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. 223/2019

ASSOCIAZIONE IQ0MQ RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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

BOLLETTINO DEI MARINAI

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

Associazione Radioamatori Marinai Italiani

editor: Alberto Mattei, IT9MRM

e-mail: it9mrm@assoradiomarinai.it

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

La responsabilità di quanto pubblicato è esclusivamente degli Autori.

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

Grazie e buona lettura!

seguici anche su facebook

Sommario

Pag.	TITOLO
3	Editoriale di IT9MRM - Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale
4	News
6	Notiziario dei Marinai
6	L'incontrollabile mania di essere presente!!
14	Con la pelle appesa ad un chiodo - Cacciatorpediniere Lampo - Parte Terza
34	Cartografia elettronica ed ECDIS
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	Quando negli anni 80' la Marina Militare Italiana riuscì a fare l'impossibile
82	Glossario dei termini marinareschi - C
83	Elenco delle sezioni ARMI



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM



Carissimi amici e colleghi, eccoci nuovamente qui dopo una lunga vacanza!! Mancano pochi giorni al termine del contest delle stazioni radio navali e come di consuetudine tireremo le somme. Anticiparle è abbastanza azzardato, ma voglio così buttarmi in questo mio appunto. Da quello che leggo dalle varie info che girano sulla DxChat e sulle varie chat dell'ARMI, anche quest'anno l'ha fatta da padrona la mancanza di propagazione. Solo poche aperture propagative giornaliere con segnaloni superiori al 9 sino a scomparire del tutto in pochi minuti e a comparire l'imminente silenzio radio. Il cosidetto vuoto, solo QRN e QRM con minuscoli segnali inpercettibili. Le aperture hanno dato modo solo parzialmente di poter collegare in fonia ed in CW le stazioni navali. Questa mancanza di propagazione è la conseguenza della poca partecipazione agli eventi. Appagata in parte nei modi digitali, che sono andati un po meglio. Forse i più temerari ed assidui Old Man si sono prodigati alle chiamate indistinatamente in fonia e morse. Un altra considerazione, già notata lo scorso anno è lo skip lungo. Questo fa si che taglia fuori dai giochi i radioamatori italiani con un incremento invece di nord Europei, soprattutto radioamatori tedeschi, che da qualche anno a questa parte prediligono le nostre attività naval. I numeri li vedremo al prossimo bollettino, per il momento ci resta solo ed esclusivamente questa amara considerazione (forse mi potro sbagliare, vedremo più in la) su questo contest che volge al termine. L'appuntamento in radio con le stazioni ARMIgere (quindi naval) non mancherà di certo. Molti appuntamenti a seguire ci attendono, per primo l'Enigma AWARD, attività dove l'ARMI è ideatrice insieme ad ARI Fidenza, la Museo Tecnico Navale della M.M. di La Spezia e all'Associazione Roger Joe. A seguire un appuntamento tutto navale è per il 28 ed il 29 a Salerno, dove ci sarà il XX raduno dell'ANMI e dove noi saremo presenti con una postazione radio con un nominativo speciale **II8MI** (dedicato ai **MARINAI ITALIANI**). Veniteci a trovare, ci sarà un gazebo con i colleghi della sezione ARMI di Castellammare di Stabia. Continua intanto anche il diploma permanente della **REGIA MARINA**. Non dimenticate di inserire, nelle chiamate, il vostro suffisso permanente per farvi riconoscere. Vi ricordo sempre che è attiva una chat dedicata proprio al diploma su menzionalto, dove una cinquantina di colleghi sono soliti darsi appuntamento sulla chat per gli skeed (appuntamenti) per poter acquisire punti per il diploma. Colgo l'ennesima occasione, 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. Bene vi lascio alla lettura di questo bollettino e vi do appuntamento al prossimo numero della nostra newsletter ufficiale. Buona lettura 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 **Agosto** e **Settembre** 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.



IS0FQK/mm: Patrizio Ettore Bina (MI-461) è un ex cardiologo adesso in pensione, molto attivo in radio sin dal 1981 opera solo in CW e preferisce esclusivamente operazioni in QRP. ARMIgero sin dai primi tempi ha operato in tutte le manifestazioni principali dell'ARMI. Partner radiantistico di IS0IGV (sk) è un operatore fisso di IDP (Maritele Cagliari) molto attivo per il contest delle stazioni radio costiere. Adesso che di tempo ce ne ha a disposizione, predilige le uscite in mare con la sua barca a vela veleggiando nelle bellissime acque delle coste sarde e quando può anche in mare aperto.



Ascoltatelo lo si sente spesso / mm/QRP. Predilige lo scambio di QSL tramite eQSL oppure via diretta al suo indirizzo personale: Patrizio Ettore BINA - Via F. Turati - 4/C - QUARTU S. ELENA (CA) - 09045



EA5DY/mm: Salvador Domenech (**KH8E**) è stato molto attivo nel periodo di agosto a bordo della sua imbarcazione a vela S/y Zascandil Milenario. Ha veleggiato tra le isole Baleari e la costa sud della penisola Iberica. E' stato molto operativo in fonia è lo si è ascoltato in 20 e 40 metri. Ha operato anche con il suo call americano (KH8E/mm). La QSL va inviata via bureau oppure diretta al seguente indirizzo: Salvador Domenech - Valle de Mena 13 - Boadilla del Monte 28660 - Spain.



9H3DM/mm: E' il nominativo assegnato temporaneamente da parte della MCA (Malta Communication Authority) a David Mclean (WO5M). David ha operato a bordo della nave da crociera "M/s CARNIVAL LEGEND" battente bandiera maltese. La nave ha effettuato una crociera di sette giorni nel Golfo di Alaska partendo dal porto di Seattle (USA) il 20 agosto ed attraversando porti del Canada e dell'Alaska sino a raggiungere Skagway (Alaska) ed è rientrata a Seattle il 27 agosto.

La QSL va inviata via WO5M



HA8EV/mm: Peter Szucs opera a bordo del suo motoscafo nelle rive del Danubio a Budapest vicino all'isola di Lupa. E' molto attivo, a bordo opera con una antenna verticale tipo canna da pesca ed un ICOM IC-746PRO. Lo si ascolta spesso in 20 metri in fonia. Scambia QSL solo via diretta: PETER Szucs - Kelén u. 2. Q607 - H-1138 Budapest 1138 Hungary.

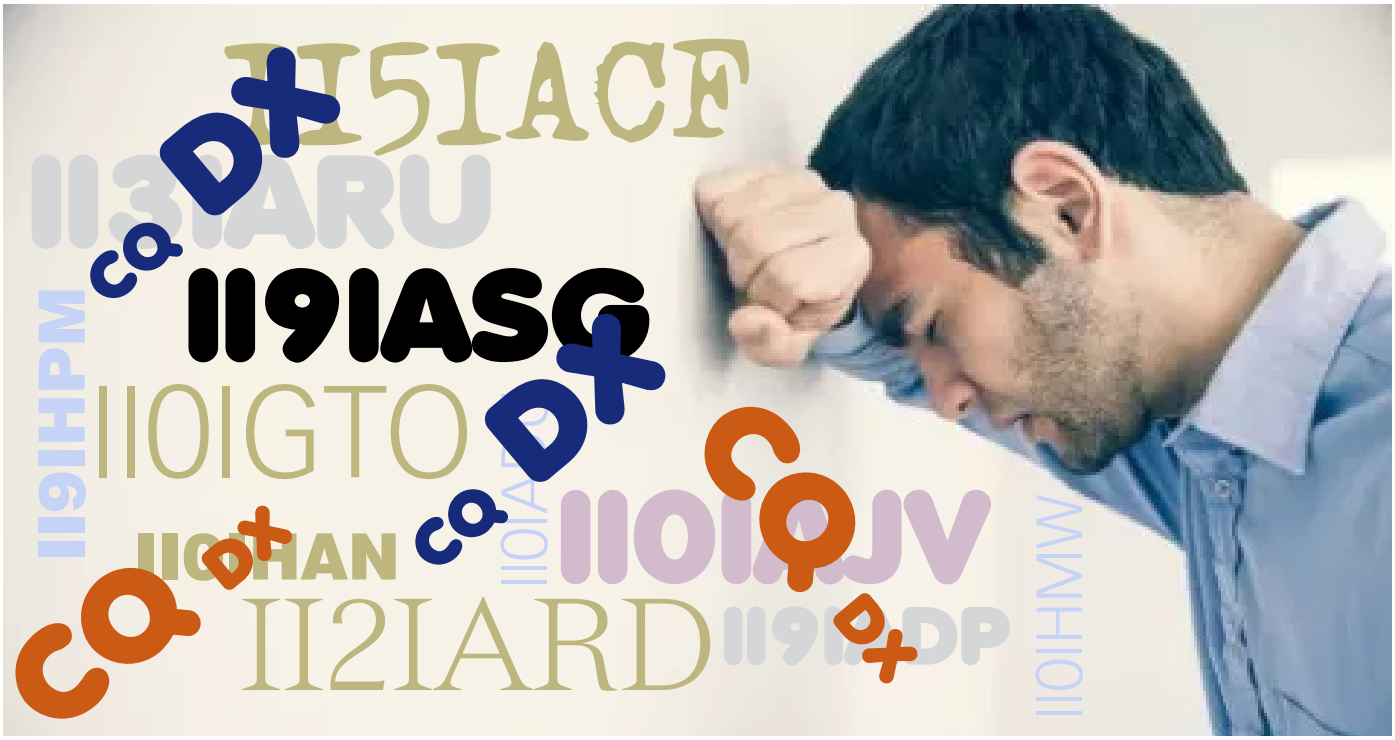
EA3IEB/mm & EA3IGR/mm: Lorenzo Brualla Barbera (EA3IEB) in compagnia di Sergio Roldan Mejide (EA3IGR) si trovano a bordo della barca a vela S/y L'esprit du Vignemale (EB3494). Sono stati segnalati sul cluster sui 20 metri in fonia. Lorenzo e Sergio sono molto attivi in radio ed operano essenzialmente in /MM al largo della costa spagnola di Arenys de Mar (Costa Brava). La QSL va inviata via bureau oppure via eQSL.



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 04 agosto 2019 al 18 settembre 2019), ecco di seguito i nominativi: KC7JEF - **IS0FQK** - DF4EW - SP4RKZ - SM0HCI - RA1M - OE3RLR - 4S7JL - DL6MLA - OK2WX - SA0BRW - F6CTF - UA6GO - **EA3IGR** - **EA3IEB** - IK4LZH - 9V1VV - DL0CUX - YU2AX - J88HF - UA0ZDY - 4Z1DZ - VE0JS - **EA5DY** - **KH8E** - W6YES - WT5EA - IZ2RLJ - AF5NF - EA5GVZ - VU3HKQ - **9H3DM** - RN6LOC - **HA8EV** - EA5IQX - PE1OAD - MW0EUG - HA3FOK - RW1AI - R2ATP - DK8XF - R2AKM - VU2XO - LA5ZO - HB9CWF - OZ4OZ - KN4CCB - UA9ONJ - DJ7XY - EA7JNC - S51TA - MW2EUG -

L'INCONTROLLABILE MANIA DELL'ESSERE PRESENTE!!

di Alberto Mattei, Coordinatore Nazionale ARMI



Essere presente in una manifestazione radiantistica come il "contest delle stazioni radio" (che sia navale o costiera), fa lo stesso! E' sicuramente un pregio per la stazione o le stazioni che vi partecipano. Dare la loro disponibilità nella partecipazione comporta sicuramente un "onere" (a livello di stress) e un impegno a tutti i livelli, soprattutto nei confronti della propria famiglia. Prendere un impegno serio nell'attività radiantistica a cui si è chiesto di partecipare, soprattutto nei confronti di chi partecipa come cacciatore, è una parola inprescendibile. E' come dare la parola di un "gentlmen" nel voler espletare le consegne precise del regolamento del contest che si accinge a fare. Quindi è indispensabile che gli operatori che richiedono di partecipare, siano coscienti di essere presenti in radio (fondamentale per essere una stazione speciale); operare nei tre diversi modi (fonia, morse e digitale) in quanto i cacciatori sono in aguato nelle varie modalità. Così facendo si da l'opportunità di farsi collegare anche chi usa solo un mono modo, che sia la singola fonia o il singolo morse.

Qualora non si ha la possibilità, di operare nei tre modi è bene che, l'operatore della stazione speciale si preoccupi di optare, nei tempi previsti, ad operare in team così da trovare l'operatore che si adatti alla modalità preferita. Se questo è reso difficile, allora è meglio che non partecipi all'evento, onde evitare appunti negativi dai vari operatori cacciatori.

Questo mio breve appunto, non vuole essere un rimprovero ma uno sprono in futuro per organizzarsi al meglio nelle prossime attività con stazioni speciali. Volevo riportare di seguito un messaggio da parte di IK2SOE scritto sul nostro social e da dove ho preso spunto per questo mio scritto.

Ciao a tutti. Innanzitutto, mi scuso per l'eventuale e molto probabile prolissità di questo post, ma gradire che fosse letto e compreso fino in fondo. In primis, non è la prima volta che esprimo le mie perplessità in merito ad una questione che ritengo "etica", in riferimento alle varie attività poste in essere dall'Associazione, ma riscontro che, finora, miglioramenti ce ne sono stati molto pochi. Il caso di specie è l'Award Regia Marina WW2, ma è perfettamente sovrapponibile ai più ben noti Coastal e Ships e a qualsiasi altra attività passata, presente e futura...

Chi mi conosce, e chi non mi conosce può prendere nota, adesso, sa che io opero freferibilmente, se non quasi esclusivamente, in CW. Questa è una mia scelta personale, da quando ho conseguito la licenza 27 anni fa, per due motivi semplicissimi ed esclusivamente personali: il primo è che per i 22 anni precedenti la licenza sono stato CB (dal 1969 al 1991) ad ogni livello di praticantato, ovvero dal QSO di quartiere ai DX come Alfa Tango (ovviamente tutto questo traffico in

AM/FM/SSB). Il secondo perchè in qualità di ex-RT MM, la mia passione si è definitivamente indirizzata a questo modo.
Questa premessa reputo sia necessaria per far capire a tutti che non ho nessuna preclusione aprioristica verso un modo di emissione piuttosto che ad un altro (escluso FT8 che vedo come uno scarafaggio nel minestrone).
Quindi il modo di emissione che prediligo è una semplice scelta personale, legittima e paritetica a quella di chiunque altro.
Ma...
Eh sì, c'è un "ma" che mi rode, ma più di quello, mi rode il fatto che tantissimi, troppi, non lo tengono in considerazione nel momento in cui si propongono come "stazioni accreditate" per un evento, una manifestazione, un diploma, un contest organizzato dall'ARMI (o anche da chiunque altro).
Io credo che "accreditarsi" significa mettersi in vetrina e soprattutto mettersi a disposizione di TUTTI, indipendentemente dalle proprie personalissime preferenze operative.
Io faccio solo CW? E' vero , ma se sono una stazione accreditata sono disponibile a dare i miei punti e/o le mie referenze a chi mi vuole collegare in fonia o digitale, perchè a LUI interessa magari solo quello.
Ciò che voglio ribadire è che chi si propone, volontariamente, e si accredita, non può scegliere in base al proprio piacere/preferenza. DEVE essere disponibile nel più ampio modo possibile, se gli viene richiesto, E' quello che faccio anch'io quando mi si chiede un QSO in fonia: per motivi familiari non posso quasi mai usare la fonia, ma ho registrato un paio di memorie del voice recorder e con quelle faccio il QSO, che è pur sempre valido: è la mia voce, sono io che parlo, anche se registrato! E lo stesso vale per chi opera esclusivamente in fonia: avrà sicuramente il modo di registrare un paio di memorie del keyer, e se non ha il tasto può farselo prestare da qualcuno. E se anche ce l'ha ed è uno zappatore in cw, non si faccia prendere dal panico, dalla vergona di sbgliare, dall'ansia! Un telegrafista che lo ascolta sa benissimo che dall'altra parte ci possono essere migliaia di motivi per cui chi trasmette combina su un casino! Alla fine, il QSO si porta a casa sempre e comunque! E non stiamo parlando di SOS lanciati da panfili in affondamento, stiamo parlando di un GIOCO, il nostro gioco! Un 599 TU è sufficiente per validare il contatto! La referenza me la vado a cercare poi sulla lista!
Quello che vorrei, una volta per tutte, ribadire, è che deve valere la "par condicio" per tutti i partecipanti. Se siete stazioni accreditate e non siede d'accordo, per favore, rimettete il "mandato" a favore di chi ha vedute più larghe delle vostre, grazie. HAM SPIRIT, dicono che si chiami... 73's



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

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI ITALIANI

MARINA MILITARE

ASSOCIAZIONE NAZIONALE MARINAI D'ITALIA

IN OCCASIONE DEL

XX RADUNO NAZIONALE MARINAI D'ITALIA

PRESENTA

IIØMI

MARINAI ITALIANI

Lungomare di Salerno

28 - 29 Settembre 2019



SPECIAL CALL SIGN

SARANNO PRESENTI ON-AIR:

IQ8XS - IQ0XH - IQ7QN - IQ7UJ - IQ9MQ

E MOLTI RADIOAMATORI DI MARINA

QSL SPECIALE

www.marinaiditalia.com

www.assoradiomarinai.it

Una volta marinaio ... marinaio per sempre



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


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 Terza



Rimorchiato inizialmente a Palermo, il Lampo vi fu sottoposto ad alcuni lavori provvisori per poi ripartirne il mattino del 25 agosto 1941, intorno alle dieci, per essere trasferito a Napoli. Fuori del porto trovò ad aspettarlo i suoi vecchi gemelli Folgore e Fulmine ed i "quasi gemelli" della VII Squadriglia, Freccia, Dardo e Strale.
Fu il Folgore ad assumere il rimorchio del Lampo, rilevando l'unità che l'aveva rimorchiato fuori dal porto; siccome il suo scafo era stato completamente svuotato durante i lavori di recupero, tuttavia, il Lampo aveva una stabilità molto precaria. Mezza giornata venne dunque dedicata a prove di rimorchio nel Golfo di Palermo, al termine delle quali si decise che il Folgore avrebbe rimorchiato il Lampo di poppa: quest'ultima, opponendo maggior resistenza alle onde rispetto alla prua, dava maggiori garanzie di sicurezza. Il rimorchio avvenne a bassissima velocità, sotto la scorta degli altri cacciatorpediniere; l'inusuale formazione raggiunse Napoli il 28 agosto.
Altre riparazioni provvisorie vennero eseguite a Napoli, dopo di che il Lampo fu trasferito ancora a La Spezia e poi a Genova, dove il 21 settembre 1941 fu immesso in bacino di carenaggio per essere sottoposto a lunghi lavori di ricostruzione presso i Cantieri del Tirreno, lavori che ebbero termine nel maggio del 1942, ad oltre un anno dal disastro del 16 aprile 1941. Nel corso di tali lavori, oltre ad essere riparato, il Lampo ricevette anche alcune modifiche all'armamento: un impianto lanciasiluri trinato da 533 mm venne eliminato, mentre l'armamento contraereo fu potenziato con l'aggiunta di due mitragliere pesanti singole Breda 1939 da 37/54 mm (altra fonte parla di una mitragliera binata Breda da 20 mm, installata sulla tuga tra i due impianti lanciasiluri).
La nave tornò formalmente in servizio il 18 maggio 1942, anche se il necessario periodo di addestramento del nuovo equipaggio fece sì che trascorressero ancora quasi due mesi prima che il Lampo, tornato pienamente operativo, riprendesse a solcare le rotte dei convogli.

11 maggio 1942
Il capo meccanico di terza classe Alberto Branz (29 anni, da Gorizia), del Lampo, muore in Italia.

9 luglio 1942
Il Lampo parte da Patrasso alle 23 insieme al Folgore (caposcorta) per scortare in Nordafrica convoglio «L», composto dalle motonavi Lerici e Ravello.

10 luglio 1942
Alle 5.20 il convoglio «L» si congiunge al convoglio «O» (motonave Unione, scortata dal cacciatorpediniere Freccia e dalle torpediniere Partenope, Polluce e Calliope), formando così il convoglio «S» del quale è caposcorta il Freccia. Alle 10 si riunisce ai primi due un terzo convoglio, l'«N», proveniente da Argostoli con la motonave Apuania scortata dalle torpediniere Orsa e Pallade.
Alle 18 il Saetta raggiunge il convoglio per poi separarsene di nuovo dopo un'ora e mezza, seguito però da Lerici e Polluce; le tre navi fanno rotta per Suda.

11 luglio 1942
Unione, Apuania e Ravello giungono a Bengasi alle 7.40. Con esse arrivano in Libia complessivamente 10.775 tonnellate di munizioni, artiglieria e materiali vari, 1181 tonnellate di carburanti e lubrificanti, 360 tra automezzi e rimorchi, 60 motocarrozzette, sette carri armati, una maona, un pontone, due impianti per distillazione e 401 soldati.



Il Lampo a Genova a fine lavori, nell'aprile 1942 (g.c. STORIA militare)

Le navi della scorta non entrano in porto, perché devono assumere la scorta di un altro convoglio in uscita: alle 17, infatti, Freccia (caposcorta), Folgore, Lampo, Orsa, Pallade e Calliope assumono la scorta del convoglio «Y», formato dalle motonavi Nino Bixio e Monviso dirette a Brindisi.

13 luglio 1942

Il convoglio arriva a Brindisi alle 13.50.

18 luglio 1942

Il Lampo scorta da Brindisi a Patrasso i piroscafi Vesta ed Hermada e la cisterna militare Stige.

25 luglio 1942

Alle quattro del mattino il Lampo, il vecchio cacciatorpediniere Riboty, la torpediniera Antonio Mosto e l'incrociatore ausiliario Zara partono da Bari per scortare a Patrasso i piroscafi Aventino e Milano, diretti in Nordafrica con 1871 soldati, 15 tra automezzi e rimorchi e 213 tonnellate di munizioni, artiglieria e materiali vari. Fa parte del convoglio anche la motonave Donizetti, che però è diretta a Corfù; quando il convoglio giunge al largo dell'isola, Donizetti e Mosto se ne separano e raggiungono pertanto Corfù.

Da Patrasso i due piroscafi proseguiranno per Bengasi, via il Pireo e Suda, con la scorta di altre unità (cacciatorpediniere Saetta e Bersagliere, torpediniere Lince e Sagittario); giungeranno a destinazione, nonostante ripetuti attacchi aerei che causeranno alcuni danni all'Aventino.

9 agosto 1942

Il Lampo e l'incrociatore ausiliario Arborea scortano il piroscafo Quirinale da Bari a Durazzo.

6 settembre 1942

Alle 2.30 il Lampo (capitano di corvetta Antonio Cuzzaniti) salpa da Brindisi insieme ai cacciatorpediniere Aviere (caposcorta, capitano di vascello Ignazio Castrogiovanni) e Legionario ed alle torpediniere Partenope e Pegaso, per scortare in Libia il convoglio «P» (motonavi Ankara e Sestriere).

Alle 10.40, al largo di Capo Santa Maria di Leuca, il convoglio «P» si unisce al convoglio «N», proveniente da Taranto (motonavi Ravello e Luciano Manara, scortate dai cacciatorpediniere Freccia, Bombardiere, Geniere, Fuciliere, Corsaro e Camicia Nera e dalla torpediniera Pallade), formando un unico convoglio denominato «Lambda», che fruisce anche di nutrita scorta aerea da parte di velivoli italiani e tedeschi. Complessivamente le quattro motonavi hanno a bordo 7287 tonnellate di munizioni, artiglieria e materiali vari, 7056 tonnellate di carburanti e lubrificanti, 613 tra automezzi e rimorchi, 15 carri armati e 558 soldati.

In base alle disposizioni impartite, il convoglio naviga lungo la costa della Grecia; verso le 15.30, al largo di Corfù, si verifica un attacco di aerosiluranti decollati da Malta. Quattro degli aerei vengono abbattuti dalle navi della scorta, ma alle 15.40 la Manara viene colpita a poppa da un siluro; presa a rimorchio dal Freccia (capitano di fregata Alvise Minio Paluello), può essere portata all'incaglio nella baia di Arilla (Corfù). Il resto del convoglio prosegue; al tramonto si scinde nuovamente nei due gruppi originari (meno Freccia e Manara) che navigano separati per tutta la notte, pur seguendo entrambi la medesima rotta lungo la costa ellenica.

7 settembre 1942

All'alba i due gruppi si riuniscono di nuovo, assumendo una formazione con le motonavi disposte

a triangolo (Ravello a dritta, Ankara a sinistra, Sestriere di poppa) e le navi scorta disposte tutt'intorno (con il Corsaro di poppa), oltre alla scorta aerea di 7 Junkers Ju 88 tedeschi, 5 caccia italiani Macchi Mc 200 ed un idrovolante CANT Z. 506.
Alle 8.35 il sommergibile britannico P 34 (tenente di vascello Peter Robert Helfrich Harrison), preavvisato del prossimo arrivo del convoglio, avvista su rilevamento 305° le alberature ed i fumaioli delle navi italiane. Iniziata la manovra d'attacco alle 8.40, alle 9.21 il P 34 lancia quattro siluri da 6400 metri, in posizione 36°17' N e 21°03' E (45 miglia a sudovest dell'isola greca di Schiza); Sestriere e Ravello, avvistati i siluri, li evitano con la manovra. Il Lampo viene temporaneamente distaccato per dargli la caccia, lanciando bombe di profondità a scopo intimidatorio, per poi riunirsi al convoglio; anche l'Aviere, che ha avvistato le scie dei siluri, effettua un attacco con bombe di profondità.
Sul P 34 si ha l'impressione di essere sotto attacco da parte di ben tre cacciatorpediniere, con l'impiego di idrofoni; a partire dalle 9.36 vengono lanciati diversi "pacchetti" di bombe di profondità, piuttosto vicini ma a profondità troppo scarsa (il P 34 si trova a 36 metri di profondità). Alle 10.30 vengono sentiti rumori che vengono attribuiti ad un cacciatorpediniere dotato di ecogoniometro che rimpiazza gli altri tre; alle 10.56 questo cacciatorpediniere passa sulla verticale del P 34 e lancia un pacchetto di quattro bombe di profondità che esplodono molto vicine, causando alcuni danni. Alle 12.26 il comandante Harrison, non sentendo più rumore di motori né di ecogoniometro da un po' di tempo, decide di tornare a quota periscopica. Dopo dieci minuti, però, vengono avvertite emissioni sonar al traverso a dritta; il P 34 si porta ugualmente a quota periscopica, ma alle 12.38 avvista un cacciatorpediniere al traverso a dritta, a 2280 metri di distanza. Harrison decide dunque di tornare subito in profondità; il cacciatorpediniere ha stabilito un contatto sonar con il P 34. Alle 12.58 il cacciatorpediniere passa nuovamente sulla verticale del sommergibile e lancia un pacchetto di cinque bombe di profondità, che esplodono molto vicine e causano ulteriori danni. Dopo circa un minuto viene lanciato un altro "pacchetto", che però esplode un po' più lontano. Il P 34 rimane in profondità per il resto del pomeriggio, tornando a quota periscopica soltanto alle 17.
In tutto sono state lanciate 83 bombe di profondità; gli scoppi delle bombe, oltre ad indurre il sommergibile a restare immerso in profondità per tutto il pomeriggio, hanno arrecato gravi danni al suo motore di sinistra: quando alle 17.15 si cerca di metterlo in moto, scoppia un incendio, il cui fumo invade tutto il sommergibile. Il motore è fuori uso ed il P 34, dopo essere emerso per cinque minuti alle 17.44 per far uscire il fumo, deve interrompere la missione e rientrare a Malta per le riparazioni dei danni causati dalle bombe di profondità.
Intanto, il convoglio prosegue. Per tutta la giornata del 7, e nella notte successiva, le navi vengono ripetutamente attaccate da bombardieri (di giorno si tratta di Consolidated B-24 "Liberator" statunitensi) ed aerosiluranti.
Alle 19.40 il convoglio «Lambda» si scinde nuovamente in due gruppi: Lampo, Ankara, Geniere e Partenope dirigono per Tobruk, mentre Pallade, Pegaso, Camicia Nera, Aviere, Corsaro, Legionario, Ravello e Sestriere fanno rotta per Bengasi (dove arriveranno alle 11 dell'indomani).
Il gruppo che comprende il Lampo, durante la notte, viene sottoposto ad ulteriori e pesanti attacchi di bombardieri; mentre l'Ankara rimane indenne, il Fuciliere (capitano di fregata Del Grande) subisce alcuni allagamenti in conseguenza dell'esplosione di alcune bombe cadute vicine, ragion per cui deve lasciare la scorta e raggiungere Creta, scortato dal Bombardiere.

8 settembre 1942
In mattinata, si aggregano al gruppo che comprende il Lampo anche l'incrociatore ausiliario Brioni (impiegato come trasporto) e la torpediniera Orione, provenienti da Suda.
Il Lampo e le altre navi del suo gruppo entrano a Tobruk alle 14.

9 settembre 1942
Alle 18 il Lampo (caposcorta) e la torpediniera Pallade partono da Bengasi per scortare al Pireo il piroscafo Petrarca.

11 settembre 1942
Il convoglietto arriva al Pireo alle 22.30.

21 settembre 1942
Il Lampo salpa da Taranto nella notte tra il 21 ed il 22, insieme al cacciatorpediniere Euro ed alla torpediniera Partenope, scortando la nave cisterna Proserpina, diretta in Libia con scalo intermedio al Pireo ed a Suda. La petroliera ha a bordo un prezioso carico di 5316 tonnellate di benzina (la sua portata sarebbe in realtà quasi doppia: ma in Italia non c'è altro carburante disponibile da inviare in Africa).

22 settembre 1942
In serata il convoglio viene attaccato da nove aerosiluranti Bristol Beaufort del 39th Squadron della Royal Air Force (guidati dal tenente colonnello Maurice 'Larry' Gaine, che ha da poco assunto il comando del 39th Squadron), scortati da sei caccia Bristol Beaufighter del 227th Squadron (guidati dal tenente colonnello Donald Shore). Volando a bassa quota, gli aerei intercettano il convoglio al largo di Antipaxo, per colpire prima che riesca ad entrare nel Golfo di Corinto. Il piano britannico prevede che i Beaufort, agendo suddivisi in "coppie fluide", dovranno attaccare contemporaneamente da tutte le direzioni, in modo da provocare una maggior dispersione del tiro contraereo (data la scarsità delle risorse disponibili a Malta, i piloti degli aerosiluranti hanno l'ordine di attaccare solo navi di stazza pari o superiore alle 5000 tsl), mentre i Beaufighter si divideranno in due gruppi da tre con differenti compiti: tre Beaufighter dovranno attaccare le navi per "sopprimere" il loro fuoco contraereo, e gli altri tre dovranno restare sul cielo degli aerosiluranti per fornire loro protezione in quota. I britannici subiscono una perdita prima ancora di incontrare il convoglio: uno dei tre Beaufighter della sezione "anti-contraerea",

pilotato dal sergente australiano A. J. Phillips, entra in collisione con un Beaufort pilotato dal sottotenente canadese Aubrey F. Izzard, il quale riporta alla coda danni tali da precipitare in mare, uccidendo tutto l'equipaggio. L'aereo di Phillips riesce ad evitare tale tragica sorte, ma è costretto a rientrare a Luqa (Malta) senza poter partecipare all'attacco. Quando i restanti tredici aerei raggiungono il convoglio, sul cui cielo sono visibili due caccia Macchi M.C. 200 e diversi bombardieri Junkers Ju 88, le tre unità della scorta iniziano a girare in cerchio intorno alla Proserpina, emettendo cortine fumogene ad alta velocità; il capitano Terry A. McGarry spara un razzo Very giallo, segnale di attaccare, ed i Beaufort vanno all'attacco. Il Beaufighter del tenente colonnello Shore, addetto alla soppressione del fuoco contraereo, compie due passaggi mitragliando una delle navi scorta con cannoncini e mitragliere, poi mitraglia anche la Proserpina; viene a sua volta colpito, e sarà costretto ad un atterraggio d'emergenza a Luqa, senza feriti tra l'equipaggio. Il Beaufort del sottotenente canadese Dallas Schmidt mitraglia un cacciatorpediniere, ritenendo di aver colpito delle munizioni (probabilmente è l'Euro, sul quale rimangono uccisi due uomini); viene poi attaccato da uno Ju 88, che riesce però ad eludere, mentre gli altri Beaufighter attaccano gli altri Ju 88 senza particolari risultati da una parte o dall'altra. Un mitragliere del Beaufort del tenente colonnello Gaine rivendica il probabile abbattimento o danneggiamento di uno Ju 88. Tutti i Beaufort, sebbene attaccati ripetutamente dagli aerei italo-tedeschi, lanciano i loro siluri contro la Proserpina, che è parzialmente nascosta dal fumo; ma la petroliera riesce ad evitarli tutti con abili manovre. (Secondo la versione italiana gli aerosiluranti avrebbero dapprima lanciato senza risultato i loro siluri, poi mitragliato sia la Proserpina che le navi della scorta, mentre da parte britannica risulterebbe il contrario). L'attacco britannico termina così nell'insuccesso; le navi italiane lo superano con pochi lievi danni causati dal mitragliamento.

23 settembre 1942

Lampo, Euro, Proserpina e Partenope, dopo aver attraversato il Canale di Corinto, raggiungono il Pireo alle 23. Da lì la nave cisterna proseguirà per l'Africa con diversa scorta, giungendo indenne a destinazione.

26 settembre 1942

Alle 12.30 il Lampo e le torpediniere Partenope e Clio salpano da Brindisi per scortare a Bengasi la motonave Francesco Barbaro, avente a bordo 175 militari, 21 carri armati, 151 tra automezzi e rimorchi, 547 tonnellate di nafta e carbone, 1217 tonnellate di munizioni e materiale d'artiglieria e 2334 tonnellate di materiali vari.

27 settembre 1942

Alle sette del mattino Lampo, Partenope, Clio e Barbaro si uniscono ad un altro gruppo, partito da Taranto e diretto anch'esso a Bengasi, formato dalla moderna motonave Unione scortata dal cacciatorpediniere Giovanni Da Verrazzano (capitano di fregata Carlo Rossi, caposcorta) e dalle torpediniere Aretusa e Lince; i due gruppi formano così un unico convoglio (denominato appunto «Barbaro»), del quale è caposcorta il Da Verrazzano.

Procedendo a 14 nodi, il convoglio imbocca le rotte costiere della Grecia occidentale, ma fin dal mattino del 27 settembre inizia ad essere tallonato da velivoli da ricognizione nemici. La loro presenza non è casuale: già il 26 settembre l'organizzazione britannica "ULTRA" ha intercettato e decifrato messaggi italiani dai quali ha potuto apprendere che «L'Unione partirà da Taranto alle 20.30 del 26 e la Barbaro da Brindisi alle 22.30 del 26, per riunirsi in mare alle 06.00 del 27 e procedere per Bengasi dove giungeranno alle 16.00 del 28». Ne è stato informato il sommergibile britannico P 35 (poi divenuto Umbra), al comando del tenente di vascello Stephen Lynch Conway Maydon. Alle 15.40 del 27 settembre il P 35 avvista un aereo che vola in cerchio a 8 miglia per 280° e, presumendo che si tratti di uno dei velivoli della scorta aerea del convoglio segnalato da "ULTRA", porta la velocità al massimo per portarsi in quella zona. Alle 16.02 il sommergibile avvista infatti il convoglio, formato da due grossi mercantili scortati da cinque tra cacciatorpediniere e torpediniere più degli aerei, su rilevamento 285°. Alle 16.30 Maydon sceglie come bersaglio il mercantile più vicino, ossia la Barbaro; il comandante britannico stima rotta e velocità del convoglio come 150° e 14 nodi, e ritiene che vi siano sei tra cacciatorpediniere e torpediniere a scortarlo. Alle 16.33, in posizione 37°04' N e 20°36' E (35 miglia a sud di Capo Marathia sull'isola di Zacinto, ed al largo di Cefalonia), il P 35 lancia quattro siluri verso la Barbaro, da una distanza compresa tra i 7300 e gli 8300 metri. I velivoli della scorta aerea avvistano le scie dei siluri dopo il lancio, e vi si avventano contro aprendo il fuoco con le mitragliatrici, nel tentativo di colpirli e farli esplodere prima che possano raggiungere il bersaglio; ma alle 16.40 uno di essi colpisce la Barbaro a prua, sul lato sinistro, a circa 60 miglia per 275° (ad ovest) da Navarino. Sebbene gravemente danneggiata, la motonave rimane a galla, ed il Lampo riceve ordine dal caposcorta di prenderla a rimorchio e portarla a Navarino; mentre il cacciatorpediniere dà esecuzione a quest'ordine, Partenope e Clio danno la caccia al sommergibile attaccante e poi assumono la scorta del gruppetto formato dal Lampo con la Barbaro a rimorchio. L'Unione, col resto della scorta, prosegue invece per la sua rotta; nella notte successiva verrà a sua volta silurata, da un aereo, ma il Da Verrazzano riuscirà a rimorchiarla a Navarino. Frattanto il P 35, dopo aver lanciato, è sceso in profondità, ha assunto rotta 300° ed ha fatto uno "scatto" a tutta forza per cinque minuti, allo scopo di allontanarsi dal convoglio prima che inizi la reazione della scorta. Questa ha inizio alle 16.43, quando una bomba di profondità scoppia piuttosto vicina al sommergibile; quest'ultimo accosta allora per 270°, ma seguono altre bombe d'aereo, dieci in tutto, l'ultima delle quali alle 17.57.

Alle 17.06, tra un attacco e l'altro, il P 35 ha modo di tornare a quota periscopica e di osservare il proprio bersaglio, che si trova ora su rilevamento 176°: la Barbaro è leggermente appoppata ed appare immobilizzata, con un cacciatorpediniere nei pressi; si leva da essa parecchio fumo nero. Essendovi aerei tutt'intorno, Maydon scende a 15 metri ed assume rotta 200°, ed alle 17.13 inizia a ricaricare i tubi lanciasiluri per tentare un nuovo attacco. Alle 17.33, vedendo che dalla motonave non si leva più del fumo, il P 35 accosta per 240°, ma alle 17.34 ha inizio un pesante contrattacco da parte della scorta, che costringe il sommergibile a scendere a 60 metri ed a manovrare per sottrarsi alla caccia. Ne esce comunque di nuovo indenne, ed alle 17.52 rileva il bersaglio su rilevamento 155°, notando dopo cinque minuti che ci sono tre cacciatorpediniere o torpediniere in un raggio di 3660 metri (evidentemente Lampo, Partenope e Clio). Alle 18.25 il P 35 torna a quota periscopica: avvistato un cacciatorpediniere o torpediniera a poppavia, distante 1370 metri, diretto verso di lui ed in avvicinamento, Maydon se ne torna a 60 metri. La nave italiana lancia undici bombe di profondità, che esplodono piuttosto vicine, arrecando alcuni lievi danni al P 35; alle 19.03 seguono altre sei bombe di profondità, esplose molto vicine al sommergibile, che tuttavia prosegue nella manovra di attacco. Alle 19.36 il battello britannico accosta per 250° per portarsi ad ovest prima di sferrare l'attacco, in modo da godere del vantaggio dato dalla luna che sorge; viene ultimato il ricaricamento dei tubi lanciasiluri. Alle 20.06 il P 35 riemerge nel punto 37°06' N e 20°28' E; la Barbaro appare ancora a galla ma sempre ferma, su rilevamento 070°, ad una distanza di circa quattro miglia. Tre tra cacciatorpediniere e torpediniere le girano intorno in cerchio, ad un distanza di un paio di miglia. Nelle due ore seguenti il P 35 si mantiene in contatto visivo col bersaglio, per attaccare col favore del buio una volta calata la notte, e riduce le distanze procedendo in superficie, per poi tornare ad immergersi alle 22.25. Cinque minuti dopo, in posizione 37°09' N e 20°27' E, il sommergibile lancia due siluri contro l'immobile Barbaro da una distanza compresa tra i 5500 ed i 7300 metri, per poi scendere subito dopo a 36 metri di profondità, mettendo tutta la barra a dritta. Maydon avverte un'esplosione dopo dieci minuti, molto più tardi di quanto da lui calcolato in base alla distanza stimata: in realtà, questa volta nessun siluro è giunto a segno. Alle 23.10 il P 35 avvista quattro navi su rilevamenti compresi tra 079° e 061°, l'ultima delle quali (rilevamento 061°) è la Barbaro. Maydon fa ricaricare gli altri due tubi lanciasiluri.

28 settembre 1942

Alle 00.34 il P 35 assume rotta 360°, allo scopo di portarsi nuovamente in posizione favorevole rispetto alla luna; alle 00.45 avvista due cacciatorpediniere o torpediniere su rilevamenti 044° e 058°, e cinque minuti dopo riemerge in posizione 37°07' N e 20°21' E. La motonave italiana appare ancora a galla, ma avvolta da un "velo" di fumo, con le navi scorta che continuano a girarle intorno. Il P 35 si trattiene in zona, senza per il momento lanciare nuovi attacchi.

Nonostante il fallimento del secondo attacco del P 35, gli sforzi del Lampo per rimorchiare la Barbaro a Navarino non sono comunque coronati da successo: l'incendio scoppiato a bordo della motonave dopo il primo siluramento, infatti, si rivela incontenibile, ed alle 4.41 del 28 settembre le fiamme raggiungono le munizioni che facevano parte del carico (altra versione parla di un'esplosione verificatasi durante la notte all'interno della stiva colpita dal siluro ed incendiata), e la Francesco Barbaro esplode ed affonda punto approssimato 37°15' N e 19°55' E, una cinquantina di miglia a sudovest di Capo Marathia nell'isola di Zacinto. Su un totale di 278 uomini, tra equipaggio e militari di passaggio, imbarcati sulla Francesco Barbaro, le vittime sono 30; il Lampo ha recuperato 123 superstiti, le torpediniere altri 125.

Alle 10.30 dello stesso 28 settembre Lampo, Partenope e Clio arrivano a Navarino, e vi sbarcano i naufraghi della Barbaro. Partenope e Clio ripartono poi per andare incontro all'Unione che, silurata da aereo alcune ore prima, sta arrancando verso quel porto – dove riuscirà ad arrivare – a rimorchio del Da Verrazzano.

30 settembre 1942

Alle 18.10 il Lampo (caposcorta) e le torpediniere Partenope, Aretusa e Clio lasciano Bengasi per scortare a Brindisi, via Navarino, le motonavi Ravello e Monginevro.

1° ottobre 1942

A mezzogiorno, il convoglio si divide: Lampo, Clio e Monginevro fanno rotta per Navarino, mentre Ravello, Aretusa e Partenope dirigono verso il Pireo. Alle 17.40 il convoglio di cui fa parte il Lampo viene attaccato da nove bombardieri, ma non subisce danni.

Alle 21.40 Lampo, Clio e Monginevro giungono a Navarino.

12 ottobre 1942

Il Lampo (capitano di corvetta Antonio Cuzzaniti) e la Partenope (capitano di corvetta Pasquale Senese) salpano da Corfù alle 23.50 per scortare a Bengasi la moderna motonave Foscolo.

13 ottobre 1942

Alle 7, al largo di Corfù, Lampo, Foscolo e Partenope si uniscono ad un convoglio partito da Brindisi per Bengasi la sera precedente e formato dalla motonave D'Annunzio (gemella della Foscolo), dai cacciatorpediniere Folgore (capitano di corvetta Renato D'Elia) e Nicoloso Da Recco (caposcorta, capitano di vascello Aldo Cocchia) e dalle torpediniere Ardito (tenente di vascello Emanuele Corsanego) e Clio (tenente di vascello Ugo Tonani). Caposcorta del convoglio così formato è il Da Recco; le navi procedono alla velocità di 15 nodi (Foscolo e D'Annunzio, moderne unità della nuova classe "Poeti", sono infatti tra le più veloci navi da carico della Marina Mercantile italiana). Nonostante un violento temporale, i velivoli della scorta aerea raggiungono puntualmente il convoglio sin dalle prime luci dell'alba, e rimangono sul suo cielo per tutto il giorno.

Durante il pomeriggio il sommergibile britannico Porpoise (tenente di vascello Leslie William Abel Bennington) viene informato della presenza di un convoglio di due navi mercantili, scortate da sei cacciatorpediniere, in posizione 38°14' N e 19°35' E, con rotta 180° e velocità 15 nodi: si tratta del convoglio di cui fa parte il Lampo. Il Porpoise sembra trovarsi in posizione perfetta per intercettare il convoglio, ma non avvista nulla all'infuori di alcuni aerei: le navi italiane, infatti, passano un po' più ad est di quanto previsto dai britannici. Alle 21.58 si accende un bengala, alquanto lontano sulla dritta del convoglio, e si sente rumore di aerei; pertanto viene dato l'allarme e tutte le navi iniziano ad emettere cortine nebbiogene. Alle 22 un aereo sgancia due bombe che cadono tra il Folgore (che procede in coda al convoglio) e le motonavi (che sono disposte in linea di fronte); alle 23.07 si sente ancora rumore di aerei ed alle 23.30 si accendono tre nuovi bengala, sempre lontani e sulla dritta. Alle 23.56 un aereo sgancia due bombe di piccolo calibro che cadono vicino al Folgore, causando lievi danni ed alcuni feriti. Al tempo stesso, il Folgore avvista due aerei a circa 200 metri di quota ed apre il fuoco contro di essi, insieme alle altre navi di poppa.

14 ottobre 1942

Alle 00.30, quando il convoglio si trova a cento miglia da Bengasi, cessa l'allarme e si smette di emettere nebbia, dato che non si sentono più rumori di aerei da mezz'ora. Nessuna nave è stata colpita e nessuna, a parte il Folgore, ha subito alcun danno, grazie alla violenta reazione contraerea delle navi di scorta, che hanno disorientato i piloti nemici. Il caposcorta Cocchia del Da Recco riterrà che più che un vero e proprio attacco aereo si sia trattato di qualche aereo di passaggio che ha trovato per caso il convoglio e vi ha sganciato contro le bombe che aveva.

Il convoglio giunge a Bengasi alle 13.30.

Dopo appena mezz'ora, non appena le motonavi sono entrate in porto, Lampo, Folgore, Da Recco (caposcorta), Partenope, Ardito e Clio ne ripartono scortando la motonave italiana Sestriere e la tedesca Ruhr, scariche, uscite da Bengasi incrociandosi con Foscolo e D'Annunzio in arrivo.

16 ottobre 1942

Alle 18 il convoglio si divide: Lampo e Da Recco fanno rotta per Taranto scortando la Sestriere, mentre Folgore, Partenope e Ruhr dirigono per Brindisi. L'Ardito, colta da avaria, raggiunge Argostoli con l'assistenza della Clio.

17 ottobre 1942

Lampo, Da Recco e Sestriere raggiungono Taranto alle 13.50, dopo un viaggio in cui non hanno subito alcun attacco.

28 novembre 1942

Il Lampo (capitano di corvetta Antonio Cuzzaniti) ed il cacciatorpediniere Nicoloso Da Recco (capitano di vascello Aldo Cocchia, caposcorta) salpano da Taranto per scortare a Palermo la nave cisterna Giorgio, carica di benzina, ed il piroscafo Anna Maria Gualdi. Cocchia ricorda nelle sue memorie il comandante Cuzzaniti del Lampo come un "famoso e intrepido «scortatore»". Il Gualdi dà parecchi pensieri ai comandanti delle unità di scorta: subito dopo aver lasciato Taranto viene colto da avaria; prosegue, ma continua ad uscire dal posto ad esso assegnato in formazione; rischia di finire su un campo minato italiano; infine, nello stretto di Messina, segnala una grossa avaria alle caldaie, in seguito alla quale il caposcorta Cocchia gli ordina di raggiungere Messina. Intorno a mezzanotte, a nord della Sicilia, Lampo, Giorgio e Da Recco incontrano un altro convoglio avente come caposcorta la torpediniera Orsa (capitano di corvetta Bucci); proprio in questo momento, favoriti dalla luce lunare, uno o due aerosiluranti britannici attaccano il convoglio di cui fa parte il Lampo, sorvolandolo, lanciando alcuni bengala e poi anche un siluro, senza colpire nulla.

29 novembre 1942

Lampo, Giorgio e Da Recco raggiungono Palermo in mattinata.

1° dicembre 1942

Il Lampo (caposcorta, capitano di corvetta Antonio Cuzzaniti) e la torpediniera Climene (tenente di vascello Mario Colussi) salpano da Palermo per Tunisi alle nove del mattino (o 9.15) scortando la pirocisterna Giorgio (comandante militare, tenente di vascello di complemento Italo Cappa), carica di benzina, con la quale formano il convoglio «G». I comandi britannici sono però già al corrente della navigazione del convoglio, dato che fin dal 29 novembre "ULTRA" ha fatto sapere che la Giorgio sarebbe dovuta partire da Palermo alle 6.30 del 1° dicembre insieme ai trasporti Aventino, Puccini, Anna Maria Gualdi e KT 1 procedendo a 9 nodi per raggiungere Tunisi (Giorgio e Gualdi) e Biserta (le altre navi ed il traghetto Aspromonte, che si sarebbe dovuto loro aggregare al largo di Trapani), con arrivo previsto alle 6 del 2 dicembre. In origine, infatti, la partenza dei convogli era prevista per il 29 novembre, ma successivamente Supermarina ne ha deciso il rinvio di un giorno (con partenza prevista, per il «G», alle 10 del 30 novembre), e poi di altre ventiquattr'ore. Alle 15 il convoglio «G» inverte temporaneamente la rotta per aspettare il convoglio «H» (trasporti truppe Aventino e Puccini, traghetto Aspromonte, trasporto militare tedesco KT 1, cacciatorpediniere Folgore, Da Recco e Camicia Nera, torpediniere Procione e Clio, provenienti da Palermo e diretti a Biserta) che lo deve sorpassare al largo di Trapani, ed alle 16.30, quando ciò è avvenuto, il convoglio «G» torna sulla rotta originaria e si accoda all'«H», come prescritto dall'ordine d'operazioni, seguendolo a qualche miglio di distanza. Gli ordini prevedono che i due convogli navighino insieme, a 10 nodi, fino a mezzanotte, per poi dividersi ed assumere rotte parallele (il «G» più a nord, l'«H» più a sud) puntando l'uno verso Tunisi e l'altro verso Biserta. Data la poca differenza nelle rispettive velocità, i convogli «G» e «H» navigheranno l'uno in vista dell'altro per buona parte della traversata. Nel frattempo, alle 15.15 (o piuttosto qualche minuto prima, essendo le 15.15 l'ora in cui Supermarina intercetta il segnale di scoperta lanciato dal ricognitore,

che viene decrittato e poi ritrasmesso all'aria per allertare il convoglio) il convoglio «G» è stato avvistato da ricognitori britannici, che scatenano su di esso ripetuti attacchi aerei, aventi per bersaglio la Giorgio.
Alle 18.33 si sente rumore di aerei e vengono pertanto adottati gli accorgimenti necessari a fare fronte ad un possibile attacco aereo; i primi velivoli nemici sul cielo del convoglio appaiono alle 20.31, e da quell'ora fino alle 21.48 Giorgio, Lampo e Climene vengono continuamente sorvolate da aerei nemici, eseguendo pertanto continue accostate, emettendo cortine fumogene e sparando saltuariamente con le mitragliere.
Alle 21.58, dopo un nutrito lancio di bengala sul lato sinistro del convoglio (a lanciarli è stato un Fairey Albacore dell'821st Squadron della Fleet Air Arm, munito di radar ASV per l'individuazione di navi), vengono avvistati degli aerei vicinissimi: si tratta di due aerosiluranti Fairey Albacore dell'828th Squadron della Fleet Air Arm, decollati da Malta e guidati dal tenente di vascello R. M. Maund, condotti sul posto dall'altro Albacore dell'821st Squadron. Subito dopo, gli Albacore lanciano i loro siluri, ed uno di essi colpisce la Giorgio a prora dritta (alcune fonti indicano erroneamente l'ora come le 21.56 o le 22.15), a 44 miglia per 268° (ad ovest) da Trapani nonché a sud di Marettimo: la petroliera si apprua e sbanda a dritta, mentre a bordo divampa subito un fortissimo incendio, alimentato dal carburante contenuto nelle sue cisterne.
Aldo Cocchia, che dal Da Recco assisté a distanza all'attacco contro il convoglio «G», descrive così quei momenti nel suo libro di memorie "Convogli": "Dopo i bengala su di noi, altri ne vidi accendersi sul convoglio Lampo. E lì, improvvisa, divampò la tragedia. Una cortina di bengala, scie luminose di mitraglia contraerei che salivano, altre delle armi degli aerei che venivano verso il mare, d'un tratto una fiammata alta nel cielo. Mi illusi per un istante che potesse trattarsi di un apparecchio nemico incendiato dal tiro contraereo, ma fui subito richiamato alla realtà da un messaggio del Lampo che informava che il Giorgio era stato colpito e si era incendiato".
Sulla Giorgio vengono fermate le macchine; i feriti vengono trasbordati su Lampo e Climene, mentre la parte di equipaggio rimasta illesa riesce ad estinguere le fiamme entro le 23.35. A quel punto il Lampo ordina alla Climene di prende a rimorchio la petroliera; per poterlo fare, però, la torpediniera deve prima smontare le sistemazioni dei paramine, operazione piuttosto lunga. Il comandante Cuzzaniti decide pertanto di recuperare tutto l'equipaggio della Giorgio, facendolo trasbordare su Lampo e Climene, e di lasciare la cisterna momentaneamente alla deriva, dirigendo verso Marettimo, con l'intento di tornare sul posto a giorno fatto.
In certo qual modo l'aerosiluramento della Giorgio sottrae il convoglio «G» ad una sorte peggiore, in quanto se avesse regolarmente proseguito avrebbe rischiato di essere intercettato dalla Forza Q britannica (incrociatori leggeri Aurora, Sirius ed Argonaut, cacciatorpediniere Quiberon e Quentin) la quale, uscita da Bona alle 17.30 per compiere una scorreria nelle acque del banco di Skerki, sulla scorta delle notizie di "ULTRA", ed informata degli avvistamenti di convogli italiani in mare, aveva regolato la propria rotta e velocità in modo da intercettare i convogli «G» ed «H», che navigavano a poca distanza l'uno dall'altro. Il convoglio «H», avendo proseguito, cadrà nella trappola e verrà distrutto, con l'affondamento di tutti i mercantili e del Folgore ed il grave danneggiamento di Procione e Da Recco. Mentre dirigono verso Marettimo, infatti, Lampo e Climene vedono all'orizzonte dei bagliori: si tratta dello scontro in corso tra convoglio «H» e Forza Q. Nello stesso tempo, le due siluranti vengono a più riprese sorvolate ed illuminate da velivoli nemici.

2 dicembre 1942

Alle 6.15 Lampo e Climene raggiungono nuovamente la Giorgio, trovando sul posto anche la Clio (che, scampata alla distruzione del convoglio «H», ha avvistato la petroliera alla deriva due ore prima) e due MAS; il comandante Cuzzaniti ordina alla Clio, unitasi al Lampo, di partecipare alla scorta. Di conseguenza, mentre la Climene prende a rimorchio la petroliera, cercando lentamente e tra mille difficoltà di portarla a Trapani, Lampo e Clio ne assumono la scorta.
Alle 7.30 il Lampo intercetta un messaggio del Da Recco che chiede urgentemente aiuto via radio – è ridotto in condizioni gravissime dopo il combattimento della notte precedente – ed il comandante Cuzzaniti decide di raggiungere subito col Lampo la nave in difficoltà, lasciando la Clio ed i due MAS a scortare Giorgio e Climene (petroliera e scorta riusciranno a raggiungere la costa siciliana poche ore dopo; la Giorgio, in procinto di affondare, verrà mandata ad incagliare presso Punta Troia per scongiurarne l'affondamento). Di nuovo Aldo Cocchia in proposito: "*Pensai che per la cisterna, carica com'era di benzina fosse suonata l'ultima ora, ma il Giorgio aveva la pelle dura e Cuzzaniti del Lampo era di quelli che non mollano. Dopo ore di lotta col fuoco, riuscirono a circoscrivere l'incendio e poi a rimorchiare il Giorgio prima a Trapani, quindi a Palermo. Impresa più unica che rara, questa di salvare una cisterna carica di benzina in fiamme".*
Giunto nelle acque in cui il convoglio «H» è stato distrutto, il Lampo incontra per primo il cacciatorpediniere Camicia Nera, unità superstite della scorta di tale convoglio (insieme alla Clio, è l'unica nave a non aver subito gravi danni), intento al salvataggio dei naufraghi dell'Aspromonte. Il comandante del Camicia Nera, capitano di fregata Adriano Foscari, ordina al comandante Cuzzaniti del Lampo di raggiungere il Da Recco e riferire sulla sua situazione.
Così viene fatto; raggiunto il malridotto cacciatorpediniere, che si trova immobilizzato e con oltre metà dell'equipaggio ucciso o gravemente ustionato a seguito della deflagrazione del deposito munizioni prodiero, il Lampo inizia a trasbordarne i feriti gravi (in massima parte ustionati).

Successivamente sopraggiungono vicino al Da Recco anche i cacciatorpediniere Antonio Pigafetta (capitano di vascello Rodolfo Del Minio) ed Antonio Da Noli (capitano di fregata Pio Valdambrini), fatti uscire da Trapani per ordine di Supermarina non appena informata che il convoglio era sotto attacco. Lampo e Camicia Nera si pongono pertanto agli ordini del comandante Del Minio; questi, assunto il comando delle operazioni di assistenza al Da Recco, ordina al Lampo – una volta che questi avrà finito di imbarcare i feriti – di proteggere il Da Recco mentre il Pigafetta stesso ne predispone il rimorchio di poppa. Una volta completato il trasbordo, infatti, il Lampo inizia ad evoluire intorno a Da Recco e Pigafetta, emettendo cortine nebbiogene ed eseguendo ricerca ecogoniometrica contro eventuali sommergibili. Del Minio ordina inoltre che tutti i feriti vengano trasferiti sul Da Noli, essendo imbarcato su quest'ultimo il medico della XV Squadriglia Cacciatorpediniere.
Alle 9.50 il rimorchio è pronto: il Pigafetta inizia la navigazione verso Trapani trainando il Da Recco, con la scorta del Lampo e successivamente anche dei MAS 563 e 576. Alle 11.24 si unisce alla scorta anche il Da Noli, che ha intanto a sua volta trasbordato i feriti sulla piccola nave ospedale Capri; ma dopo appena mezz'ora se ne va in seguito a nuovo ordine, per partecipare al salvataggio dei naufraghi delle navi affondate.
Verso le 15 la Clio, che dopo l'incaglio della Giorgio ha ricevuto ordine dalla Climene di recarsi a Trapani, s'imbatte nel gruppo Lampo-Da Recco-Pigafetta e si aggrega a tale formazione, rinforzandone la scorta. Verso le 18 le quattro navi raggiungono finalmente Trapani.

17 dicembre 1942
Assume il comando del Lampo, al posto del capitano di corvetta Antonio Cuzzaniti, il parigrado Loris Albanese. Sarà l'ultimo comandante del Lampo.

19 dicembre 1942
Il Lampo ed i cacciatorpediniere Geniere (caposcorta) e Vincenzo Gioberti partono da Palermo alle due di notte, insieme alla Clio, per scortare in Tunisia un convoglio formato dalle moderne motonavi Calino, Mario Roselli ed Alfredo Oriani.
Durante la navigazione, il convoglio si divide: Lampo, Clio, Calino ed Oriani fanno rotta per Tunisi, ove arrivano alle 18 (o 18.30), mentre Gioberti, Geniere e Roselli dirigono per Biserta, dove giungono alle 17.25.

20 dicembre 1942
Il Lampo salpa da Biserta alle 3.30, scortando la motonave Viminale, diretta a Palermo.

21 dicembre 1942
Lampo e Viminale arrivano a Palermo alle 9.

23 dicembre 1942
Il Lampo parte da Palermo per Biserta alle 21, scortando la Viminale.

24 dicembre 1942
All'alba Lampo e Viminale si congiungono con un convoglio proveniente da Napoli e diretto a Tunisi, formato dalla motonave Col di Lana e dal trasporto militare tedesco KT 2, scortati dalle torpediniere Sirio e Perseo.
Si forma così un unico convoglio del quale è caposcorta il Lampo; alle 9.57, al largo di Capo Bon ed a nordovest di Zembra (Golfo di Tunisi), la Perseo (tenente di vascello Saverio Marotta) attacca un sommergibile localizzato all'ecogoniometro – che secondo una fonte avrebbe lanciato quattro siluri contro il convoglio e contro la stessa Perseo, oppure contro il Lampo –, ritenendo di averlo probabilmente danneggiato. (Per altra fonte avrebbe partecipato alla caccia anche il Lampo). Qualche fonte attribuisce a questa azione l'affondamento del sommergibile britannico P 48 (che viene talvolta retrodatato al 22 dicembre e/o attribuita all'azione congiunta della Perseo, della torpediniera di scorta Ardente e della vecchia torpediniera Audace, che in realtà si trovava all'epoca in Adriatico), ma in realtà questi non fu coinvolto in tale episodio, essendo la posizione dell'attacco della Perseo (45 miglia a nord di Capo Bon) troppo lontana dall'area d'agguato del sommergibile britannico. In realtà il P 48 fu quasi certamente affondato il giorno seguente dalle bombe di profondità della torpediniera di scorta Ardente.
Il sommergibile coinvolto potrebbe essere invece stato il P 51 (poi divenuto Unseen, tenente di vascello Michael Lindsay Coultron Crawford), che alle 10.33 del 24 dicembre 1942 lanciò senza successo quattro siluri, da una distanza di 2300 metri, contro un convoglio formato da una motonave – identificata da Crawford come la tedesca Ankara – scortata da due o tre cacciatorpediniere, che aveva avvistato cinque minuti prima in posizione 37°32' N e 10°45' E (a nord del Golfo di Tunisi), su rilevamento 260°, da una distanza di circa cinque miglia. Altra fonte identifica tuttavia il convoglio attaccato dal P 51 come quello formato dalla motonave italiana Mario Roselli scortata dai cacciatorpediniere Bombardiere e Camicia Nera, in navigazione da Biserta a Palermo.
Le navi procedono insieme per alcune ore, poi i due convogli tornano a dividersi, e dirigono verso le rispettive destinazioni. Alle 19 Lampo e Viminale arrivano a Biserta.

27 dicembre 1942
Il Lampo (capitano di corvetta Loris Albanese) salpa da Palermo per andare ad unirsi ad un convoglio salpato da Napoli in mattinata e diretto a Biserta, formato dalla motonave tedesca Gran scortata dalla torpediniera Pallade (tenente di vascello Filippo Ferrari Aggradi).

28 dicembre 1942
Poco dopo mezzanotte, al largo di Ustica, il Lampo raggiunge il convoglietto Pallade-Gran e ne assume il ruolo di caposcorta.
Alle 5.55, una dozzina di miglia a nord di Marettimo, il Lampo rileva all'ecogoniometro un sommergibile nemico sulla sinistra, ed ordina pertanto un'accostata d'urgenza a dritta. La Gran, però, non esegue l'ordine, nonostante l'eccellente visibilità (la luna è allo zenit) renda impossibile non accorgersi del fatto che le due navi da guerra stanno accostando: la Pallade spara allora un colpo di cannone per richiamare l'attenzione

del comandante della Gran, ma la nave tedesca continua a procedere lungo la precedente rotta. Si saprà poi che il comandante della Gran era alla sua prima missione in Mediterraneo ed inesperto in materia di navigazione in convoglio. Inesperienza fatale: il sommergibile rilevato dall'ecogoniometro del Lampo è il britannico Ursula (tenente di vascello Richard Barklie Lakin), che ha avvistato il convoglio ("una grossa nave mercantile scortata da due cacciatorpediniere") alle 5.30, in posizione 38°09' N e 11°51' E, ad una distanza di 9150 metri, e che dopo essersi avvicinato ed essersi immerso alle 5.42 sta ora per attaccare. Pochi minuti dopo (fonti britanniche parlano delle 5.53, con leggera discrepanza rispetto a quelle italiane, che parlano delle 6), nel punto 38°09' N e 11°54' E, l'Ursula lancia tre siluri contro la Gran (della quale stima la stazza in 6000 tsl), da una distanza di appena 685 metri. Colpita in pieno, la motonave tedesca esplode, affondando rapidamente dodici miglia a nord/nordovest di Marettimo.
Lampo e Pallade danno la caccia al sommergibile attaccante (che dopo il lancio è sceso a 45 metri ed ha iniziato ad allontanarsi: i primi scoppi di bombe di profondità vengono avvertiti alle 6.06, anche se secondo il diario di bordo dell'Ursula non sarebbe stata effettuata caccia) per due ore, senza successo, dopo di che recuperano i naufraghi della Gran – diciotto, su 40 uomini che si trovavano a bordo della motonave – e raggiungono Biserta. Da qui ripartono alle 16 scortando la motonave Caterina Costa, diretta a Palermo. Lampo e Pallade la scortano però soltanto fino a Tunisi, dove vengono sostituiti dai cacciatorpediniere Bersagliere (caposcorta) e Mitragliere.

30 dicembre 1942

Alle due di notte il Lampo parte da Palermo, insieme ai cacciatorpediniere Maestrale (caposcorta) e Corsaro ed alle torpediniere Pallade e Sirio, scortando le motonavi Mario Roselli, Manzoni ed Alfredo Oriani, dirette a Biserta.
Alle 5.04 il sommergibile britannico Ursula (tenente di vascello Richard Barklie Lakin), a circa 12 miglia per 360° da Capo San Vito siculo (nel punto approssimato 38°43' N e 12°40' E, dove si è appena spostato su ordine del comando flottiglia di Malta), avvista il convoglio italiano che procede a 15 nodi su rotta 240°, a 8200 metri di distanza. Alle 5.09 l'Ursula s'immerge e si avvicina alla massima velocità per attaccare il mercantile di testa (che sembra il più grande), immergendosi a quota leggermente maggiore alle 5.13 perché il cacciatorpediniere di testa gli passa vicino, salvo poi tornare a quota periscopica alle 5.15 per trovare che il convoglio ha zigzagato di 35° verso l'Ursula stesso. Alle 5.20 la motonave di testa è a soli 550 metri dall'Ursula – che ha già superato lo schermo dei cacciatorpediniere e sta per lanciare i siluri – e continua ad avvicinarsi; il sommergibile tenta di scendere più in profondità per evitare la collisione, ma rimane per oltre un minuto a 7,6 metri di profondità e viene così speronato, alle 5.22, quando si trova a soli 8,8 metri di profondità. La collisione danneggia la torretta e le camicie dei periscopi dell'Ursula (i periscopi e le relative camicie vanno distrutti, così come i telegrafi superiori e le luci esterne, mentre la plancia riporta danni superficiali e la sezione centrale del cavo anti-reti viene portata via), che è costretto ad abbandonare la missione. Le navi italiane proseguono senza aver nemmeno notato l'accaduto: alle 5.25 il cacciatorpediniere di coda passa sulla verticale dell'Ursula, che nel frattempo è riuscito a scendere a maggiore profondità, ed alle 6 il sommergibile perde ogni contatto sonoro con il convoglio. L'Ursula fa ritorno a Malta; necessiterà di lunghe riparazioni per i danni causati dalla collisione.
Infruttuosamente attaccato anche da aerei, e raggiunto alle 14.30 dalle motosiluranti MS 16 e MS 33 (provenienti da Biserta), il convoglio giunge a Biserta tra le 17 e le 17.30.

31 dicembre 1942

Lampo (caposcorta), Pallade e Sirio ripartono da Biserta alle otto del mattino per scortare il piroscafo tedesco Balzac, diretto a Napoli.

1° gennaio 1943

Il convoglietto arriva a Napoli alle 8.30.



Il Lampo nell'inverno 1942-1943 (Coll. Marcello Risolo via www.naviearmatori.net)

19 gennaio 1943
Alle 14 il Lampo (caposcorta), insieme alle torpediniere Monsone e Libra, salpa da Palermo scortando un convoglio formato dai piroscafi Chieti, Silvano e Campobasso.

20 gennaio 1943
Alle 8 il convoglio si divide in due gruppi: Lampo, Monsone, Silvano e Campobasso fanno rotta per Tunisi, dove giungono alle 15.20; Lira e Chieti dirigono per Biserta, dove arrivano alle 17.15.

21 gennaio 1943
Alle 17.30 Lampo (caposcorta) e Monsone lasciano Tunisi scortando il piroscafo tedesco Gerda Toft, diretto a Trapani.

22 gennaio 1943
All'1.45 il convoglietto viene attaccato da aerei a tre miglia da Capo Bon: nessuna nave viene colpita, mentre uno degli attaccanti viene abbattuto.

Alle 22.30 le tre navi raggiungono Trapani. Qui termina il viaggio del Gerda Toft; il Lampo, invece, prosegue per Napoli.

23 gennaio 1943
Il Lampo arriva a Napoli alle 8.

26 gennaio 1943
Il Lampo (caposcorta, capitano di corvetta Loris Albanese) ed il cacciatorpediniere Saetta (capitano di corvetta Enea Picchio) partono da Napoli alle 4.30, scortando i piroscafi Noto e Spoleto, diretti a Biserta.

Tra le 6.34 e le 6.37 il convoglio viene avvistato nel punto approssimato 40°22' N e 14°22' E (una dozzina di miglia a sud della Bocca Piccola) dal sommergibile britannico P 211 (poi Safari, capitano di fregata Benjamin Bryant), che pur ritenendo che "i cacciatorpediniere [dei quali Bryant ritiene di vederne quattro] rendano l'attacco molto difficile" alle 6.48 lancia quattro siluri da 2750 metri contro il mercantile più vicino.

A causa di un errore di sottostima della velocità da parte di Bryant, tutti i siluri mancano il bersaglio; le navi non si accorgono neanche di essere state attaccate.

Alle 18 il convoglio raggiunge Palermo, dove sosta alcune ore.

27 gennaio 1943
Il convoglio riparte da Palermo all'una di notte; alla scorta si è unita la torpediniera di scorta Ciclone (capitano di corvetta Luigi Di Paola).

Alle 4.15, circa cinque miglia a nord di Trapani, il convoglio viene attaccato da un singolo aerosilurante, che lancia infruttuosamente il suo siluro.

Alle 8.22 il convoglio – che oltre alle navi gode anche di una scorta aerea di una dozzina di aerei, perlopiù da caccia – viene avvistato dal sommergibile britannico Turbulent (capitano di fregata John Wallace Linton), che alle 8.55, in posizione 37°46' N e 11°14' E, lancia quattro siluri da 2750 metri contro i due mercantili, in un momento in cui le loro sagome sembrano "sovrapporsi" nel periscopio, per poi scendere subito in profondità.

Subito dopo il lancio (le fonti italiane indicano le 8.54, con leggerissima discrepanza rispetto all'orario di lancio indicato dal Turbulent), uno dei velivoli della scorta aerea avvista e segnala al convoglio le scie dei quattro siluri, in arrivo da sinistra: il comandante Albanese ordina a tutte le navi di accostare ad un tempo di 90° a dritta, manovra che viene prontamente eseguita, permettendo così di evitare tutti i siluri.

Due corvette in zona per una crociera antisommergibili si occupano di dare subito la caccia all'attaccante (senza però riuscire a danneggiarlo), mentre il convoglio prosegue.

Le navi entrano a Biserta alle 16.30.

5 febbraio 1943
Il Lampo (caposcorta) e le corvette Gabbiano e Persefone partono da Palermo alle 17 per scortare a Tunisi la motonave italiana Col di Lana ed il piroscafo tedesco Henri Estier.

6 febbraio 1943
Il convoglio arriva a Tunisi alle 20.

7 febbraio 1943
Lampo, Gabbiano e Persefone ripartono da Tunisi alle 00.40 scortando il piroscafo Lanusei, di ritorno a Palermo.

8 febbraio 1943
All'una di notte si aggrega al convoglio il rimorchiatore militare Ciclope, anch'esso diretto a Palermo.
Le navi arrivano a Palermo alle 3.45.

15 febbraio 1943
Alle quattro del pomeriggio il Lampo (capitano di corvetta Loris Albanese) parte da Palermo per scortare a Tunisi il piroscafo italiano Capo Orso ed il trasporto militare tedesco KT 13.

Alle 20.58, in condizioni di buona visibilità nonostante il buio, il Lampo avvista un ricognitore avversario giunto sul cielo del convoglio ed apre il fuoco contro di esso, ritenendo di averlo abbattuto quasi sicuramente.

16 febbraio 1943
All'1.45 della notte hanno inizio gli attacchi di aerosiluranti, che si protraggono fino alle 3.33: in questo lasso di tempo se ne svolgono ben nove, ma solo quattro dei velivoli giungono al lancio dei siluri, grazie all'intenso tiro contraereo delle navi, che induce gli altri a rinunciare. Il terzo lancio, alle 2.45, vede il Capo Orso colpito da uno o due siluri.

Secondo le fonti britanniche, per attaccare il convoglio del Capo Orso decollarono inizialmente da Malta sei aerosiluranti Bristol Beaufort del 39th Squadron della Royal Air Force, dei quali soltanto la metà riuscirono a trovare le navi da attaccare.

Uno dei tre, pilotato dal tenente John N. Cartwright, fu danneggiato dall'intenso tiro contraereo del Lampo e costretto ad abbandonare l'attacco e rientrare alla base di Luqa (secondo il libro "The Armed Rovers", questo sarebbe il presunto ricognitore che il Lampo ritenne di aver abbattuto alle 20.58); gli altri due lanciarono i loro siluri, ma senza successo (uno di essi, pilotato dal capitano sudafricano Donald Pax Tilley, compì tre tentativi di attacco in condizioni di scarsa visibilità, lanciando il suo siluro nell'ultimo passaggio, senza risultato apprezzabile). (Secondo un'altra versione, furono solo due i Beaufort che avvistarono il convoglio e andarono all'attacco: quello di Tilley e quello di Cartwright).

Fu poi il turno di nove Vickers Wellington del 221st Squadron RAF, armati parte con bombe e parte con siluri; due di essi, pilotati dal sottotenente George Alfred Painter (aereo LB182) e dal sergente neozelandese William Alexander Fraser (aereo LB153, danneggiato nell'attacco dal tiro contraereo delle navi), rivendicarono due siluri a segno su un bastimento che identificarono come "nave cisterna" ma che in realtà era il Capo Orso. Fraser fu poi decorato con la Distinguished Flying Medal per questa azione, con motivazione «Il sergente Fraser riceveva ordine di attaccare un convoglio formato da una nave cisterna di 5000 tsl [in realtà era il Capo Orso] scortata da due cacciatorpediniere. Nonostante intenso tiro contraereo che danneggiava l'aereo e feriva il mitragliere di coda, il siluro veniva lanciato da 600 iarde [549 metri] e colpiva la nave cisterna a centro nave. Il sergente Fraser è uno straordinario pilota di aerosiluranti Wellington il cui coraggio, determinazione e iniziativa rappresentano un magnifico esempio per la squadriglia».

L'esplosione asporta la prua del Capo Orso; carico di benzina, il piroscafo viene ben presto avvolto dalle fiamme ed affonda in meno di mezz'ora, a sudovest di Marsala e di Favignana e 17 miglia a sud di Marettimo.

Il comandante Albanese del Lampo descrive così la fine del Capo Orso: «Alle 2.45 odo un'esplosione sul lato sinistro e vedo un forte incendio a bordo del Capo Orso. L'incendio si estende su una vasta zona a causa della benzina, di cui era carico il piroscafo, sparsa sulla superficie del mare. Il piroscafo affonda a mano a mano e alle 3.10 scompare nel punto lat. 37°40' [Nord] long. 12°07' [Est]». Altra fonte indica l'orario di affondamento come le 3.20, anziché le 3.10.

Gli attacchi aerei non si fermano: alle 3.21 ed alle 3.33 il Lampo viene assalito da tre aerei, tutti sulla dritta, reagendo con violento fuoco delle mitragliere ed eseguendo veloci accostate per schivare i siluri, dei quali tuttavia non viene osservato lo sgancio. Il KT 13 si ferma brevemente a prestare soccorso ai naufraghi del Capo Orso, ma recupera solo tre uomini prima di proseguire insieme al Lampo; alle 4.30 il comandante Albanese ordina alla nave soccorso Capri, che sta passando nelle vicinanze, di occuparsi del salvataggio dei restanti naufraghi. Verranno così salvati altri 41 uomini del Capo Orso, mentre le vittime sono 56.

Lampo e KT 13 arrivano a Tunisi alle 21.55.



Distintivo del Lampo (Coll. Giuseppe Celeste, via www.associazione-venus.it)

17 febbraio 1943

Alle otto del mattino il Lampo riparte da Tunisi scortando la motonave Col di Lana, diretta a Palermo con un carico di prigionieri di guerra.

Alle 22.50 il piccolo convoglio viene avvistato da un ricognitore, e di conseguenza iniziano gli attacchi aerei.

18 febbraio 1943

Aerosiluranti isolati od a coppie attaccano Lampo e Col di Lana alle 00.25, alle 00.40, alle 00.48 ed alle 00.50; in quest'ultimo attacco, verificatosi 18 miglia a nord-nord-est di Capo San Vito Siculo, la Col di Lana viene colpita da un siluro ed affonda all'1.08.

Al Lampo non resta che raccogliere i naufraghi, ma all'1.05, mentre è intento in tale opera di soccorso, viene attaccato da due aerosiluranti: il comandante Albanese decide pertanto di interrompere il salvataggio e di fare rotta verso Palermo ad alta velocità. All'1.37 il Lampo subisce un ulteriore attacco aereo, anche questo senza risultato, ed alle 3.50 arriva a Palermo. È la nave soccorso Capri, fatta uscire da Trapani, a recuperare i restanti naufraghi della Col di Lana.

20 febbraio 1943
Alle 10.30 il Lampo (caposcorta, capitano di corvetta Loris Albanese) riparte da Palermo per scortare a Tunisi, insieme alla torpediniera Sagittario, i piroscafi Campania e Lanusei.
Il convoglietto raggiunge Trapani alle 16.30, e vi sosta fino a notte.

21 febbraio 1943
Alle due di notte il convoglio, cui si è unito anche il piroscafo Siena, lascia Trapani per Tunisi. Alle 4.30 si aggregano alla scorta le moderne corvette Artemide (tenente di vascello Franco Micali) e Persefone (tenente di vascello Roberto Lucciardi).
Alla stessa ora, al largo di Punta Libeccio, il convoglio viene attaccato da un aereo che sgancia un siluro, senza colpire nulla. Nell'arco della successiva ora le navi italiane subiscono ben otto attacchi aerei (compreso quello delle 4.30): alle 4.43 una formazione di aerei sgancia sul convoglio numerose bombe; alle 4.50 un aereo lancia un altro siluro; alle 4.52 un terzo aerosilurante sgancia anch'esso contro il convoglio; altri quattro attacchi di aerosiluranti si svolgono alle 5.10, alle 5.20, alle 5.25 ed alle 5.30, ma la violenta reazione contraerea delle navi di scorta – favorita dalla luna piena, che rende la notte molto luminosa e facilita l'avvistamento degli attaccanti – frustra tutti i tentativi avversari, costringendo gli aerosiluranti a lanciare da lontano (l'aereo che attacca alle 5.25, in particolare, rinuncia a portare a fondo il proprio attacco per l'intensità della reazione della scorta). Nessuna nave subisce danni, mentre due degli aerei attaccanti vengono probabilmente danneggiati dal tiro della scorta, dato che vengono notati gli scoppi di vari colpi di mitragliera pesante contro la parte anteriore di due velivoli, che però non sono visti precipitare.
Dopo l'alba giunge sul cielo del convoglio la scorta aerea, che alle 10.50 avvista un sommergibile e lo segnala prontamente al convoglio, che può così eludere anche questa minaccia. Alle 11.22, tuttavia, uno dei velivoli della scorta aerea precipita in mare per cause sconosciute, affondando immediatamente; le corvette, mandate sul posto per soccorrere eventuali superstiti, non ne trovano nessuno.
Alle 11.30 Artemide e Persefone lasciano la scorta.
Il convoglio raggiunge indenne Tunisi alle 18.

22 febbraio 1943
Il Lampo (caposcorta, capitano di corvetta Loris Albanese), la Sagittario e la moderna torpediniera di scorta Groppo lasciano Tunisi alle 4.30 scortando i piroscafi tedeschi Gerd ed Henry Estier ed il trasporto militare KT 13, pure tedesco. Alle 11.50, in posizione 37°45' N e 11°12' E (una dozzina di miglia ad est del banco di Skerki), il convoglio viene attaccato da nove bombardieri, identificati dal comandante Albanese come Lockheed Hudson, che si avvicinano a bassa quota (50-60 metri) scortati da altrettanti caccia Lockheed Lightning. Gli aerei si avvicinano da poppa e, giunti a circa 3 km, si dividono in due gruppi, uno di 6 bombardieri e 6 caccia, l'altro di 3 bombardieri e 3 caccia. Il primo gruppo sorvola il convoglio risalendolo da poppa verso prua e sganciando le bombe sui mercantili, dei quali il Gerd viene colpito a poppa; il Lampo apre il fuoco con le mitragliere e subito le altre navi fanno lo stesso, mentre i velivoli tedeschi della scorta aerea si avventano sugli attaccanti. Due aerei nemici vengono visti precipitare a proravia del convoglio, gli altri si ritirano inseguiti dagli aerei tedeschi e dalle cannonate delle navi di scorta. Il secondo gruppo di aerei si porta sul lato sinistro del convoglio e serra le distanza fino a giungere vicinissimo, ma viene accolto dalla reazione contraerea della scorta navale e dal deciso contrattacco degli aerei tedeschi e deve rinunciare all'attacco, ritirandosi ed accodandosi agli aerei del primo gruppo che si stanno già allontanando. Uno Ju 88 tedesco viene però abbattuto; il Lampo può soltanto recuperare il corpo senza vita del suo pilota. Il Gerd affonda alle 12.02; mentre il Lampo ed il resto del convoglio proseguono, il comandante Albanese distacca la Groppo per recuperarne i naufraghi. Alle 13.40 la Groppo comunica al Lampo che ha salvato tutti superstiti del piroscafo tedesco (28, su 37 uomini imbarcati) e che inoltre ha recuperato e catturato anche due piloti britannici che tentavano di fuggire sul loro battellino di gomma a motore.

23 febbraio 1943
Il resto del convoglio raggiunge Palermo alle 8.

3 marzo 1943
Alle 10 il Lampo (caposcorta) parte da Napoli per scortare a Biserta, insieme alle moderne torpediniere di scorta Ardito ed Animoso, la motonave Caterina Costa ed i piroscafi Saluzzo e Pierre Claude (quest'ultimo tedesco).
Non appena esce in mare, il convoglio viene avvistato da ricognitori nemici, che da quel momento non cessano di pedinarlo: a ciò fanno seguito reiterati attacchi di bombardieri e di aerosiluranti, ma nessuna nave subisce danni, mentre il tiro delle navi di scorta abbatte uno degli aerei nemici.
Alle 15 l'Ardito lascia la scorta del convoglio, mentre tre ore più tardi si unisce ad essa la torpediniera Clio. Successivamente si aggrega alla scorta anche la corvetta Antilope, da Trapani.

4 marzo 1943
Il convoglio raggiunge Biserta alle 18.35.

5 marzo 1943
Il Lampo (caposcorta) lascia Biserta alle 10, insieme alle torpediniere Animoso e Pegaso, per scortare a Napoli i piroscafi Sabbia e Frosinone e la nave cisterna Bivona.

6 marzo 1943
Alle 22 l'Animoso lascia la scorta del convoglio. Il Sabbia è colto da avaria di macchina che lo costringe a ridurre la velocità, ritardando l'arrivo a Napoli.

7 marzo 1943
Alle 15.57, a quindici miglia per 240° da Punta Carena (Capri), un velivolo della scorta aerea avvista un sommergibile sulla sinistra del convoglio. L'aereo segnala l'avvistamento al Lampo, che tuttavia non può attaccare il sommergibile, avendo l'ecogoniometro in avaria.

Alle 23.30 la Pegaso lascia la scorta del convoglio.
Il Lampo ed i mercantili arrivano a Napoli tra le 21 e le 23.30.

17 marzo 1943
Alle 22 il Lampo (capitano di corvetta Loris Albanese) salpa da Messina insieme al cacciatorpediniere Lubiana (caposcorta, capitano di fregata Luigi Caneschi) ed alle torpediniere Tifone (capitano di corvetta Stefano Baccarini), Antares (capitano di corvetta Maurizio Ciccone), Perseo (capitano di corvetta Saverio Marotta) e Cassiopea (capitano di corvetta Virginio Nasta), per scortare a Biserta le motonavi Marco Foscarini e Nicolò Tommaseo.

18 marzo 1943
Alle 14 Lubiana e Tifone lasciano la scorta del convoglio, dirigendo per Napoli, dove devono assumere la scorta di altri convogli in partenza per la Tunisia.

19 marzo 1943
All'1.30 il Lampo subisce una grave avaria di macchina, al punto da dover essere preso a rimorchio dalla Cassiopea; entrambe le unità devono così lasciare la scorta del convoglio e dirigere per Napoli, sotto la scorta del cacciatorpediniere Gioberti (capitano di fregata Pietro Tona), appositamente inviato.

20 marzo 1943
Lampo, Gioberti e Cassiopea raggiungono Napoli alle 2.50.

16 aprile 1943
Alle 22 il Lampo salpa da Livorno di scorta al piroscafo tedesco Pierre Claude, diretto a Tunisi con scalo intermedio a Gaeta.

17 aprile 1943
Lampo e Pierre Claude arrivano a Gaeta alle 16.34. Da qui la nave tedesca proseguirà con la scorta della torpediniera Ardimentoso.

21 aprile 1943
Alle 7 il Lampo (caposcorta) parte da Tunisi insieme alla torpediniera Libra per scortare a Napoli, via Trapani, il piroscafo Caserta.
Il convoglio raggiunge Trapani alle 20.

23 aprile 1943
Il convoglio raggiunge Napoli alle 00.20.



Un'altra immagine del Lampo a Genova nel maggio 1942 (g.c. Carlo Di Nitto)

La fine

Il destino – per chi ci crede – sembrava aver già fissato da tempo il luogo e il mese in cui il Lampo doveva incontrare la sua fine: il luogo erano le acque della Tunisia, il mese quello primaverile di aprile. Già una volta questa nave era "morta" in tali circostanze: nell'aprile del 1941, cannoneggiato, squarciato, incendiato, il Lampo era "affondato" nelle acque delle Kerkennah, ma quella volta si era posato su un fondale di pochi metri, così il suo "affondamento" si era risolto in poco più che un incaglio. Con lunghi sforzi e tanto lavoro era stato rattoppato, disincagliato, riparato, riportato alla vita: per altri nove mesi aveva ripreso a navigare e combattere in quel Mediterraneo che già una volta aveva cercato di carpirlo, scortando convogli, fronteggiando aerei e sommergibili. Era rimasto l'ultimo della sua classe: il Baleno, suo compagno di sventura nella funesta notte del 16 aprile 1941, era rimasto per sempre nell'azzurro delle Kerkennah; il Fulmine l'aveva seguito sette mesi più tardi, anch'esso affondato a cannonate da navi nemiche mentre scortava un famoso convoglio, il "Duisburg". Più a lungo era durato il Folgore, che aveva persino fatto in tempo a navigare di nuovo col Lampo rinato; la sua fine era giunta il 2 dicembre 1942, le modalità le stesse dei suoi gemelli: in combattimento contro navi nemiche, difendendo il convoglio che gli era stato affidato. Come per Lampo e Baleno (il Fulmine era invece affondato più a nord e ad est, nel Mar Ionio), il Folgore si era inabissato nelle acque della Tunisia, presso il banco di Skerki. Quattro gemelli accomunati da uno stesso destino: scortare convogli tra l'Italia e l'Africa, l'Africa e l'Italia, senza tregua, fino ad affondare su quelle rotte tormentate. Dei quattro solo il Lampo era sopravvissuto abbastanza a lungo per vivere il periodo peggiore della guerra dei convogli, l'estenuante "battaglia" dei convogli verso la Tunisia: sei mesi di passione, dal dicembre del 1942 al maggio del 1943, nei quali la rotta per la Tunisia si sarebbe guadagnata la nomea di "rotta della morte". Il Folgore era affondato proprio all'inizio di questa "battaglia", di cui era stata una delle primissime vittime: il Lampo sarebbe affondato alla fine, una delle ultime vittime. La sua seconda e definitiva "morte", come la prima, si sarebbe compiuta nelle acque della Tunisia, nelle miti giornate di aprile.

Alle undici del mattino del 30 aprile 1943 (altra versione parla delle 11.30) il Lampo, al comando del capitano di corvetta Loris Albanese, salpò da Trapani diretto ancora una volta a Tunisi. La differenza era che questa volta non c'era nessun mercantile carico di rifornimenti da scortare: adesso era il Lampo stesso a trasportare i rifornimenti, 52 tonnellate di munizioni, sistemate nei locali di prua e di poppa. Già da mesi, del resto, i cacciatorpediniere superstiti erano impiegati in missioni veloci di trasporto (di truppe, perlopiù) dalla Sicilia alla Tunisia, lasciando a torpediniere e corvette il compito di scortare i convogli di navi mercantili: il Lampo era stato uno dei pochi cacciatorpediniere ancora adibiti a missioni di scorta. Ora, per la prima volta, gli era affidata una missione di trasporto, mentre ormai la campagna tunisina volgeva agli sgoccioli. Sarebbe stato il Lampo, stavolta, ad essere scortato, ma non da altre navi: la sua scorta era costituita da otto aerei da caccia della Regia Aeronautica (questo secondo la storia ufficiale dell'USMM, mentre l'articolo "Canale di Sicilia, 30 aprile 1943" di Marco Mattioli, pubblicato sul numero di dicembre 2013 della rivista "Storia Militare", parla di sette Macchi Mc 202 "Folgore" del 151° Gruppo da Caccia della Regia Aeronautica).

L'impiego dei cacciatorpediniere per missioni veloci di trasporto avveniva dietro pressante richiesta alla Regia Marina da parte degli alti Comandi degli eserciti italiano e tedesco, sui quali a sua volta faceva pressione in tal senso il Comando in Capo delle forze tedesche nello scacchiere sud, Oberbefehlshaber Süd; si riteneva che la maggior velocità di queste unità, rispetto ai ben più lenti convogli di navi mercantili, garantisse maggior probabilità di successo, specialmente se le missioni erano effettuate di notte. In effetti questo era risultato vero nei mesi precedenti, in cui i cacciatorpediniere italiani – in una notte una squadriglia poteva trasportare 1200 soldati con il loro equipaggiamento personale dalla Sicilia alla Tunisia – erano riusciti a trasportare 52.000 soldati in Tunisia, con perdite inferiori all'1 %; ma adesso la situazione era mutata, la superiorità aerea angloamericana era sempre più soverchiante e, soprattutto, l'andamento della battaglia per il controllo della Tunisia era definitivamente compromesso. Proprio il 30 aprile si era esaurita senza alcun guadagno l'ultima offensiva tedesca contro le posizioni tenute dalla 1a Armata britannica del generale Kenneth Anderson; l'unico risultato di questo fallimentare attacco era che grazie alle perdite subite italiani e tedeschi non disponevano ora che di 69 carri armati in tutta la Tunisia. Nella zona di Mateur i britannici avevano conquistato le alture su ambo i lati della zona appropriatamente soprannominata "Mousetrap" ("trappola per topi"), e le truppe italo-tedesche erano sempre più respinte verso la costa; in preparazione dell'offensiva finale, il generale Montgomery aveva fatto giungere dalla Libia, in rinforzo alla 1a Armata, la 7a Divisione corazzata, la 4a Divisione indiana e la 201a Brigata Guardie.

Sull'opportunità di continuare ad effettuare missioni di trasporto verso Tunisi, esponendo i cacciatorpediniere al crescente strapotere aereo avversario, quando ormai appariva evidente che la Tunisia era perduta e che nessun sacrificio sul mare avrebbe potuto prolungarne significativamente la resistenza, la storia ufficiale della Marina appare dubbiosa. Il volume "La difesa del traffico con l'Africa Settentrionale dal 1° ottobre 1942 alla caduta della Tunisia" così si esprime in merito: «Si era nella fase conclusiva delle operazioni terrestri, quando ormai la speranza di mantere il piede in terra tunisina era svanita insieme con quella di poter continuare a rifornire in modo apprezzabile le truppe combattenti. Tuttavia le Alte Autorità dell'Esercito italiano e di quello tedesco continuavano a chiedere alla Marina il trasporto di soldati a mezzo di cacciatorpediniere (…) Viene fatto oggi di chiedersi perché tanto insistessero gli alti Comandi terrestri per far trasportare alcune centinaia di uomini e poche munizioni, che non potevano dare alcun sensibile apporto all'ultima resistenza "in articolo mortis" delle Armate dell'Asse in Tunisia: risulta che furono accampate ragioni morali, nel senso che bisognava dare fino all'ultimo agli uomini combattenti oltre mare l'impressione di non essere abbandonati a loro stessi». E la Marina, come sempre, eseguì; quel giorno il prezzo pagato sarebbe stato altissimo.

La sera del 29 aprile altri due cacciatorpediniere, l'italiano Leone Pancaldo ed il tedesco Hermes, erano partiti da Pozzuoli per Tunisi in missione di trasporto, nel loro caso di truppe. Il mattino del 30, giunti al largo di Capo Bon, erano stati attaccati da sciami di cacciabombardieri e bombardieri angloamericani: dopo aver superato indenni i primi tre attacchi, il quarto e più violento si era scatenato intorno alle undici e mezza, proprio mentre il Lampo lasciava Trapani. Questa volta non c'era stato nulla da fare, entrambi i cacciatorpediniere erano stati gravemente colpiti: l'Hermes, con a bordo decine di morti e di feriti, era riuscito a raggiungere la rada tunisina di Korbus, dov'era rimasto immobilizzato per i danni subiti (rimorchiato a Tunisi, vi fu autoffondato una settimana dopo al momento della caduta di quella piazzaforte); peggio era andato al Pancaldo, che intorno a mezzogiorno e mezzo era affondato portando con sé 199 dei 527 uomini a bordo. Un altro singolare scherzo del destino: proprio come il Lampo, il Pancaldo era al suo secondo affondamento: era già stato affondato il 10 luglio 1940 nella rada di Augusta, da aerosiluranti britannici, venendo recuperato e tornando in servizio dopo oltre due anni e mezzo di lavori. Questi due "redivivi" dovevano entrambi terminare la propria esistenza lo stesso giorno, nello stesso modo, nelle stesse acque.

Ricevuta notizia di questo primo disastro, Supermarina avrebbe voluto richiamare in porto il Lampo, presagendo quello che gli sarebbe capitato: ma la missione venne fatta proseguire.

Le prime ore di navigazione del Lampo trascorsero senza eventi di rilievo, ma alle cinque di quel pomeriggio l'aviazione Alleata,

ormai padrona quasi incontrastata dei cieli nel Canale di Sicilia, manifestò la sua potenza: nei successivi quaranta minuti, ben 50 cacciabombardieri angloamericani (secondo i rapporti italiani) scatenarono i loro attacchi contro quel cacciatorpediniere che procedeva isolato, scortato soltanto da otto aerei.
Gli attaccanti erano dei Curtiss P-40 "Warhawk" del 79th Fighter Group dell'USAAF (composto dall'85th, 86th, 87th e 316th Squadron, quest'ultimo "prestato" dal 324th Fighter Group per acquisire esperienza sul campo), soprannominati "Falcons" e già protagonisti, poche ore prima, dell'affondamento del Pancaldo: al termine di quell'azione, i P-40 erano rientrati alla base di Hani West (Tunisia) dove si erano riforniti di carburante, bombe e munizioni, poi erano decollati nuovamente durante il pomeriggio per effettuare un'altra crociera offensiva antinave nel Golfo di Tunisi.
Secondo le fonti statunitensi, l'attacco contro il Lampo fu condotto da 24 P-40 dell'87th Fighter Squadron (i cui piloti erano soprannominati "Skeeters") e del 316th Fighter Squadron, divisi in due formazioni di dodici aerei ciascuno e scortati da un imprecisato numero di P-40 dell'85th Squadron "Flying Skulls".
Scesi in picchiata da una quota iniziale di 2700 metri, gli aerei statunitensi attaccarono a più riprese, a ondate successive, emergendo da una distesa di nubi basse; i Macchi C. 202 della scorta aerea andarono subito al contrattacco, insieme a cinque Macchi C. 205 "Veltro" del 1° Stormo giunti in loro aiuto, ma era uno scontro impari. Ne nacque una confusa mischia tra i Macchi ed i "Flying Skulls", che impegnarono immediatamente gli aerei italiani – scambiati per Messerschmitt Bf 109 tedeschi, in realtà non presenti – per impedir loro di interferire con l'attacco al Lampo da parte degli aerei delle altre due squadriglie. Da parte italiana venne rivendicato l'abbattimento di un caccia Supermarine Spitfire (da parte di un Macchi 202 del 151° Gruppo Caccia Terrestre) e quello probabile di un P-40 (per altra fonte, sarebbe stato rivendicato l'abbattimento di due P-40: uno ritenuto certo, da parte del Macchi 205 del tenente Mario Ligugnana della 72a Squadriglia, 17° Gruppo Caccia Terrestre, ed uno probabile, da parte di un Macchi 202 del 151° Gruppo Caccia Terrestre), oltre a numerosi P-40 danneggiati da fuoco di mitragliatrici; da parte statunitense il capitano Sammy Say (comandante della "Sezione Rossa" dell'85th Fighter Group) affermò di aver incendiato con le sue mitragliere un Messerschmitt Bf 109 (tipo di aereo non presente, come già detto: evidentemente era un Macchi), ed il tenente Malcolm "Joe" McNall (che insieme al parigrado Charles "Kim" Bolack aveva attaccato quattro Macchi) rivendicò l'abbattimento di un Macchi 202, colpito al motore con conseguente perdita di liquido refrigerante ed emissione di fumo, il cui pilota si dovette infine lanciare col paracadute.
Da parte statunitense non risulta alcuna perdita, mentre da parte italiana andò perduto un caccia Macchi 205 dell'88a Squadriglia del 1° Stormo da Caccia Terrestre del 6° Gruppo, il MM. 9316 pilotato dal sottotenente Luigi Caroli (facente parte della scorta aerea del Lampo), che perse la vita, ed un Macchi 202 del 151° Gruppo fu danneggiato al largo di Capo Mustafà.
Il Lampo, intanto, si difendeva come poteva con il proprio armamento contraereo, ma dinanzi a quella pioggia di bombe ci fu poco da fare. Dapprima fu colpito e gravemente danneggiato a poppa, poi fu colpito anche a prua, sebbene con danni più contenuti; ben presto si ritrovò immobilizzato ed incendiato, con decine di morti e feriti tra l'equipaggio. Le munizioni trasportate iniziarono ad esplodere, soprattutto quelle sistemate a poppa; per evitare il peggio, si procedé ad allagare i depositi di munizioni. Invano l'equipaggio tentò di contrastare il crescente sbandamento; il Lampo appariva ormai in procinto di rovesciarsi, come se gli incendi e le esplosioni non fossero un problema sufficientemente grave, ed alle 17.35 il comandante Albanese dovette riconoscere che non era più possibile fare nulla per salvare la sua unità. Diede ordine di abbandonare la nave.
Mentre il resto dell'equipaggio eseguiva l'ordine, i serventi del complesso prodiero da 120 mm continuarono a fare fuoco; smisero soltanto quando ebbero esaurito le munizioni a loro disposizione. Quando anche loro ebbero abbandonato la nave, rimasero sul Lampo soltanto tre uomini: il comandante Albanese, un sottufficiale meccanico (forse si trattava del sottocapo meccanico Giulio Mandelli, valtellinese, rimasto a bordo del Lampo per gettare ai compagni in mare qualsiasi oggetto che potesse fungere da galleggiante: ricevette poi un encomio che terminava con la frase "Abbandonava l'unità, irrimediabilmente colpita, solamente quando gli veniva specificamente ordinato") ed un sottocapo elettricista. Il comandante del Lampo compì un ultimo giro d'ispezione del suo cacciatorpediniere, in preda agli incendi, per accertarsi che nessuno fosse rimasto a bordo; poi, alle 17.50 circa, lasciò per ultimo la sua nave insieme ai due graduati. La storia del 79th Fighter Group pubblicata nel 2001 da Don Woerpel ("The 79th Fighter Group: Over Tunisia, Sicily, and Italy in World War II") descrive in questi termini la fine del Lampo, dal punto di vista dei piloti statunitensi: "Emettendo un fitto fumo nero, la nave zigzagò goffamente via dalla scena nella direzione di Capo Bon. Più tardi si sarebbe capovolta e affondata presso Sidi Daoud". I piloti dell'87th e 316th Squadron rivendicarono tre bombe a segno sul Lampo. In mare, i naufraghi del Lampo si riunirono sulle zattere di salvataggio. Intorno alle 18.15 altri venti cacciabombardieri piombarono sul relitto ormai abbandonato del cacciatorpediniere, sul quale gli incendi ardevano sempre più violenti, e si accanirono ancora su di esso, bombardandolo e mitragliandolo. La fine venne alle 19.12, così il comandante Albanese la descrisse nel suo rapporto: «con bandiera a riva e al grido di

"Viva il Re" dell'equipaggio, dopo essere esploso a prua e a poppa, il Lampo affonda di prua, coricato sul fianco dritto: quando sott'acqua si sono uditi altri scoppi». La posizione dell'affondamento era a 6 miglia per 80° (cioè ad est) di Ras Mustafà, e sei miglia a levante di Kelibia. Il cerchio si era chiuso, il mare di Tunisia, dopo aver già ghermito il Lampo due anni prima, se lo era preso per sempre. Erano passati esattamente due anni e due settimane dalla tragica notte della battaglia delle Kerkennah.

E così si erano persi in poche ore ben tre cacciatorpediniere e quasi trecento uomini, al fine di «dare fino all'ultimo agli uomini combattenti oltre mare l'impressione di non essere abbandonati a loro stessi»; nessun vantaggio venne da questo sacrificio alle truppe italo-tedesche che combattevano in Tunisia. Ancora altri due cacciatorpediniere, Fuciliere e Carabiniere, erano pronti in porto a partire per un'altra missione di trasporto verso la Tunisia; ma dopo la perdita del Lampo, la loro partenza venne saggiamente annullata.

Come se non bastasse, anche i mezzi inviati a soccorrere i naufraghi dei cacciatorpediniere vennero attaccati dagli aerei nemici, subendo diverse perdite: il MAS 552 e la MS 25, partiti per recuperare i naufraghi del Pancaldo, ed il motodragamine tedesco RA 10, che aveva lasciato Biserta per soccorrere i superstiti del Lampo. Prima di poter giungere sul posto, il RA 10 fu attaccato da cacciabombardieri – probabilmente dei Curtiss P-40 "Warhawk" del 57th Fighter Group dell'USAAF – che lo colpirono con una bomba nel locale macchine, provocandone l'affondamento, due miglia a sud di Capo Bon, alle 16.11.

Da parte Alleata, e specialmente statunitense, all'azione del 30 aprile 1943 venne attribuito notevole peso, arrivando a paragonarla, con le dovute proporzioni, alla battaglia del Mare di Bismarck, combattuta nel Pacifico neanche due mesi prima e nella quale le forze aeree statunitensi, senza alcuna partecipazione navale, erano riuscite a distruggere da sole un intero convoglio giapponese, affondando otto cacciatorpediniere e quattro trasporti e provocando la perdita di quasi 3000 tra soldati e marinai nipponici. Certamente i cacciabombardieri della United States Tactical Forces avevano conseguito una vittoria notevole nel Canale di Sicilia, affondando o mettendo fuori uso tre cacciatorpediniere, tre unità minori e diversi pontoni Siebel e subendo perdite minime. La storia ufficiale del 79th Fighter Squadron ("The Falcon: Combat History of the 79th Fighter Group, United States Army Air Force, 1942-1945") nota che l'attacco al Lampo "fu un bell'esempio del perfetto lavoro di squadra tra squadriglie, e, insieme alla missione precedente, inflisse il maggior danno al nemico in un giorno da parte della nostra unità". Lo stesso 30 aprile il Comando in Capo delle forze aeree Alleate nel Deserto Occidentale inviò al 79th Fighter Group un messaggio di elogio: "Gradiate trasmettere a tutte le unità sotto il vostro comando le mie più sentite congratulazioni per il vostro magnifico bombardamento di oggi. Simili azioni faranno molto per affrettare la fine del tedesco in Tunisia".

La perdita in poche ore di Lampo, Pancaldo ed Hermes (che non era stato affondato, ma subì danni tali da rendere impossibile il suo rientro in Italia, così condannandolo a sicura perdita di lì a pochi giorni) destò molta preoccupazione presso gli alti comandi della Marina italiana, preoccupazione condivisa anche dall'ammiraglio Friedrich Ruge, ufficiale di collegamento della Kriegsmarine presso Supermarina. Come riferito dal diario operativo del Comando della Kriegsmarine in data 30 aprile 1943, sia gli ammiragli italiani che Ruge concordavano sul fatto che l'impiego di ulteriori cacciatorpediniere per missioni di trasporto verso la Tunisia "sarebbe stato infruttuoso ed avrebbe rappresentato soltanto un inutile sacrificio". Quello stesso pomeriggio – prima ancora, probabilmente, della perdita del Lampo – l'ammiraglio Ruge, per tramite del suo ufficiale alle operazioni, fece telefonare ai suoi superiori a Berlino per riferire che l'impiego dei cacciatorpediniere in tali missioni non era più giustificabile, chiedendo che venisse quanto prima presa una decisione in merito con l'approvazione del comandante in capo delle forze armate tedesche nello scacchiere sud (Oberbefehlshaber Süd, posizione retta dal feldmaresciallo Albert Kesselring). In un messaggio aggiuntivo trasmesso per telescrivente per giustificare tale richiesta, Ruge spiegava che l'attraversamento del Canale di Sicilia nelle ore diurne era pressoché impossibile, a causa dell'enorme superiorità aerea avversaria; e che l'attraversamento notturno era estremamente rischioso per via dell'intensa attività delle forze navali di superficie britanniche, anche se c'erano, in questo caso, possibilità di "occasionale" successo. Ma il comandante in capo della Marina tedesca rispose di considerare l'impiego dei cacciatorpediniere nei trasporti verso la Tunisia "piuttosto normale", e si dichiarò intenzionato a non interferire, rimandando ulteriori discussioni in merito al giorno seguente. Al contempo, il feldmaresciallo Kesselring inviò un dettagliato rapporto sulla situazione ed uno sulle sue trattative con la Marina italiana; si dichiarò contrario all'invio di cacciatorpediniere attraverso il Canale nelle ore diurne, che, a suo dire, era stato deciso "contro i suoi enfatici avvertimenti". Il diario operativo della divisione operazioni dello Stato Maggiore della Kriegsmarine proseguiva puntualizzando che "il nemico sta effettuando attacchi [aerei] diurni con forze tali da mettere in condizioni di svantaggio persino 60 dei nostri caccia", e che il pericolo di attacchi dall'aria di notte era considerato meno grave, anche perché il disturbo da parte tedesca dei segnali radio angloamericani rendeva più difficile per gli aerei Alleati l'individuazione delle navi dell'Asse. Tuttavia, si ammetteva che "non sarà possibile evitare perdite di notte", dando altresì ordine per il rafforzamento della protezione aerea e navale.

Nel pomeriggio del 1° maggio si tenne a Berlino una riunione sulla situazione dei rifornimenti per Tunisi, con la partecipazione dell'ammiraglio Ruge (appositamente convocato a Berlino da Roma), del capitano di fregata Fausto Sestini (ufficiale di collegamento della Regia Marina presso lo Stato Maggiore della Kriegsmarine), del comandante della divisione operazioni della Marina tedesca, del quartiermastro generale della Marina tedesca e del comandante del ramo operazioni della divisione operazioni della Marina tedesca. L'ammiraglio Ruge tratteggiò un quadro a tinte fosche della situazione dei convogli per la Tunisia, enfatizzando che non era possibile tenere sotto controllo la minaccia rappresentata dalle forze di superficie nemiche nella parte settentrionale del Canale di Sicilia, né quella delle mine nella parte centrale, e meno che mai quella degli attacchi aerei, grande tanto di giorno quanto di notte. Si dichiarò convinto che le possibilità di una traversata coronata da successo per imbarcazioni di grandi dimensioni, cacciatorpediniere compresi, fossero così ridotte da far sì che non valesse più la pena di impiegarle. Il capitano di fregata Sestini, riferendo l'opinione della Marina italiana, disse che Tunisi ormai non poteva più essere tenuta, e che tutti i mezzi dovevano essere ora destinati alla difesa della Sicilia e della Sardegna; la flotta italiana, cacciatorpediniere compresi – essendo questi indispensabili per l'operatività delle navi maggiori –, doveva essere preservata per questo compito, mentre l'ulteriore impiego di navi da guerra italiane sulla rotta tunisina sarebbe risultato ininfluente, dal momento che la caduta di Tunisi era comunque imminente. Salvare la flotta avrebbe potuto essere di importanza decisiva per la difesa di Sicilia e Sardegna.

Il comandante della divisione operazioni della Kriegsmarine respinse questa visione: dichiarò assurdo pensare che la flotta italiana potesse impedire l'eventuale invasione della Sicilia o della Sardegna, stante la netta superiorità della Marina britannica, ed affermò invece che il modo migliore per difendere l'Italia fosse di continuare a prolungare la resistenza in Tunisia, perché fino a quando un lembo d'Africa fosse rimasto in mano all'Asse, uno sbarco in Italia o nelle isole sarebbe stato improbabile. Per questa ragione, occorreva fare tutto il possibile per tenere Tunisi; le settimane e persino i giorni avevano importanza, e "sacrificare la flotta per questo compito sarebbe di maggior beneficio che salvarla per compiti futuri", dato che in caso di invasione delle isole maggiori la superiorità nemica era tale che anche l'intervento delle forze navali italiane al completo non avrebbe potuto impedire gli sbarchi. (Su questo, in effetti, non aveva torto: fintanto che truppe dell'Asse resistevano in Tunisia gli Alleati non avrebbero tentato un'invasione dell'Italia, dunque sotto questo punto di vista ogni giorno di resistenza in più in terra africana era un giorno "guadagnato", ritardando l'attacco contro la Penisola). In ogni caso, la decisione sul mantenimento della posizione in Tunisia era di competenza del Comando Supremo, e la Marina non poteva che allinearsi alle sue decisioni ("non servirà che la Marina ritiri improvvisamente il suo supporto mentre le altre branche delle forze armate stanno combattendo disperatamente per resistere. L'obbligo verso le truppe che combattono a terra rende imperativo che tutte le forze navali siano schierate in loro supporto. L'alternativa in questo caso è di tenere Tunisi, il che equivale al totale impegno delle risorse della Marina, o di lasciare che il corpo corazzato [in Tunisia] si arrenda"). Concluse di essere dell'opinione che "nonostante le crescenti difficoltà riferite, la continuazione dei rifornimenti verso la Tunisia dev'essere attuata con tutti i mezzi disponibili, anche l'impiego delle navi da guerra per i trasporti".

Ulteriori discussioni continuarono anche nei giorni successivi; Kesselring sollecitò il capo di Stato Maggiore generale italiano, generale Vittorio Ambrosio, affinché si continuasse ad utilizzare i cacciatorpediniere per i trasporti verso la Tunisia, ma Ambrosio rifiutò, facendo notare che anche gli ammiragli tedeschi non erano più favorevoli all'impiego dei cacciatorpediniere per questo compito. Il 2 maggio il capo di Stato Maggiore della Kriegsmarine, infastidito dai suoi sottoposti che lasciavano "solo" Kesselring allineandosi alle posizioni italiane, inviò la seguente comunicazione al Comando della Marna tedesca in Italia: "L'ordine emanato dal Führer esige il mantenimento del traffico di rifornimenti verso Tunisi con tutti i mezzi disponibili. Considerazioni riguardo alla preservazione di forze navali per altri scopi sono, pertanto, fuori luogo. Sono dell'opinione che tutti i mezzi della guerra navale dovrebbero essere impiegati in supporto del traffico tunisino, indipendentemente da qualsiasi attacco contro l'Italia o le isole maggiori che ci si potrebbe attendere in seguito". Il giorno seguente, un altro telegramma venne inviato dallo stesso organo al generale Ambrosio ed all'ammiraglio Arturo Riccardi, capo di Stato Maggiore della Regia Marina: "Ho chiamato il viceammiraglio Ruge a Berlino per un rapporto il 1° e 2 maggio. Ha riferito sulla questione dei rifornimenti per la Tunisia e sulle grandi difficoltà dei trasporti via mare. Considero che l'urgente necessità di tenere Tunisi, e, pertanto, l'afflusso di rifornimenti nonostante la superiorità locale del nemico in mare e soprattutto in aria, richieda l'uso senza restrizioni di tutte le unità navali, a prescindere da operazioni future. Pertanto, non solo ritengo che l'impiego di incrociatori e torpediniere italiane sia necessario per compiti di trasporto, ma anche quello di cacciatorpediniere. Anche il più piccolo quantitativo di rifornimenti che raggiungerà l'Africa è della massima importanza per le truppe che combattono in Tunisia". Riccardi ed Ambrosio risposero che la Marina italiana aveva sostenuto fino a quel momento grandissimi sacrifici, e che la parte superstite della flotta sarebbe stata necessaria per contrastare un attacco contro le isole e contro l'Italia continentale;

la decisione definitiva sull'impiego delle forze navali per il mantenimento di Tunisi era demandata a Mussolini. L'ammiraglio Ruge, dietro pressione dei suoi superiori di Berlino, tentò di convincere Riccardi ad impiegare anche gli incrociatori per il trasporto di rifornimenti in Tunisia, ma senza successo. Il 6 maggio l'ammiraglio Riccardi scrisse una lettera personale al suo omologo tedesco, grande ammiraglio Karl Dönitz, nella quale sottolineava i tremendi sacrifici sostenuti dalla Marina mercantile e militare italiana per rifornire le truppe operanti in Africa, ed evidenziava come la superiorità nemica sul mare, ma soprattutto nell'aria, avesse vanificato tutti gli sforzi. L'Italia ora fronteggiava nuove minacce per le quali era necessario che la Marina mantenesse almeno un minimo di capacità difensiva sul mare; non si poteva pertanto esporre i pochi incrociatori ed unità sottili rimaste a distruzione certa. Lo stesso giorno il generale Ambrosio inviò a Dönitz un telegramma di simile tenore: "L'ammiraglio Riccardi ha già risposto al telegramma che le aveva inviato il 3 maggio, e che è lo stesso inviato a me; sono d'accordo con tutto ciò che ha dichiarato l'ammiraglio Riccardi, vorrei aggiungere che il Comando Supremo delle Forze Armate Italiane non può ignorare la possibilità di future operazioni offensive mirate direttamente contro l'Italia nel considerare l'impiego di tutte le armi disponibili". L'8 maggio, Dönitz rispose a Riccardi con il seguente telegramma: "Signore, la ringrazio per la sua lettera del 6 maggio (…) Desidero esprimere il mio apprezzamento e la mia risposta come segue: 1) La Marina tedesca è pienamente al corrente dell'importante impiego, l'eroica lotta, e le pesanti perdite della Regia Marina Italiana nella battaglia per il Nordafrica [che è] strategicamente così importante. Confido che la storia registrerà questa battaglia nella sua piena grandezza. È stato nel pieno apprezzamento della difficoltà di tale compito che vi avevo al tempo richiesto di permettere la partecipazione della Marina tedesca nella battaglia per il Nord Africa in fresca e determinata cooperazione. 2. La questione di quanto a lungo le nostre truppe in Nordafrica possano continuare a resistere al nemico dipenda da quantià relativamente ridotte di rifornimenti. La loro perseveranza, tuttavia, è della massima importanza strategica, perché sopra ogni cosa essa turberà i piani futuri del nemico. D'altra parte, le forze navali a disposizione delle forze dell'Asse non potrebbero impedire sbarchi in altri punti per via della forza notevolmente superiore del nemico. Per contro, esse potevano, e possono ancora, giocare un ruolo decisivo nel sostegno alla testa di ponte tunisina, perché ogni successo ottenuto nei tentativi di rifornimento è estremamente più importante dell'attività di pattugliamento ed offensiva nel Mediterraneo occidentale, dove non è possibile ottenere un successo decisivo per via della superiorità del nemico; per questo motivo sono convinto anche adesso che ogni imbarcazione disponibile debba essere destinata al rifornimento della Tunisia, ed ho disposto in tal senso per le operazioni delle forze tedesche. Fintanto che ci sarà un singolo soldato delle forze dell'Asse che combatte in Nordafrica, non dobbiamo piantarlo in asso (…)". Il diario operativo della divisione operazioni dello Stato Maggiore della Kriegsmarine commentava intanto: "In questa lettera [di Riccardi, del 6 maggio] il rifiuto di impiegare le ultime unità leggere rimaste alla Marina italiana è difeso. Tutti i tentativi intrapresi dai tedeschi a questo proposito sono falliti. Il Comando tedesco ha sempre mantenuto costantemente in vista il suo obbligo di lealtà verso le truppe che combattono ad oltranza in Tunisia e soprattutto la necessità strategica di rimandare il più a lungo possibile la caduta della Tunisia, mentre l'Italia si ritrova a fronteggiare una minaccia diretta alla madrepatria, e non si aspetta più un esito favorevole della campagna tunisina". Sta di fatto che dopo il Lampo nessun cacciatorpediniere partì più per la Tunisia in missioni di trasporto. Nei giorni seguenti salparono invece per Tunisi e Biserta quattro piccoli convogli di navi mercantili, scortati da torpediniere: tre furono distrutti prima di arrivare a destinazione; il quarto raggiunse la Tunisia ma le due navi che lo componevano – motonave Belluno e torpediniera Tifone – furono gravemente danneggiate dagli attacchi aerei in porto, e non poterono più tornare in Italia. Il 7 maggio caddero Tunisi e Biserta, e sei giorni dopo le ultime forze dell'Asse in Tunisia si arrendevano, ponendo fine alla campagna africana.

Su 213 uomini imbarcati sul Lampo, 59 (secondo un'altra fonte, 60) avevano perso la vita; i 144 (o 143) sopravvissuti, tra cui il comandante Albanese e tutti gli ufficiali, vennero tratti in salvo da imbarcazioni a motore subito inviate sul posto da Kelibia. Nei due "affondamenti" del Lampo, nell'aprile del 1941 ed in quello del 1943, erano morti in tutto 201 tra sottufficiali e marinai: l'equivalente di un intero equipaggio era perito su questo cacciatorpediniere.





momo BEAM

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

EMERGENZA IN MARE
e sulle spiagge

Numero Blu

1530

GUARDIA COSTIERA



EMERGENZA IN MARE e sulle spiagge 1530 GUARDIA COSTIERA

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

CARTOGRAFIA ELETTRONICA ED ECDIS

di Davide Accettura, tratto da www.www.docsity.com

ECDIS, acronimo di Electronic Chart Display and Information System è un sistema elettronico per la gestione e la visualizzazione di informazioni cartografiche. Le sue principali funzioni sono la PIANIFICAZIONE e il CONTROLLO della navigazione. Questo sistema rientra nella più grade categoria di GIS ed è stato reso obbligatorio sulle navi dal 2012.



Molto importante è la sua capacità di interfacciarsi con gli altri sistemi di bordo che permette un quadro completo della situazione in cui si naviga.
È un sistema in grado di contenere e quindi accedere, quando è necessario, a carte elettroniche e ad altri dati di navigazione.

• ELECTRONIC NAVIGATIONAL CHARTS (ENC): è il database di tutte le informazioni rilasciate dall'Istituto Idrografico dello Stato. È un database in formato .txt

• SYSTEM ELECTRONIC NAVIGATIONAL CHART (SENC): è il database personale, su cui effettivamente lavora l'ECDIS, incorpora anche gli aggiornamenti e le annotazioni eventualmente aggiunte dall'utente

• ELECTRONIC CHART DISPLAY AND INFORMATION SYSTEM (ECDIS): è il sistema formato da dispositivi di back-up in grado di estrarre informazioni provenienti da un SENC per poter pianificare la navigazione. È un software che ti permette di visualizzare la carta elettronica e lavorarci sopra similmente ad una carta tradizionale.

Entro il 2019 tutte le navi avranno almeno un ECDIS più uno di back-up (che può consistere o nelle carte cartacee oppure un altro ECDIS). Una nave con due sistemi ECDIS viene definita FULL ECDIS.
I sistemi devono avere requisiti dettati dai performance dell'IMO.
Le dotazioni di bordo in termini di cartografia sono regolamentate dalla SOLAS, FORMATI DELLA CARTOGRAFIA DIGITALE.
Come per la cartografia tradizionale anche per le carte elettroniche il mondo è stato suddiviso in varie porzioni con i vari livelli di approfondimento. Ogni porzione viene chiamata cella, rappresentata dalla scala e dal formato.
Il formato può essere di due tipi:

• RASTER (RNC): le RASTER charts sono carte scannerizzate, facili da produrre ma pesanti in termini di byte, sono carte passive e non consentono l'uso di tante funzionalità del sistema; oltretutto non soddisfano i requisiti IMO e non possono essere utilizzate a bordo.

• VECTOR (ENC): sono molto difficili da produrre, molto costose ma molto leggere in termini di byte, queste sono carte attive, cioè "dialogano" con l'operatore che può ricavare numerose informazioni. Sono fatte come i videogiochi e sono composte da strati, ogni strato ti da un tipo di informazioni e noi possiamo selezionarlo o nasconderlo. Inoltre in termini di zoom le RNC hanno delle performance limitate.
N.B. sull'ECDIS si usano solo le ENC, le RNC si usano solo se navighiamo in zone non coperte da ENC.

COMPONENTI DI UN ECDIS
sistema ECDIS
L'ECDIS è essenzialmente una workstation, sul display mostra la carta e permette di compiervi tutte le operazioni necessarie con i dispositivi fisici. Le componenti essenziali sono:

- Database: è il contenitore dei dati con cui l'utente può interagire, ne abbiamo di due tipi (ENC E SENC). Per il trasferimento dei dati si usano semplici USB stick o SD card ecc… potrebbe essere anche collegato direttamente ad una rete internet, per facilitare ancora di più gli aggiornamenti.

Hardware: il blocco fisico, formato da computer, monitor, tastiera e mouse; come un normale PC.
- Interfaccia con sistemi di bordo: è molto importante perché permette all'ECDIS di comunicare, quindi interfacciarsi con gli altri sistemi di bordo, quali il RADAR, GNSS, AIS, gyro, autopilota, solcometro e ecoscandaglio. Molto importante quest'ultimo per l'ultima innovazione ECDIS che permette al sistema di avvisare se si è in pericolo di incaglio.
- Software: è l'insieme di applicazioni che consentono la gestione dei database e di tutti i dati di input nell'ECDIS.

Tutte le componenti devono essere "type approved" e quindi sono sottoposti a test di qualità e funzionalità.

IMPOSTAZIONI DI VISUALIZZAZIONE DELLA SCHERMATA ECDIS

La grande comodità del sistema è quella di poter mostrare solo le informazioni selezionate, scegliendo i layers (strati) da mostrare. Il display base consiste nelle minime informazioni, che l'IMO considera essenziale in ogni momento e contiene: linea di costa dell'alta marea, safety contour, scala ecc… tuttavia non sono ritenuti sufficienti per una sicura condotta della navigazione.

Standard display: è quel display che automaticamente è selezionato all'apertura di una carta. Contiene: display base, linea di riferimento degli scandagli, AToN fissi e galleggianti, punti cospicui, aree proibite.

PRINCIPALI ALLARMI ECDIS

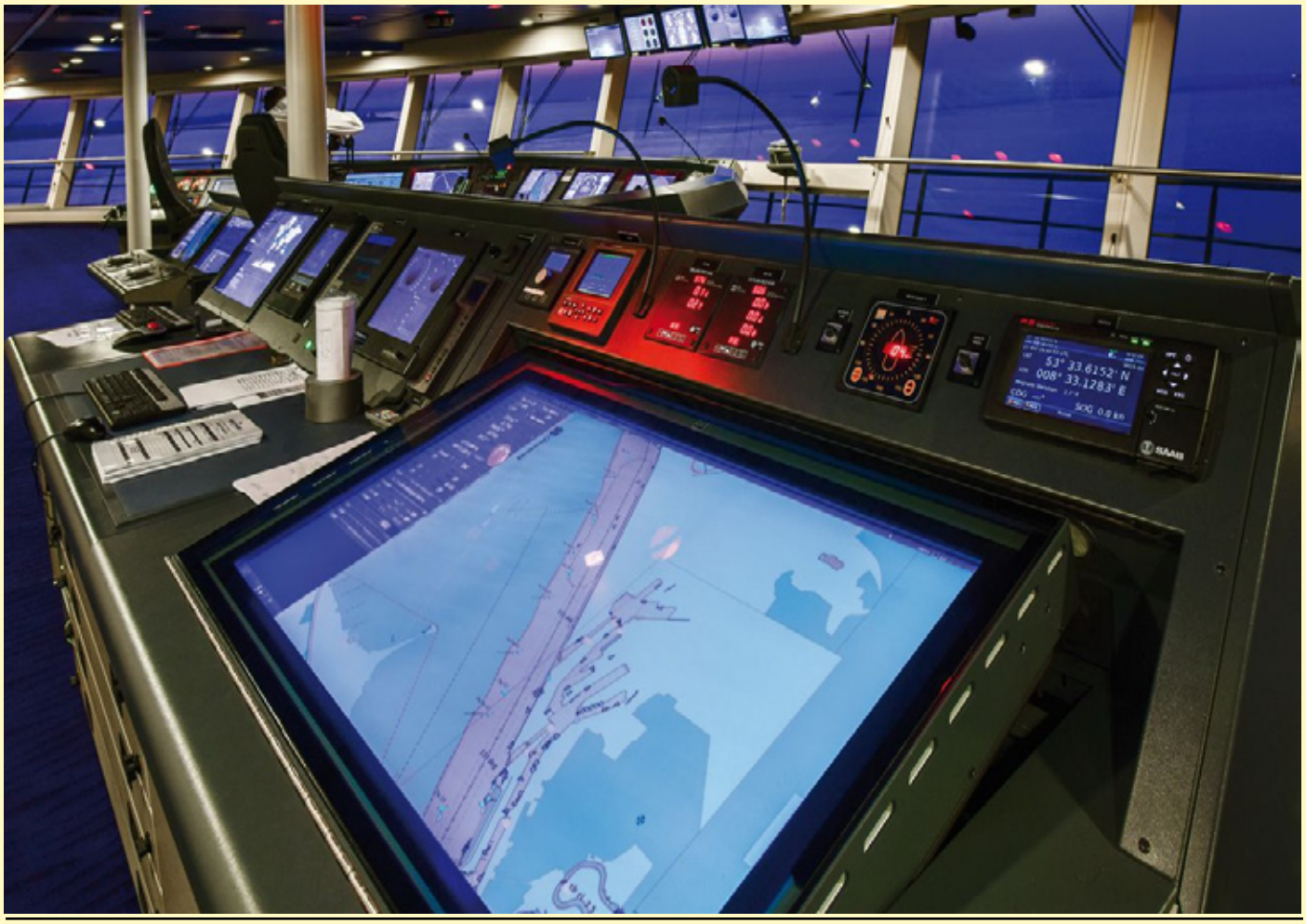
Per quanto riguarda la sicurezza della navigazione l'ECDIS agisce in modo tempestivo su ogni potenziale pericolo per la salvaguardia della spedizione e dell'equipaggio. Consente di impostare allarmi (visivi e sonori) o avvisi; la differenza principale sta nella pericolosità delle situazioni. Si distinguono in operativi e funzionali: i primi sono relativi al mondo esterno (fondale basso, nave fuori rotta ecc…); i secondi riguardano il funzionamento del sistema internamente.

I principali allarmi sono:

• Violazione Safety contours: questi allarmi si attivano nel momento stesso in cui vengano violate le misure di sicurezza, UKC in questo caso. In questo caso utilizzeremo tre parametri: -safety contour (profondità dalla WL alle acque non navigabili); -shallow contour (pescaggio + UKC di sicurezza) e deep contour (indica una profondità elevata, limiterà quelle zone dove la navigabilità è possibile ma sarà opportuno procedere con cautela).
• Avvicinamento ad aree proibite e punti critici: questi allarmi si riferiscono a quelle zone (es. militari, di pesca, di ancoraggio, TSS, zone protette ecc…) dove la navigazione è vietata o quanto meno limitata;
• Fuori rotta: è legato alla posizione, quando questa si discosta dalla rotta impostata sulla carta scatterà questo allarme;
• Utilizzo scala adeguata;
• Fonte dei dati;
• Funzionamento del sistema.

AGGIORNAMENTO DEL DATABASE ENC

Per poter avere un sistema sempre aggiornato e quindi, una navigazione in sicurezza, gli aggiornamenti delle celle che la nave adotta per la sua navigazione arrivano via mail oppure tramite CD e USB stick.

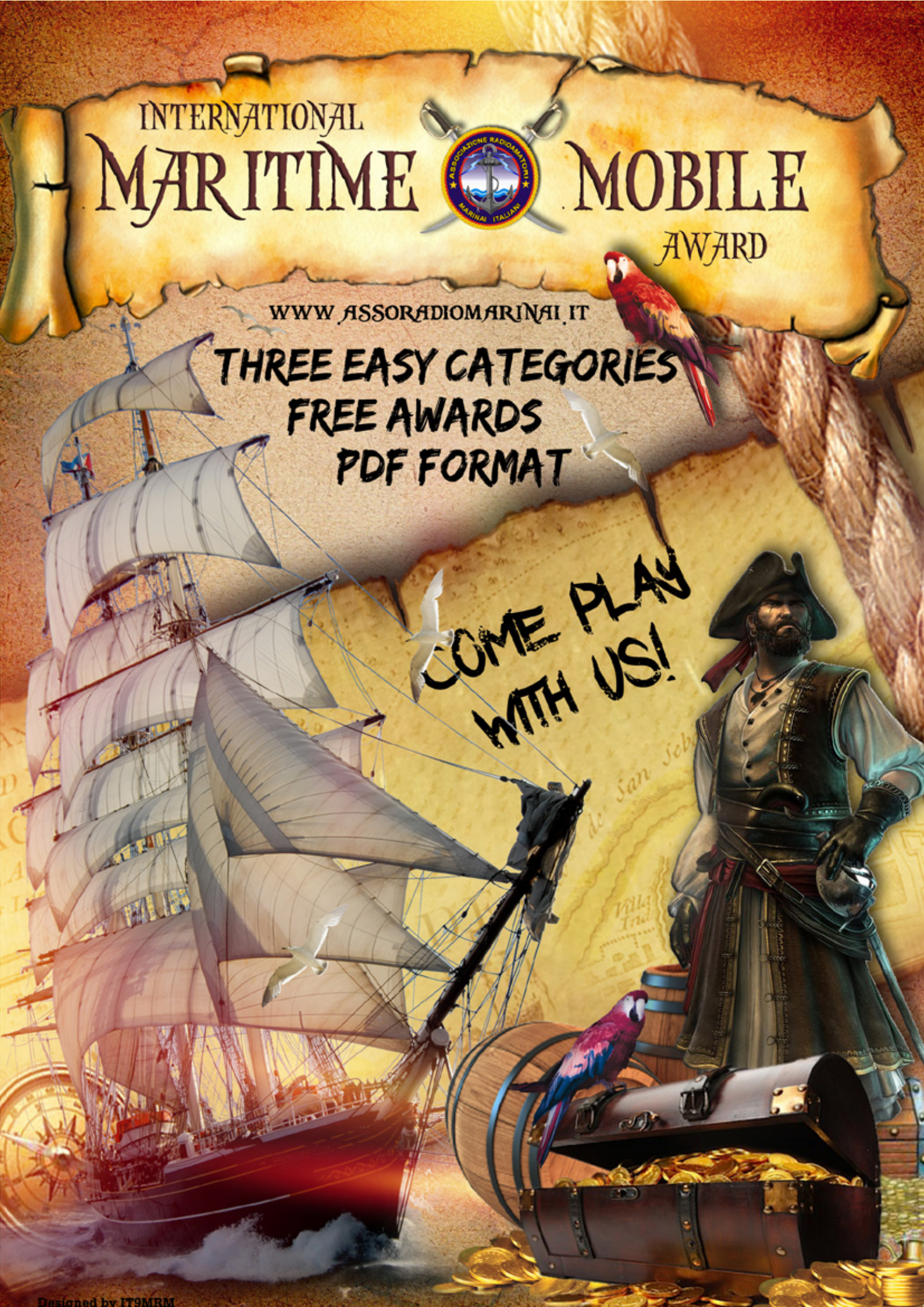


INTERNATIONAL MARITIME MOBILE AWARD

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

THREE EASY CATEGORIES
FREE AWARDS
PDF FORMAT

COME PLAY WITH US!



Designed by IT9MRM

INTERNATIONAL

WARSHIPS AWARD

EIGHT CLASSES
FREE AWARDS



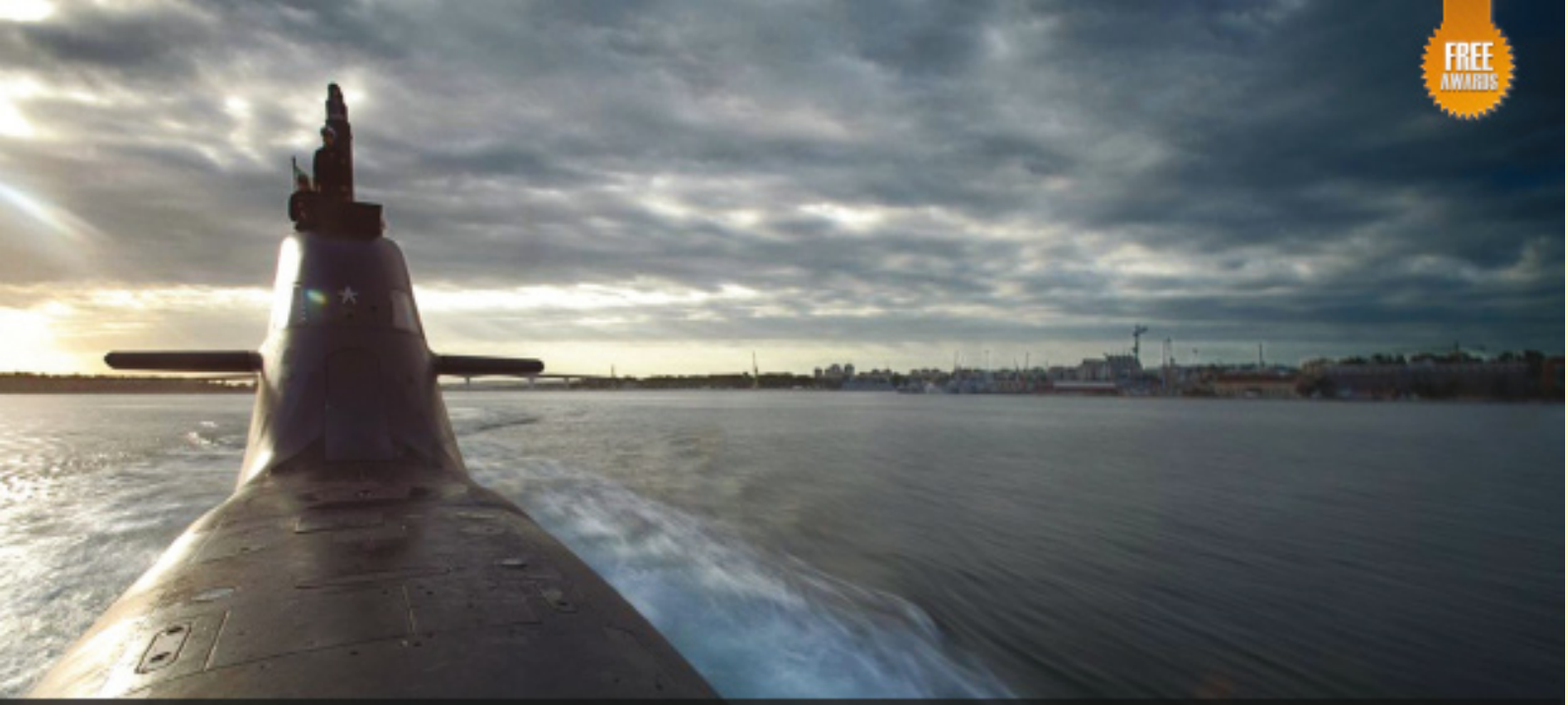
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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.

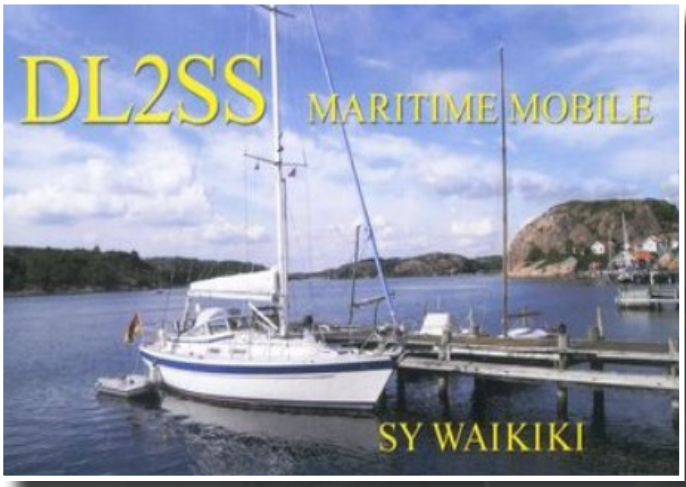




QSL NAVALI

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.



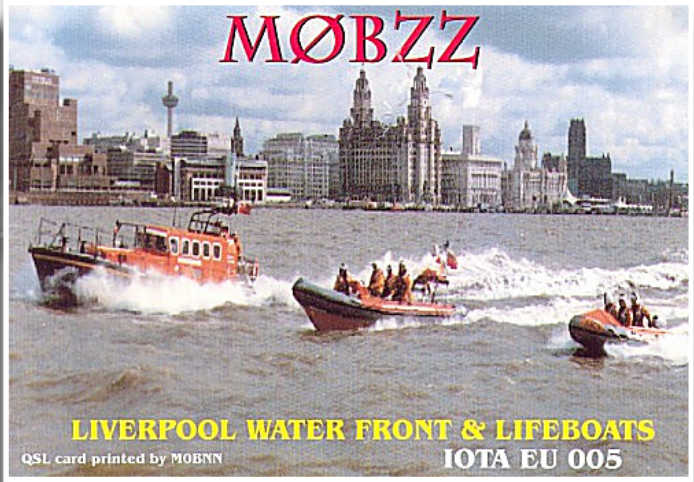

DL2SS
MARITIME MOBILE
SY WAIKIKI

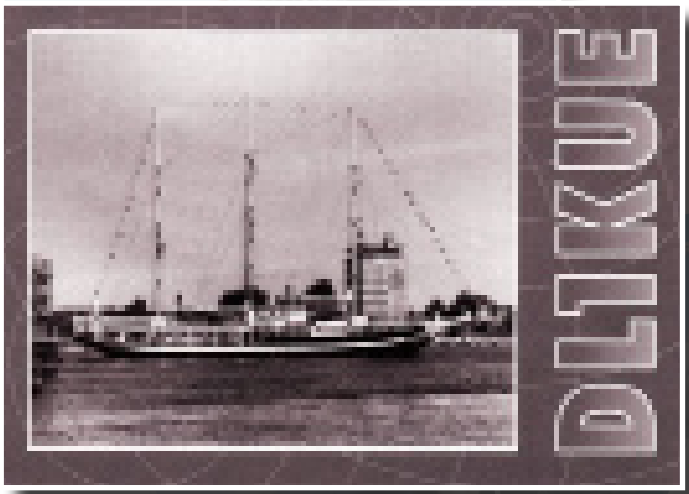

DL4XL

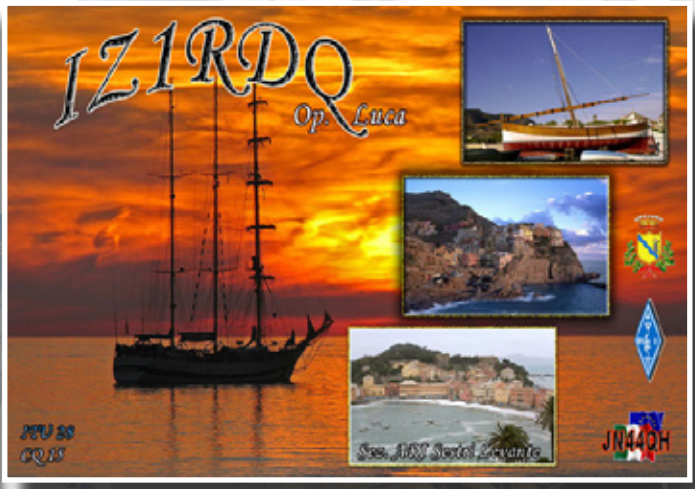

G3PZP


DXCC WAS WAZ WPX WAC WAVKCA
USA-CA DLD DTA AAA WAJA JCC
JH8MFS
JCC #0104
Koji Endo (ex JH2ISX, Radio Officer)
372-22, Kikyo-cho, Hakodate City, Hokkaido 041 Japan


LU8AEU
FRAGATA ARA LIBERTAD
ARMADA ARGENTINA
"XVI VIAJE DE INSTRUCCION"
200 AÑOS
BICENTENARIO
ARGENTINO


MØBZZ
LIVERPOOL WATER FRONT & LIFEBOATS
QSL card printed by MØBNN
IOTA EU 005


DL1KUE


IZ1RDQ
Op. Luca
JN44QH


KALININGRAD
UA2FB


TCDINATA


VEØNA
H.M.C.S. RESTIGOUCHE AMATEUR RADIO CLUB
C/O F.M.O. HALIFAX, N.S., CANADA
257


UDOLAR/MM/QRP
Nikolay Potapenko
sailboat DANCING QUEEN
QTH: somewhere at Japan sea

FOTO STORICHE

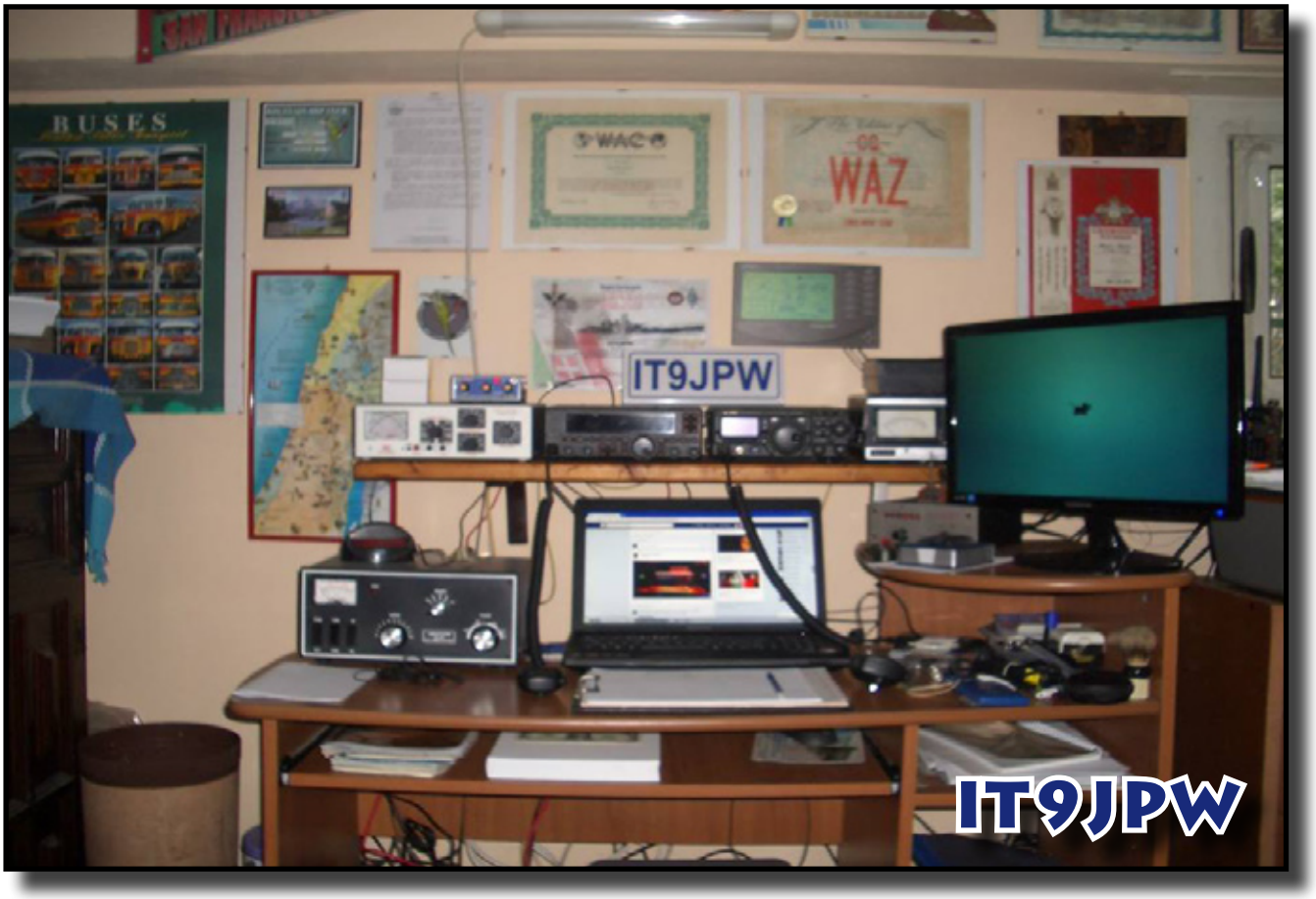


Nave Posareti ALICUDI (1954 - 1991)



Cacciatorpediniere AUDACE (1971 - 2006)

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 :

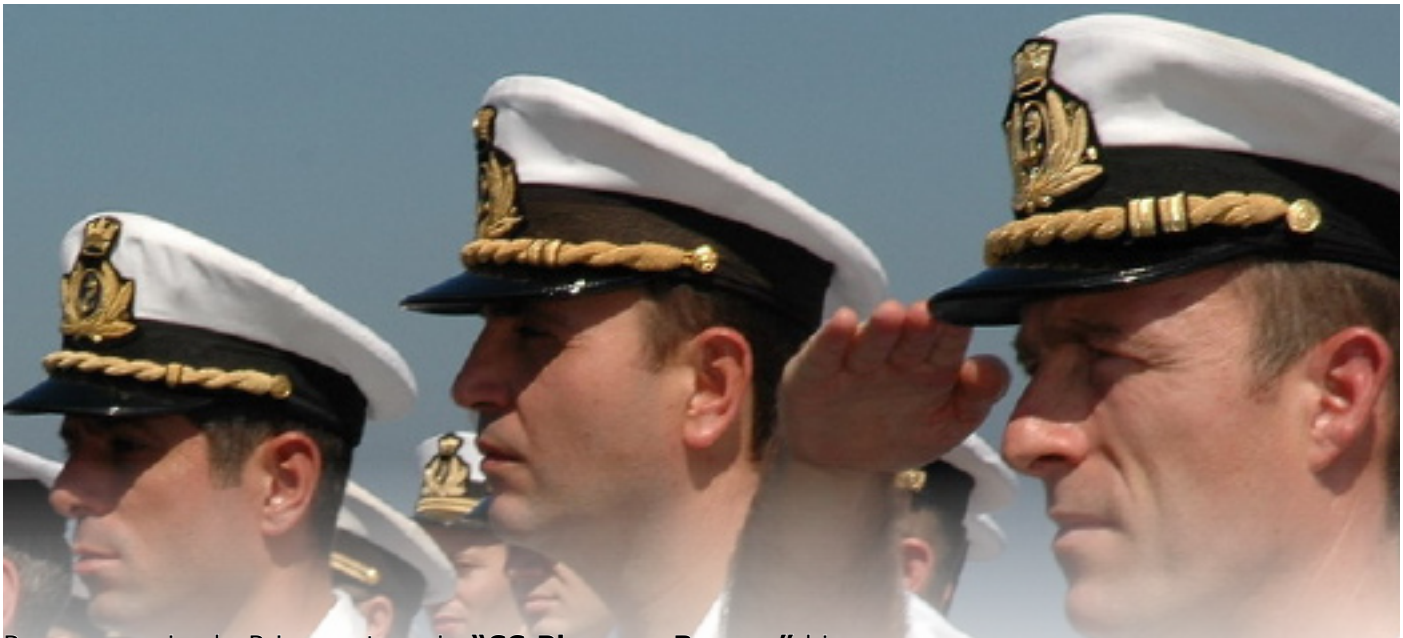
IT9MRM
Alberto Mattei
Via E. Millo, 20
96011 Augusta (SR)
- Italy -
email: it9mrm@gmail.com

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
23-29 Settembre	II8MI - Special Call “Marinai Italiani” - XX Raduno A.N.M.I.
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 MF



IL DIPLOMA DELLA

REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE



L'A.R.M.I. PRESENTA

1939-1944 LE EROICHE NAVI DELLA REGIA MARINA

PERMANENT AWARDS

LE NAVI DELLA REGIA MARINA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

www.assoradiomarinai.it

AWARD REGIA MARINA - NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager

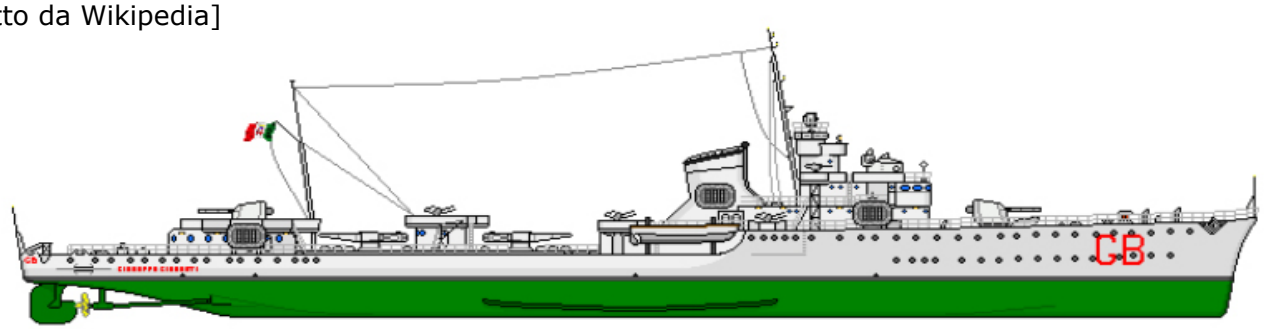


Un pò di storia

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

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

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



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

R E G O L A M E N T O

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

DATA DI INIZIO
01.01.2019

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

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

PUNTI
Ogni stazione accreditata vale 1 punto

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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








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

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

R E G O L A M E N T O

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



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





STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

	IZ6OYT - IK5AIO 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 - IZ0ARL		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

QUANDO NEGLI ANNI 80' LA MARINA MILITARE ITALIANA RIUSCI' A FARE L'IMPOSSIBILE

di Nicolò Zuliani (tratto da /www.termometropolitico.it)

Questa è Storia, non opinioni. Ho raccontato e raccolto testimonianze di fatti accaduti quarant'anni fa di cui oggi ricorre l'anniversario. Chiunque desideri fare parallelismi o "interpretarlo" lo fa di sua iniziativa, non mia.



30 aprile 1975

Saigon cade, e assieme a lei tutto il Vietnam del sud. I comunisti si scatenano in un vortice di vendette verso militari e civili, instaurando un regime totalitario. Al loro arrivo un milione di persone viene prelevato per essere "rieducato"; sono sacerdoti, bonzi, religiosi, politici regionali, intellettuali, artisti, scrittori, studenti. A ogni angolo di strada spuntano "tribunali del popolo" in cui gli accusati non hanno diritto alla difesa, e a cui seguono esecuzioni sommarie.

A migliaia vengono tolte case, beni, proprietà e vengono gettati nelle paludi, dette "Nuove Zone Economiche", dove avrebbero dovuto creare fattorie e coltivazioni dal nulla. In realtà, li mandano a morire di fame. L'intero Vietnam del sud diventa un grande gulag, dove accadono orrori simili a quelli della Kolyma di Stalin.

Nel 1979, la popolazione cerca di scappare.

Non possono farlo via terra, perché i paesi confinanti li respingono; l'unica opzione per intere famiglie consiste nel prendere barconi improvvisati e gettarsi in mare, lontano dai fucili e dai tribunali del popolo. Le immagini di questi disperati fanno il giro del mondo e dividono l'opinione pubblica mondiale, ancora divisa per ideologie pre-muro di Berlino. Il comunismo non può essere contestato né fare errori, sono "menzogne raccontate dai media che ingigantiscono la faccenda per strumentalizzarla".

Mentre l'occidente blatera, i rifugiati sui barconi scoprono di non poter sbarcare da nessuna parte. Vengono ribattezzati "boat people", disperati con a disposizione due cucchiai d'acqua e due di riso secco al giorno che raccolgono l'acqua piovana coi teli di plastica e sono in balia di tempeste e crudeltà. Il governo della Malesia li rimorchia a terra per spennarli di tutti i loro averi, poi li rimette sulle barche dicendogli che stanno arrivando degli aiuti e li rimorchia in alto mare, dove taglia le funi e li abbandona a morire.



A volte le tempeste tropicali li affondano, altre volte pescatori armati saltano a bordo e uccidono e stuprano finché sono stanchi, poi li abbandonano lì. A bordo c'è così tanta puzza da far svenire, e la fame è tale che ci sono episodi di cannibalismo. Navi occidentali si affiancano e gettano qualcosa da mangiare per fotografarli, poi se ne vanno.

Intanto, l'Italia è un mondo diverso

Sono anni difficilissimi tra inflazione alle stelle, bombe e attentati, ma il neonato benessere è ancora troppo recente per far dimenticare agli italiani il loro passato di povertà, ruralità ed emigrazione. Quando le immagini dei boat people vengono rese pubbliche da Tiziano Terzani il 15 giugno 1979, invece di aggiungersi al dibattito globale di opinionisti e intellettuali impegnati a decidere se salvare dei profughi di un regime comunista sia un messaggio capitalista o no, Pertini capisce che ogni minuto conta, chiama Andreotti e dà ordine di recuperarli e portarli in Italia. Andreotti è presidente del Consiglio, ma è stato prima ministro della difesa. Quella che riceve è una richiesta folle, perché l'Italia non ha mai fatto missioni simili né per obiettivo né per distanza.





Ora però il ministro della difesa è Ruffini, e dice che in teoria è fattibile. Insieme scelgono come braccio destro Giuseppe Zaberletti, uno che aveva già dimostrato un'estrema capacità organizzativa in situazioni di crisi, e si mettono a studiare il da farsi. Non sanno quanti sono, né in che zona precisa; sono fotografie sfocate in mezzo al nulla.

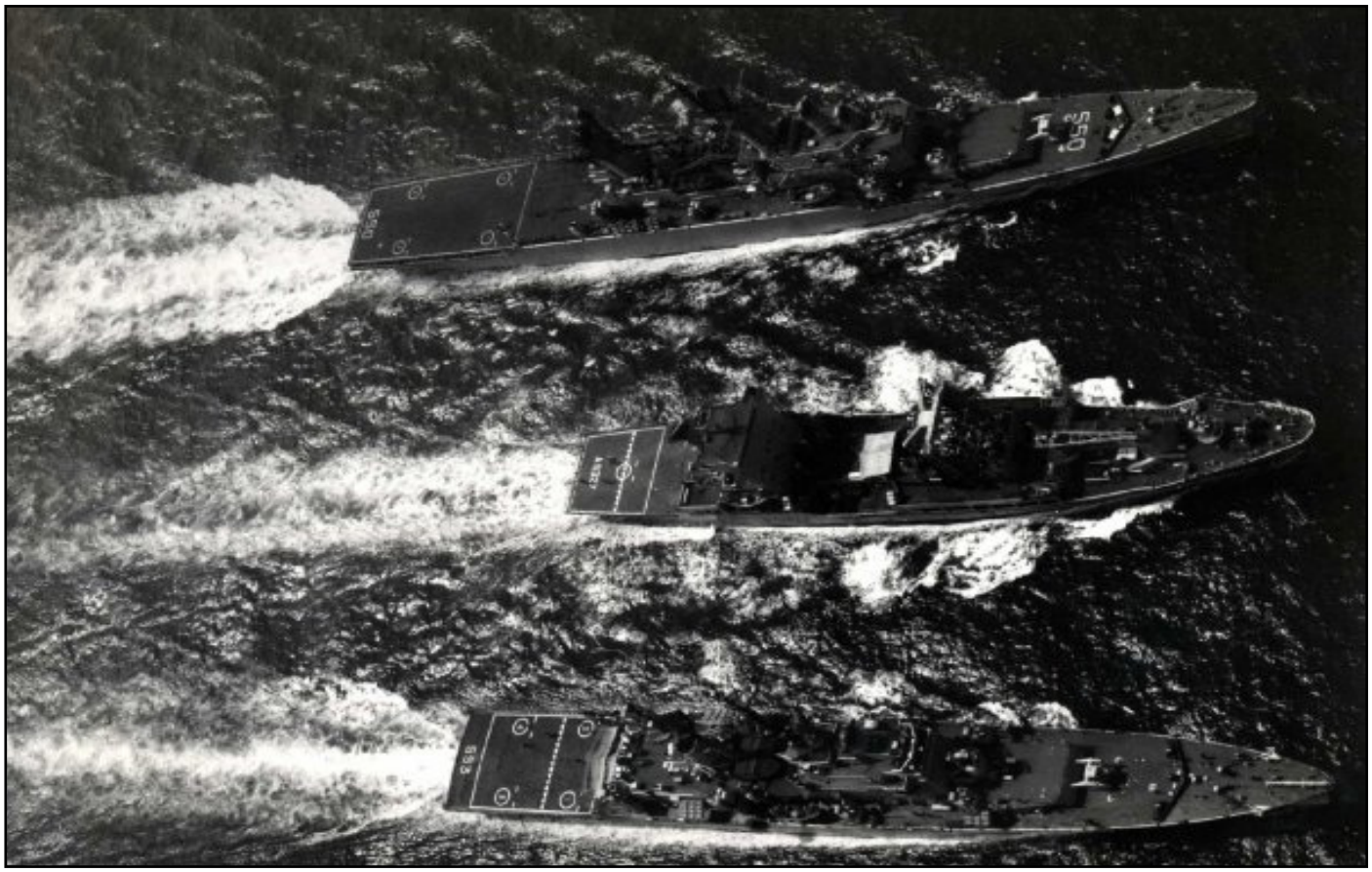
Se il primo problema è il dove, subito dopo vengono tempo e lingua.
Il mondo del 1979 non parla inglese, figurarsi il vietnamita. Anche gli interpreti scarseggiano e non c'è tempo di trovarli, però c'è la Chiesa. Andreotti domanda al Vaticano se ha a immediata disposizione preti vietnamiti e gli arrivano padre Domenico Vu-Van-Thien e padre Filippo Tran-Van-Hoai. Per un terzo interprete, i Carabinieri piombano all'università di Trieste, scorrono i registri e reclutano sul posto uno studente, Domenico Nguyen-Hun-Phuoc. A quel punto, Ruffini può alzare il telefono.



Tolone, Francia
27 giugno 1979

L'incrociatore Vittorio Veneto dell'ottavo gruppo navale è alla fonda a Tolone, in Francia, dopo aver finito la stagione. L'equipaggio di 500 uomini non vede l'ora di sbarcare per abbracciare le proprie famiglie, quando nelle mani del comandante Franco Mariotti arriva un cablogramma urgentissimo dall'ammiraglio di Divisione Sergio Agostinelli, a bordo dell'Andrea Doria. Ordina di tenere a bordo solo il personale addetto alle armi, poi di riadattare l'assetto della nave e salpare alla volta di La Spezia per riunirsi all'Andrea Doria per una missione di recupero. Quando capiscono di cosa si tratta, gli equipaggi si esaltano.
Mariotti lascia a terra 350 uomini, che invece chiedono di restare a bordo per aiutare. Predispone 300 posti letto per donne e bambini su letti a castello nell'hangar a poppa, e 120 posti per gli uomini a prua. L'alloggio sottufficiali diventa un'estensione dell'infermeria, e sotto il ponte di volo viene adibita la zona d'aria. Servono almeno dieci bagni in più, ma ce la fa. Impiega cinque giorni a cambiare l'assetto, e solo al quarto giorno, prima di partire, ordina agli uomini di scendere a salutare le famiglie.
Arrivano a La Spezia il 4 luglio, dove vengono caricati e istruiti medici, infermieri, interpreti, medicinali e vestiti.
Il giorno dopo salpano alle 10 diretti verso il sud di Creta, dove si riuniscono con la nave logistica Stromboli, comandata dall'ammiraglio Sergio Agostinelli; in totale ci sono 450 posti letto sulla Vittorio Veneto, 270 sulla Doria e 112 sulla Stromboli.





È un viaggio orrendo, nella stagione peggiore. Oltre al caldo mostruoso del mar Rosso, i monsoni dell'oceano Indiano portano il vento a forza 7. Onde lunghe e gigantesche che mettono a dura prova i 73,000 cavalli vapore degli incrociatori. Dopo 10 giorni di navigazione ininterrotta, il 18 luglio ormeggiano a Singapore e caricano le provviste supplementari, così da dare il tempo all'intelligence di fare "ricognizione informativa" e di improntare un piano.

In quattro giorni parlano con l'ambasciatore della Malesia, con l'addetto della marina militare inglese, i portavoce di World Vision International e definiscono le zone da pattugliare. Le direttrici di fuga sono cinque: due verso Thailandia e Hong Kong, di scarso interesse perché passano per acque territoriali. Le altre tre sono di preminente interesse, cioè dall'estremo sud del Vietnam verso la Thailandia (costa occidentale del golfo del Siam), verso Malesia e isole Anambas dell'Indonesia. Le ultime due sono le più probabili perché sono vicine alla piattaforma petrolifera della Esso, che per chi mastica poco il mare è l'unico polo di attrazione.





Diventa la zona operazioni.

Ma devono fare 12,000 chilometri senza scalo.

La navigazione più lunga mai fatta dalla Marina militare italiana.

Alle 10 del 25 luglio salpano alla volta del mar cinese meridionale e golfo del Siam. Durante la notte, va e viene un eco radar. Il giorno dopo il mare è a forza 4 (esempio), e il ponte viene spazzato da raffiche di vento e acqua. Alle 8.15, con un coraggio notevole, l'Agusta Bell 212 si alza in volo per investigare le coordinate e localizza la prima barca alla deriva. È un catorcio di 25 metri carico fino all'inverosimile che sta colando a picco davanti alla piattaforma della Esso.

L'Andrea Doria dà l'avanti tutta e arriva a prenderli alle 9.20, carica su un gommone interprete, medici, scorta e glielo manda incontro in mezzo alla burrasca che monta, raccomandandosi di rispettare norme di prevenzione e contagio. Il gommone si affianca e gli interpreti recitano un testo che hanno imparato a memoria.

«Le navi vicine a voi sono della Marina Militare Italiana e sono venute per aiutarvi. Se volete potete imbarcarvi sulle navi italiane come rifugiati politici ed essere trasportati in Italia. Attenzione, le navi ci porteranno in Italia, ma non possono portarvi in altre nazioni e non possono rimorchiare le vostre barche. Se non volete imbarcarvi sulle navi italiane potete ricevere subito cibo, acqua e assistenza medica. Dite cosa volete e di cosa avete bisogno»







Un'onda allontana il gommone, e una donna vietnamita, convinta che gli italiani li stiano abbandonando come tutti, gli lancia il proprio figlio a bordo. I marinai erano italiani del 1979, un mondo in cui non esistevano i social e queste scene non erano già state raccontate. A quella vista, impazziscono. Tutte le procedure per evitare contagi vengono infrante, e dallo scafo tirano fuori 66 uomini, 39 donne e 23 bambini.

Teodoro Porcelli, all'epoca marinaio di vent'anni, è sul barcarizzo di dritta quando riconsegna il figlio alla madre. Lei per tutta risposta gli accarezza i capelli e si mette a piangere, poi portano insieme il bambino dal dottore.





Un'onda allontana il gommone, e una donna vietnamita, convinta che gli italiani li stiano abbandonando come tutti, gli lancia il proprio figlio a bordo. I marinai erano italiani del 1979, un mondo in cui non esistevano i social e queste scene non erano già state raccontate. A quella vista, impazziscono. Tutte le procedure per evitare contagi vengono infrante, e dallo scafo tirano fuori 66 uomini, 39 donne e 23 bambini.

Teodoro Porcelli, all'epoca marinaio di vent'anni, è sul barcarizzo di dritta quando riconsegna il figlio alla madre. Lei per tutta risposta gli accarezza i capelli e si mette a piangere, poi portano insieme il bambino dal dottore.

Sono i primi di tanti altri che arriveranno nei giorni successivi.

A bordo degli incrociatori, gli uomini sgobbano come animali. Infermerie, lavanderie, forni e cucine lavorano senza sosta, coi panettieri che danno il turno e i cuochi che devono allestire 1000 pasti al giorno, di cui una doppia razione per i macchinisti che sono ridotti a pelle e ossa per a far andare le quattro caldaie Ansaldo-Foster Wheeler contro le onde, il tutto con temperature tropicali e navi tutt'altro che adatte.

Medici e marinai devono stare attenti a 125 bambini che una volta nutriti corrono dovunque, ma ovviamente prediligono il ponte di volo.

Il 31 luglio a bordo dell'Andrea Doria nasce un bambino che la madre battezza col nome di Andrea. Marsicano lo avvolge con un vestitino di seta che doveva regalare a sua figlia. I vietnamiti più in salute vogliono essere d'aiuto e fare qualcosa, così vengono messi a fare i lavori del mozzo secondo il vecchio e famosissimo proverbio della Marina.

Il 1 agosto a bordo delle navi non c'è più spazio fisico; hanno navigato per 2640 miglia, esplorato 250,000 kmq di oceano e salvato 907 anime. L'ammiraglio dà ordine di tornare a casa, e il 21 agosto 1979 i tre incrociatori entrano in bacino San Marco.

Ad accoglierli c'è un oceano di gente, oltre a chi ha pianificato l'operazione fin dall'inizio: Andreotti, Ruffini, Zamberletti e Cossiga, che in seguito alla crisi di governo ha sostituito Andreotti.

A bordo ci sono malattie anche tropicali e uomini malmessi, così a qualcuno viene in mente che Venezia, riguardo a importazioni di merci e uomini, qualcosina ne sa. Così, proprio come faceva la Serenissima novecento anni prima, i vietnamiti vengono messi in quarantena nel Lazzaretto vecchio e in quello nuovo. Quelli che non ci stanno vengono spediti in Friuli.











Sono entrati così in simbiosi con l'equipaggio che a parte pianti, abbracci, baci e giuramenti, alcuni si rifiutano di scendere dalla nave chiedendo se possono arruolarsi. Alla fine ci sarà uno scambio di dichiarazioni tra vietnamiti ed equipaggio:

«Ammiraglio, comandante, ufficiali, sottufficiali e marinai; grazie per averci salvati! Grazie a tutti coloro che con spirito cristiano si sono sacrificati per noi notte e giorno. Voi italiani avete un cuore molto buono; nessuno ci ha mai trattato così bene. Eravamo morti e per la vostra bontà siamo tornati a vivere. Questa mattina quando dal ponte di volo guardavamo le coste italiane una dolce brezza ci ha accarezzato il viso in segno di saluto e riempito di gioia il nostro cuore. Siete diversi dagli altri popoli; per voi esiste un prossimo che soffre e per questa causa vi siete sacrificati. Grazie.»

L'ammiraglio risponde da parac… da italiano:

«Noi siamo dei militari; ci è stata affidata una missione e abbiamo cercato di eseguirla nel modo migliore. Siamo felici d'aver salvato voi e così tanti bambini e di portarvi nel nostro paese. L'Italia è una bella terra anche se gli italiani, a volte, hanno uno spirito irrequieto. Marco Polo andò con pochi uomini alla scoperta dell'Asia; voi venite in tanti nel nostro piccolo mondo. Sappiate conservare la libertà che avete ricevuto.»





Il popolo italiano si mobilita in massa; vengono raccolti 26.500.000 di lire tramite raccolta di abiti usati e altrettanto arriva tramite donazioni private. Arrivano offerte di lavoro e di abitazione, una famiglia si offre di costruire una casa alle famiglie, una ditta si offre di arredarla. Una scolaresca raccoglie i soldi per comprare un motorino e una macchina da cucire, i dipendenti della Banca Antoniana si tassano lo stipendio fino all'agosto del 1980, versando ogni mese i loro risparmi nel conto corrente della Caritas. I commercianti padovani inviano generi alimentari, molti ospitano i rifugiati nelle loro case ad Arsego, San Giorgio delle Pertiche, Fratte e Zugliano.

Ruffini, ricordando la storia, dirà che "*potevo considerarmi soddisfatto della mia intera esperienza politica per il solo fatto di aver potuto contribuire alla salvezza di quei fratelli asiatici*". I vietnamiti si integrano alla perfezione, diventano italiani o disperdendosi per l'Italia arrivando oggi alla terza generazione. Parecchi marinai prenderanno la medaglia di bronzo.

Quarant'anni dopo, i marinai e i profughi hanno aperto un gruppo Facebook per ritrovarsi. State attenti ad aprirlo se avete la lacrima facile.









GLOSSARIO DEI TERMINI MARINARESCHI

tratto da ammiraglia88.it



C

CAIACCO
Imbarcazione eschimese, per una sola persona, fatta di pelle di foca.

CAICCO
Imbarcazione del Bosforo.

CALA
Locale situato nelle parti interne e basse di una nave. E' destinato a deposito di materiali e di attrezzi. Si distingue dal gavone per dimensioni, destinazione e collocazione. La cala è anche una piccola insenatura ove può trovare ridosso il naviglio minore.

CALMA
Assenza di venti e, di conseguenza, tranquillità del mare. Calma può essere solo indicativo di assenza dei venti, al contrario di bonaccia che si riferisce sempre al mare. Calma piatta si ha con la perfetta immobilità dell'atmosfera e del mare.

CARACCA
Grande nave da carico e da guerra con due o tre alberi, due castelli (a prua ed a poppa) e qualche cannone. Veniva usata dai portoghesi e dai genovesi, e soprattutto inizialmente nei viaggi verso le Indie. Venne poi usata anche per i viaggi in Brasile dopo le scoperte di Cristoforo Colombo. La Santa Maria in realtà non era una caravella, ma una caracca, mentre la Nina e la Pinta erano caravelle.

CARAVELLA
Si trattava di un veliero leggero e veloce, con tre o quattro alberi e con castelli a prora ed a poppa. Veniva usato nei secoli XV e XVI dagli spagnoli e dai portoghesi per la guerra e per i traffici. La Nina e la Pinta, usate da Cristoforo Colombo erano due caravelle, mentre la Santa Maria era una caracca.

CARBONERA
Nome dato alla vela di straglio di gabbia perché spesso annerita dal fumo delle cucine. In genere sono poste in coperta sotto appunto alla vela di straglio di gabbia.

CARENA
Parte inferiore e sommersa della nave. E' l'opera viva della nave. Far carena, o meglio fare "carenaggio", significa invece pulire e proteggere questa parte con pitture, una volta con la pece, oppure rinnovando il manto di rame.

CARENARE
Mettere fuori dall'acqua la carena di una nave per pulirla dalle incrostazioni e vegetazioni, calatafarla o ripararla.

CARICABASSO
Si tratta di un paranco, usato nella nautica, per tirare abbasso una vela.

CARTA NAUTICA
Carta ad uso dei naviganti. Su di essa sono rappresentate, con speciali sistemi di proiezione, una determinata zona di mare e le coste adiacenti.

CASSERO
Parte del ponte di coperta, in genere rialzata, situata tra l'albero di maestra e la poppa.

CASTAGNA
Si tratta di un puntello che ha lo scopo di evitare l'inversione del movimento di un argano.

CASTELLO
Parte rialzata del ponte di coperta, posta all'estremità prodiera e che raggiunge il trinchetto.

CAVIGLIA
Cavicchio mobile posizionato in un foro della pazienza (apparato posto ai piedi di ogni albero). Vi vengono fissate drizze, scotte e cime di manovra. Si chiama caviglia anche ogni impugnatura disposta sul timone per manovrarlo. Il comando una o due caviglie di timone a dritta o a sinistra, all'orza o alla puggia, sta a significare di far girare la ruota del timone di una o due caviglie nel senso indicato.

CAVIGLIERA
Si chiama così il banco che sostiene le caviglie. Sulle navi a vele quadre la cavigliera è presente ai piedi degli alberi, sulle coffe e presso le impavesate. Generalmente è però chiamato pazienza.

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



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.