ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

IQ0MQ

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

# bollettino dei marinai

Bollettino tecnico ad uso gratuito per i soci



NR. 216/2019

ASSOCIAZIONE IQOMQ 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@assoradiomarinai.it

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!**

seguici anche su facebook

# Sommario


| Pag. | TITOLO |
|---|---|
| 3 | Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale |
| 4 | News |
| 6 | Notiziario dei Marinai |
| 6 | FRIENDSHIP 2018 - Genova nel Cuore |
| 9 | Italian Navy Coastal Radio Stations Award 2019 - Regolamento |
| 17 | Con la pelle appesa ad un chiodo - Incrociatore Giovanni Delle Bande Nere - Parte Seconda |
| 31 | Finalmente il TG ARMI per il DMR! |
| 33 | Classi di emissione |
| 36 | Calendario ARMI 2019 |
| 41 | QSL Navali |
| 44 | Foto storiche |
| 45 | La stazione radio di... - La QSL dei soci |
| 47 | Commander Plaque |
| 50 | Diploma di attestazione ARMI |
| 52 | Calendario eventi |
| 53 | Nuova ID Card ARMI |
| 54 | Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale |
| 68 | Gadgets |
| 70 | Abbonamento Notiziario della Marina |
| 74 | II1BBC - Radio Londra - 74° anniversario della liberazione |
| 75 | La telegrafia nelle scuole stimola le menti degli studenti |
| 78 | VIP Gala award e cerimonia di lancio del film "North Pole" |
| 80 | Elenco delle sezioni ARMI |
| 81 | Silent Key - IZ1CLA Sauro Tonelli - MI262 |




# EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi amici, eccoci al nostro consueto appuntamento! Mancano pochi giorni all'inizio del tredicesimo contest delle stazioni radio costiere, e quest'anno vede partecipare nutriti team pronti a dare il massimo per la riuscita della gara. I numeri ci sono, le stazioni anche, speriamo alla buona propagazione (anche se i dati ufficiali parlano male)!! Ad ogni modo i presupposti per divertirsi ci sono! Rispetto agli altri anni abbiamo pensato di dare una svolta alle categorie di partecipazione, eliminando la categoria MIXED e sostituendola con la categoria DIGI. Questo darà un imput maggiore nell'uso dei modi digitali (soprattutto con l'FT8), nello stesso modo abbiamo messo a parità di condizione tutte le categorie per poter accedere al podio come "Hunter". Il contest delle stazioni costiere sarà sicuramente un appuntamento anche per coloro che parteciano al nuovo award permanente della "Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale". Ci sarà modo di ascoltare e collegare molte stazioni che si sono accreditate, e quindi poter accedere ai punteggi per poter richiedere il primo step del diploma. Attualmente le stazioni accreditate sono 107, un buon numero per iniziare!! Vi esorto per chi ancora non lo ha chiesto, di richiedere la bilettera di accredito, ci sono ancora circa 50 altre bilettere da assegnare per completare il numero delle unità del periodo bellico in riferimento. L'iscrizione è valida sino al completamento delle bilettere. E' stato inserito in questo bollettino l'elenco ufficiale delle sezioni ARMI. A breve sarà emanata una disposizione per quanto riguarda i coordinatori di sezione. Questa disposizione sarà inviata ai Coordinatori Dipartimentali che ne seguiranno l'andamento e che dovranno gestire ! Ad oggi molti coordinatori di sezione risultano sulla carta ma non hanno mai seguito le sorti del sodalizio. Quindi un buon restailing dopo tanti anni ci vuole anche nella "base" dell'ARMI. E' importante per coloro che hanno o vogliono costituire una sezione ARMI di approntare lo statuto di sezione e richiedere il nominativo di sezione. Quest'ultimo è l'anello congiungente con il sodalizio Nazionale in quanto molte delle attività ARMIgere saranno assoggettate anche con i



nominativi di sezione, e questi saranno gli artefici delle prossime e future attività. Volevo terminare questo mio breve scritto, con un pensiero al nostro caro amico Sauro IZ1CLA che ci ha lascito. *Vento in poppa caro Sauro, buona navigazione nel grande e disteso mare eterno. Che tu possa riposare in pace! Ci mancherai!!* Bene vi lascio alla lettura di questo bollettino e vi do appuntamento al prossimo numero della nostra newsletter ufficiale il "Bollettino dei Marinai".

73's

IT9MRM

# NEWS

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

I mesi di **Gennaio** e le prime due settimana di **Febbraio** ci hanno offerto una discreta 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.




**K7PO/mm & others:** Ward M. Wheaton insieme a N5SOF, KG5NUZ, KG5NUX, W5VAT, K6FG, KC0GP, WA4ESI, KM4TAU, WA5DTR, WA6POZ, K7PO, N5ZPG, KC5SLQ, KG5OIB sono stati operativi a bordo della nave da crociera M/S CARNIVAL FREEDOM. Questo è il sesto anno che Debra Rumfield (N5DSR) organizza una crociera "Ham Cruise" a favore di radioamatori americani. Debrà ha una agenzia viaggi a Spring in Texas. Il gruppo è partito dallo scalo di Galveston il 12 Gennaio per la volta di Key West, Freeport e Nassau (Bahamas). Rientro in porto a Galveston il 19 gennaio 2019. Hanno operato a bordo con due Kenwood TS480 e varie antenne. La QSL va inviata via homecall.



**GM4DLG/mm:** Bob Bower, è stato operativo a bordo della Tall Ships "ROYAL CLIPPER", un veliero che batte bandiera Maltese, Ha effettuato una crociera dal 11 al 18 gennaio, nelle West Indies tocando varie isole (Barbados, St. Kits, St. Lucia, Dominica, Antigua, Martinique). La QSL via bureau oppure via diretta: Bob Bower - Tigh Na Bruaich, Port Logan - Stranraer - DG9 9NE - Scotland



**VE0JS/mm:** Jeanne Socrates continua il suo viaggio in solitario. Jeanne alla veneranda età di 76 anni a bordo della barca a vela SY NEREIDA, partita da Cape Flattery (WA) il 3 ottobre 2018 attualmente si trova a sud di Capo Horne (Sud Africa). Questo è il suo terzo giro del mondo in solitario. Se volete ascoltarla o collegarla in fonia la trovata su 7160 MHz ale ore 0230z. La QSL deve essere inviata tramite il suo QSL Manager W6OAT




**IU1DUB/mm:** Alvaro Marina Brignone è il primo Ufficiale ingegnere della nave MSC TITANIO della Messina Lines. Alvaro è molto attivo in radio, quando libero dal suo servizio lo trovate spesso in QSO sia in CW che in fonia o modi digitali. La QSL va via diretta: Alvaro M. Brignone - Località Grillo n°1 - 17020 Calice Ligure (SV)



**N4KS/mm:** Kenneth Stuber a bordo della sua barca a vela "s/y SAND DOLLAR", è molto attivo in fonia ed opera con un Elecraft K3S, una filare con accordatore SGC230 ATU. Naviga nelle acque a sud della Florida. La QSL via LOTW o eQSL.



**SP4RKZ/mm:** Przemyslaw "WITEK" Witkowski è uno dei membri dell'equipaggio a bordo del traghetto della Polferries "CRACOVIA". E' molto attivo in radio, lo potete ascoltare in 80 metri in fonia. QSL via bureau oppure diretta: Przemyslaw "WITEK" Witkowski - Fijewo 89 - 14-260 Lubawa - Poland




Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 17 gennaio 2019 al 16 febbraio 2019), ecco di seguito i nominativi: **N5SOF** - **GM4DLG** - **VE0JS** - UT1FG - **KG5NUZ** - **KG5NUX** - **W5VAT** - **K6FG** - **KC0GP** - **WA4ESI** - **KM4TAU** - **WA5DTR** - **WA6POZ** - **K7PO** - **N5ZPG** - **KC5SLQ** - F5MYK - **KG5OIB** - F6CWC - PE1OAD - RA0LQ - **SP4RKZ** - R0LER - E51DOM - F4CJY - ZB2JK - ZB2GI - **IU1DUB** - **N4KS** -

# NOTIZIARIO DEI MARINAI

## FRIENDSHIP 2018 - GENOVA NEL CUORE

di Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale ARMI




## «CLASSIFICA GENERALE»

| # | Nominativo | Punti | # | Nominativo | Punti |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | HB9EFJ - Claudio Galbusera | 390 | 9 | PA1RI - Robert Kramer | 163 |
| 2 | IV3FNR - Curelli Giannino - MI1224 | 351 | 10 | IZ2DVI - Marco Gasparini | 150 |
| 3 | IZ1QLT - Paolo Mondo - GRA 142 | 276 | 11 | IK1AAS - Bruno Giraudo - GRA 001 | 126 |
| 4 | IZ2ZQQ - Ivo Tomasi | 271 | 12 | IZ3XBL - Dario Maragno | 122 |
| 5 | IK5TBI - Emilio Fedeli - MI349 | 244 | 13 | IU6IBX - Gianni Arcieri | 96 |
| 6 | IZ5CPK - Renato Martinelli - GRA | 201 | 14 | I1PJK - Maurizio Coroli - MI1206 | 60 |
| 7 | IW4BIZ - Giovanni Roncarati | 186 | 15 | IS0HXK - Giuseppe Abis - MI1397 | 55 |
| 8 | IU8CEU - Michele Politanò - MI1177 | 180 | | | |

## «PHONE»

| # | Nominativo | Punti | # | Nominativo | Punti |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | IV3FNR - Curelli Giannino - MI1224 | 351 | 4 | IZ3XBL - Dario Maragno | 122 |
| 2 | IZ1QLT - Paolo Mondo - GRA 142 | 276 | 5 | IU6IBX - Gianni Arcieri | 96 |
| 3 | IZ2ZQQ - Ivo Tomasi | 271 | 6 | IS0HXK - Giuseppe Abis - MI1397 | 55 |

## «MORSE»

| # | Nominativo | Punti | # | Nominativo | Punti |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | IK1AAS - Bruno Giraudo - GRA 001 | 126 | 2 | I1PJK - Maurizio Coroli - MI1206 | 60 |

## «MIXED»

| # | Nominativo | Punti | # | Nominativo | Punti |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | HB9EFJ - Claudio Galbusera | 390 | 4 | IW4BIZ - Giovanni Roncarati | 186 |
| 2 | IK5TBI - Emilio Fedeli - MI349 | 244 | 5 | PA1RI - Robert Kramer | 163 |
| 3 | IZ5CPK - Renato Martinelli - GRA | 201 | 6 | IZ2DVI - Marco Gasparini | 150 |

## «DIGIT»

| # | Nominativo | Punti | # | Nominativo | Punti |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | IU8CEU - Michele Politanò - MI1177 | 180 | | | |

## «VINCITORI»

| CATEGORIA | NOMINATIVO | PREMIO | SPONSOR |
|---|---|---|---|
| GENERALE 1 | **HB9EFJ** | ANTENNA FILARE 5 BANDE | POCHER END FED |
| GENERALE 2 | **IV3FNR** | ANTENNA WINDOM 40OCF1,5 | DAE |
| PHONE | **IZ1QLT** | RxTx BAOFENG UV-5R | RF-RADIOFREQUENZA |
| MIXED | **IK5TBI** | 1000 QSL | PRINTED.IT |
| MORSE | **IK1AAS** | Due RxTx BAOFENG BF-888S | HAMRADIOSHOP |
| DIGITALE | **IU8CEU** | 1000 QSL | QSLITALY |
| QRP * | **IZ2ZQQ** | FILTRO P/B 0-74 MHz - 100w | HITECHNOLOGY |
| SWL * | **IZ5CPK** | TARGA CON IL CALL | HAMRADIO WOOD FINGERS |

(*) premi non assegnati per mancanza di partecipanti, sono stati assegnati alla categoria “Generale”.




IDP - IDR - IGG - ICZ - ICN - IGJ - IGB
ITALIAN NAVY
COASTAL RADIO
STATIONS AWARD 2019
START 02.03.19 - END 17.03.19
PARTICIPATE IN ONE OF THE MOST BEAUTIFUL AWARDS OF THE YEAR
MORE INFO ON WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

# ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2019

di Alberto Mattei - IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager



## REGOLAMENTO

Il Diploma A.R.M.I. denominato "ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS" è stato ideato per ricordare le Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. Per il 2019 la stazione Jolly è la stazione costiera di CAGLIARI:

## IDP

**PERIODO** di validità
Il diploma avrà inizio il 2 marzo 2019 (00:00 UTC) e si concluderà il 17 marzo 2019 (24.00 UTC).

**STAZIONI**
Saranno attive le seguenti stazioni:
- Stazioni con nominativo speciale in rappresentanza delle Stazioni Costiere della Marina Militare: (Elenco riportato sul sito dell'ARMI http://www.assoradiomarinai.it)
- Stazioni iscritte all'A.R.M.I.;
- Stazioni iscritte ad altri Naval Clubs;
- Stazioni indipendenti.

**MODI**
Sono consentiti i seguenti modi : MORSE – FONIA – DIGITALE

**BANDE**
Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

**PUNTI QSO**
QSOs (HRD) con Navy Coastal Radio Stations valgono 15 punti (tutti i modi);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 5 punti (CW);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 3 punti (DIG);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 2 punti (SSB);
QSOs (HRD) con INDIPENDENT valgono 1 punto (tutti i modi)
QSOs (HRD) con la Italian Navy Coastal Radio Station "JOLLY" II0IDP valgono 25 punti (tutti i modi);

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

Esempio:
IT9MRM giorno 9 marzo 2019 14 MHz SSB (vale 2 punti)
IT9MRM giorno 9 marzo 2019 7 MHz CW (vale 5 punti)
IT9MRM giorno 9 marzo 2019 14 MHz PSK-31 (vale 3 punti)
IT9MRM giorno 10 marzo 2019 14 MHz SSB (vale 2 punti)
IT9MRM giorno 10 marzo 2019 14 MHz PSK-31 (vale 3 punti)
…ecc….
IIØIDR giorno 9 marzo 2019 7 MHz PSK-31 (vale 15 punti)
IIØIDR giorno 9 marzo 2019 14 MHz SSB (vale 15 punti)
IIØIDR giorno 9 marzo 2019 7 MHz CW (vale 15 punti)
IIØIDR giorno 10 marzo 2019 7 MHz SSB (vale 15 punti)
IIØIDR giorno 10 marzo 2019 14 MHz CW (vale 15 punti)
…ecc…
IIØIDP giorno 9 marzo 2019 14 MHz PSK-31 (vale 25 punti)
IIØIDP giorno 9 marzo 2019 14 MHz SSB (vale 25 punti)
IIØIDP giorno 9 marzo 2019 14 MHz CW (vale 25 punti)
IIØIDP giorno 10 marzo 2019 7 MHz SSB (vale 25 punti)
IIØIDP giorno 10 marzo 2019 14 MHz CW (vale 25 punti)
…ecc…

**MOLTIPLICATORE**
per ogni singola stazione COSTIERA collegata solo per la prima volta.
Es. Se al termine della gara ho collegato in tutto 5 stazioni costiere diverse, il mio risultato devo moltiplicarlo per 5.

**PUNTI DIPLOMA**
Per ottenere il diploma è necessario un minimo di punti come segue :
Stazioni Italiane : 50 punti;
Stazione Europee: 25 punti;
Stazioni extra-Europee: 5 punti;

**CHIAMATA**
La chiamata sarà come segue :
CW / PSK31-RTTY : CQ CQ DE II0IDP II0IDP AWARD IT NAVY COASTAL RADIO STATIONS K
SSB : CQ CQ da II0IDP – CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI COSTIERE DELLA MARINA MILITARE ITALIANA – .

**RAPPORTI E NUMERI**
Le Stazioni Radio Costiere passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione (MI#).
Le stazioni A.R.M.I. passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione (MI#)
Le stazioni NAVAL (*) passeranno i rapporti RST seguiti dal numero di iscrizione corrispondente al proprio club (MF# - IN# - RN#....).

**CATEGORIE**
Sono previste tre categorie :

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

"INDIPENDENT" per tutti gli altri OM

"SWL

**SOTTOCATEGORIE**
Sono previste tre sottocategorie:
"PHONE" (SSB)
"MORSE" (CW)
"DIGI" (tutti i modi digitali)

***E' ammessa la partecipazione solo ad una sottocategoria.***
***Per gli SWL è previsto il modo MIXED e saranno inserite in una classifica a parte.***

**PREMI**
La stazione che avrà il punteggio più elevato in assoluto, riceverà un premio messo in palio dallo sponsor della manifestazione (vedasi sito ufficiale);
Il punteggio più elevato di ogni Categoria/Sottocategoria riceverà una targa premio;
Per le stazioni costiere, saranno premiati il I°, II° e III° posto.
I premi saranno rilasciati per tutte le categorie/sottocategorie, solo se in classifica risulteranno almeno 5 stazioni in concorso.
A tutti i partecipati alla gara sarà inviato totalmente gratuito, un "attestato di partecipazione" in formato PDF o JPG.

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

**RICHIESTE**

Il Diploma andrà richiesto all' Award manager :

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

La richiesta dell'award deve avvenire via posta (elettronica), farà fede il log inserito. Il richiedente per partecipare alla gara, deve inviare un contributo di € 10,00 oppure $ 15,00 (USD). Questo darà diritto a ricevere l'Award in formato cartaceo (con relativa posizione di classifica, modo di partecipazione e punteggio finale) ed a concorrere per il premio finale (il contributo deve essere versato al termine della gara e non oltre il termine prefissato). Per chi lo desidera in formato pergamena il costo del contributo è di €.15,00 (20 USD)

**LOGS**

Devono essere in formato ADIF/CBR/TXT/DOC.
E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.
Tutti i logs saranno censiti uno ad uno tramite il foglio elettronico per la gestione del diploma, questo sarà l'unico programma ufficiale per poter stilare la classifica.
E' di massima richiesto a tutti di utilizzare il "Foglio Elettronico per il calcolo del punteggio", scaricabile dal sito web dell'A.R.M.I. (http://www.assoradiomarinai.it)
Tutti i log che riporteranno delle incongruenze, saranno esclusi dalla classifica ed inseriti nella lista dei Control Log.
Le stazioni italiane che lo desiderano, potranno inviare il contributo per il Diploma tramite le seguenti modalità:
- via "POSTEPAY" 4023600964377842 intestata a Mattei Alberto;
- via "PAYPAL" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com
- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

**SCADENZA**

Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il 30. 04. 2019.

**INFORMAZIONI**

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



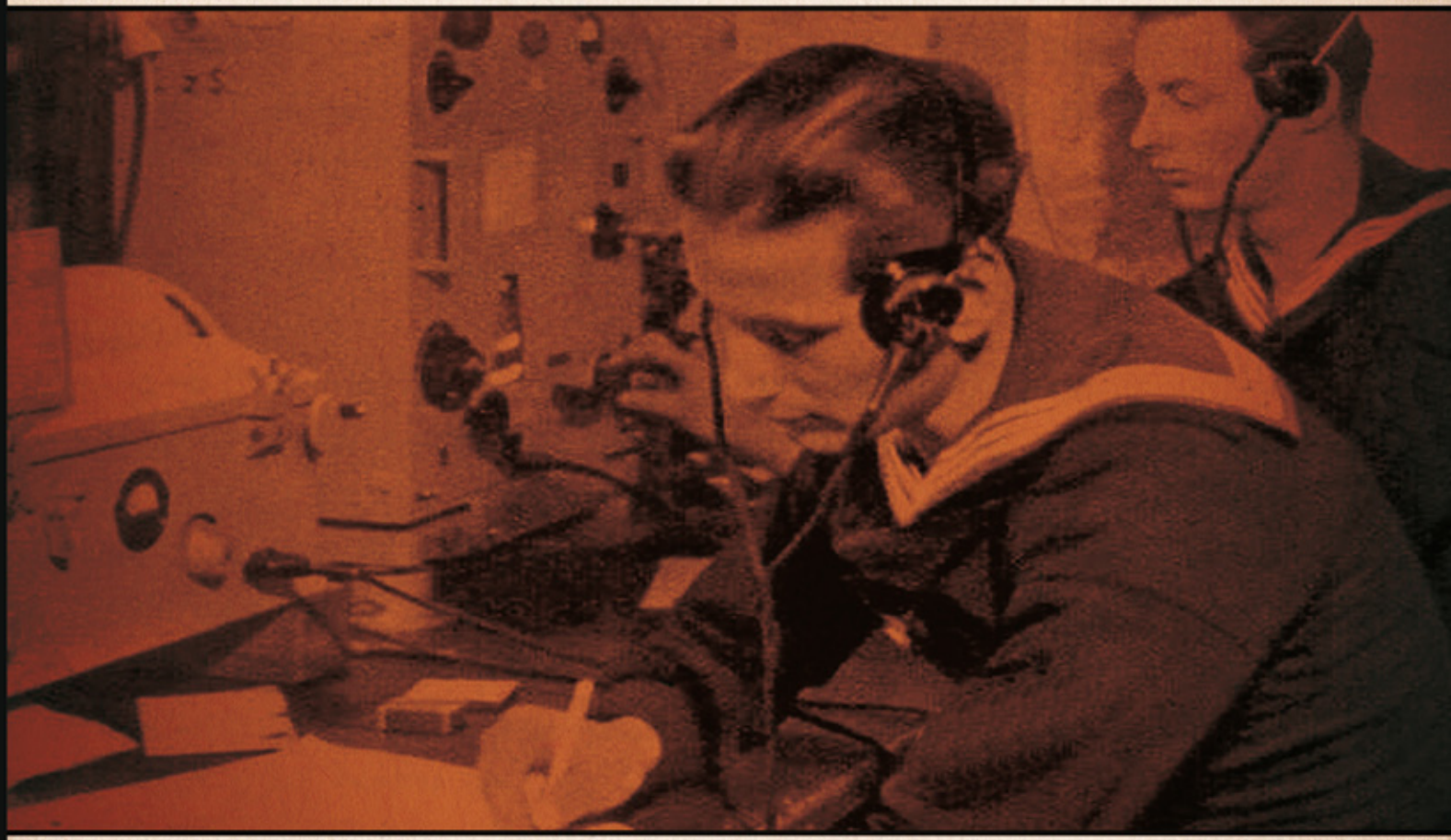
2019

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

# ITALIAN NAVY

## coastal radio station

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



RILASCIATO A:

# SAMPLE

PER AVER COLLEGATO LE STAZIONI RADIO COSTIERE DELLA

# MARINA MILITARE ITALIANA

CATEGORIA: INDIPENDENT PHONE

PUNTEGGIO: **4833** POSIZIONE: **2** CLASSIFICA GENERALE: **13°**

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT




MEMPHIS BELLE
MILITARY WATCHES

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



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

# Incrociatore
# GIOVANNI delle BANDE NERE
## Parte Seconda



Quando riceve la comunicazione sulla situazione della 2nd Flotilla, il comandante Collins del Sydney – che si trova in quel momento a 40 miglia per 010° da Capo Spada (cioè a nord di tale Capo) – assume subito rotta verso sud a tutta forza, insieme all'Havock (a causa del rollio, il Sydney non può superare i 32 nodi), per raggiungere i cacciatorpediniere di Nicolson il prima possibile. Dapprima le due navi assumono rotta 240°, alle 6.36, ed un minuto dopo, ricevuto il secondo segnale dell'Hyperion, 190°; successivamente modificano la rotta con varie accostate verso est/sudest in base agli aggiornamenti sulla posizione del'Hyperion. Poco dopo il comando della Mediterranean Fleet, avendo intercettato i messaggi inviati dai cacciatorpediniere, ordina che Sydney ed Havock si riuniscano agli altri quattro cacciatorpediniere, per condurre un attacco congiunto. Collins, stando agli ordini che aveva ricevuto (cercare ed attaccare traffico italiano), si dovrebbe trovare in realtà circa 200 miglia più a nord di dove effettivamente è (per altra fonte, dovrebbe trovarsi a 53 miglia per 010° da Capo Spada); si è portato lì di sua iniziativa, temendo di trovarsi altrimenti troppo lontano dai cacciatorpediniere della 2nd Flotilla in caso di attacco da parte di unità nemiche (i suoi ordini sono sia di fornire appoggio alle unità di Nicolson, sia compiere il rastrello antinave nel Golfo di Atene: il comandante australiano ha giudicato i due compiti incompatibili, ed ha deciso di regolarsi in modo da assolvere al meglio il primo), ed ha visto giusto. Grazie a questa iniziativa del comandante Collins, Sydney ed Havock saranno in grado di giungere in aiuto dei cacciatorpediniere almeno mezz'ora prima che se avessero seguito alla lettera le istruzioni ricevute.

Sul Sydney l'equipaggio, consumata rapidamente la colazione, si prepara alla battaglia; alle 7.15 verrà ordinato il posto di combattimento. La foschia ed il sole mattutino rendono difficile l'avvistamento a lunghe distanze.

Da parte italiana si è completamente all'oscuro della presenza in zona di queste altre due navi, e si continua a restarne all'oscuro, perché Collins mantiene il silenzio radio per tutto il tempo, proprio per giungere loro addosso di sorpresa (ma al contempo ascolta le comunicazioni radio dei cacciatorpediniere, che lo aggiornano sull'evolversi della situazione).

Intanto la II Divisione, portata la velocità a 30 nodi, si spiega sulla sinistra (assumendo rotta 360°) per poter puntare tutti i cannoni, ed alle 6.27 apre il fuoco, da 17.400 metri, sui due cacciatorpediniere più a sinistra (i più vicini), cioè Ilex ed Hyperion. Gli incrociatori assumono una rotta verso nord, leggermente divergente da quella dei cacciatorpediniere (che è verso nordest), il che impedisce alle distanze di diminuire; ciò viene spiegato con il sospetto, da parte di Casardi, che i cacciatorpediniere siano lo schermo avanzato di una formazione più pesante, ma di fatto impedisce alla II Divisione di sfruttare la sua superiorità in armamento e (almeno teoricamente) velocità per infliggere gravi danni alla 2nd Destroyer Flotilla. Nel loro inseguimento dei cacciatorpediniere, le navi di Casardi incontrano mare mosso e forte vento.

Alle 6.32 i cacciatorpediniere rispondono al fuoco; Casardi tiene le sue navi ad una distanza tale da restare al di fuori della portata dei cannoni da 120 mm delle unità nemiche (cioè 15.550 metri, contro i 28.350 teorici, ma 24.600 reali, dei pezzi da 152 degli incrociatori di Casardi), oltre che per evitare attacchi siluranti. Pezzi di tale calibro non dovrebbero, normalmente, impensierire un incrociatore, ma la pochezza della corazzatura delle prime due classi del tipo "Condottieri" rende invece Bande Nere e Colleoni vulnerabili anche ai tiro dei pezzi da 120, se colpiti. Il problema derivante da questa decisione, come detto, è l'impossibilità, tirando a distanze tanto elevate, di mettere un sol colpo a segno sulle navi britanniche.

Il tiro dei cacciatorpediniere del comandante Nicolson appare centrato, ma corto di 700-800 metri; quello delle navi dell'ammiraglio Casardi, molto disperso ("corto e irregolare", secondo una fonte britannica). Un marinaio di uno dei cacciatorpediniere britannici ricorderà in seguito che durante tale fase dell'azione le navi della 2nd Flotilla non potevano far altro che cercare di distanziare alla massima velocità possibile (31 nodi raggiunti alle 6.35, secondo la maggior parte delle fonti; altra fonte parla di 35 nodi) le unità avversarie, evitando i colpi che frequentemente risultavano sparati alla giusta distanza, ma sempre disallineati dai bersagli (azimut errato), che non riuscivano così mai a colpire (ciò è dovuto anche al fatto che i "Da Barbiano" erano delle piattaforme d'artiglieria piuttosto mediocri, soggetti con mare mosso – come appunto in quello scontro – a forte rollio, che disturba seriamente il tiro). Guardare le salve da 152 che esplodono tra le navi, sollevando "spruzzi verdi, gialli e rossi", è per quegli equipaggi uno "spiacevole passatempo". Alle 6.40 l'Hyperion, stimando che le navi italiane abbiano accostato per 170° e distino 11 miglia, ordina a tutti i cacciatorpediniere di cessare il fuoco, essendo gli incrociatori ormai fuori tiro.

La distanza tra le opposte formazioni, a causa della maggior velocità dei cacciatorpediniere e delle rotte divergenti, va gradualmente aumentando, anziché diminuire. Alle 6.43, secondo Casardi, la 2nd Flotilla cessa il tiro e lancia i propri siluri da 18.000 metri, per poi coprirsi con cortine nebbiogene che, assieme alla foschia naturale del mattino ed alla luce del sole (che si sta alzando su rilevamento 070°, ed ha un'elevazione di 11) che acceca i puntatori italiani (che devono sparare col sole in faccia), permettono loro di allontanarsi indenni verso nordest, passando a proravia delle navi di Casardi.

Queste ultime cessano il fuoco alle 6.48 (in quel momento esse si trovano a sudest di Cerigotto, mentre i cacciatorpediniere sono a nord di Capo Spada), essendo i bersagli ormai occultati dalla foschia naturale e dalla nebbia artificiale, e due minuti dopo accelerano a 32 nodi (di più non è possibile fare, anche a causa del rollio causato dal mare non calmissimo) e compiono una netta accostata ad un tempo sulla dritta (per 60°, verso sudest) nel tentativo di ridurre le distanze, che sono aumentate fino a 24.000 metri, troppi anche per i pezzi da 152 di Bande Nere e Colleoni (le rotte dei due gruppi risultano infatti leggermente divergenti, mentre dopo questa manovra divengono leggermente convergenti). Il lancio dei siluri da parte delle navi di Nicolson, ed il successivo avvistamento di due dei siluri, passati molto lontani sulla dritta degli incrociatori, è però solo il frutto di un'illusione ottica da parte italiana: la 2nd Flotilla non esegue in realtà alcun lancio di siluri in questa fase, non potendo fare altro che manovrare per evitare le salve tirate dalle navi italiane. L'emissione di fumo, invece, c'è stata davvero. Nella loro fuga, intorno alle sette i cacciatorpediniere passano a otto miglia da un vecchio mercantile greco: il suo equipaggio, temendo di essere coinvolto nella battaglia e forse attaccato per errore, ferma la nave e l'abbandona su una lancia.

Frattanto, alle 6.47 le navi di Nicolson hanno virato per 360° per tentare di riconoscere la classe degli incrociatori italiani (che in quel momento si trovano a 14 miglia di distanza su rilevamento 270°, diretti verso nord), ma alle 6.53, vedendo le navi di Casardi manovrare per ridurre le distanze, tornano su rotta 60°.

Alle 6.57 Casardi ordina di virare ancora, stavolta verso est, mentre Nicolson ha virato verso nordest quattro minuti prima, nel tentativo di avvicinarsi al sopraggiungente Sydney che ancora non si vede, e di attirare verso di esso le navi italiane. Questa manovra, mantenendo ancora una rotta divergente, continua ad impedire agli incrociatori italiani di ridurre le distanze, il che consentirebbe invece loro una maggior precisione del tiro. Ormai i cacciatorpediniere britannici sono praticamente spariti nelle cortine fumogene, e gli incrociatori italiani, pur continuando ad inseguirli a 32 nodi, non riescono a ristabilire il contatto balistico. Il fuoco viene aperto solo saltuariamente, ogniqualvolta qualche cacciatorpediniere appare fugacemente tra nebbia artificiale e foschia naturale, prima di sparire nuovamente; alle 6.58 i cacciatorpediniere ridiventano visibili, a 23.000 metri, e viene nuovamente aperto il fuoco contro di loro, ma ormai la distanza – in aggiunta alla sfavorevole posizione rispetto al sole – è tale da rendere vano il tiro (che da parte avversaria viene valutato sia corto che irregolare), ed alle 7.05, dopo poche salve, viene cessato il fuoco. Alle 7.03 Casardi ordina di virare a sinistra (verso est), con rotta pressoché analoga a quella di Nicolson: ora la rotta non è più divergente, e le distanze iniziano a calare; ma intanto i cacciatorpediniere sono passati di prora agli incrociatori, e si trovano ormai fuori tiro.

Alle 7.21 la velocità della II Divisione viene nuovamente ridotta a 30 nodi, ed un minuto dopo l'ammiraglio Casardi chiede via radio ad Egeomil di inviare dei bombardieri, indicando la propria posizione e comunicando di essere «in contatto balistico con quattro cacciatorpediniere che fuggono verso est»: ma l'Aeronautica – le basi aeree di Rodi distano circa un'ora di volo dal luogo della battaglia –

non si farà vedere fino a dopo la fine della battaglia (quando anzi i suoi attacchi, che danneggeranno con una bomba il cacciatorpediniere Havock intento nelle operazioni di soccorso, provocheranno l'abbandono in mare di parecchi naufraghi italiani). Alle 7.25 viene nuovamente aperto il fuoco, giudicato dai britannici come "molto corto ed irregolare".
Intanto la 2nd Flotilla ha più volte cambiato rotta: 030° alle 7.04 (quattro minuti dopo che aver ricevuto dal comandante in capo l'ordine di riunirsi al Sydney), 060° alle 7.06 (un minuto dopo aver comunicato al Sydney che la II Divisione è in quel momento a 17 miglia per 265° dai cacciatorpediniere, con rotta 090°), 040° alle 7.14 e 030° alle 7.21.
Nel mentre, il Sydney ha assunto rotta 150° alle 7, 160° alle 7.15 e 120° alle 7.20. Secondo una fonte, in questa fase l'ammiraglio Casardi, ritenendo pericoloso il progressivo spostamento verso nord delle sue navi, ordina di accostare per 60°, obbligando le navi nemiche a tornare sulla rotta precedente.
Alle 7.30, mentre la II Divisione sta navigando a 30 nodi verso nordest con rotta leggermente convergente a quella dei cacciatorpediniere, che si sono intanto distanziati verso nord (per una versione, sono scomparsi nella foschia), il Bande Nere vede diverse salve di medio calibro, provenienti da nord/nordest (cioè da sinistra, sul lato opposto rispetto ai cacciatorpediniere), cadere sulla sua sinistra, a poca distanza. La II Divisione è stata colta completamente di sorpresa: le cannonate provengono da una zona coperta da bassa e densa foschia, l'arrivo del nemico è annunciato dalle sue cannonate che già cadono nelle immediate vicinanze degli incrociatori di Casardi. Dalle navi italiane si vedono le vampe dei cannoni, ma non si riesce a vedere quali siano le navi da cui proviene quel tiro, essendo nascoste da un banco di densa foschia («Si scorgevano soltanto le vampe degli spari, ma non si distinguevano le sagome delle navi né il numero di queste», scriverà Casardi): si tratta del Sydney, che alle 7.20 ha avvistato del fumo all'orizzonte ed alle 7.26 ha avvistato gli incrociatori italiani alle 7.26 verso sud (a 21.000 metri per 188°, cioè a 20° al traverso a dritta), con rotta stimata 090° (est-nord-est), ed ha aperto il fuoco tre minuti più tardi, da 18.000 metri di distanza (12.000 per altra fonte). Al contempo, Collins ha rotto il silenzio radio per inviare un segnale di scoperta a Nicolson ed al suo superiore, ammiraglio Cunningham. La nave australiana ha rotta sudest, rapidamente convergente con quella di Bande Nere e Colleoni, rispetto ai quali si trova al traverso a sinistra. Il tiro del Sydney, diretto dapprima contro il Bande Nere (nave di testa della formazione italiana), è rapido e da subito ben centrato sulle due unità di Casardi; da parte loro, queste rispondono al fuoco immediatamente (alle 7.31) con tutti i cannoni, ma senza poter telemetrare, regolando il tiro sulle vampe che avvistano sulla foschia: non riescono ad osservare la caduta delle salve. Un minuto più tardi, alle 7.32, Bande Nere e Colleoni accostano a un tempo di 90° a dritta (ripiegando verso sudest, su rotta parallela al Sydney; altra fonte parla di un'accostata per 150°, mentre da parte britannica si apprezzò che le navi italiane avessero accostato di circa 40°, assumendo rotta 115°) per evitare di ridurre velocemente le distanze, trovandosi però così a poter impiegare solo le torri poppiere, sparando verso dritta.
Mentre da parte italiana non si riesce ancora a vedere le unità avversarie, il Sydney vede bene gli incrociatori di Casardi, contro i quali spara continuamente salve di sei-otto colpi da 152 mm. Il primo ad essere colpito, alle 7.30 (relazione del servizio Genio Navale; le 7.35 per altra fonte), è il Bande Nere, raggiunto sul lato sinistro da un proiettile da 152 che lo colpisce all'altezza della prima sovrastruttura circostante la cassa a fumo caldaie prodiere. Il proiettile perfora il montante (gamba) di sinistra dell'albero quadripode, aprendo uno squarcio di cinque metri per quattro, e poi prosegue nella sua corsa passando da parte a parte, in successione, la cassa nafta di servizio delle cucine sottufficiali ed equipaggio e la cassa a fumo della caldaia numero 1; infine perfora il fumaiolo prodiero, aprendo uno squarcio di sei metri per cinque e contorcendo e schiodando le lamiere. Impattando contro le lamiere del fumaiolo, il proiettile esplode, sfogando la gran parte degli effetti dirompenti all'esterno del fumaiolo, schiodando e contorcendo l'osteriggio della lavanderia e schiodando le lamiere delle mastre, che però non vengono danneggiate. L'esplosione del colpo produce danni e squarci nella zona antistante. (Per altra versione, il colpo del Sydney passa da parte a parte il fumaiolo prodiero ed esplode presso la porta poppiera dell'aviorimessa, o nell'aviorimessa, o contro gli apparati della catapulta poppiera). Nel complesso, i danni cauati da questo colpo non sono gravi; si devono però lamentare, tra l'equipaggio, quattro morti ed altrettanti feriti.
Il colpo a segno viene notato dal Sydney, che concentra il suo fuoco sul Bande Nere, ma senza ottenere altri centri. (Secondo una fonte britannica, in questa fase la foschia sarebbe andata dissolvendosi; la medesima fonte parla però ancora di foschia in seguito, nella fase conclusiva della battaglia, durante l'inseguimento del Bande Nere da parte del Sydney).
Nel frattempo le salve italiane dirette sul Sydney, dapprima corte, divengono lunghe, e di tanto in tanto qualche salva "occasionale" inquadra anche l'incrociatore australiano (per una fonte, diverse salve italiane inquadrano il Sydney, ma senza colpirlo). Casardi scriverà nel rapporto che il rollio causato dal forte vento di nordovest rende molto difficile il puntamento (da parte britannica si parla invece di tempo calmo ed ideale per l'azione), ma per contro è proprio Collins a ritenere invece che il tiro italiano sia piuttosto accurato, sebbene ad un ritmo di tiro troppo lento.
Il Sydney spara invece con cadenza di tiro molto superiore: l'incrociatore australiano sparerà da solo 956 colpi da 152 mm, ed in tutto più di 1300 proiettili di tutti i calibri,

in due ore di azione, mentre Bande Nere e Colleoni spareranno tra tutt'e due soltanto 500 colpi in tre ore, includendo anche la fase precedente all'arrivo del Sydney. Il ritmo di fuoco della nave australiana è tanto intenso che i suoi cannoni si scaldano fino a far staccare la vernice, ed i bossoli dei proiettili espulsi dai cannoni sono anch'essi surriscaldati al punto da essere troppo caldi per essere toccati; dato che da essi cola tritolo in stato semiliquido, si decide di gettarli fuori bordo. Dato che il Sydney usa quasi esclusivamente le torri prodiere, quando le riserve di queste ultime iniziano a diminuire considerevolmente, dai depositi munizioni poppieri vengono prelevati degli altri proiettili che vengono poi portati a mano a prua.

Alle 7.36 (o 7.38) la flottiglia cacciatorpediniere di Nicolson – dopo essere precedentemente passata da rotta 020° a 240° e poi 260° – inverte la rotta di 180°, portandosi su rotta sudovest (cioè 170°), e manovra per portarsi in posizione favorevole a tentare un attacco silurante, aprendo al contempo il fuoco coi cannoni alla massima distanza contro l'incrociatore più a sinistra (ma cessando il tiro dopo cinque minuti, essendo questo troppo corto). In quel momento, gli incrociatori di Casardi distano 15.900 metri dalle unità della 2nd Destroyer Flotilla, e stanno dirigendo verso sudest ad alta velocità emettendo denso fumo nero. Solo a questo punto i cacciatorpediniere vengono avvistati dal Sydney (verso sudest, a circa sei miglia di distanza), che distacca poi l'Havock per unirsi a loro, ed alle 7.41 ordina a Nicolson di avvicinarsi ed attaccare con i siluri.

Per cercare di migliorare la propria situazione (dato che le salve nemiche continuano a cadere vicine, mentre da parte italiana non si riesce ancora a vedere l'avversario), o piuttosto peggiorare quella del nemico e così "pareggiare", l'ammiraglio Casardi ordina di emettere per quattro minuti una cortina nebbiogena: il provvedimento si rivela efficace, e la precisione del tiro del Sydney va rapidamente calando (quando il fumo si è diradato, la distanza è salita a 19.200 metri). Smesso di far nebbia (per altra fonte, Casardi ordina di cessare l'emissione di fumo alle 7.46, quando la distanza è salita a tal punto da rendere molto impreciso il tiro britannico), il Bande Nere compie una decisa accostata di 90° a dritta (verso sudovest) ed alle 7.40 il Colleoni gli si accoda. Questa virata vanifica l'intento di Nicolson di compiere un attacco silurante, almeno per il momento; il comandante britannico porta allora le sue navi su rotta 215° e le dispone in linea di rilevamento su 350°, e si sviluppa un inseguimento alla massima velocità, 32 nodi. La manovra del Sydney (alle 7.45 accosta anch'esso per 215°), per continuare a seguire le navi italiane, lo porta a trovarsi in una sorta di "linea di fronte" con i suoi cacciatorpediniere (per altra versione, questi ultimi si accodano al Sydney).

Alle 7.46 la formazione italiana accosta di nuovo, per 215° (cioè verso sudovest), e le navi nemiche – distanti 19.000 metri – risultano infine visibili tra la foschia: viene però commesso un notevole errore di riconoscimento, dato che l'una viene correttamente riconosciuta quale incrociatore "classe Sydney", ma l'altra – l'Havock, un cacciatorpediniere – viene scambiata per un ben più grande incrociatore leggero "classe Gloucester", dalla sagoma molto differente. Non risulta ancora possibile telemetrare le unità avversarie. Alle 7.48, dato che il Bande Nere risulta troppo nascosto dal fumo (l'ammiraglia di Casardi, dopo il colpo che ne ha danneggiato il fumaiolo prodiero, emette fumo irregolarmente, e questo la rende meno visibile), il Sydney – che al contempo ha correttamente identificato gli incrociatori come "classe Colleoni" – sposta il tiro sul Colleoni, che impegna con le torri prodiere da 17.000 metri; anche i cacciatorpediniere si aggiungono con il loro tiro, ma soltanto per un paio di minuti (almeno fino alle 8, la distanza rimarrà troppo elevata per la gittata dei loro cannoni da 120 mm). L'ammiraglio Casardi sa che il principale vantaggio delle sue navi è rappresentato dalla loro velocità, e, non ritenendo di poter manovrare liberamente nel tratto di mare in cui si trova (e temendo che le unità avversarie possano sfruttare la loro superiorità numerica, e le caratteristiche del bacino in cui si sta svolgendo lo scontro – così intrappolando le sue navi tra sé stesse e la costa cretese –, per impedirgli la ritirata qualora le cose si dovessero mettere al peggio), manovra per attirare la formazione britannica in acque libere. A questo scopo alle 7.46, invece che dirigere su Lero per ritirarsi a tutta forza in quella direzione, Casardi ordina un'altra netta accostata di 50° a dritta (dirigendo verso sud), con schieramento approssimativamente parallelo a quello britannico, in modo da rilevarlo nei settori di massima offesa e da combattere in posizione avanzata, idonea anche all'eventuale impiego dei siluri. (Per una fonte, le navi di Casardi non riescono a "seminare" il Sydney, a dispetto della loro maggiore velocità, perché la via di fuga più diretta sarebbe verso sud, mentre Casardi, per non restare intrappolato tra le navi nemiche e la costa di Creta, ha scelto una rotta verso sud/sudovest, il che permette al Sydney di ridurre le distanze. Altra fonte afferma che, dato che Creta preclude alla II Divisione la ritirata verso sud, Casardi deve scegliere se dirigere verso est, raggiungendo Lero con un ampio giro, oppure verso sudovest, verso il mare aperto, così da poter sfruttare la velocità per seminare gli inseguitori. Nel primo caso, le navi di Casardi dovrebbero effettuare una stretta virata, che permetterebbe alle unità nemiche di avvicinarsi di molto, aumentando l'accuratezza del proprio tiro; nel secondo caso, invece, si riuscirebbe a mantenere le distanze, dunque vi sarebbe minor probabilità di essere colpiti. Inoltre Casardi sa che verso ovest, da dove proviene, non ci sono altre navi nemiche, mentre non ha idea di cosa ci possa essere più ad est; tutto ciò lo porta, alle otto, ad ordinare di virare a sudovest). Alle 7.50 Casardi ordina di accostare a sinistra per ridurre l'efficacia del tiro avversario (il Sydney fa subito lo stesso, così portando in punteria tutti i pezzi da 152),

e per lo stesso motivo ordina invece un'accostata a dritta, di sedici gradi, alle 7.53. Secondo il rapporto britannico, la distanza tra inseguiti e inseguitori va lentamente aumentando, grazie alla maggiore velocità degli incrociatori italiani (circa 30 nodi; una fonte afferma che il Sydney avrebbe raggiunto la velocità massima di 32,5 nodi durante l'inseguimento, ma la maggior parte indica invece una velocità di circa 30 nodi da parte della nave australiana). I cacciatorpediniere di Nicolson accelerano fino ad una velocità di 32 nodi nel tentativo di serrare le distanze, ma queste rimangono costanti fino alle 8.18, quando quella del Colleoni inizierà a calare. Alle 7.53 la II Divisione accosta a dritta per dirigere su Capo Spada (Creta), e poi accosta ancora per doppiare tale Capo, assumendo rotta 230° (verso sudovest). Queste manovre sono coperte con cortine fumogene. Il Sydney, però, vira a sua volta, dapprima verso sudest e poi verso sud-sudovest, assumendo rotta parallela alla loro. Solo alle 8.01 risulta possibile telemetrare adeguatamente le unità avversarie, così che Bande Nere e Colleoni possono nuovamente aprire il fuoco con tutte le torri. (Fino ad allora, mentre ambedue le formazioni effettuavano ripetute accostate per variare le distanze o portare almeno momentaneamente in campo tutte le artiglierie, le navi di Casardi hanno sparato solo ad intermittenza, mentre il Sydney ha eseguito un tiro continuo, prendendo di mira ora il Bande Nere, ora il Colleoni). Alle 8.02 il Sydney, che insegue la II Divisione da circa dieci miglia di distanza ("scartando" di tanto in tanto per tirare qualche bordata con tutte le torri), torna a sparare contro il Bande Nere, da 19.200 metri di distanza; poi, dalle 8.08 (dato che il Bande Nere è nuovamente occultato dal fumo), dirige il tiro – delle sole torri prodiere – nuovamente contro il Colleoni, distante ora non più di 17.000 metri su rilevamento 210°. Nel frattempo, però, i quattro cacciatorpediniere della 2nd Flotilla (disposti in linea di rilevamento) hanno accostato verso ovest per riunirsi al Sydney, rispetto al quale sono più arretrati, ed alle 8.10 (7.49 per altra fonte) aprono il fuoco a loro volta, sparando in tre riprese, ogni volta della durata di alcuni minuti; poco dopo si unisce a loro anche l'Havock, che ha lasciato il Sydney. La II Divisione, che dispone di 16 pezzi da 152 mm, si viene così a trovare sotto il tiro di un totale di 8 pezzi da 152 e 20 pezzi da 120 (anche se il tiro dei cacciatorpediniere risulta, per il momento, ancora corto): come accennato sopra, anche questi ultimi, se portati entro sufficiente distanza di tiro, sono in grado di danneggiare navi così poco corazzate come i "Da Barbiano". Dato anche che il Bande Nere è spesso oscurato da cortine fumogene, il principale bersaglio del tiro britannico è il Colleoni, anche perché quest'ultimo è più vicino, essendo la nave di coda. Alle 8.15 il Sydney accosta di 35° a dritta, in modo da mettere in punteria tutte e quattro le torri; cinque minuti dopo le vedette italiane avvistano l'isoletta di Agria Gramvousa davanti a loro: ciò significa che hanno superato Capo Spada, ma sono troppo a sud per poter doppiare Capo Busa (estremità nordoccidentale di Creta) e devono quindi virare un altro po' più verso dritta per portarsi in acque aperte. La manovra, intanto, ha fatto scendere le distanze tra gli incrociatori italiani e quello australiano a 16.000 metri. Il mare vivo da maestrale fa rollare tutte le navi, ostacolando la punteria da ambo le parti, ma il tiro sia italiano che britannico rimane intenso e serrato. Le unità della II Divisione, sparando con tutte le torri ed eseguendo ripetute accostate per disturbare il tiro avversario, giungono quasi al traverso di Capo Kimaros, cinque miglia oltre Capo Spada. Essendo le distanze in calo, il tiro italiano diviene via via più preciso ("piuttosto accurato" secondo il rapporto britannico), ed alle 8.21 il tiro delle navi della II Divisione ottiene l'unico centro italiano (contro cinque da parte del Sydney, due sul Bande Nere e tre sul Colleoni) di tutto lo scontro: un proiettile da 152 mm passa da parte a parte il fumaiolo prodiero del Sydney, aprendo uno squarcio quadrangolare di circa 90 cm di lato, danneggiando lievemente tre imbarcazioni ed alcune attrezzature e ferendo leggermente il marinaio D. Thompson, ma senza comunque causare danni seri. Questo colpo a segno è usualmente attribuito al tiro del Bande Nere (si è così avuto un curioso 'scambio di colpi' sui rispettivi fumaioli). Alle 8.23 il Colleoni viene colpito da un proiettile che mette fuori uso il timone, rendendo la nave ingovernabile, e subito dopo da altri due, che danneggiano il torrione e l'apparato motore. Nel giro di un minuto, il Colleoni si ritrova così immobilizzato e gravemente danneggiato, con numerosi morti e feriti tra i quali, in modo grave, anche il suo comandante. Alle 8.24 la nave danneggiata segnala avaria di macchine al Bande Nere; quest'ultimo, rimasto solo contro sei navi nemiche, accosta subito verso sud (dopo aver compiuto in giro intorno all'immobilizzato Colleoni, secondo le fonti britanniche, ma ciò non risulta da quelle italiane, e fu probabilmente frutto di un'impressione errata; una fonte afferma che il Bande Nere avrebbe accostato verso sud alle 8.50) per cercare di disimpegnarsi alla massima velocità possibile, passando tra Pondiconisi e Creta. Frattanto, alle 8.40, appare sulla scena della battaglia un idrovolante italiano IMAM Ro. 44 (uno dei due decollati da Lero alle 6.20 ed alle 6.50), che potrà soltanto constatare la situazione (le unità britanniche stanno recuperando i naufraghi del Colleoni, mentre il Bande Nere si ritira verso sudest inseguito dal Sydney e da due cacciatorpediniere) e riferire alla base di Lero. Alle 8.38 il Sydney, insieme ad Hasty ed Hero, cessa il tiro contro il Colleoni e si pone all'inseguimento del Bande Nere, mentre gli altri cacciatorpediniere britannici si concentrano sull'incrociatore immobilizzato per finirlo. Colpito dai loro siluri, il Colleoni affonderà alle 8.59 a 6,4 miglia da Capo Spada, portando con sé 121 dei 646 uomini del suo equipaggio. Casardi, che assiste alla tragica scena dalla plancia del Bande Nere, così la descriverà nel suo rapporto,



Una foto scattata dal Bande Nere durante la battaglia di Capo Spada, in secondo piano il Colleoni (g.c. Carlo Di Nitto)

in toni forse un po' retorici: «*Per alcuni minuti (…) le unità nemiche concentrano il tiro su di esso [il Colleoni], ad eccezione di un incrociatore [sic] che ha continuato a sparare sul BANDE NERE. Dalla plancia ammiraglio osservo gli ultimi gloriosi istanti dell'incrociatore. In brevi momenti lo si vede circondato dalle colonne d'acqua delle salve. Non si scorge nessuno in coperta; la sua estrema eroica volontà di combattere si manifesta nel ritmico implacabile succedersi delle sue bordate. Ma l'imparità della lotta è in breve dolorosamente evidente: un'esplosione ha luogo nella parte prodiera della nave per probabile scoppio delle munizioni dei depositi prodieri. Immediatamente dopo, due altissime colonne d'acqua sul fianco della nave morente indicano che i siluri dei Ct nemici, ormai vicini alla preda, hanno colpito. Una grande nuvola di fumo nero-biancastro, e la gloriosa unità immersa sin quasi all'altezza della coperta, sbandandosi sul lato sinistro, scompare…*».

Il Bande Nere, intanto, continua la sua ritirata, inseguito e cannoneggiato, da Sydney, Hasty ed Hero; doppiato Capo Spada ed aggirata la costa settentrionale di Agria Gramvousa, l'incrociatore dirige a tutta forza verso sudovest, passa al traverso di Capo Kimaros, poi accosta verso sud, dirigendo verso l'isolotto di Pondiconisi, rispondendo al fuoco con le torri poppiere, in tiro autonomo. Il Sydney spara con le torri prodiere, non riuscendo a portare in punteria anche quelle poppiere, che sono state ruotate al massimo. Alle 8.45 il Bande Nere, passato tra Pondiconisi e la costa cretese, assume rotta 192°; la distanza dal Sydney è di 18.300 metri. Circa cinque minuti dopo, diverse salve da 120 e 152 mm cadono nelle immediate vicinanze dell'incrociatore italiano. Alle 8.50 il Bande Nere viene colpito di nuovo, da un proiettile da 152 (secondo la maggior parte delle fonti ed anche la relazione del servizio Genio Navale) o da 120 mm (secondo una fonte, sparato dall'Hyperion; ma a quanto risulta questa unità stava in quel momento recuperando i naufraghi del Colleoni), che perfora il ponte di poppa (la coperta del castello). Il colpo raggiunge il Bande Nere tra le ordinate 177 e 178, producendo un foro ovale di 30 cm per 22 e rompendo il baglio del castello, dopo di che fora il termotank (apparecchio per la fornitura di acqua fresca potabile), spezza il baglio di coperta sull'ordinata 181, lacerando le lamiere del ponte e producendo un foro di 80 cm per 25, perfora una condotta d'aria, asporta un rinforzo longitudinale intercostale fra le ordinate 180 e 182 ed infine esplode contro la paratia divisoria fra la zona 1 e la zona 2, rompendo tre montanti della paratia ed asportando una porta. Lo scoppio del proiettile apre nella paratia una "lacerazione" di 110 cm per 80, provocando tutt'intorno danni da schegge (una delle quali esce dal bagnasciuga tra le ordinate 184 e 185). Anche in questo caso, il danno non è grave, ma quattro uomini perdono la vita, e dodici sono feriti. Più o meno contemporaneamente, il malfunzionamento di una valvola di sicurezza costringe a spegnere una caldaia, che si è surriscaldata (alcune fonti attribuiscono lo spegnimento della caldaia al colpo a segno, ma questo non è quello che risulta dalla relazione del Genio Navale né da quella dell'ammiraglio Casardi), riducendo la potenza a circa 80.000 HP; la velocità cala ben presto a 29 nodi (e ben presto «si nota una sensibile diminuzione della distanza»), ma dopo circa dieci minuti,

sebbene propulso da solo cinque caldaie in luogo di sei (altra fonte dice invece che la velocità aumentò di nuovo "dopo opportune riparazioni"), il Bande Nere riesce nuovamente a raggiungere i 30 nodi di velocità, ed alle 9.16 – sempre con sole cinque caldaie in funzione – vengono toccati i 32 nodi. Questa velocità, che conferma le notevoli prestazioni che le macchine del Bande Nere riescono ancora raggiungere dopo nove anni di servizio, è superiore di un paio di nodi a quella massima raggiunta dal Sydney, ed è probabilmente proprio questo a salvare il Bande Nere dalla sorte toccata al Colleoni. Al contempo, anche le salve sparate dalle torri poppiere dell'incrociatore appaiono ben centrate, grazie alla migliorata visibilità che permette di telemetrare a dovere (questo secondo fonti italiane, mentre una fonte britannica parla invece di tiro "sporadico ed inaccurato" in questa fase, mentre un'altra dice che "il Bande Nere continuava a sparare con i suoi cannoni poppieri, i cui colpi cadevano continuamente a 300 iarde dalla poppa del Sydney"). Alle 8.52 l'ammiraglio Casardi invia a Supermarina una richiesta di aiuto via radio, chiedendo l'intervento dei bombardieri. Il Sydney, per parte sua, ha cessato il fuoco alle 8.50, dato che ormai le munizioni scarseggiano, e ricomincia a sparare contro il Bande Nere alle 8.58, quando la distanza è calata a 18.300 metri. Già alle 9.11 la nave australiana cessa nuovamente il fuoco; intanto, alle 8.55, Collins ha ribadito a Nicolson di sbrigarsi a finire il Colleoni, e di unirsi poi a lui con i rimanenti cacciatorpediniere per proseguire l'inseguimento. Le distanze non accennano a diminuire, ed anzi cominciano a crescere rapidamente (calate ad un certo punto fino a meno di 16.000 metri, sono risalite a 19.000), rendendo un "sorpasso" sempre più improbabile; con l'aumento della distanza, la visibilità del bersaglio e l'osservazione della caduta delle salve risultano sempre più vaghe. Alle 9.22 il Sydney spara le ultime due salve da 19.200 metri, ma non ha modo di osservarne la caduta; l'atmosfera densa di foschia ed il fumo emesso dal Bande Nere rendono ormai la visuale sempre più precaria. Poco dopo la nave italiana (la cui rotta e velocità sono apprezzate dai britannici in 200° e 32 nodi), distante ormai undici miglia, scompare nella foschia. Hasty ed Hero sorpassano il Sydney e cercano di proseguire l'inseguimento, avanzando a 31 nodi e sparando ad intervalli delle salve con i cannoni nella speranza che le frequenti accostate del Bande Nere riducano le distanze a sufficienza da portarlo a tiro; ma tutti i colpi sparati cadono corti. Alle 9.20 l'Hero comunica al Sydney "Mi dispiace, ma non lo sto raggiungendo", ed alle 9.28 il Sydney ordina ad Hero ed Hasty di tornare indietro per formare uno schermo ravvicinato attorno all'incrociatore australiano. Poco prima Collins ha comunicato ai suoi superiori "One cruiser sunk. Ammunition practically gone". Alle 9.26 (orario italiano), subito dopo l'arrivo di una salva ben centrata del Bande Nere, il Sydney (che si trova all'estremità destra dello schieramento britannico) viene visto accostare bruscamente a destra, cessando di fare fuoco. In poco tempo la distanza sale a 19.000 metri, e tutte le navi nemiche cessano il fuoco e rompono il contatto; ciò induce l'ammiraglio Casardi a ritenere erroneamente di aver messo a segno sul Sydney, che ha correttamente identificato come "nave ammiraglia" nemica (anche se in realtà non ha a bordo un ammiraglio), un colpo che ne abbia fermato le macchine, costringendola a desistere (Casardi aggiunge anche: «certo è che il Bande Nere ha continuato a sparare quando ormai l'avversario taceva»). In realtà, la rottura del contatto da parte del Sydney è avvenuta perché le distanze vanno aumentando, e le munizioni sono quasi finite: nelle torri prodiere gli restano soltanto dieci colpi da 152 di tipo semi-perforante (un po' di più del tipo ad alto esplosivo, che però viene usato poco nelle azioni antinave), cioè quattro colpi per cannone nella torre A, ed un solo colpo per cannone nella torre B. Alle 9.37 (orario britannico), pertanto, il Sydney accosta sulla dritta ed abbandona l'inseguimento, allontanandosi seguito da Hasty ed Hero. Le tre navi assumono rotta 150°, per Alessandria, e riducono la velocità a 25 nodi, per permettere ad Ilex ed Hyperion di raggiungerli; l'ultima nave a perdere di vista il Bande Nere è l'Hero, che alle 9.44 vede sparire lentamente una macchia all'orizzonte, su rilevamento 177°, a 15 miglia di distanza. Da parte italiana, si vede il Sydney iniziare a scadere alle 9.30, per poi allontanarsi. Il Bande Nere, arrivato quasi al traverso di Gaudo (che dista una quarantina di miglia), fa rotta per Tobruk a 32 nodi per circa un'ora, finché alle 10.15, quando le navi nemiche sono scomparse all'orizzonte e Casardi è certo di essere fuori vista (accorgimento che si rivelerà provvidenziale), accosta per Bengasi. Poco dopo le 13 il Bande Nere riceve un messaggio radio inviato da Supermarina alle 12.25, nel quale si avverte che due ricognitori della Cirenaica hanno avvistato incrociatori e cacciatorpediniere britannici usciti da Alessandria e diretti verso ovest. Anche per questo Casardi decide di dirigere su Bengasi, in modo da scongiurare la possibilità di incontrare tali forze navali. Giunto a Bengasi alle otto di sera, il Bande Nere si ormeggia all'estremità del molo interno, e sbarca immediatamente i feriti, che vengono ricoverati a bordo della nave ospedale California, ormeggiata anch'essa a Bengasi. Il comandante in capo della Mediterranean Fleet, ammiraglio Cunningham, prende intanto il mare da Alessandria con un'aliquota della sua flotta, nella speranza di riuscire ad intercettare il Bande Nere, che si presume essere diretto a Tobruk: l'ultima volta che è stato visto dai britannici, infatti – alle 10 del mattino, prima di sparire definitivamente all'orizzonte –, il Bande Nere si trovava 40 miglia ad ovest di Gaudo ed aveva rotta 170°, cioè verso Tobruk.

Da parte britannica non si sa che la nave ha poi accostato per Bengasi; l'uscita in mare del grosso della Mediterranean Fleet viene inoltre decisa nell'ipotesi che la presenza della II Divisione

nelle acque dell'Egeo possa essere un preludio di movimenti di altre e più consistenti forze navali italiane (come è stato riferito da alcuni naufraghi del Colleoni, che hanno detto che la loro nave ed il Bande Nere dovevano incontrarsi con altre navi maggiori).
Alle 9.15 salpano dunque da Alessandria gli incrociatori leggeri Orion e Neptune, che fanno rotta verso Tobruk a 30 nodi nella speranza che i danni inflitti dal Sydney abbiano rallentato il Bande Nere abbastanza da permetter loro di raggiungerlo (in base alle ultime informazioni disponibili, Orion e Neptune devono percorrere 260 miglia per raggiungere Tobruk, contro le 200 del Bande Nere); alle 11 prende il mare la corazzata Warspite (nave ammiraglia di Cunningham) con relativa scorta di cacciatorpediniere, ed alle 12.30 salpano le corazzate Malaya e Ramillies e la portaerei Eagle, nonché altri cacciatorpediniere: praticamente tutta la Mediterranean Fleet tranne la vecchia e lenta corazzata Royal Sovereign. Tutte queste unità compiono un rastrello verso ovest, in cerca del Bande Nere; ma in realtà, l'incrociatore ha fatto rotta per Bengasi, troppo ad ovest per poter essere intercettato dalle navi britanniche, che infatti non lo trovano. Le navi britanniche vengono avvistate da due ricognitori italiani decollati dalle basi della Cirenaica, i quali, come detto più sopra, lo comunicano a Marina Tobruk, che lo riferisce a Supermarina, che a sua volta informa il Bande Nere alle 12.25. Dato che gli aerei non parlano dell'avvistamento di corazzate, ma soltanto di incrociatori e cacciatorpediniere, sembra probabile che avessero incontrato il primo gruppo uscito da Alessandria, con Orion e Neptune.
Alle 21, dato che per tutto il pomeriggio non sono giunte altre notizie sul Bande Nere, Cunningham dà l'ordine a tutte le sue unità di rientrare ad Alessandria, dove giungeranno il giorno seguente.
Sempre nella presunzione che l'incrociatore italiano si sia rifugiato a Tobruk, rinforzata anche dal mancato ritorno di un idroricognitore della Warspite inviato a controllare quel porto (catapultato dalla Warspite alle 17, l'aereo è stato abbattuto dalle batterie contraeree di Tobruk, ed il suo equipaggio fatto prigioniero), Cunningham chiede alla RAF di lanciare contro quel porto un attacco di bombardieri Bristol Blenheim (dodici, del 55th e 201st Squadron della Royal Air Force) e qualche ora dopo ordina un attacco di aerosiluranti Fairey Swordfish (otto, del 824th Squadron della Fleet Air Arm), appartenenti al gruppo di volo dell'Eagle ma decollati dalle basi egiziane. L'attacco dei Blenheim è infruttuoso; non trovandovi il Bande Nere, gli Swordfish attaccheranno le altre navi presenti in porto, affondandovi i cacciatorpediniere Nembo e Ostro ed il piroscafo Sereno.
Durante la battaglia di Capo Spada il Bande Nere ha anche perso il suo idrovolante da ricognizione, un IMAM Ro. 43 contrassegnato 212 MM. 27121, sfasciatosi a causa dal tiro della nave.
Vi è stato chi ha sostenuto che l'incontro tra la II Divisione e le navi britanniche non sarebbe avvenuto per caso, ed a supporto di tale supposizione è stato portato il che a comandare il Bande Nere, nello scontro di Capo Spada, fosse il capitano di vascello Francesco Maugeri, additato nel dopoguerra, da elementi perlopiù postfascisti come Antonio Trizzino (che cercavano nel "tradimento" dei capi militari, in special modo della Marina, una scusa per la sconfitta dell'Italia nella guerra) come un probabile "traditore" per via di quanto scritto nel suo libro di memorie "From the ashes of disgrace" (nel quale sosteneva, forse più che altro per opportunismo politico nel nuovo clima postbellico – il libro, peraltro, era destinato al pubblico anglosassone –, di essere giunto nel 1942-1943 a ritenere che la sconfitta militare sarebbe stata necessaria, ed anche auspicabile, per la liberazione dell'Italia) e per una decorazione conferitagli nel 1948 dagli Stati Uniti (la Legione al Merito) "Per la condotta eccezionalmente meritoria nell'esecuzione di altissimi servizi resi al governo degli Stati Uniti come capo dello spionaggio navale italiano" (tale motivazione si riferiva, con ogni probabilità, all'attività svolta da Maugeri dopo l'armistizio, quando aveva costituito nella Roma occupata dai tedeschi un "Servizio Informazioni Clandestino" che, operando con grande rischio, raccoglieva informazioni poi trasmesse agli Alleati con radio clandestine: ma naturalmente i sostenitori della tesi del "tradimento" colsero l'occasione per sostenere che invece i "servizi" in questione si riferissero ad una intelligenza pre-armistiziale con gli Alleati, mai dimostrata).
In realtà, la presenza di Maugeri sul Bande Nere sembra piuttosto una conferma che tradimento non ci fu, per lo meno non da parte sua: difficile credere che sarebbe stato così stupido da agevolare l'intercettazione, da parte nemica, della propria nave, scatenando un combattimento nel quale era possibilissimo restare ucciso. Durante la battaglia, come si è visto, il Bande Nere venne colpito anch'esso dal tiro nemico, con danni e vittime tra l'equipaggio, e nulla avrebbe impedito ad uno dei colpi nemici di centrare la plancia invece di altre parti della nave uccidendo lo stesso Maugeri: se così non avvenne, ciò fu dovuto soltanto al caso. Peraltro si può aggiungere che tutto lo svolgimento dell'azione di Capo Spada è assai poco compatibile con un'intercettazione pre-organizzata dai britannici – in generale, quando la Royal Navy intercettò formazioni navali italiane perché disponeva informazioni su di esse, lo fece nottetempo e a colpo sicuro, con un'unica formazione che attaccò a sorpresa e nel luogo e momento più favorevole ai britannici. Invece i cacciatorpediniere britannici al largo di Creta furono sorpresi dall'arrivo degli incrociatori italiani, e corsero un grosso rischio: sarebbe stato tutt'altro che impossibile che qualcuno di essi venisse colpito dal tiro italiano prima dell'arrivo del Sydney. Ed a proposito di quest'ultimo, sarebbe stato sommamente imprudente, se si fossero voluti intercettare due incrociatori italiani, inviare contro di essi una forza navale che comprendeva un solo incrociatore. La dinamica della battaglia, insomma,

non sembra proprio quella di un'imboscata preparata in precedenza.
Qualche chiosa sul "caso Maugeri".
Chi – ancora oggi – accusa questo ufficiale di tradimento, si compiace di citare ad nauseam le parole «la condotta eccezionalmente meritoria nell'esecuzione di altissimi servizi resi al governo degli Stati Uniti» contenute nella citazione del conferimento della Legione al Merito, dando ad intendere che una simile formulazione "confermi" che il conferimento fu motivato dal "tradimento" di Maugeri: e in ciò mostra la propria crassa ignoranza, giacché queste parole non sono specificamente riferite a Maugeri ma costituiscono invece una formula "standardizzata", ripetuta con poche variazioni – quasi prestampata, si potrebbe dire – in tutte le citazioni della Legion of Merit, come può agevolmente controllare chiunque andando a cercare i testi delle citazioni dei conferimenti di detta decorazione ad altri destinatari della Legion of Merit.
Infine, bisogna precisare che le accuse rivolte a Maugeri riguardano generalmente più il periodo da questi trascorso come capo del Servizio Informazioni Segrete (il servizio segreto della Marina), dal 1941 in poi, che non quello al comando del Bande Nere.
Giova ricordare che Maugeri, in qualità di capo del SIS, era tra i pochi ufficiali della Marina ad essere posti al corrente di tutte le operazioni in corso, anche quelle coperte da massimo riserbo come gli attacchi della X Flottiglia MAS: se davvero fosse stato un traditore, sarebbe bastata una sua parola per mandare in fumo, ad esempio, l'impresa di Alessandria, uno dei più duri colpi subiti dalla Mediterranean Fleet in tutta la guerra.
Non risulta che ciò sia accaduto…

**21 luglio 1940**
Ormeggiatosi a fianco della California, il Bande Nere trasferisce su di essa i corpi degli otto uomini rimasti uccisi durante la battaglia: cinque appartenevano all'equipaggio, mentre gli altri trefacevano parte del personale della Regia Aeronautica addetto agli idrovolanti da ricognizione.
I loro nomi:
- Alvaro Barbucci, sergente radiotelegrafista A.A. (Regia Aeronautica), da Lucca;
- Gaetano Capuano, sergente motorista A. A. (Regia Aeronautica), da Napoli;
- Vittoriano Crovetto, maresciallo pilota di terza classe (Regia Aeronautica), da Busalla;
- Carlo Luca, marinaio fuochista (Regia Marina), da Savona;
- Renato Rossi, sottocapo cannoniere puntatore scelto (Regia Marina), da Castel S. Nicolò;
- Edgardo Scigliano, secondo capo meccanico (Regia Marina), da Palermo;
Antonio Simeone, allievo fuochista M.A. (Regia Marina), da Calvizzano;
- Giuseppe Taibi, marinaio furiere (Regia Marina), da Altofonte;

Il Bande Nere, salutato alla voce dall'equipaggio della California, lascia Bengasi alle 9.15 (o 9.30) scortato dalla torpediniera Centauro, per trasferirsi a Tripoli. Nel corso del tragitto, ironia della sorte, la nave scorta si ritrova a diventare quella che di scorta ha bisogno: la Centauro, infatti, subisce un'avaria al timone ed il Bande Nere deve girarle intorno seguendo varie rotte di protezione, fino a che il guasto non è stato riparato.

**22 luglio 1940**
Bande Nere e Centauro arrivano a Tripoli alle 18.52 (le 2.30 per altra fonte) ed iniziano subito a rifornirsi. Il mattino seguente il Bande Nere viene sottoposto ad una verifica completa di carena, eliche, timoni, kingston e prese a mare, eseguita dal sergente palombaro Francesco Romanelli; questi provvede inoltre a turare alcune piccole falle con cunei di legno d'abete.

**25 luglio 1940**
Lascia Tripoli per trasferirsi a La Spezia, ma tre ore più tardi gli viene ordinato di tornare a Tripoli. Qui si ormeggia al Molo Sottoflutto (dove già si trovava prima), restandovi fino a fine mese.
31 luglio 1940
Il Bande Nere lascia Tripoli alle 12.10 diretto a La Spezia, dove dovrà ricevere le riparazioni per i danni subiti nella battaglia di Capo Spada. Alle 20 apre il fuoco contro un ricognitore nemico avvicinatosi a 12.000 metri, sparando tre salve con i pezzi da 100 mm.
I comandi britannici apprendono della partenza (presumibilmente tramite la ricognizione aerea) ed alle 21.57 comunicano al sommergibile Parthian (capitano di corvetta Richard Douglas Cayley), che ha appena iniziato il viaggio per rientrare ad Alessandria al termine di una missione nelle acque a levante della Sicilia, che un incrociatore italiano dovrebbe passare al largo di Capo Passero con rotta nord. Il Parthian inverte allora la rotta e pattuglia la zona fino all'alba, ma non riesce a trovare il Bande Nere, pertanto ritorna ad Alessandria.

**2 agosto 1940**
Arriva a La Spezia alle 10.15.

**4 agosto 1940**
Durante il mattino il Bande Nere entra in Arsenale a La Spezia; i lavori di riparazione si protrarranno fino al 29 agosto.

**21 agosto 1940**
Esce dal bacino di carenaggio.

**29 agosto 1940**
Terminate le riparazioni, il Bande Nere esce dall'Arsenale di La Spezia e si ormeggia agli scali, dove vengono eseguiti alcuni altri lavori di minore entità, che saranno conclusi il 5 settembre.
Contestualmente, il 25 agosto la II Divisione, ridottasi al solo Bande Nere dopo la perdita del Colleoni, viene sciolta; il Bande Nere viene assegnato invece alla IV Divisione (per altra fonte, probabilmente erronea, il passaggio dalla II alla IV Divisione avvenne il 9 dicembre 1940), e ne diviene la nave ammiraglia, sostituendo in tale ruolo l'Alberico Da Barbiano, passato in riserva per un periodo di lavori.
Il 25 agosto l'ammiraglio Casardi ed il suo stato maggiore sbarcano pertanto dal Bande Nere, mentre quattro giorni dopo prendono imbarco sull'incrociatore l'ammiraglio di divisione Alberto Marenco di Moriondo, comandante della IV Divisione, ed il suo capo di Stato Maggiore, capitano di fregata Franco Baslini.



**6 settembre 1940**
Completati anche gli ultimi lavori, il Bande Nere esce da La Spezia per svolgere prove di macchina.

**18 settembre 1940**
Altra uscita da La Spezia, stavolta per esercitazioni di tiro.

**28 settembre 1940**
Altra breve uscita da La Spezia, nella quale il Bande Nere esegue alcune serie di tiri.

**16 ottobre 1940**
Il Bande Nere lascia La Spezia a mezzogiorno per trasferirsi a Napoli.
Nella stessa data, la IV Divisione passa alle dirette dipendenze di Supermarina, cessando di far parte della 2a Squadra Navale.

**17 ottobre 1940**
Arriva a Napoli alle 9.

**19 ottobre 1940**
Lascia Napoli alle 7 per trasferirsi a Palermo, dove arriva alle 17.15.

**28 ottobre 1940**
In coincidenza con l'invasione della Grecia, la IV Divisione (Bande Nere, Alberto Di Giussano ed Armando Diaz) lascia Palermo alle 15 per trasferirsi a Valona, in previsione di un suo impiego in appoggio al previsto sbarco a Corfù.
Tale operazione dovrebbe essere svolta dalla Forza Navale Speciale, al comando dell'ammiraglio di squadra Vittorio Tur, formata dai vecchi incrociatori leggeri Bari e Taranto, dai cacciatorpediniere Mirabello e Riboty, dalle vecchie torpediniere Bassini, Fabrizi e Medici e dalle torpediniere Altair, Antares, Andromeda ed Aretusa, oltre che alle navi cisterna/da sbarco Tirso, Sesia e Garigliano. La forza di sbarco consiste nella 47a Divisione di fanteria "Bari" ed in un battaglione del Reggimento "San Marco" della Marina, da sbarcare in quattro punti dell'isola all'alba del giorno previsto.
Gli ordini d'operazione per l'assalto contro Corfù sono stati diramati il 22 (Supermarina, ordine generale di operazione) e 26 ottobre (Forza Navale Speciale, ordine più particolareggiato), ed in quest'ultimo giorno è stata disposta la sospensione di tutte le partenze dai porti nel Basso Adriatico a sud di Manfredonia, tranne che per le navi di Maritrafalba; lo sbarco è pianificato per il 28 ottobre, in contemporanea con l'inizio delle operazioni terrestri contro la Grecia, ma il maltempo (mare in tempesta) costringe a rimandare l'operazione dapprima al 30 e poi al 31 ottobre (anche perché i comandi militari, ritenendo che l'occupazione della Grecia dovrebbe avvenire in tempi rapidi, considerano di scarsa utilità un'invasione di Corfù dal mare).
Intanto, verso le 21 del 28 Bande Nere, Di Giussano e Diaz attraversano lo stretto di Messina, poi proseguono senza che si verifichino eventi degni di nota.

**29 ottobre 1940**
Bande Nere, Di Giussano e Diaz arrivano nella rada di Valona nel pomeriggio, in condizioni meteomarine pessime (vento teso e mare agitato).
Il 31 Supermarina dirama l'ordine esecutivo per lo sbarco a Corfù, da effettuarsi il 2 novembre, ma nel frattempo la situazione rivelata dai primi giorni di combattimento in Grecia, con operazioni che vanno molto più a rilento del previsto e si rivelano molto più difficili a causa del maltempo, delle interruzioni nella rete stradale e dell'accanita resistenza greca, indurrà Mussolini a rinunciare all'operazione contro Corfù, inviando invece la Divisione "Bari" in Albania come rinforzo.

**1° novembre 1940**
Alle 18, dato che il maltempo non accenna a diminuire, Diaz e Di Giussano non possono più restare ormeggiati, pertanto lasciano Valona e si rifugiano nella rada di Ducati. Il Bande Nere intenderebbe fare altrettanto, ma ne è impossibilitato da un'avaria alle caldaie; il Comando della IV Divisione si trasferisce temporaneamente sul Di Giussano.
Lo stesso giorno, sempre a causa del maltempo e delle pessime condizioni del mare, lo sbarco a Corfù viene rimandato a data da definirsi (sarà poi annullato del tutto), perciò Diaz e Da Barbiano lasciano Valona diretti ad Augusta. Il Bande Nere rimane invece a Valona.

**2 novembre 1940**
Arriva a Valona la XV Squadriglia Cacciatorpediniere «Pigafetta» con a bordo l'ammiraglio Alberto Da Zara, che si trasferisce sul Bande Nere e vi alza la sua insegna.

**4 novembre 1940**
Alle 8.45 Bande Nere, XV Squadriglia Cacciatorpediniere e XII Squadriglia Torpediniere, formando un unico gruppo al comando dell'ammiraglio Da Zara, lasciano Valona per trasferirsi a Brindisi.

**7 novembre 1940**
Il gruppo Bande Nere-XV Squadriglia Ct-XII Squadriglia Tp viene sciolto; di conseguenza, l'ammiraglio Da Zara sbarca dal Bande Nere.

**12 novembre 1940**
Il Bande Nere lascia Brindisi per portarsi a Palermo, dove si sono trasferiti gli altri incrociatori della IV Divisione (Di Giussano e Diaz, da Augusta), in seguito all'attacco aerosilurante britannico contro la base di Taranto (si è infatti deciso di spostare temporaneamente le navi maggiori – in attesa di potenziare le difese antiaeree delle basi principali – in porti dove l'aerosiluramento risulti più difficile).

**13 novembre 1940**
Arriva a Palermo.

**14 novembre 1940**
Il Bande Nere torna ad essere nave ammiraglia della IV Divisione: trasborda su di esso, infatti, il Comando di Divisione.
La IV Divisione rimane ferma a Palermo per un mese, tenendosi costantemente pronta a muovere in sei ore, ma senza mai uscire in mare. Nel corso di questo periodo Palermo viene ripetutamente attaccata da aerei britannici; ogni volta, le navi della IV Divisione effettuano tiro di sbarramento con il loro armamento contraereo.

**25 novembre 1940**
In serata, Supermarina ordina alla IV Divisione di prepararsi a partire in tre ore, in seguito alla segnalazione della partenza da Gibilterra, alle 8.25 di quel giorno, di consistenti forze navali britanniche (incrociatore da battaglia Renown, portaerei Ark Royal, quattro incrociatori leggeri e otto cacciatorpediniere) diretta verso est, ed al successivo avvistamento (alle 11.30), da parte di un aereo civile della linea Italia-Libia, dell'avvistamento di una formazione di dieci navi da guerra nemiche, tra cui una portaerei e probabilmente una corazzata, a circa 150 miglia per 110° da Malta, con rotta 330°. È infatti in corso l'operazione britannica "Collar", l'invio a Malta di un convoglio di rifornimenti con la scorta ravvicinata di forze leggere e la protezione a distanza della Forza H di Gibilterra.





Due particolari del Bande Nere: l'idroricognitore sulla sua catapulta (da www.world-war.co.uk) e le torri prodiere da 152 mm (da www.regiamarinaitaliana.forumgratis.org)

**26 novembre 1940**
Alle 13.40 Supermarina ordina che la IV Divisione si tenga pronta a prendere il mare all'alba del 27 (l'ordine viene impartito separatamente rispetto a quelli destinati alla 1a e 2a Squadra Navale, dato che la IV Divisione non fa parte di esse, ma è invece alle dirette dipendenze di Supermarina). Le due squadre navali prenderanno il mare nelle ore successive per contrastare l'operazione britannica, dando luogo all'inconclusiva battaglia di Capo Teulada, mentre la IV Divisione rimarrà in porto (probabilmente perché i suoi incrociatori, i più anziani e meno protetti tra quelli costruiti nel dopoguerra, non sono più giudicati idonei per l'impiego di squadra con il resto delle forze da battaglia).

**27 novembre 1940**
Il capitano di vascello Maugeri, destinato al comando dell'incrociatore pesante Bolzano, lascia il comando del Bande Nere, che viene assunto dal capitano di vascello Roberto Carmel.

**14 dicembre 1940**
Bande Nere e Di Giussano lasciano Palermo alle 11, scortati dai cacciatorpediniere Ascari e Granatiere (per protezione contro i sommergibili), per fornire scorta indiretta (si teme infatti un possibile attacco di navi di superficie britanniche) ad un convoglio veloce diretto a Tripoli, composto dai trasporti truppe Esperia, Conte Rosso e Marco Polo con la scorta diretta della XIV Squadriglia Cacciatorpediniere (capitano di vascello Giovanni Galati; cacciatorpediniere Vivaldi, Da Noli, Tarigo e Malocello, usciti da Palermo alle 10.15 del 14 per rimpiazzare le torpediniere Cascino e Cosenz che hanno scortato il convoglio nel tratto iniziale Napoli-Palermo).
Il convoglio, partito da Napoli alle 2 del 13 dicembre, arriverà a Tripoli alle 15 del 15.

**16 dicembre 1940**
Completata la missione con l'arrivo a destinazione del convoglio, la IV Divisione, senza entrare a Tripoli, dirige per rientrare a Palermo, dove arriva alle 12.45.

**8 gennaio 1941**
Bande Nere e Di Giussano compiono una breve uscita da Palermo per esercitazioni di tiro e di attacco simulato da parte di aerosiluranti, tornando in porto alle 15.30.

**9 gennaio 1941**
In seguito ad una serie di avvistamenti aerei di forze navali britanniche nel Mediterraneo centrale (si tratta dell'operazione britannica «Excess», l'invio a Malta di un convoglio di rifornimenti), Supermarina ordina alle 13.10 alla IV Divisione di mettee a disposizione di Marina Messina la sua squadriglia cacciatorpediniere, la XIV, per l'impiego in appoggio alle torpediniere ed ai MAS che dovranno attaccare le forze britanniche nel Canale di Sicilia ed al largo di Pantelleria. Più tardi, Supermarina ordina alla IV Divisione di trasferirsi subito da Palermo a Napoli, tenendosi poi pronta a muovere.
Bande Nere e Di Giussano lasciano pertanto Palermo alle 20.30, per trasferirsi a Napoli.

**10 gennaio 1941**
I due incrociatori arrivano a Napoli alle sei del mattino e vengono qui sottoposti ad alcuni lavori di ridotta entità, che si protrarranno per una settimana. Durante questo periodo Napoli viene bombardata varie volte da aerei britannici, e gli incrociatori reagiscono con tiro di sbarramento da parte delle proprie armi.

**13 gennaio 1941**
Il grande transatlantico Lombardia, ormeggiato nel porto di Napoli accanto del Bande Nere, rompe gli ormeggi a causa di un improvviso groppo di vento e va ad urtare il Bande Nere, danneggiando l'idrovolante sulla catapulta.

**17 gennaio 1941**
Il capitano di vascello Carmel, comandante del Bande Nere, sbarca per malattia e viene temporaneamente sostituito dal capitano di vascello Mario Azzi, già comandante del Da Barbiano che si trova ai lavori.

**5 febbraio 1941**
Il Bande Nere salpa da Napoli alle 23.45 diretto a Palermo.

**6 febbraio 1941**
Il Bande Nere (con a bordo l'ammiraglio Alberto Marenco di Moriondo) arriva a Palermo alle 10.30 e riparte a mezzogiorno, per assumere la scorta di un convoglio veloce (trasporti truppe Conte Rosso, Marco Polo, Esperia e Calitea; capoconvoglio contrammiraglio Luigi Aiello) partito da Napoli alle 18.30 del 5 e diretto a Tripoli con truppe della 132a Divisione Corazzata "Ariete": originariamente scortato dai cacciatorpediniere Freccia, Saetta e Luca Tarigo, il convoglio si è poi ritrovato senza scorta perché il mare troppo avverso ha costretto i cacciatorpediniere a riparare a Palermo. Il Bande Nere viene dunque inviato ad assumerne la scorta, in sostituzione dei cacciatorpediniere. Da Trapani prende in mare anche un altro cacciatorpediniere, il Luca Tarigo, per unirsi al Bande Nere nella scorta del convoglio, ma anch'esso si rivela non in grado di tenere il mare e deve tornare indietro.
Il Bande Nere raggiunge il convoglio alle 17, al largo di Marettimo, e si posiziona a poppavia dei primi tre trasporti, i più veloci (Conte Rosso, Esperia e Marco Polo), mentre lascia di poppa la Calitea, più lenta.

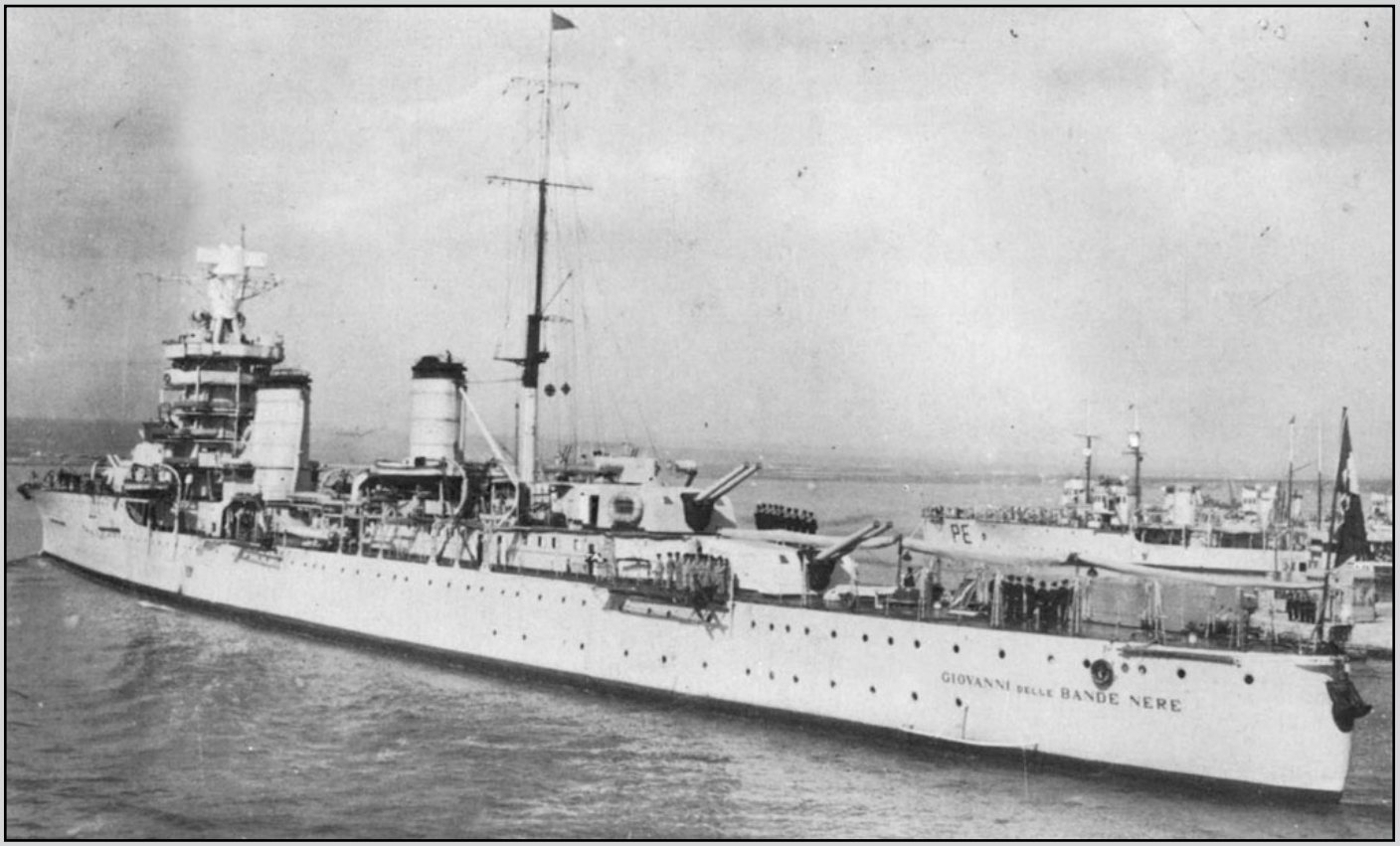
**7 febbraio 1941**
Arrivati in vista di Tripoli in serata, il Bande Nere lascia il convoglio (che entra indenne in porto poco dopo, tra le 17 e le 20) e rientra a Palermo, scortando al contempo la motonave Calino (partita da Tripoli alle 17.30 e diretta a Palermo). Le condizioni meteomarine continuano a peggiorare, tanto che il Bande Nere deve ridurre di parecchio la propria velocità.

**8 febbraio 1941**
Alle 11.36 Bande Nere e Calino passano al traverso del faro di Kuriat; alle 12.28, 13.24, 16.14, 16.23 e 17.10 vengono incontrati diversi convogli o navi isolate italiane (nell'ordine, prima un convoglio di tre mercantili scortati dall'incrociatore ausiliario Deffenu, poi tre piroscafi isolati, ed infine i cacciatorpediniere Freccia, Saetta, Tarigo e Malocello) ed alle 23.45 le due navi passano al traverso di Marettimo, seguendo una rotta che li tenga nelle acque più profonde della zona.

**9 febbraio 1941**
Arriva a Palermo alle tre di notte (o 3.30). Lo stesso giorno il comandante del Bande Nere, capitano di vascello Mario Azzi, viene avvicendato dal parigrado Sesto Sestini. Metà febbraio 1941 Palermo subisce vari bombardamenti aerei; il Bande Nere reagisce con il suo armamento, unendosi alla contraerea di terra nel tiro di sbarramento.

**24 febbraio 1941**
Alle 5.45 il Bande Nere (nave di bandiera del comandante della IV Divisione Navale, ammiraglio di divisione Alberto Marenco di Moriondo) lascia Palermo insieme all'incrociatore leggero Armando Diaz (capitano di vascello Francesco Mazzola) ed ai cacciatorpediniere Ascari e Corazziere, per una missione di scorta a distanza ai convogli che trasportano in Libia truppe e materiali dell'Afrika Korps. Sono infatti in mare tre convogli diretti in Libia: uno (partito da Napoli alle 19 del 23 facendo tappa a Palermo il 24, e diretto a Tripoli a 14 nodi) formato dalle motonavi tedesche Marburg, Reichenfels, Ankara e Kybfels, scortate dai cacciatorpediniere Aviere, Geniere e Da Noli e dalla torpediniera Castore; un secondo (salpato da Napoli a mezzogiorno del 25) composto dai trasporti tedeschi Leverkusen, Arcturus, Wachtfels ed Alikante e dall'italiano Giulia, scortati dal cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi e dalle torpediniere Procione, Orsa e Calliope; ed un convoglio veloce (partito da Napoli alle 20 del 24 febbraio) formato dai trasporti truppe Conte Rosso, Esperia, Marco Polo e Victoria, scortati dai cacciatorpediniere Baleno e Camicia Nera e dalle torpediniere Orione ed Aldebaran. Sono inoltre in mare anche i piroscafi Arta, Nirvo e Giovinezza di ritorno da Tripoli (che avevano lasciato alle 5.30 del 24) con la scorta della torpediniera Generale Achille Papa, ed i piroscafi Santa Paola e Honor partiti da Palermo il 25. La IV Divisione ha avuto ordine di portarsi nel Canale di Sicilia per proteggere, tra il 25 ed il 27 febbraio, i convogli «Esperia», «Marburg» e «Alikante» in navigazione da Napoli a Tripoli, tenendosi pronta a qualsiasi evenienza.

Supermarina vuole così coprire l'intenso traffico tra Italia e Libia, e proteggere i convogli da eventuali incursioni di navi di superficie provenienti da est; ma per la verità, tale provvedimento risulta pressoché inutile, in quanto la ricognizione aerea ha già mostrato che a Malta non ci sono navi di superficie britanniche, dunque dall'isola non possono partire attacchi navali, e la possibilità di un attacco a sorpresa da un incrociatore britannico proveniente da Alessandria senza essere visto risulta quasi inesistente. Le uniche minacce concrete ai convogli in mare sono costituite da aerei e sommergibili, e contro di essi gli incrociatori non possono fare nulla per proteggere i mercantili, e rischiano anzi di diventare a loro volta bersagli, come infatti accadrà. Scrive in proposito la storia ufficiale dell'USMM: «La Divisione BANDE NERE aveva pertanto solo una funzione genericamente protettiva; si ha motivo di ritenere che la sua uscita sia stata ordinata unicamente per soddisfare le richieste di alti Comandi estranei alla Marina; ma non appare giustificata da un'effettiva esigenza bellica». Alle 11.30 la IV Divisione prende contatto con il convoglio «Marburg» (avente una velocità di 14 nodi) ed inizia il serizio di scorta; in base agli ordini, la Divisione deve mantenersi a proravia del convoglio per fornirgli, durante la notte, scorta ravvicinata. Sino al tramonto la IV Divisione si tiene tra gli 8.000 ed i 12.000 metri a proravia del convoglio «Marburg», procedendo a zig zag, con Ascari e Corazziere in posizione di scorta ravvicinata (il Corazziere di prora al Bande Nere, l'Ascari 45° sulla sinistra dello stesso incrociatore). Tramontato il sole, i due incrociatori mantengono la velocità a 14,5 nodi sino alla boa n. 4 di Kerkennah.



Il Bande Nere entra in Mar Piccolo a Taranto (da www.italie1935-45.com)

**25 febbraio 1941**

La notte è senza luna, l'oscurità particolarmente profonda; ciò induce l'ammiraglio Marenco di Moriondo, intorno alle due di notte, dopo aver scapolato la zona obbligata della boa n. 4 di Kerkennah, ad interrompere lo zigzagamento ed a procedere con Bande Nere e Diaz in linea di fila, preceduti dal Corazziere e seguiti dall'Ascari, per eventuale reazione antisommergibili e per fornire scorta agli incrociatori se la IV Divisione dovesse eseguire marcate ed improvvise accostate.

Alle 2.10 la formazione, passando un miglio ad ovest della boa n. 4 di Kerkennah, assume rotta 180°, ed intorno alle tre, per non allontanarsi dal convoglio, viene ridotta la velocità a 13,5 nodi, sempre mantenendo la linea di fila Corazziere-Bande Nere-Diaz-Ascari.

Via via che le navi procedono verso sud, in direzione di Zuara, la già scarsa visibilità va progressivamente calando.

Il mare è calmo, senza vento. Alle 3.22 il sommergibile britannico Upright (tenente di vascello Edward Dudley Norman) avvista le navi da guerra italiane (identificate come due incrociatori scortati da un cacciatorpediniere, tutti in linea di fila) su rilevamento 315°, a circa due miglia e mezzo di distanza. L'Upright, restando in emersione, accelera e descrive parzialmente un semicerchio, manovrando per avvicinarsi ed attaccare.

Il Corazziere e l'Ascari procedono rispettamene a proravia ed a poppavia dei due incrociatori, in linea di fila; il Diaz naviga nella scia del Bande Nere, ed al comandante dell'Upright (che ritiene sia la seconda nave della fila) sembra la nave più grossa: perciò è contro di esso che, alle 3.40, l'Upright lancia quattro siluri, immergendosi subito dopo.

Nel buio della notte, né il Bande Nere né il Diaz avvistano le scie dei siluri od altra traccia del sommergibile. Alle 3.43, quando il Diaz (che naviga nella scia del Bande Nere, seguendolo a 600 metri di distanza) si trova a poche miglia dalla boa numero 4 delle secche di Kerkennah, due dei siluri lo colpiscono sul lato dritto, nei pressi del deposito munizioni prodiero, provocandone la devastante esplosione. Alle detonazioni dei due siluri segue una fiammata sulla dritta e poi un'esplosione molto più rovinosa, con una colossale fiammata generata dalla combustione delle polveri. Nel giro di soli sei minuti il Diaz affonda di prua, fortemente sbandato sulla sinistra, in posizione 34°33' N e 11°45' E (al largo di Sfax, a 20 miglia e mezzo per 190° dalla boa n. 4 di Kerkennah), trascinando con sé i tre quarti dell'equipaggio. Sul Bande Nere, che si trova esattamente di prora al Diaz (la posizione viene controllata dal capo di Stato Maggiore della IV Divisione, che si trova in plancia ammiraglio rivolto proprio verso il Diaz), vengono chiaramente avvertiti due scoppi e si vede una fiammata levarsi sulla dritta del Diaz, seguita da una forte esplosione con lancio di materiali incandescenti. Mentre il Bande Nere accelera ed accosta sulla sinistra per allontanarsi, zigzagando, vengono visti da bordo dei focolai d'incendio che illuminano un'alta colonna di fumo che sale dal Diaz; l'intensità dell'incendio varia nei pochi minuti in cui esso dura, fino a quando l'incociatore non s'inabissa alle 3.49. Un ufficiale del Bande Nere, il sottotenente di vascello Stefano Baccarini, descriverà poi così la scena: «Vi fu una prima esplosione, poi una seconda grande simile a un'alta fontana luminosa, dalla quale si innalzarono rottami voluminosi. Il bagliore era simile a quello prodotto dalla combustione delle polveri. Poi per quattro minuti è rimasto ancora un fuoco di colore vivo, simile a una colata d' acciaio. Infine è scomparso tutto». Mentre Ascari e Corazziere contrattaccano e poi iniziano a recuperare i naufraghi dal mare, il Bande Nere prosegue nella scorta del convoglio, aumentando la velocità e zigzagando; si mantiene in contatto radio coi cacciatorpediniere mediante gli apparati ad onde ultracorte ed i radiosegnalatori. L'incrociatore conduce il convoglio attraverso i campi minati; all'alba aerei della Luftwaffe attaccano un altro sommergibile nemico, che si trova in agguato all'uscita degli sbarramenti. Alle 8.44, intanto, Ascari e Corazziere, una volta appurato che non vi siano più naufraghi in mare, rimettono in moto dirigendo verso nordovest, per ricongiungersi col Bande Nere. Giunto il convoglio a destinazione, le tre navi fanno rotta per Palermo (per altra versione, Bande Nere e Corazziere sarebbero rientrati a Palermo, mentre l'Ascari sarebbe proseguito con il convoglio).

**26 febbraio 1941**

Corazziere, Ascari e Bande Nere giungono a Palermo, dove vengono sbarcati i naufraghi.

Dell'equipaggio del Diaz sono morti 464 uomini, su un totale di 605 imbarcati.

Il Bande Nere resterà a Palermo fino al 20 marzo.

**21 marzo 1941**

Il Bande Nere esce da Palermo per compiere esercitazioni di tiro e di attacco simulato di aerosiluranti.

Al termine dell'esercitazione torna in porto e si ormeggia al Molo Piave, dove resterà per ben un mese, fino al 24 aprile.

**16 aprile 1941**

Secondo una fonte, in questa data il Bande Nere sarebbe partito da Palermo assieme ad altre unità per proteggere da eventuali attacchi nemici le navi impegnate nei soccorsi dei naufraghi del convoglio "Tarigo", distrutto la notte precedente da quattro cacciatorpediniere britannici (uno dei quali, il Mohawk, è stato a sua volta affondato) nelle acque delle secche di Kerkennah, al largo della Tunisia.

**22 aprile 1941**

Il Bande Nere (nave ammiraglia della IV Divisione Navale, al comando dell'ammiraglio di divisione Guido Porzio Giovanola) e l'incrociatore leggero Luigi Cadorna, insieme ai cacciatorpediniere Maestrale e Scirocco, prendono il mare poco dopo la mezzanotte per rinforzare nel Canale di Sicilia la scorta del convoglio «Arcturus», partito da Napoli alle 17 del 21 e diretto a Tripoli, formato dai piroscafi tedeschi Arcturus, Leverkusen, Castellon e Wachtfels (quest'ultimo partito da Palermo ed aggregatosi al convoglio in un secondo momento) e dalla motonave italiana Giulia, con la scorta diretta dei cacciatorpediniere Folgore (caposcorta), Turbine, Saetta e Strale.

Il convoglio segue la rotta di ponente, che passa al largo delle secche di Kerkennah (Tunisia); l'uscita in mare della IV Divisione per scorta indiretta è stata decisa dopo che la ricognizione aerea ha avvistato a Malta alcune unità leggere di superficie.

**23 aprile 1941**

La IV Divisione si unisce al convoglio «Arcturus» alle 17.44, nel Canale di Sicilia, al largo delle boe 3 e 4 delle Kerkennah (cioè ad est di quelle secche), dopo di che prosegue verso Tripoli tenendosi di poppa al convoglio e seguendo rotte varie in modo da mantenere una velocità maggiore di quella dei mercantili, ma senza allontanarsi da essi. Al momento dell'incontro lo Scirocco viene momentaneamente distaccato per contattare la scorta diretta ed accordarsi sulle rotte da seguire durante la notte, prima che cali il buio.

Tramontato il sole, la IV Divisione rimane nei settori poppieri del convoglio, seguendo rotte varie inclinate rispetto alla direttrice di marcia. Qualche minuto dopo le 22 vengono visti dei bagliori di proiettili contraerei in direzione di Tripoli, che sta venendo bombardata da aerei nemici.

**24 aprile 1941**

Alle 00.44 vengono chiaramente distinti dalla IV Divisione, in direzione 80° (verso est), dei proiettili illuminanti e poi le codette luminose di proiettili sparati in una vivace azione di tiro battente; dato che si distinguono i bagliori prodotti dalle artiglierie, ma non le vampate, l'ammiraglio Porzio Giovanola ne deduce che il combattimento che sta avendo luogo deve essere in corso ad almeno 30 miglia di distanza;

giudica comunque che sia opportuno deviare dalla rotta e dirigere verso ovest, in modo da allontanarsi dal potenziale pericolo. Il convoglio fa lo stesso di propria iniziativa, così permettendo di evitare il ricorso alla radio.
I bagliori visti dalla IV Divisione costituiscono l'epitaffio dello sfortunato incrociatore ausiliario Egeo. Durante la notte, infatti, è partita da Malta la 14th Destroyer Flotilla britannica (cacciatorpediniere Jervis, Janus, Jaguar e Juno), proprio con lo scopo di intercettare il convoglio «Arcturus». I cacciatorpediniere britannici non riescono a trovare il convoglio, ma verso le 00.40 incontrano invece l'Egeo, che viene affondato dopo un impari combattimento. (La storia ufficiale dell'USMM annota a riguardo, riconoscendo i limiti degli incrociatori tipo Da Barbiano e quelli, più in generale, delle navi maggiori italiane nel combattimento notturno: «Particolarmente inadatti ad un combattimento notturno a distanza ravvicinata apparivano gli incrociatori tipo BANDE NERE che, completamente privi di corazzatura, erano suscettibili di essere danneggiati seriamente anche dai proiettili da 120 dei cacciatorpediniere tipo JERVIS o tipo TRIBAL (…) è difficile stabilire chi avrebbe avuto la meglio se i JERVIS avessero incontrato di notte i BANDE NERE»).
Sia il convoglio «Arcturus» che la IV Divisione, frattanto, incrociano al largo di Ras Turgoeness, del quale non si vede il faro (il che porta l'ammiraglio Porzio Giovanola a ritenere che sia spento), seguendo rotte varie in attesa del giorno, prima di procedere all'atterraggio; tutti si tengono pronti a reagire ad eventuali attacchi.
Il convoglio arriva a Tripoli alle 17. Durante tutto il viaggio, aerei della Regia Aeronautica e del X Corpo Aereo Tedesco provvedono continuamente a sorvegliare i cieli del convoglio.
Come ordinato da Supermarina, Bande Nere e Cadorna entrano a Tripoli e vi si trattengono per alcune ore, aspettando di ripartire prima del tramonto alla volta di Palermo.
Durante la navigazione di ritorno, Supermarina comunica alla IV Divisione che nella zona di Malta si trovano un incrociatore tipo Southampton e cinque cacciatorpediniere; l'ammiraglio Porzio Giovanola ordina pertanto di accelerare, in modo da ridurre la probabilità di incontrare tali forze durante la notte, anche se rimane la possibilità di un incontro tra l'una e le tre di notte del 25 aprile, nella zona tra Lampedusa e le Kerkennah. Durante la navigazione gli uomini rimangono pertanto al posto di combattimento generale; la vigilanza viene incrementata al massimo possibile e si tengono le armi pronte ad un uso immediato.
Superata Lampedusa senza aver avvistato nulla, l'ammiraglio Porzio Giovanola decide di imboccare le rotte di ponente in modo da evitare di incontrare il nemico all'alba, sulle rotte di atterraggio di Capo San Marco.

**25 aprile 1941**

La IV Divisione arriva a Palermo alle 16.20. A conclusione del suo rapporto, l'ammiraglio Porzio Giovanola scriverà: «*Vista l'impossibilità di impedire al nemico in ore diurne l'avvistamento nella zona da Marettimo a Lampedusa dei convogli che si recano in Libia, e data la facilità con la quale forze leggere appoggiate da incrociatori possono muovere da Malta dopo il tramonto in tempo utile per intercettare le rotte Kerkennah-Zuara, sembra doversi tenere presente l'opportunità che questo ultimo tratto sia effettuato dai convogli in ore diurne con conveniente appoggio di unità navali in grado di contrastare azioni di incrociatori nemici. Ad ogni modo la precauzione di tenere la Divisione in appoggio a breve distanza dal convoglio di poppa a questo, costringe la forza navale a mantenersi a modesta velocità in zone molto insidiate. Si è creduto opportuno perciò di far seguire alla Divisione rotte varie molto inclinate rispetto alla direttrice di marcia per poter mantenere una velocità superiore a quella del convoglio senza peraltro allontanarsene. L'esperienza ha dimostrato la particolare vulnerabilità e possibilità di insidie delle rotte obbligate in prossimità delle boe di Kerkennah e pertanto sarebbe opportuno provvedere al dragaggio di dette rotte con dragamine normali e magnetici nonché con la vigilanza a.s.*».



**8 maggio 1941**

Bande Nere, Cadorna (IV Divisione) e gli incrociatori leggeri Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi e Giuseppe Garibaldi (VIII Divisione) salpano da Palermo dopo le 20 (o alle 20.45) con la scorta dei cacciatorpediniere Bersagliere, Fuciliere, Alpino, Maestrale e Scirocco, per eseguire una crociera di vigilanza a nord della Sicilia settentrionale. È in corso l'operazione britannica «Tiger» (iniziata il 6 maggio e conclusasi il 12), consistente nell'invio da Gibilterra ad Alessandria di un convoglio di cinque piroscafi veloci carichi di rifornimenti e rinforzi per le forze britanniche operanti in Egitto (tra cui 238 carri armati e 43 aerei da caccia), e da Alessandria a Malta di due convogli (uno veloce di quattro navi da carico, ed uno lento di due navi cisterna) con rifornimenti per la guarnigione dell'isola (il primo è scortato dagli incrociatori leggeri Dido, Calcutta e Phoebe e da 4 cacciatorpediniere, il secondo dagli incrociatori antiaerei Carlisle e Coventry, da 3 cacciatorpediniere e da 2 unità minori). Al contempo, la corazzata Queen Elizabeth e tre incrociatori leggeri (Naiad, Fiji e Gloucester, più 5 cacciatorpediniere) si trasferiscono da Gibilterra ad Alessandria per rinforzare la Mediterranean Fleet, che esce in mare a copertura dell'operazione (con le corazzate Warspite, Valiant e Barham, la portaerei Formidable e 12 cacciatorpediniere), al pari della Forza H da Gibilterra (incrociatore da battaglia Renown, portaerei Ark Royal, incrociatore Sheffield e 9 cacciatorpediniere). Normalmente ai convogli con i rifornimenti per le truppe britanniche operanti in Egitto viene fatta circumnavigare l'Africa, doppiando il Capo di Buona Speranza e risalendo il Mar Rosso, rotta molto più lunga rispetto a quella di Gibilterra e del Mediterraneo, ma anche molto meno a rischio di attacchi; questa volta, però, i comandi britannici hanno deciso per un invio diretto di rifornimenti attraverso il Mediterraneo a causa dell'estrema gravità della situazione in Egitto, dove le truppe britanniche in ritirata dalla Cirenaica (con la nuova offensiva italo-tedesca seguita all'arrivo del generale Rommel) hanno perso la maggior parte dei loro mezzi corazzati, mentre anche le truppe britanniche inviate in Grecia (caduta in aprile a seguito dell'intervento tedesco) hanno perduto, nella loro frettolosa evacuazione verso l'Egitto, la quasi totalità dei loro mezzi ed equipaggiamenti.

La reazione della Marina italiana, pur messa sull'allarme dai molti avvistamenti aerei (alle 6.35, alle 7.20, alle 10.40 ed alle 16.20, però molto confusi ed incoerenti: ad esempio, non si ha idea fino ad operazione compiuta del trasferimento da Gibilterra ad Alessandria della Queen Elizabeth), non si materializza: Supermarina, disponendo soltanto di due corazzate in efficienza (Cesare e Doria; altre due, Duilio e Littorio, sono in riaddestramento dopo il completamento dei lavori di riparazione dei danni subiti nell'attacco di Taranto nel mese precedente, mentre la Vittorio Veneto è in riparazione per i danni subiti nella battaglia di Capo Matapan), decide di non tentare di intervenire contro una forza britannica che conta 5 tra corazzate ed incrociatori da battaglia (3 da Alessandria e 2 da Gibilterra) più 2 portaerei, giudicando il rapporto di forze troppo sfavorevole.

L'uscita da Palermo della formazione che comprende il Bande Nere è appunto l'unico provvedimento disposto da Supermarina in concomitanza con l'operazione nemica, ordinato per l'eventualità che la flotta britannica sia uscita in mare per lanciare un altro attacco di aerosiluranti analogo a quello del novembre precedente contro Taranto. (Secondo il libro "Struggle for the Midde Sea" di Vincent O'Hara, invece, l'uscita da Palermo della IV e VIII Divisione con i relativi cacciatorpediniere sarebbe stata ordinata da Supermarina allo scopo di tendere un'imboscata alla formazione britannica, che si riteneva diretta proprio verso Palermo per bombardare quella città; il maltempo impedì però il contatto, fortunatamente per le navi italiane, che si sarebbero trovate in condizione di netta inferiorità). Lo stesso giorno, la IV e VIII Divisione vengono avvistate e segnalate da aerei britannici a ponente di Trapani, ma senza conseguenze.

Per ogni evenienza, vengono approntate a Napoli le corazzate Cesare e Doria ed a Taranto gli incrociatori ivi presenti, ma nessuna di queste unità prenderà il mare. Il maltempo impedisce l'impiego di MAS e torpediniere nel Canale di Sicilia, cui si è fatto ricorso altre volte.

Il passaggio del convoglio britannico sarà contrastato solo dagli aerei della Regia Aeronautica, che nonostante ripetuti attacchi non riusciranno ad affondare alcuna nave, a causa sia del tempo fosco con nuvole basse che della reazione della scorta aerea britannica; una bomba danneggia gravemente il cacciatorpediniere britannico Fortune, mentre da parte italiana vengono perduti cinque aerei. Uno dei mercantili britannici, l'Empire Song, affonderà per urto contro mina, ma gli altri giungeranno tutti a destinazione.

**9 maggio 1941**

Le navi partite da Palermo vi fanno ritorno, dopo aver infruttuosamente percorso 296 miglia incontrando cattivo tempo per tutta la notte.

**11 maggio 1941**

Bande Nere e Cadorna (la IV Divisione) partono da Palermo alle 18.40, insieme ai cacciatorpediniere Maestrale, Scirocco, Bersagliere, Fuciliere ed Alpino (altra fonte parla solo di Maestrale, Scirocco ed Alpino) per fornire protezione a distanza a due convogli: uno formato dai piroscafi italiani Ernesto e Tembien, dalle motonavi Giulia e Col di Lana e dai piroscafi tedeschi Preussen e Wachtfels (scortati dai cacciatorpediniere Dardo, Aviere – caposcorta –, Geniere, Grecale e Camicia Nera) partiti da Napoli alle due dell'11 (dopo essere salpati già l'8 salvo poi rientrare per allarme navale) e diretti a Tripoli, dove arriveranno alle 11.40 del 13; l'altro composto dalle motonavi italiane Victoria, Andrea Gritti e Barbarigo e dalla motonave tedesca Ankara (con la scorta diretta dei cacciatorpediniere Vivaldi, Malocello, Saetta e Da Noli) in navigazione in direzione opposta (partito da Tripoli alle 19.30 del 12, il convoglio arriva a Napoli alle 16.30 del 14).

... continua




# momo BEAM

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

## FINALMENTE IL TG ARMI PER IL DMR!

di Sorio Daniele, IU0JIW - Cordinatore sezione ARMI ANZIO-OSTIA

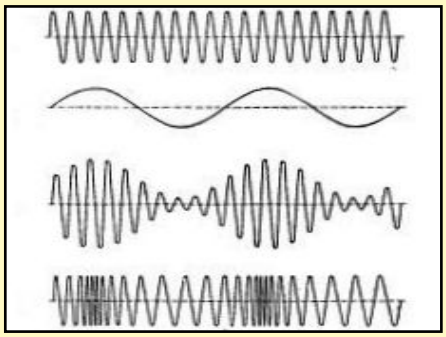



La sezione ARMI di Anzio – Ostia è lieta di annunciare a tutti i soci che è stato attivato il **TG 22410** per il sistema DMR ad uso esclusivo dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani.
Il Digital Mobile Radio (DMR) è uno standard aperto di comunicazione radio definito nell'European Telecommunications Standard usato in prodotti commerciali da diverse aziende nel mondo.
Il DMR utilizza il vocoder AMBE2+ e una tecnologia di accesso alla risorsa TDMA su due slot in un canale avente larghezza di banda di 12.5kHz. Taluni standard di comunicazioni digitali, analogamente a quanto avviene per il DMR utilizzano il vocoder AMBE2+ per la codifica vocale, mentre per l'accesso alla risorsa sfruttano la multiplazione a divisione di frequenza (FDMA) creando 2 slot dedicati rispettivamente alla voce e alla trasmissione dati.
I TG o Talk Group, selezionato dalla radio chiamante, definisce l'area su cui l'OM intende ricercare eventuali corrispondenti, quindi tutti noi soci possiamo utilizzare il **22410** per scambiarci idee o per organizzare eventuali contest o diplomi.
Il TG 22410 è utilizzabile solo sulla rete Brandmeister e con Time Slot 2.
Per gli SWL è attivo, sul sito della sezione ***https://armianzioostia.jimdofree.com/***, l'ascolto del TG.
Se avete dubbi o difficoltà nel programmare le vostre radio potete contattarci all'indirizzo mail della sezione armi-anzio-ostia@libero.it, saremmo lieti di aiutarvi.
Sperando di sentirvi presto sul nostro nuovo TG vi auguro buon vento!




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

# CLASSI DI EMISSIONE



Le classi di emissione individuano i parametri di una trasmissione come il tipo di modulazione della portante principale, il tipo del segnale modulante ecc. e ogni classe è formata da da tre simboli:
il primo simbolo (carattere alfabetico) indica il tipo di modulazione della portante principale;
il secondo simbolo (numero) indica la natura del segnale che modula la portante principale;
il terzo simbolo (carattere alfabetico) indica il tipo dell' informazione da trasmettere.

## Primo simbolo: tipo di modulazione della portante principale

| | |
|---|---|
| **N** | emissione di un'onda non modulata |
| **A** | doppia banda laterale (DSB) |
| **H** | banda laterale unica con portante completa (SSB) |
| **R** | banda laterale unica con portante ridotta o di livello variabile |
| **J** | banda laterale unica con portante soppressa |
| **B** | bande laterali indipendenti |
| **C** | banda laterale residua |
| **F** | modulazione di frequenza (FM) |
| **G** | modulazione di fase (PM) |
| **D** | emissione la cui portante principale è modulata in ampiezza e in modulazione angolare, sia simultaneamente, sia con una sequenza prestabilita |
| **P** | treno d'impulsi non modulato |
| | treno d'impulsi: |
| **K** | modulato in ampiezza |
| **L** | modulato in larghezza/durata |
| **M** | modulato in posizione/fase |
| **Q** | nei quali l'onda portante è modulata in modulazione angolare durante il periodo dell'impulso |
| **V** | combinazione di casi precedenti o prodotto con altri mezzi |
| **W** | in ampiezza, in modulazione angolare o ad impulsi |
| **X** | altri casi |

## Secondo simbolo: (natura del segnale, o dei segnali, modulante la portante principale)

| | |
|---|---|
| **0** | assenza di segnale modulante |
| **1** | un solo canale contenente l'informazione quantificata o numerica, senza l'impiego di una sotto portante modulante |
| **2** | un solo canale contenente l'informazione quantificata o numerica, con l'impiego di una sotto portante modulante |
| **3** | un solo canale contenente l'informazione analogica |
| **7** | due o più canali contenenti l'informazione quantificata o numerica |
| **8** | due o più canali contenenti l'informazione analogica |
| **9** | sistema composito con uno o più canali contenenti l'informazione quantificata o numerica e uno o più canali contenenti l'informazione analogica |
| **X** | altri casi |

## Terzo simbolo: (tipo d'informazione da trasmettere)

| | |
|---|---|
| **N** | nessuna informazione |
| **A** | telegrafia per ricezione auditiva |
| **B** | telegrafia per ricezione automatica |
| **C** | fac-simile |
| **D** | trasmissione dati, telemisura, telecomando |
| **E** | telefonia (ivi compresa la radiodiffusione sonora) |
| **F** | televisione (video) |
| **W** | combinazione di casi precedenti |
| **X** | altri casi |

## Classi più usate

| | |
|---|---|
| **A1A** | telegrafia on/off senza modulazione (**CW**, **Morse**) |
| **A1B** | telegrafia in modulazione d'ampiezza con ricezione automatica, senza sottoportante modulante |
| **A1D** | trasmissione dati in modulazione d'ampiezza, banda laterale doppia, senza sottoportante modulante |
| **A2A** | telegrafia on/off con una o più frequenze audio modulanti, o telegrafia on/off di un'emissione a modulazione d'ampiezza |
| **A2B** | telegrafia in modulazione d'ampiezza con ricezione automatica con on/off della sottoportante modulante |
| **A2D** | trasmissione dati in modulazione d'ampiezza, doppia banda laterale, con sottoportante modulante |
| **A3C** | facsimile in modulazione d'ampiezza; la portante è modulata direttamente o con una sottoportante modulata in frequenza |
| **A3E** | fonia in modulazione d'ampiezza, doppia banda laterale; (**AM**, **broadcast**) |
| **C3F** | televisione, in modulazione d'ampiezza, con banda laterale residua |
| **F1A** | telegrafia (manipolazione con variazione di frequenza) |

## Classi più usate

| | |
|---|---|
| **F1B** | telegrafia in modulazione di frequenza con ricezione automatica, senza sottoportante modulante |
| **F1D** | trasmissione dati in modulazione di frequenza, doppia banda laterale, senza sottoportante modulante |
| **F2A** | telegrafia on/off di una frequenza audio per modulazione di frequenza, o con on/off di un'emmissione modulata in frequenza |
| **F2B** | telegrafia in modulazione di frequenza con ricezione automatica ed on/off della sottoportante modulante |
| **F2D** | trasmissione dati in modulazione di frequenza, con sottoportante modulante (**Packet Radio**) |
| **F3C** | facsimile in modulazione di frequenza, mediante modulazione diretta della frequenza portante |
| **F3E** | fonia in modulazione di frequenza (portatili **VHF** e **UHF**) (**FM**) |
| **F3F** | televisione in modulazione di frequenza |
| **G1D** | trasmissione dati in modulazione di fase, senza sottoportante modulante |
| **G2D** | trasmissione dati in modulazione di fase, con sottoportante modulante |
| **G3C** | facsimile in modulazione di fase |
| **G3E** | fonia in modulazione di fase |
| **G3F** | televisione in modulazione di fase |
| **J1D** | trasmissione dati in modulazione d'ampiezza, banda laterale singola, portante soppressa, con sottoportante modulante |
| **J2A** | telegrafia on/off con una o più frequenze modulanti, o telegrafia on/off, banda laterale singola, portante soppressa |
| **J2D** | trasmissione dati in modulazione d'ampiezza, banda laterale singola, portante soppressa senza sottoportante modulante |
| **J3C** | facsimile in modulazione d'ampiezza, banda laterale singola, portante soppressa |
| **J3E** | fonia in modulazione d'ampiezza, banda laterale singola, portante soppressa (**SSB**) |
| **J8E** | fonia in modulazione d'ampiezza, bande laterali indipendenti |
| **K1A** | telegrafia on/off di una portante trasmessa per impulsi, senza modulazione o frequenza audio |
| **K2A** | telegrafia on/off di una o più frequenze a modulazione audio, o con on/off di una portante modulata trasmessa per impulsi |
| **K3E** | fonia in modulazione d'impulso |
| **R3C** | facsimile in modulazione d'ampiezza, singola banda laterale, con portante residua |
| **R3D** | trasmissione dati in modulazione d'ampiezza, singola banda laterale, con portante residua |
| **R3E** | fonia in modulazione d'ampiezza, singola banda laterale, con portante residua |

## CALENDARIO ARMI 2019

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

**E**’ stato realizzato il nuovo calendario 2019 dell’ARMI. Lo potete trovare nella pagina del nostro sito web cliccando “DOWNLOAD” e andando su “Calendario”.
Scaricatelo e stampatelo o semplicemente potete salvarlo sul vostro computer o sul desktop.



## NUOVA ID CARD ARMI
di Alberto Mattei, IT9MRM

La prima versione della nostra carta ID era oramai obsoleta ed abbiamo provveduto tramite l'aiuto di IU0FBK a modificarne il layout e ad automatizzare l'inserimento della foto e l'invio automatico via email.
Quindi per tutti colore che vogliono la nuova tessera ARMI, basta inviare una foto personale in formato JPG al seguente indirizzo email: **it9mrm@assoradiomarinai.it**
Appena ricevuta sarà mia cura inviarvela nel più breve tempo possibile. A questo punto non vi resta che stamparla e inserirla in una custodia per tesserini o se volete. portatela in una cartolibreria, fatevela stampare e plastificare e la tessera è pronta per l'utilizzo.






# INTERNATIONAL MARITIME MOBILE AWARD

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT

COME PLAY WITH US!



Designed by IT9MRM

INTERNATIONAL

# WARSHIPS AWARD

## EIGHT CLASSES
## FREE AWARDS



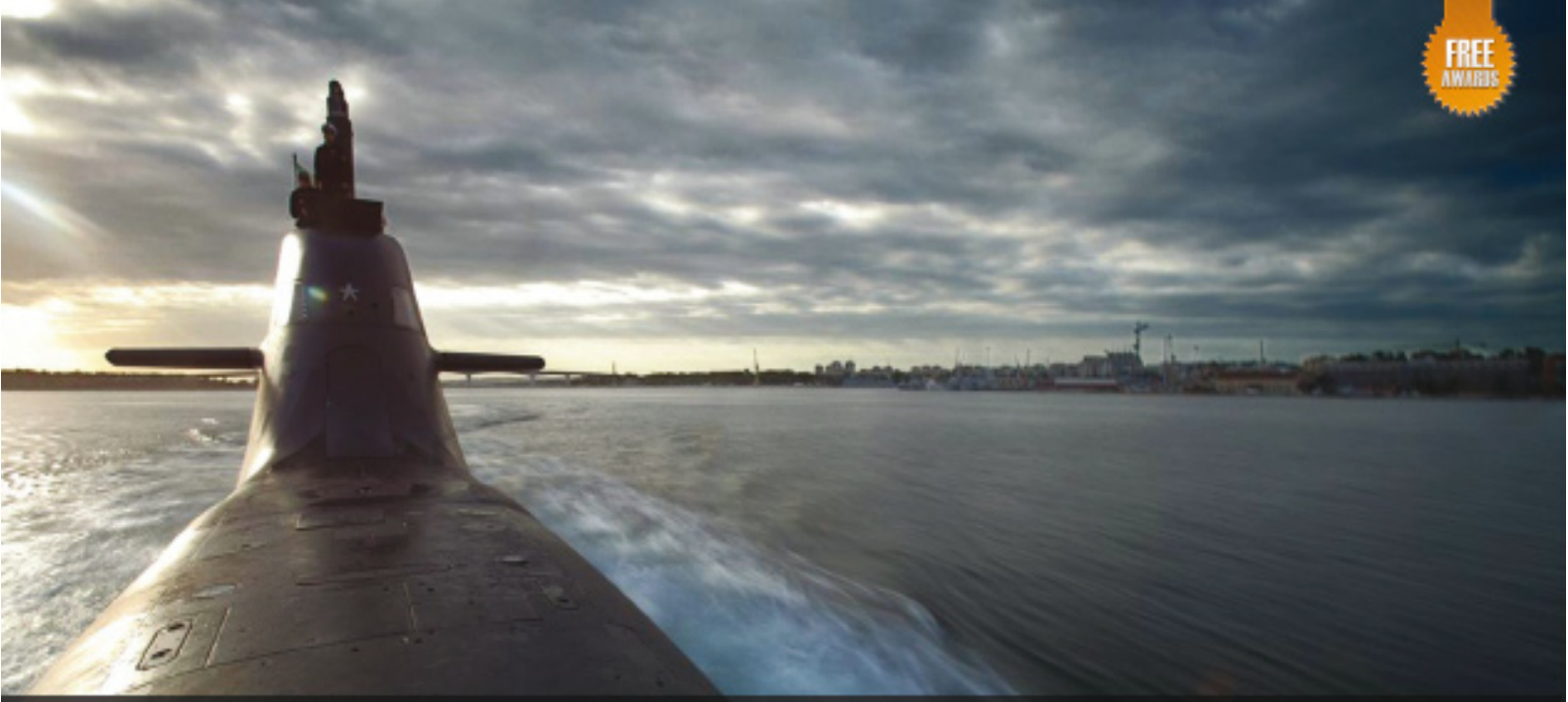

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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

## PDF FORMAT
## PROFESSIONAL HAM RADIO GAME'S

## BEAUTIFUL WARSHIPS AROUND OF THE WORLD






www.assoradiomarinai.it

THE BEST ARMI AWARD

# INTERNATIONAL SUBMARINES AWARD




## I.S.A. BRONZE

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




## I.S.A. SILVER

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




## I.S.A. GOLD

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

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

Associazione Radioamatori Marinai Italiani
info@assoradiomarinai.it

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

# QSL NAVALI

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

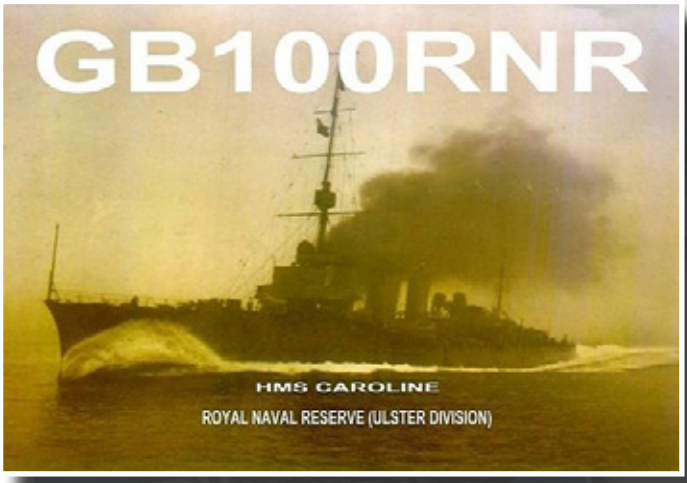


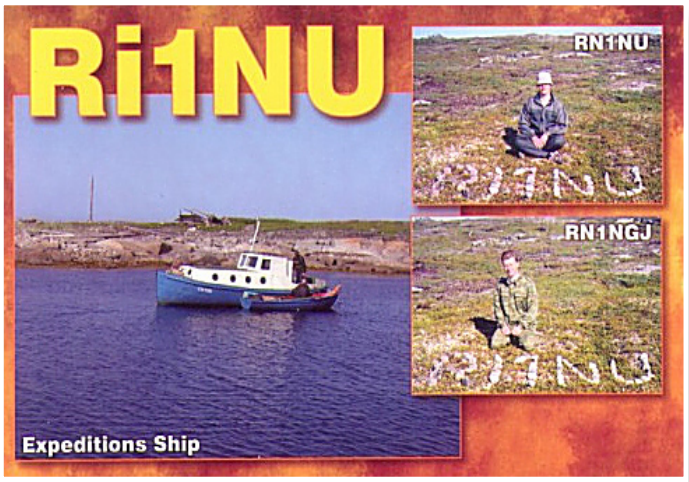

MF-RUNDE · VEREINIGUNG NOCH FUNKENDER MARINEFUNKER
SEGEL-SCHULSCHIFF
GORCH FOCK
Sonder-DOK: „MF"
Member
650
MF-Runde
DFØMV
Clubstation Marineverein Bielefeld · Sonder-DOK „MF"


CIRCULO DE SUBOFICIALES DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA
Carlos Calvo Nº 1337 - C.P. 1102 - CAPITAL FEDERAL - BUENOS AIRES
L2ØAM
GUARDACOSTAS P.N.A. GC-83
"RIO IGUAZU"
1er. Combate Aeronaval de la Historia Argentina
Homenaje a los ex-Combatientes de la
"PREFECTURA NAVAL ARGENTINA"
1982
2002
ESTACION
FECHA
QTR
BANDA
MHZ
MODO
RS/T


EA7HYL
Jose Antonio
Sevilla - Spain


ROYAL NAVAL AMATEUR RADIO SOCIETY
G3IZJ
HAMPSHIRE
ENGLAND
To.....
RNARS
970
AJAX


GB100RNR
HMS CAROLINE
ROYAL NAVAL RESERVE (ULSTER DIVISION)


Ri1NU
RN1NU
RN1NGJ
Expeditions Ship


K5GXR
MARITIME MOBILE
USS INTREPID
CVS·11


ROYAL NAVY
GB3RN
0001
HMS HOOD


MØTDW


RX3X/mm


TA1/JHØCJH
GL:KN41LA ZONE 20
ISTANBUL,TURKEY


UW5EJX/mm
Ukrainian Maritime Mobile Station

# FOTO STORICHE




**Corvetta CHIMERA** (1943 - 1977)




**Corvetta CRISALIDE** (1947 - 1972)

# La stazione radio di....




# La QSL dei soci....



WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

# 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 :

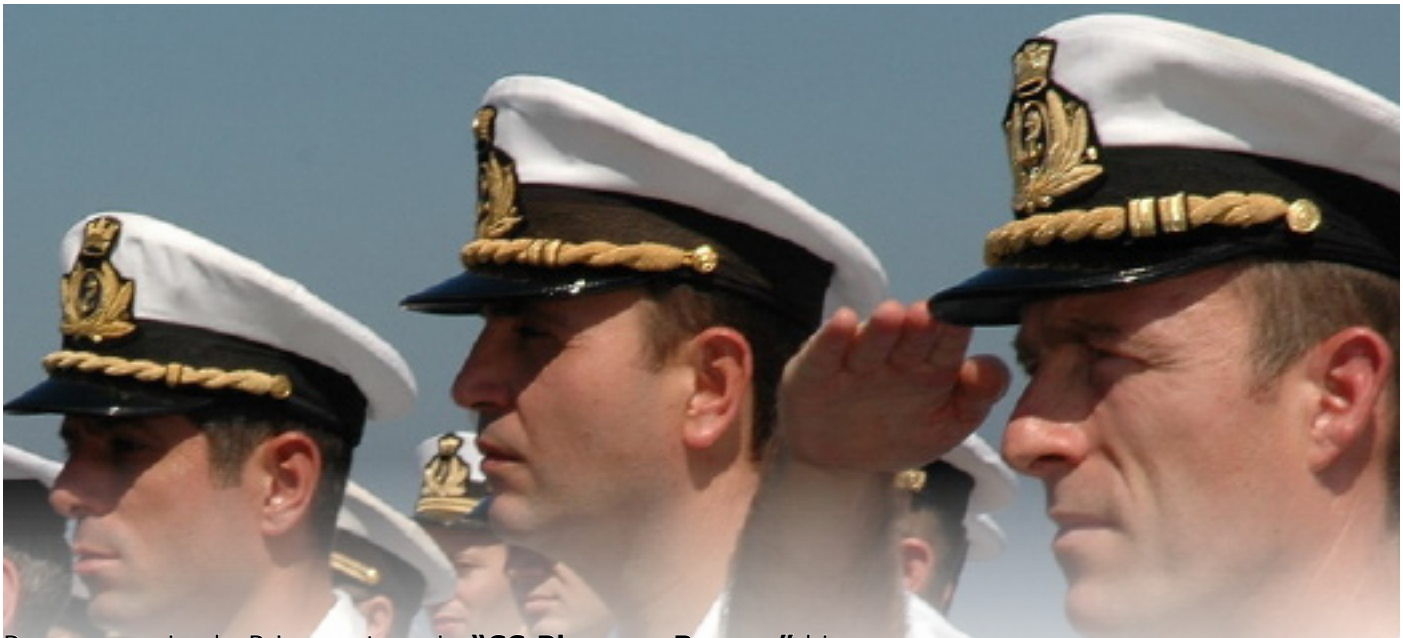
IT9MRM
Alberto Mattei
Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR)
- Italy -
email: it9mrm@gmail.com

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

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



Per conseguire la Prima categoria **"CC Plaque - Bronze"** bisogna contattare o ascoltare:
- nr. 5 Stazioni membri ARMI;
- nr. 5 Stazioni membri INORC;
- nr. 2 Stazioni membri MF;
- nr. 2 Stazioni membri RNARS;
- nr. 1 Stazione membro MFCA;
- nr. 1 Stazione membro BMARS o MARAC;
- nr. 1 Stazione membro YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 3 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 3 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 3 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 5 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);




Per conseguire la Seconda categoria **"CF Plaque - Silver"** bisogna contattare o ascoltare:
- nr. 10 Stazioni membri ARMI;
- nr. 10 Stazioni membri INORC;
- nr. 5 Stazioni membri MF;
- nr. 5 Stazioni membri RNARS;
- nr. 2 Stazioni membri MFCA;
- nr. 2 Stazioni membri BMARS o MARAC;
- nr. 2 Stazioni membri YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 10 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 10 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 10 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 10 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);




Per conseguire la Terza categoria **"CV Plaque - Gold"** bisogna contattare o ascoltare:
- nr. 15 Stazioni membri ARMI;
- nr. 15 Stazioni membri INORC;
- nr. 10 Stazioni membri MF;
- nr. 10 Stazioni membri RNARS;
- nr. 5 Stazioni membri MFCA;
- nr. 5 Stazioni membri BMARS o MARAC;
- nr. 5 Stazioni membri YO-MARC o FNARS o NRA;
- nr. 15 Stazioni Maritime Mobile;
- nr. 15 Stazioni Lightships/Lighthouse;
- nr. 15 Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana (come da elenco);
- nr. 15 Nominativi speciali ARMI (come da elenco);








COMMANDER PLAGIA
CAPITANO DI VASCELLO
-CW-
I 1 P J K
Maurizio Coroli
M I 1206

## 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







































# Le QSL dei Radioamatori di Marina sono printed.it

RADIOAMATORI ARMI MARINAI

QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su
facebook

# 2019

| | |
|---|---|
| 4 Febbraio - 8 Febbraio | MF Activity Weekend Event’s |
| 2-17 Marzo | Italian Navy Costal Radio Stations - Award 2019 by ARMI |
| 13-14 Aprile | Radio Maritime Day - Merchant Marine Radio Officers W.W. Event |
| 17-19 Maggio | NRA - Portuguese Navy Day Contest |
| Maggio | MARAC 80/40 meter SSB Contest |
| 1-2 Giugno | International Museum Ship Radio Event |
| 10 Giugno | Festa della Marina Militare Italiana |
| Luglio | Belgian Navy Day's |
| 27 Luglio | NRA Naval Radio Party - Portuguese Navy |
| 17-18 Agosto | The International Lighthouse/Lightship Weekend |
| 7-22 Settembre | Italian Navy Ships Radio Stations Award 2019 by ARMI |
| 4 Novembre | Giornata delle FF.AA. Italiane |
| Novembre | MARAC 2m. Contest |
| Novembre | RNARS CW Activity Contest |
| 4 Dicembre | Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana |
| 7-8 Dicembre | INORC CW Activity Contest |
| 14-15 Dicembre | International Naval Contest - Sponsored by |



IL DIPLOMA DELLA

# REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



L'A.R.M.I. PRESENTA

## 1939-1944 LE EROICHE NAVI DELLA REGIA MARINA

PERMANENT AWARDS

## LE NAVI DELLA REGIA MARINA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

www.assoradiomarinai.it

# AWARD REGIA MARINA - NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager

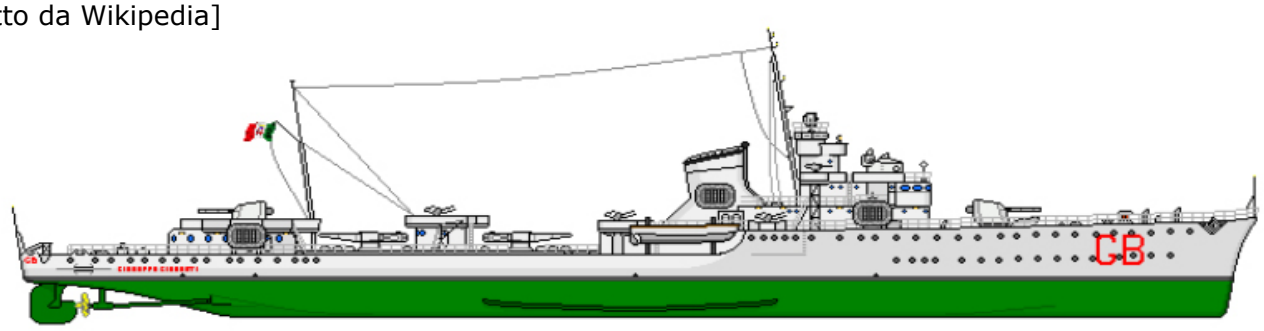



**Un pò di storia**

La Regia Marina fu l'Arma navale del Regno d'Italia fino al 18 giugno 1946, quando con la proclamazione della Repubblica assunse la nuova denominazione di Marina Militare. Con la caduta di Gaeta il 15 febbraio 1861, la fine del Regno delle due Sicilie sancì l'unione della Real Marina Sarda alla Marina borbonica, che contribuì al suo potenziamento. Il 17 marzo successivo, con la proclamazione del Regno da parte del Parlamento di Torino, nacque la Regia Marina e l'assertore più convinto della necessità per il Regno d'Italia di dotarsi di una forza navale potente che amalgamasse le competenze delle marine preunitarie, il conte Camillo Benso di Cavour (allora Presidente del Consiglio), non mancò di ribadire il proprio impegno di fare l'Italia una nazione di spiccato carattere marittimo:

«*Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo, capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile […] consacrerò tutte le mie forze […] affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle esigenze del Paese*»
(Camillo Benso Conte di Cavour)

L'impegno di Cavour portò ad un notevole sviluppo della flotta, che si interruppe con la battaglia di Lissa; perché la Regia Marina tornasse a dotarsi di navi moderne ci vollero dieci anni, con lo sviluppo della classe Caio Duilio. Grazie ad ingegneri navali come Cuniberti e Masdea vennero prodotte classi di navi interessanti, ma sempre in numero limitato a causa delle necessità di bilancio del paese.
La guerra italo-turca fu il primo vero banco di prova per la nuova flotta, schierando in linea praticamente le stesse navi poi impegnate nella prima guerra mondiale, durante la quale, tuttavia, non vi fu mai alcuna vera e propria "battaglia navale" con la flotta austro-ungarica.
Le scelte operate tra le due guerre condizionarono infine pesantemente le strategie e le capacità operative della Regia Marina nella seconda guerra mondiale, durante la quale, pur battendosi validamente, subì una serie di sconfitte senza riuscire ad impedire il sostanziale predominio della Royal Navy nel Mar Mediterraneo.
[tratto da Wikipedia]



**Premessa**
L'award dedicato alle grandi navi della Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale, è stato creato al fine di ricordare le gesta dei grandi marinai e uomini della Regia Marina imbarcati a bordo delle unità navali (Corazzate, Navi da Battaglia, Incrociatori, Cacciatorpediniere e Torpediniere) durante il conflitto. La storia navale è sempre stata un principio fondamentale dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani, lo scopo di questo award è quello di far conoscere a tanti radioamatori italiani e non, i nomi delle gloriose unità navali che hanno combattuto durante il secondo conflitto mondiale nel Mediterraneo.

**R E G O L A M E N T O**

ll Diploma è dedicato alla Regia Marina nel periodo della Seconda Guerra Mondiale (1939-1944). Viene rappresentato in tre versioni" Bronzo - Argento - Oro"; il layout dei tre diplomi è uguale e viene raffigurata sullo sfondo lo stemma della Regia Marina, con un contorno di una maglia di catena d'ancora. I diplomi nelle tre versioni sono differenti e vengono rappresentate dalle sagome di un Cacciatorpediniere (Bronzo), un Incrociatore (Argento) e di una Corazzata (Oro). Inoltre viene rappresentata in ogni diploma sul lato destro la Medaglia al valor Militare della Regia Marina (in bronzo, argento ed oro per ogni categoria di diploma).
Il Diploma è conseguibile da **tutti** gli OM e SWL del mondo.
L'award fa parte dei diplomi permanenti dell'ARMI.

**DATA DI INIZIO**
01.01.2019

**STAZIONI ACCREDITATE**
Sono tutte le stazioni iscritte all'ARMI e che hanno avuto assegnato la nave corrispondente al distintivo (bilettera). Questo distintivo è personale e rimarrà alla stazione accreditata per sempre. Chi lo vorrà potrà richiederlo a info@assoradiomarinai.it (sino a completamento della lista). Anche le stazioni accreditate possono cacciare altre stazioni accreditate per la conquista dei diplomi.

**PARTECIPAZIONE**
Possono partecipare tutte le stazioni OM/SWL (anche le stazioni accreditate)

**PUNTI**
Ogni stazione accreditata vale 1 punto

**CATEGORIE**:
Ci sono quattro gategorie: FONIA - MORSE - MISTO - DIGITALE

E' consentito solo un contatto con la stazione accreditata per ogni singola MODALITA' di emissione (SSB-CW-DIGI) per tutto il periodo della manifestazione. Tutti i collegamenti nelle varie modalità digitali valgono solo un contatto.

**MODI**
Sono consentiti tutti i modi di emissione: CW - SSB – tutti i modi DIGITALI

**BANDE**
Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU
Non sono validi collegamenti in VHF/UHF, ECHOLINK e ponti ripetitori

**PUNTI DIPLOMA**
Ci sono quattro classi:
Bronzo : 15 punti;
Argento: 25 punti;
Oro: 50 punti;
Top Honour Plaque: 75 punti

**CHIAMATA**
La chiamata sarà come segue :
CW / DIGITALE : CQ CQ DE IT9MRM IT9MRM IT9MRM AWARD REGIA MARINA K
SSB : CQ CQ da IT9MRM – (STAZIONE ACCREDITATA) CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLA REGIA MARINA.

**RAPPORTI E NUMERI**
Le Stazioni non accreditate passeranno i rapporti RST .
Le stazioni A.R.M.I. accreditate passeranno i rapporti RST seguiti dalla bilettera assegnata.

**PREMI**
Tutte le stazioni che attesteranno tramite log il collegamento con le stazioni accreditate, riceveranno i diplomi in formato JPG in base alle richieste pervenute. I Diplomi saranno tutti gratuiti.
Per la richiesta della "Top Honour Plaque" è prevista una spesa forfettaria di Euro 35.
Le stazioni italiane che lo desiderano, potranno inviare il contributo per la Top Honour Plaque tramite le seguenti modalità:
- via "POSTEPAY" n. 4023600964377842 intestata a Mattei Alberto;
- via "PAYPAL" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com;
- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

**RICHIESTE**
Il Diploma andrà richiesto all'Award manager nazionale :
IT9MRM Alberto Mattei - Via E. Millo, 20 - 96011 Augusta (SR) - Italy -
email: it9mrm@assoradiomarinai.it

**LOGS**
Devono essere in formato ADIF/CBR/TXT/DOC/XLS.
E' concesso l'uso di qualsiasi Log elettronico.
Chi lo desidera può utilizzare il Foglio Elettronico (ARM_WW2) per la gestione dei collegamenti. Lo potete scaricare dal sito web dell'ARMI.










AWARD
REGIA
MARINA
NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE
AWARD'S
SQUADRA
NAVALE
SQUADRON & DIVISION SHIP'S
MORE THAN 20 FREE DIPLOMAS OF SHIPS
ASSORADIOMARINAI.IT

**Premessa**
L'award Squadra Navale è integrato nel nuovo Award della Regia Marina. E' composto da più di 20 diplomi, molto facili da poter collegare. Sono suddivisi su due "Squadre Navali" ogni squadra navale è composta da Divisioni e Squadriglie di Corazzate, Incrociatori e Cacciatorpedinieri. Ogni Divisione è composta di più sezioni navali.

**R E G O L A M E N T O**

Lo scopo è quello di collegare le singole Divisioni e Squadriglie delle varie Corazzate, Incrociatori, Cacciatorpedinieri e Torpediniere, ad ognuna di esse è stato creato un diploma. Valgono le stesse regole dell'Award Regia Marina.




**PRIMA SQUADRA NAVALE**
La prima Squadra Navale è composta da:
- V^ Divisione Corazzate: Giulio Cesare (GC) - Cavour (CV) - Duilio (DU) - Doria (DO);
- IX^ Divisione Corazzate: Littorio (LT) - Vittorio Veneto (VV) - Roma (RO);
- I^ Divisione Incrociatori: Zara (ZA) - Gorizia (GO) - Fiume (FI);
- IV^ Divisione Incrociatori: A. Da Barbiano (BA) - L. Cadorna (LA) - A. Di Giussano (GI) - A. Diaz (DI)
- VIII^ Divisione Incrociatori: Duca degli Abruzzi (AZ) - G. Garibaldi (GG);
- III^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: F. Nullo (NL) - N. Sauro (SU) - D. Manin (MA) - C. Battisti (BT)
- V^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Pantera (PT) - Tigre (TI) - Leone (LE)
- VII^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Freccia (FR) - Dardo (DA) - Saetta (SA) - Strale (ST);
- VIII^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Folgore (FG) - Fulmine (FL) - Baleno (BO) - Lampo (LP)
- IX^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Alfieri (AF) - Oriani (OA) - Carducci (CD) - Gioberti (GB);
- XIV^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Vivaldi (VI) - Da Noli (DN) - Malocello (MC) - Pancaldo (PN);
- XV^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Pigafetta (PI) - Da Mosto (DM) - Da Verrazzano (DV) - Zeno (ZE)
- XVI^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Da Recco (DR)- Pessagno (PS) - Tarigo (TA) - Usodimare (US);
- I^ Squadriglia Torpedinieri: Airone (AO) - Ariel (AE) - Aretusa (AU) - Alcione (AC)
- II^ Squadriglia Torpedinieri: Papa (PA) - Montanari (MN) - Cascino (CI) - Chinotto (CN)
- III^ Squadriglia Torpedinieri: Prestinari (PR) - Audace (AD) - Gru (GU) - Minerva (MI)
- IV^ Squadriglia Torpedinieri: Stocco (SO) - Missori (MO) - Sirtori (SR) - Ibis (IB)
- V^ Squadriglia Torpedinieri: Schialfino (SF) - Dezza (DZ) - La Farina (LF) - Abba (AB) - Albatros (AA)
- VI^ Squadriglia Torpedinieri: Orione (ON) - Orsa (OS) - Pegaso (PG)
- VII^ Squadriglia Torpedinieri: Bassini (BS) - Fabrizi (FB) - Medici (MD)
- VIII^ Squadriglia Torpedinieri: Lupo (LU) - Lince (LC) - Lira (LR) - Libra (LB)






# STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

| | | | |
|---|---|---|---|
|  | IZ6OYT - IK5AIO<br>IZ7EDQ - IK2SOE |  | IT9DTU - IZ1GJK<br>IZ0XZD |
|  | IT9CKA - IU0IJW<br>IZ5MME |  | IK1QLD - IK0ZME<br>IT9PPX - I2QIL |
|  | IZ0EUX - IT9ASD |  | IZ0MQV - HB9EDG<br>IZ3CAR - IS0MKX |
|  | IZ8OGK - IU8FSU<br>IQ7QN |  | IW0BTN - IS0ANZ<br>IS0HMZ - IS0CDS |
|  | IK7FPU - IS0HMQ<br>IS0IQZ - I3JYL |  | IZ8IJO - IK1YRA<br>IT9QAU - IT9FDR |
|  | IU8AEY - IU8GUZ<br>IU8HYJ - IW1CDU |  | I3SY - IS0IEK<br>IW0URG - IW0GFS |
|  | (4) |  | IT9IFI - IT9MRM<br>IV3XPP - (1) |
|  | (4) |  | I3VAD - IQ1YY<br>IU1HGN - (1) |
|  | IZ1WTM - IZ1HVD<br>(2) |  | I2AZ - IZ0JSD<br>(3) |
|  | IW1QIH - IT9HHL<br>IS0GQX |  | IW2JJS - IS0SZU<br>(1) |
|  | IZ3SEV (3) | | |

(n.) Stazioni ancora da accreditare




**SECONDA SQUADRA NAVALE**
La seconda Squadra Navale è composta da:
- II^ Divisione Incrociatori: G. Dalle Bande Nere (BN) - B. Colleoni (BC) - Taranto (TT);
- III^ Divisione Incrociatori: Trento (TR) - Bolzano (BL) - Trieste (TS) - Pola (PO)
- VII^ Divisione Incrociatori: Savoia (SV) - Duca D'Aosta (DD) - Attendolo (ME) - Montecuccoli (RM)
- I^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Turbine (TB) - Aquilone (AQ) - Euro (ER) - Nembo (NB)
- II^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Espero (ES) - Borea (BR) - Zeffiro (ZF) - Ostro (OT)
- IV^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: F. Crispi (CR) - Q. Sella (SE)
- X^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Maestrale (ML) - Libeccio (LI) - Grecale (GR) - Scirocco (SC);
- XI^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Artigliere (AR) - Camicia Nera (CN) - Aviere (AV) - Geniere (GE)
- XII^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Carabiniere (CB) - Corazziere (CZ) - Ascari (AI) - Lanciere (LN) Legionario (LG)
- XIII^ Squadriglia Cacciatorpedinieri: Granatiere (GN) - Fuciliere (FC) - Bersagliere (BG) - Alpino (AP)
- IX^ Squadriglia Torpediniere: Cassiopea (CS) - Cairoli (CL) - Mosto (MT)
- X^ Squadriglia Torpediniere: Vega (VG) - Sagittario (SG) - Sirio (SI)
- XI ^ Squadriglia Torpediniere: Cigno (CG) - Castore (CT) - Climene (CE) - Centauro (CO)
- XII ^ Squadriglia Torpediniere:Altair (AT) - Antares (AN) - Aldebarn (AL)
- XIII ^ Squadriglia Torpediniere: Circe (CC) - Calliope (CP) - Calipso (CI)
- XIV ^ Squadriglia Torpediniere: Polluce (PC) - Pleiadi (PL) - Palade (PD)
- XV ^ Squadriglia Torpediniere: Confienza (CF) - Solferino (SL) - San Martino (SM)
- XVI ^ Squadriglia Torpediniere: Mozambano (MB) - Calatafimi (CM) - Carini (CA) - La Masa (LM)






# STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

| | | | |
|---|---|---|---|
| II^ DIVISIONE INCROCIATORI<br>BN - BC - TT | IW8EHK - IW0DPJ<br>EB3WH | III^ DIVISIONE INCROCIATORI<br>TR - BL - TS - PD | IZ0DIB - IZ8ITT -<br>IS0HXK - IM0SDX |
| VII^ DIVISIONE INCROCIATORI<br>SV - DD - ME - RM | IS0AGY - IT9EYV -<br>IK4UXA - IS0HFE | I^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE<br>TB - AQ - ER - NB | IK8MFJ - IK8MFA<br>IS0HNA - IU3LPF |
| II^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE<br>ES - BR - ZF - OT | IZ8QNX - IV3DSB<br>IT9AVP - IS0BMU | IV^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE<br>CR - SE | IK1MTV - IZ4IPJ |
| X^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE<br>ML - LI - SC - GR | IZ1CCH - IZ8VNQ<br>- IZ6ASI - IS0FQK | XI^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE<br>AR - CN - AV - GE | IK6ARS - IU0FBK<br>IT9CLM - IU0DZA |
| XII^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE<br>CB - CZ - AI - LN - LG | IS0FEZ - IU8CEU<br>IT9JPW - IS0UTA<br>IZ0HDB | XIII^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE<br>GN - FC - BG - AP | IS0GVH - IS0NHS<br>IW0HOP - IZ0FVD |
| IX^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE<br>CS - CL - MT | I1PJK - (2) | X^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE<br>VG - SG - SI | IT9YBL - IZ1VNT<br>IU4FLT |
| XI^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE<br>CG - CT - CE - CO | IK5TBI - IW9FI<br>(2) | XII^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE<br>AT - AN - AL | IT9CVX - I1PIK<br>(1) |
| XIII^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE<br>CC - CP - CI | (3) | XIV^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE<br>PC - PL - PD | (3) |
| XV^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE<br>CF - SL - SM | I8URR - (2) | XVI^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE<br>MB - CM - CA - LM | I1CMA - (3) |

(n.) Stazioni ancora da accreditare

# AWARD REGIA MARINA

## NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



AWARD

# REGIA MARINA



## START 1ST JANUARY 2019

THE ITALIAN ROYAL NAVY IN THE SECOND WORLD WAR

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

# DRASERVICES.IT

shop@draservices.it

Per info e trasferimento file

+39 3920733361

Numero abilitato solo per whatsapp

# STAMPA QSL PERSONALIZZATE




## STAMPA A PARTIRE DA SOLI 50 PEZZI!!!!!

RADIOAMATORI MARINAI ARMI

## OFFERTA RISERVATA AI SOCI ARMI

# a partire da 9 EURO

postepay VISA MasterCard PayPal SDA EXPRESS COURIER DHL

# AWARD

# REGIA

# MARINA




W i Marinai d'Italia

# Una volta marinaio ... marinaio per sempre



www.marinaiditalia.com
Associazione Nazionale
Marinai d'Italia
Piazza Randaccio, 2 - 00195
tel. 06 3680 2381 fax 06 3680 2090
e-mail segreteria@marinaiditalia.com

# GADGET'S

capi di abbigliamento originali

**MADE IN ITALY**

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

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

www.assoradiomarinai.it
info@assoradiomarinai.it

## ARMI GADGET & CLOTHING

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

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI




RADIOAMATORI
ARMI
MARINAI
IT9MRM
Alberto
ARMI 001

# *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**




# CALENDARIO 2019

## PALOMBARI E INCURSORI NELLA MARINA MILITARE

MARINA MILITARE

# Colora i tuoi QSO con QSL di successo!




QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it


IIBBC
DAL 10 AL 19 APRILE 2019
SETTANTAQUATTRESIMO ANNIVERSARIO
DELLA
LIBERAZIONE
RADIO LONDRA
"Buona sera. Due mesi di arresto e mille lire di multa con la condizionale: è questo il prezzo, per ogni cittadino italiano incesurato, dell'abbonamento alle trasmissioni di Radio Londra, oltre al canone annuale dell'EIAR e all'eventuale confisca dell'apparecchio, se questo è di proprietà del nostro ascoltatore. Il prezzo è caro, ne conveniamo, ma non siamo noi a trarne profitto; e, d'altronde, il numero crescente dei nostri ascoltatori dimostra quanto siano vaste le categorie di italiani che affrontano questo rischio per ascoltarci. Non vi è esortazione della stampa o delle autorità fasciste, non vi è minaccia di pene, non vi è sanzione effettiva che possa circoscrivere o fermare questo continuo allargarsi della massa di nostri ascoltatori in Italia. Nel Nord e nel Mezzogiorno, nel centro e nelle isole, nelle città e nelle campagne, in montagna o sul mare, non vi è un centro abitato nel quale la voce di Radio Londra non si ascolta; furtivamente eppure con intesa attenzione, colla emozione di fare ciò che è proibito e di preservare qualche cosa di caro.....
Harold Stevens
"Colonnello buonasera"
con la partecipazione:
A.N.P.I.
a.i.r.e.

## II1BBC - RADIO LONDRA - 74° ANNIVERSARIO DELLA LIBERAZIONE

di Bruno Lusuriello - IK1VHX [MI1460]

**AIRE** ( Associazione Italiana Radio d'Epoca ) ed **A.R.M.I** ( Associazione Radioamatori Marinai Italiani ) con la partecipazione di ANPI, sono liete di annunciare un evento storico rievocativo che dovrebbe avvenire ( previe debite autorizzazioni ) a Genova dal 10 al 30 aprile compresi presso i locali disponibili in Passeggiata Anita Garibaldi a Nervi.

Verra' allestita una mostra aperta al pubblico di Radio d'epoca dal 1920 al 1946 con rari pezzi originali civili e militari piu' radio partigiane, Radio Caterina, Radio Paraset e tanto altro inerente al periodo della liberazione dall'ultima Guerra (mostra aperta fino al 19 aprile compreso).




Sara' allestita anche una sala Radio che ricordera' "Radio Londra", che effettuera' QSO sulle bande HF col nominativo **II1BBC** e in date e orari che stiamo stabilendo, trasmettera' anche in fonia ( SSB / AM ) i messaggi speciali del ***Colonnello Harold Stevens*** che notificati via mail che pubblicheremo, daranno diritto alla ricezione della QSL/diploma pdf per ascoltatori di Radio Londra - mentre per gli OM che effettueranno QSO con la stazione radio, c'e' la QSL card ricordo ( le QSL dei qso sono solo cartacee - quindi nessun rapporto verra' notificato per altre vie se non quella esclusiva via diretta al QSL Manager ).

Sara' possibile visitare la Stazione Radio anche durante l'operativita' in etere.

Avremo la partecipazione straordinaria dell'amico 93 enne Domenico Razeti di Genova, omonimo nipote dell'illustre scultore Genovese di fine 800 ed ex deportato dalla vecchia S. Giorgio di Genova a Mauthausen.

Per le visite gratuite guidate presso i locali che stiamo definendo, con orari per Scuole e pubblico privato ma non solo, comunicheremo presto i contatti da chiamare (via e-mail ).

Grazie a tutti e 73 de IK1VHX organizzatore e ideatore dell'evento.



## LA TELEGRAFIA NELLE SCUOLE STIMOLA LE MENTI DEGLI STUDENTI

di Antonino Grimaldi, IZ0XZD [MI-1394]

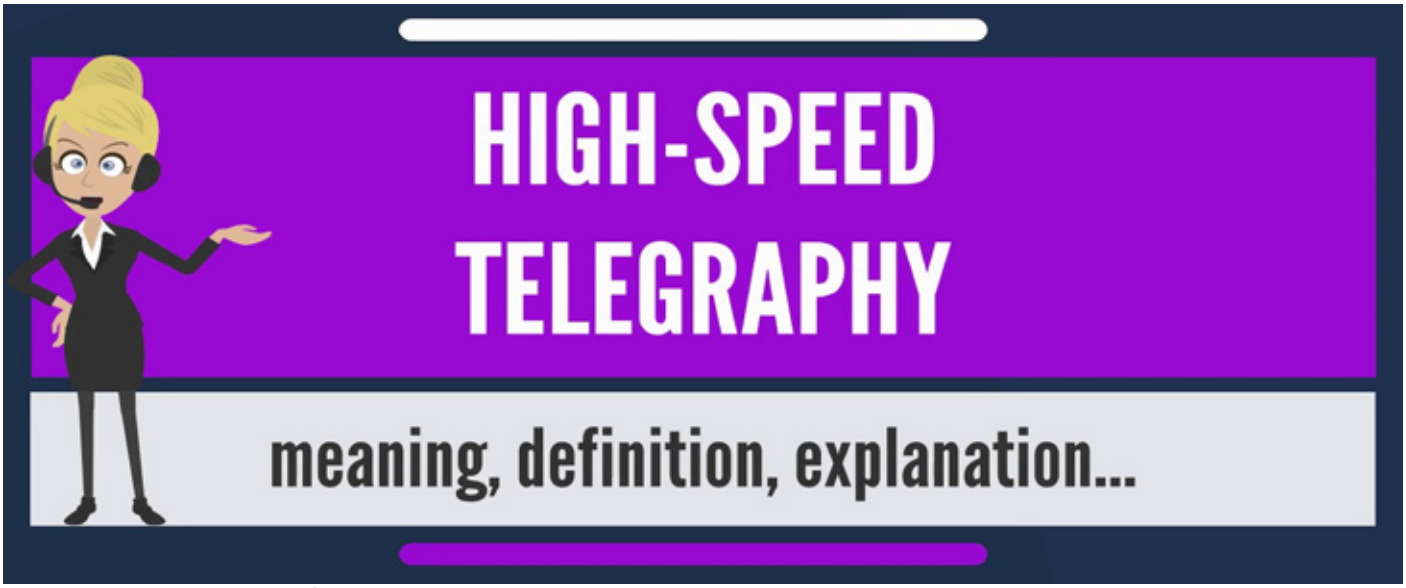



***La telegrafia come metodo di insegnamento e stimolazione delle menti degli studenti non è un mero articolo ma una medicina per sviluppare e ampliare la conoscenza che l'intelligenza (se poi è un piano di lezione o corso curriculare/extra presso le scuole statali allora il piatto diventa più goloso).***

Come ben sapete anche quest'anno, le scuole di ogni ordine e grado aprono le porte ai potenziali iscritti, per illustrare il P.T.O.F (piano offerta formativa triennale) e tutto quanto riguarda la didattica della propria scuola.
In questo frangente è importante esplicitare ai genitori l'ampliamento dell'offerta formativa: attività, progetti e corsi curriculari ed extracurricolari.
L' I.C. "Marco Emilio Scauro" nei giorni 10/01/2019 e il 11/01/2019, dalle ore 09.00 alle ore 12.00, ha realizzato momenti formativi di orientamento, attraverso la visione e partecipazione ai progetti e alle attività che svolgono gli alunni del plesso "P. Fedele", accogliendo i bambini delle classi V provenienti dai **4 plessi scolastici** di Scauri: **Marina, Scalo, Golfo e Balbo.**

I progetti, che genitori e alunni delle classi V potevano visionare, erano distribuiti nei laboratori e nelle classi.
**Per l'occasione è stata allestita l'aula LIM, spaziosa e accogliente ed è stato illustrato il progetto : "Tecnica di Telecomunicazione"**.
Lo scrivente coadiuvato da **6 allievi, dalla prima secondaria inferiore alla terza, ha tenuto una lezione o meglio sotto la mia attenta guida, i ragazzi hanno lavorato con tecnica e maestria spiegandolo agli alunni presenti**.
Hanno costruito, con materiali di risulta (di scarto) modellati ed aggiustati per le esigenze volute, una antenna bi-banda V/UHF e un tasto verticale Morse:
**il tutto perfettamente funzionante!**
La prova conclusiva di funzionalità e di riproduzione ha suscitato clamore in quanto il tasto costruito dai nostri alunni ha fatto egregiamente il suo dovere nella trasmissione del codice "Morse".
Hanno parlato del codice fonetico internazionale tutt'ora in uso specialmente in campo aeronautico per il decollo e atterraggio degli aerei sulle piste mondiali aeroportuali.
I bambini delle classi V primaria sono rimasti affascinati e a bocca aperta nel vedere tutto ciò, come anche gli insegnanti e gli accompagnatori dei 4 plessi.
**Come sempre dico chi entra in classe, come in questo caso, deve lavorare come tutti, che egli sia un alunno del Fedele o ospite presso la nostra struttura** .
Quindi tutti i giovani studenti, ovvero gli ospiti degli altri plessi, sono stati anche loro coinvolti in tale attività lavorando in simbiosi con i padroni di casa.
Ecco, che i nostri piccoli ospiti hanno giocato scandendo i loro nomi con il codice fonetico internazionale, hanno capito i tempi e i rapporti del codice morse, e hanno associato tali tempi in codice binario e/o bit
Hanno capito in forma elementare i meccanismi di trasmissione del cellulare e dei personal computer.
**Insomma un gioco affascinante, per nulla stancante ed attuale sia come tempi che "tecnologia spinta".**
Inoltre, ma **non meno importante**, sta cominciando a prendere piede la tecnica in maniera più evoluta ovvero la HST **high speed telegraphy o telegrafia ad altissima velocità**.
Tale tecnica "**unica in Italia**", si svolge presso questo plesso scolastico, lasciando presagire un prosieguo, in quanto gli alunni allenati ed invogliati potrebbero avere la possibilità di **partecipare alle olimpiadi (in campo mondiale)**.






Queste gare di velocità sono effettuate, in special modo nelle nazioni dell'Est Europa, come esempio nel gioco del calcio quale la famosa coppa RIMET o coppa del mondo.

**Molti diranno quale lo scopo e che beneficio si possa trarre da queste attività**:

**Primis**: la manipolazione, l'algoritmo, la coordinazione manuale e mentale fa accrescere la capacita memoriale e sensoriale degli studenti;

**Secundi**: la costruzione sia meccanica/progettuale completa il tutto;

**Tertiis**: la competizione sviluppa l'autostima dei ragazzi a poter gareggiare e confrontarsi a livello mondiale;

**Quater**: Matematica e fisica.

**Algoritmo**: non sono semplici punti e linee ma hanno dei tempi stabiliti con rapporto 1:3 avendo come sommatoria, per la rilevazione della velocità di trasmissione, 50 bit infine start e stop.

**Insomma ecco che spunta il codice binario 0-1 o +/- quel codice che viene usato nei computer e in tutti i campi tecnologicamente evoluti come i cellulari**.

## Conclusioni

Questo laboratorio ha avuto un altro grande merito, **non è stato "Inclusivo", ma alla "Pari"**.

Inoltre il metodo di apprendimento studiato lezione per lezione fa sì che i più lenti allenino la mente a ritrovare il giusto equilibrio, mentre i veloci raggiungano standard elevati.

**In sintesi hanno lavorato tutti insieme e allo stesso livello, con grande armonia e gioia di fare**.

Scauri, gennaio 2019

Antonino cav. Grimaldi – Emma Prof.ssa Dadamo



## VIP GALA AWARD E CERIMONIA DI LANCIO DEL FILM "NORTH POLE"

Tratto da http://zeitblatt.com




Il Presidente Orazio Anania e il Direttore artistico Simone Orlandini (IU5KUH - MI1477) sono stati invitati al "Berlinale Gala Award 2019" per ritirare il Premio Apoxiomeno Award. Nella cerimonia sono stati premiati personalità del cinema e della televisione per il loro lavoro svolto. Tra i vincitori del passato ci sono Helen Miren, Colin Firth e Gina Lollobrigida.

Dopo la cerimonia di premiazione, saranno presentati i nuovi progetti con attori di successo: nuovi progetti dei produttori di successo internazionale e vincitori come "Il Mercante di Venezia, Guerre Stellari e la serie TV Borgia e Britannia".






Simone Orlandini - IU5KUH (MI1477) al Berlinale Gala Award 2019 a Berlino (l'ARMI ed AIRE sono stati tra gli sponsor del Gala).



# ELENCO DELLE SEZIONI ARMI

| CALL | MI# | STATUTO | SEZIONE DI | Coordinatore |
|---|---|---|---|---|
| - | - | No | Ventimiglia (IM) | I1DWD - Domenico De Marco |
| - | - | No | Savona | IW1PRT - Alberto Pistone |
| - | - | No | La Spezia | IZ1QNX - Lucio Figliolia |
| - | - | No | Genova | IZ1GJK - Maurizio Gentile |
| - | - | No | Marcon (VE) | IZ3CAR - Cesare Scotta |
| - | - | No | Grignasco (NO) | IZ1WTM - Piero Bortolotti |
| - | - | No | Monfalcone (GO) | IV3PTU - Franco Valenti |
| - | - | No | Roma | IZ0JSD - Alessandro Golfi |
| - | - | No | Golfo di Gaeta | IZ0EGC - Carlo Avallone |
| - | - | No | Latina | IZ0INU - Aldo Palazzese |
| **IQ0XH** | 1499 | Si | Anzio-Ostia | IU0IJW - Daniele Soro |
| - | - | No | Frascati (RM) | IZ0FVD - Giulio Paris |
| - | - | No | Brindisi | IZ7CTE - Angelo Morciano |
| **IQ7QN** | 1340 | No | Sud Salento - Botrugno | I7OXH - Aldo Micocci |
| **IQ7UJ** | 990 | No | Taranto | IZ7LDC - Fabrizio Fornaro |
| - | - | Si | Paola (CS) | IZ8EYN - Mario Nigro |
| **IQ8XS** | 1270 | Si | Calvi Risorta (CE) | IZ8EEO - Silvestro Ventriglia |
| - | - | Si | Trapani | IT9OTF - Francesco Torrente |
| - | - | No | Cagliari | IS0MKX - Giuseppe Corona |



## SILENT KEY - IZ1CLA - SAURO TONELLI - MI262

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI



**Giorno 8 febbraio 2019 il nostro caro amico Sauro è partito per l'ultimo viaggio che lo porterà nell'infintio mare eterno.**

**Sauro era un ARMIgero molto attivo in radio soprattutto per i nostri contest navali (COASTAL ed il NAVY SHIPS) inoltre è stato uno degli operatori ed attivatori del nominativo II1ICS Maritele La Spezia ed operatore di diverse attività naval nel porto spezino. Ci siamo conosciuti nel 2006 durante l'attività dell'ultimo ammaina bandiera dei Cacciatorpedinieri Ardito ed Audace. Al termine del conviviale in un ristorante spezino. Da li in poi è nata una grande amicizia e ci sentivamo spesso al telefono. Ha partecipato a moltissime attività ARMIgere per ultimo l'award della Regia Marina WW1 e aveva iniziato "con molto entusiasmo" anche il nuovo Regia Marina WW2. Ci eravamo sentiti al telefono e voleva particolarmente essere presente in questa edizione del Regia Marina WW2 ed aveva scelto la bilettera LG dedicata al cacciatorpediniere Legionario, nave dove aveva prestato servizio durante la guerra suo suocero!! Sempre molto disponibile, anche negli ultimi tempi quando la sua malattia aveva già avuto la sua escaletion e malgrado i cicli di chemio, lui non demordeva mai!! Si faceva sentire in radio sempre pronto alle chiamate!! Ci mancherà tanto!!! Buona navigazione... R.I.P.**



# Campagna 2019 per AUTOFINANZIAMENTO

# SOSTIENICI

## CON UN SOLO EURO



ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

http://www.assoradiomarinai.it

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

# ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

A.R.M.I.

www.assoradiomarinai.it




## Perchè 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.