POTENZA ISTANTANEA (ovvero potenza apparente, svattata o reattiva): $P = V * I$, è il prodotto fra i valori che assumono in un determinato istante corrente e tensione.

Induttanza e capacità assorbono energia (e quindi potenza) dalla sorgente di alimentazione quasi come fosse un prestito in quanto la restituiscono tutta, quindi un'induttanza o capacità pura non assorbono (e quindi non devono dissipare) alcuna potenza, pertanto la "potenza apparente" $P_a = V * I$ ed è quella totale assorbita dal circuito.

Grandezza	Simbolo	Unità di Misura	Abbreviazione
Potenza apparente	P	VOLT AMPERE	VA

Da questo la "potenza reale o attiva" che si misura in Watt è:

$$P = (V * I) * \cos \varphi$$

($\cos \varphi$ è lo sfasamento tra V e I in alternata)

ed è quella consumata, utilizzata, nel circuito.

RENDIMENTO: è il rapporto tra la potenza reale attiva e quella apparente ovvero è il fattore di potenza

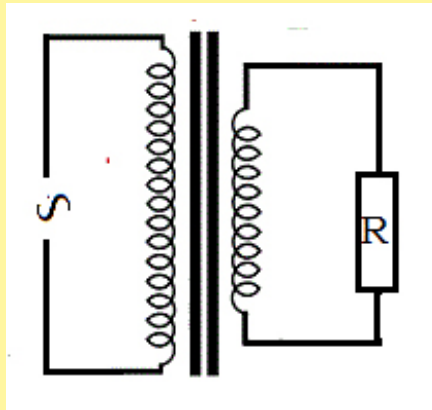
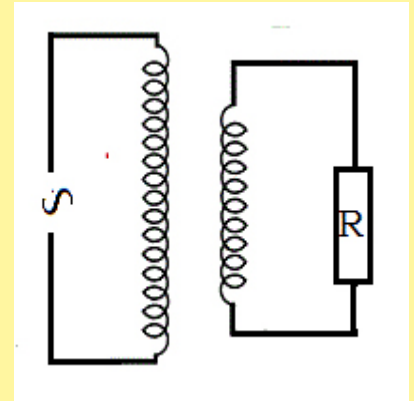
$$\frac{P \text{ (Pot. reale attiva)}}{P_a \text{ (Pot. apparente)}} = \cos \varphi$$

TRASFORMATORI

Il nome di trasformatore deriva dal fatto che a seconda del modo in cui sono realizzati e accoppiati i due avvolgimenti, i valori di tensione e corrente che caratterizzano il primario possono essere trasferiti e trasformati secondo rapporti diversi nel secondario.

Un trasformatore è un dispositivo che serve a trasferire dal primario al secondario integralmente (a parte le inevitabili perdite di rendimento) un certo ammontare di potenza, cioè un certo prodotto $V \cdot I$, che nel trasferimento resta costante pur variandone i singoli termini V e I , a seconda della sua struttura fisica ed in funzione dei carichi applicati.

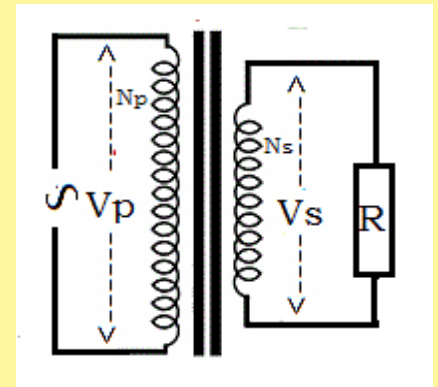
-TRASFORMATORI SENZA NUCLEO MAGNETICO: in genere per le alte frequenze in quanto anche con un numero limitato di spire riescono a raggiungere reattanze elevate (grazie proprio alle frequenze alte).



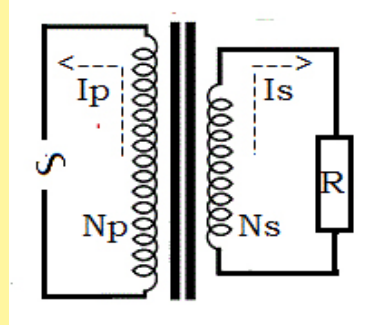
TRASFORMATORI CON NUCLEO MAGNETICO: in genere per frequenze industriali o audio per avere induttanze alte contenendo le dimensioni.

-CORRENTE MAGNETIZZANTE: è quella che scorre nel primario quando il secondario non è percorso da alcuna corrente.

-RAPPORTO DI TRASFORMAZIONE SPIRE/TENSIONE (in un trasformatore ideale): consiste nel fatto che fra tensione primaria e secondaria vi è lo stesso rapporto che esiste fra il numero di spire dei due avvolgimenti n (rapporto di trasformazione) = $V_p/V_s = N_p/N_s$



to che fra tensione primaria e secondaria vi è lo stesso rapporto che esiste fra il numero di spire dei due avvolgimenti n (rapporto di trasformazione) = $V_p/V_s = N_p/N_s$



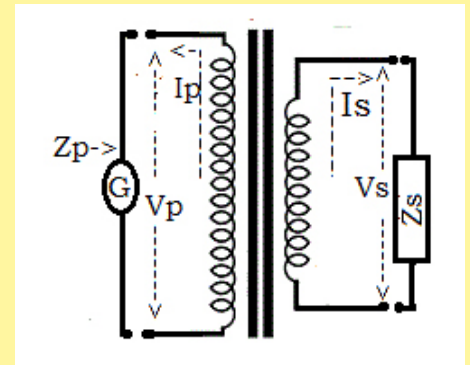
RAPPORTO DI TRASFORMAZIONE SPIRE/CORRENTE (in un trasformatore ideale): la corrente è in un verso che si oppone...per la legge di Lenz .

n (rapporto di trasformazione) = $I_s/I_p = N_p/N_s$

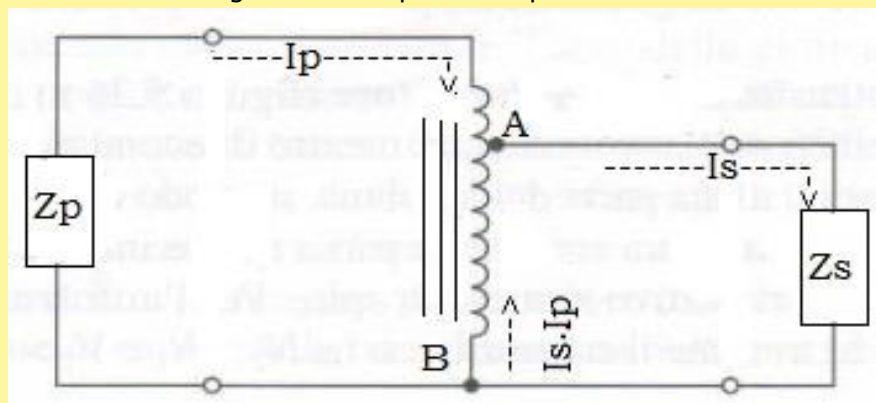
Oltre che a variare tensioni e correnti, un trasformatore di conseguenza serve a variare pure delle impedenze

$V_s = V_p/n$ $I_s = n \cdot I_p$ $Z_p = V_p/I_p$ $Z_s = V_s/I_s$ quindi:

$$n = \sqrt{\frac{Z_p}{Z_s}}$$



-AUTOTRASFORMATORE: quando il carico, invece di essere applicato ad un avvolgimento che è collegato al generatore, viene invece collegato ad una presa sul primario si dice che è un autotrasformatore



QSL NAVALI

Carrellata di cartoline QSL di stazioni radioamatoriali, nazionali ed estere, con sfondo di carattere marittimo-navale, con navi, velieri, mare, barche e yacht. Le QSL fanno parte della collezione di carte QSL dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani.



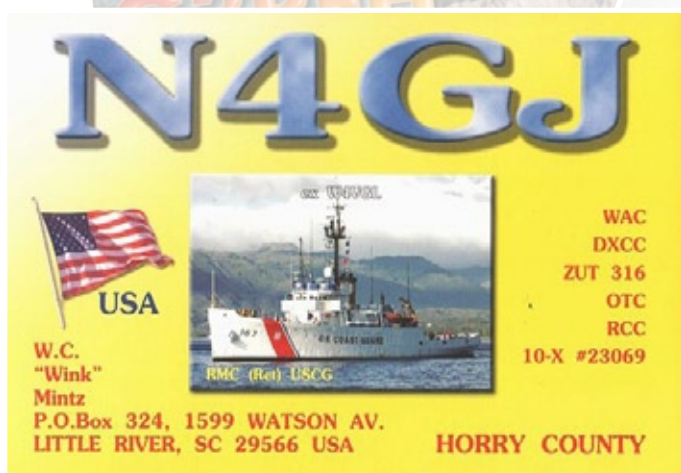
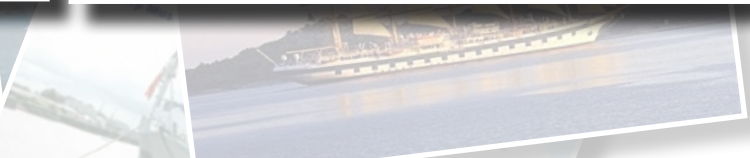


FOTO STORICHE



Corvetta VEDETTA (1953 - 1978)



Fregata BERGAMINI (1959 - 1983)

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
5 Febbraio - 9 Febbraio	MF Activity Weekend Event's
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
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)"

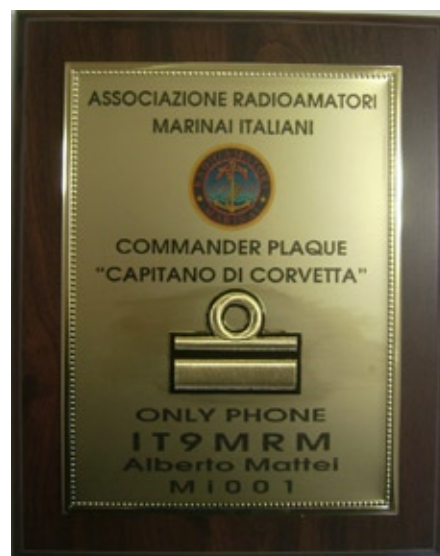
SOTTOCATEGORIE

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

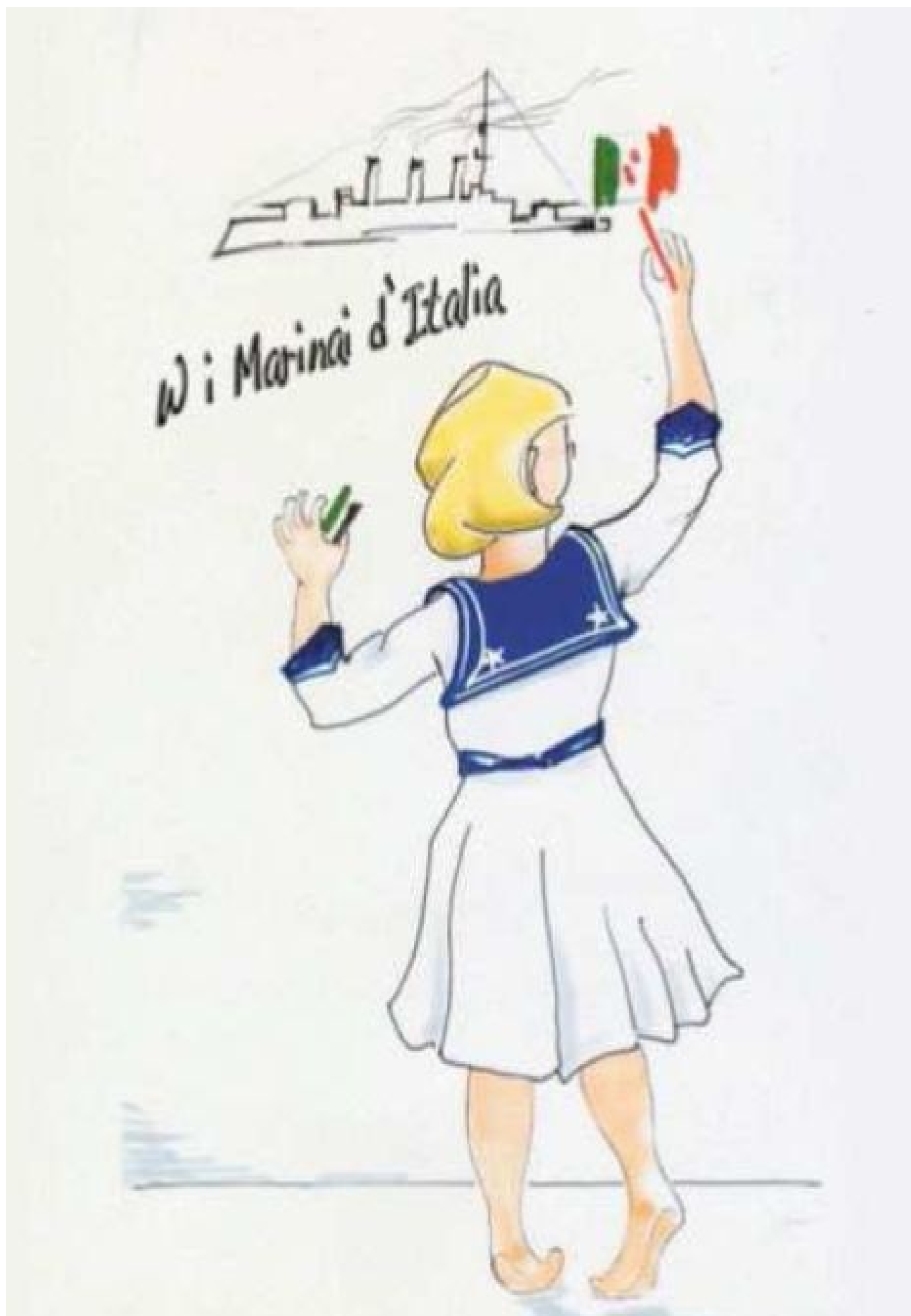


WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

**THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT**

**COME PLAY
WITH US!**







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



THE SUPER JOLLY STATION

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

WORLD WAR FIRST

17WW1

AWARD

REGIA
MARINA



AWARD

R E G I A M A R I N A



JOLLY STATIONS

IQ0RU IQ1YY IQ3GA IQ7UJ IQ7TA
IQ7QN IQ8XS IQ9MQ IQ9ZI

RADIO CONTEST IS THE REALITY OF THE NAVAL GAME

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

IL DIPLOMA DELLA REGIA MARINA NELLA GRANDE GUERRA

di Alberto Mattei, IT9MRM Coordinatore Nazionale

I DIPLOMI ASSEGNATI

(aggiornato al 18/03/2018)



Nr.	Nominativo	Nome e Cognome	Data
001	I1PJK	Maurizio Coroli	20.01.2018
002	9A1AA	Ivo Novak	20.01.2018
003	IK5TBI	Emilio Fedeli	22.01.2018
004	IZ8ITT	Antonello Libertucci	29.01.2018
005	IK2SOE	Andrea Roncagli	23.02.2018
006	I3VAD	Giancarlo Scarpa	26.02.2018
007	DH5WB	Wilfried Besig	26.02.2018
008	R7RL	Vladislav Lutsyuk	01.03.2018
009	IZ1CLA	Sauro Tonelli	06.03.2018
010	I2QIL	Antonio Di Pietro	06.03.2018



Nr.	Nominativo	Nome e Cognome	Data
001	I1PJK	Maurizio Coroli	20.01.2018
002	9A1AA	Ivo Novak	20.01.2018
003	IK5TBI	Emilio Fedeli	22.01.2018
004	IZ8ITT	Antonello Libertucci	29.01.2018
005	R7RL	Vladislav Lutsyuk	01.03.2018
006	IZ1CLA	Sauro Tonelli	06.03.2018
007	IK2SOE	Andrea Roncagli	06.03.2018
008	I2QIL	Antonio Di Pietro	06.03.2018



Nr.	Nominativo	Nome e Cognome	Data
001	IZ8ITT	Antonello Libertucci	29.01.2018
002	9A1AA	Ivo Novak	16.02.2018
003	IK5TBI	Emilio Fedeli	18.02.2018
004	I1PJK	Maurizio Coroli	23.02.2018
005	R7RL	Vladislav Lutsyuk	01.03.2018
006	IZ1CLA	Sauro Tonelli	06.03.2018
007	I2QIL	Antonio Di Pietro	06.03.2018



Nr.	Nominativo	Nome e Cognome	Data
001	IZ8ITT	Antonello Libertucci	13.02.2018



*"La nota che facevo trasmettere in italiano e francese, talvolta anche in inglese, diceva così: **SOS Italia. Nobile. Sui ghiacci presso l'isola di Foyn, 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 Città di Milano e la spedizione al Polo Nord.

[] i contatti/ascolti con la stazione rievocativa **II1-IGJ** (Nave da supporto telegrafico "Città 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 **II1AIT** (Airship ITALIA Nobile) 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 **II1-ITR** (Tenda Rossa)

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

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

- durante tutto il periodo possono essere previsti altri nominativi speciali rievocativi.
- i diplomi sono di tre tipi : Bronzo - Argento - Oro
- al fine di ottenere il diploma - Bronzo, dovranno essere collegate almeno DUE stazioni speciali;
- al fine di ottenere il diploma - Argento, dovranno essere collegate almeno QUATTRO stazioni speciali;
- al fine di ottenere il diploma - Oro, dovranno essere collegate almeno SEI stazioni speciali;
- per ottenere la PLAQUE, dovranno essere collegate almeno OTTO stazioni speciali;
- 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;

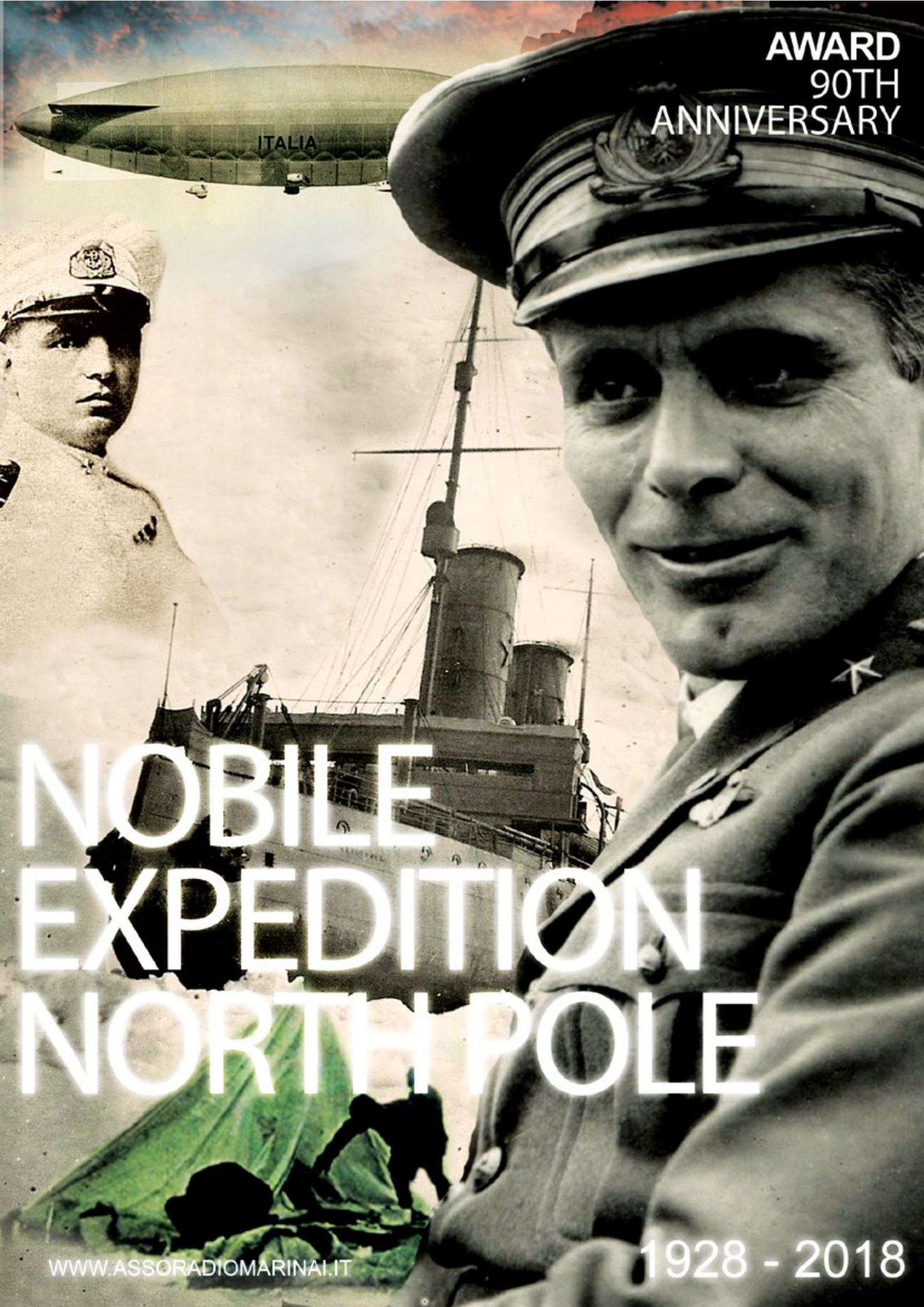
- il diploma sarà inviato gratuitamente nella sola forma elettronica (JPG);
- per la richiesta della **PLAQUE** è prevista una somma forfettaria di **Euro 35** (comprensivo di spese di spedizioni).
- Award Manager dell'evento, è:
IT9MRM - Alberto Mattei email: it9mrm@hotmail.com
- tutte le comunicazioni 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
II1ITR		IZ1ETD
IB2RT		I2MYF
RJ1O		RZ1O
R1LK		RV1AQ
OL9ØITALIA		OK1ZKR
OK1KLV		OK1DOM



AWARD
90TH
ANNIVERSARY



NOBILE EXPEDITION NORTH POLE

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

1928 - 2018



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

Il 20.03.1928 è partita dal porto di La Spezia

Regia Nave Città di Milano



Per dare assistenza e aiuto alla spedizione Polare, fu richiesto alla Marina di dare il suo appoggio alla spedizione e, senza aver parte nell'organizzazione, né influire sullo sviluppo dell'impresa, la Marina doveva limitare il suo compito all'invio nell'Oceano Artico di una nave, per portarvi una ingente quantità di materiale ed a servire con i suoi alloggi, con i suoi mezzi e con le sue officine come base logistica alla spedizione e come stazione di coordinamento e di transito delle comunicazioni radiotelegrafiche e postali. Naturalmente nessuno dei bastimenti esistenti era stato costruito per un simile impiego, e quando la scelta cadde sulla nave posa-cavi Città di Milano, fu necessario rinforzare alcune strutture dello scafo per renderlo atto a resistere alla pressione del ghiaccio. Furono imbarcate 4.500 bombole di idrogeno, materiale telegrafico e tutto ciò che sarebbe dovuto servire per affrontare con successo la spedizione.

Imbarcarono inoltre di passaggio, parte in Italia e parte in Norvegia, operai per la manutenzione degli strumenti, operatori topografici e cinematografici, tecnici dell'aeronautica e qualche scienziato italiano e

straniero. Sotto il comando del Capitano di Fregata Giuseppe Romagna, la Città di Milano salpò da La Spezia il 20 marzo, giunse il 27 a Gibilterra, quindi stazionò per rifornimenti a Plymouth dal 3 al 7 aprile, a Bergen dall'11 al 18, e giunse infine a Tromsø il 22. Da qui ripartì il 28 aprile e raggiunse, il 2 maggio, la Baia del Re scelta come base operativa.

La nave, bloccata a causa dello spesso ghiaccio che ne impediva la prosecuzione, giunse a circa un migliaio di metri dalla testata del pontile per l'attracco, e gli uomini dovettero scaricare e trasportare così 200 tonnellate di materiale a mano, operazione che richiese 25 giorni di lavoro.

Nelle pagine a seguire, grazie al Sig. Antonio Ventre direttore del Museo Nobile di Lauro, ci ha fornito questo documento della Regia Marina eccezionale. E' la lettera con cui vengono impartiti gli ordini di operazioni al Comandante della Nave.

Movimentazione della Città di Milano durante la spedizione polare		
	partenza	arrivo
La Spezia		20.03.1928
Gibilterra	27.03.1928	28.03.1928
Plymouth	03.04.1928	07.04.1928
Bergen	11.04.1928	18.04.1928
Tromsø	22.04.1928	28.04.1928
Baia del Re (Finlandia)	02.05.1928	07.05.1928
Movimentazione della Città di Milano durante la spedizione polare		
	partenza	arrivo
Baia del Re	07.05.1928	08.05.1928
Baia del Re	08.05.1928	09.05.1928
Baia del Re	09.05.1928	10.05.1928
Baia del Re	10.05.1928	11.05.1928
Baia del Re	11.05.1928	12.05.1928
Baia del Re	12.05.1928	13.05.1928
Baia del Re	13.05.1928	14.05.1928
Baia del Re	14.05.1928	15.05.1928
Baia del Re	15.05.1928	16.05.1928
Baia del Re	16.05.1928	17.05.1928
Baia del Re	17.05.1928	18.05.1928
Baia del Re	18.05.1928	19.05.1928
Baia del Re	19.05.1928	20.05.1928
Baia del Re	20.05.1928	21.05.1928
Baia del Re	21.05.1928	22.05.1928
Baia del Re	22.05.1928	23.05.1928
Baia del Re	23.05.1928	24.05.1928
Baia del Re	24.05.1928	25.05.1928
Baia del Re	25.05.1928	26.05.1928
Baia del Re	26.05.1928	27.05.1928
Baia del Re	27.05.1928	28.05.1928
Baia del Re	28.05.1928	29.05.1928
Baia del Re	29.05.1928	30.05.1928
Baia del Re	30.05.1928	31.05.1928
Baia del Re	31.05.1928	01.06.1928
Baia del Re	01.06.1928	02.06.1928
Baia del Re	02.06.1928	03.06.1928
Baia del Re	03.06.1928	04.06.1928
Baia del Re	04.06.1928	05.06.1928
Baia del Re	05.06.1928	06.06.1928
Baia del Re	06.06.1928	07.06.1928
Baia del Re	07.06.1928	08.06.1928
Baia del Re	08.06.1928	09.06.1928
Baia del Re	09.06.1928	10.06.1928
Baia del Re	10.06.1928	11.06.1928
Baia del Re	11.06.1928	12.06.1928
Baia del Re	12.06.1928	13.06.1928
Baia del Re	13.06.1928	14.06.1928
Baia del Re	14.06.1928	15.06.1928
Baia del Re	15.06.1928	16.06.1928
Baia del Re	16.06.1928	17.06.1928
Baia del Re	17.06.1928	18.06.1928
Baia del Re	18.06.1928	19.06.1928
Baia del Re	19.06.1928	20.06.1928
Baia del Re	20.06.1928	21.06.1928
Baia del Re	21.06.1928	22.06.1928
Baia del Re	22.06.1928	23.06.1928
Baia del Re	23.06.1928	24.06.1928
Baia del Re	24.06.1928	25.06.1928
Baia del Re	25.06.1928	26.06.1928
Baia del Re	26.06.1928	27.06.1928
Baia del Re	27.06.1928	28.06.1928
Baia del Re	28.06.1928	29.06.1928
Baia del Re	29.06.1928	30.06.1928
Baia del Re	30.06.1928	01.07.1928
Baia del Re	01.07.1928	02.07.1928
Baia del Re	02.07.1928	03.07.1928
Baia del Re	03.07.1928	04.07.1928
Baia del Re	04.07.1928	05.07.1928
Baia del Re	05.07.1928	06.07.1928
Baia del Re	06.07.1928	07.07.1928
Baia del Re	07.07.1928	08.07.1928
Baia del Re	08.07.1928	09.07.1928
Baia del Re	09.07.1928	10.07.1928
Baia del Re	10.07.1928	11.07.1928
Baia del Re	11.07.1928	12.07.1928
Baia del Re	12.07.1928	13.07.1928
Baia del Re	13.07.1928	14.07.1928
Baia del Re	14.07.1928	15.07.1928
Baia del Re	15.07.1928	16.07.1928
Baia del Re	16.07.1928	17.07.1928
Baia del Re	17.07.1928	18.07.1928
Baia del Re	18.07.1928	19.07.1928
Baia del Re	19.07.1928	20.07.1928
Baia del Re	20.07.1928	21.07.1928
Baia del Re	21.07.1928	22.07.1928
Baia del Re	22.07.1928	23.07.1928
Baia del Re	23.07.1928	24.07.1928
Baia del Re	24.07.1928	25.07.1928
Baia del Re	25.07.1928	26.07.1928
Baia del Re	26.07.1928	27.07.1928
Baia del Re	27.07.1928	28.07.1928
Baia del Re	28.07.1928	29.07.1928
Baia del Re	29.07.1928	30.07.1928
Baia del Re	30.07.1928	31.07.1928
Baia del Re	31.07.1928	01.08.1928
Baia del Re	01.08.1928	02.08.1928
Baia del Re	02.08.1928	03.08.1928
Baia del Re	03.08.1928	04.08.1928
Baia del Re	04.08.1928	05.08.1928
Baia del Re	05.08.1928	06.08.1928
Baia del Re	06.08.1928	07.08.1928
Baia del Re	07.08.1928	08.08.1928
Baia del Re	08.08.1928	09.08.1928
Baia del Re	09.08.1928	10.08.1928
Baia del Re	10.08.1928	11.08.1928
Baia del Re	11.08.1928	12.08.1928
Baia del Re	12.08.1928	13.08.1928
Baia del Re	13.08.1928	14.08.1928
Baia del Re	14.08.1928	15.08.1928
Baia del Re	15.08.1928	16.08.1928
Baia del Re	16.08.1928	17.08.1928
Baia del Re	17.08.1928	18.08.1928
Baia del Re	18.08.1928	19.08.1928
Baia del Re	19.08.1928	20.08.1928
Baia del Re	20.08.1928	21.08.1928
Baia del Re	21.08.1928	22.08.1928
Baia del Re	22.08.1928	23.08.1928
Baia del Re	23.08.1928	24.08.1928
Baia del Re	24.08.1928	25.08.1928
Baia del Re	25.08.1928	26.08.1928
Baia del Re	26.08.1928	27.08.1928
Baia del Re	27.08.1928	28.08.1928
Baia del Re	28.08.1928	29.08.1928
Baia del Re	29.08.1928	30.08.1928
Baia del Re	30.08.1928	31.08.1928
Baia del Re	31.08.1928	01.09.1928
Baia del Re	01.09.1928	02.09.1928
Baia del Re	02.09.1928	03.09.1928
Baia del Re	03.09.1928	04.09.1928
Baia del Re	04.09.1928	05.09.1928
Baia del Re	05.09.1928	06.09.1928
Baia del Re	06.09.1928	07.09.1928
Baia del Re	07.09.1928	08.09.1928
Baia del Re	08.09.1928	09.09.1928
Baia del Re	09.09.1928	10.09.1928
Baia del Re	10.09.1928	11.09.1928
Baia del Re	11.09.1928	12.09.1928
Baia del Re	12.09.1928	13.09.1928
Baia del Re	13.09.1928	14.09.1928
Baia del Re	14.09.1928	15.09.1928
Baia del Re	15.09.1928	16.09.1928
Baia del Re	16.09.1928	17.09.1928
Baia del Re	17.09.1928	18.09.1928
Baia del Re	18.09.1928	19.09.1928
Baia del Re	19.09.1928	20.09.1928
Baia del Re	20.09.1928	21.09.1928
Baia del Re	21.09.1928	22.09.1928
Baia del Re	22.09.1928	23.09.1928
Baia del Re	23.09.1928	24.09.1928
Baia del Re	24.09.1928	25.09.1928
Baia del Re	25.09.1928	26.09.1928
Baia del Re	26.09.1928	27.09.1928
Baia del Re	27.09.1928	28.09.1928
Baia del Re	28.09.1928	29.09.1928
Baia del Re	29.09.1928	30.09.1928
Baia del Re	30.09.1928	01.10.1928
Baia del Re	01.10.1928	02.10.1928
Baia del Re	02.10.1928	03.10.1928
Baia del Re	03.10.1928	04.10.1928
Baia del Re	04.10.1928	05.10.1928
Baia del Re	05.10.1928	06.10.1928
Baia del Re	06.10.1928	07.10.1928
Baia del Re	07.10.1928	08.10.1928
Baia del Re	08.10.1928	09.10.1928
Baia del Re	09.10.1928	10.10.1928
Baia del Re	10.10.1928	11.10.1928
Baia del Re	11.10.1928	12.10.1928
Baia del Re	12.10.1928	13.10.1928
Baia del Re	13.10.1928	14.10.1928
Baia del Re	14.10.1928	15.10.1928
Baia del Re	15.10.1928	16.10.1928
Baia del Re	16.10.1928	17.10.1928
Baia del Re	17.10.1928	18.10.1928
Baia del Re	18.10.1928	19.10.1928
Baia del Re	19.10.1928	20.10.1928
Baia del Re	20.10.1928	21.10.1928
Baia del Re	21.10.1928	22.10.1928
Baia del Re	22.10.1928	23.10.1928
Baia del Re	23.10.1928	24.10.1928
Baia del Re	24.10.1928	25.10.1928
Baia del Re	25.10.1928	26.10.1928
Baia del Re	26.10.1928	27.10.1928
Baia del Re	27.10.1928	28.10.1928
Baia del Re	28.10.1928	29.10.1928
Baia del Re	29.10.1928	30.10.1928
Baia del Re	30.10.1928	31.10.1928
Baia del Re	31.10.1928	01.11.1928
Baia del Re	01.11.1928	02.11.1928
Baia del Re	02.11.1928	03.11.1928
Baia del Re	03.11.1928	04.11.1928
Baia del Re	04.11.1928	05.11.1928
Baia del Re	05.11.1928	06.11.1928
Baia del Re	06.11.1928	07.11.1928
Baia del Re	07.11.1928	08.11.1928
Baia del Re	08.11.1928	09.11.1928
Baia del Re	09.11.1928	10.11.1928
Baia del Re	10.11.1928	11.11.1928
Baia del Re	11.11.1928	12.11.1928
Baia del Re	12.11.1928	13.11.1928
Baia del Re	13.11.1928	14.11.1928
Baia del Re	14.11.1928	15.11.1928
Baia del Re	15.11.1928	16.11.1928
Baia del Re	16.11.1928	17.11.1928
Baia del Re	17.11.1928	18.11.1928
Baia del Re	18.11.1928	19.11.1928
Baia del Re	19.11.1928	20.11.1928
Baia del Re	20.11.1928	21.11.1928
Baia del Re	21.11.1928	22.11.1928
Baia del Re	22.11.1928	23.11.1928
Baia del Re	23.11.1928	24.11.1928
Baia del Re	24.11.1928	25.11.1928
Baia del Re	25.11.1928	26.11.1928
Baia del Re	26.11.1928	27.11.1928
Baia del Re	27.11.1928	28.11.1928
Baia del Re	28.11.1928	29.11.1928
Baia del Re	29.11.1928	30.11.1928
Baia del Re	30.11.1928	01.12.1928
Baia del Re	01.12.1928	02.12.1928
Baia del Re	02.12.1928	03.12.1928
Baia del Re	03.12.1928	04.12.1928
Baia del Re	04.12.1928	05.12.1928
Baia del Re	05.12.1928	06.12.1928
Baia del Re	06.12.1928	07.12.1928
Baia del Re	07.12.1928	08.12.1928
Baia del Re	08.12.1928	09.12.1928
Baia del Re	09.12.1928	10.12.1928
Baia del Re	10.12.1928	11.12.1928
Baia del Re	11.12.1928	12.12.1928
Baia del Re	12.12.1928	13.12.1928
Baia del Re	13.12.1928	14.12.1928
Baia del Re	14.12.1928	15.12.1928
Baia del Re	15.12.1928	16.12.1928
Baia del Re	16.12.1928	17.12.1928
Baia del Re	17.12.1928	18.12.1928
Baia del Re	18.12.1928	19.12.1928
Baia del Re	19.12.1928	20.12.1928
Baia del Re	20.12.1928	21.12.1928
Baia del Re	21.12.1928	22.12.1928
Baia del Re	22.12.1928	23.12.1928
Baia del Re	23.12.1928	24.12.1928
Baia del Re	24.12.1928	25.12.1928
Baia del Re	25.12.1928	26.12.1928
Baia del Re	26.12.1928	27.12.1928
Baia del Re	27.12.1928	28.12.1928
Baia del Re	28.12.1928	29.12.1928
Baia del Re	29.12.1928	30.12.1928
Baia del Re	30.12.1928	31.12.1928
Baia del Re	31.12.1928	01.01.1929
Baia del Re	01.01.1929	02.01.1929
Baia del Re	02.01.1929	03.01.1929
Baia del Re	03.01.1929	04.01.1929
Baia del Re	04.01.1929	05.01.1929
Baia del Re	05.01.1929	06.01.1929

980



Roma, addì 16 marzo 1928 - VI

ANNO VI°

Ministero della Marina

DIREZIONE GENERALE
DEL PERSONALE E DEI SERVIZI MILITARI

Divisione UFF. NAV. Sez. NAVIGLIO

N. di prot. 4385 *Allegato*AL COMANDO DELLA R^a NAVE "CITTA' DI MILANO"
AL COMANDO MILITARE MARITTIMO DI LA SPEZIA
ALLA DIREZIONE ISTITUTO IDROGRAFICO - GENOVA

e per conoscenza:

AL COMANDO IN CAPO DIPARTIMENTO ALTO TIRRENO
LA SPEZIAAL GENERALE GENIO AR. NOBILE UMBERTO*Risposta al Foglio del*
*Div. Sez.*R O M A~~OGGETTO~~ ARGOMENTO: Istruzioni.-1°) ITINERARIO -

La R^a Nave "CITTA' DI MILANO", appena completato l'imbarco di tutti i materiali che sono stati assegnati per la spedizione artica, partirà da La Spezia per lo Spitzberg il 19 corrente salvo ordini in contrario.

Per i rifornimenti indispensabili di acqua, carbone e viveri freschi la S.V. è autorizzata a toccare Gibilterra, Portland, Bergen e Tromso. Da Bergen la S.V. valendosi del nostro Addetto Navale, prenderà accordi con Enti Norvegesi per completare la raccolta di notizie e documenti utili alla spedizione.

La S.V., in relazione a quanto sopra rimetta un preventivo delle fermate onde poter regolare il servizio postale.

Il carattere di questa spedizione è principalmente quello di assistenza all'esplorazione aerea che il Generale NOBILE farà della calotta polare artica con Dirigibile "ITALIA" dalla base di King's Bay.

A tale scopo, lasciato Bergen, la S.V. si recherà a Tromso ove imbarcherà un pilota pratico dei ghiacci (a tale proposito ed in tempo V.S. interessi il nostro Addetto Navale per la scelta di un buon pilota a Tromso) e attenderà le notizie sull'andamento e sul regime dei ghiacci stessi allo Spitzberg, prima di partire a quella volta.

2°) PERMANENZA ALLA KING'S BAY -

Giunto a King's Bay la S.V. provvederà allo sbarco dei materiali

.../...

Si prega di notare per ogni lettera un solo argomento e indicare nella risposta il N. di protocollo e la Divisione a cui si risponde.

della spedizione, e specialmente allo sbarco delle bombole di idrogeno, allestendo tutti i mezzi e tutte le provvidenze per l'arrivo del dirigibile.

Alla King's Bay la S.V. si tratterrà tutto il tempo necessario alla esplorazione predetta, che, naturalmente, avrà termine prima dell'epoca in cui la permanenza della nave nella baia possa risultare non sicura e la traversata di ritorno impedita dai ghiacci.

3°) SERVIZIO DELLA NAVE -

La Nave è stata concessa al Generale NOBILE quale base della sua esplorazione e pertanto la S.V. dovrà con tutti i mezzi materiali e con tutto il personale disponibile dai servizi essenziali della nave, concorrere alla riuscita dell'impresa.

Per quanto concerne la nave la S.V. sarà l'unico arbitro delle possibilità di impiego nei riguardi nautici, tenendo presente che la nave stessa, pur avendo speciali requisiti, non è fatta per superare tutte le difficoltà che possono dipendere dallo stato dei ghiacci.

4°) PERSONALE DI PASSAGGIO -

La S.V. avrà alle sue dirette dipendenze, imbarcati di passaggio a bordo, un gruppo di alpini composto da 1 Ufficiale e 8 soldati, nonchè un gruppo di 3 Universitari della "S.U.C.A.I." per i quali ultimi allego istruzioni a parte.

Il personale militare e civile dell'Aeronautica (V. foglio 679 del 28/2 di codesto Comando) che prenderà imbarco di passaggio, sarà, a terra, a disposizione del Generale NOBILE e così pure durante l'imbarco, per tutto quanto non interferisce colla vita di bordo.

Detto personale e i Professori Italiani e stranieri che pure potranno prendere imbarco sulla "CITTA' DI MILANO" avranno tutti la dipendenza disciplinare dovuta al Comando della Nave : durante i lavori a terra la S.V. dovrà coordinare e soddisfare le varie esigenze secondo i suoi personali criteri quale Comandante della Nave e Direttore dei lavori stessi.

5°) LAVORI IDROGRAFICI E RICERCHE SCIENTIFICHE -

Durante la permanenza della Nave alla King's Bay, e subordinatamente allo scopo principale che resta sempre quello di assistenza

alla esplorazione aerea, la S.V. svolgerà collo Stato Maggiore e coll'equipaggio il programma di lavori idrografici e di ricerche scientifiche che mi è stato trasmesso col foglio N° 702 del 29/2 e che approvo.

6°) SERVIZIO AMMINISTRATIVO -

1) Servizi Mense -

Il personale di passaggio, sia militare che civile, sarà suddiviso alle varie mense di bordo (Comandante, Ufficiali, Sottufficiali) attenendosi alle seguenti norme di massima :

- a) Mensa Comandante - Gli Ufficiali aventi grado od anzianità di grado superiore a quella del Comandante in 2° di bordo, e coloro fra il personale civile che per criteri di equiparazione sono in condizioni analoghe.
- b) Mensa Ufficiali - Gli Ufficiali aventi grado od anzianità di grado inferiore a quella del Comandante in 2°, i capitecnici R.M. e R.Aeronautica, e coloro fra il personale civile, avente rango di Ufficiale, che non sono nelle condizioni del comma a).
- c) Mensa Sottufficiali - I sottufficiali di passaggio e coloro fra il personale civile che hanno tale equiparazione o che è loro assegnata, agli effetti del vitto, dal Comando di bordo.

Il personale che non fa parte dello Stato Maggiore e dell'equipaggio della Nave dovrà essere considerato di passaggio a norma del vigente "regolamento sul servizio delle RR. Navi"; per esso dovranno essere compilati distinti statini mensili dai quali dovranno risultare le spese sostenute da codesto Comando per il vitto. Detti statini dovranno essere trasmessi a questo Ministero che si riserva decidere l'imputazione delle spese.

2) Competenze -

Sono state impartite le opportune disposizioni per le competenze del personale della R^a Marina imbarcato a bordo.

Per quanto riguarda il personale della R^a Marina facente parte dell'equipaggio del dirigibile saranno impartite disposizioni non appena fissati gli accordi in corso con la R^a Aeronautica.

Tranne il servizio mensa di cui sono state più sopra fissate

le norme resta inteso che la R^e Nave "CITTA' DI MILANO" non amministrerà nè personale militare nè civile appartenente ad altre Amministrazioni e non corrisponderà quindi a questi alcuna indennità nè anticipi tranne in quei casi eccezionali che si lasciano al giudizio di V.S.

7°) NORME PER IL SERVIZIO R.T.-

La R^e Nave "CITTA" DI MILANO" dal momento in cui lascerà La Spezia, sarà chiamata col suo nominativo R.T. commerciale internazionale (I G J) ed analogamente tale nominativo dovrà essere impiegato dalla "CITTA' DI MILANO" stessa.

La R^e Nave "CITTA' DI MILANO" si atterrà per l'ascolto, alle norme stabilite dalla pag. 7 dell'orario in vigore (S.M. 56 RR). Il traffico sarà fatto su onda 2250 direttamente fra Roma I D O e la R^e Nave "CITTA' DI MILANO".

La "CITTA' DI MILANO" si atterrà alle norme stabilite a pag. 28 della S.M. 56 RR, riguardanti i bollettini emessi da Roma I D O su onda 10750 e su onda 32, in coda ai quali la predetta Radio potrà lanciare anche telegrammi diretti alla "CITTA' DI MILANO".

La "CITTA' DI MILANO" dovrà inoltre attenersi a quanto prescritto a pag. XXXVII nei riguardi del servizio su onde corte fra Roma I D O e le RR. Navi (ore 1915 T.M.G.).

Si fa presente che fino a quando la "CITTA" DI MILANO" sarà in Mediterraneo, Radio Roma I D O risponderà con onda 55 c; quando la predetta nave sarà fuori Mediterraneo, Radio Roma risponderà con onda 32 c.

Durante l'appuntamento giornaliero di cui sopra (onda corta ore 1915 T.M.G.), saranno successivamente presi diretti accordi fra la "CITTA' DI MILANO" e Roma I D O per stabilire le migliori onde corte da impiegarsi e relativi orari, allo scopo di assicurare nel miglior modo le comunicazioni, man mano che la predetta nave si avvicinerà alle coste norvegesi e successivamente allo Spitezberg

8°) UNIVERSITARI DELLA S.U.C.A.I. -

E' autorizzato l'imbarco di passaggio su codesta nave di 3 Uni-

versitari della S.U.C.A.I.

Essi saranno considerati come militarizzati e perciò sottoposti alla disciplina militare di bordo con l'equiparazione ad aspirante; dovranno essere utilizzati per il servizio di bordo in quegli incarichi come il servizio della rotta e quello E. od R.T., ove possono rendere utili servizi acquistando nello stesso tempo buona conoscenza dei servizi tecnici di bordo.

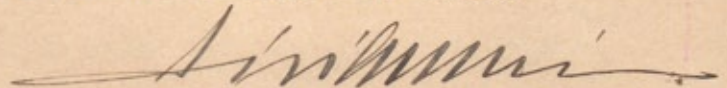
Essendo i Sucaini abili alpinisti e sciatori, essi potranno essere aggregati alle spedizioni geodetiche che avranno luogo alla King Bay.

Le necessità dell'allenamento da parte loro ad ascensioni su ghiacciai come preparazione alla spedizione in India non dovrà interferire con gli altri compiti assegnati alla Nave nè costituire perciò difficoltà al Comando di Bordo.

Nei riguardi della mensa essi faranno parte della mensa Ufficiale e per le loro spese di vitto valgono le norme di cui al capo "Servizio Amministrativo".

9°) Il Comando della R^a Nave "CITTA' DI MILANO" accusi ricevuta.-

IL SOTTOSEGRETARIO DI STATO



III TROFEO ANTICA CALES

di Alberto Mattei - IT9MRM - Coordinatore Nazionale e Award Manager

TERZO TROFEO ANTICA CALES

L'Associazione Radioamatori Marinai Italiani sezione di Calvi Risorta promuove il terzo trofeo "Antica Cales". Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo.

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 20 maggio 2018 (06:00 UTC) e si concluderà il 27 maggio 2018 (23.59 UTC).

PARTECIPAZIONE

Sezione ARMI di Calvi Risorta:

IU8CEU - IK8FIQ - IZ8XXE - IU8FRE - IU8EQF - IU8FUL - IZ8GNN - IK2GPQ - IZ8QMS - IU8FRF - IZ8DFO - IU8AEY - IU8FSU

Stazione Jolly: **IQ8XS**

Partecipano tutte le stazioni iscritte all'ARMI (identificarsi con il MI)

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

Tutte le stazioni della sezione ARMI di Calvi Risorta NON competono ne' per il Diploma ne' per le classifiche, ma riceveranno uno speciale attestato di partecipazione.

REGOLE PER I QSO

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

la chiamata sarà

- SSB : "CQ 3° Trofeo Antica Cales de..."
- CW : "CQ 3° Trophy Old Cales de..."
- DIGI: "CQ 3° Trophy Old Cales de..."

Ogni Stazione potrà essere collegata più volte al giorno, ma solo in modi di emissione e bande differenti (esempio: IU8CEU può essere collegato lo stesso giorno in: 20ssb, 20digi, 20cw, 40ssb, 40digi, 40cw, 80ssb, 80digi, 80cw), per tutto il periodo della gara.

Resta a discrezione della stazione di procedere o meno al cambio banda/modo se richiesto.

Ogni stazione si impegnerà a GARANTIRE ALMENO 10 MINUTI DI ATTIVITA' per ogni cambio banda/modo.

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

Non è consentito l'uso di auto segnalazioni (autospots) sul Cluster.

PUNTI PER QSO/HRD

- Tutte le stazioni ARMI: **2 punti**
- Stazioni di Calvi Risorta: **5 punti**
- IQ8XS: Stazione Jolly - **15 punti**

PUNTI DIPLOMA

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

Stazioni italiane: **100 punti**

Stazioni europee e extraeuropee: **50 punti**

LOG DI STAZIONE

Il Log dovrà essere compilato correttamente solo con i dati comunicati dall'Attivatore, cioè: banda e/o frequenza, modo, giorno, ora, punti e inviato all'Award Manager Nazionale e-mail: it9mrm@gmail.com

L'attestato di partecipazione sarà inviato gratuitamente nei formati PDF o JPG a chi ne farà richiesta scritta all'award manager allegando il log dei collegamenti.

Inoltre, chi intende ricevere il Diploma speciale in "CARTONCINO" deve inviare oltre al Log dei collegamenti (in formato ADIF) anche la copia del versamento di € 10,00 come spese forfettarie per la stampa e le spese di spedizione.

Award Manager Nazioanale - Alberto Mattei, IT9MRM: indirizzo email it9mrm@gmail.com

Per l'invio del contributo potete utilizzare le seguenti

- Postepay n° 4023 6006 4594 6759 intestato a Mattei Alberto CF: MTTLRT63L22I535Z oppure
- con versamento tramite Paypal all'indirizzo: it9mrm@gmail.com
- con versamento tramite conto corrente bancario: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta

Ricordarsi sempre di scrivere i propri dati personali con indirizzo se si vuol ricevere il Diploma in CARTONCINO.

La data termine per ricevere i Log di stazione del 3° Trofeo Antica Cales è il 30 giugno 2018, verrà considerata valida la data dell'email, per tutti i log che saranno inviati dopo il tempo termine sarà possibile, a discrezione dell'Award manager, ricevere il diploma rimanendo comunque fuori dalle classifiche.

CLASSIFICHE E PREMI

Verranno premiati con una coppa ed uno speciale diploma in pergamena il 1° Classificato che avrà conseguito più punti, al 2° ed al 3° classificato andrà un diploma speciale in pergamena.

il 1° classificato SWL riceverà un diploma speciale in pergamena.

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

I premi saranno consegnati all'indirizzo personale del Vincitore.

DEROGHE

Resta facoltà della sezione ARMI di Calvi Risorta - IQ8XS - DEROGARE al regolamento qualora vi siano eventi di forza maggiore che impediscano il corretto svolgimento della manifestazione, tale deroga sarà insindacabile, e in nessun modo altererà la classifica finale.

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

NOTE CONCLUSIVE

Tutto quanto non espressamente indicato nel presente regolamento, le integrazioni e informazioni supplementari che dovessero rendersi necessarie, per lo svolgimento dell'attività, potete servirvi della e-mail di sezione armicalvirisorta@gmail.com tramite la quale potranno anche essere richiesti chiarimenti sulle operazioni schedate.

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

Il presente Regolamento è stato scritto e redatto dall'Award Manager Nazionale per conto della Sezione ARMI di Calvi Risorta - IQ8XS



ATTESTATO DI PARTECIPAZIONE



DIPLOMA

GADGET'S



capi di abbigliamento originali
MADE IN ITALY

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

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

www.assoradiomarinai.it
info@assoradiomarinai.it

ARMI GADGET & CLOTHING



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

by **NICO'S**

**OFFICIAL
ARMI
STORE**





*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

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**

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



QSL IT9EJW
PRINTING
www.printed.it





Marina Militare
Collezione orologi



Memphis Belle
MILITARY WATCHES FOR PROFESSIONALS



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

**MADE IN
ITALY**
PRODUCT



DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com



LO STRANO BARRATO

Il COASTAL è sempre un evento nazionale che attira molti radioamatori, sia italiani che esteri. Quest'anno la competizione tra i team è stata veramente dura, in quanto si sono formati team numerosi e molto agguerriti. La regola di fatto prevede che i team non siano superiori a 6 operatori tutti della stessa zona e che possano trasmettere non più di tre operatori per ogni modalità al giorno, ovvero uno in fonìa, uno al tasto (grafia) e l'altro nei modi digitali. Giusto per ricordare, i nominativi rievocano le stazioni costiere della Marina Militare di cui ancora alcuni sono efficienti, per esempio Roma (IDR), Cagliari (IDP), Taranto (ICT) ecc. Mentre alcuni sono stati dismessi Maritele Palombara (IGJ) adesso assorbita da Maritele Augusta, Messina (ICF), Napoli (ICN), Gaeta (IGU), ecc.

Quest'anno abbiamo stravolto un po' il regolamento delle COSTIERE, dando la possibilità ad alcuni operatori di operare il nominativo speciale da altro luogo utilizzando il "BARRATO". Molto anomalo nel sistema TLC della Marina Militare

ma vista la scarsa propagazione abbiamo dato la facoltà anche ad altri operatori che ci hanno chiesto di potersi "divertire" col nominativo speciale. Questo NON SARA' UNA REGOLA, che inseriremo nelle prossime edizioni, ma è stato una prova nel grande circuito delle comunicazioni.

Un altro grande stravolgimento è stato fatto nella modalità digitale; se vi ricordate nelle edizioni precedenti la modalità PSK era esclusivamente il modo PSK-31. Molte segnalazioni di operatori che trafficavano nei modi digitali ci hanno riferito che non tutti operavano in questo genere di modalità molto lenta, ma optavano per il PSK-63 e PSK-125 molto più veloci del PSK-31. Quindi abbiamo optato di eliminare il tipo di velocità indicando genericamente PSK dando la possibilità a chiunque di poter operare sia in 31 che in 63 o 125. Inoltre da quest'anno abbiamo inserito il nuovo metodo di comunicazione FT8 per dare più possibilità ai neofiti dei modi digitali di praticare anche una nuova modalità di emissione. Capisco la perplessi-

tà di tanti OM che non vedono di buon occhio questo sistema, ma sono convinto che chi opera nelle comunicazioni deve essere aperto a tutti i tipi di "telecomunicazioni". Questo è una prima regola che insegnano negli istituti TLC soprattutto alle Scuole Sottufficiali della M.M. o a STELMILIT Chiavari ove si formano i nuovi esperti in telecomunicazioni.

Ecco scoperte le nuove strategie di questo diploma che oramai è un appuntamento atteso da tutti.

Il contest è terminato ormai da poche ore e con questo mio scritto volevo ringraziare tutti gli operatori dei team delle stazioni costiere, che hanno dato veramente l'anima ed il cuore per dare prestigio, ancor di più, a questo award e all'ARMI. Un grazie a tutti i membri che nei ritagli del tempo libero e dagli impegni famigliari si sono prodigati nel chiamare e dare punti a tutti gli INDIPENDENTI che sono stati veramente tanti. Grazie di cuore a tutti ed appuntamento alla prossima edizione che sarà dal 2 al 17 marzo 2019.





BULLETIN

ČESKÉHO RADIOKLUBU
MĚSÍČNÍK PRO RADIOAMATÉRY
ČÍSLO 3/2018

f e-mail: „crk@crk.cz“
WEB: <http://www.crk.cz>

Z domova

• **Ke kulatým a půlkulatým životním výročím blahopřejeme:**

OK1ATP OK1AKD OK1DGR OK1DPR OK1FKD OK1LPH OK1LL OK1MS OK1UQD OK2BPG OK2BTS OK2CPG OK2PCL OK2SSJ OK2SVS OK2VD OK2YP OK4OL

• **90. výročí vzducholodi Italia se blíží**

Letos uplyne 90 let od letu vzducholodi Italia na severní pól. Italská výprava měla ukázat nejen, že Italoové dokážou provést let v náročných podmínkách, ale měla přispět také k vědeckému výzkumu atmosférické elektricity a radioaktivitu v polární oblasti. K vědecké práci byl přizván český radiolog František Běhounek, známý u nás později jako spisovatel dobrodružných knih pro mládež a sci-fi.



Vzducholoď přiletěla na jaře roku 1928 na Spicberky, kde na ni čekal hangár v zátoce Kingsbay. Odtud podnikla tři cesty nad polárními krajinami. Při třetí z nich dosáhla severního pólu. Hrdý velitel výpravy, generál Umberto Nobile, zde nechal shodit kníž věnovaný papežem. Zpáteční let byl však provázen neštěstím. Vzducholoď se musela probíjet proti větru a usazovala se na ní námraza. Ventil otevřený kvůli snížení výšky už pravděpodobně nebylo možné kvůli námrazce zavřít. Vzducholoď narazila na led, přičemž se utrhla veletelská kabina s 9 muži posádky a jeden muž v motorové kabině po narázu zemřel.

Trošečníci se ocitli mezi ledovými krami s nedostatečným vybavením, neměli ani pořádnou obuv. Dva z nich měli zlomenou nohu. V prvních chvílích záviděl svým šesti kolegům, kteří byli odneseni s poškozenou vzducholodí. Uvnitř vzducholodi totiž zůstaly zásoby potravin, oblečení a další polární vymořiny. Jenže skupina na kře ledové měla rozhodující výhodu v tom, že měla krátkovlnnou vysílačku.

Tato vysílací stanice pracovala na vině přibližně 33 metrů, byla napájena akumulátory a ocitla se na palubě spíše náhodou pro případ nouze. Hlavní vysílačka vzducholodi Italia se nedala na kře ledové použít. Zřejmě byla poškozena nárázem, ale zásadním omezením bylo, že čerpal energii z pohybu vrtule při letu vzducholodi.

Radiotelegrafista Giuseppe Biagi již krátce po troskotání nastalí provizorní anténu a pustil se do volání SOS. Ostatní trošečníci napětě čekali okolo něj. Ale žádná odpověď nepřicházela. Biagi opsal volání několik dní bezvýsledně. Skupinu trošečníků ovládlo zklamání natolik, že se tři z nich vydali pěšky na Spicberky, aby přivedli pomoc. Švédský vědec Malmgren zaplatil tento pochod životem. Vysílačka však fungovala, jen bylo třeba, aby ji někdo uslyšel. Pomocná loď Citta di Milano, kotvíci u Spicberk, nouzově

Naštěstí tu byli radioamatéři a ti vysílání zaslechli. Existují zprávy, že nouzové volání zaslechli amatéři G5WQ a PA0APX. První, kterému uvěřili, byl však ruský radioamatér Nikolaj Schmidt v západě obci Vochma. Když se ukázalo, že je vysílání zbytek tak daleko, zbytnili sluch i na loď Citta di Milano a bylo navrženo pravidelné spojení.

Zachráni už věděli, kam zamířit. Na cestu se vydal ruský ledoborec Krasin a po strastiplné cestě mezi ledy dorazil k tzv. Červenému stanu trošečníků. Tak byla skupina s vysílačkou zachráněna, včetně Františka Běhouneka. Po cestě byli obrovskou náhodou objeveni také Italští odstožníci Mariano a Zappi, kteří se pokoušeli dojet k pevné zemi pěšky. Vrak vzducholodi Italia s šesti zbyvajících muži nebyl nikdy nalezen.

Italští radioamatéři nezapomínají na tuto expedici, jež předsedla nejen možnosti letecké techniky, ale i možnosti rádia. Roku 2015 vysílali pod značkou I1BRT (Biagi – Red Tent), přičemž použili repliku vysílačky z Červeného stanu. Roku 2016 navázali spojení s ostrovy Palmaria, poblíž přístavu La Spezia, s ledoborcem Krasin, který nyní kotví v Petrohradu. Akce se účastnil také Giuseppe Biagi, stejnojmenný vnuk telegrafisty ze vzducholodi Italia.

V letošním roce připravuje Associazione Radioamatori Marini Italiani (Společnost italských námořních radioamatérů) diplom pro radioamatéry a posluchače, kteří kontaktují (uslyší) upomínkové stanice v době od 20. března do 20. října 2018. Například stanice I1BRT připomene loď Citta di Milano. Stanice I1010D uctí památku vysílačky San Paolo „100“ na předměstí Říma, jehož vysílání trošečníci v Červeném stanu denně poslouchali. Blíží podmínky diplomu najdete [zde](#). V Itálii má také proběhnout setkání příbuzných účastníků výpravy vzducholodi Italia a další akce.

U nás se chystá přednáškový večer v Národním technickém muzeu v Praze ve středu 30. května 2018 od 17 hodin. O Běhounekových vědeckých výzkumech promluví astronom a popularizátor vědy dr. Jiří Grygar. O podmínkách šíření rádiových vln v době vysílání trošečníků z Červeného stanu pohovoří František Janda OK1KH. Blíží informace budou zveřejněny na [webu](#).

Vysílání pod zvláštní značkou u příležitosti 90. výročí výpravy vzducholodi Italia plánuje radioklub OK1KLV. Zájemci o vysílání se můžou hlásit u Mirka OK1DOM, e-mail: ok1dom@seznam.cz.

Dana OK1ZKR

Strana 1



Volání nezáslechla. Příčinou mohlo být, že radiotelegrafista na lodi neměl čas na poslouchání, museli odvyklat mnoho služebních i soukromých zpráv. Jak se někdy stává, pro množství úkolů zanedbali to nejdůležitější.

Naštěstí tu byli radioamatéři a ti vysílání zaslechli. Existují zprávy, že nouzové volání zaslechli amatéři G5WQ a PA0APX. První, kterému uvěřili, byl však ruský radioamatér Nikolaj Schmidt v západě obci Vochma. Když se ukázalo, že je vysílání zbytek tak daleko, zbytnili sluch i na loď Citta di Milano a bylo navrženo pravidelné spojení.

Zachráni už věděli, kam zamířit. Na cestu se vydal ruský ledoborec Krasin a po strastiplné cestě mezi ledy dorazil k tzv. Červenému stanu trošečníků. Tak byla skupina s vysílačkou zachráněna, včetně Františka Běhouneka. Po cestě byli obrovskou náhodou objeveni také Italští odstožníci Mariano a Zappi, kteří se pokoušeli dojet k pevné zemi pěšky. Vrak vzducholodi Italia s šesti zbyvajících muži nebyl nikdy nalezen.

Italští radioamatéři nezapomínají na tuto expedici, jež předsedla nejen možnosti letecké techniky, ale i možnosti rádia. Roku 2015 vysílali pod značkou I1BRT (Biagi – Red Tent), přičemž použili repliku vysílačky z Červeného stanu. Roku 2016 navázali spojení s ostrovy Palmaria, poblíž přístavu La Spezia, s ledoborcem Krasin, který nyní kotví v Petrohradu. Akce se účastnil také Giuseppe Biagi, stejnojmenný vnuk telegrafisty ze vzducholodi Italia.

V letošním roce připravuje Associazione Radioamatori Marini Italiani (Společnost italských námořních radioamatérů) diplom pro radioamatéry a posluchače, kteří kontaktují (uslyší) upomínkové stanice v době od 20. března do 20. října 2018. Například stanice I1BRT připomene loď Citta di Milano. Stanice I1010D uctí památku vysílačky San Paolo „100“ na předměstí Říma, jehož vysílání trošečníci v Červeném stanu denně poslouchali. Blíží podmínky diplomu najdete [zde](#). V Itálii má také proběhnout setkání příbuzných účastníků výpravy vzducholodi Italia a další akce.

U nás se chystá přednáškový večer v Národním technickém muzeu v Praze ve středu 30. května 2018 od 17 hodin. O Běhounekových vědeckých výzkumech promluví astronom a popularizátor vědy dr. Jiří Grygar. O podmínkách šíření rádiových vln v době vysílání trošečníků z Červeného stanu pohovoří František Janda OK1KH. Blíží informace budou zveřejněny na [webu](#).

Vysílání pod zvláštní značkou u příležitosti 90. výročí výpravy vzducholodi Italia plánuje radioklub OK1KLV. Zájemci o vysílání se můžou hlásit u Mirka OK1DOM, e-mail: ok1dom@seznam.cz.

Dana OK1ZKR

Strana 2

Tratto dal bollettino del CZECH RADIO CLUB

Si avvicina il 90 ° anniversario del Dirigibile Italia Quest'anno trascorreranno 90 anni dal volo del dirigibile Italia al Polo Nord. La spedizione italiana ha dovuto dimostrare non solo che gli italiani sono in grado di effettuare il volo in condizioni difficili, ma avrebbe dovuto contribuire alla ricerca scientifica dell'elettricità atmosferica e della radioattività nell'area polare. Uno dei ricercatori era anche un radiologo ceco Frantisek Behounek, ben noto più tardi in Cecoslovacchia come autore di libri di avventura per adolescenti e libri di fantascienza. Il dirigibile arrivò nella primavera

del 1928 alle Svalbard, un arcipelago nell'Oceano Artico. Aveva un posto dedicato in un hangar a Kingsbay. Da lì gli aviatori intrapresero tre viaggi al di sopra dei paesaggi polari. Al terzo viaggio il dirigibile aveva raggiunto il Polo Nord. L'orgoglioso comandante della spedizione, il generale Umberto Nobile, lanciò sul pack una croce, che era stata donata dal Papa. Tuttavia il volo di ritorno è stato funestato da una disgrazia. Il dirigibile ha lottato contro il vento e il ghiaccio accumulato su di esso. Una certa valvola, che era stata aperta a causa della diminuzione dell'altezza, non era più in grado di chiudersi a causa del



forte gelo. Il dirigibile si schiantò contro un blocco di ghiaccio e la cabina del comandante con 9 membri dell'equipaggio venne staccata dal resto della nave. Un uomo nella cabina a motore è morto subito dopo l'incidente.

I naufraghi della nave si sono trovati sui banchi di ghiaccio senza attrezzature sufficienti o scarpe adeguate. Due di loro avevano una gamba rotta. All'inizio erano invidiosi dei loro sei colleghi, che furono portati via nel dirigibile danneggiato. Nel dirigibile sono rimaste scorte di prodotti alimentari, abbigliamento e altre attrezzature polari. Ma il gruppo sul ghiaccio aveva un vantaggio cruciale: avevano una stazione radio a onde corte.

Questa stazione radio ha funzionato sulla lunghezza d'onda di ca. 33 metri, era alimentata da accumulatori ed era stata portata a bordo in caso di emergenza. La principale stazione radio del dirigibile Italia non era applicabile sul pack di ghiaccio. Probabilmente è stata danneggiata dall'incidente, ma soprattutto era alimentata dal movimento di un'elica.

L'operatore radiotelegrafista Giuseppe Biagi ha installato un'antenna provvisoria e ha iniziato a chiamare SOS. I naufraghi hanno atteso ansiosamente intorno a lui la risposta. Tuttavia nessuna risposta è arrivata. Biagi ripeteva la chiamata di soccorso ogni giorno senza risultato. Il gruppo dei naufraghi fu così deluso, che tre di loro decisero di partire a piedi per le Svalbard per cercare aiuto. Lo scienziato svedese Malmgren ha pagato per questo viaggio con la sua vita.

Tuttavia, la stazione radio funzionava, ma era necessario che qualcuno la sentisse. La nave di supporto Città di Milano, ancorata alle Svalbard, non ha ascoltato l'SOS. La ragione potrebbe essere che gli operatori radio della nave non avevano tempo per ascoltare, perché avevano così tanti messaggi ufficiali e privati da inviare. A volte, le persone vengono sopraffatte con un sacco di compiti ma trascurano quelli

più importanti.

Fortunatamente, c'erano radioamatori e hanno ascoltato la trasmissione. Alcuni dicono che i primi dilettanti che hanno ascoltato la chiamata di emergenza erano G5WQ e PA0APX. Ma il primo, ritenuto ufficialmente, fu il radioamatore russo Nikolaj Schmidt nel remoto villaggio di Vochma. Quando fu chiaro che la trasmissione poteva essere ascoltata da una tale distanza, gli operatori della nave Città di Milano prestarono maggiore attenzione all'ascolto e stabilirono una connessione stabile con i naufraghi nella "Tenda Rossa".

I soccorritori ora sapevano dove andare. Il rompighiaccio russo Krasin partì e, dopo un difficile viaggio, raggiunse finalmente la tenda rossa. E così il gruppo con la stazione radio è stato salvato, insieme al ceco Frantisek Behounek. L'equipaggio del rompighiaccio, mentre si dirigeva verso la Tenda Rossa, scoprì fortunatamente anche gli ufficiali Ianno, Mariano e Zappi, che avevano tentato di raggiungere la terra a piedi. Il naufragio del dirigibile Italia con i sei uomini rimasti non fu mai trovato.

I radioamatori italiani non hanno mai dimenticato questa spedizione, che ha dimostrato le capacità della tecnica aeronautica e della tecnica della radio. Nel 2015 hanno attivato un segnale di chiamata II1BRT (Biagi - Red Tent), e hanno anche utilizzato la replica della stazione radio (ondina) dalla Red Tent. Nel 2016 hanno effettuato un collegamento dall'isola Palmaria, vicino al porto di La Spezia, con il rompighiaccio Krasin, che ora fa scalo a San Pietroburgo. All'evento ha partecipato Giuseppe Biagi, omonimo nipote del radiotelegrafista del dirigibile Italia.

Quest'anno l'Associazione Radio-

amatori Marinai Italiani (Associazione dei Radioamatori della Marina Militare Italiana) prepara un diploma per HAM e ascoltatori SWL, che contatteranno (o ascolteranno) le stazioni commemorative nel periodo dal 20 marzo al 20 ottobre 2018.

Ad esempio, la stazione II1IGJ ricorderà la nave Città di Milano. La stazione II0IDO onorerà la memoria della stazione radiotelegrafica San Paolo "IDO" nei sobborghi di Roma, la cui trasmissione è stata ascoltata ogni giorno dai naufraghi della Tenda Rossa. Le condizioni dettagliate del diploma sono disponibili sulla pagina web dell'ARMI. Vari incontri ed eventi si svolgeranno in Italia per tutto questo periodo.

In Repubblica Ceca stiamo pianificando una serata con lezioni al Museo Tecnico Nazionale di Praga, mercoledì 30 maggio alle 17:00. L'astronomo e divulgatore della scienza dr. Jiri Grygar parlerà della ricerca polare di Frantisek Behounek. Frantisek Janda OK1HH parlerà delle condizioni di propagazione delle onde radio nel periodo della tenda rossa. Le informazioni dettagliate saranno sulla pagina <https://www.italia-90.cz/>

Il radioclub OK1KLV sarà operativo con un apposito nominativo per onorare il 90 ° anniversario della spedizione del dirigibile Italia. Le informazioni saranno anche sulla pagina web menzionata.

[<http://www.crk.cz>]





Francesco Giaccoia, IZ7AUH (Coordinatore ARMI - Area Sud Italia) (MI097), giorno 1 marzo si è ritrovato insieme ad altri colleghi radioamatori armigeri in un locale di Taranto, per coordinarsi sulla prossima attività di IJ7DX sull'Isola di San Pietro - Isole Cheradi (EU073). Francesco era in compagnia di Fabrizio Fornaro, IZ7LDC (MI685), Antonio Scrimieri IK7WDS (MI308), ed altri OM tarantini (IW7DOL, IW7DMH, IZ7QSS).



Patrizio Bina, IS0FQK (MI461), giorno 7 marzo è stato in vacanza a Lubiana (Slovenia) ed ha fatto visita al Radio Club Ljubljana S53APR/S51A. Ecco cosa scrive sulla sua pagina di FB: 07-

03-2018 ho avuto il privilegio di visitare la casa di Lubiana Radio Club e di incontrare i nostri amici om sloveni. Mi sentivo come se fossi a casa. Un grande abbraccio cari amici. Un ringraziamento speciale a s56b Andreja che è stato il pri-

mo contatto con il Radio Club. 73 51, hpe cuagn il prima possibile. - Pat. - ciao. Di seguito alcune foto che lo ritraggono insieme ad un gruppo di OM sloveni presso il Radio Club.



17 APRILE 2018

NAVE BERSAGLIERE

III AEO

ULTIMO AMMAINA BANDIERA - LA SPEZIA

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT





Associazione
Radioamatori Italiani
(Sezione di Cosenza)



Associazione
Radioamatori Italiani
(Com. Regionale Calabria)



PROVINCIA
DI COSENZA



Città di
Cosenza

7 - 8 APRILE 2018

**Apertura ore 9:00 - 13:00
e 15,30 - 20,00**

Electronics & Hamradio Days

**Elettronica - Informatica
Radioamatore - Comunicazioni**

**INGRESSO LIBERO
a Cosenza**



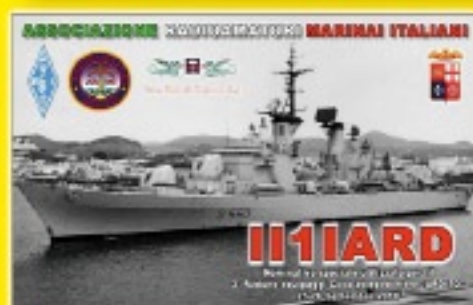
**città
dei
ragazzi**



DXCC



www.aricosenza.it



Le QSL dei Radioamatori
di Marina sono
printed.it



Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su





WORLDARCTICFUND

EXPEDITION NORTH POLE



AIRSHIP ITALIA SEARCH EXPEDITION 2018 DISCOVERY * SCIENCE * MAPPING

THE AISE AIRSHIP ITALIA SEARCH EXPEDITION 2018 IS A PROJECT OF THE FOUNDATION WORLD ARCTIC FUND, A TEAM THAT AIMS TO EXPLORE THE ARCTIC, SPEARHEADED BY CAPT. SIMONE ORLANDINI AND A GROUP OF PROFESSIONAL ARCTIC EXPLORERS AND RESEARCHERS PLUS A SPECIAL MEDIA CREW.

THE VOYAGE START IN JULY 15TH AND END TO ROSTOCK (GERMANY) ON SEPTEMBER 20TH

AUGUST
2018

FOLLOW US!

WWW.WORLDARCTICFUND.ORG



Campagna **2018** per
AUTOFINANZIAMENTO
SOSTIENICI

CON

SOLO EURO



PayPal

<http://www.assoradiomarinai.it>



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.