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. 222/2019

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	Log Ship 2019
14	Con la pelle appesa ad un chiodo - Cacciatorpediniere Lampo - Parte Seconda
31	Radio VHF: uso, non abuso!
34	Guida per ottenere la licenza RTF
40	Nuova ID Card ARMI
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
54	Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale
68	Gadgets
70	Abbonamento Notiziario della Marina
73	La leggenda dell'Incrociatore San Giorgio
76	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2019 - Regolamento
79	Glossario dei termini marinareschi - B
80	Elenco delle sezioni ARMI



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi amici, questa volta siamo molto in anticipo con l'uscita del numero di Agosto rispetto alla data che di solito usiamo per la pubblicazione. La decisione di anticipare il bollettino ala prima settimana di Agosto è dovuta all'attuale situazione precaria del luogo dove mi trovo attualmente. Sono in vacanza al mare e decisamente nella postazione che ho assunto con il pc, la connessione è data da un hotspot del cellullare con coseguenza di basso segnale in WI-FI e precaria ricezione. Non avendo internet al 100% mi devo adeguare a queste difficili condizioni. In compenso ho il mare a dieci metri e una tranquillità paragonabile a paesi tropicali. Il caldo la fa da padrona (ma questo penso in tutta Italia è così), e stare al computer diventa al quanto difficile. I lunghi pomerigi si trascorrono facendo la siesta pomeridiana (soprattutto dopo un abbondante pranzo) e subito dopo al mare sino a tardo pomerigio. La sera invece si trascorre nella vicina località turistica della zona dove la movida la fa da padrona (data soprattutto dai bellissimi luoghi barocchi della serie TV di Montalbano) sino a tarda notte, piena di turisti. Ritornando al tema radiantistico, l'attuale propagazione è assente e i colleghi che rimangano nelle proprie dimore sono soliti chattare nelle chat adibiti ai QSO DX di WhatsApp. Una di queste è la chat dedicata al nostro diploma permanente della **REGIA MARINA**. Dove una cinquantina di colleghi sono soliti darsi appuntamento sulla chat per gli skeed (appuntamenti) dove poter acquisire punti per il diploma. Colgo l'occasione con questo editoriale, di invitarvi ad iscrivervi alla chat, semplicemente inviando il vostro numero di cellulare alla seguente email (*it9mrm@gmail.com*) così avrete l'occasione diretta di poter prendere appuntamento con l'eventuale stazione che manca al vostro score. Volevo ricordare a tutti, prendendo proprio spunto da un messaggio di chat ricevuto, che il diploma della Regia Marina è un diploma aperto sempre, ovvero permanente. Cioè non ha una data di termine, questo serve soprattutto alle stazioni accreditate in quanto non devono operare solo in determinate date (Field Day) ma oltre a queste



date che sono prestabilite devono poter operare sempre in qualsiasi data che ritengono opportuno. Questo è importante perchè su 120 stazioni accreditate solo il 30 per cento è attualmente operativo il resto è latitante. Questo non va bene nè per il diploma nè per l'associazione. Ne va del nostro prestigio... Quindi l'invito è quello di operare sempre rispettando le regole del diploma. Bene vi lascio alla lettura di questo bollettino e vi do appuntamento al prossimo numero della nostra newsletter ufficiale. Colgo nuovamente l'occasione di augurarvi buone vacanze e godetevi questo meritato riposo! Buon bagno a tutti...

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 **Luglio** e la prima settimane di **Agosto** ci hanno offerto una ottima 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.



9V1VV/mm: John Davies è l'ufficiale marconista della nave di supporto per immersioni subacque "DSSV PRESSURE DROP", costruita nel 1985 a Tacoma, Washington. Ex USNS Indomitable (T-AGOS-7) era una nave di sorveglianza oceanica della classe Stalwart appartenente alla Marina degli Stati Uniti in servizio dal 1985 al 2002. Nel 2002, è transitata all'Organizzazione nazionale oceanica e atmosferica (NOOA) ed ha effettuato parecchie missioni. Nel 2017 è stata acquistata dalla Caladan Oceanic ed ha iniziato un programma di refit, lavori che si sono incentrati principalmente sulle aree di alloggio e sulle cabine scientifiche. Inoltre i lavori hanno interessato anche la sala macchine ed il refit ha trasformato la nave in una nave da ricerca scientifica molto più comoda e capace. Nel 2018 ha iniziato un programma di ricerche scientifiche in tutto il globo, con una spedizione chiamata " Five Deeps Expedition" che l'ha portata dal Pacifico all'Oceano Indiano, all'Oceano Atlantico e attualmente continua ancora le sue ricerche (si trova al largo delle isole Bermude).
John è molto attivo soprattutto in 40 e 20 metri, lo si ascolta spesso in CW. Scambia volentire la QSL via suo manager EA5GL.



MW0EUG/mm: Eugene Barnes è molto attivo dalla sua piccola imbarcazione da pesca m/s BLUE BOY. Opera principalmente nelle vicinanza della coste gallesi e lo si ascolta moltissimo in 20 metri in fonia. QSL via diretta: Eugene Barnes - 2 Trem-y-Garnedd,Bangor - Gwynedd LL57 1NA, Wales.



XE1C/mm: Jean-Paul Gutter (ex XE1GR) è un ufficiale ingegnere elettronico a bordo della nave da crociera M/s Harmony of the Seas della Royal Caribbean. E' molto attivo in radio e lo si ascolta in fonia. Attualmente non scambia QSL, i contatti vengono registrati solo sulla sua pagina di QRZ.com.



LA1SLB/mm: E' il nominativo assegnato alla nave scuola S/s STATSRAAD LEHMKUHL (nominativo internazionale LDRG). La nave appartiene ad una fondazione la "Statsraad Lehmkuhl Foundation" e viene prestata alla Marina Norvegese per addestrare i propri cadetti. La nave è stata impegnata in una crociera addestrativa con i cadetti nel tragitto da Bergen alle isole Shettland e viceversa. Ha operato LA7CFA Øystein Ask, egli è un tecnico specializzato in apparati sanitari. Durante il tragitto ha operato in 80 metri in fonia. QSL via LA7CFA



LA5ZO/mm: Geir T. Christiansen insieme alla moglie si trovano a bordo della loro imbarcazione a vela "S/y OCEAN VIKIND". Stanno effettuando una crociera nel Mar del Nord, sono partiti giorno 3 giugno ed attualmente si trovano ancorati nell'Isola di Man. Potete seguire il loro viaggio tramite il proprio blog: http://syoceanviking.blogspot.com QSL via diretta: GEIR T. Christiansen - Tjoerveneset 12 - Borhaug, LISTA 4563 Norway



EA5DY/mm: Salvador Domenech è stato operativo a bordo della sua imbarcazione a vela S/y Zascandil Milenario. Ha veleggiato durante il periodo di Agosto tra le isole Baleari e la costa sud della Penisola Iberica. E' molto operativo in fonia è lo si ascolta in 40 metri. La QSL va inviata via bureau oppure diretta al seguente indirizzo: Salvador Domenech - Valle de Mena 13 - Boadilla del Monte 28660 - Spain.

Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 15 luglio 2019 al 04 agosto 2019), ecco di seguito i nominativi: UR7FM - J88HF - YU2AX - UA0ZDY - UA6GO - ***XE1C*** - F8AHQ - UA9LDD - F6CTF - R0SCA - F5OUL - ***9V1VV*** - SM0HCI - ***MW0EUG*** - UA9LDD - F8DBY - DL6MLA - RA1TR - ***LA1SLB*** - OZ4WWFF - ***LA5ZO*** - RA0LQ - DG7LAN - KC7JEF - HB9DGV - M0LBL - VE3RMJ - KH4M - UA4COK - RT3E - ***EA5DY*** - WB2MSB - DL0CUX -

LOG SHIP 2019

di Gennaro Benincasa, IZ8OGK [MI501]



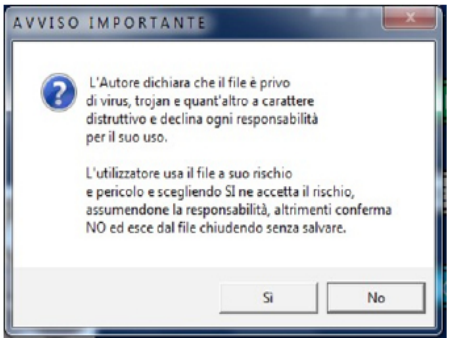
Dopo svariati anni e complicati variabili e codici, il log è stato modificato per renderlo permanente, ovvero essere utilizzato ogni volta dallo stesso utente. La logica era quella di essere aggiornato dal singolo utente e adoperare lo stesso ogni volta che c'era il contest delle stazioni radio navali. Sono arrivato a questa soluzioni in quanto ero costretto a fare ogni anno apposito log specifico per la manifestazione. Questo invece è (si spera) quello permanente il quale potrà essere usato anche nei prossimi anni (a meno di variazioni nel regolamento).

Come si potrà notare, il log appena scaricato dal nostro sito web è tutto vuoto, mancano le stazioni accreditate, manca il database, come potete vedere la cella relativa al database è in giallo e riporta la dicitura "DB Log aggiornato a #N/D" (qui dovrà comparire il MI aggiornato non appena scaricato il DB). Quindi la novità in questo LOG è che l'utilizzatore dovrà scaricare oltre al log anche il database, che deve necessariamente essere collocato assieme al log in una cartella sul desktop. Ogni utilizzatore dovrà autonomamente riempire le celle vuote delle stazioni accreditate (che trovere sul nostro sito web). Per agevolare è stato fatto un collegamento direttamente al regolamento.

La parte piu' delicata di tutto ciò è il "DATABASE". Poichè gli utilizzatori dovranno scaricare il file excel (log) dal sito, essi troveranno anche il file del database aggiornato il quale necessariamente dovrà stare sempre insieme al log, come accennato più sopra. Adesso l'utilizzatore è in grado di aggiornare autonomamente il database ed inserire anche una stazione accreditata comunicata all'ultimo momento. E' in fase di elaborazione anche un LogShip (per OpenOffice o LibreOffice) per coloro che non usano excel di Microsoft ma che giri su piattaforma OS2. E' in fase di test e spero che prossimamente sia inserito anche questo sul sito web dell'associazione.

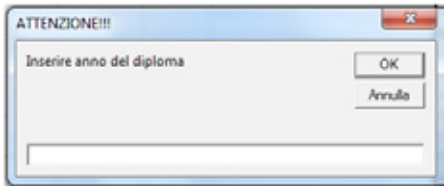
Bene adesso andiamo a vedere passo dopo passo cosa bisogna fare non appena si scaricano i due file.

Accedere al file LOGSHIP, essendo la prima volta, i dati stazione sono vuoti, in particolare il nominativo ed i dati personali. Sarà visualizzata una finestra di avviso di liberatoria con il quale si chiede di voler accettare i rischi per l'uso del file oppure di poter rifiutare.

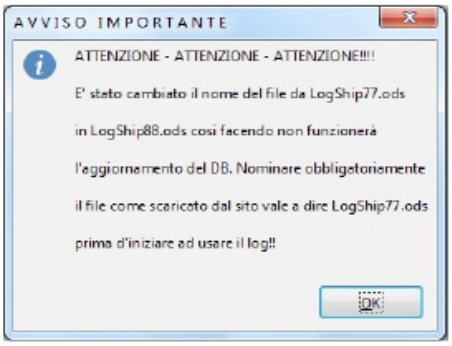


Accettando i rischi, dovete confermare cliccando sul tasto "SI", quindi si chiuderà l'avviso ed il log sarà pronto per essere usato.

Si aprirà di seguito una finestra dove vi chiederà di inserire l'anno del diploma (questo solo per la prima volta).



Attenzione, un errore che si commette appena si scarica il file è quello di rinominarlo. Non dovete mai farlo, questo perchè con la rinomina del file il programma non puà fare l'aggiornamento. Ad ogni modo uscirà un avviso come questo a seguire.



Nota: *i nomi utilizzati nell'avviso sono fittizzi, messi solo per questo esempio.*

Andiamo ad analizzare il blocco che si trova sull'angolo in alto a destra del log.



AREA PUNTEGGIO
In questa area abbiamo un contatore parziale "***pt. parziale***" che corrisponde al punteggio attribuito in base al nominativo (Call) inserito e al modo in cui si è effettuato il collegamento QSO. Il "***moltiplicatore***" corrisponde al collegamento effettuato con le stazioni accreditate prese in considerazione solo una volta. Il contatore totale "***PT. TOTALE***" corrisponde al punteggio parziale per il moltiplicatore.



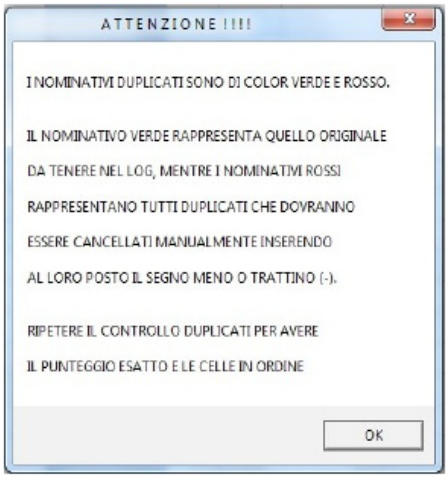
AREA TASTI
(Questi tasti ci permettono di effettuare operazioni in automatico).



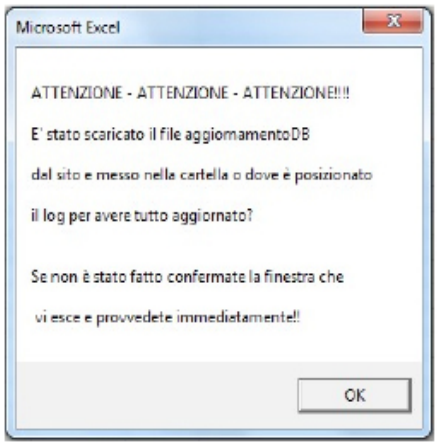
Tasto **BLOCCO**: Pigiando il tasto blocco, tutte le colonne con esclusione delle colonne **UTC - CALL - NOTE**, vengono bloccate. Questo per velocizzare l'inserimento dei QSO. Le colonne bloccate vengono **evidenziate in colore rosso**.

Tasto **SBLOCCO**: sblocca le celle bloccate, e di conseguenza **diventano di colore bianco.**

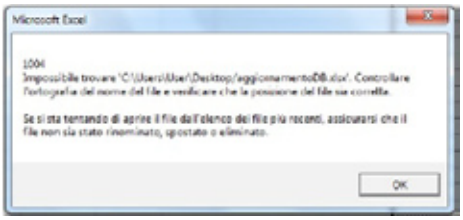
Tasto **DUPLICATI**: Ci permette di controllare se involontariamente abbiamo inserito dei duplicati quindi, pigiando il tasto, il sistema controlla le caselle e se trova dei duplicati, vengono messi in risalto con colori verde e rosso. Questi (duplicati) devono essere cancellati manualmente per avere il punteggio esatto. Cancellare il QSO duplicato inserendo al suo posto il segno meno o trattino (-).
Nota: *al momento che viene cliccato il tasto duplicato viene visualizzato un avviso.*



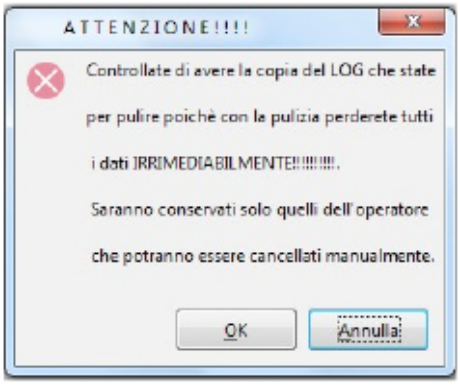
Tasto **AGGIORNA DB**: Questo tasto ci permette di aggiornare automaticamente il database del Log. L'aggiornamento funziona solo se il file "aggiornamentoDB" si trova nella stessa cartella del LOG o nello stesso punto dove si trova il log. Il sistema non farà altro che ricercerare il file aggiornamentoDB e carica sulla propria pagina di excel (LOG) il database aggiornato cancellando quello vecchio.
Nota: *al momento che viene cliccato il tasto "aggiorna db" viene visualizzato un avviso.*



Qualora il file "aggiornamentoDB" non viene posizionato vicino al LOG o nella stessa cartella, uscira un avviso con cui vi indica l'errore di non aver trovato il file. Alla chiusura dell'avviso il sistema procederà alla cancellazione del Database incorporato su LOG senza avviare l'aggiornamento. Quindi potreste trovarvi un LOG senza un database, praticamente inservibile.



Tasto **CANCELLA QSO PER NUOVO LOG**: Questo tasto ci permette di pulire il log in modo di poterlo utilizzare negli anni a seguire. Prima di cancellare tutto, apparirà un avviso.

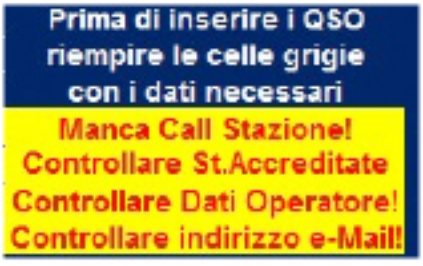


Adesso analizziamo l'area controllo, che si trova appena sotto l'area Tasti.



AREA CONTROLLO
In questa area si possono controllare alcune situazioni.
Abbiamo due tasti: il primo "**Sito Elenco Soci**", cliccandoci si apre di defoult il vostro browser linkato alla pagina web dell'associazione, direttamente alla lista dei soci pubblicati sul nostro portale. Questo può servire per controllare se il database del log è aggiornato all'ultimo MI inserito.
Il secondo tasto "**Sito Regolamento**" cliccandoci si apre di defoult il vostro browser linkato alla pagina web dell'associazione, sulla pagina del IT NAVY SHIPS dove potrete controllare direttamente se le stazioni accreditate sono aggiornate sul vostro Log.
La finestra "**DB Log aggiornato a MIxxxx**": in questa finestra viene indicato l'ultimo socio ARMI dell'elenco del Database del Log che deve essere uguale all'ultimo socio della lista membri del nostro sito ARMI.
Nota: *Se non si legge "MIxxxx" ma viene riportato la seguente dicitura "#N/D" questo vuol dire che il DB è vuoto e quindi bisogna aggiornare il database*.

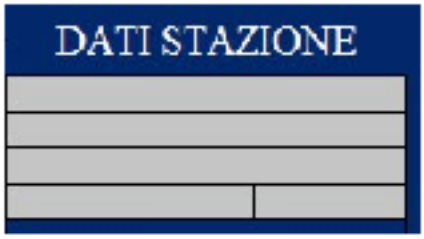
Un altra area importante è l'AREA AVVISI.



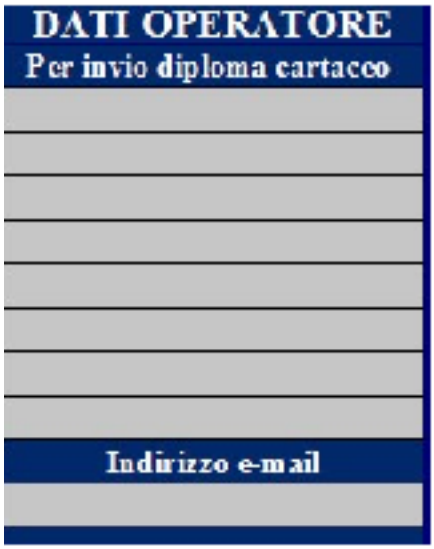
AREA AVVISI
Questa finestra, se è tutto regolare, vedrete comparire i dati che avete inserito. Se invece non avete inserito nessun dato, saranno evidenziati le comunicazioni dei dati mancanti.

AREA INSERIMENTO DATI
In queste celle bisogna inserire manualmente tutti i dati per far funzionare il log.

Nota: *bisogna riempire tutte le celle di colore grigio, soprattutto si raccomanda l'inserimento delle stazioni accreditate. La prima sarà sempre la stazione Jolly, le altre a seguire con il punteggio.*







Inserimento dei QSO: analizziamo le singole colonne.

QSO#: colonna bloccata. Il numero sequenziale esce in automatico non appena si inserisce la data.
DATA: viene evidenziata nel formato gg/mm/aaaa. Non preoccupatevi di inserire la data senza le classiche barre (/) poichè queste saranno inserite automatico alla chiusura del log.
Nota: *la data deve essere sempre inserita e non ci dovranno essere celle vuote*.
UTC: nel formato hh:mm (i due punti saranno inserite alla chiusura del log.
BANDA: è stata inserita una finestra a discesa con le bande previste dal regolamento.
FREQ: nella formattazione di questa cella si è tenuto conto dei decimali.
MODO: è stata inserita una finestra a discesa con le modalità previste dal regolamento.
Nota: *inserite sempre il modo perchè in base al modo verrà dato il punteggio*.
RST: Rapporto di segnale.
CALL: inserire nominativo di stazione (sarà scritto sempre in maiuscolo).
NAVAL: colonna bloccata. Uscirà la sigla e il numero se il call è un Naval.
PUNTI: colonna bloccata. Uscirà il punteggio per il QSO tenendo conto del MODO e del CALL.
STAZIONE/OPERATORE: colonna bloccata. Inserendo il CALL automaticamente verrà scritto il nome dell'operatore (se riportato nel database); oppure la nota "scrivi nome nelle note" (se manca il nome nel database); oppure la scritta "indipendent" (stazione non iscritta a nessun club naval e non riportata nel database).
NOTE: iserimento di eventuali note.
FRECCIA ROSSA: ci porta automaticamente alla prima cella vuota o utile nella colonna DATA.
FRECCIA VERDE: ci porta automaticamente alla prima cella della colonna DATA.

Si è provveduto a colorare le celle secondo il giorno del QSO. Al variare del giorno varia il colore delle celle in questo modo si ha una visione più completa del Log. Anche in questo caso le celle si coloreranno alla chiusura del LOG.

8	06/12/2015	07:00	40m	7100	SSB
9	06/12/2015	07:00	40m	7100	SSB
10	06/12/2015	07:00	40m	7100	SSB
11	07/12/2015	07:01	40m	7101	SSB
12	07/12/2015	07:01	40m	7101	SSB

MARINA Mmilitare

REGIONE CAMPANIA

provinciadisalerno

COMUNE DI SALERNO

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

XX RADUNO NAZIONALE MARINAI D'ITALIA



SALERNO
28-29 SETTEMBRE 2019



XX RADUNO NAZIONALE MARINAI D'ITALIA

Ospitalità Turistica in **Convenzione**

Organizzazione turistica & Sistemazioni

Hotel con tariffe dedicate
Eventi personalizzati
Cena esclusiva al Castello
Cena Spettacolo
Teatro Musica Napoletana
Trasferimenti personalizzati
Assistenza sul Posto
Biglietteria Aerea e Navale - Convenzionata
Biglietteria Treni - Convenzionata

Per Informazioni e Prenotazioni

081 18 63 36 62 (Linea dedicata)
radunoanmi@akemonde.com

Escursioni & Visite Guidate

Napoli Half Day
Napoli Full Day
Napoli By Night
Salerno Half Day
Salerno Full Day
Costiera Amalfitana
Positano + Amalfi Full Day
Ravello + Minori + Vietri sul Mare Full Day
Amalfi +Ravello
Amalfi e l'industria della carta
Ercolano e Sorrento
Costiera Amalfitana in Battello
Vietri Sul Mare
Capri
Capri + Grotta Azzurra
Capri in Hop On Hop Off
Ancapri
Paestum Half Day
Paestum Full Day
Templi di Paestum + Museo Archeologico e lavorazione Mozzarella
Wine Tours alla scoperta dei vini del territorio
Paestum + Agropoli Full Day
Velia e la scuola Eleatica Half Day
Certosa di Padula Half Day
Pompei Half Day
Ercolano Half day
Pomperi + Ercolano Full Day
Oplonti Half Day
Pompei + Oplonti Full Day
Caserta + Reggia Half Day
Caserta e dintorni

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


SESTA EDIZIONE
ENIGMA
RELOADED
AWARD 2019
DAL 27 SETTEMBRE AL 12 OTTOBRE
NOTTE EUROPEA DEI RICERCATORI
RIEVOCAZIONE STORICA DELLE COMUNICAZIONI RADIO
CRITTOGRAFATE TRAMITE MACCHINA ENIGMA
WWW.ENIGMA-RELOADED.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

Cacciatorpediniere LAMPO

Parte Seconda



8 aprile 1941
Alle 00.05 il sommergibile britannico Upright (tenente di vascello Edward Dudley Norman) avvista il convoglio in posizione 34°30' N e 12°51' E (un centinaio di miglia a nord-nord-ovest di Tripoli), su rilevamento 143° e con rotta 350°. Alle 00.21 il battello lancia due siluri contro i mercantili di testa delle due colonne del convoglio (che si "sovrappongono" nella visuale del periscopio, formando un unico bersaglio) e poi altri due al mercantile di coda, il più grande. Nessun'arma va a segno, e probabilmente l'attacco non viene nemmeno notato.

9 aprile 1941
Le navi giungono a Napoli alle 7.30.

Convoglio Tarigo

Nel febbraio 1941, a seguito della disfatta italiana in Nord Africa provocata dall'offensiva britannica «Compass», Mussolini aveva deciso di accettare l'aiuto tedesco, sotto forma di una grande unità il cui nome sarebbe presto divenuto famoso: l'Afrika Korps del generale Erwin Rommel.
Il trasferimento in Libia delle truppe tedesche e dei loro materiali aveva avuto inizio durante la seconda settimana di febbraio, per mezzo di convoglio di navi mercantili tedesche (in maggioranza) ed italiane, scortate da navi da guerra italiane. Per due mesi il traffico dei convogli tra Italia e Libia procedé senza intoppi; l'Afrika Korps giunse in Libia senza subire per mare alcuna perdita di rilievo, e poté quindi organizzarsi rapidamente e poi passare all'offensiva congiuntamente alle forze italiane già in loco, riconquistando in poche settimane l'intera Cirenaica. Entro il 10 aprile, Bengasi e Derna erano state riconquistate, e Tobruk circondata e posta sotto assedio.
Ma proprio a metà aprile, mentre le truppe italo-tedesche passavano il confine tra Libia ed Egitto, il traffico dei convogli dell'Afrika Korps doveva subire un duro colpo. Alle 21.30 del 13 aprile 1941 il Lampo, al comando del capitano di corvetta Enrico Marano, lasciò Napoli per scortare a Tripoli il ventesimo dei convogli che trasferivano l'Afrika Korps in Africa Settentrionale (per altra versione, il convoglio partì alle 23 del 13, salvo che per il Baleno, che uscì in mare all'una di notte del 14). Lo componevano i piroscafi tedeschi Arta, Adana, Aegina ed Iserlohn, carichi di truppe (10 ufficiali e 184 sottufficiali e soldati sull'Arta, 13 ufficiali e 326 sottufficiali e soldati sull'Adana, 11 ufficiali e 206 tra sottufficiali e soldati sull'Aegina, 14 ufficiali e 278 sottufficiali e soldati sull'Iserlohn), automezzi (62 sull'Arta, 148 sull'Adana, 64 sull'Aegina e 118 sull'Iserlohn) e materiali (487 tonnellate sull'Arta, 409 sull'Adana, 493 sull'Aegina e 608 sull'Iserlohn), ed il piroscafo italiano Sabaudia, carico di 1371 tonnellate di munizioni. Il personale, i veicoli ed i rifornimenti trasportati dai mercantili facevano parte della 15. Panzer-Division, e più precisamente del quartier generale divisionale, dello Stato Maggiore e della compagnia comando del 33. Artillerie-Regiment (33° Reggimento Artiglieria), del 33. Nachrichten-Abteilung (33° Battaglione Comunicazioni, che sarebbe poi stato discolto per le perdite subite in questo convoglio), del quartier generale dello Schützen-Regiment 115 (115° Reggimento Fucilieri) e dell'11a Compagnia cannoni di accompagnamento del medesimo reggimento, di una compagnia medica e di due colonne motorizzate per rifornimenti.



Le altre due unità della scorta erano il Baleno (capitano di corvetta Giuseppe Arnaud) ed il più grande cacciatorpediniere Luca Tarigo (capitano di fregata Pietro De Cristofaro), che ricopriva il ruolo di caposcorta; il convoglio era infatti denominato «Tarigo» dalle fonti italiane (mentre i documenti tedeschi lo indicano come 20. Seetransportstaffel).
Secondo la pianificazione originaria, Lampo e Baleno non avrebbero dovuto far parte della scorta di questo convoglio: era infatti previsto che insieme al Tarigo andassero i cacciatorpediniere Euro e Strale. Un nuovo ordine, però, aveva cambiato le assegnazioni, destinando Lampo e Baleno al convoglio «Tarigo»: scambio che doveva risultare fatale per questi ultimi. Il convoglio avrebbe dovuto seguire la rotta che passava al largo di Marettimo ed attraverso il Canale di Sicilia (a ponente della Sicilia), raggiungendo la costa tunisina a Capo Bon e seguendola poi attraverso la zona delle Isole Kerkennah, a 30-35 miglia da Sfax (il seguente combattimento è infatti noto ai britannici anche come "azione al largo di Sfax", ed ai francesi e tunisini come "battaglia delle Kerkennah"), così da restare al di fuori del raggio d'azione degli aerosiluranti di Malta.
Già nel pomeriggio del 13 aprile (e più precisamente alle 17.25), ancor prima che le navi del convoglio lasciassero il porto, il Comando Marina della Sicilia aveva informato Supermarina, per via telefonica, che i ricognitori del X Corpo Aereo Tedesco (X CAT) avevano avvistato a Malta quattro nuovi cacciatorpediniere, avvisando inoltre che gli aerei della Luftwaffe avrebbero effettuato una nuova ricognizione al tramonto e si sarebbero tenuti pronti per un eventuale bombardamento notturno.
Visto che il carico imbarcato sui mercantili del convoglio «Tarigo» era richiesto con urgenza dal Comando tedesco, e che non si trattava della prima volta che unità sottili britanniche sostavano a Malta (senza che questo determinasse ogni volta la sospensione dei traffici con l'Africa Settentrionale), Supermarina non diede molto peso alla notizia, tanto da non informarne neanche il caposcorta.
Ma si sbagliava, perché le navi avvistate dai ricognitori a Malta erano quelle della 14th Destroyer Flotilla britannica, al comando dell'esperto capitano di vascello Philip John Mack: la formavano i moderni e potenti cacciatorpediniere Jervis (al comando dello stesso Mack), Janus (capitano di fregata John Anthony William Tothill), Nubian (capitano di fregata Richard William Ravenhill) e Mohawk (capitano di fregata John William Musgrave Eaton). I primi due appartenevano alla classe J, gli ultimi due alla classe Tribal (la più grande e meglio armata classe di cacciatorpediniere della Royal Navy); tre su quattro erano muniti di radar. Poco più di due settimane prima le navi di Mack avevano partecipato alla battaglia di Capo Matapan, dove il Jervis ed il Nubian avevano finito, coi loro siluri, gli incrociatori pesanti Zara e Pola (messi fuori uso, rispettivamente, dal tiro delle corazzate della Mediterranean Fleet e da un aerosilurante).
Il 10 aprile l'ammiraglio Andrew Browne Cunningham (comandante della Mediterranean Fleet), dopo insistenti pressioni da Londra (ostacolare il traffico navale con la Libia era divenuto di vitale importanza per i britannici, dato che il flusso ininterrotto di uomini e materiali dei mesi precedenti aveva consentito la travolgente offensiva di Rommel), aveva accondisceso a trasferire la flottiglia di Mack da Suda a Malta, con il preciso incarico di insidiare i convogli italiani.

I quattro cacciatorpediniere erano già usciti in mare due volte, la prima nella notte tra l'11 ed il 12 aprile e la seconda in quella tra il 12 ed il 13, ma in tali occasioni, nonostante la cooperazione con i ricognitori, non erano riuscite ad intercettare alcunché. Stavolta non sarebbe andata così.
La tabella di marcia del convoglio era stata pensata affinché la parte più pericolosa della navigazione (quella che si sarebbe dovuta svolgere alla minima distanza da Malta) avvenisse di giorno, quando le navi avrebbero potuto anche essere scortate da aerei italiani e tedeschi.
La navigazione del convoglio, alla velocità di 10 nodi, si svolse senza intoppi fino a Marettimo. Superata quest'isola, tuttavia, si levò un forte vento da scirocco ed il tempo andò deteriorandosi, con mare agitato, foschia e piovaschi. A causa del maltempo, che costrinse le navi a ridurre la velocità a meno di otto nodi, nel corso della notte tra il 14 ed il 15 aprile il convoglio andò disperdendosi: alle quattro del mattino del 15 l'Arta, prima nave della colonna di sinistra, accostò improvvisamente a sinistra e segnalò al Lampo "rotta vera 180°"; il comandante Marano del Lampo, presumendo che la nave tedesca avesse ricevuto ordini diretti dal Tarigo, accostò a sua volta sulla rotta indicata dall'Arta, seguito da tutta la colonna di sinistra. Subito dopo l'accostata, però, Marano avvistò il faro di Capo Bon, e più tardi si accorse che l'altra metà del convoglio, il Baleno ed i piroscafi della colonna di dritta, non aveva accostato sulla nuova rotta. Resosi conto che doveva esservi stato qualche errore, Marano comunicò per radiosegnalatore al Tarigo "La mia rotta è 180° – la mia velocità mg. 8"; intanto, siccome la visibilità molto limitata sconsigliava di ordinare ai mercantili di tornare sulla rotta precedente e cercare di riformare il convoglio durante la notte, il Lampo ed i piroscafi della colonna di sinistra proseguivano sulla nuova rotta.
Poco dopo, il caposcorta De Cristofaro ordinò al Lampo di accostare per 40° e di restare su tale rotta fino all'alba, quando avrebbero cercato di riunire i due pezzi del convoglio. Il Lampo si avvicinò pertanto all'Adana, piroscafo di coda della colonna di sinistra, e gli segnalò "Inverto la rotta – seguitemi", dopo di che risalì la colonna, si portò alla sua testa, accostò e ridusse la velocità. L'Arta, la causa prima di tutta quella confusione, tirò invece dritto sulla rotta 180° che per qualche motivo si era messo in testa di seguire; dopo un po' accennò finalmente un'accostata, ma proprio a quel punto si scatenò un piovasco, ed il mercantile ribelle sparì alla vista degli uomini del Lampo. Il cacciatorpediniere fermò allora le macchine ed accese il proiettorino per segnalazioni; guardandosi attorno, però, l'equipaggio italiano si accorse di essere rimasto solo: i piroscafi erano tutti spariti.
A questo punto il comandante Marano decise di rimettere in moto, invertire la rotta ed andare in cerca delle… pecorelle smarrite, ma la foschia ed i continui piovaschi ostacolarono questo compito: non essendo riuscito a ritrovare nessuna delle navi della sua colonna, il Lampo finì col decidere di tornare sulla rotta di Capo Bon-Marettimo per riunirsi al resto del convoglio. Solo verso le 10 del 15 aprile fu possibile riunire tutti i mercantili, ricomporre la formazione e riprendere la navigazione verso le Kerkennah.
Tra tutto si erano perse quattro ore, ritardo che andava a mutare radicalmente le previsioni della tabella di marcia: ora, l'attraversamento del tratto più pericoloso sarebbe avvenuto proprio di notte, quando non vi potevano essere ricognizione e scorta aerea.
I piovaschi continuarono per tutta la giornata, caratterizzata anche da vasti banchi di nebbia, che impedirono agli aerei del X CAT di dare scorta aerea al convoglio come invece previsto dai piani.
Il maltempo fermò gli aerei della ricognizione marittima di Tripoli, che sospesero ogni attività, ma non quelli di Malta: alle 13.45 (secondo i volumi dell'USMM; però le fonti britanniche indicano già alle 11.57 un messaggio di un ricognitore, che segnalava cinque navi mercantili, scortate da tre cacciatorpediniere, al largo della costa tunisina nei pressi di Capo Bon, con rotta sud e velocità stimata 9 nodi) uno di questi, un Martin Maryland denominato OHSF e pilotato dal comandante del 69th Squadron E. A. Whiteley, avvistò il convoglio qualche miglio a sud di Kelibia.
Apprezzandone correttamente rotta (verso sud), posizione (36°12' N e 11°16' E, 160 miglia ad ovest di Malta), composizione (cinque mercantili in linea di fronte, preceduti da due cacciatorpediniere e con un terzo cacciatorpediniere al traverso a sinistra) e velocità (8 nodi – anche se questa, a detta di Whiteley, era la velocità che lui stimava sempre per i convogli che avvistava, sembrandogli una media abbastanza plausibile: in questo caso, era esatta), il ricognitore riferì il tutto a Malta. Whiteley ricordò poi che l'avvistamento del convoglio avvenne in modo del tutto improvviso ed inaspettato: stava volando con il suo aereo tra la nebbia e la pioggia, quando le navi italo-tedesche si erano materializzate davanti a lui, tanto all'improvviso che, volando a bassa quota, per poco non si era schiantato contro l'albero di una di esse.
(Secondo James Sadkovich, il convoglio sarebbe stato individuato dai britannici grazie all'intercettazione e decifrazione di messaggi radio italiani – sebbene non per opera dell'organizzazione "ULTRA" –, come accaduto in seguito a parecchi altri convogli diretti in Nordafrica, ma in questo caso ciò appare improbabile: in questa fase della guerra, come evidenziato nel libro "Il vero traditore" di Alberto Santoni, i decrittatori britannici non avevano ancora fatto molti progressi nella guerra del Mediterraneo, e le fonti ufficiali britanniche descrivono l'avvistamento del convoglio da parte del ricognitore come avvenuto in modo casuale).
Al contempo il ricognitore venne avvistato dal Baleno, che segnalò al Tarigo di aver avvistato un aereo sospetto con rotta sud; il Tarigo a sua volta ne informò il Lampo («Un aereo sospetto è stato avvistato dal Baleno con rotta sud»).

Ma non fu però possibile abbattere l'aereo, che poté pedinare il convoglio per buona parte del pomeriggio, inviando regolari rapporti a Malta. Alle 14.22 l'OHSF contattò nuovamente Malta per aggiornare sulla posizione del convoglio; questa volta Supermarina riuscì ad intercettare e decifrare il messaggio (o più precisamente, due messaggi, a breve intervallo l'uno dall'altro: dapprima «OHSF a comando aviazione Malta – Ho avvistato tre cacciatorpediniere e cinque piroscafi in posizione 36°40' N 11°03' E – Velocità dieci – 11.22 G.M.T. 15-4» e poi «OSHF a Malta – tre cacciatorpediniere e cinque piroscafi in 36°36' N 11°11' E – rotta 170° velocità nove nodi – 11.57 G.M.T. 15-4»). Ne diede quindi notizia a Marina Messina ed a Superaereo, e sollecitò la prima a richiedere l'intervento del X CAT (sia contro i ricognitori, che contro eventuali attacchi al convoglio), ed il secondo ad intervenire esso stesso, con aerei da caccia, per la protezione del convoglio, oltre che con ricognitori da Malta verso le Kerkennah. Alle 15.50, tuttavia, Superaereo rispose telefonicamente che, fintanto che il maltempo persisteva, l'Aeronautica della Sicilia non poteva fare nulla. Alle 16 Supermarina ordinò per radio al convoglio «Tarigo» di modificare la rotta: una volta giunto alla boa numero 4 delle secche di Kerkennah, avrebbe dovuto dirigere verso la boa n. 6, costeggiando le secche, per poi atterrare a Turgoeness. Questo dirottamento doveva servire a vanificare il precedente avvistamento da parte dei ricognitori di Malta; ma il convoglio, a causa del ritardo accumulato la notte precedente, era ancora nelle acque delle Kerkennah, in zona dove la rotta era obbligata, e dovette proseguire lungo quella rotta per tutta la notte. Alla boa 4 non ci sarebbe mai arrivato: il suo viaggio sarebbe terminato per sempre tra le boe 2 e 3. Alle 17.07 Supermarina contattò per telegrafo Marina Tripoli e dispose affinché quel Comando inviasse già nelle prime ore del mattino dell'indomani velivoli per la scorta aerea ed unità che andassero a rinforzare la scorta navale. Alle 17.15 Superareo riferì a Supermarina che, a seguito dell'avvistamento di un aereo, erano decollati da Siracusa due aerosiluranti Savoia Marchetti S.M. 79, con il compito d'intercettarlo ed al contempo di effettuare ricognizione e vigilanza sul convoglio. In realtà, però, dei due S. 79 uno solo era effettivamente decollato, ed anche questo dovette rientrare poco dopo a causa del maltempo (venti di 80 km/h), senza aver visto niente (ciò fu riferito da Superaereo a Supermarina alle 18.45). Nel mentre, il convoglio proseguiva nella navigazione. Alle ore 19 le navi avrebbero dovuto trovarsi, secondo la stima della posizione, al traverso di Kuriat; ma la costa non risultava visibile, e non venne avvistato il faro di Kuriat, né in quel momento né più tardi. Il mare ed il vento erano caduti ed anche il barometro seguitava a scendere, ma persisteva una foschia bassa e fitta all'orizzonte; non fu possibile avvistare neanche il faro di Capo Africa. Sul Lampo, il comandante Marano ordinò di rafforzare il servizio delle vedette, e dispose che il personale addetto alle mitragliere rimanesse presso le armi per tutta la notte. Frattanto, i britannici non stavano con le mani in mano. Ricevute le ripetute e precise comunicazioni dell'aereo OHSF, il comando di Malta fece partire alle 18 (o 18.30) i quattro cacciatorpediniere del capitano di vascello Mack (imbarcato sullo Jervis), con il compito di intercettare e distruggere il convoglio avvistato. Appena superate le ostruzioni, era stato ordinato il "posto di combattimento" ed erano state effettuate prove degli apparati di direzione del tiro e trasmissione degli ordini. L'eccitazione sulle navi britanniche era palpabile; circolavano voci sull'obiettivo della missione – poi confermate da alcuni degli ufficiali – e si confidava di riscuotere un successo, grazie all'esperienza accumulata combattendo in Mediterraneo, in Atlantico ed in Norvegia. Imboccato il canale dragato orientale, i cacciatorpediniere si misero in navigazione a 26 nodi in linea di fila, con il Jervis in testa, seguito dal Janus, poi dal Nubian e per ultimo dal Mohawk. Alle 19.15, usciti dal canale, assunsero rotta 248°. Alle 19.25 il comando di Malta informò il Jervis che un nuovo avvistamento aereo confermava la rotta e posizione che il convoglio aveva alle 18.36 (per altra fonte, alle 17), e ne precisava la velocità in otto nodi. Sui cacciatorpediniere britannici le vedette vennero raddoppiate, tutte ricevettero un binocolo. Mentre la 14th Destroyer Flotilla assumeva una rotta verso Capo Mahdia, che – in base alle informazioni della ricognizione aerea – l'avrebbe portata ad intercettare il convoglio «Tarigo» tra mezzanotte e le due, sia quest'ultimo che Supermarina erano ignari di tuto: siccome che il maltempo impedì a tutti i ricognitori italiani e tedeschi di decollare, i cacciatorpediniere britannici passarono del tutto inosservati. Jervis, Janus, Nubian e Mohawk giunsero così a 6 miglia dalla boa n. 4 delle Kerkennah, nel previsto punto di passaggio del convoglio italiano, già alle 00.44 del 16 aprile (secondo i calcoli di Mack, questo avrebbe dovuto portare le sue navi a trovarsi venti miglia a proravia del convoglio da attaccare, entro l'una di notte). Le navi cambiarono rotta, passando su rotta 310°, e ridussero la velocità a 20 nodi; dato però che il convoglio non era ancora arrivato, Mack ordinò alle unità dipendenti di accostare per nord, ridurre la velocità e cominciare un ampio zigzagamento, in modo da accrescere la zona di ricerca. La notte era chiara, con vento forza 5 da nordovest; la luna era al primo quarto, e si trovava a sudest rispetto ai cacciatorpediniere della 14th Flotilla. All'una di notte le navi britanniche assunsero rotta 333°, che Mack riteneva essere parallela ed opposta a quella che il convoglio avrebbe probabilmente seguito, ed all'1.10 iniziarono a zigzagare. Successivamente la 14th Flotilla virò verso ovest, poi verso sud; all'1.42, però, i cacciatorpediniere superarono il punto in cui sarebbe dovuto essere il convoglio italotedesco se la sua velocità fosse stata di 8 nodi, pertanto Mack ordinò di accelerare a 25 nodi (secondo una fonte in questa fase,

all'1.45, i cacciatorpediniere britannici superarono inconsapevolmente il convoglio italiano, senza che nessuno dei due gruppi si avvedesse dell'altro, passandogli tre miglia a sinistra). All'1.55, se il convoglio avesse avuto una velocità di 7 nodi, si sarebbe dovuto trovare solo tre miglia più avanti dei cacciatorpediniere britannici, ma ancora non si vedeva niente. Mack dovette concludere che la rotta da lui stimata per il convoglio avversario non era corretta, e ipotizzò che le navi italiane si fossero tenute più vicine alla costa (l'alternativa era che il convoglio si fosse accorto delle sue navi e che avesse diretto verso nord per sfuggire, nel qual caso sarebbe stato molto difficile rintracciarlo); all'1.55, dunque, ordinò di virare per 214°, tornando indietro, in modo da avvicinarsi alla boa n. 1 delle Kerkennah. (Secondo una fonte, il convoglio aveva già oltrepassato le navi di Mack, senza accorgersene e senza che queste se ne accorgessero, passando ad una distanza di sei chilometri). All'1.58, infine, le navi di Mack avvistarono il convoglio italiano, che procedeva a sei miglia di distanza, per 170°, su rilevamento di circa 140°. Non è del tutto chiaro se l'avvistamento avvenne otticamente (come sembrerebbe dal rapporto del Jervis) oppure a mezzo radar (come è scritto nel rapporto del Janus: «Prendo contatto a mezzo radar ad una distanza di 12.000 yds su rilevamento est»); inoltre nel suo rapporto il Janus indicò l'orario dell'avvistamento nell'1.40, quasi venti minuti prima di quello indicato dallo Jervis (ma d'altra parte, il Nubian riferì anche di aver aperto il fuoco alle 2.10, dieci minuti prima degli altri cacciatorpediniere). Il Mohawk, nel suo rapporto, indicò addirittura nell'1.30 l'orario in cui avvistò i primi oggetti sospetti a prora sinistra (avvistamento a seguito del quale accostò per avvicinarvisi ed accelerò a 25 nodi), che riconobbe come cinque navi convogliate all'1.45 (e nel suo rapporto scrisse che il Jervis aprì il fuoco alle 2.05). Le differenze di orari indicati tra i rapporti delle diverse navi furono in questo caso particolarmente vistose. Comunque sia, le unità della 14th Destroyer Flotilla, che procedevano in linea di fila ed avevano accelerato fino a 25 nodi, identificarono correttamente il convoglio come composto da cinque navi mercantili e tre cacciatorpediniere di scorta, le cui sagome si stagliavano contro la luna crescente dal lato del mare aperto; in quel momento le navi britanniche si trovavano 20° a prora sinistra del convoglio. Alle due di notte il Jervis, dopo aver comunicato l'avvistamento alle unità dipendenti, accostò per 140° e accelerò a 27 nodi. Il convoglio procedeva in due gruppi: davanti, l'Aegina a dritta e l'Arta a sinistra; dietro, Iserlohn ed Adana seguivano rispettivamente Aegina ed Arta, mentre il Sabaudia si trovava in mezzo al secondo gruppo, tra l'Iserlohn e l'Adana. Il Lampo proteggeva il fianco sinistro del convoglio, quello rivolto verso il mare aperto, navigando sulla sinistra della colonna formata da Arta ed Adana, un po' spostato verso poppavia, mentre il Baleno faceva lo stesso sul fianco esterno, procedendo a dritta di Aegina ed Iserlohn (che formavano la colonna di dritta); il Tarigo procedeva invece in testa alla formazione, leggermente avanzato rispetto ad Arta ed Aegina. La velocità del convoglio, in quel momento, era di soli sei nodi; le navi si trovavano nei pressi della boa numero 3 delle Kerkennah. Approfittando del fatto che le navi dell'Asse non si erano ancora accorte della loro presenza, i cacciatorpediniere di Mack non attaccarono subito, ma invece manovrarono per portarsi a nord (cioè a poppavia) del convoglio, tra questi e la costa, così che il convoglio si venisse a trovare tra loro e la luna, e le sagome delle navi italiane e tedesche risultassero ben visibili nella luce lunare, mentre da parte loro non avrebbero potuto vedere, nel buio, le navi britanniche. Mentre il convoglio «Tarigo» proseguiva, ignaro di quanto stava per abbattersi su di esso, i cacciatorpediniere di Mack eseguirono alla perfezione la manovra ordinata: si portarono a nord del convoglio, si dispiegarono in modo da poter meglio attaccare, acquisirono i bersagli, brandeggiarono i tubi lanciasiluri (alle 2.02 Mack ordinò di brandeggiarli verso dritta, ed alle 2.05 di brandeggiarli verso sinistra), ridussero le distanze ed accostarono per 210° (alle 2.03; alle 2.11 il Jervis accostò di nuovo, per 170°, alle 2.13 per 160°, alle 2.14 per 150°, alle 2.18 per 140°), in modo che i piroscafi si stagliassero contro la luna, mentre loro restavano nella parte oscura dell'orizzonte. Alle 2.20 il Jervis, con rotta sudest, si trovava a soli 2200 metri a poppavia dritta del Baleno: fu a quel punto, quanto tutto era pronto, che Mack diede ordine di aprire il fuoco contro le navi in coda al convoglio. Colta completamente di sorpresa, la scorta italiana tentò di reagire, ma fu subito ridotta a mal partito: i colpi giunsero a bordo prima ancora che si potesse aumentare la velocità e mandare la guardia franca (la metà dell'equipaggio che era in turno di riposo) ai posti di combattimento. Lampo e Baleno furono i primi ad essere colpiti, con uguali risultati: nel giro di pochi minuti, prima di aver potuto imbastire una reazione efficace, entrambi i cacciatorpediniere vennero ridotti a relitti galleggianti che andarono ad arenarsi sulle vicine secche di Kerkennah. Sembra invece esserci disaccordo su quale dei due sia stato colpito per primo, e da chi: secondo lo storico Vincent O'Hara (autore del libro "Struggle for the Middle Sea"), Jervis e Janus spararono dapprima contro il Baleno, che fu la prima unità ad essere colpita, mentre a fare fuoco sul Lampo (che secondo O'Hara fu "lento a reagire") fu soprattutto il Nubian, che lo bersagliò dopo aver già cannoneggiato ed incendiato alcuni dei mercantili, mettendone fuori uso il complesso poppiero da 120 mm e gli organi di governo. La storia ufficiale della Marina britannica ("The Royal Navy and the Mediterranean: November 1940-December 1941" di G. A. Titterton) presenta invece una diversa disamina degli eventi: alle 2.20 Jervis, Janus e Mohawk aprirono tutti il fuoco contemporaneamente sul Lampo, il cacciatorpediniere più vicino – che sarebbe dunque stato il primo ad essere colpito – da una distanza di 2740 metri;

sarebbe stata una bordata del Jervis a distruggere il complesso poppiero da 120 mm del Lampo. Altre fonti affermano alternativamente che il Lampo fu messo fuori uso dalle prime salve sparate dal Jervis o dal Janus, e sostengono che il cacciatorpediniere attaccato dal Nubian era invece il Baleno.
Dai rapporti britannici risulta che il Jervis aprì il fuoco alle 2.20, da 2200 (o 2000) metri, sparando contro un cacciatorpediniere che aveva su rilevamento 100°, alternativamente identificato come il Lampo od il Baleno. Alle 2.22 il cacciatorpediniere italiano venne colpito sia da salve da 120 mm che dalle mitragliere pesanti "pom-pom" da 40 mm, e rispose al fuoco con raffiche di mitragliera Breda e altre salve da 120. Dopo tre minuti, il Jervis spostò il tiro su un mercantile; alle 2.27, quando cessò il tiro, il cacciatorpediniere che aveva attaccato appariva in fase di affondamento. In breve i cacciatorpediniere britannici furono in mezzo al convoglio e si scatenò una mischia confusa, in cui le navi si scambiarono fuoco di cannoni e mitragliere di ogni calibro da distanze che variavano da più di 1800 metri a meno di 50.
Il Janus aprì il fuoco alle 2.22, da 2200 metri (distanza misurata dal radar, che poco dopo divenne inutile perché i bersagli divennero troppo numerosi e pertanto confusi), anch'esso contro "un piccolo cacciatorpediniere ad un fumaiolo", dunque il Lampo od il Baleno, centrandolo fino dalla prima salva (il rapporto del comandante Tothill menziona che questa fu l'unica occasione in cui la distanza battuta al radar poté essere utilizzata durante il combattimento, poiché più tardi i bersagli divennero troppo numerosi e confusi); dopo averlo colpito più volte, spostò il tiro sul mercantile di coda, poi su un altro ancora, incendiandoli entrambi, dopo di che lanciò un siluro contro il cacciatorpediniere di prima, mancandolo.
Quanto al Nubian, questi aprì il fuoco alle 2.10 sul mercantile di coda, incendiandolo, poi fece lo stesso col penultimo mercantile della formazione e poi con "una piccola nave che stava cercando di allontanarsi virando verso sinistra". Interrotto il tiro per permettere al fumo di diradarsi, si portò in testa al convoglio ed alle 2.25 ingaggiò un breve combattimento contro un cacciatorpediniere classe Navigatori, evidentemente il Tarigo, ritenendo di averlo colpito ma venendo costretto a rompere il contatto quando il Mohawk passò tra il Nubian e la nave italiana. Alle 2.30 il Nubian passò a proravia del mercantile di testa del convoglio, ed alle 2.37 (quando già il Mohawk era stato silurato) avvistò un cacciatorpediniere ad un fumaiolo (dunque il Lampo od il Baleno) a proravia sinistra ed aprì il fuoco su di esso, sparando diverse salve, colpendolo ripetutamente ed incendiandolo. Poi dedicò le sue attenzioni ad un mercantile che stava cercando di scappare verso sudest, riducendolo a sua volta in fiamme. Il Mohawk, da quanto si può leggere nel suo rapporto, sparò soltanto sui mercantili e sul Tarigo.
Secondo la relazione ufficiale di Supermarina, il Lampo fu il primo cacciatorpediniere ad essere investito dal tiro britannico. Quando le navi di Mack iniziarono a sparare, il comandante Marano diede ordine di portare le macchine alla massima forza e di aprire il fuoco; ma l'impianto poppiero da 120 mm poté sparare soltanto tre salve – secondo Vincent O'Hara il bersaglio era il Nubian, l'unità nemica più vicina – prima di essere distrutto da una salva del Nubian, mentre quello prodiero, trovandosi fuori campo, venne messo fuori combattimento senza aver potuto sparare neanche un colpo.
Il marinaio cannoniere Giobatta Rolla, da Lerici, uno dei serventi del complesso prodiero da 120 mm, ricopriva anche l'incarico di cameriere del comandante Marano: ciò perché nella vita civile, prima di essere richiamato, aveva lavorato come cameriere su navi passeggeri per otto anni. Neanche un'ora prima che il convoglio venisse attaccato, intorno all'1.40 di notte, il comandante aveva chiamato Rolla in plancia per farsi preparare due panini; nel prepararli, questi ne aveva approfittato per mangiare e bere un po' anche lui, decisione che si sarebbe rivelata provvidenziale. Dopo aver portato i panini al comandante Marano, si era recato nel quadrato ufficiali e si era steso sulla sua brandina per dormire, tenendo indosso giacca, elmetto e giubbotto salvagente; ma poco dopo si era scatenato il pandemonio: "un colpo di cannone squarciò il quadrato, una colata di metallo fuso mi colpì alla guancia sinistra. Piovevano granate da tutte le parti". Uscito dai rottami del quadrato ufficiali, Rolla aveva visto la notte illuminata dai bagliori degli incendi e delle cannonate. Le colonne d'acqua sollevate dai colpi di cannone si levavano dal mare, si sentivano feriti che chiedevano aiuto. Rolla corse verso prua, verso il suo posto di combattimento; nel passare accanto ai tubi lanciasiluri incontrò un marinaio suo compaesano, che lo invitò a ripararsi con lui là dietro. Rolla non accettò, continuando a correre verso prua, e dopo appena qualche secondo l'impianto lanciasiluri venne colpito in pieno ed esplose, insieme al suo compaesano. Prima di poter raggiungere una buona velocità, il Lampo fu colpito più volte, subendo gravi danni e perdite tra l'equipaggio; riuscì nondimeno ad accostare per 240° ed a lanciare i siluri, che tuttavia non colpirono nulla (secondo Bernard Ireland, i siluri del Lampo mancarono di poco il Jervis, che alle 3.11 vide una scia di siluro passare proprio sotto la propria plancia; altri storici – e lo stesso comandante del Jervis – sembrano invece ritenere che i siluri che mancarono il Jervis fossero stati lanciati dal Tarigo).
Dopo aver lanciato, il cacciatorpediniere del comandante Marano rimase immobilizzato, devastato dai colpi nemici nelle caldaie ed in altri punti, con l'armamento e gli organi di governo fuori uso e la maggior parte dell'equipaggio ucciso o ferito. Venne dato l'ordine di abbandonare la nave: Giobatta Rolla liberò una zattera Carley dai suoi fermi sulle draglie con un calcio, la gettò in mare e ci saltò sopra. Il mare tutt'intorno era cosparso di rottami e chiazze di olio e di nafta, che galleggiava sulle onde e bruciava;

remando con le braccia, Rolla raggiunse diversi compagni che annaspavano nell'acqua e li aiutò a salire a bordo. Alla fine, si ritrovarono in una decina sulla zattera; dopo circa un'ora i rumori della battaglia cessarono, calò il silenzio. Piovigginava. La corrente spinse la zattera verso il mare aperto.

Ridotto ad un relitto galleggiante in preda a violenti incendi, intanto, il Lampo fu sospinto dalla corrente sulle secche di Kerkennah, ove si incagliò (per altra fonte sarebbe stato deliberatamente portato ad arenarsi su quei bassifondali per evitarne il completo affondamento). L'equipaggio superstite allagò i depositi munizioni, e verso le cinque del mattino il cacciatorpediniere devastato si adagiò su un fondale di quattro metri, a sei miglia e mezzo per 228° dalla boa numero 3 delle Kerkennah (Golfo di Gabes). Data la scarsa profondità, la nave rimase interamente emergente dalla linea di galleggiamento in su, anche se con un certo appoppamento.

Sul lato opposto del convoglio, il Baleno non ebbe miglior sorte del suo gemello. Tentò di manovrare per ingaggiare le unità avversarie ed emettere fumo, ma fu subito centrato da una gragnuola di colpi che devastarono la plancia, l'armamento, gli apparati di governo, i locali macchine e caldaie. Immobilizzato e in fiamme, con il comandante ed un terzo dell'equipaggio ucciso, il Baleno andò ad incagliarsi anch'esso sulle secche di Kerkennah.

Quanto ai mercantili, questi, armati solo con delle mitragliere, non erano che bersagli; il Sabaudia, che procedeva in coda al convoglio, fu tra i primi ad essere centrati e prese fuoco, per poi esplodere alle 2.50. Adana ed Aegina, anch'essi colpiti quasi subito, vennero rapidamente avvolti dalle fiamme (le loro stive erano piene di veicoli e benzina in fusti); l'Iserlohn riuscì invece a mettere la poppa sul nemico, ma ciò servì soltanto a rimandare la sua fine. L'Arta cercò di approfittare della poca distanza di uno dei cacciatorpediniere britannici per speronarlo (furono due le navi nemiche che riferirono di un episodio simile: il Jervis, che alle 2.27 evitò di stretta misura un tentativo di speronamento da parte di un mercantile di 3000 tsl; il Mohawk, che alle 2.30 evitò un tentativo di speronamento da parte di un mercantile che appariva ancora relativamente intatto), ma l'immediata contromanovra di quest'ultimo evitò la collisione. Nella confusione generale, l'Arta rischiò anche di speronare il Baleno, evitandolo di stretta misura.

Le navi britanniche sparavano con tale intensità che i bossoli dei proiettili, ammucchiandosi accanto ai cannoni, intralciavano il loro utilizzo. In una mischia feroce e confusa, le distanze tra le navi avversarie calarono in alcuni momenti a meno di 50 metri, permettendo ai britannici di utilizzare anche le mitragliere; si sparava con cannoni da 120, mitragliere "pom-pom", mitragliere Breda e Hotchkiss, mitragliere da 12,7 mm. I cacciatorpediniere di Mack accesero anche i "fari di mischia", ed a tratti dovettero interrompere il tiro per lasciar diradare il fumo, perché non vedevano più niente.


WAR EXTRA
BRITISH SINK 8 ITALY SHIPS IN SEA BATTLE
Huge Fire-Bomb Raid on London
ONE YUGO ARMY QUITS SAY NAZIS
Destroy Axis Convoy
NIGHT FINAL
HERALD Express
Slow Win Told 'Race Fix' Jury
Link Axis Spies to Murder Of Fascist Foe in Chicago
COULD NOT LOSE SAYS JOCKEY
Troop Policy
RAINED ON LONDON

Il Tarigo, trovandosi in testa al convoglio (cioè dalla parte opposta a quella investita per prima dal fuoco nemico), scampò alla mattanza iniziale, ed ebbe qualche minuto a disposizione per organizzare una reazione. Andò valorosamente al contrattacco, ma ormai era solo contro quattro cacciatorpediniere nemici: fu crivellato di colpi di cannone e mitragliera, che ne misero fuori uso l'apparato motore e gran parte dell'armamento, scatenarono incendi e allagamenti, e provocarono gravi perdite tra l'equipaggio. Ormai in procinto di affondare, il Tarigo fece ancora in tempo a lanciare tre siluri: due di essi colpirono il Mohawk, che si rovesciò e affondò in pochi minuti. Poco dopo, alle 3.20, anche il relitto devastato del Tarigo s'inabissò per sempre, portando con sé 202 dei 236 uomini del suo equipaggio. Alle 3.26, secondo il rapporto del Jervis, "la situazione era la seguente: 1 cacciatorpediniere affondato; 2 cacciatorpediniere e 4 navi mercantili in preda a violenti incendi; il quinto mercantile (la nave portamunizioni) affondato; il Mohawk affondato in circa tredici metri d'acqua, adagiato sul fianco, con circa 15 metri del suo castello di prua sopra la superficie".

Dopo aver incendiato ed affondato anche l'Iserlohn e colpito pure l'Arta, che andò poi ad incagliarsi sulle secche (così fece anche l'Adana, che però affondò qualche ora dopo, mentre l'Aegina era già colata a picco), Jervis e Nubian recuperarono i naufraghi del Mohawk; alle 4.03 i tre cacciatorpediniere britannici assunsero rotta 080° e velocità 20 nodi (poi 29 dalle 4.18) per il rientro a Malta, senza soffermarsi a finire le navi incendiate ma ancora galleggianti od incagliate (erano quattro: Lampo, Baleno, Arta ed Adana), né a recuperarne i naufraghi.

Il Janus menziona nel suo rapporto che "c'erano due navi mercantili ancora a galla, in preda a violenti incendi, ed un piccolo cacciatorpediniere con la sua estremità prodiera completamente in fiamme". È possibile che quest'ultimo fosse il Lampo. Una di queste navi esplose intorno alle 4.15.

Delle quattro navi incagliatesi sulle secche, l'Adana affondò nel pomeriggio del 16 aprile, mentre il Baleno resisté fino al tramonto del 17 prima di capovolgersi ed affondare a sua volta. Sul Lampo, invece, dopo lunghi sforzi gli uomini rimasti a bordo riuscirono finalmente a domare gli incendi; a questo punto non rimase loro altro da fare che aspettare i soccorsi mandati da Tripoli. Più infausta fu la sorte di coloro che avevano abbandonato la nave.

Non appena Marilibia ebbe notizia del disastro (secondo Antonino Trizzino, la notizia venne data da un aereo tedesco che il mattino del 16 aprile avvistò per caso i relitti sulle secche, giacché le stazioni radio di tutte le navi del convoglio erano state messe fuori uso nei primi minuti dello scontro), venne ordinato l'invio sul posto di idrovolanti ed aerei da trasporto, perché prestassero i primi soccorsi; furono inoltre fatti partire, o dirottati in zona, i cacciatorpediniere Ugolino Vivaldi (capitano di vascello Giovanni Galati, cui fu assegnato il comando superiore delle operazioni di soccorso), Antonio Da Noli, Lanzerotto Malocello e Dardo, le torpediniere Giuseppe Sirtori, Perseo, Partenope, Centauro e Clio e la nave soccorso Giuseppe Orlando. Parteciparono al salvataggio dei naufraghi anche i piroscafi Capacitas ed Antonietta Lauro e la nave ospedale Arno, che erano in navigazione al largo di Sfax, nonché i rimorchiatori Ciclope, Trieste, Montecristo, Pronta e Salvatore Primo. Le navi del convoglio erano state affondate vicino alla costa, ma il mare agitato ed il vento, anziché avvicinare i naufraghi alla riva, li avevano allontanati, spingendoli verso nordest, verso il mare aperto.

All'alba del 16 aprile la luce del sole rivelò agli uomini sulla zattera di Giobatta Rolla un macabro spettacolo: nel mare tutt'intorno galleggiavano corpi senza vita, in maggioranza di soldati tedeschi. La zattera non aveva alcuna dotazione di cibo od acqua, né c'era modo di governarla; andava dove la portava la corrente. Molti degli occupanti erano giovani poco avvezzi al mare, soffrivano il mal di mare oltre alla fame ed alla sete; Rolla era tra i pochi a non avere problemi, almeno per il momento, perché aveva mangiato e bevuto poco prima di dover abbandonare la nave. Avvolto nel pesante cappotto, rimaneva immobile, con l'acqua alla cintola, dormicchiando ed aspettando che accadesse qualcosa. Aveva ancora con sé l'elmetto, ed anche questo si rivelò utile: quando durante la notte si mise a piovere per qualche ora, poté usarlo come recipiente per raccogliere un po' d'acqua piovana, che condivise con i suoi compagni di sventura. Dopo un po' non sentì più le gambe, gli sembravano paralizzate. Pensò ai parenti lontani, al fratello anch'egli arruolato in Marina – era imbarcato sulla corazzata Vittorio Veneto –, al padre ed al nonno entrambi morti in mare: quest'ultimo in Atlantico, su un piroscafo naufragato in una burrasca durante un viaggio dall'Argentina all'Italia; il padre Augusto appena una settimana dopo l'entrata in guerra dell'Italia, il 17 giugno 1940, quando la nave cisterna Giulio Giordani – sulla quale lavorava come cuoco – aveva urtato una mina al largo di Taranto. Non gli restava che pregare la Madonna di Maralunga, patrona di Lerici; a tratti, addormentandosi, sognava piatti di acciughe fritte che cucinavano dalle sue parti. Ogni tanto un occupante della zattera moriva: i superstiti gli toglievano la piastrina e ne facevano scivolare il corpo in mare. Così la zattera si alleggeriva. Un giovane marinaio rimase parecchie ore col capo reclinato sulla spalla di Rolla; ad un certo punto questi si accorse che era morto. Un altro marinaio impazzì per la sete, si gettò in mare a bocca aperta, scomparve.

Arno ed Orlando, partite rispettivamente da Messina e da Tripoli, ricevettero l'ordine di esplorare le acque tra le boe 4 e 5 delle Kerkennah. L'Orlando, essendo partita dalla ben più vicina Tripoli, giunse sul posto molto prima dell'Arno (che doveva percorrere una distanza maggiore ed era ostacolata dal mare grosso e dal forte vento in prora, che impedivano di superare i 15 nodi); quando quest'ultima raggiunse a sua volta il luogo del disastro, nel tardo pomeriggio del 17 aprile, l'Orlando aveva già a bordo centinaia di naufraghi e si apprestava a dirigere su Tripoli per sbarcarli. I primi rottami vennero avvistati dall'Arno alle sei di sera del 17 aprile; dopo appena qualche minuto la nave ospedale avvistò anche un'imbarcazione quasi interamente sommersa, con un naufrago a bordo. L'Arno fermò le macchine e mise a mare ben sette imbarcazioni: una lancia si diresse verso l'imbarcazione semisommersa e trasse in salvo il naufrago; una motobarca ed una lancia munita di radio, seguite da altre quattro imbarcazioni a remi, vennero inviate verso sudest per cercare altri superstiti. Un aereo tedesco contattò la nave ospedale, invitandola a seguirlo, e la guidò fino ad un gruppo di naufraghi che aveva avvistato, a circa tre miglia di distanza. Calato il buio, vennero utilizzati i proiettori per setacciare la superficie del mare. I naufraghi segnalati dall'aereo tedesco furono recuperati dalla motobarca dell'Arno; non seppero dare informazioni sulla posizione delle altre zattere e imbarcazioni, che erano state disperse dal vento e dal mare fin dalla prima notte. Raccontarono che molti loro compagni erano scomparsi in seguito al capovolgimento delle zattere, e di non aver visto navi nemiche. Alle 21.15 due dragamine raggiunsero l'Arno e chiesero di trasbordare su di essa ottanta cadaveri di soldati tedeschi, che avevano recuperato dal mare nelle ore precedenti: ma la priorità dell'Arno era di salvare i naufraghi ancora in vita, pertanto si decise di non trasbordare i corpi ma di mandare sui dragamine il cappellano di bordo, due ufficiali e due squadre di marinai ed infermieri con l'incarico di procedere all'identificazione delle vittime, recuperare gli effetti personali da restituire alle famiglie, e dare loro sepoltura in mare. Supermarina venne interpellata e diede il suo assenso, aggiungendo che una volta completata l'operazione i dragamine sarebbero dovuti rimanere per contribuire alle ricerche,

ma nel frattempo venne avvistato un razzo bianco su rilevamento 150°; pertanto una motolancia ed i due dragamine si diressero subito in quella direzione. Trovarono due zattere, alla deriva ad otto miglia dall'Arno, con a bordo nove marinai del Baleno ed un soldato tedesco; presi a bordo i naufraghi, la motolancia li portò sulla nave ospedale, che trascorse la notte all'ancora per via del rischio di incappare in secche o campi minati navigando al buio in quelle acque. Le ricerche nelle ore notturne furono invece proseguite dalle motolancie, con l'aiuto – fin dove la loro portata lo consentiva – dei proiettori dell'Arno. Dove questi non arrivavano, le motolancie continuavano le ricerche nel buio; il vento le spingeva verso il mare aperto, e periodicamente le imbarcazioni dovevano tornare verso l'Arno per rifornirsi di carburante o sostituire l'armamento di voga. All'alba del 18 aprile si procedette finalmente all'identificazione e sepoltura in mare dei morti imbarcati sui dragamine, con una breve cerimonia religiosa. Poi, l'Arno contattò Marilibia chiedendo l'invio a mezzo idrovolanti di altro carburante per le motolancie: la dotazione di bordo era quasi finita. Marilibia rispose dopo mezz'ora ordinando alla nave ospedale di raggiungere la boa numero 4 delle Kerkennah e di esplorare verso le boe 3 e 5. Così fu fatto; l'Arno si spostò nel punto indicato e mandò i dragamine a cercare verso le boe 3 e 5. Durante la mattinata del 18 aprile, altri naufraghi poterono così essere trovati e tratti in salvo; erano ormai passati più di due giorni dal disastro.

Tra i naufraghi soccorsi nella giornata del 18 aprile ci furono anche Giobatta Rolla ed i suoi compagni di sventura: quel mattino la loro zattera venne avvistata da un aereo tedesco, ed intorno alle dieci videro apparire l'Arno, che li raggiunse e li prese a bordo. Erano alla deriva da 56 ore e di una decina che erano, erano rimasti in tre: Rolla, un altro marinaio ed un maresciallo radiotelegrafista, che morì sull'Arno poche ore dopo il salvataggio.

Una lunghissima odissea fu anche quella di un altro sopravvissuto del Lampo, il marinaio ventunenne Giuseppe Fontana: rimase in acqua per giorni – tre, secondo i ricordi dei nipoti – aiutando un compagno che non sapeva nuotare.

Alle due del pomeriggio un idrovolante della Croce Rossa consegnò all'Arno il carburante richiesto. Durante il pomeriggio un dragamine trovò una zattera con altri naufraghi alla deriva da 50 ore; li prese a bordo, ma due versavano in condizioni disperate. Supermarina ordinò all'Arno di portarsi a 75 miglia per 333° da Tripoli, dove si trovavano altri naufraghi; un aereo tedesco comunicò a sua volta la posizione di altre zattere, mentre Marilibia riferì che il piroscafo Antonietta Lauro, carico di naufraghi, aspettava presso la boa numero 4 per trasbordare i superstiti sull'Arno. Supermarina ordinò poi di restare in zona fino all'indomani mattina, se non fosse stato possibile localizzare altri naufraghi durante la notte. L'Arno trascorse la giornata del 19 aprile esplorando ancora le acque delle Kerkennah con l'aiuto di motolancie e dragamine; questi ultimi riuscirono a recuperare ancora altri naufraghi, mentre quando la nave ospedale raggiunse le zattere segnalate dall'aereo tedesco scoprì che a bordo c'erano soltanto cadaveri. Come già fatto in precedenza, ai dragamine fu delegato il compito di identificarli e dar loro sepoltura in mare. L'Antonietta Lauro trasbordò sull'Arno 240 naufraghi, quasi tutti soldati tedeschi, dopo di che la nave ospedale si diresse verso il punto indicato da Supermarina, a 75 miglia da Tripoli, raggiungendolo all'1.30 del 19 aprile. Setacciò la zona per tutta la notte, con l'aiuto dei proiettori, ma non trovò altri superstiti. A mezzogiorno, per ordine di Supermarina, mise infine la prua su Tripoli.

La Orlando recuperò 326 sopravvissuti e due salme, il Vivaldi 258 naufraghi e quattro corpi, il Capacitas recuperò 148 superstiti (tra cui 15 feriti; due erano del Baleno, 25 del Tarigo, 10 del Sabaudia, due italiani imbarcati sull'Aegina, un italiano imbarcato sull'Iserlohn e 103 tedeschi dell'Adana, dell'Aegina e dell'Iserlohn) e due salme, li sbarcò a Susa e si mise in cerca di altri naufraghi. Le ricerche si conclusero il 18 aprile, quando i naufraghi vennero sbarcati a Tripoli. In tutto vennero tratti in salvo 1248 o 1271 sopravvissuti, mentre le vittime furono circa 700. (Questo è ciò che risulta dai documenti rintracciati negli archivi dallo storico e ricercatore Platon Alexiades: la storia ufficiale dell'USMM, invece, parla di 1248 persone salvate su 3000 imbarcate sulle navi affondate, il che porta varie fonti a parlare di 1800 vittime, ma sembra probabile un errore. Parimenti errate sono le stime che parlano di circa 350 vittime, evidentemente considerando soltanto le perdite tedesche. Le perdite a bordo delle navi italiane furono in totale di 442 uomini, di cui 202 sul Tarigo, 141 sul Lampo, 69 sul Baleno e 30 sul Sabaudia; un po' più incerto è il numero delle vittime a bordo dei piroscafi tedeschi, che avevano a bordo 1042 uomini, più gli equipaggi. Le fonti indicano variabilmente il numero dei sopravvissuti delle navi tedesche come compreso tra 990 e 1013; secondo un documento a bordo dei quattro bastimenti tedeschi, compresi gli equipaggi, sarebbero stati imbarcati in tutti 1294 uomini, il che significherebbe che le vittime tedesche furono tra 239 e 262, e che in tutto le vittime dell'Asse del convoglio «Tarigo» furono tra 681 e 704. Il diario operativo del Comando della sezione trasporti navali tedeschi in Nordafrica fornisce un dato ancora differente, parlando della perdita di 21 tra ufficiali e funzionari civili e 363 tra sottufficiali e soldati tedeschi, più le vittime tra gli equipaggi delle navi. Se tale dato risultasse esatto, le vittime italo-tedesche sarebbero state oltre 800).

Nei giorni successivi al disastro, il mare gettò sulle spiagge di Sfax decine di cadaveri nonché rottami e merci di ogni tipo, provenienti dalle navi affondate: provviste, pezzi di legno, alcol, fusti di benzina ed altro ancora. La popolazione locale raccolse tutto ciò che poteva essere riutilizzato o venduto, e ben presto la spiaggia si trasformò in un mercato a cielo aperto.

Giobata Rolla, sbarcato a Napoli, venne ricoverato per alcuni giorni nell'ospedale di Fuorigrotta; dopo un periodo di riposo sarebbe stato destinato alle batterie costiere nel Golfo di La Spezia, e dal novembre 1942 imbarcato nuovamente su un cacciatorpediniere, l'Antonio Pigafetta, sulle rotte tra l'Italia e il Nordafrica.

Assurda fu la sorte di un altro sopravvissuto del Lampo, il sottocapo cannoniere Mario Fanelli, da Riccia. Ferito ma sopravvissuto al combattimento nel quale aveva trovato la morte la maggior parte dei suoi compagni, fu destinato a Corinto e qui perse la vita il 1° febbraio 1942, ucciso da un colpo di fucile partito accidentalmente durante la pulizia dell'arma.

Dei 205 uomini che componevano l'equipaggio del Lampo, nonostante la nave non fosse neanche affondata (data la scarsissima profondità della secca su cui si era adagiata, era rimasta in massima parte emergente), soltanto in 64 erano sopravvissuti: un terzo dell'equipaggio. Ciò testimonia la ferocia del combattimento, e probabilmente – considerando il racconto di Giobatta Rolla – anche la tragica fine di molti degli uomini che abbandonarono la nave.

I 141 caduti e dispersi del Lampo erano tutti sottufficiali e marinai; contrariamente a quanto accaduto su Tarigo e Baleno, sui quali i comandanti e quasi tutti gli ufficiali caddero nel combattimento, i nove ufficiali del Lampo sopravvissero tutti. Il comandante Marano, che era rimasto ferito, fu così l'unico superstite tra i comandanti dei tre cacciatorpediniere che formavano la scorta del convoglio.

A tutti i caduti fu conferita la Croce di Guerra al Valor Militare con motivazione "*Imbarcato su silurante in servizio di scorta ad un importante convoglio, nel corso di un violentissimo attacco di preponderanti forze navali nemiche partecipava con fermezza ed ardimento all'impari lotta, cadendo da valoroso al suo posto di combattimento*", mentre ai sopravvissuti venne conferita analoga decorazione con motivazione "*Imbarcato su silurante in servizio di scorta ad un importante convoglio, in un violentissimo scontro con soverchianti forze navali nemiche, partecipava con sereno coraggio e profondo spirito combattivo all'aspra impari battaglia, prodigandosi ripetutamente ed efficacemente nelle operazioni rivolte ad assicurare la stabilità della nave*".

La motivazione della Medaglia di Bronzo al Valor Militare conferita alla memoria del motorista navale Angelo Cirrincione, nato a Palermo il 1° gennaio 1920:

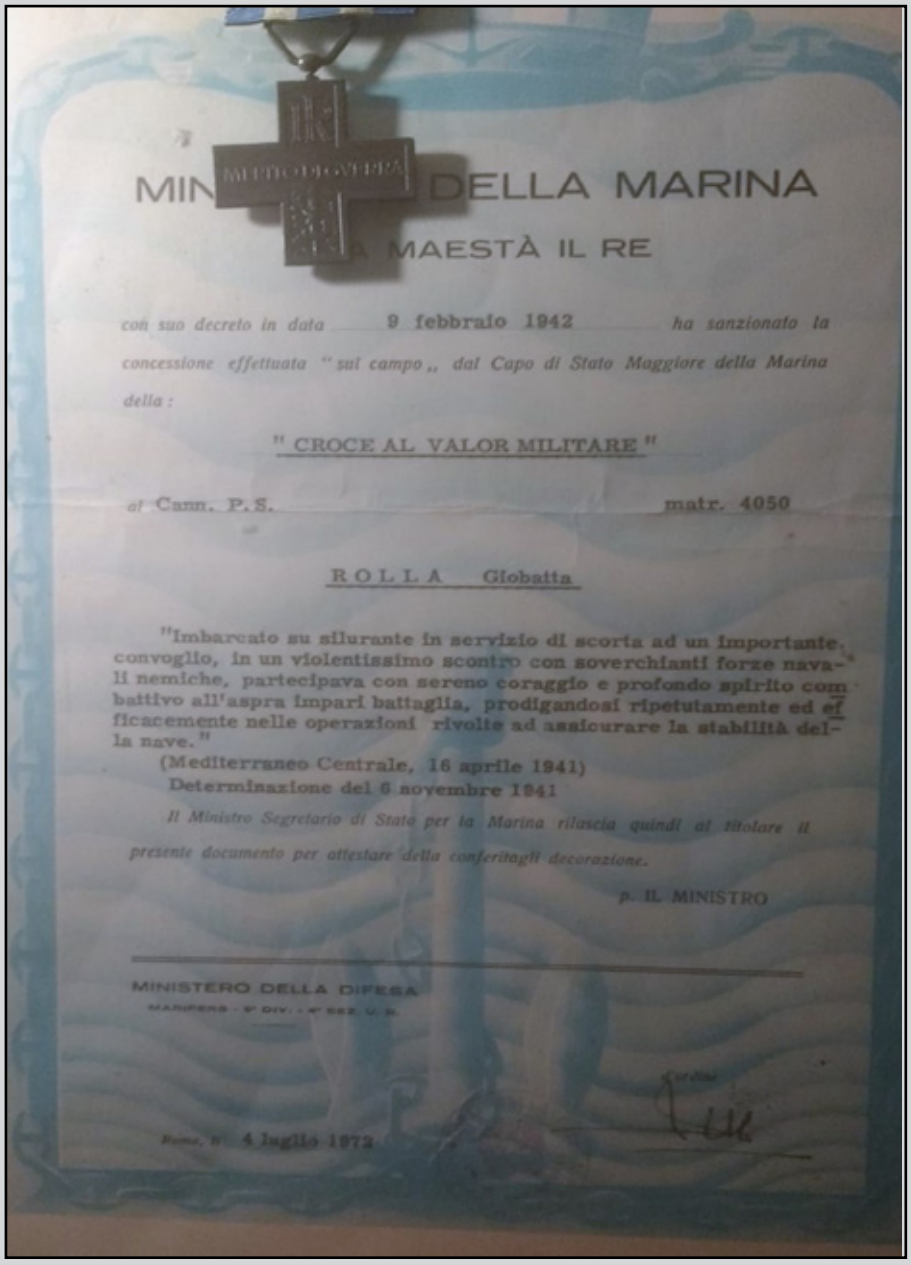
"*Imbarcato su silurante in servizio di scorta ad un importante convoglio, in uno scontro con soverchianti forze nemiche che attaccavano con estrema violenza, dava prova di sereno coraggio e di assoluta dedizione al dovere. Sotto le raffiche del fuoco nemico, rimaneva freddamente al suo posto di combattimento montando la guardia ai macchinari di grande importanza situati in locale già invaso dal vapore, e dopo aver dato il suo efficace contributo all'impari battaglia scompariva in mare nell'adempimento del compito assegnatogli.*
(Mediterraneo Centrale, 16 aprile 1941)".

La motivazione della Medaglia d'Argento al Valor Militare conferita al capitano di corvetta Enrico Marano, nato a Cittaducale (Rieti) il 3 ottobre 1903:

"*Comandante di unità silurante in servizio di scorta ad un importante convoglio, in un improvviso, accanito combattimento notturno contro forze nemiche soverchianti, con ammirevole calma impartiva gli ordini necessari e accettava l'impari lotta con sereno coraggio. Uccisi gran parte dei suoi marinai, ferito egli stesso, rifiutava ogni soccorso e continuava incurante di sé ad animar la sua gente con la parola e con l'esempio. Instancabile, manteneva il comando con fredda energia e provvedeva ad impedire che la sua nave, ormai inutilizzata dal fuoco nemico e gravemente incendiata, cadesse in mano avversaria. Dopo il combattimento, vincendo stoicamente le proprie sofferenze, assisteva personalmente e aiutava i propri dipendenti curando le loro ferite. Bellissimo esempio di sereno sprezzo del pericolo, di virtù di comandante, di dedizione al dovere.*
(Mediterraneo Centrale, 16 aprile 1941)."

Il combattimento del 16 aprile 1941 nelle memorie del marinaio cannoniere puntatore scelto Giobatta Rolla, da Lerici, sopravvissuto del Lampo, scritte nel 1971 (si ringrazia il genero Eraldo Burgay): "*Sono il s.c. cannoniere puntatore scelto Rolla Giobatta ,da Lerici , classe 1915, matricola 4050. Fui richiamato e imbarcato il 19 maggio 1939 sul C.T. Lampo. Dall'entrata in guerra numerose furono le missioni di scorta convogli sulle rotte del Nord Africa e dell'Egeo. Alle 21,30 del 13 aprile 1941 uscimmo da Bagnoli insieme con i C.T. Baleno e Tarigo (caposquadriglia) per scortare un convoglio di 5 piroscafi carichi di truppe (Adana, Arta, Aegina , Iserlhon) e munizioni (Sabaudia), proveniente da Napoli e diretto a Tripoli, con rotta canale di sicilia, Capo Bon ,Isole Kerkenah. Non mi soffermo a dilungarmi sulle vicende , fin troppo note, che condussero alla distruzione del convoglio. Vi racconto come ho trascorso quella tremenda notte del 16 aprile e i due giorni successivi nel Mediterraneo centrale. A bordo, oltre ad espletare i miei compiti di cannoniere al 120 di prua, ero il Maestrino del Comandante Enrico Marano, visti i miei trascorsi di cameriere sui piroscafi passeggeri sin dal 1931. Quella tragica notte verso l'una e quaranta, il Comandante mi chiamò sul Ponte di comando e mi ordinò di preparargli due panini. Eseguii immediatamente l'ordine, e mentre preparavo i panini, ne approfittai per mangiare e bere anch'io qualcosa, il che mi fu utile, come vedremo nelle ore successive. Portai i panini al Comandante, scesi dal ponte e andai a sdraiarmi sulla mia brandina, nel quadrato ufficiali, tutto vestito con cappotto, elmetto e salvagente. Di lì a poco si scatenò l'inferno: un colpo di cannone squarciò il quadrato, una colata di metallo fuso mi colpì al la guancia sx.. Piovevano granate da tutte le parti. Uscii da quei rottami: la notte era illuminata da bagliori, alte colonna d'acqua si alzavano dal mare.*

I feriti imploravano aiuto. Corsi disperatamente verso la mia postazione a prua. Passando accanto ai tubi lanciasiluri, un marinaio del mio paese mi invitò a ripararmi colà.Tirai dritto e dopo alcuni secondi lo vidi saltare in aria con tutto l'apparato. Intanto giunse l'ordine di abbandonare la nave. Con un calcione sganciai un Carley dai suoi ancoraggi sulle draglie lo buttai a mare, mi ci buttai sopra e facendomi strada a bracciate tra rottami e chiazze di olio e nafta che bruciavano, cercai di raccogliere il maggior numero di compagni, in mezzo ad un fragore assordante e un acre odore di morte. Dopo circa un'ora un cupo silenzio scese sul mare increspato, rotto soltanto dai lamenti dei feriti, dai gemiti dei superstiti e da una pioggerellina battente. La corrente intanto ci spinse al largo nel canale di Sicilia. All'alba uno spettacolo straziante si aprì ai nostri occhi. Il mare brulicava di corpi esanimi, gonfi: erano in prevalenza cadaveri di soldati tedeschi, periti nell'affondamento delle loro navi. Sul mio carley eravamo una decina e per noi era iniziato il lento peregrinare sul mare trasportati dalla corrente senza cibo né acqua (meno male che io avevo mangiato e bevuto prima dello scontro!!!! e questo mi fu di aiuto a sopravvivere). Molti compagni erano giovani "di terra", e già dopo alcune ore di navigazione soffrivano il mare e non avevano toccato cibo né bevanda. Avvolto nel mio cappottone me ne stavo immobile con l'acqua alla cintola aspettando gli eventi dormicchiando.. Una notte piovve per qualche ora per cui riuscii a raccogliere un po d'acqua nell'elmetto che non avevo abbandonato. Bevvi un poco io e ne diedi ai miei compagni. Non sentivo più le gambe, parevano paralizzate, dentro alla sete del carley. di tanto in tanto pensavo agli squali: se fossero venuti me le avrebbero divorate. Pensavo ai miei cari a casa, a mia madre, a mia sorelle, a mio fratello imbarcato sul Vittorio Veneto, ma non ho mai disperato di rivederli. Pensavo a mio nonno morto in mare su un vapore di ritorno dall'Argentina, affondato durante una burrasca in Atlantico; a mio padre , anche lui morto in mare, appena 7 gg. dopo l'entrata in guerra. Non volevo fare la fine dei miei cari!!! Pregavo la Madonna di Maralunga, Patrona del nostro paese. Ogni tanto mi addormentavo e sognavo piatti di acciughe fritte del nostro mare. Quando qualcuno moriva , gli toglievamo la piastrina e lo lasciavamo scivolare lentamente in quel cupo mare che lo accoglieva con il suo abbraccio. Il peso diminuiva e il carley si sollevava. Un giovane marinaio rimase per parecchie ore con il capo reclinato sulla mia spalla. Mi accorsi ad un tratto che era decaduto e gli diedi sepoltura. Un altro marinaio, impazzito per la sete,si lanciò in mare a bocca aperta e scomparve tra i flutti. Il mattino del 18 aprile un aereo tedesco ci avvistò. Verso le 10, dopo 56 ore con l'acqua alla cintola, comparve all'orizzonte la nave ospedale Arno. Ci raccolse: eravamo rimasti in tre: un marinaio, un maresciallo radiotelegrafista deceduto a bordo dopo alcune ore ed io. Ci portarono a Napoli dove fui ricoverato per alcuni giorni all'ospedale di Fuorigrotta. Dopo un periodo di riposo a terra e un altro di servizio sulle batteri costiere del golfo di Spezia, il 9/11/42 fui imbarcato sul R.C.T. A: Pigafetta e ancora solcai il Mediterraneo sulla " Rotta della Morte", scortando convogli, sino al maggio del 1943".



MINISTERO DELLA MARINA

S. M. MAESTÀ IL RE

con suo decreto in data 9 febbraio 1942 ha sanzionato la concessione effettuata "sul campo" dal Capo di Stato Maggiore della Marina della:

"CROCE AL VALOR MILITARE"

al Cann. P. S. matr. 4050

ROLLA Giobatta

"Imbarcato su silurante in servizio di scorta ad un importante convoglio, in un violentissimo scontro con soverchianti forze navali nemiche, partecipava con sereno coraggio e profondo spirito combattivo all'aspra impari battaglia, prodigandosi ripetutamente ed efficacemente nelle operazioni rivolte ad assicurare la stabilità della nave."

(Mediterraneo Centrale, 16 aprile 1941)

Determinazione del 6 novembre 1941

Il Ministro Segretario di Stato per la Marina rilascia quindi al titolare il presente documento per attestare della conferitagli decorazione.

p. IL MINISTRO

MINISTERO DELLA DIFESA

4 luglio 1972

Una decina di giorni dopo la distruzione del convoglio, raggiunse le acque delle Kerkennah il sommergibile britannico Upholder, al comando del capitano di corvetta Malcolm David Wanklyn. Wanklyn e l'Upholder dovevano diventare di lì a pochi mesi il più famoso sommergibilista e sommergibile della Royal Navy, stabilendo il primato britannico in termini di tonnellaggio nemico affondato: ma in quel momento erano ancora semisconosciuti. Le prime missioni dell'Upholder in Mediterraneo erano state infruttuose, finora il sommergibile non era riuscito ad affondare nulla; era partito da Malta il 21 aprile, con l'ordine di pattugliare la costa orientale della Tunisia e più specificamente di recarsi presso le secche di Kerkennah, dove i britannici sapevano giacere i relitti incagliati di un piroscafo ed un cacciatorpediniere lì arenatisi dopo lo scontro del 16 aprile. Il piroscafo era l'Arta, il cacciatorpediniere il Lampo. Avrebbero potuto essere recuperati (in realtà, l'Arta era già stato giudicato irrecuperabile, ma questo i comandi britannici non lo sapevano), e Wanklyn doveva distruggerli definitivamente prima che ciò potesse accadere.

Durante la navigazione verso il punto indicato, l'Upholder mieté la sua prima vittima: il 25 aprile incontrò, silurò ed affondò l'Antonietta Lauro, il piroscafo che pochi giorni prima aveva salvato oltre duecento naufraghi del convoglio Tarigo, e che ora stava rientrando dalla Tunisia in Italia con un carico di fosfati.

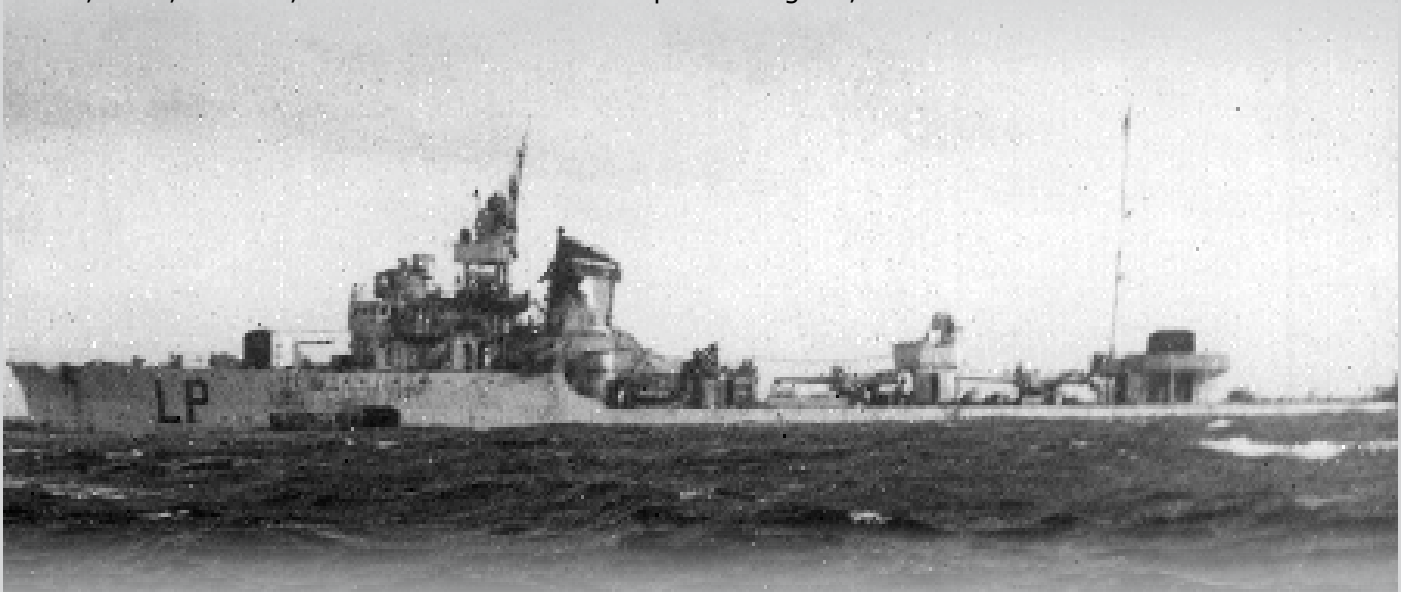
Dopo questo primo successo – secondo una fonte, anzi, fu soltanto il 26 aprile che Wanklyn ricevette l'ordine di recarsi in un punto al largo della costa tunisina in cui si trovavano fermi un mercantile tedesco ed un cacciatorpediniere italiano, probabilmente arenati sulle secche –, l'Upholder raggiunse le Kerkennah il 26 aprile, e per prima cosa dedicò le sue attenzioni all'Arta, che giaceva incagliata nel punto 34°54.5' N e 11°37' E: calato il buio, il sommergibile si avvicinò alla nave tedesca, che venne abbordata da un drappello del sommergibile, che ne esplorò il relitto abbandonato e semiallagato prelevando svariati oggetti dalle dotazioni dell'Afrika Korps (mappe, elmetti, armi portatili, tascapane e altro ancora), e portandoli sull'Upholder come trofei. Venne anche scassinata la cassaforte del comandante, dalla quale furono asportati vari documenti. Poi, alle 21.44, il mercantile tedesco venne definitivamente distrutto con cariche esplosive.

Passata la notte, l'Upholder cercò di ripetere l'impresa con il Lampo: siccome questi si trovava in posizione sfavorevole per un attacco col siluro, alle 19.50 del 27 aprile il sommergibile emerse e si avvicinò al relitto incagliato del cacciatorpediniere per assumere una posizione favorevole per un attacco silurante, ma nel tentativo finì invece con l'incagliarsi a sua volta, alle 20.40, in quattro metri e mezzo d'acqua, a circa 3650 metri dal suo obiettivo. Wanklyn riuscì a disincagliare il suo sommergibile (per altra fonte, invece, dopo poco l'Upholder si liberò dal bassofondale da solo, "senza una ragione apparente"), ma decise che era troppo rischioso tentare di avvicinarsi ulteriormente al Lampo in acque tanto basse, pertanto rinunciò a distruggerne il relitto e lasciò la zona.



Foto aerea del relitto del Lampo incagliato sulle secche di Kerkennah, scattata il 17 aprile 1941
(Coll. Erminio Bagnasco via Maurizio Brescia e www.associazione-venus.it)

Secondo fonti francesi, qualche giorno dopo la battaglia del 16 aprile il relitto del Lampo avrebbe ricevuto un'altra vista, stavolta coronata da successo, da parte di membri della Resistenza francese in Tunisia, facenti parte di una rete capeggiata dall'avvocato André Mounier e dal maggiore Jean Breuillac dell'Esercito francese. Le medesime fonti, anzi, affermano che la rete Mounier-Breuillac avrebbe avuto un ruolo non indifferente nella distruzione stessa del convoglio: il mattino del 14 aprile uno dei membri di tale organizzazione, il capitano Yves Rocolle, avrebbe segnalato da Tunisi ai britannici il passaggio del convoglio «Tarigo», precisandone la composizione, scorta, rotta, velocità, armamento contraereo dei mercantili, così permettendone l'intercettazione. Osservatori appostati sulla costa tunisina avrebbero continuato a seguire la navigazione del convoglio durante tutta la giornata, continuando ad inviare aggiornamenti ai comandi britannici.
Dopo la battaglia, fu Mounier, saputo che alcune delle navi giacevano incagliate sui bassifondali, a decidere di organizzare una spedizione per esplorare i relitti e recuperare eventuali documenti; tale impresa fu materialmente condotta da Jean Ducrot, addetto stampa presso la Residenza francese di Tunisi, con l'appoggio del servizio segreto francese di Tunisi, fedele a De Gaulle. Raggiunte le secche di Kerkennah a bordo di una barca di pescatori greci, senza essere apparentemente notato dagli aerei dell'Asse che sorvolavano la zona, Ducrot nascose il barchino sottobordo al relitto del Lampo, e salì sul cacciatorpediniere abbandonato. Il ponte ed i corridoi, riferì poi, erano "un carnaio nauseabondo"; ma in plancia trovò parecchi documenti, che portò con sé. Ducrot compì poi anche una seconda spedizione, esplorando il relitto dell'Arta, con esito ancor più fruttuoso; i documenti recuperati, dopo essere stati fatti asciugare, furono mandati a Tunisi in due sacchi, e qui furono analizzati dai servizi segreti di Tunisi, che trasmisero poi a Malta tutte le informazioni che ne poté ricavare sulla situazione delle forze dell'Asse.



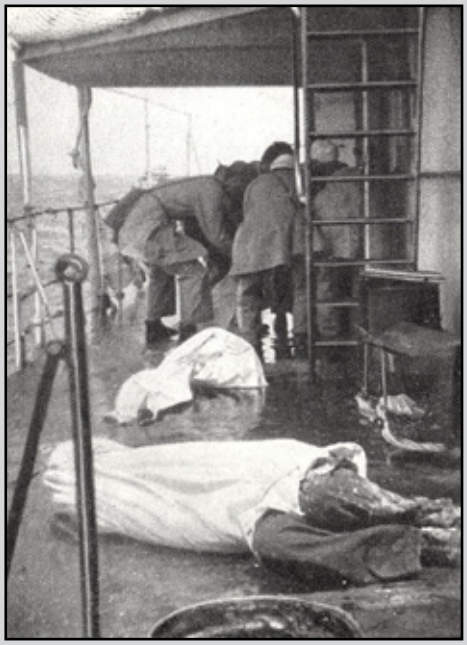
Un'altra immagine del relitto del Lampo sulle secche di Kerkennah (Coll. Famiglia Leroux, da www.sfax1881-1956.com)

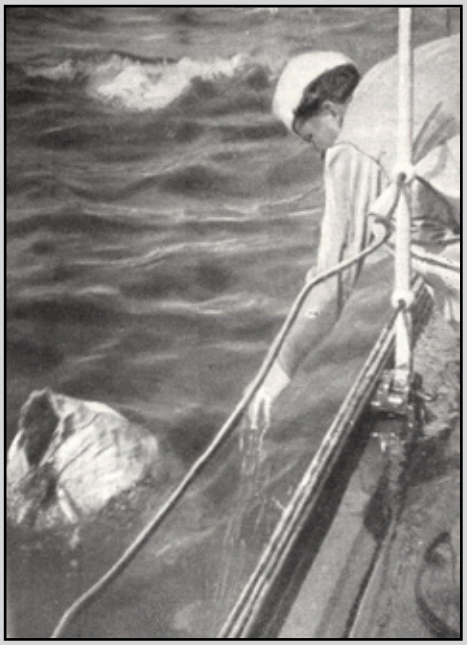
Per quasi tre mesi dopo il disastro del 16 aprile, il relitto incagliato e abbandonato del Lampo rimase sulle secche di Kerkennah col suo equipaggio di morti. Il 4 luglio, infine, giunse sul posto la nave soccorso Epomeo: Supermarina l'aveva mandata per provvedere finalmente a dare sepoltura a quei poveri resti, un incarico insolito per una nave il cui compito era solitamente quello di salvare vite umane.
Ricevuto l'ordine di raggiungere le Kerkennah alle tre di notte del 4 luglio, mentre si trovava a Lampedusa, l'Epomeo era partita immediatamente, assumendo rotta 252°. Era ormai notte quando raggiunse lo spettrale relitto del Lampo.
La visione che accolse gli uomini dell'Epomeo è descritta a toni vividi nel libro "Le missioni avventurose d'una squadra di navi bianche": *"L'Epomeo giunse di notte; con le sue luci accese vegliò quel simulacro di nave guerriera soverchiando il chiarore lunare che veniva a trovarlo come le notti passate. Due mesi e mezzo erano trascorsi da quel tragico scontro ed il Lampo era rimasto coi suoi morti a bordo. Il vento del deserto lo aveva cosparso di sabbia, i piovaschi l'avevano battuto lavando la patina rossigna; il mare polverizzato dai frangenti sotto le raffiche del largo, aveva imbevuto di salmastro quei corpi di marinai aggrappati ai cannoni ed alle mitragliatrici; il sole li aveva prosciugati; l'acre salsedine della Piccola Sirte, il sentore delle alghe e l'alito del mare avevano preservato quelle membra giovani come in un sonno letargico, facendole partecipi degli eventi di quel seno africano pullulante di vita marina, cosparso d'isolotti verdeggianti ed ornati di palme tra le sabbie e le alghe affioranti sotto il sole cocente. Quei corpi di marinai sembravano ancora vivi quando, alle prime luci dell'alba, l'Epomeo venne ad ancorarsi più vicino e gli sguardi si fissarono su quella nave affascinante. I cannoni erano puntati ancora verso il largo, com'erano rimasti dopo l'ultima salva; nella torretta di poppa sei cannonieri stavano ancora uniti in un gruppo serrato;*

sull'alto della plancia un biondo ricciuto, dal viso intatto, stringeva la canna della sua mitragliatrice; un sergente e tre siluristi erano accanto ai tubi di lancio. Sparsi dovunque i resti di corpi straziati e mutilati".

Simili sono anche le scene descritte l'11 gennaio 1942 – durante una conversazione casuale – ad Aldo Fraccaroli, allora giovane ufficiale della Regia Marina e poi divenuto storico navale, dal capo palombaro della nave per recuperi Artiglio II, che fu impiegata nelle operazioni di disincaglio: *"La coperta emergeva di poco sopra il livello dell'acqua (…) L'incendio aveva devastato la nave e bruciato i marinai. Alcuni puntatori delle mitragliere erano ancora al posto di combattimento, morti bruciati, con le mani aggrappate alle armi"*.

Fattosi giorno, l'Epomeo inviò a bordo del Lampo una squadra di infermieri e marinai, comandati da un ufficiale medico. Le ore successive furono dedicate alla macabra incombenza di passare al setaccio la nave, ispezionando ogni locale e recuperando i corpi dei marinai morti da più di due mesi; tutte le salme furono portate in coperta, dove si procedette alla loro identificazione, poi, al tramonto, i corpi vennero rinchiusi in sacchi zavorrati, trasbordati sulla Epomeo, che li portò più al largo, e sepolti in mare con gli onori militari, dopo una breve cerimonia religiosa. Il libro già citato descrive la mesta operazione: *"Una squadra d'infermieri e marinai e un ufficiale medico trasbordarono sul Lampo. Ispezionarono il ponte di coperta, le plance ed i locali interni; salutarono commossi quelle salme rimaste ai loro posti, tra le lamiere squarciate e i rottami dispersi, e iniziarono l'opera pietosa, cercando di radunare quel che rimaneva dei corpi dilaniati e confusi dalla violenza del combattimento. Poi le salme vennero rimosse ed allineate in coperta per il riconoscimento; qualcuna fece resistenza come se volesse stare ancora la suo posto; alcuni corpi aderivano sulle lamiere come se vi fossero saldati e confusi in una comunione ostinata; furono quasi staccati per forza dal ferro della nave. Tutta la giornata passò prima che l'ultimo fosse allineato sotto il cielo a fianco degli altri. Al tramonto i sacchi furono chiusi; ognuno ebbe un peso perché affondasse rapidamente e così vennero portati al largo per la immersione con gli onori militari e con un breve rito religioso. Allora il Lampo rimase solo e deserto sulla secca di Kerkenah. Ormai non era più che un relitto di nave. Il suo equipaggio errava nel cimitero azzurro dove tanti altri marinai riposavano già, lontani dalle frenetiche competizioni, nella quiete profonda, dove la vita si rinnova in creature meravigliose sotto i tenui raggi d'indaco e di violetto; dove tutto si scioglie e si ricompone in forme vaghe di coralli arborescenti ed in perfette simmetrie di madrepore luminose. La pace è con loro e con tutti gli altri, alleati ed avversari, di ogni stirpe e d'ogni lingua, d'ogni fede e d'ogni bandiera (…) Il Lampo fu poi ricuperato (…) rimesso in linea dopo un anno, veniva di nuovo attaccato ed affondato (…) Anche lo scafo del Lampo riposa là sul fondo di quel mare che accolse il fiore della nostra Marina (…) Le secche di Kerkennah non erano che un'espressione geografica dei portolani; isolotti sabbiosi con qualche palma e qualche capanna di pescatori di spugne e d'aragoste; altifondi e praterie marine affioranti a bassa marea in larghe zone giallastre decolorate dal sole e pullulanti di vita, intersecate da canali di acque limpide e ricche di pesca, sorvolate da branchi di gabbiani; limitate da una serie di boe numerate, colorate di rosso, di nero, di bianco per evitare sinistri e per indicare piccoli ridossi alle barche di pescatori ed ai velieri sorpresi dalle burrasche. Ora Kerkennah è un cimitero di navi, cosparse di relitti. Su quelle secche e su quel mare aleggia il ricordo di giovani vite sacrificate agli dei della guerra e le sette boe luminose sono candelabri e monumenti che narrano ai naviganti storie di eroismi e di virtù marinare".*





Rare immagini delle operazioni di recupero e sepoltura in mare delle vittime del Lampo nel luglio 1941 (da "Le missioni avventurose d'una squadra di navi bianche" di Mario Peruzzi, USMM, Roma 1952)

Terminato questo triste compito, si pensò anche al recupero della nave: nonostante i danni causati dal combattimento e dalla permanenza sulle secche, il Lampo venne giudicato ancora riparabile, e si decise pertanto di disincagliarlo e rimorchiarlo in Italia per rimetterlo in servizio.
A questo scopo furono inviati sul posto la nave per recuperi Artiglio II ed il motoveliero requisito V 68 Elsa; quest'ultimo era un trabaccolo romagnolo requisito nel giugno 1940 ed adibito alla vigilanza foranea, al comando del suo proprietario e comandante del tempo di pace, Giuseppe Padovani, militarizzato col grado di capo nocchiere di prima classe. A bordo dell'Elsa si trovavano un ufficiale della Regia Marina e quattro sommozzatori; insieme all'equipaggio del trabaccolo, quegli uomini lavorarono per oltre un mese (alcuni fonti parlano di due mesi) per tamponare le falle nello scafo del Lampo, prosciugarne i locali allagati e rimettere la nave in condizioni di galleggiabilità. Per questo lungo e delicato lavoro, svolto sotto la costante minaccia di attacchi nemici contro cui avrebbero avuto ben poco da opporre, Giuseppe Padovani e l'intero equipaggio dell'Elsa (il motorista Armando Padovani, fratello di Giuseppe, militarizzato come capo meccanico di seconda classe; il secondo capo segnalatore Francesco Ridolfi; il sottonocchiere Salvatore Tornabene; i marinai militarizzati Primo Rocchi e Michele Coria; il marinaio radiotelegrafista Nicola Cocina; i cannonieri Giuseppe Galesi, Orazio Bonaccorsi, Michele Mannino e Gherardo Del Zoppo) sarebbero stati decorati con la Croce di Guerra al Valor Militare, con motivazione «Imbarcato su motoveliero requisito, destinato quale base di appoggio per le operazioni di disincaglio e di recupero di una unità gravemente colpita in un combattimento navale, partecipava ai lavori con tenacia e perizia in una zona esposta all'offesa nemica, contribuendo decisamente al successo dell'impresa (Mediterraneo Centrale, luglio-agosto 1941)». L'Elsa fu protagonista anche di un'altra importantissima operazione legata al convoglio "Tarigo": il recupero di documenti britannici dal relitto del Mohawk, operazione per la quale venne usato come battello d'appoggio per i subacquei.
Quando il Lampo fu debitamente rattoppato e prosciugato, sì da garantire che sarebbe rimasto a galla una volta disincagliato, si procedette a liberarlo dal banco su cui giaceva da ormai quattro mesi. I lavori di disincaglio si protrassero per quattro giorni, dall'8 all'11 agosto 1941, e furono condotti con l'appoggio dell'Artiglio II, che prese poi a rimorchio il Lampo disincagliato; la difficile operazione venne condotta senza che i ricognitori britannici o gli osservatori francesi se ne accorgessero, riuscendo così a riportare indisturbati il relitto in Italia.

..//..



Il Lampo a Palermo nella tarda estate del 1941 (Coll. Erminio Bagnasco, via Maurizio Brescia e www.associazione-venus.it)



momo BEAM

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

EMERGENZA IN MARE
e sulle spiagge

Numero Blu

1530

GUARDIA COSTIERA



“Per le tue emergenze in mare,
non perdere tempo! chiama il 1530!
la Guardia Costiera è con te”.

RADIO VHF: USO, NON ABUSO.

tratto da www.portobarricata.it



Radio Vhf: impariamo a farne buon uso

La radio Vhf , obbligatoria per chi naviga oltre le 6 miglia dalla costa, è lo strumento di comunicazione fondamentale per comunicare in mare con altre barche, porti, Guardia Costiera e soprattutto in caso di emergenza. Ecco un breve sommario di come usarlo senza abusarne. Quante volte è capitato di ascoltare, o magari di fare conversazioni amatoriali? E' importante allora comprendere QUANDO deve essere utilizzato e COME deve essere utilizzato, ed in particolare come si effettua una chiamata, quali termini conoscere, i momenti di silenzio-radio da rispettare, la scelta dei canali giusti facendo nostra la mentalità che è un apparecchio legato alla sicurezza e non al divertimento.



...prima di tutto un po' di burocrazia: il Certificato RTF e la Licenza di esercizio

Secondo il Codice della Nautica da Diporto (Legge 171/2005) il Vhf, anche portatile, è obbligatorio sui natanti e sulle imbarcazioni fino ai 24 metri di lunghezza che navigano oltre le 6 miglia dalla costa. Per utilizzare tale strumento l'unità da diporto deve disporre di una Licenza di esercizio Rtf che viene rilasciata dal ministero delle Comunicazioni: la radio installata a bordo, diviene così una "stazione" che, come tale, ha un proprio Nominativo Internazionale composto da due lettere "IY" oppure "IZ", seguite da un numero che varia da unità a unità.

Di fatto con un apparato Vhf a bordo si diventa legali di una stazione di trasmissione radio, con tutta la regolamentazione e le sanzioni previste dal Codice delle telecomunicazioni. Da notare che al passaggio di proprietà di una imbarcazione è necessario effettuare anche il subentro nella licenza (se l'apparato Vhf rimane in dotazione alla barca), cosa che molti dimenticano di fare. Invece per i natanti, la licenza di esercizio "segue" il Vhf.

La licenza di esercizio Vhf è gratuita e consente il solo ascolto, salvo necessità di legate alla navigazione o emergenze in corso. Per poter comunicare con il Vhf esistono licenze commerciali a pagamento.

Per poter utilizzare il Vhf almeno un membro dell'equipaggio deve essere in possesso del certificato di operatore Rtf, il cosiddetto "patentino", rilasciato dallo stesso ministero delle Comunicazioni.

Vhf portatile o fisso. Come scegliere?

Come funziona la radio Vhf? Vhf è l'acronimo di very high frequency, cioè utilizza onde elettromagnetiche ad alta frequenza (tra i 30 e i 300 Mhz). Tali onde si propagano in linea retta con caratteristiche "ottiche", cioè raggiungono tutti i punti "visibili" intorno allo scafo,

quindi non raggiungono grandi distanze per via della curvatura terreste. La portata del segnale dipende da vari fattori:
- dall'altezza di installazione dell'antenna: il Vhf fisso permette di installare l'antenna nel punto più alto della barca, raggiungendo anche le 15-20 miglia di portata del segnale; il Vhf portatile, avendo l'antenna integrata nella radio, se usato ad altezza d'uomo può raggiungere la portata di 6/8 miglia.
- Potenza del segnale trasmesso. Nel caso di Vhf portatile, la potenza del segnale in uscita è solitamente di 5/6W, per i Vhf fissi 25W. La bassa potenza del Vhf portatile è dovuto a motivi di durata della batteria e dal fatto che comunque l'uso a quota mare non consente propagazione ottica oltre le 6/8 miglia.
- Potenza dell'antenna: l'antenna è un altro componente importante per la forza e soprattutto la qualità del segnale trasmesso e ricevuto. Maggiore la potenza (100W – 300W), migliore l'antenna. Le stazioni fisse sono dotate di antenne più lunghe e potenti che migliorano notevolmente il signale.
- Posizione a bordo: la vicinanza di fonti di emissione di onde elettromagnetiche o di altre antenne all'antenna Vhf ne riduce l'efficienza.

Nota bene: riduzione potenza di comunicazione (pulsante Hi-Low)

In entrambi i modelli, è possibile grazie a un sistema di commutazione scendere a 1 Watt per comunicazioni a corto raggio, mentre se si deve trasmettere o ricevere a lunga distanza si sfrutta la potenza massima. In ogni caso è una buona abitudine usufruire della potenza ridotta, in questo modo infatti non si invade l'etere a distanze inutili con la possibilità di creare interferenze ad altre comunicazioni, si aumenta la riservatezza delle trasmissioni e si economizza il consumo della batteria.

Il canale 16 e canale 9

Il canale 16 in tutto il mondo è **dedicato all'emergenza e riservato all'ascolto**. La radio dovrebbe sempre rimanere sintonizzata su questo canale. Vengono trasmessi i bollettini meteo, avvisi ai naviganti, gli avvisi di burrasca e le eventuali richieste di aiuto. C'è una regola fondamentale: nei primi tre minuti di ogni mezz'ora va mantenuto il silenzio radio sul canale 16: il periodo in questione infatti è preposto alle segnalazioni di sicurezza e di emergenza.

Altri canali sono utilizzati da altre categorie di professionisti del mare. Il ***canale 9 è in uso alle Capitanerie di porto*** e in genere ai porti commerciali. Per le comunicazioni barca-barca è meglio usare i canali 6, 8, 67, 72 o 77.

Comunicazione simplex: le parole codificate per le comunicazioni in mare

L'impiego dell'apparecchio è molto semplice. Qualunque sia il tipo, fisso o portatile, sono quattro i comandi principali da conoscere: il tasto di acceso-spento (di solito accoppiato al volume), il tasto di trasmissione, il selettore dei canali e la regolazione dello squelch, ossia del filtro antirumori.

La trasmissione avviene in modalità: simplex: la trasmissione e la ricezione avvengono sulla stessa frequenza, quindi non si può parlare e ascoltare contemporaneamente. Per agevolare e rendere più chiare le comunicazioni in simplex, il dialogo tra i due operatori deve essere punteggiato da una serie di parole codificate, come per esempio "passo" o "cambio" per indicare che si passa dalla fase di trasmissione a quella di ricezione, "ricevuto" per indicare che si è ascoltato il messaggio o "passo e chiudo" per segnalare la fine della trasmissione e la possibilità per gli altri navigatori di utilizzare il canale fino a quel momento occupato. Se invece si tratta di un Vhf bidirezionale o duplex, allora si può conversare come con un normale telefono suando due frequenze diverse.

Per effettuare una chiamata si sintonizza la radio Vhf su un canale noto al ricevente. Prima di trasmettere occorre accertarsi che sul canale scelto non ci siano altre comunicazioni in corso. Si procede chiamando per tre volte il nominativo della stazione, preceduto dalla parola "qui". Il nominativo della stazione con cui comunicare solitamente è il nome della barca, per esempio: «Pippo, Pippo, Pippo, qui Pluto, Pluto, Pluto, passo…». Se Pluto non dovesse rispondere si attende per due minuti e poi si effettua di nuovo la chiamata. Attendere sempre che eventuali comunicazioni di terzi siano terminate. Se si sta comunicando con una Stazione Costiera sarà quest'ultima a indicare il canale "di lavoro" su cui sintonizzarsi per una comunicazione di servizio.

Come lanciare l'Sos

La radio Vhf è lo strumento per eccellenza che può essere utilizzato in caso di emergenza in mare. Tutti i membri dell'equipaggio devono sapere utilizzare la radio Vhf tenendo presente che le chiamate di soccorso e quelle relative alla sicurezza della navigazione devono essere lanciate sul canale 16. Ci sono tre tipi di chiamate di emergenza: il may day, il pan e il securitè. Il may day è la chiamata di soccorso che si utilizza in una situazione di gravissimo pericolo imminente per l'imbarcazione e la vita umana. Il messaggio di soccorso comprende: il segnale di soccorso may day ripetuto tre volte, il nominativo dell'unità, le coordinate geografiche, la natura del pericolo, il genere degli aiuti richiesti e ogni altra informazione intesa a facilitare il soccorso.

Qualora si capti un may day si devono sospendere le eventuali trasmissioni in corso, restare in ascolto e metterci a disposizione della centrale operativa della Capitaneria di porto che assume la direzione dell'intervento. Se da questa, per ragioni di lontananza, il messaggio non viene captato si deve fare agire da "sponda" alla barca in emergenza e rilanciare il suo may day. Il segnale per indicare che si tratta del rilancio di un may day è il may day relais (relè), anche questo va ripetuto tre volte accompagnato dalla ripetizione del messaggio originale come è stato ricevuto.

Poi c'è la chiamata d'urgenza, composta dalla parola pan ripetuta tre volte, con la quale si trasmette un messaggio urgentissimo riguardante la sicurezza di una imbarcazione o di una o più persone; deve essere trasmessa soltanto su ordine del Comandante o della persona responsabile dell'imbarcazione e ha la precedenza su tutte le altre comunicazioni eccetto quelle di soccorso. Infine c'è la chiamata di sicurezza, composta dalla parola securitè ripetuta tre volte, con la quale si trasmette un messaggio riguardante la sicurezza della navigazione, per esempio un bollettino del mare o un avviso urgente ai naviganti. Questo messaggio andrebbe trasmesso preferibilmente subito dopo i tre minuti di silenzio.

In conclusione: il Vhf non è un passatempo!

Il Regolamento delle Radiocomunicazioni norma modalità e possibilità di comunicazione con la radio Vhf. Vale la pena ribadire il principio fondamentale che la radio Vhf è uno strumento legato alla sicurezza della navigazione e non un passatempo. Tutti ci ascoltano nel raggio di azione della nostra radio! Anche le comunicazioni necessarie devono essere essenziali per non intasare inutilmente la rete, rispettando la destinazione di ciascun canale, in particolare non occupando inutilmente il canale 16, utilizzando il codice della comunicazione sopra esposto e possibilmente scomponendo in lettere i nomi propri o il proprio numero identificativo o termini difficili per agevolare la comprensione e velocizzare i tempi della comunicazione utilizzando il codice internazionale.

Sanzioni

L'assenza del VHf oltre le 6 miglia è sanzionato al pari dell'assenza delle dotazioni di soccorso obbligatorie con una ammenda che varia dai 50 ai 500€ (art. 53, comma 4 D.Lg 171/2005) .

Il codice delle comunicazioni elettroniche, all'art. 102 prevede sanzione dai 300 ai 10.000€ per installazione a bordo senza autorizzazione (senza licenza o certificato Rtf)- Per un uso indebito del Vhf o procurato allarme presso le autorità, è previsto addirittura l'arresto fino a 6mesi, sanzione fino a 670€. Le motovedette della capitaneria d Porto possono disporre di strumenti in grado di identificare con precisione il punto di trasmissione.



GUIDA PER OTTENERE LA LICENZA RTF

di Tommaso Piantini, tratto da www.velaforfun.com

La licenza RTF (certificato limitato di radiotelefonista per navi) è necessaria per utilizzare un VHF per mare. Il certificato è chiamato "limitato" perché ottenibile senza nessun esame, ma semplicemente inviando un modulo e per questo sarà valido su navi con stazza lorda inferiore alle 150 Ton e con una stazione radiotrasmittente di potenza non superiore ai 60 Watt.



Allora, data la scarsa documentazione reperibile in merito ho pensato bene di muovermi io per cercare di spiegare il perché e il percome.
La licenza RTF (certificato limitato di radiotelefonista per navi) è necessaria per utilizzare un VHF per mare. Il certificato è chiamato "limitato" perché ottenibile senza nessun esame, ma semplicemente inviando un modulo e per questo sarà valido su navi con stazza lorda inferiore alle 150 Ton e con una stazione radiotrasmittente di potenza non superiore ai 60 Watt.
Questo patentino è rilasciato esclusivamente dal ministero delle comunicazioni e in particolar modo dalla dall'ispettorato territoriale regionale di appartenenza per i privati e dalla regione di immatricolazione della barca per quest'ultime. Esso è richiesto tra i documenti necessari da avere a bordo poiché è uno per l'apparecchio fisso della barca e uno per chi lo usa.
Riassumendo quindi ogni apparecchio fisso principale nelle barche ha il suo, mentre per gli apparecchi mobili o per i natanti è necessario che chi lo usa abbia tale patentino.

Per avere il certificato, come già detto, non bisogna sostenere nessun esame, tutto quello che va fatto si può tranquillamente fare in una sola mattina:

- scaricare e compilare il modulo che trovate qui: http://www.sviluppoeconomico.gov.it/images/stories/documenti/rtf.pdf
- Versare 0,52 € in posta sul C/C postale 11026010 intestato alla Tesoreria Provinciale dello Stato di Viterbo (versamenti per canoni di concessioni radioelettriche ad uso privato - Certificato Limitato RTF).
- Munirsi di DUE foto tessera e di due marche da bollo da 16 €
- Firmare entrambe le foto tessera sul margine laterale destro
- Andare in un ufficio qualsisia del comune e/o dell'anagrafe e farsi autenticare la foto tessera, l'operazione costa circa 0.52 € e consiste nel rilascio di un foglio del comune nel quale si attesta l'autenticità della foto. Una legge di qualche anno fa sancì tre sole cause per le quali l'anagrafe può autenticare le foto; avendo tralasciato questa causale fu emessa una circolare in merito. Sappiatelo qualora non volessero autenticarvela.
- Leggere attentamente il documento e compilarlo in ogni sua parte applicando una marca da bollo al documento stesso.
- Fare una fotocopia di un documento valido
- Fotocopiare tutto per propria copia (non necessario ma consigliato)
- Mettere tutto in una busta come descritto nel modulo ed inviatela all'indirizzo sul modulo.

Nel giro di uno/due mesi, se non avete sbagliato nulla, vi arriverà a casa una raccomandata con dentro il vostro patentino. Ricordate di firmarlo non appena arriva.
Questo è tutto.

rev05

Marca da bollo valore vigente

NON DOVUTA IN CASO DI RICHIESTA DI DUPLICATO
(circ. DGSCERP/I/55537 del 13/10/2015)

Spazio per protocollo

Al Ministero dello sviluppo economico
Direzione Generale per le Attività Territoriali

(a)
(Ispettorato competente)
(b)
(indirizzo dell'Ispettorato)
(a) e (b) vedi elenco sul retro

CERTIFICATO LIMITATO RTF SENZA ESAMI

Il sottoscritto
nato a (Prov.) il
residente a C.A.P.
Via/Piazza n. (Tel. - Cell.

CHIEDE

(1) del certificato limitato di radiotelefonista, valido per navi di stazza lorda fino alle 150 tonnellate ed aventi stazioni di potenza non superiori a 60 Watt, previsto dai Decreti Ministeriali del 21 novembre 1956, 10 agosto 1965 e 2 gennaio 1970.

A tal fine dichiara, sotto la propria responsabilità:

- di essere in possesso del titolo di studio di ;
- di essere in possesso del requisito della buona condotto ai sensi delle vigenti disposizioni;
- di possedere le conoscenze pratiche e generali e le attitudini richieste dal regolamento internazionale delle radiocomunicazioni, contenute nell'estratto facente parte del Decreto Ministeriale 10/8/65, pubblicato sulla G.U. n. 228 del 10/9/65;
- di essere a conoscenza del fatto che, in caso di dichiarazione non conforme al vero o di uso indebito o irregolare dell'apparato stesso, il certificato gli verrà ritirato e verrà perseguito a norma delle vigenti leggi.

Allegati:

- due fotografie formato tessere, identiche, **di cui una autenticata dalle autorità competenti**;
- ricevuta versamento di 0,52 Euro sul C/C postale 11026010 intestato alla Tesoreria Provinciale dello Stato di Viterbo (versamenti per canoni di concessioni radioelettriche ad uso privato - Certificato Limitato RTF).
- una busta formato 16,2x22,9 cm con scritto l'indirizzo del richiedente e preaffrancata per **€ 6,95** necessari per l'invio del certificato con posta raccomandata.
- copia fotostatica, non autenticata, di un documento d'identità del sottoscrittore
  - **per il rilascio**(2)
  - una seconda marca da bollo vigente (oltre a quella apposta sull'istanza), che verrà applicata sul certificato RTF;
  - **per il duplicato**(2)
  - dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà attestante lo smarrimento del certificato già ottenuto.

Data

(firma)

NOTE:
(1) indicare "il rilascio" nel caso non si disponga ancora di un Certificato o "il duplicato" in caso sia andato smarrito quello esistente;
(2) la scelta indicata al punto (1) determina l'allegato necessario (seconda marca da bollo per "il rilascio", dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà per "il duplicato")

Ai sensi dell'art. 38, del DPR 28 dicembre 2000, n. 445, la dichiarazione è sottoscritta dall'interessato alla presenza del dipendente addetto ovvero sottoscritta ed inviata unitamente a copia fotostatica, non autenticata, di un documento d'identità del sottoscrittore in corso di validità.

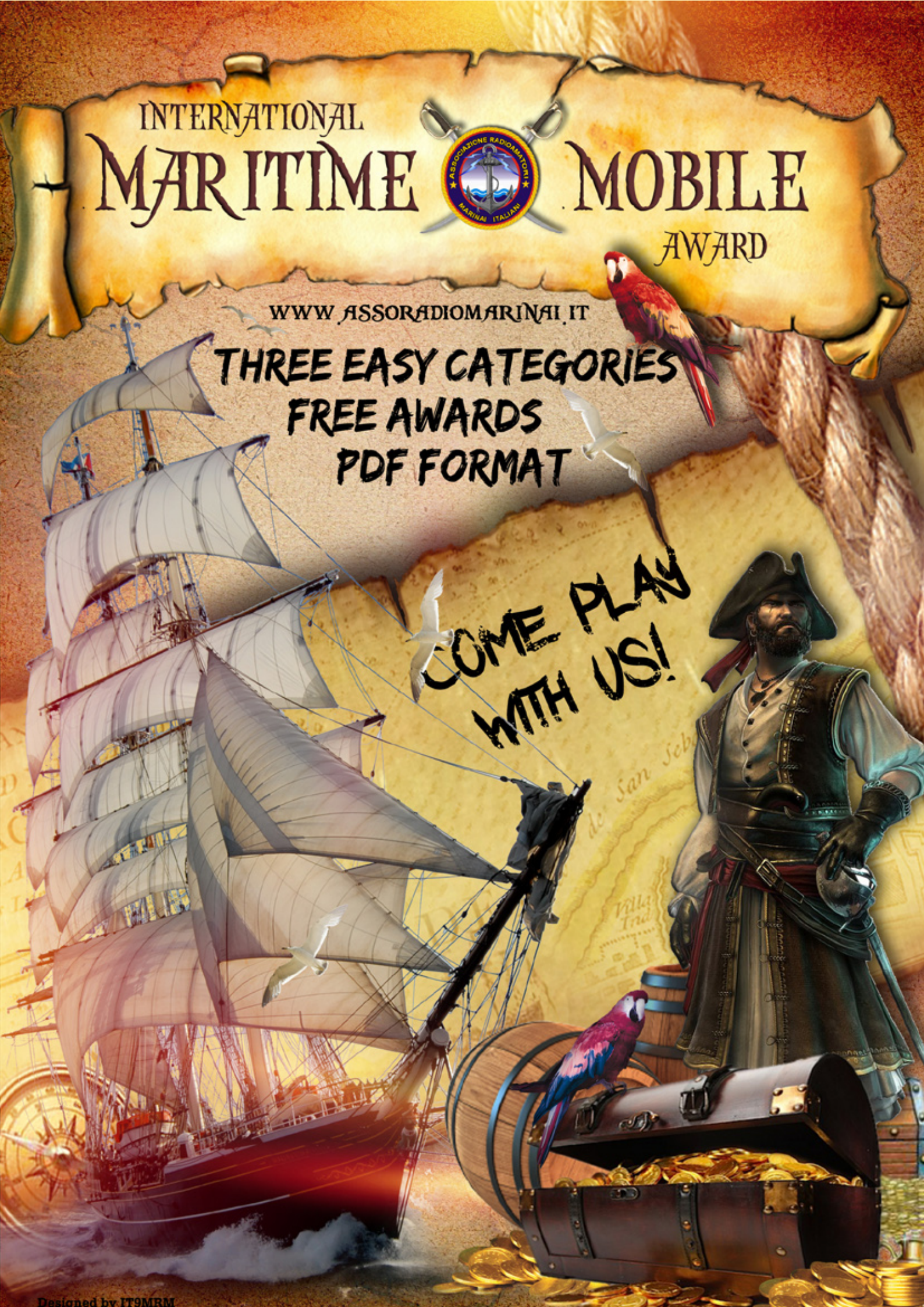
Informativa ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 30-6-2003, n.196: i dati sopra riportati sono prescritti dalle disposizioni vigenti ai fini del procedimento per il quale sono richiesti e saranno utilizzati esclusivamente per tale scopo.

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



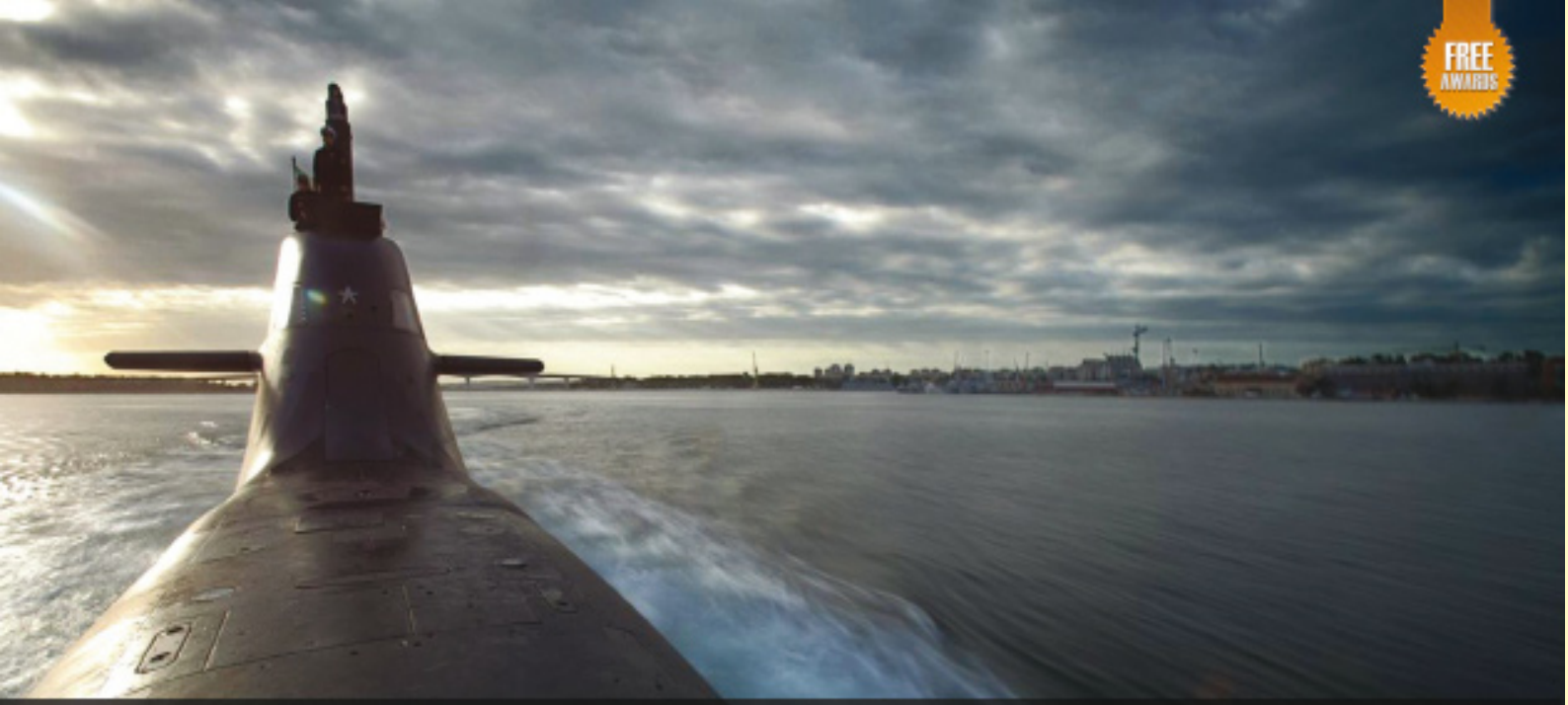
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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


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

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.





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.




DJ8PF
DORA JULIUS ACHT PICO FARAD
MF-RUNDE 241
DOK: O 46
Heinrich Szymaniak
Eschenweg 9
D-4712 WERNE
W-GERMANY


DL8KE
Amateur Radio Station


ROYAL NAVAL AMATEUR RADIO SOCIETY
G3 LME


AMATEUR RADIO STATION
MMØJRM
ISLE of MULL
56° 23' N - 05° 42' W
WAB: NM72
IOSA: NH15
IO76DJ
EU-008


N8LST


W
4
A
V
M


IT9WTY
Sicily Island EU 025
ITALIAN AMATEUR RADIO STATION - WAZ 15 - ITU 28


Queen Mary 2
TM2QM
M2


NORTH-WEST OF EUROPEAN RUSSIA
UA1ZKW
Gennady Shibaev
Northern Fleet
Anti-submarine ship
"ADMIRAL CHABANENKO"
ARCTIC OCEAN. BARENTS SEA


WW2DD
U.S.S. Cassin Young DD793
Amateur Radio Club
793
National Park Service Charlestown Navy Yard National Historic Park, Boston


OZ/DL1ANT/p


W5FGO/MM
S. S. DELTA MEXICO
HARRY A. (JOCK) MACLAREN
JEFFERSON PARISH

FOTO STORICHE



Dragamine litoraneo SEPPIA (1957 - 1973)



Nave da sbarco QUARTO (1966 - 1991)

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 :

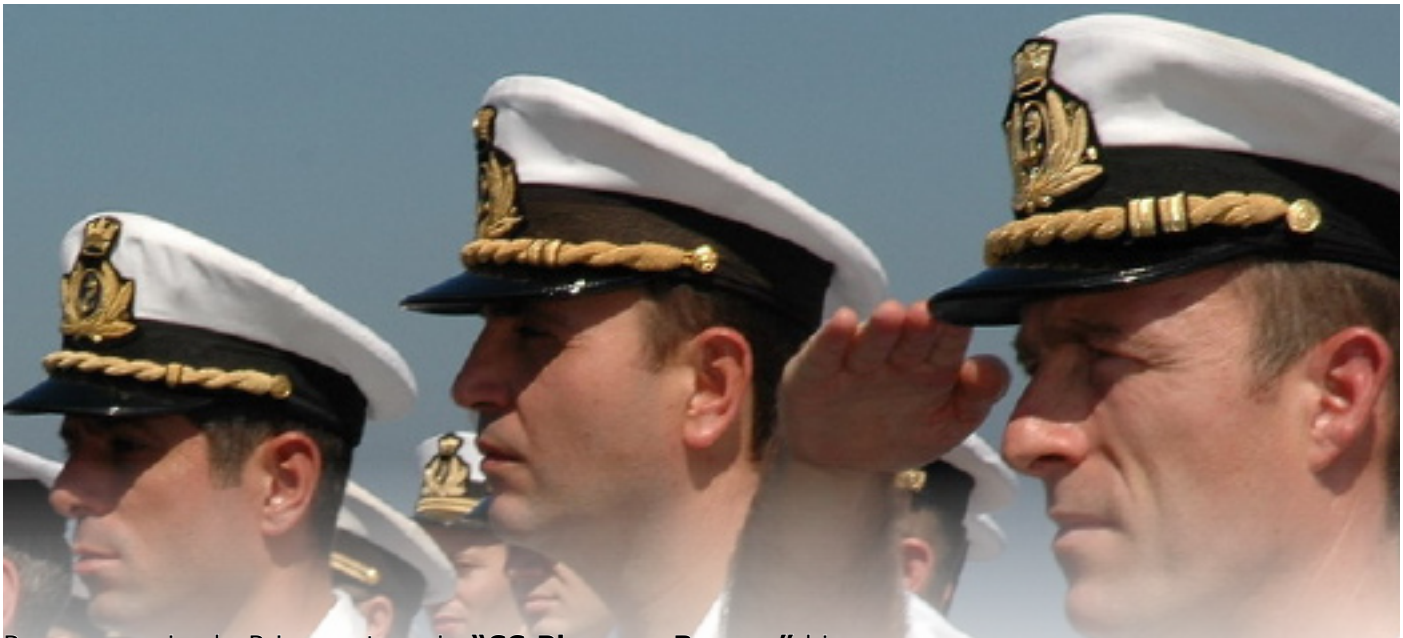
IT9MRM
Alberto Mattei
Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR)
- Italy -
email: it9mrm@gmail.com

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 1 2 0 6

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

17-18 Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
7-22 Settembre	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2019 by ARMI
28-29 Settembre	XX Raduno A.N.M.I.
27 Settembre-12 ottobre	Enigma Reloaded - VI edizione
4 Novembre	Giornata delle FF.AA. Italiane
12 Novembre	Field Day Regia Marina
Novembre	MARAC 2m. Contest
Novembre	RNARS CW Activity Contest
4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
4 Dicembre	Field Day Regia Marina
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

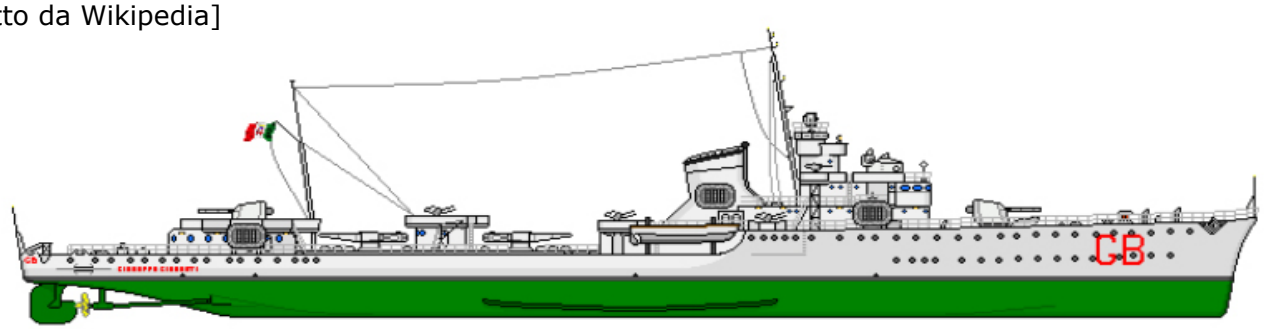


Un pò di storia

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

Il 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 IZ7EDQ - IK2SOE		IT9DTU - IZ1GJK IZ0XZD
	IT9CKA - IU0IJW IZ5MME		IK1QLD - IK0ZME IT9PPX - I2QIL
	IZ0EUX - IT9ASD		IZ0MQV - HB9EDG IZ3CAR - IS0MKX
	IZ8OGK - IU8FSU IQ7QN		IW0BTN - IS0ANZ IS0HMZ - IS0CDS
	IK7FPU - IS0HMQ IS0IQZ - I3JYL		IZ8IJO - IK1YRA IT9QAU - IT9FDR
	IU8AEY - IU8GUZ IU8HYJ - IW1CDU		I3SY - IS0IEK IW0URG - IW0GFS
	I7XUW - IV3HJB IU2BYH - IK8IJN		IT9IFI - IT9MRM IV3XPP - (1)
	(4)		I3VAD - IQ1YY IU1HGN - S53EO
	IZ1WTM - IZ1HVD IU0LRV - IZ0LNP		I2AZ - IZ0JSD (3)
	IW1QIH - IT9HHL IS0GQX		IW2JJS - IS0SZU IZ2CDR
	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

	IW8EHK - IW0DPJ EB3WH		IZ0DIB - IZ8ITT - IS0HXK - IM0SDX
	IS0AGY - IT9EYV - IK4UXA - IS0HFE		IK8MFJ - IK8MFA IS0HNA - IU3LPF
	IZ8QNX - IV3DSB IT9AVP - IS0BMU		IK1MTV - IZ4IPJ
	IZ1CCH - IZ8VNQ - IZ6ASI - IS0FQK		IK6ARS - IU0FBK IT9CLM - IU0DZA
	IS0FEZ - IU8CEU IT9JPW - IS0UTA IZ0HDB		IS0GVH - IS0NHS IW0HOP - IZ0FVD
	I1PJK - (2)		IT9YBL - IZ1VNT IU4FLT
	IK5TBI - IW9FI IU8FQJ - IU8FYU		IT9CVX - I1PIK IU1CZH
	IU8CFS - IU8FWT - IK8HEE		(3)
	I8URR - IU8CEC - (1)		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



REGIA MARINA

AWARD



FIELD DAYS WITH NAVAL SQUAD

10 JUN
08:30
23:30

12 NOV
08:30
20:30

4 DEC
08:30
20:30

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT


W i Marinai d'Italia

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

ABBONATI

c'è una passione che il
Notiziario della Marina
condivide con te: il mare



per le modalità di abbonamento
visita il sito www.marina.difesa.it
e segui il percorso:
editoria/Notiziario della Marina/come abbonarsi



CALENDARIO 2019

PALOMBARI E INCURSORI NELLA MARINA MILITARE

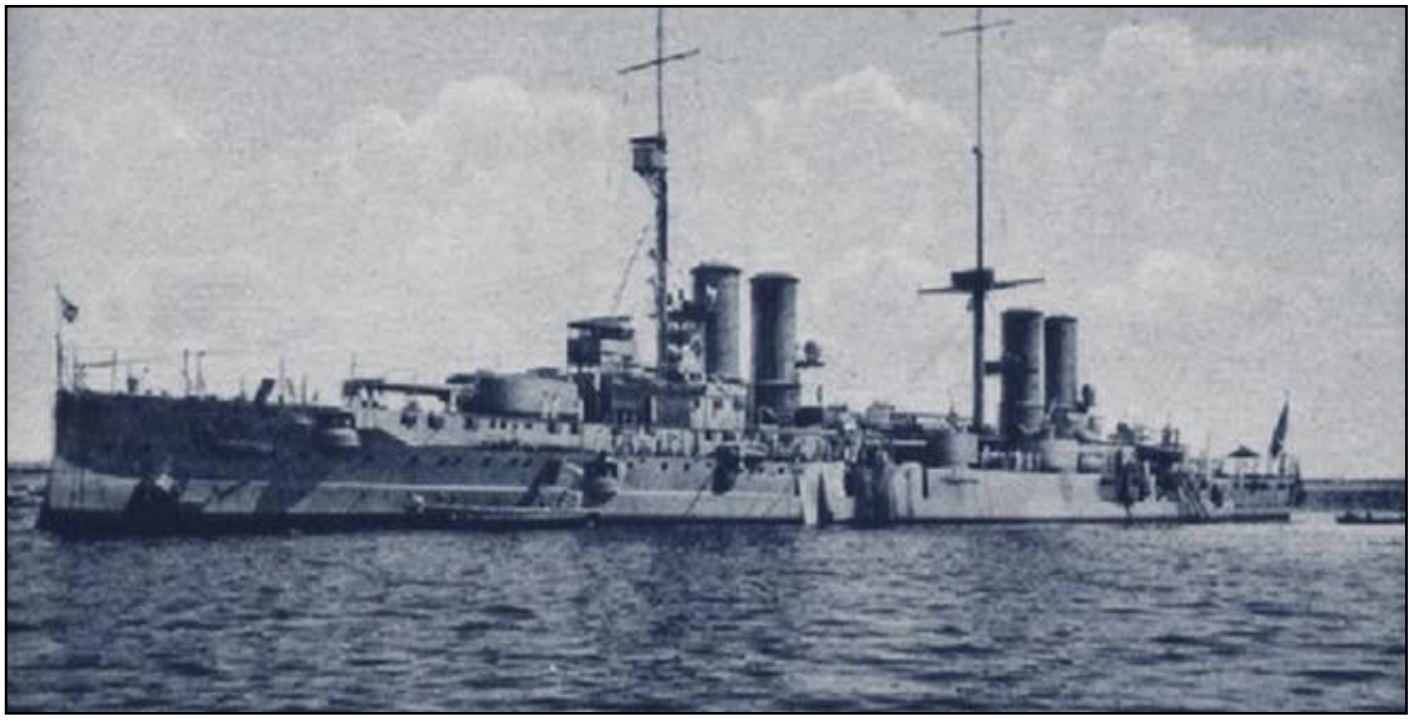
MARINA MILITARE

Colora i tuoi QSO con QSL di successo!



QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

LA NAVE CHE NON VOLEVA MORIRE!



L'incrociatore San Giorgio, varato nel 1908 e completato nel 1910, dai cantieri di Castellammare di Stabia si affiancava ai gemelli Pisa e San Marco e dislocava a pieno carico 11.300. Il San Giorgio era stato ammodernato diverse volte, nel 1917, nel 1935 e ultimamente, nel 1940, l'armamento principale era ancora quello del 1910, cioè due torri binate da 254/45 e quattro torri binate da 190/45, quello secondario esibiva invece materiali moderni costituiti da cinque impianti binati contraerei OTO Melara da 100/47 (mod. 1928), sei impianti binati Breda da 20/65 (mod. 1935) e cinque impianti binati di mitragliere Breda da 13,2 (mod. 1931), malgrado ciò non fu ritenuto idoneo al combattimento in mare aperto e assegnato alla piazzaforte di Tobruk, ancorato nella baia in un punto della rada dove il basso fondale era di ostacolo al lancio di siluri, protetto da una rete parasiluri ed adibito a batteria galleggiante per la difesa terrestre e contraerea.

Il 12 Giugno 1940 fu proprio il san Giorgio che sparò i primi colpi contro gli Inglesi e da quel giorno, ne sparò decine di migliaia, ininterrottamente, giorno e notte fino al 21 Gennaio 1941. Una nave, un Comandante, il Capitano di Vascello Stefano Pugliese, 700 uomini di equipaggio, una cagnetta detta "Stoppaccio" come mascotte; in sette mesi e nove giorni ebbe all'attivo 325 allarmi e 181 combattimenti; in un'occasione sparò 1250 colpi in soli 46 minuti, un 'altra volta fronteggiò ben 19 incursioni, una più rabbiosa dell'altra. La vicenda di questo battello della Regia Marina da Guerra Italiana ha un qualcosa di straordinario e di prodigioso; si potrebbe pensare che godesse di una speciale protezione celeste grazie all'intercessione del Santo di cui portava il nome. Come è possibile infatti spiegare che, durante sette mesi di attacchi incessanti, di martellanti bombardamenti dal mare e dall'aria, l'incrociatore san Giorgio non sia mai stato colpito? Come si fa a non pensare che sia stato il Santo a proteggerlo?

Un giorno furono raccolti diciannove siluri dalle reti di protezione dello scafo, sin dai primi giorni di guerra gli Inglesi tentarono di eliminare quella nave e partiti in nove per un'incursione aerea, lasciarono sul campo cinque aeroplani. Ci riprovarono dal mare, il secondo giorno di guerra, due incrociatori si avvicinarono al San Giorgio, che, fermo all'ancora costituiva un bersaglio facilissimo e poteva considerarsi spacciato. Gli Inglesi aprirono il fuoco con i grossi calibri dalla massima distanza consentita dalle loro armi, il San Giorgio reagisce con i suoi 254 e piazza due bordate su uno dei vascelli nemici che pensarono bene di sganciarsi. Questo trentenne dimostrava di sapersi battere validamente contro i più giovani! Il nemico si intestardì, vista l'impossibilità di colpirla dal mare ci provarono con l'aviazione, bombe, bombe, bombe, a colazione, a pranzo e a cena, anche tre volte al giorno, a distanza di poche ore, talvolta di minuti, ma niente, nessuna di esse colpì il San Giorgio. Il 21 Gennaio 1941, ore 05,40 iniziò l'attacco inglese alla piazzaforte di Tobruk. Come da prassi prima fu la volta delle artiglierie, poi dopo qualche minuto di silenzio si cominciò a sentire lo sferragliare dei cingoli dei carri armati seguiti dalle fanterie di australiani ubriachi fradici al grido di "avanti bastardi"!

Dopo poche ore di feroci combattimenti il nemico penetrò nel recinto fortificato, il Comandante

della piazzaforte, Gen. Pitassi Mannella cadde prigioniero. Nella notte si consuma la tragedia, Tobruk è ormai in mani Inglesi, ma c'era ancora una vecchia nave da guerra che dopo aver solcato molti mari, prossima alla fine, non voleva saperne di morire. All'alba del 21 gennaio del 1941 gli inglesi scagliarono tutte le loro forze contro la debole difesa di Tobruk, dal mare arrivarono le bordate della flotta di Cunningham che, fuori portata delle artiglierie del san Giorgio, spianarono la strada alle fanterie. La RAF del Medio Oriente, tutta mobilitata colpì a ondate successive i bastioni della piazzaforte. Il San Giorgio fece fuoco con i suoi 254 e 190 verso le direttrici di assalto del nemico, seminando morte e distruzione e costringendo diversi reparti ad indietreggiare dopo aver perso diversi carri. Il comando inglese ordinò l'eliminazione di quel barcone che dava così tanto fastidio così diverse squadriglie di aerei si avvicendarono contro la nave, bombardando e mitragliando, ma niente, non riuscirono a colpirla. E' fortuna? E' magia? Intanto il san Giorgio continua imperterrito a combattere. Ma, malgrado la strenua resistenza, alle 15,30 le truppe britanniche appaiono sul costone della rada con lunghe colonne di automezzi e di carri armati. Fuoco, fuoco, fuoco! Dalla nave si rovesciò un torrente di colpi che costrinsero il nemico ad indietreggiare dietro il costone. Scheletri di aeroplani Spitfires, Blenheims, Hurricanes, bruciavano tutt'intorno, qualcuno cominciò a dire di aver visto il Santo protettore aggirarsi sulla tolda della nave con in spalla una sacca piena di bombe azzurre! Due compagnie di mitraglieri inglesi, profittando di un momento di distrazione del Santo, riescono ad arrivare a distanza di tiro dell'Incrociatore, ma la batteria "Topo" della nave, al comando del Ten. di vascello Burattini, se ne accorse e le respinse con un paio di colpi dei suoi cannoni da 100. Ma l'epilogo era vicino, Tobruk bruciava e non c'era più nulla che il san Giorgio potesse fare, il suo compito era concluso. Il Comandate Pugliese riunì gli ufficiali e dette loro l'ordine di affondare la nave in modo tale che occludesse la rada e fosse da ostacolo al nemico anche da morta. Così fu fatto. Il Comandante, rimasto a bordo, rimase ferito e fu catturato dal nemico mentre il suo equipaggio, compresa "Stoppaccio", si diresse, a bordo di scialuppe, verso un vecchio peschereccio ancorato fuori del porto, il Risveglio II° e con questo tornò in Patria, portando con sé la bandiera di combattimento del glorioso incrociatore.



L'Incrociatore corazzato San Giorgio a Tobruk

http://www.assoradiomarinai.it

dal 7 al 22 settembre

2019

CONTEST DELLE STAZIONI RADIO NAVALI"

ITALIAN NAVY

SHIP RADIO STATION

Award



Designed by Alberto Mattei, IT9MRM

ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2019 - REGOLAMENTO

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager



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

II0IGTO – SOMMERGIBILE TOTI

PERIODO di validità

Il diploma avrà inizio il 07 settembre 2019 (00:00 UTC) e si concluderà il 22 settembre 2019 (24.00 UTC).

STAZIONI

Saranno attive le seguenti stazioni:

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

MODI

Sono consentiti i seguenti modi : CW - SSB – DIGITALE*

*DIGITALE: PSK – RTTY – FT8

BANDE

Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO

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

N.B. : Tutte le stazioni (ARMI, stazioni navali e la stazione JOLLY 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.

MOLTIPLICATORE
per ogni "Ship Radio Stations" collegata.
Es. Se al termine della gara ho collegato in tutto 5 stazioni radio navali diverse, il mio risultato devo moltiplicarlo per 5.

PUNTI DIPLOMA
Per ottenere il diploma è necessario un minimo di punti come segue :
Stazioni Italiane : 30 punti;
Stazione Europee: 20 punti;
Stazioni extra-Europee: 10 punti;

CHIAMATA
La chiamata sarà come segue :
CW / DIGI : CQ CQ DE II0IGTO II0IGTO AWARD IT NAVY SHIP RADIO STATIONS K
SSB : CQ CQ da II0IGTO – CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI RADIO NAVALI DELLA MARINA MILITARE ITALIANA – .

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

CATEGORIE
Sono previste tre categorie :
"NAVAL" per le stazioni ARMI e gli appartenenti ad altri Naval Club (*)
"INDIPENDENT" per tutti gli altri OM
"SWL"

SOTTOCATEGORIE
Sono previste QUATTRO sottocategorie:
"DIGIT" (PSK-RTTY-FT8)
"PHONE" (SSB)
"MORSE" (CW)
"MIXED" (solo CW-SSB)
E' ammessa la partecipazione solo ad una sottocategoria.

PREMI
La stazione che avrà ottenuto il punteggio più elevato in assoluto, indipendentemente che sia un NAVAL o un INDIPENDENT, riceverà un premio donato dalla ditta "PRINTED.IT" dei Fratelli Bonanno (http://www.printed.it) (consiste in una stampa gratuita di 1000 QSL fronte retro a colori – il fronte sarà plastificato lucido);
Il punteggio più elevato di ogni Categoria/Sottocategoria (DIGIT-PHONE-MORSE) riceverà una targa premio;
Per gli SWL è prevista una sola Sottocategoria (MIXED) (non partecipano alla classifica generale/Hunter);
Per la classifica generale "HUNTER" il punteggio più elevato in assoluto (primo classificato), sarà premiato con una coppa.
Per le stazioni "Ship Radio Station", saranno premiati il I°, II° e III° posto con una coppa.
I premi saranno rilasciati per tutte le categorie/sottocategorie, solo se in classifica risulteranno almeno 5 stazioni in concorso.
A tutti i partecipanti (se richiesto e previo l'invio dell'estratto log) sarà inviato gratuitamente un "attestato di partecipazione" in formato grafico (PNG).

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

La richiesta dell'award deve avvenire via posta (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 (cartoncino formato A4, con relativa posizione di classifica, modo di partecipazione e punteggio finale) ed a concorrere per il premio finale (il contributo deve essere versato al termine della gara e non oltre il termine prefissato).

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

E' OBBLIGATORIO INFORMARE VIA EMAIL INVIANDO I DATI DI PAGAMENTO

SCADENZA
Le richieste per il diploma ed i logs dovranno pervenire non oltre il **30. 11. 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*



GLOSSARIO DEI TERMINI MARINARESCHI
tratto da ammiraglia88.it



B

BONACCIA
Assenza dei venti e tranquillità del mare. Si differenzia da calma in quanto quest'ultima può essere solo dei venti, mentre bonaccia è sempre anche del mare.

BORDAME
Lembo o lato inferiore di qualsiasi vela.

BORDARE
Mettere in tensione una vela. In particolare si tratta di tirare l'angolo inferiore delle vele per mezzo della scotta.

BORDATA
Sparo simultaneo, o in sequenza, dei cannoni di una batteria (dalla stessa fiancata).

BORDEGGIARE
Navigare con il vento alternativamente a dritta e a sinistra in modo da procedere verso la parte da cui esso spira. Praticamente è il modo di navigare a zig zag di un veliero che debba raggiungere una meta con vento contrario.

BORDO
Fianco di una nave e, per estensione, la nave stessa in locuzioni come "sottobordo". Indica anche il tratto di rotta che viene percorso mantenendo costante l'angolo tra essa e la direzione del vento. A bordo: dentro la nave; fuori bordo: fuori dalla nave; controbordo: si dice di una nave che va o viene parallelamente ad un'altra, ma in direzione opposta; rendere il bordo: ancorarsi, mettersi all'ancora in una rada o in un porto.

BOZZA
Pezzo di fune o di catena usato per trattenerne provvisoriamente un altro, finché non viene stabilmente fissato.

BOZZARE o ABBOZZARE
Assicurare una cima tramite una legatura provvisoria (bozza) per trattenerla in modo che non si allenti mentre viene legata o fissata stabilmente.
A bordo del Vespucci una particolarità è che si usa "bozzare" ... con un doppio significato: è una parola che viene usata come sinonimo di "dormire" e poi ... è un'azione molto praticata (appena è possibile!) a causa del lavoro svolto e delle effettive poche ore passate tra le braccia di Morfeo.

BOZZELLO
Apparecchio per il rinvio di funi. E' costituito da una cassa munita di gancio, o di anello, che contiene una o più pulegge. Si tratta praticamente di una carrucola.

BRACCIARE
Tendere i bracci dei pennoni per disporli secondo quanto richiesto dall'andatura della nave, ossia ruotarli orizzontalmente dalla direzione del suo moto rispetto a quello del vento.
Il verbo è usato nello specifico: a collo (cioè disporre i pennoni in modo che le vele siano investite dalla parte prodiera e facciano arrestare o indietreggiare la nave); a ventaglio (ossia disporre i pennoni in modo che l'angolo che essi formano con l'asse longitudinale della nave vada aumentando dagli inferiori ai superiori); a croce (ossia disporre i pennoni ad angolo retto con l'asse longitudinale della nave, con il vento in poppa); di punta (cioè disporre i pennoni in modo che essi vengano a toccare le sartie, con il vento in bolina).

BRACCIO
Designazione specifica e comprensiva delle manovre correnti connesse alle varee di ciascun pennone per ruotarlo orizzontalmente e trattenerlo nella posizione richiesta dall'andatura della nave.
Il braccio è anche una unità di misura, corrispondente a 1,829 metri, usata per le profondità marine.

BRIGANTINO (e brigantino a palo e brigantino goletta)
Veliero con due alberi a vele quadre: di trinchetto, verso prua, e di maestra, a poppa; più bompresso. Sull'albero di maestra era ordinariamente inferita anche una randa. Quando vi è un terzo albero (di mezzana con vele auriche) si parla di brigantino a palo. Il brigantino goletta ha invece l'albero di trinchetto a vele quadre, l'albero di maestra a vele auriche. Inizialmente, nei secoli dal XIV al XVI, veniva chiamato così un piccolo bastimento da scorta, sottile, a vele latine e remi, con 12 o 14 banchi (banco = bassofondo).

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	IU0IJW - Daniele Soro
-	-	No	Frascati (RM)	IZ0BTV - Simone Bizzarri
-	-	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
-	-	Si	Castellammare di S.	IW8EHK - Alessandro Formisano
IQ8XS	1270	Si	Calvi Risorta (CE)	IU8CEU - Michele Politanò
-	-	Si	Cagliari	IS0ANZ - Alessandro Alessi



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.