ASSOCIAZIONE IQOMQ RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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

bollettino dei marinai

Bollettino tecnico ad uso gratuito per i soci

249/2021

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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

BOLLETTINO DEI MARINAI

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

Associazione Radioamatori Marinai Italiani

editor: Alberto Mattei, IT9MRM

e-mail: it9mrm@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	Italian Navy Contest (CW - SSB - FT8)
9	Configurazione del software per FT8
14	Il triste epilogo finale di una nave
19	Con la pelle appesa ad un chiodo - Incrociatore Zara - Parte Terza
36	II0OGB - Giovanni Barbini - Centenario arruolamento
39	Device attivi - Prima parte
43	Cosa sono i pennant number?
47	Nuova ID Card ARMI
48	QSL Navali
51	Foto storiche - Dragamine Betulla - Cacciatorpediniere San Giorgio
52	La stazione radio di.. IS0SZU - La QSL dei soci: IZ5KID
54	Commander Plaque
57	Diploma di attestazione ARMI
59	Calendario eventi 2022
61	Award Regia Marina nella Seconda Guerra Mondiale
73	Gadgets
76	Abbonamento Notiziario della Marina
79	Il progetto ARMI LOG on-line
84	Italian Navy Coastal Radio Stations Award 2022 - Regolamento
88	Un dolce ricordo
89	Amarcord
90	L'award delle battaglie navali
92	L'Award della Seconda Battaglia Navale della Sirte
94	L'Award della Battaglia di Capo Matapan
95	l'Incrociatore Montecuccoli in un libro e mille favolle
99	Italian Navy QRP Radio Station Award 2022
100	Abbonamento Rivista Marittima
101	Elenco delle sezioni ARMI

EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi amici e colleghi ARMIgeri, eccoci nuovamente a voi, dopo la breve sosta delle festività. Iniziamo questo nuovo cammino con tantissime novità. Per primo il nuovo contest ARMI, suddiviso in tre step: uno in **CW**, uno in **SSB** e l'altro in **FT8**. Abbiamo voluto inserire un contest nelle nostre attività annuali, suddiviso in tre categorie distinte fra loro, questo per dare spazio ai tanti nostri colleghi che amano il morse e che non disprezzano la fonia, e sono interessati anche ai nuovi sistemi di comunicazione digitale, tutto contornato in una competizione nazionale. Con questo contest, ci rimettiamo finalmente in gareggiata, come tante altre associazioni di categoria. Abbiamo iniziato a divulgare l'informativa sui vari social, e per quello che ho notato, è già stata apprezzata da tanti OM (sia ARMIgeri che semplici simpatizzanti). Speriamo che questo porti ad un buon risultato e soprattutto ad una notevole partecipazione. Gli appuntamenti dedicati al contest sono nel mese di gennaio (con quello CW), nel mese di giugno per quanto riguarda la fonia, e nel mese di ottobre per l'FT8. Quest'ultimo è una novità assoluta per noi dell'ARMI. I risultati li tireremo a fine anno!!! Nel mentre ci godiamo queste nuove attività. A seguire avremo modo di ascoltare e collegare in aria anche il nominativo speciale dedicato ad un glorioso uomo di mare e valoroso comandante della Regia Marina. Parlo del Capitano di Vascello Giovanni Barbini Medaglia d'Oro al Valor Militare, che per il suo centenario dal suo arruolamento nella Regia Marina, sarà on-air con il nominativo speciale **II0OGB**. Per noi è un onore portare in aria e ricordare questo grande uomo, anche per mezzo del figlio IS0SZU Franco Barbini, nostro socio e facente parte del team che opererà per questo evento. Una QSL speciale ed un diploma sono stati realizzati e che saranno inviati a coloro che collegheranno la stazione speciale. Di seguito, sulle pagine di questo bolettino, troverete il regolamento. Così facendo ci troveremo nel mese di Marzo, dove gli appuntamenti saranno più concentrati, ovvero, ci saranno più attività. Dal nostro ormai consueto appuntamento con le stazioni costiere "IT NAVY COASTAL RADIO STATIONS Award" che è arrivato al suo sedicesimo anno di vita e che continua ad essere il nostro punto di forza. Agli appuntamenti con le "Battaglie Navali" che per il terzo anno consecutivo, continua ad essere molto apprezzato nella comunità radiantistica. Come vedete per questi primi tre mesi saremo sempre presenti e sicuramente non mancheranno

ulteriori novità. Vi invito a rimanere sempre informati sia tramite il bollettino, che tramite il nostro canale social su Facebook dove inseriremo tutte le novità sulle prossime attività radio. Non la faccio lunga, vi lascio alla lettura di questo nuovo numero del bollettino e vi do appuntamento al prossimo.

73's de 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.

Le ultime due settimane di **Dicembre**e la prima settimana di **Gennaio**, hanno offerto una buona 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.

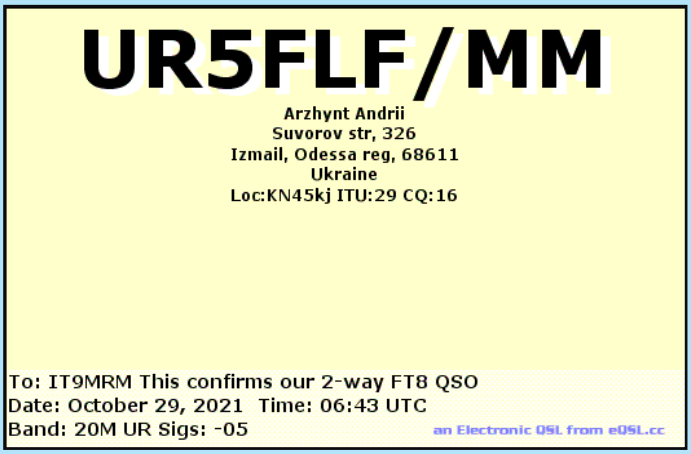
DZ1Z/mm:E' il nominativo (vanity) di Zshornack D. Villanueva (Nicky) DV1YAI, Ingegnere capo a bordo della nave "Mv ELENA VE", battente bandiera liberiana. La sua capacità di carico è di 75500 t DWT e il suo pescaggio attuale è di 10,2 metri. La sua lunghezza fuori tutto (LOA) è di 225 metri e la sua larghezza è di 32,28 metri. Attualmente la nave si trova alla fonda nel porto di Amsterdam (03.01.2022). Nicky è attivo in radio e lo si ascolta soprattutto in fonia. Per la QSL potete inviarla via diretta al suo indirizzo: Zshornack D. Villanueva - B1 L3 P6 DIAMOND VILLAGE - ANABU 2F IMUS CAVITE 4103 - Philippines oppure anche via bureau.

DD4WK/mm: Wolf Knipfer è lo skipper della barca a vela S/y MOLA, che ha partecipato all'ultima regata velica ARC 2021 dalle Canarie a St. Lucia (Mar Caraibico). WOLF è stato attivo in radio in fonia e lo si ascoltava in 20 metri. Wolf quando non naviga ed è in Germania, fa parte dei NET CONTROL dell'INTERMAR il servizio radio marittimo amatoriale tedesco (www.intermar-ev.org). Scambia QSL sia via diretta (QRZ.com) che via bureau.

UW5EJX/mm: Vladimir Dudnichenko Ingegnere capo a bordo della petroliera M/v ROSY battente bandiera delle Barbados. E' stato molto attivo in radio in questi ultimi mesi, soprattutto in FT8. Adesso Vladimir è sbarcato per il periodo di fermo da trascorrere in Ucraina, prossimo imbarco in primavera nave da destinarsi. Per chi desidera la QSL cartacea può richiederla con il sistema OQRS oppure va inviata via bureau, ad ogni modo scambia velocemente anche via eQSL.

UR5FSP/mm: Oleksii Kaidanskyi è l'ingegnere capo della nave petroliera M/v CAPE APOLLO (ex NSS HONNESTY) battente bandiera cipriota - IMO: 9324136 - Call Sign: 5BQS5. Attualmente la nave si trova nel mar della Cina, partita dal porto di Caofeidian (China) e diretta a Singapore. Oleksii è molto attivo in radio, soprattutto in FT8, ricercatelo lo trovate tutti i giorni. Invia la QSL via eQSL. Oppure se volete quella cartacea potete inviarla via diretta al suo indirizzo privato: Oleksii Kaidanskyi - Paustovskogo Str. 7/28 - Odessa 65111 - Ukraine

UR5FLF/mm: Andrey Arzhint lavora a bordo della chiatta m/s KAPITAN SHIRKOV, con sede nel porto di Izmail (Ukraine). Naviga sul Danubio nella tratta Costanza (Romania) - Izmail (Ukraine) toccando i porti di Braila e Galati in Romania. Andrey è molto attivo in radio e lo si ascolta spesso in 20 metri e 30 metri in FT8 (modi digitali). Invia la QSL via eQSL. Oppure la QSL va inviata via bureau o se preferite via diretta al suo indirizzo: Andrey Arzhint - Suvorov str. nr. 326 - Izmail 68600 - Ukraine



Questo è l'elenco delle stazioni in **marittimo mobile** che sono state segnalate in questo periodo (dal 06 Dicembre 2021 al 05 Gennaio 2022), ecco di seguito i nominativi: **DD4WK** - WD6JUI - YU2AX - **UW5EJX** - **UR5FSP** - SP4KWD - YO4RYU - YC3GIH - 4S7JL - PE1OAD - DP0POL - UR5BV - G0HUZ - WQ3W - SP4RKZ - UT5GD - IU1GNA - **DZ1Z** - RX6CB - ON8VC - **UR5FLF** - UT1FG - KJ4RMJ - EA3IEB - DJ7YP - XE1C -

NOTIZIARIO DEI MARINAI

ITALIAN NAVY CONTEST (CW - SSB - FT8)

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

Italian Navy Contest CW - SSB - FT8

II Diploma denominato "ITALIAN NAVY CONTEST" è una gara aperta a tutti gli OM, italiani e stranieri, suddivisa in tre step, distinti e separati:

CW

- **PERIODO**
Inizio il **29 gennaio 2022** (14:00 ore italiane) e si concluderà il **30 gennaio 2022** (14.00 ore italiane).

SSB

- PERIODO
Inizio il 25 giugno 2022 (14:00 ore italiane) e si concluderà il 26 giugno 2022 (14.00 ore italiane).

FT8

- PERIODO
Inizio il 29 ottobre 2022 (14:00 ore italiane) e si concluderà il 30 ottobre 2022 (14.00 ore italiane).

REGOLE PER LE CATEGORIE CW E SSB

- **BANDE**
Sono consentite le seguenti bande:
- 80m - 40m – 20m.

- **FREQUENZE DI LAVORO**
CW: 3,565 - 7,020 – 14,020
SSB: 3,625 - 7,060 – 14,303

- **RAPPORTI**.
- Gli iscritti ARMI passeranno il rapporto RST seguito dal MI# e dal numero di iscrizione (es. 599MI001).
- Le stazioni NAVAL di altri club passeranno il rapporto RST seguito dalla sigla del club navale e dal numero di iscrizione (es. 599CA113)
- I non iscritti (INDIPENDENTI) passeranno il rapporto RST seguito da un numero progressivo a partire da 001 (es. 599001).

- **PUNTI**
- Gli iscritti ARMI: 10 punti
- Le stazioni NAVAL di altri club: 5 punti
- Le stazioni INDIPENDENTI: 1 punto

- **MOLTIPLICATORE**
Sono moltiplicatori solo le stazioni ARMI.
Possono essere contattate solo una volta indipendentemente dalle bande dove sono state lavorate.

- **PUNTEGGIO FINALE**
Si ottiene moltiplicando la somma dei punti QSO per la somma dei moltiplicatori

- **CLASSIFICA**
La classifica sarà unica per ogni modo (una in CW, una in SSB ed una in FT8)

- **PREMI**.
Tutte le stazioni che attesteranno, tramite log, i collegamenti effettuati, riceveranno gratuitamente i diplomi nella categoria a cui hanno partecipato, in formato jpg
Per i primi classificati di ogni categoria, riceveranno una targa;
Tutti possono richiedere la "**PLACCA DI PARTECIPAZIONE**" con targhetta e nominativo, basta inviare la somma di **euro 35,00** tramite paypal (it9mrm@gmail.com).

- **LOGS.**
Sono accettati i seguenti log elettronici nel seguente formato: Cabrillo, Word, Excel, Text, Acrobat oppure ADIF (CBR; DOC; XLS; TXT; PDF; ADI).

Tutti i log devono indicare il nominativo di stazione ed il calcolo del punteggio.
Sarà cura del contest manager verificare il punteggio effettivo. E' insindacabile la decisione del contest manager..

Log elettronici vanno inviati al seguente indirizzo di posta elettronica:

EMail:
contest@assoradiomarinai.it

Ultimo giorno utile per ricevere i log:
CW: entro e non oltre il 15 Febbraio 2021
SSB: entro e non oltre il 15 Luglio 2021

REGOLE PER LA CATEGORIA FT8

Tutti i partecipanti dovranno utilizzare il software WSJT-X o WSJT-Z o MSHV nelle ultime versioni disponibili al momento del contest.

1 – Data
Inizio: 29 Ottobre 2022 | 14:00 Ora Italiana
Fine: 30 Ottobre 2022 | 14:00 Ora Italiana

2 – Bande e modalità
FT8* 7,076 MHz

*NOTE PER FT8: La frequenza è stata aumentata di 2 khz.
Qualsiasi stazione può contattare qualsiasi altra stazione ma sono validi solo i contatti con nominativi **italiani**. Le stazioni possono essere lavorate una volta durante il contest, nel caso di duplicati si considera l'ultimo QSO nel log.

3 – Categorie
• SOP Standard operatore singolo (potenza a piacere nel rispetto della *legal power* in vigore)

4 – Scambio
Si utilizzerà la modalità **NA VHF** impostandola nella sezione speciale del software.
Seguirà la guida alla configurazione del programma per il contest.

5 – Punteggio
5.1 Punti QSO (stazioni italiane): un punto per ogni QSO completato.
5.2 Moltiplicatori: ogni nuovo locatore a 4 cifre (italiano) vale come moltiplicatore

6 – Log
Bisognerà inviare l'export Cabrillo con il software, compreso l'header e l'elenco QSO completo. Tutti i log devono essere inviati via email entro il **15 novembre 2022 alle 23:59 UTC** in formato Cabrillo all'indirizzo e-mail del Contest Manager Alberto, IT9MRM: ***contest@assoradiomarinai.it***

7 – Varie
I partecipanti dovranno utilizzare la versione più recente del software WSJT-X o WSJT-Z o MSHV disponibile.
Di seguito sarà disponibile una guida alla configurazione del software WSJT-X
Il self spotting non è permesso;
Qso a log con stazioni non italiane possono avvenire ma verranno eliminati dal conteggio finale.

8 – Premi
Tutte le stazioni che attesteranno, tramite log, i collegamenti effettuati, riceveranno gratuitamente i diplomi in formato jpg;
Il primo classificato riceverà una targa;
Per chi desidera la "**PLACCA DI PARTECIPAZIONE**" relativa alla categoria di partecipazione con targhetta e nominativo, basta inviare la somma di **euro 35,00** tramite paypal (it9mrm@gmail.com)

ITALIAN NAVY CW

REGOLAMENTO CONTEST

Il Diploma denominato "**ITALIAN NAVY CONTEST**" è una gara aperta a tutti gli OM, italiani e stranieri, suddivisa in tre step, distinti e separati [CW-SSB-FT8]. Il primo step [CW] avrà Inizio il 29 gennaio 2022 alle ore 14:00 (ore italiane) e si concluderà il 30 gennaio 2022 alle ore 14.00 (ore italiane).

Sono consentite le seguenti bande: 80m - 40m – 20m.

Gli iscritti ARMI e le stazioni appartenenti ad altri club navali passeranno il rapporto RST seguito dal MI# (o dalla sigla del club navale) e dal numero di iscrizione (es. 599MI001).

I non iscritti (INDIPENDENTI) passeranno il rapporto RST seguito da un numero progressivo a partire da 001 (es. 599001).

Ogni stazione ARMI collegata avrà valore di 10 punti; le altre stazioni NAVAL di altri club valgono 5 punti. Le stazioni INDIPENDENTI valgono 1 punto. Il MOLTIPLICATORE è dato solo dalle stazioni ARMI.

Possono essere contattate solo una volta indipendentemente dalle bande dove sono state lavorate.

Il PUNTEGGIO FINALE si ottiene moltiplicando la somma dei punti QSO per la somma dei moltiplicatori.

Tutte le stazioni riceveranno gratuitamente il diploma in formato jpg

Per il primo classificato, riceverà una targa;

Per chi desidera la placca relativa alla categoria di partecipazione con targhetta e nominativo, bisogna inviare la somma di euro 35,00 tramite paypal (it9mrm@gmail.com)

Log elettronici vanno inviati al seguente indirizzo di posta elettronica:

contest@assoradiomarinai.it

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

http://www.assoradiomarinai.it

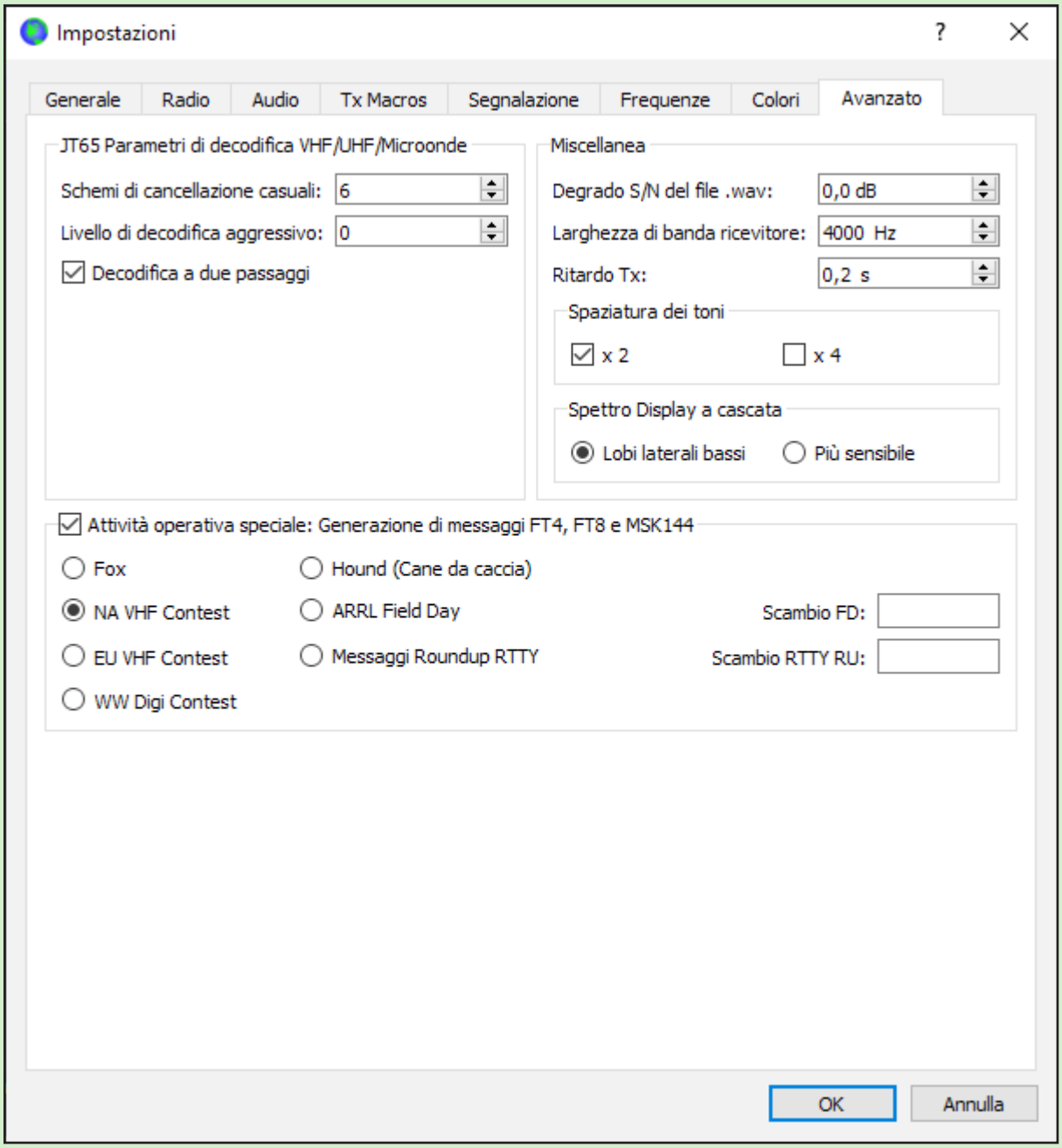
Configurazione del software per FT8

L'evento della durata di 24 ore si svolgerà sabato 29 Ottobre 2022 con inizio alle ore 14:00 e terminerà domenica 30 Ottobre 2022 alle ore 14:00 ora italiana. Si potrà utilizzare solo la banda dei 40 metri in modalità FT8. Le stazioni possono essere lavorate una volta e dovranno essere soltanto nominativi Italiani.

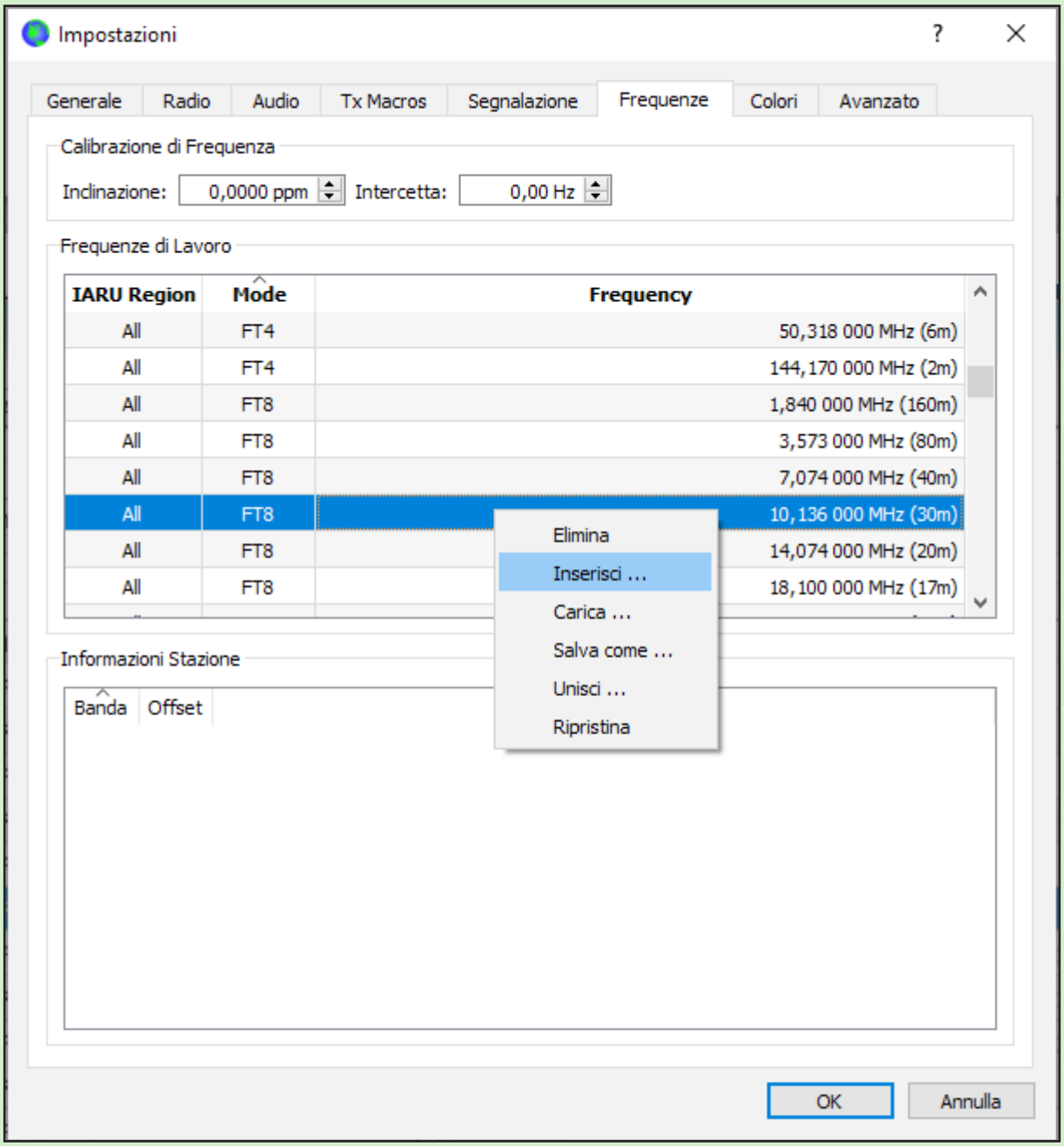
• Download del software aggiornato: https://physics.princeton.edu/pulsar/K1JT/wsjtx.html

- Installazione e configurazione classica di nominativo/locator/radio e scheda audio come da normale attività FT8/FT4

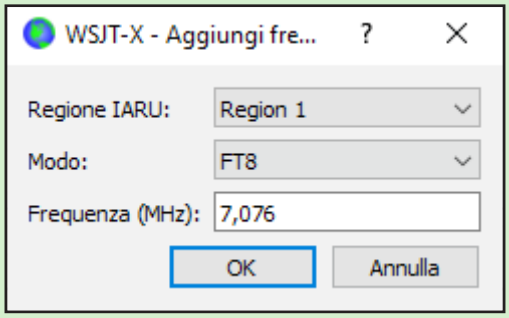
- I settaggi di gara sono i seguenti:



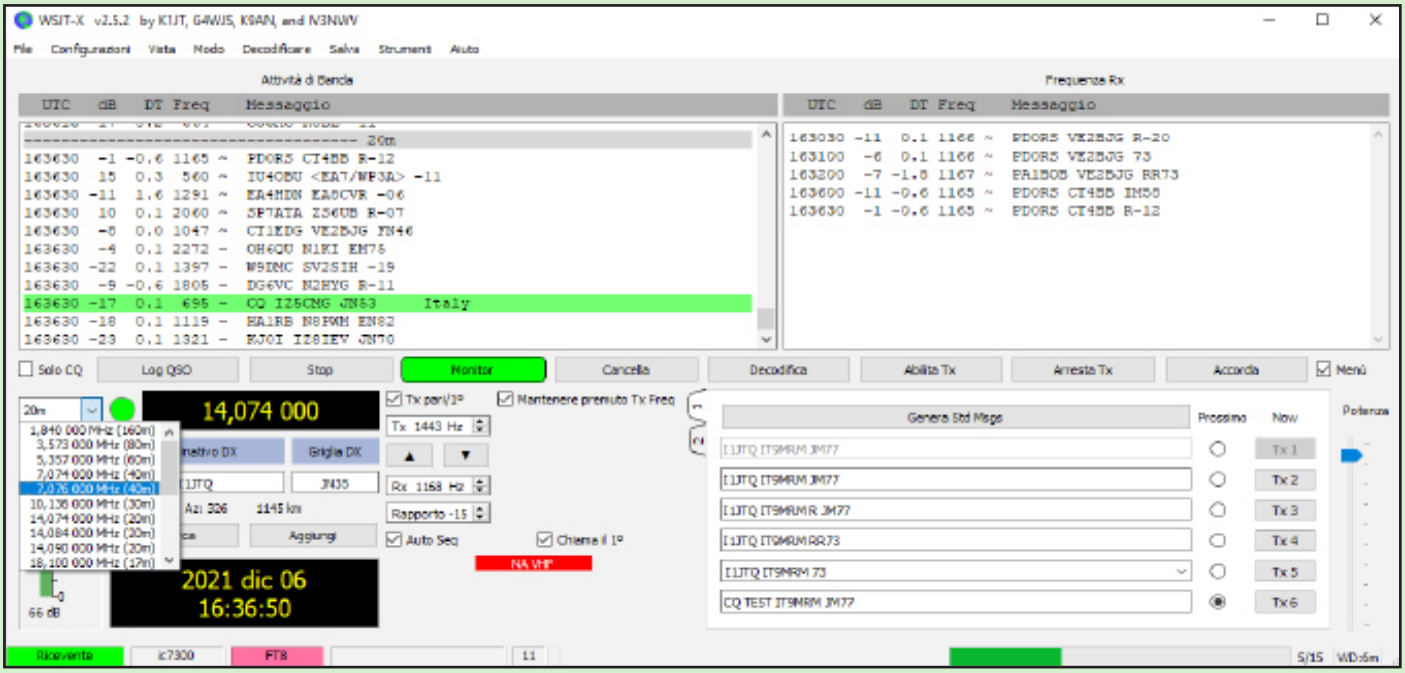
Abilitare la spunta sulla sezione "*Attività operativa speciale*" e selezionare **NA VHF Contest**



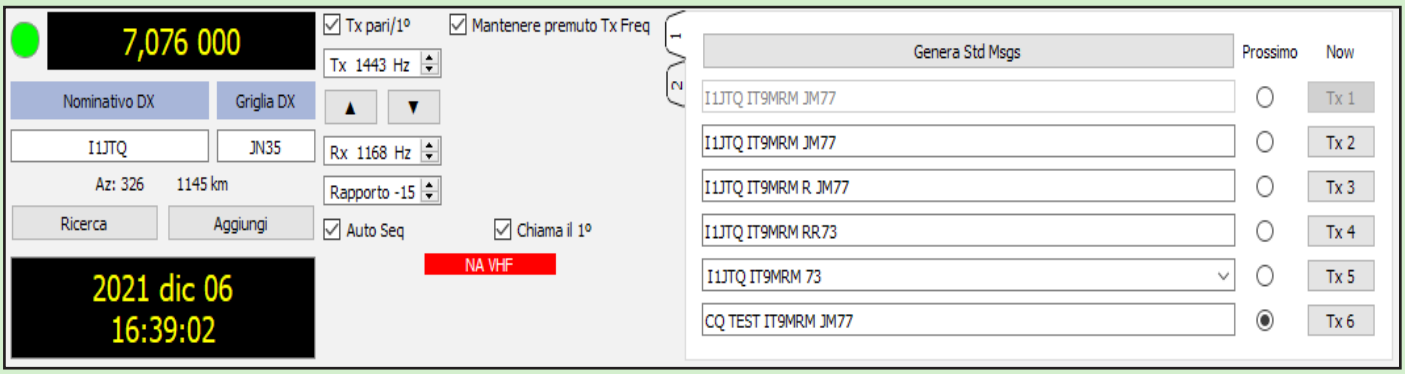
Nella tabella delle frequenze cliccare con il tasto destro del mouse e andare sulla voce **INSERISCI**



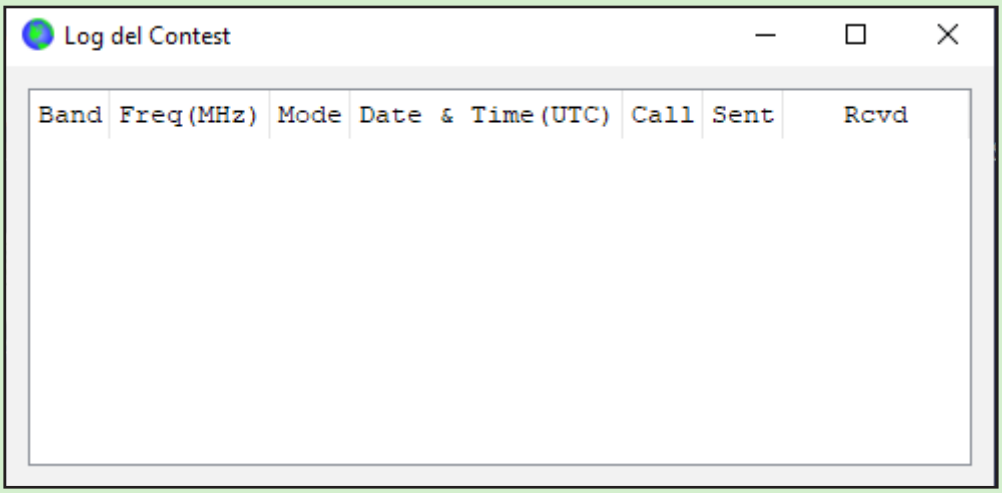
Inserire la frequenza contest come indicato



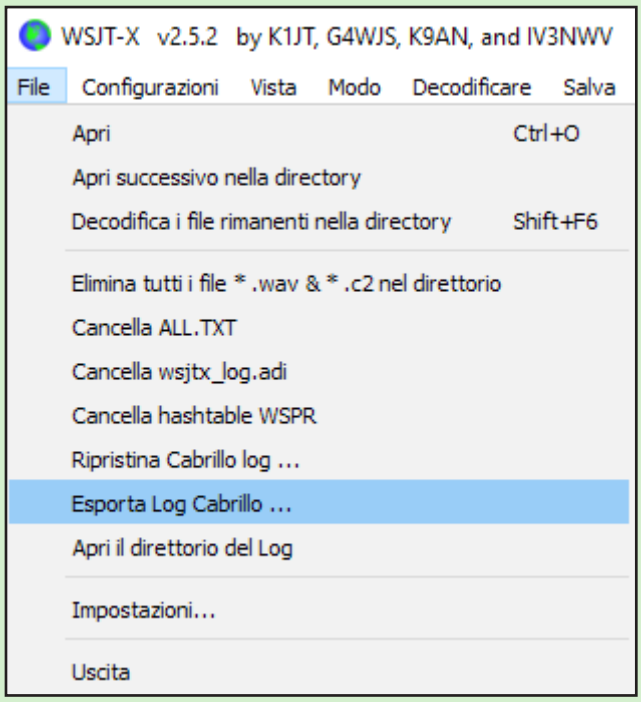
Chiudere il menu di Setup e dal menu a tendina delle frequenze, selezionarla



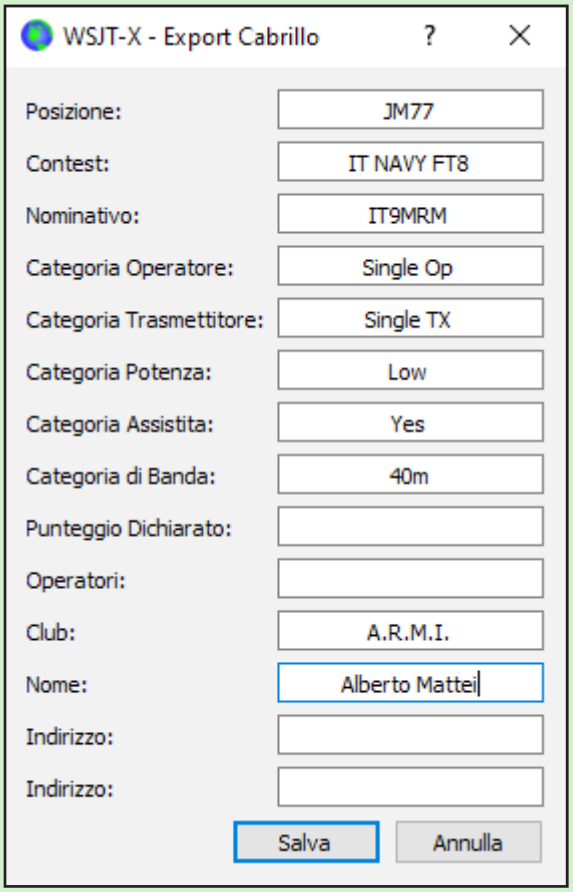
A questo punto è tutto operativo per partecipare e fare QSO



In modalità contest, il programma aprirà una finestra opzionale dove si possono vedere i QSO effettuati



Al termine del contest basterà cliccare sul menu come in figura



E compilare così i dati. A questo punto si potrà salvare il file che andrà inoltrato via email entro il 15 novembre 20222 alle 23:59 UTC in formato Cabrillo all'indirizzo e-mail del Contest Manager Alberto, IT9MRM: ***contest@assoradiomarinai.it***

www.marinaiditalia.com

Marinai d'Italia

Sito ufficiale dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia (ANMI)

HOME MAPPA DEL SITO CHI SIAMO NORMATIVA EDITORIA ATTIVITÁ VETRINA CONVENZIONI RUBRICHE ARCHIVIO WEBMAIL CONTATTI LINK INFORMATIVA PRIVACY

Covid-19: Comunicato n. 16 – 28/10/2020

clicca sulla foto per saperne di più

AVVISI AI SOCI

- Comunicato di Assoarma relativo alla Sentenza del Consiglio di Stato per il ricalcolo TFS con l'inclusione dei 6 scatti stipendio.

COME SI ORDINA

Via posta
alla Presidenza Nazionale ANMI
Piazza Randaccio 2 - 00195 Roma

Via e-mail
amministrativa@marinaiditalia.com

Via fax
06.3680.2090

specificando nome, cognome, indirizzo con via, numero, città, CAP, provincia e numero di telefono per gli eventuali contatti con lo spedizioniere

NON USARE CASELLE POSTALI

COME SI PAGA

Con c/c postale
n. 26351007 intestato a
"Associazione Nazionale Marinai d'Italia
Presidenza Nazionale Roma"
con la causale "Volume/Agenda 2021"

Bonifico bancario
a UNICREDIT Agenzia Ministero Marina 36041
IBAN: IT 28 J 02008 05114 000400075643
con la causale "Volume/Agenda 2021"

Link istituzionali

» Gruppi ANMI & Componenti

Link: pagina Delegazioni - Gruppi e Componenti Specialistiche ANMI

» locandine delle ATTIVITA'

Link: Locandine delle attività dei Gruppi

CORONAVIRUS comunicati della Presidenza Nazionale

Collegamento al Giornale on-line

IL TRISTE EPILOGO FINALE DI UNA NAVE

di Nunzio Giancarlo Bianco - tratto da Facebook

Si la luna la osserva e con una luce lieve la accarezza, la sente ancora viva e sembra rincuorarla nell'evento futuro che le tocca.

Ed eccoci arrivati davanti alle ostruzioni, dopo tanto navigare finalmente si ormeggia.

Seppur stanchi l'equipaggio non vede l'ora di mettere piede a terra in Italia, oramai le festività natalizie sono alle porte, dalla plancia è partito l'ordine del posto di manovra generale.

Stranamente l'ormeggio non è al solito posto in banchina, non più fra le navi della squadra navale, ma isolati, lontani da quelle.

Nel frattempo la nave entra fra le due ostruzioni e il moto è lento.

Si è consapevoli che sarà l'ultimo posto di manovra dell'unità, ma la vecchia signora ha adempiuto, come sempre al suo compito, ha riportato i suoi figli alla loro destinazione di partenza.

Dalla nave viene calata la motobarca con i suoi nocchieri, saranno i primi a toccare terra, vanno a recuperare il corpo morto, dove la nave verrà tenuta ferma all'attracco.

Questo lento moto pone tutti a un posto di manovra meno fibrillante, ognuno si predispone a questa manovra, il moto lento nelle ostruzioni sembra fatto di attesa e sembra esaltare la nave nella sua prestanza.

Sembra che la natura sia ossequiosa nei confronti di Lei, c'è un'aria surreale, tutto questo silenzio fa udire a chiunque il cuore della propulsione, ne senti come un fiatone, il flutto dell'acqua accarezzare lo scafo.

I ragazzi tengono ferma la loro voglia di festeggiare, avvertono la tensione degli anziani, avvertono che, quel momento, per tanti è proprio l'ultimo atto finale di vita militare.

Capo cannone, silenzioso, va avanti e indietro e non proferisce parola, ha poco da controllare perché tutto è perfettamente allineato nelle loro maestranze, è cupo e corrucciato, quel suo enorme pancione non fa sorridere i più, i ragazzi se ne guardano bene dal commentare.

Nella COC oramai le luci sono accese, i radaristi sono andati al loro posto di manovra, solo il vecchio capo radarista è rimasto nel locale, raccoglie fogli, matite, messaggi e quanto è stato dimenticato sui tavoli di lavoro. Lo vedi andare avanti nel suo fare, ma noti come questa volta egli sembra accarezzare tutto, osserva fiero il locale con sguardo greve.

Il capo della cooperativa, rimasto solo fra la macchina del caffè e il pozzetto delle bevande, già sta contabilizzando il tutto, in queste lunghe settimane di navigazione ha allietato il personale con le bevande sempre fresche, la birra è andata a go go, ma anche a chi chiedeva il caffè o un cappuccino non è mai mancato nulla, ha svolto meravigliosamente il suo compito. Anche il capo meccanico, benché ancora impegnato con la propulsione, si fa il suo ultimo giro in sala macchine e caldaie, egli ha garantito la funzionalità del cuore della nave, con i suoi uomini hanno sempre ripristinato quel cuore matto e vecchio garantendone la navigazione.

Il capo antisommergibile esce dal suo locale spegnendone il sistema, con il suo sonar ha tenuto a bada quello che il cristallino del mare potesse opporsi al moto della barca, quell'eco ci ha accompagnato per giorni e giorni, ma ora è spento e solo il rumore lieve del mare si avverte. Il capo elettricista anch'egli ha lavorato tantissimo, questa nave, seppur vecchia, ha nel suo complesso migliaia di lampade, centinaia di quadri elettrici, ha garantito l'operatività degli apparati, delle calderine che hanno garantito l'acqua dolce e calda a bordo.

Il girobussolista, da par suo, con il suo sistema di magnetismi, ha dato sempre il dato di risultanza della posizione e della rotta della nave, ha sfidato le stelle e il sestante, è rimasto chiuso nel suo scrigno, le bussole del bordo hanno dato piena efficienza e funzionalità.

I capi dei vari sistemi di combattimento hanno assicurato la prontezza delle armi e qualora se ne avesse avuto bisogno il pronto impiego, ma fortunatamente la nave da guerra è rimasta sempre la nave di pace. Il vecchio capo posto radio, con il suo operatore, sta raccogliendo gli ultimi messaggi, da Roma arrivano quelle comunicazioni che forse tutti si aspettavano, tantissimi di loro sbarcheranno e ai vecchi marinai arriverà il messaggio di quiescenza, ma quando sei nel dunque, sai benissimo cosa penseranno quegli uomini, ma chi andrà in pensione e lascerà oltre la nave il servizio attivo e lui è uno di quelli, svolge il suo ultimo compito in assoluto silenzio, lo sa che alla lettura di quel massaggio appariranno quegli anni vissuti in uniforme.

In plancia il capo segnali, che è sempre stato loquace e pieno di iniziativa, sente il peso di questa manovra e aggiorna con minuziosità il giornale di chiusola, sa che da quella sua mano con quella biro, saranno le ultime parole che scriverà su quel documento importante. L'operatore alla cuffia detta le attività di poppa, attende di segnalare i progressi della manovra.

Il vecchio nostromo stranamente lo vedi silenzioso, cupo e se ne sta appoggiato sulla draglia, di tanto in tanto volge il suo sguardo ai suoi nocchieri, ma li ha preparati bene e compiono gli atti che ancoreranno la nave, dalla prua dà fugaci sguardi verso la plancia, aspetta di vedere cosa farà il comandante, con il suo fiuto di vecchio marinaio sa che la manovra sarà sempre perfetta.

Nel frattempo nel lento moto, il barcarizzo si avvicina alla banchina, in quel luogo ci sono altre unità poste in disarmo, si nota subito quanto è triste quel posto, c'è una sensazione di abbandono totale, sa di squallido, cupo, senza vita. Con una lenta, ma efficace manovra, la nave si pone di poppa, dalla plancia con l'ordine di macchine indietro in lento moto la signora si avvicina alla banchina, da poppa arrivano le distanze.

Il comandante dà l'ordine di calare l'ancora, la vedi scendere velocemente e la catena di acciaio fa tremare tutta la nave, le lunghezze scivolano via, a decine di metri le sagole sparate dai CAF toccano terra, ad essa sono legate le cimette e ad esse collegate, serviranno a recuperare le cime per l'ormeggio.

I ragazzi a terra recuperano i cavi e li pongono intorno alla bitta, il cordame va in tensione, lentamente la nave si pone in mezzo alle sorelle, essa è maestosa, viva e funzionale, finalmente viene calata la passerella, ormai la nave è in banchina.

Le varie operazioni questa volta hanno un sapore diverso, ogni gesto si svolge nel massimo silenzio e tutto si vive con un velo di tristezza che si avverte nell'aria mentre i vari sistemi uno ad uni vanno spegnendosi. I ragazzi, bontà loro, sono pronti a scendere, ma debbono aspettare la comunicazione del comandante. Essi pensano solo che è arrivato il momento di tornare a casa.

Ecco finalmente l'assemblea, il comandante ha fra le mani i vari messaggi e, ad uno ad uno, comunica loro le nuove destinazioni. C'è chi è contento e chi invece non lo è per niente, d'altronde l'opera di questi uomini continuerà nelle nuove destinazioni.

La messaggistica interessa più della metà del personale e ognuno porterà con sé questa bellissima esperienza vissuta a bordo della nave, loro ora non lo sanno, ma un giorno la ricorderanno.

Si è fatta sera e ormai la nave si è svuotata, rimane giusto il personale di servizio.

I quadrati, che fino alla sera prima pullulavano di marinai, sottufficiali e ufficiali, ora sono deserti, tutti sono tornati alle proprie case dai propri affetti.

La risacca in banchina fa dondolare le sorelle, sembrano parlarsi fra loro. La nostra signora se ne sta lì, ancora intrisa dei ricordi, delle parole, dei pensieri dei suoi uomini che fino a pochi attimi prima hanno calpestato il suo acciaio. Fino alla giornata prima l'hanno curata con amore, hanno assicurato la piena efficienza dei sistemi. Ricorda ancora tutte le emozioni provate durante le lunghissime navigazioni, fatte di tante gioie, tanti amori, ma anche il dolore di quell'infermiere che ha perso un figlio mai conosciuto in quanto in navigazione, anch'essa ha sofferto con lui.

Domani è un altro giorno e si vedrà cosa accadrà, ma lei, la nave, sa benissimo che tutto per lei sarà doloroso, ma ci saranno ancora dei pensieri che dovrà portare con sé fino all'ultimo momento.

La notte sopraggiunta accompagna il lamento delle lamiere, essa senza i suoi marinai a bordo è alleggerita e basta davvero poco per scuoterla, nei suoi lunghi corridoi interni le luci sono soffuse, il silenzio prevale, i suoi motori spenti danno quel rumore dell'acciaio che si ritira, le giunzioni ritrovano pace e sembrano tornare nelle loro sedi naturali. Questa notte la luna sembra osservarla e ne trovi quasi una pietà per quell'elemento ferroso che l'ha vista all'opera per il mondo, l'ha vista combattere strenuamente gli eventi del mare, quella continua lotta, a volte sembrava arrancare, come un uomo al massimo dello sforzo e gridare per il dolore dei muscoli al massimo della tensione, ma ella mai doma ha combattuto con onore.

Ha portato con sé nei decenni tante testimonianze, ha saputo regalare quelle emozioni che solo un marinaio sa apprezzare, seppur nel massimo sacrificio ne ha trovato sempre il motivo di amarla, si è prodigato per lei, quel suo tricolore ha sventolato con fierezza nel mondo, ha assistito alla gioia dei popoli stranieri nel vederla e portare con sé quel vero simbolo italiano, quel maestoso e colorato tricolore.

Questa notte la luna la osserva e sembra commuoversi nel sapere del destino che le toccherà, il mare sembra coccolarla ma lei stanca, spossata sente davvero gli anni sulle sue lamiere, ne sente il dolore di quella dipartita di tanti ragazzi, come una madre si rallegrava vedendoli felici, quando nelle notti delle navigazioni allietavano la notte con i loro canti con chitarra e armonica, e quelle note volare nell'infinito.

Su quella poppetta ne ha visti di volti stanchi e sporchi, ha notato quelle menti pensanti rivolgere i propri pensieri altrove, ma lei ha raccolto nel suo essere tutti segreti di quegli uomini.

Si la luna la osserva e con una luce lieve la accarezza, la sente ancora viva e sembra rincuorarla nell'evento futuro che le tocca.

Tante sue sorelle l'hanno preceduta in quel triste epilogo finale, ma la vita è così e ogni cosa nel tempo trova il suo finale, ma questa nave è diversa, essa aveva un anima, e ogni marinaio la porterà nel suo cuore ricordandone la madre fedele e densa di amore di quei ragazzi che sono stati imbarcati su di lei.

Campagna

2022

per

AUTOFINANZIAMENTO

SOSTIENICI

con un solo €uro

http://www.assoradiomarinai.it

PayPal UniCredit postepay

PLAY

WITH US

IT'S A PLAY

Regia Marina

award

NEVER ENDS

OUR PERMANENT AWARD

MORE 100 ACCREDITATE STATIONS

MORE 40 AWARDS

THREE STEPS

TOTAL FREE

EASY!

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI
MARINAI ITALIANI

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

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

Incrociatore ZARA

parte terza

Nemmeno una nuova segnalazione delle 14.25, secondo cui alle 12.15 un aereo aveva avvistato una corazzata, una portaerei, sei incrociatori e cinque cacciatorpediniere 79 miglia ad est della Vittorio Veneto, venne presa in considerazione: Supermarina e Iachino la ritennero sbagliata, dato anche che un precedente rilevamento radiogoniometrico aveva individuato la squadra britannica come a 170 miglia da quella italiana. Mezz'ora dopo Supermarina comunicò a Iachino che «Dalle intercettazioni radiogoniometriche nave nemica ore 13.15 a miglia 110 per 60° da Tobruk trasmette ordini a Creta e ad Alessandria»; alle 11.15 i crittografi imbarcati sulla Vittorio Veneto avevano decrittato un messaggio di Pridham-Wippel che diceva a Cunningham «Dirigo per incontrarvi». Ma la granitica certezza di Iachino, che Cunningham e corazzate fossero ad Alessandria, non fu scossa. Se in mattinata l'appoggio dato dai CR. 42 dell'Aeronautica dell'Egeo era stato pressoché inconsistente, nel pomeriggio esso cessò del tutto e definitivamente. Col rapido allontanamento della flotta italiana in direzione di Taranto, infatti, questa si venne presto a trovare al di fuori dei limiti dell'autonomia dei CR. 42, anche se questi impiegavano serbatoi supplementari.

Nel pomeriggio del 28 marzo, la flotta italiana fu lungamente sorvolata da un idroricognitore britannico. Lo pilotava il capitano di corvetta Bolt, dello Stato Maggiore di Cunningham, catapultato dalla Warspite: durante la sua missione ebbe modo di aggiornare il suo ammiraglio circa posizione, composizione, rotta e velocità delle navi italiane, con notevole accuratezza. Cunningham si era reso conto che la formazione di Iachino, più veloce della sua, sarebbe facilmente sfuggita all'inseguimento (del quale non sapeva nemmeno di essere oggetto): sempre che non si provvedesse a rallentarla. Questo si poteva fare danneggiando qualche nave, lanciando attacchi di bombardieri ed aerosiluranti dalle basi di Creta e dalla Formidable. Cunningham, pertanto, ordinò ripetuti attacchi aerei contro le navi di Iachino. Nel corso del pomeriggio, un totale di 30 bombardieri Bristol Blenheim della RAF (decollati da basi aeree della Grecia) e 18 aerosiluranti Fairey Albacore e Fairey Swordfish della Fleet Air Arm (decollati dall'aeroporto di Maleme, a Creta, e dalla Formidable) avrebbero effettuato rispettivamente cinque e tre attacchi sulla formazione italiana. Alle 13.23 la I Divisione si trovava a 56 miglia per 266° da Gaudo. Alle 15.17 il gruppo «Zara» venne attaccato da sei bombardieri britannici Bristol Blenheim (che attaccarono proprio lo Zara, oltre al Garibaldi), attacco che si ripeté alle 15.26, alle 16.30 ed infine alle 16.44; bombe di grosso calibro caddero vicine allo Zara

(che le evitava zigzagando ed intanto rispondeva con tiro contraereo), alcune a soli trenta metri. Nello stesso lasso di tempo anche la Vittorio Veneto e la III Divisione vennero più volte attaccate da aerei (rispettivamente tre e due volte): un solo attacco causò danni, ma sufficienti a scatenare la sequenza degli eventi che avrebbe portato al disastro.
Alle 15.19, infatti, tre aerosiluranti britannici attaccarono la Vittorio Veneto, mentre dei caccia attaccavano le unità della XIII Squadriglia mitragliandone la coperta; anche dei bombardieri in quota parteciparono all'attacco. Il violento fuoco contraereo dei cacciatorpediniere della XIII Squadriglia colpì uno degli aerosiluranti, pilotato dal capitano di corvetta John Dalyell-Stead: proprio questo velivolo, prima di cadere in mare uccidendo i tre uomini del suo equipaggio, riuscì a portarsi a meno di 1000 metri dalla Vittorio Veneto ed a lanciare un siluro, che colpì la corazzata a poppa. Alle 15.30 la Vittorio Veneto, che aveva imbarcato 4000 tonnellate d'acqua, si immobilizzò nel punto 35°00' N e 22°01' E; dopo sei minuti poté rimetter in moto, ma solo alle 17.13 riuscì a sviluppare una velocità di 19 nodi.
La squadra di Iachino fece rotta verso Taranto, distante 420 miglia, ed alle 16.38 l'ammiraglio, prevedendo che nuovi attacchi aerei si sarebbero scatenati al tramonto, ordinò che le altre unità si posizionassero intorno alla danneggiata Vittorio Veneto per proteggerla da altri attacchi. Proprio a quell'ora la I Divisione (ormai in vista della corazzata, provenendo da nordovest) ricevette l'ordine di riunirsi al resto della formazione e portarsi presso la Vittorio Veneto; alle 18.18 la I Divisione ricevette dalla nave ammiraglia l'ultimo messaggio contenente le istruzioni sulla formazione da assumere, ed alle 18.40 il gruppo «Zara» (del quale non faceva più parte la VIII Divisione, distaccata per rientrare direttamente a Brindisi) raggiunse il posto assegnato, completando così lo schieramento. La formazione era su cinque colonne di unità disposte in linea di fila: da destra a sinistra, la IX Squadriglia Cacciatorpediniere (Alfieri, Gioberti, Carducci, Oriani), la I Divisione (nell'ordine, Zara, Pola e Fiume), la Vittorio Veneto preceduta da Granatiere e Fuciliere e seguita da Bersagliere ed Alpino, la III Divisione (Trieste, Trento, Bolzano) e la XII Squadriglia Cacciatorpediniere (Corazziere, Carabiniere, Ascari). Una vera e propria "cintura di navi" che dovevano far quadrato attorno alla danneggiata corazzata di Iachino, proteggendola da ogni ulteriore danneggiamento.
Iachino richiese la copertura aerea, e gli fu assicurato che era in arrivo: alle 14.30 erano già decollati quattro caccia pesanti Messerschmitt Bf 110 del X Cat per abbattere il ricognitore Sunderland che controllava la forza italiana, e verso le 16 erano stati fatti decollare altri sei Bf 110 per dare scorta aerea alle unità italiane. Secondo la Luftwaffe, gli aerei raggiunsero la squadra di Iachino e la scortarono per 50 minuti, senza avvistare aerei nemici; l'ammiraglio italiano, al contrario, sostenne di non aver visto un solo aereo per tutta la durata della navigazione.
Tra le 16 e le 16.15 giunse a Iachino ancora un messaggio che avrebbe dovuto metterlo all'erta: uno Ju 88 tedesco comunicò di aver avvistato, alle 15, una formazione britannica comprensiva di una corazzata su rotta 285°.
Alle 18.10 la Vittorio Veneto comunicò a tutte le altre navi che presto, dopo il tramonto, la squadra italiana sarebbe stata oggetto di attacchi di aerosiluranti: il reparto di crittografi imbarcati sull'ammiraglia di Iachino aveva infatti intercettato alle 17.45 un messaggio britannico che ordinava attacchi di aerosilurati da Maleme per il tramonto. Questo accadde solo tredici minuti dopo l'annuncio: alle 18.23 (nel frattempo la velocità della Vittorio Veneto era scesa a 15 nodi: sarebbe tornata a 19 nodi solo alle 19.45) furono avvistati nove aerosiluranti britannici (in realtà erano dieci: sei Fairey Albacore e quattro Fairey Swordfish, provenienti da Maleme e dalla Formidable), che si mantennero a levante delle navi italiane, lontani, fuori tiro e bassi sul mare (tranne uno che, restando in quota dalla parte del sole, comunicò agli altri la posizione e gli elementi del moto delle unità di Iachino). Alle 18.51 tramontò il sole: per la I Divisione sarebbe stato l'ultimo tramonto.
Alle 18.58 Iachino ordinò a tutte le navi di tenersi pronte ad accendere i proiettori ed emettere cortine nebbiogene, alle 19.15 la squadra italiana accostò per conversione ed assunse rotta 270° (così che le navi fossero meno illuminate dal sole che tramontava, nei limiti del possibile) ed alle 19.24 i cacciatorpediniere in coda iniziarono ad emettere cortine di nebbia artificiale.
Alle 19.28, mentre gli aerosiluranti si avvicinavano, Iachino ordinò alle navi più esterne di accendere i proiettori, ed alle 19.30, sempre dietro suo ordine, fu compiuta un'altra accostata per conversione (rotta assunta 300°). (Stephen Roskill, per undici anni storico ufficiale della Royal Navy, evidenziò in seguito la perizia marinara mostrata dalle navi italiane, nel manovrare senza incidenti in formazione tanto ristretta, al buio, ad alta velocità, tra cortine fumogene e sotto attacco aereo. Ma ciò non cambiò, purtroppo, l'esito dell'attacco). Sei minuti dopo tutti i cacciatorpediniere stesero cortine fumogene ed aprirono il fuoco, mentre gli aerei passavano all'attacco: molti, non riuscendo a superare la barriera costituita dal tiro dei cacciatorpediniere, dai fasci dei proiettori e dalle cortine nebbiogene, sganciarono in maniera imprecisa, ma intorno alle 19.50 il Pola venne colpito ed immobilizzato da un siluro. Il Fiume, che lo seguiva in linea di fila, lo superò passandogli sulla dritta, e ricevette segnalazioni luminose con cui il Pola avvertiva del proprio siluramento. Né lo Zara né altre unità videro o seppero che il Pola era stato silurato fino a quando, alle 19.54, il Fiume trasmise allo Zara «Informo che Nave POLA è fermo 195028»; alle 20 fu il Pola stesso a riferire per radio di essere stato colpito da un siluro,

ed alle 20.11 lo Zara gli chiese «Dite vostre condizioni» (comunicazione che fu intercettata dalla Vittorio Veneto). Secondo alcune fonti, non appena Cattaneo vide il Pola immobilizzato, fece trasmettere alla Vittorio Veneto il messaggio «Pola est fermo»; Iachino, però, nego sempre di aver ricevuto questa comunicazione.
Alle 19.50, finito l'attacco e calata l'oscurità, furono spenti i proiettori e fu cessato il fuoco contraereo, ed alle 20.11 cessò anche l'emissione di cortine fumogene. Alle 20.05 l'ammiraglio Iachino, che ancora non sapeva dell'immobilizzazione del Pola (alle 20.07 l'ammiraglio aveva chiesto alle Divisioni se vi fosse niente di nuovo), ordinò alla I Divisione di posizionarsi 5000 metri a prua della Vittorio Veneto, in linea di fila (poco prima, alle 19.55, aveva ordinato a tutte le navi di assumere rotta 300° e velocità 19 nodi, confermando un ordine dato alle 19.44, subito dopo la fine dell'attacco aereo).
Proprio alle 20.05, tuttavia, lo Zara trasmise alla Vittorio Veneto (messaggio ricevuto dalla corazzata solo alle 20.13 e consegnato a Iachino solo alle 20.16) il messaggio «Nave POLA informa di essere stata colpita da siluro a poppa alt Nave est ferma alt 200528». Cominciava così la fase più cruciale della tragica nottata.
Alle 20.15 Cattaneo comunicò, con messaggio ricevuto sulla Vittorio Veneto alle 20.25 e giunto a Iachino due minuti dopo, «Salvo ordine contrario lascerò due Ct di scorta al POLA. 201528». Era probabilmente la decisione più sensata: inviare al soccorso del Pola l'intera I Divisione sarebbe stato di scarsa utilità e sproporzionato ai rischi, dato che era in mare, a sole 55 miglia di distanza (Iachino pensava 75, a causa di errori nelle rilevazioni radiogoniometriche usate per localizzare le navi nemiche), una formazione britannica di dimensioni sconosciute, chiaramente all'inseguimento delle navi italiane. Era il gruppo che comprendeva Barham, Valiant, Warspite e Formidable, ma Iachino sottovalutava la sua composizione, e non credeva che comprendesse alcuna corazzata.
In realtà, Iachino avrebbe avuto più di un motivo per dubitare di una valutazione del genere: oltre a quanto detto più sopra, alle 20.05 Supermarina gli aveva riferito che alle 17.45 una nave nemica «sede di Comando Complesso», pertanto di sicuro non una nave minore, alle 17.45 aveva comunicato con Alessandria da un punto a 40 miglia per 240° da Capo Krio, cioè da un punto a 75 miglia per 110° dalla Vittorio Veneto (in realtà era ancora più vicino, a 55 miglia per 110°, in quanto un errore radiogoniometrico stimava la posizione di Cunningham 20 miglia più ad est di quella effettiva).
Se Iachino avesse dato credito a questo messaggio, si sarebbe accorto che la formazione britannica, seguendo ad una velocità stimabile attorno ai 20-22 nodi (per via delle proprie lente corazzate) la squadra italiana che avanzava a 15-19 nodi (quanto riusciva a fare, a tratti, la Vittorio Veneto), avrebbe potuto ridurre la distanza con le sue navi, tra le 17.45 e le 19.50, da 75 a 67 miglia circa; cioè sarebbe stata a sole 67 miglia del Pola quando questo era stato immobilizzato, e, procedendo a velocità media di 21 nodi, avrebbe coperto tale distanza in poco più di tre ore, raggiungendo il Pola attorno alle 23. Per giunta, alle 20.15 i crittografi imbarcati per l'occasione sulla Vittorio Veneto intercettarono un messaggio trasmesso da un ammiraglio britannico, cui risposero ben tre unità sedi di Comando Complesso («Velocità 15 nodi – 2013»); ma visto che alle 19.50 lo stesso ammiraglio aveva ordinato «Velocità 20 nodi – 1945», Iachino pensò che le unità britanniche inseguitrici avessero rallentato, forse anche abbandonato l'inseguimento. Più tardi, durante il botta e risposta tra Cattaneo e Iachino gli stessi crittografi intercettarono pure "un lungo segnale di formazione – Forse le disposizioni per la notte", trasmesse alle 20.37 dalla Warspite (nominativo 1JP) alle unità D2M e DV5, ritenute sedi di probabili comandi complessi: erano probabilmente la Forza B di Pridham-Wippell e la 14th Destroyer Flotilla del capitano di vascello Philip Mack, inviate alla ricerca notturna delle navi italiane.
Già dal pomeriggio del 28 marzo il capitano di fregata Eliseo Porta, capo dei crittografi imbarcati sulla Vittorio Veneto, aveva detto a Iachino che interpretando le intercettazioni delle comunicazioni nemiche – cioè proprio lo scopo al quale era stato imbarcato – aveva ricavato l'impressione che il grosso nemico fosse in mare. Iachino l'aveva ascoltato, poi lo aveva congedato senza dire niente: il parere di Porta probabilmente contrastava con il quadro della situazione che Iachino s'era fatto, dunque l'ammiraglio doveva aver concluso che ad essere in errore fosse Porta. Purtroppo – uno dei tanti "purtroppo" della tragica notte di Matapan – non era così. Un paio di cacciatorpediniere sarebbero stati probabilmente sufficienti, uno per prendere il Pola a rimorchio e l'altro per scortarlo; qualora fossero sopraggiunte le navi britanniche, i due cacciatorpediniere avrebbero potuto recuperare l'equipaggio dell'incrociatore ed affondarlo con i siluri. Al massimo, volendo esagerare, si sarebbe potuta distaccare ad assistere il Pola tutta la IX Squadriglia. Iachino la pensava diversamente; disse in seguito che due cacciatorpediniere avrebbero potuto solo affondare il Pola, non sarebbero nemmeno bastati a salvarne l'equipaggio e non avrebbero avuto l'autorità necessaria a decidere se affondare o meno l'incrociatore. Pertanto, alle 20.18 ordinò che tutta la I Divisione (Zara, Fiume e IX Squadriglia) si recasse a soccorrere la nave danneggiata («1a Divisione vada soccorso POLA. 201828», messaggio trasmesso alle 20.21); il messaggio giunse sullo Zara pochi minuti dopo che Cattaneo aveva detto che avrebbe distaccato due cacciatorpediniere col Pola, e fu l'aiutante di bandiera dell'ammiraglio, tenente di vascello Vincenzo Raffaelli, a recapitarlo a Cattaneo. Questi non disse niente, pertanto, dopo qualche minuto, Raffaelli gli fece presente che l'ordine era esecutivo;

al che Cattaneo rispose "Lo so. I due telegrammi si sono sicuramente incrociati. Voglio dare il tempo all'ammiraglio Iachino di riconsiderare la questione". Iachino, avendo ricevuto alle 20.27 il messaggio inviato da Cattaneo alle 20.15 con cui quest'ultimo diceva che avrebbe lasciato due cacciatorpediniere a soccorrere l'incrociatore colpito, ribadì alle 20.38 (con messaggio trasmess0 alle 20.45) «ZARA FIUME et 9a squadriglia vada soccorrere POLA. 203828»). Cattaneo aveva intuito che forze navali britanniche di entità a lui sconosciuta stavano seguendo la squadra italiana, e pertanto tardava ad eseguire l'ordine, trovando inutile rischiare tutta la sua Divisione quando sarebbe bastato qualche cacciatorpediniere (anche se sopravvalutava la distanza col nemico, e dunque pensava che avrebbe avuto qualche ora in più per rimorchiare il Pola). Le prime due comunicazioni, quella di Cattaneo delle 20.16 (trasmessa solo alle 20.25) e quella di Iachino delle 20.18 (trasmessa alle 20.21) si erano incrociate: Cattaneo l'aveva capito e volle lasciare al suo superiore il tempo di valutare la sua proposta e – si augurava – ripensarci. Ma Iachino rimase fermo nella sua decisione. Intanto, alle 20.19, lo Zara diramò l'ordine «Velocità nodi 22 linea di fila ordine diretto all'ordine»: la I Divisione accelerava per portarsi 5000 metri a proravia della Vittorio Veneto, in base agli ordini delle 20.05. Al medesimo scopo, alle 20.32 lo Zara ordinò al Fiume «Velocità 25 nodi all'ordine» e poi alla IX Squadriglia di accodarsi al Fiume: la formazione italiana si disponeva così in linea di fila, con, nell'ordine, la I Divisione, la IX Squadriglia, la Vittorio Veneto circondata dai caccia della XIII Squadriglia, la III Divisione (che aveva ricevuto ordine di posizionarsi 5000 metri a poppavia della corazzata) e la XII Squadriglia. Alle 20.45, a seguito di un ordine di Iachino a tutte le unità di assumere rotta 323°, lo Zara trasmise al Fiume «Gradi 323 esecutivo». Alle 20.47 la Vittorio Veneto chiese allo Zara di dare notizie del Pola, forse per sollecitare l'esecuzione dei precedenti ordini (alle 20.53 giunse sulla corazzata un messaggio dell'incrociatore colpito, ritrasmesso dallo Zara: «Colpito da siluro al centro alt Allagati tre compartimenti apparato motore prora tre caldaie 4-5 e 6-7 alt Chiedo assistenza e rimorchio»). Tre minuti dopo, Iachino comunicò a Cattaneo la notizia del messaggio di Supermarina secondo il quale, alle 17.45, una nave sede di comando complesso era a 75 miglia dalla formazione italiana («Alle 17.45 una forza navale era miglia 40 per 240° da Capo Crio velocità presunta 15»). Alle 20.24 (ma il messaggio raggiunse la Vittorio Veneto solo alle 20.56 e Iachino solo alle 20.58) Cattaneo, che fino ad allora era stato riluttante a tornare indietro con tutte le sue navi, domandò inesplicabilmente al superiore «Chiedo se posso invertire la rotta per andare a portare assistenza nave POLA. 202428», ed alle 21 (messaggio trasmesso alle 21.03) Iachino rispose affermativamente («Sì. Invertite la rotta. 210028»). Già prima di questa conferma finale, probabilmente in seguito alla ricezione dell'ordine delle 20.38, la I Divisione aveva accostato ad un tempo di 180° sulla dritta ed invertì la rotta alle 21.06, dirigendosi verso il Pola. Nel dare l'ordine di invertire la rotta, l'ammiraglio Cattaneo aveva semplicemente commentato: "È un guaio!". Da bordo delle altre navi, gli uomini videro la I Divisione separarsi da loro ed allontanarsi in linea di fila: lo Zara, nave ammiraglia, procedeva in testa, seguito dal Fiume, poi l'Alfieri in qualità caposquadriglia della IX Squadriglia, quindi il Gioberti, dietro di esso il Carducci, e l'Oriani in coda. Non le avrebbero mai più riviste. Al momento dell'inversione di rotta, la distanza tra il Pola fermo ed il resto della squadra, che era proseguito, era divenuta di 24 miglia. La I Divisione assunse rotta 135°, ed alle 21.07 Cattaneo ordinò a Fiume e IX Squadriglia di portare la velocità a 16 nodi («Velocità 16 nodi all'ordine»), che aumentò a 22 nodi alle 21.25 per poi ridurla nuovamente a 16 alle 22.03. Questa velocità, poi valutata troppo bassa, era causata dal fatto che i cacciatorpediniere della IX Squadriglia erano ormai a corto di carburante (il che fu segnalato allo Zara, che a sua volta riferì a Iachino alle 21.50, nel suo ultimo messaggio: «L'autonomia rimasta alla Squadriglia Alfieri è molto limitata e non permette un ingaggio d'emergenza, che pensiamo essere quasi certo»), rimasto in quantità appena sufficiente a tornare alla base (il Carducci, che aveva una scorta più ridotta degli altri, lo comunicò direttamente allo Zara alle 20.15, dopo averne informato anche il proprio caposquadriglia). (Lo storico Francesco Mattesini ha anche ipotizzato che Cattaneo decise deliberatamente di avvicinarsi al Pola a velocità moderata perché riteneva probabile un incontro con navi britanniche, e voleva che questo accadesse prima che iniziasse il rimorchio dell'incrociatore danneggiato, momento nel quale le sue navi si sarebbero trovate in condizioni di massima vulnerabilità. Cosa avesse davvero in mente Cattaneo, ovviamente, resterà per sempre oggetto di congettura). La ridotta riserva di combustibile rimasta ai cacciatorpediniere fu anche uno dei motivi per i quali Cattaneo, essendosi trovato con la IX Squadriglia a poppavia dei suoi incrociatori a seguito dell'inversione di rotta, non ordinò loro di portarsi a proravia di questi ultimi, dato che per portarsi nuovamente in testa allo schieramento i cacciatorpediniere del capitano di vascello Toscano avrebbero dovuto incrementare considerevolmente la velocità, consumando così più carburante. Secondo l'aiutante di bandiera Raffaelli, dopo l'inversione di rotta i cacciatorpediniere rimasero indietro rispetto agli incrociatori, perciò Cattaneo, dopo aver ordinato 22 nodi agli incrociatori, impartì alla IX Squadriglia l'ordine di serrare le distanze alla massima velocità; i cacciatorpediniere svilupparono la massima velocità possibile, ma non ridussero comunque le distanze fino a quando, più tardi, Zara e Fiume ridussero la velocità a 12 nodi. Il comandante del Carducci, capitano di fregata Ginocchio,

tentò con la sua nave di portarsi in testa alla formazione, assieme agli altri cacciatorpediniere, ma – quando stava già per superare gli incrociatori – venne contattato dallo Zara, che ordinò ai cacciatorpediniere di posizionarsi a poppavia degli incrociatori; sorpreso da tale decisione, Ginocchio chiese conferma, che giunse dopo cinque minuti.
Cattaneo fu in seguito molto criticato per la formazione che assunse con le sue navi, posizionando la IX Squadriglia a poppavia degli incrociatori, invece che a proravia di questi ultimi: se i cacciatorpediniere fossero si fossero trovati in posizione di scorta avanzata notturna (4 km a proravia degli incrociatori, con un intervallo di 2 km tra ogni cacciatorpediniere), forse le cose sarebbero poi andate diversamente. Tutti gli storici, per decenni, e molti ancora oggi, sostengono che l'ordine di Cattaneo di posizionare la IX Squadriglia a poppavia degli incrociatori infrangesse le regole prescritte nella Regia Marina per la navigazione notturna in tempo di guerra, che prevedevano invece che i cacciatorpediniere venissero posizionati a proravia delle navi maggiori, per formare uno schermo difensivo. Più recenti ricerche da parte dello storico Francesco Mattesini, autore di una monumentale opera su Capo Matapan, hanno però evidenziato che le norme di Squadra contemplavano un'eccezione a questa regola, in caso di condizioni pessime di visibilità notturna. In questa evenienza, tali norme prescrivevano che i cacciatorpediniere dovessero navigare – in singola o doppia linea di fila – a poppavia delle navi maggiori, anziché a proravia, perché in caso di incontro improvviso con unità nemiche avrebbero dovuto essere le navi maggiori ad aprire il fuoco per prime: l'articolo 68 della direttiva SM-11-S del gennaio 1936 disponeva che «All'approssimarsi della notte le Unità del naviglio sottile che il C.C. [Comandante in Capo] intende far navigare in unione con le unità maggiori, vengono inviate di poppa alla formazione di queste, in unica e doppia linea di fila». Era una vera assurdità, visto che gli equipaggi delle navi maggiori – a differenza di quelli dei cacciatorpediniere – non erano addestrati al combattimento notturno, e gli incrociatori non erano muniti di cariche di lancio senza vampa per il tiro notturno, e di notte viaggiavano con i cannoni per chiglia, del tutto impreparati ad un'azione di fuoco; ma questo era prescritto dalle regole, e Cattaneo vi si attenne.
Difatti Supermarina, nelle relazioni successive alla battaglia, non diede peso alcuno al fatto che la IX Squadriglia si fosse trovata dietro e non davanti agli incrociatori: a cominciare le polemiche in merito fu l'ammiraglio Iachino, nel dopoguerra, il quale tentò di diminuire la propria responsabilità del disastro attribuendolo in parte ad errori commessi da Cattaneo.
E "pessime condizioni di visibilità notturna" descriveva alla perfezione la notte 28 marzo, una notte priva di luna, estremamente buia, con alcune nuvole che riducevano molto la visibilità, soprattutto verso est. Ne consegue che Cattaneo non infranse le regole, ma vi si conformò diligentemente, tenendo anche conto che la scarsa visibilità avrebbe potuto dar luogo ad errori di riconoscimento con i cacciatorpediniere, se fossero stati posizionati a proravia, e specialmente sarebbe stata d'intralcio al tiro degli incrociatori in caso d'incontro con le unità britanniche. Inoltre non solo Iachino, ma anche Cattaneo sottovalutava i tempi e l'entità della minaccia cui andava incontro: riteneva che avrebbe avuto a che fare soltanto con incrociatori e cacciatorpediniere, non corazzate, e che l'incontro si sarebbe verificato molto più tardi, quando il Pola fosse già stato preso a rimorchio, ed i cacciatorpediniere sarebbero stati disposti tutt'attorno agli incrociatori per proteggerli su tutti i lati.
La Commissione d'Inchiesta Speciale sulla perdita dello Zara, istituita nel 1946 e composta dagli ammiragli Silvio Salsa, Wladimiro Pini e Gino Ducci (presidente), giudicò che sarebbe stato opportuno che la I Divisione fosse preceduta dai cacciatorpediniere, ma anche che ciò avrebbe potuto portare a pericolosi equivoci con il Pola, avrebbe richiesto l'effettuazione del segnale di riconoscimento (che sarebbe stato meglio evitare, non essendo sicuro dove fossero le navi nemiche) ed avrebbe fatto perdere altro tempo prezioso. La CIS osservò anche che Iachino, sebbene informato dalla formazione assunta da Cattaneo, non ebbe nulla da dire al suo sottoposto.
Criticata sarebbe stata, in seguito, anche la decisione di Cattaneo di concedere agli equipaggi delle sue navi, durante la navigazione verso il Pola, di iniziare a fruire dei turni di riposo. D'altra parte, tenerli ai posti di combattimento sarebbe servito a poco, visto che non erano stati addestrati al combattimento notturno; ma un più vigile servizio di vedetta avrebbe certamente giovato. Alle 21.06 Cattaneo trasmise a tutta la Divisione il messaggio «Si inverte la rotta per andare ad assistere il POLA»; alle 21.24 Iachino lo autorizzò ad abbandonare il Pola se fosse stato attaccato da superiori forze nemiche, col messaggio «In caso di incontro con forze superiori abbandonate Pola 210528» (alle 23.45 anche Supermarina, ottenuto l'assenso di Mussolini in persona, inviò analoga autorizzazione a Cattaneo, se avesse valutato la situazione «difficile anche in relazione ad eventuali offese aeree e navali»: ma a quell'ora la sorte della I Divisione si era già compiuta), ed in quello stesso momento lo Zara informò il Pola di stare venendo a portargli aiuto, domandandogli a che ora fosse avvenuto il siluramento («Vengo a darvi assistenza – dite ora in cui siete stato colpito 211528»). Alle 21.33 il Pola rispose di essere stato colpito alle 19.50 («Ore 19.50 – 213028»), ed alle 21.34 cominciò lo scambio di informazioni tra Zara e Pola per preparare le operazioni di rimorchio, una volta le navi di Cattaneo fossero giunte sul posto. Alle 21.57 Cattaneo comunicò al Fiume «Tenetevi pronto a prendere a rimorchio Nave POLA» (il messaggio, compilato alle 21.57, fu trasmesso alle 22.06); anche sullo Zara furono fatti i preparativi per il rimorchio. Lo Zara ordinò al Fiume anche di passare al posto notturno di combattimento per guardie.

All'insaputa di Cattaneo e di Iachino, però, già dalle 20.15 il radar dell'incrociatore britannico Orion, inviato con il resto della Forza B alla ricerca della formazione italiana, aveva individuato il relitto galleggiante del Pola. Dopo aver effettuato vari rilevamenti radar senza essere riuscito ad identificare il contatto (il Pola non era infatti stato visivamente avvistato), l'ammiraglio Pridham-Wippell, comandante della Forza B, avendo comunicato al suo comandante in capo (l'ammiraglio Cunningham, comandante della Mediterranean Fleet ed imbarcato sulla Warspite) la posizione della nave sconosciuta perché decidesse sul da farsi, decise di proseguire senza curarsene ulteriormente.

Alle 21.55 (od alle 21.15, o poco dopo le 22) un altro degli incrociatori di Pridham-Wippell, l'Ajax, rilevò un nuovo contatto radar: stavolta erano tre navi, che si trovavano cinque miglia a sud della Forza B (che era in quel momento nel punto 35°19' N e 21°15' E), su rilevamento compreso tra 190° e 252°. Erano probabilmente Gioberti, Carducci ed Oriani, che assieme al resto della I Divisione stavano procedendo su rotta opposta a quella della Forza B, rispetto alla quale erano effettivamente poco più di cinque miglia a sud: Pridham-Wippell, però, pensò trattarsi di tre degli otto cacciatorpediniere della 14th Destroyer Flotilla del capitano di vascello Mack, inviati anch'essi alla ricerca delle navi italiane: lo stesso pensò il comandante Mack, che aveva ricevuto la comunicazione radio dell'avvistamento, e rispose all'Ajax che le navi da loro rilevate dovevano essere le sue. La Forza B, pertanto, alle 22.02 accostò verso nord per allontanarsi, onde evitare incidenti con le navi di Mack. Le navi di Cattaneo superarono quindi indenni ed ignare sia la Forza B (passando a sud di essa) sia le navi di Mack (ad una decina di miglia di distanza), procedendo su rotta opposta.

Ricevuta la segnalazione di Pridham-Wippell sul relitto del Pola (che ancora non si sapeva essere tale), Cunningham assunse con le sue navi (Barham, Valiant, Warspite, Formidable ed i cacciatorpediniere Stuart, Havock, Griffin e Greyhound) rotta 280° per scoprire la sua identità, e distruggerlo. La speranza era che potesse essere la Vittorio Veneto. Dopo un'ora la Valiant, unica corazzata munita di radar, che subito dopo il mutamento di rotta aveva iniziato a scandagliare la zona con il suo radar per cercare la nave immobilizzata, localizzò il Pola 6 miglia a prua sinistra (per altra fonte a 4,5 miglia di distanza, su rilevamento 191°), e tutte le navi di Cunningham accostarono di 40° a sinistra, assumendo rotta 240°. In tal modo si avvicinarono in linea di rilevamento verso il contatto sospetto: una manovra inusuale, non contemplata dalle procedure della Royal Navy per il combattimento notturno, e piuttosto rischiosa, perché esponeva ad eventuali attacchi di cacciatorpediniere. Ma di cacciatorpediniere, con il Pola, non ce n'erano.

L'ammiraglio britannico pensò di trovarsi di fronte alla Vittorio Veneto: di conseguenza, ordinò ai suoi cacciatorpediniere di scorta (Stuart ed Havock erano a dritta delle corazzate, Greyhound e Griffin a sinistra) di spostarsi tutti a dritta per liberare il campo di tiro verso sinistra, mentre 24 cannoni da 381 mm – l'armamento principale delle tre corazzate – venivano puntati verso il punto in cui il radar della Valiant aveva localizzato la nave ignota, pronti ad aprire il fuoco non appena fosse stata avvistata con i binocoli.

Alle 22.23, prima di completare la manovra di spostamento per liberare il campo di tiro delle corazzate, lo Stuart (capitano di vascello Hector Macdonald Laws Waller) segnalò urgentissimamente a Cunningham «Unità sconosciuta per 250° a 4 miglia di distanza» (in direzione, cioè, opposta rispetto al Pola), seguito alle 22.25 da un'altra nave che comunicò «J – 300 – 6», cioè «rilevo unità di superficie nemica per rombo 300° a distanza 6»: erano le navi del gruppo «Zara», che venivano a soccorrere il Pola. Prima ancora che il messaggio dello Stuart fosse ricevuto sulla Warspite, comunque, fu il commodoro John Hereward Edelsten, capo di Stato Maggiore di Cunningham, ad avvistare le navi italiane. Mentre tutte le vedette, i puntatori e gli ufficiali britannici cercavano nel buio a sinistra, dove il radar della Valiant aveva localizzato il relitto del Pola, Edelsten stava tranquillamente controllando l'orizzonte sulla destra, con un binocolo, dalla plancia ammiraglio della Warspite. Alle 22.25 Edelsten disse con calma a Cunningham di aver avvistato due grandi incrociatori, preceduti da uno di dimensioni minori, che stavano attraversando la rotta della formazione britannica a proravia della stessa, ad una distanza di un paio di miglia, sulla dritta. Il comandante della Mediterranean Fleet si accertò egli stesso dell'esattezza dell'avvistamento, ed il capitano di fregata Power, esperto nel riconoscimento delle navi italiane, confermò che fossero due incrociatori classe Zara e (erroneamente) uno da 5000-6000 tonnellate, probabilmente tipo Colleoni. Erano le navi di Cattaneo, in navigazione in linea di fila su rotta 130°.

Le navi britanniche erano tutte munite di colorazione mimetica, che ne diminuiva di molto la probabilità di avvistamento, mentre quelle italiane, a parte il Fiume, avevano ancora la loro colorazione grigio chiaro, senza mimetizzazione, che le rendeva molto più visibili di notte.

In quegli stessi minuti, alle 22.29, le navi di Cattaneo avevano avvistato un razzo Very rosso levarsi nel cielo a poca distanza, a 40° di prora sinistra: era stato il Pola a lanciarlo, per farsi vedere, nel timore che le sagome scure che aveva visto passare nelle vicinanze poco prima – le corazzate di Cunningham – fossero le navi di Cattaneo, e che non l'avessero visto. In seguito a ciò, la I Divisione ridusse la velocità a 16 nodi e cominciò ad accostare a sinistra, verso il punto da cui era partito il razzo. Intanto il Pola aveva effettuato segnalazioni anche con la lampada Donath: ma queste ed il razzo erano stati visti non solo dalla I Divisione, ma anche dalle navi da battaglia britanniche. Cunningham ordinò che la formazione

accostasse ad un tempo di 40° sulla dritta, ricostituendo la linea di fila sul rombo 280°; poi le torri dei cannoni delle tre corazzate – nell'ordine Warspite, Valiant e Barham, distanziate di circa 600 metri l'una dall'altra – furono puntate nella direzione da cui provenivano le navi della I Divisione. Alle 22.27 Cunningham ordinò alla Formidable di uscire dalla formazione ed allontanarsi verso destra, essendo al momento inutile ed anzi a rischio di essere coinvolta in un combattimento notturno nel quale non avrebbe potuto difendersi adeguatamente se attaccata; al Griffin, che si trovava ancora sulla linea di tiro delle corazzate in procinto d'aprire il fuoco, fu ordinato in malo modo di levarsi di mezzo.

Nessuno, sulle navi di Cattaneo, sospettava della presenza della poderosa formazione nemica a pochi chilometri: sullo Zara, la situazione appariva tranquilla. L'attenzione dell'ammiraglio Cattaneo e del comandante Corsi era rivolta alla rotta, e all'individuazione del Pola: entrambi sapevano che era molto vicino, ma non riuscivano a vederlo nel buio. Le navi italiane procedevano a 12 nodi; era stato ordinato di ridurre a 6 nodi in quanto si era ormai vicini al Pola, ma non era ancora stato dato l'esecutivo, volendo aspettare finché l'incrociatore danneggiato non avesse acceso il fanale azzurro direzionale, come gli era stato ordinato. Si guardava verso prora, attendendo di vedere in Pola, e intanto nessuno notava il vero pericolo, che si trovava sulla sinistra.
Alle 22.25 le vedette avvistarono un razzo very rosso a prora sinistra, il che indusse Corsi a dire al sottotenente di vascello Giorgio Parodi "Quello è il Pola", salvo poi aggiungere, più dubbioso, "Ma quello le sembra proprio il nostro segnale di riconoscimento?" al che Parodi rispose che il segnale gli sembrava differente. In realtà era davvero un razzo del Pola, ma quest'ultimo non era solo.
Intanto, Cattaneo aveva ordinato di stare pronti a diminuire la velocità; lo Zara accennò una breve accostata a sinistra e cominciò ad effettuare segnalazioni con il lampeggiatore Donath azzurro per mettersi in contatto col Pola. Corsi ordinò in sala macchine di rallentare il numero dei giri, e cominciò una trasmissione per radiosegnalatore diretta al Pola, che cominciava con la parola "accendete...".
Proprio in quel momento, un proiettore (apparteneva al cacciatorpediniere Greyhound, il più vicino alla formazione italiana, che così illuminava i bersagli per facilitare il tiro alle corazzate) illuminò il Fiume dietro lo Zara, e Corsi chiese irritato "Perché fanno uso dei proiettori? Sono tutti impazziti sul Pola?".
Ancora nessuno comprendeva la realtà; nessuno voleva credere che i nuovi arrivati fossero altri dal gemello ferito, che si comportava in modo inusuale. Qualcuno vide, a non più di tre chilometri di distanza, delle grosse sagome scure di navi, aventi sull'alberatura il medesimo gruppo di luci rosse e rosso-arancione di riconoscimento notturno. Qualcun altro notò anche due luci bianche al traverso a sinistra.
Subito dopo anche lo Zara stesso fu investito da un fascio di proiettori; il capitano di corvetta Arrigo Trallori vide apparire sulla sinistra sagome di grosse navi con luci di riconoscimento rosse e rosse arancione, e poi notò con orrore le vampe di colpi in partenza.
La Warspite aprì il fuoco per prima, sul Fiume.
Sulle prime, Corsi non capì ancora la situazione; pensando che fosse un altro errore del Pola, si arrabbiò e gridò "Ora ci sparano anche addosso! Fate immediatamente il segnale di riconoscimento!". Ma quando la seconda salva squassò il Fiume, il comandante dello Zara realizzò infine la verità. "Questi sono cannoni da 381, siamo caduti in trappola!".
Il capitano di corvetta Trallori osservò i proiettili da 381 compiere il loro breve percorso a mezz'aria, poi abbattersi spietatamente sul Fiume, sollevando enormi fiammate che illuminarono anche la poppa del vicino Zara.
Prima che si potesse dare l'allarme, le salve da 381 iniziarono a cadere anche sullo Zara, e prima di poter abbozzare una qualche reazione (solo una mitragliera pesante da 37 mm fece in tempo a sparare), l'ammiraglia della I Divisione fu trasformata in un relitto in fiamme.
La luce del proiettore aveva mostrato ai britannici che gli incrociatori italiani avevano i cannoni per chiglia, in posizione di riposo; poi la Warspite aveva aperto il fuoco prima, da distanza compresa tra i 2650 ed i 3500 metri, e subito dopo anche la Valiant e la Barham: ventiquattro cannoni da 381 mm riversarono una valanga di fuoco sui due incrociatori della I Divisione. L'accensione dei proiettori, la moltitudine di proiettili illuminanti e le esplosioni dei colpi di grosso calibro sbalordirono e stordirono gli equipaggi degli incrociatori, non lasciando loro – in quei pochi secondi – il tempo di abbozzare una reazione.
Il Fiume fu il primo ad essere centrato e devastato dai tiri dell'artiglieria nemica; lo Zara ne seguì la sorte poco dopo. Dopo aver sparato due salve da 381 contro il Fiume, la Warspite cambiò bersaglio ed iniziò a tirare sullo Zara, che aveva su rilevamento 186°, illuminato a giorno da proiettori ed illuminanti. Da una distanza di 3200 metri, la nave britannica sparò una prima salva di otto proiettili da 381 mm, che caddero a cavallo dello Zara; la maggior parte andò a segno. Seguirono altre tre salve da 381 della Warspite, mentre anche la Valiant, sparata una prima salva sul Fiume, passava subito alla sventurata nave di Cattaneo: la Valiant fece fuoco su di essa con tutti i cannoni, tirando cinque bordate di 6-8 colpi da 381 in poco più di tre minuti, da una distanza compresa tra 2950 e 3500 metri. A partire dalla seconda salva, parecchie andarono a segno: il 75 % dei proiettili sparati, secondo l'apprezzamento britannico. Cunningham ricordò poi "(…) La Valiant che era di poppa a noi, aveva aperto il fuoco nello stesso tempo. Anch'essa aveva trovato il proprio bersaglio, e, quando la Warspite ingaggiò le artiglierie sull'altro incrociatore, osservai la Valiant che squarciava il suo bersaglio. La sua velocità di tiro mi impressionò.

Non avrei mai creduto che fosse possibile una cadenza tanto serrata con quei grossi cannoni. La Formidable era uscita di formazione sulla dritta, ma di poppa alla Valiant navigava la Barham, anch'essa seriamente impegnata.

Indescrivibile era lo stato degli incrociatori italiani. Si vedevano intere torri d'artiglieria e masse di altri pesanti frammenti turbinare e piombare in mare, e in pochi minuti le navi stesse furono ridotte a torce fiammeggianti, con incendi che le divoravano di prora a poppa. Tutta l'azione era durata qualche minuto".

La Barham, quando le altre due corazzate avevano aperto il fuoco, stava ancora accostando – trovandosi in coda – ed aveva così problemi nell'inquadramento del bersaglio. Dopo aver colpito l'Alfieri con una prima salva, spostò anch'essa il suo tiro sullo Zara: sei salve da 381 e sette da 152 mm. Le vampe dei suoi stessi cannoni misero fuori uso i suoi due proiettori, così la corazzata dovette affidarsi alle proprie granate illuminanti ed all'illuminazione fornita dalle altre navi per la punteria ed il calcolo della distanza di tiro. Da bordo della Barham si vide lo Zara che accostava a dritta, completamente illuminato dagli incendi che divampavano a bordo, e parzialmente oscurato dal fumo. Le fiamme si levavano altissime, al disopra delle alberature. L'ammiraglia della Prima Divisione incassò in pochi minuti quattro salve da 381 mm della Warspite, cinque della Valiant e sei della Barham; su di esso si abbatterono tra gli 84 ed i 102 proiettili ad alto esplosivo del peso di una tonnellata l'uno, senza contare quelli da 152 mm. Secondo alcuni calcoli, circa 35 tonnellate di esplosivo si abbatterono sull'incrociatore. Il comandante Corsi ordinò di accostare immediatamente a dritta e mettere le macchine avanti tutta, per cercare di allontanarsi, ma la prima salva giunta a segno aveva già devastato lo Zara a tal punto da rendere tali manovre inattuabili: saltò subito la corrente e poco dopo mancò anche l'energia prodotta dalle caldaie, quasi tutte centrate e danneggiate gravemente. I cannoni secondari da 100 mm erano regolarmente armati ed anche dotati di munizioni per il tiro notturno, a differenza di quelli da 203, ma non poterono aprire il fuoco perché gli apparati per la direzione del tiro furono anch'essi distrutti dai primi colpi giunti a segno. In tre minuti lo Zara incassò, secondo quanto stimato dalla CIS nel dopoguerra, quindici colpi da 381 mm. In sala macchine, il capitano del Genio Navale Salvo Giuseppe Parodi ricevette attraverso i telegrafi l'ordine di ridurre la velocità a "120 giri, poi 90, poi nuovamente avanti normale, avanti mezza, avanti piano, ferma"; poi il telegrafo fu spostato convulsamente su "tutta forza avanti", ma subito dopo ci fu uno schianto, seguito da invasione di vapore nella sala macchine. Il secondo direttore del tiro, tenente di vascello Francesco Ferrari, diede l'allarme, che venne poi ripetuto alle torri da 203 mm; queste ultime ricevettero anche l'ordine di "far mettere in moto i motori, caricare e seguire gli indici elettrici", ma i primi colpi giunti a bordo, facendo mancare la corrente, le immobilizzarono. Il primo direttore del tiro ordinò di mettere in moto i gruppi elettrogeni e passare al tiro autonomo, ma una salva da 381 mm spazzò via la torre numero 1 da 203 mm e mise fuori uso anche la numero 2, che era già armata e rifornita. Presso queste due torri ci fu una violenta esplosione, seguita da un incendio. Il capitano di corvetta Trallori ricordò poi che la prima salva da 381 giunta sullo Zara centrò la torre numero 1 da 203 mm, "rasandola al piano di coperta" (anche da bordo delle navi britanniche si vide una torre da 203 dello Zara venire scagliata fuoribordo); lo scossone dei proiettili giunti a segno fece sussultare violentemente l'incastellatura della plancia, "quasi si dovesse sradicare", tanto che Trallori e molti altri faticarono a reggersi in piedi. L'esplosione dei proiettili da 381 proiettò ovunque una miriade di schegge, che falcidiarono il personale della stazione di direzione del tiro, i serventi del complesso da 100/47 mm di prora sinistra e quelli del vicino obice. Un altro colpo centrò la plancia all'altezza delle colonnine di punteria, uccidendo o ferendo quasi tutti gli uomini addetti a queste ultime; un ulteriore colpo devastò la zona centrale della nave e penetrò in sala macchine, mettendo fuori uso la macchina di sinistra. Un sottufficiale, che si trovava sul ponte batteria, si ritrovò circondato da incendi e cadaveri di commilitoni. Un altro sottufficiale segnalatore stava dormendo al momento dell'attacco, e si ritrovò catapultato all'improvviso in un inferno di esplosioni e devastazione: cercando scampo a questo macello, si fece il Segno della Croce, invocò tutti i Santi che conosceva, e si buttò a mare. Così fecero anche altri. Intanto era stato ordinato di accostare a dritta e mettere le macchine a tutta forza, per cercare di allontanarsi, ma a causa del timone e del fatto che funzionava (a tutta forza) solo la macchina di dritta, lo Zara finì con l'accostare mettendo la prua verso le navi britanniche. A questo punto l'incrociatore fu raggiunto da un'altra salva da 381, che lo colpì sulla dritta, provocando nuovi enormi danni e facendo esplodere la caldaia numero 5. A seguito dei nuovi danni, anche la macchina di dritta iniziò gradualmente a diminuire i giri, fino a fermarsi completamente. Lo Zara seguitò a manovrare per pochi minuti, con leggero abbrivio in avanti, poi si fermò con la prua rivolta a nord. Una nave in fiamme lo superò passando sulla dritta; forse era il Fiume, sospinto dall'abbrivio. Le tre corazzate di Cunnigham spensero i proiettori alle 22.32 (per altra fonte, cessarono il fuoco alle 22.35) ed accostarono ad un tempo di 90° sulla dritta per evitare inesistenti siluri lanciati dai cacciatorpediniere italiani, dei quali credevano di aver visto le scie, dopo di che si allontanarono rapidamente dal luogo del massacro. "Il tiro a segno nel luna park di Matapan", come lo definì poi, in modo non inesatto,

lo storico Giorgio Giorgerini, era durato non più di tre minuti: tanto era bastato a ridurre Zara, Fiume, Alfieri e Carducci a relitti galleggianti. Solo l'Oriani ed il Gioberti riuscirono scampare, il primo danneggiato.
La Vittorio Veneto e le altre navi di Iachino erano in quel momento a decine di miglia di distanza: videro i bagliori degli incendi e sentirono le cannonate e le esplosioni.
Iachino descrisse così in seguito quello che vide: "il caposervizio di vigilanza sull'ala di plancia - è Iachino che racconta - viene di corsa ad avvertirmi che si vedono di poppa grandi bagliori e vampate di salve di grossi cannoni. Balzo dal mio seggiolino e corro anch'io a guardare verso poppa, dove trovo alcuni ufficiali che stanno immobili e silenziosi, allibiti dinanzi al terribile spettacolo che si presenta ai loro occhi. Molto distanti, di poppa a noi, si vedono grandi vampate rossastre susseguirsi rapidamente, mentre fasci vividi di proiettori sciabolano la notte in tutte le direzioni... È evidente che si tratta di un combattimento in cui si trova impegnata la nostra Prima Divisione. Non si vedono però i proiettili illuminanti delle nostre navi...".
C'erano pochi dubbi su quel che stesse accadendo, ma Iachino chiese comunque, sia alla I che alla III Divisione: "Dite se siete attaccato". Sansonetti dal Trento risposero di no; da Cattaneo e dallo Zara non giunse risposta. Presto l'ammiraglio comandante la I Divisione e la sua nave sarebbero sprofondati nell'eterno silenzio.

Sullo Zara il capitano del Genio Navale Lamberto Quercetti, sceso nel locale macchina di prua, riferì con calma al parigrado Salvo Giuseppe Parodi quel che stava succedendo: la I Divisione giunta vicino al Pola, ma era caduta in un'imboscata tesa da unità britanniche, che avevano illuminato le navi italiane con proiettori ed aperto il fuoco da 2000 metri, colpendo lo Zara a centro nave. Stando in sala macchine, Parodi non aveva sentito, e non sentì mai, nemmeno un colpo di cannone, né italiano (difatti non ne furono sparati) né britannico. L'incrociatore conservava una buona galleggiabilità, ma c'erano molti morti e feriti, specie con ustioni causate dal vapore; almeno cinque caldaie erano fuori uso, il timone non rispondeva più ai comandi, le comunicazioni interne erano quasi completamente fuori uso e così le direzioni del tiro.
Quercetti non aveva ordini specifici per Parodi e se ne andò dopo avergli lasciato il suo salvagente (essendone Parodi sprovvisto), ma più tardi fu Corsi in persona a chiamarlo per telefono, ordinandogli di mettere le macchine a marcia indietro ed aggiungendo "Andiamo a vedere il relitto del Fiume che sta bruciando". Qualche minuto dopo, Corsi chiamò di nuovo e spiegò "Basta, Parodi. Potete fermare. Abbiamo fatto un giro su noi stessi: ritengo che le macchine non servano più". Parodi rispose "Sta bene, comandante. Comunque rimarrò quaggiù per ogni evenienza. Come mi devo regolare col personale di guardia?", e dopo una pausa, Corsi disse "Mandateli su in coperta." Parodi chiese ancora "Devo far spegnere le caldaie?" a cui il comandante rispose affermativamente, per poi richiedere a sua volta "E, se potete trovarlo, fatemi parlare col direttore di macchina", spiegando subito dopo "Sono solo in plancia e questo è l'unico telefono che funzioni".
Parodi mandò il capo meccanico Alvaro Filippi alle caldaie numero 1 e 2, per ordinare ai fuochisti di spegnerle, poi salì in coperta ed ordinò a due fuochisti di cercare il direttore di macchina, maggiore del Genio Navale Pasquale Chiapperini. Capo Filippi non fece ritorno, mentre tornò uno dei fuochisti, accompagnato dal maggiore Chiapperini. Parodi lo mise in contatto telefonico col ponte di comando, ma dopo pochissimo Chiapperini diede il ricevitore a Parodi, dicendogli "Parli lei, io non capisco niente"; Corsi spiegò a Parodi "Il suo direttore non è fonogenico. Lui non capisce quello che dico io ed io non capisco quello che dice lui. Questo è un ordine per lui, riferiteglielo e confermate: preparate per la distruzione della nave e informatemi dei provvedimenti presi." Subito Parodi fece quanto ordinato; il direttore di macchina se ne andò senza dire niente. Sembrava molto depresso.
Al suo posto giunse in sala macchine un cannoniere recante una cassetta-mina ed una scatola di fiammiferi, asserendo "Questi ve li manda il comandante in seconda Giannattasio". Con l'aiuto del fuochista, Parodi sistemò l'esplosivo sotto i tubi delle pompe di circolazione, indi scese e svitò con una mazza (fissata alla paratia) i bulloni del portello del condensatore. Tornato poi sul piano di manovra, l'ufficiale vi trovò il tenente del Genio Navale Alfredo Marchese, che era sceso per accertarsi che gli esplosivi fossero stati recapitati e, una volta verificatolo, se ne andò immediatamente. Parodi annunciò al comandante Corsi che nel locale macchine prodiero tutto era pronto per l'autodistruzi-0ne. Questi ribadì che era solo in plancia, e disse che avrebbe dato l'ordine di far saltare la nave al momento opportuno; Parodi disse che sarebbe rimasto al suo posto aspettando ordini, e Corsi concluse con un "Grazie".
A questo punto Parodi era completamente solo; prima c'erano stati con lui due o tre fuochisti, ma ormai anche loro erano andati via. Nel frattempo, venivano impartite ed eseguite varie disposizioni per tentare di affrontare la gravissima situazione della nave. Uno dei problemi maggiori era causato dall'incendio della torre numero 1, che aveva riempito di fumo e vapore il locale del primo corridoio. Il comandante Corsi ordinò di allagare il sottostante deposito munizioni per cercare di spegnere l'incendio. L'ordine venne regolarmente trasmesso dalla centrale al tenente Marchese, ma non venne eseguito, perché il comandante in seconda, capitano di fregata Vittorio Giannattasio, riferì dell'esplosione della caldaia numero 5 e dell'immobilizzazione della motrice di prua, e disse che si stava preparando a

far saltare in aria la nave, giacché i danni erano ormai irreparabili e non restava che l'autoaffondamento.
L'equipaggio dello Zara, rimasto in ordine ed inquadrato dagli ufficiali, si prodigò per ore nelle operazioni di spegnimento dei violenti incendi scoppiati a bordo, specie a prua ed a centro nave; benché immobilizzato e privo d'energia, l'incrociatore seguitava a galleggiare bene. Ma non ci si poteva fare illusioni sulla salvezza della nave, e alla fine il comandante Corsi e l'ammiraglio Cattaneo (che era rimasto illeso), di comune accordo, decisero per l'autoaffondamento.

Senza più anima viva e con tutti i macchinari fermi, in sala macchine regnava uno strano silenzio. Innervosito, alle 23.45 il capitano del Genio Navale Parodi telefonò in plancia, ma non rispose nessuno; né ci fu risposta ad una sua nuova chiamata, dopo qualche minuto, e neppure alla terza, delle 23.57, mentre Parodi continuava a guardare il suo orologio con ansia crescente.
Alle 23.59 Parodi prese la risoluzione di salire in coperta, ma prima volle scendere a controllare gli esplosivi, anche per aspettare un altro po' nella speranza che giungessero disposizioni. Giunto alla pompa dell'olio, vi scoprì il fuochista di guardia Domenico Pansini, ed al condensatore il sottocapo Sabbadini, pure di guardia, ed un altro fuochista. Tutti dissero che erano rimasti ai posti in attesa di ordini; Parodi ordinò loro di salire in coperta, redarguendo Pansini perché era sprovvisto di salvagente (sebbene Parodi stesso, prima di riceverlo da Quercetti, non lo avesse) e consegnandogli pertanto il suo, nonostante l'iniziale rifiuto di Pansini. Dopo aver salutato, i tre se ne andarono.
Parodi rimase lì per qualche altro minuto, indi tornò di nuovo sul piano di manovra e vide che Pansini vi aveva lasciato il giubbotto salvagente.
Salito finalmente in coperta, il capitano Parodi constatò che lo Zara era sbandato sulla dritta di circa 6 gradi.
In batteria a dritta regnava il buio assoluto; Parodi lo illuminò con la sua torcia e vide ovunque brande e diversi corpi, forse morti, alcuni vicini agli stipetti di sinistra, altri accanto alla murata. Passando attraverso il locale lavandini dei fuochisti, Parodi giunse in batteria a sinistra, dove venne illuminato dal fascio di luce di un'altra torcia: la teneva il comandante in seconda Giannattasio. Parodi gli disse di essere appena salito dalla sala macchine, non riuscendo a comunicare con il ponte di comando, e Giannattasio gli disse "Avete fatto bene", poi chiese "Scendete nelle caldaie 1 e 2 e guardate se c'è rimasto qualcuno. Mi risparmierete di andarci". Parodi eseguì, e non trovò nessuno nei locali caldaie; era tutto in ordine ma faceva un caldo soffocante.
Tornato in batteria a sinistra, Parodi s'imbatté, all'imbocco della scala che portava in coperta, nel maggiore medico Alberto Mazziotti e nel maggiore commissario Salvatore Misitano, intenti a trasportare un ferito. Qui in batteria, a proravia della scala, c'erano molti cadaveri e molti feriti gravi, soprattutto ustionati. Parodi aiutò a trasportare un ferito mentre saliva in coperta; la notte era estremamente buia. A proravia della cucina ufficiali (quasi a centro nave) egli incontrò un gruppo di cinque ufficiali, tra i quali l'ammiraglio Cattaneo, il comandante Corsi, il capitano di fregata Franco Brovelli ed il tenente colonnello del Genio Navale Domenico Bastianini, capo servizio Genio Navale della I Divisione. Parodi si presentò a Corsi e gli disse di aver eseguito le sue disposizioni in sala macchine sino a qualche minuto prima, e di essere salito in coperta in quanto non riusciva più a comunicare con la plancia; aggiunse che sottocoperta non c'era più nessuno. Il comandante gli disse "Scusatemi, non vi ho più telefonato", poi lo prese per un braccio e aggiunse "Grazie. Avete fatto il vostro dovere. Sapevo che avrei potuto contare su di voi". L'ammiraglio Cattaneo, poco più in là, soggiunse "Bene, Parodi! Ora gettate in mare più legno che potete", salvo poi domandargli, mentre Parodi si allontanava, quanto tempo avrebbe richiesto l'autoaffondamento. L'ufficiale rispose di ritenere che ricorrendo solo agli allagamenti ci sarebbero volute delle ore, mentre usando le mine sarebbero bastati venti o trenta minuti, a seconda che si usasse la miccia corta o la miccia lunga. Cattaneo allora si girò verso Corsi e commentò "Bisogna proprio fare come abbiamo deciso". Parodi chiese ancora notizie in merito all'incendio scoppiato a Prua, e Bastianini rispose che era stato spento.
Recatosi a poppa, Parodi incontrò di nuovo il capitano Quercetti nei pressi del quadrato ufficiali; gli riferì l'ordine di Cattaneo, quindi entrambi entrarono nel quadrato, presero tavole e sedie e le buttarono in acqua, constatando che galleggiavano bene. In quadrato c'era un gruppo di feriti, tra i quali il fuochista Battista Nao, che chiese "Signor Parodi, credete che ci salveremo?" cui quest'ultimo rispose "Certamente, ne sono sicuro". Nao chiese da bere, e Parodi sfondò la porta – già parzialmente divelta – della vinicola e prelevò sette-otto bottiglie dai rottami, ne spaccò i colli e diede da bere a vari feriti, dovendo aiutare alcuni di essi a non ferirsi con le facce ustionate e le labbra gonfie e paonazze. Uno di essi, quando Parodi arrivò a lui con il solo liquore rimasto – del gin "Ersatz" – ebbe ancora la forza di lamentarsi della qualità: "Che porcheria, non potete darmi un goccio di quello buono?". Quercetti, sprovvisto di scarpe, aveva riportato qualche lieve ferita ad un piede nel camminare sui vetri rotti. Parodi lo condusse nella sua cabina, dove gli diede un paio delle sue scarpe; poi entrambi si recarono in batteria a sinistra, presero due grossi murali e li portarono in coperta, dove li buttarono in mare da sottovento. Dato che lo Zara si spostava più velocemente di questi galleggianti, quelli che non venivano usati dai naufraghi rimanevano sottobordo, trascinati col fianco.C La maggior parte dell'equipaggio dello Zara si trovava già in acqua; alcuni ufficiali

(tra cui il sottotenente di vascello Beiamino Celi, che si distinse in questa opera, il tenente di vascello Giuseppe Fabrizio, il tenente di vascello Giovanni Battista Arimondo, il sottotenente del Genio Navale Direzione Macchine Dante Tomaselli ed il capitano Quercetti), con l'aiuto di marinai, presero a lanciare delle cime ed issare così dei naufraghi a bordo. Chi veniva ripescato appariva già in cattive condizioni, semiassiderato. Parodi chiese se vi fossero stati dei feriti tra gli ufficiali, ed il maggiore Mazziotti ed il tenente di vascello Carlo Foldi risposero che il tenente di vascello Enrico Baracchi, ferito da una scheggia mentre era al posto di manovra, era deceduto mentre veniva portato in infermeria, e ne avevano portato il corpo nella sua cabina; chiesero se volesse andarlo a vedere, ma Parodi non andò. Il guardiamarina Sergio Moni, sebbene ferito alle gambe, si era prodigato nell'estinzione dell'incendio a prua, ed il sottotenente di vascello Mario Carrara, benché gravemente ferito alle mani, aveva gettato in mare le munizioni di una riservetta per evitare che venissero raggiunte dalle fiamme.

Il gruppo di ufficiali che includeva Cattaneo e Corsi era frattanto arrivato a poppa; Parodi si avvicinò loro e sentì che stavano discutendo in merito ai feriti gravi. Il loro salvataggio appariva estremamente difficile: le zattere Carley di prua erano andate distrutte, mentre le altre, gettate in mare troppo presto, erano ormai troppo lontane. L'unica imbarcazione disponibile, la motobarca di sinistra, non poteva essere calata, a seguito del danneggiamento del picco di sinistra. Si decise lo stesso di collocarvi i feriti (tra di essi vi era il nocchiere Gaetano Mazzella, uno dei pochi feriti gravi che sopravvissero, recuperati da unità britanniche; fu ricoverato in un ospedale egiziano), probabilmente per dar loro almeno qualche speranza; Parodi, però, aveva notato che sul lato sinistro della motobarca c'erano dei fori. Ad organizzare l'imbarco dei feriti fu il capitano di fregata Brovelli, che aiutò personalmente a trasportarne alcuni; anche Parodi (che aiutò a trasportarne tre, che furono sistemati in coperta), Quercetti, Giannattasio, Celi e Foldi diedero una mano.

Parodi tornò da Corsi e Cattaneo, e quest'ultimo chiese nervosamente dove fosse il suo aiutante di bandiera; il capitano di fregata Brovelli, sopraggiungendo, scherzò "Fatemi ringiovanire, ammiraglio. Permettetemi di essere il vostro aiutante di bandiera. Io ho già le cordelline". Mai avrebbe perso la calma e il buonumore.

L'ammiraglio Cattaneo non aveva più il giubbotto salvagente; il suo l'aveva ceduto ad un ferito, che aveva freddo.

Intorno all'1.15 del 29 marzo, l'ammiraglio – evidentemente nervoso e preoccupato dalla prospettiva che la sua nave ammiraglia potesse essere catturata – chiese di nuovo a Parodi quanto tempo ci sarebbe voluto per l'autoaffondamento; questi rispose che il metodo più veloce e sicuro era di far saltare in aria la nave, e Cattaneo, con crescente nervosismo, ribatté "È quello che ho deciso di fare". Qualcuno, forse il tenente Fabrizio, suggerì "Possiamo farlo verso l'alba", ma Cattaneo rispose "Alba o non alba, io desidero che la nave sia affondata prima che gli inglesi vengano più vicini. E prima dell'alba essi saranno certamente qui."

Giannattasio continuava ad occuparsi dei soccorsi ovunque fosse necessario; Parodi lo sentì chiamare qualcuno nei ponti sottostanti, e gli si avvicinò. Il comandante in seconda gli diede un giubbotto salvagente e l'ordine "Parodi, a dieci metri verso prora c'è un ferito senza cintura. Andate a mettergliela". Così fece; al suo ritorno trovò Giannattasio intento a discorrere con Corsi e Cattaneo. Quando ebbe finito, scese nei locali inferiori insieme a Quercetti, per aprire tutti gli allagamenti e controllare le cariche d'autodistruzione.

Il comandante Corsi, sempre tranquillo, domandò una sigaretta. Parodi ne aveva due e glie ne diede una; poi si recò nel suo camerino e ne prese qualche altro pacchetto, assieme ai documenti d'identità. Lasciò invece le foto della moglie e delle figlie: le avrebbe volute prendere, ma non ci riuscì, "mi sarebbe sembrato di togliere qualcosa al nostro Zara che sapevo sarebbe presto scomparso per sempre", come disse in seguito.

Tornato in coperta, Parodi offrì un pacchetto di sigarette a Corsi, ma il comandante sorrise e rispose "Grazie, ma credo che siano troppe!". Poi Parodi andò a passi veloci verso un punto dove c'erano un paio di ufficiali e dei gruppi di marinai; incontrò il tenente di vascello Foldi, più calmo rispetto a prima, che parlò ancora della morte di Baracchi, e poi il tenente di vascello Arimondo, intento, com'era solito fare, a fumare un sigaro: al saluto di Parodi, rispose (ma in genovese, perché entrambi erano originari del capoluogo ligure) "Mi sto gustando questo toscano. Può essere l'ultimo". Aveva ragione; Arimondo fu tra le centinaia di dispersi di quella notte.

C'era anche il giornalista Gianantonio Bardi, imbarcato come corrispondente di guerra, fradicio e tremante per il freddo. Parodi gli batté una mano sulla spalla e scherzò "Chissà che arti colone potrai scrivere adesso!", mentre Bardi sorrise e replicò "Non perdi mai il buonumore, tu". Nemmeno lui si sarebbe salvato.

Parodi tornò ancora una volta dal gruppo di ufficiali radunati attorno a Cattaneo, ma a quel punto il comandante Corsi ordinò che tutti coloro che non avevano incarichi particolari andassero a poppa; ciò fu fatto, e Parodi stimò che ci fossero 200 o 250 uomini. Questo restava dell'equipaggio dello Zara, quasi millecento tra ufficiali e marinai; gli altri erano morti o feriti o avevano già abbandonato la nave.

L'ammiraglio Cattaneo si portò al centro del gruppo, salì sul portello della scala ufficiali e dichiarò: "Un equipaggio che passa dalla propria nave a una nave nemica è un equipaggio che si arrende. L'equipaggio dello Zara non si arrende. Io ho dato l'ordine di affondare la nave". Diede il saluto alla voce, inneggiando allo Zara ed alla Marina italiana ed invitando tutti ad unirsi a lui nel

tradizionale grido di «Viva il re, viva lo Zara, viva l'Italia!».
Poi Corsi salì al suo posto, e cominciò a parlare a sua volta. "Tra pochi minuti il nostro Zara cesserà di esistere. Quando saremo in mare saremo naufraghi. Può darsi che qualcuno sia fortunato e venga raccolto dal nemico. Ricordate che in questo caso è necessario dare il nostro nome, cognome e grado. È proibito dare qualsiasi altra informazione e non bisogna darla." Dopo aver ordinato il saluto alla voce, il comandante dello Zara disse ai suoi uomini di abbandonare la nave. La bandiera ancora sventolava, ed avrebbe continuato a farlo fino a che l'acqua non l'avesse sommersa.
Giannattasio si era già recato sottocoperta per accendere le micce delle cariche esplosive, collocate nel deposito munizioni prodiero.
Aveva chiesto chi volesse scendere con lui per assisterlo; si era offerto il sottotenente CREM Umberto Grosso. Nessuno dei due sarebbe più tornato.
Né sarebbe tornato il tenente colonnello Bastianini, anch'egli sceso per l'ultima volta nelle viscere della nave – dove ormai non c'era più luce ed anche l'aria circolava a fatica – con pochi altri uomini, sempre per provvedere all'autoaffondamento, ma in modo differente. Bastianini ed i suoi uomini aprirono le valvole di allagamento (per far entrare l'acqua nello scafo) e le portellerie (per permettere una più agevole circolazione dell'acqua), e sfondarono gli scarichi dei condensatori.
Giannattasio, Bastianini e Grosso non furono mai più rivisti; alla loro memoria sarebbe stata conferita la Medaglia d'Oro al Valor Militare.

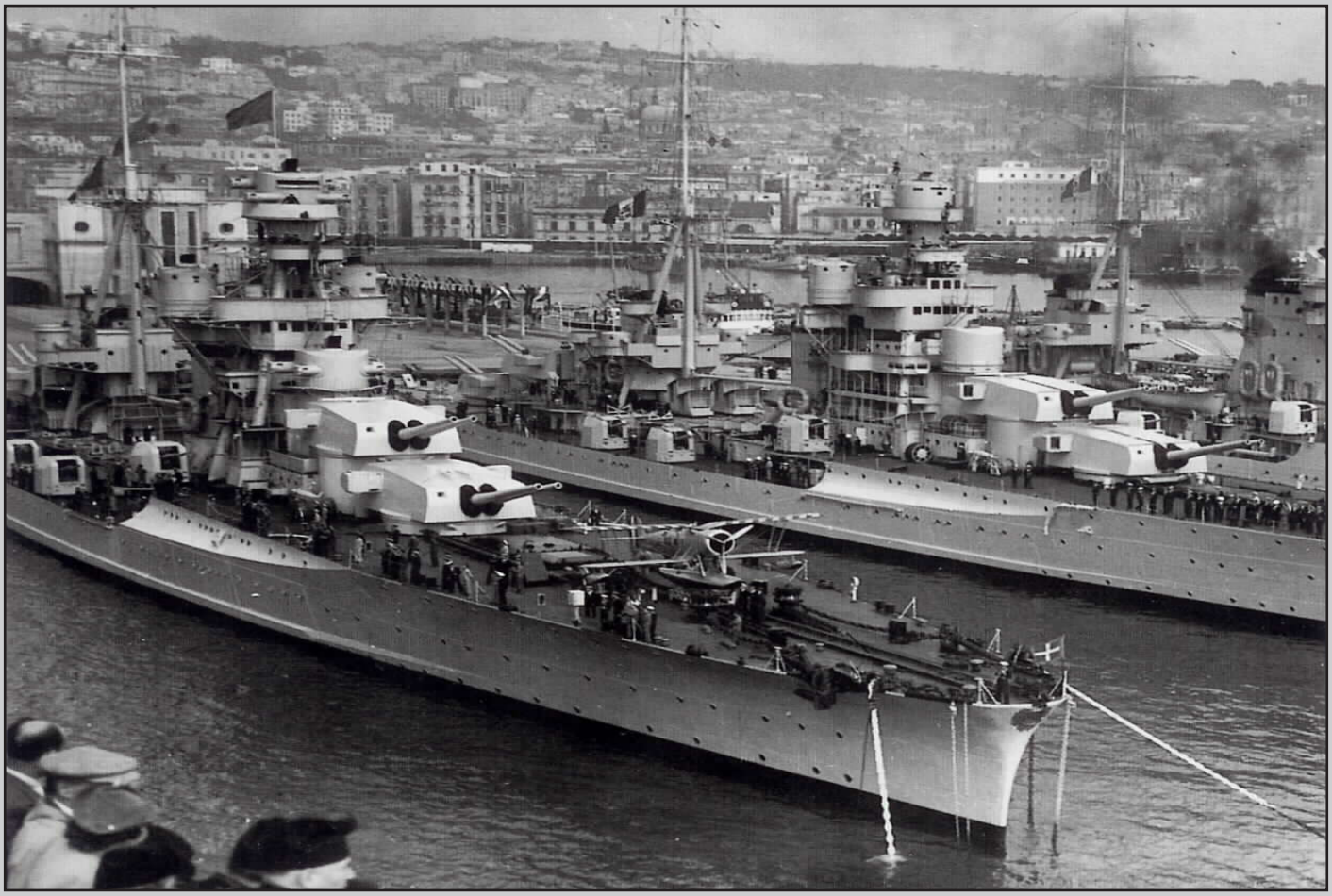
Il capitano Parodi salutò il comandante Corsi, ch'era sprovvisto di giubbotto salvagente; quest'ultimo gli strinse la mano e disse soltanto: "Addio".
In buon ordine e silenziosamente, l'equipaggio si gettò in mare. Vicino a Parodi erano il maggiore medico Mazziotti ed il maggiore commissario Misitano; Mazziotti gli chiese di venire con loro. Mentre i due maggiori saltarono in mare dal lato sinistro, Parodi ebbe l'accortezza di calarsi in mare mediante un cavetto, indossando il giubbotto salvagente, evitando di bagnare testa e spalle: questo semplice accorgimento fece spesso la differenza tra la vita e la morte. Molti dei superstiti sarebbero stati tra i richiamati della Marina Mercantile, vecchi lupi di mare che sapevano come sopravvivere più a lungo in quell'acqua fredda: indossare maglioni, giacca e cappotto sotto il salvagente e calarsi in mare gradatamente per non bagnare la parte superiore del corpo; molte delle vittime sarebbero state tra gli inesperti marinai, tuffatisi in mare dopo essersi tolti i vestiti più pesanti.
Constatato che il giubbotto salvagente lo teneva a galla senza problemi, Parodi mollò lentamente il cavetto e raggiunse Mazziotti e Misitano, che si erano aggrappati ad una tavola insieme ad un marinaio. I quattro aggirarono, a nuoto, la poppa dello Zara, e si portarono sulla sua dritta.

Sui momenti finali dello Zara, e più precisamente su quale fu la causa ultima del suo affondamento, vi è tutt'oggi disaccordo: fonti italiane lo attribuiscono all'azione degli uomini – Bastianini, Giannattasio, Grosso – che scesero sottocoperta ad aprire le valvole per l'autoaffondamento ed attivare le cariche esplosive sistemate nei depositi munizioni, ed in particolare all'esplosione del deposito munizioni di prua, per effetto delle mine fatte brillare da Giannattasio e Grosso.
Da parte britannica, invece, il colpo di grazia allo Zara è accreditato ai siluri del cacciatorpediniere Jervis. Dopo il cannoneggiamento da parte delle corazzate, infatti, i cacciatorpediniere britannici vennero inviati a finire coi siluri i relitti galleggianti delle navi italiane (per il Fiume non ve ne fu bisogno, dato che affondò da solo per i tremendi danni subiti).
Cunningham aveva inizialmente destinato a questo compito lo Stuart e l'Havock, cui aveva ordinato alle 22.41 di dare il colpo di grazia agli incrociatori italiani, visibili – immobilizzati ed in fiamme – verso sud, su rilevamento 150°. Lo Stuart avvistò alle 22.59 lo Zara in fiamme ed immobilizzato ad un paio di miglia di distanza, con l'Alfieri (sul momento scambiato anch'esso per un incrociatore) che gli girava intorno (aveva il timone danneggiato, e per questo stava girando in tondo). Lo Stuart lanciò otto siluri contro le due navi, senza colpire; poi si avvicinò al già malconcio Alfieri e lo affondò con cannone e siluro. Mentre così faceva, si verificò un'esplosione su uno degli incrociatori in fiamme, cui seguirono nuovi e più grandi incendi. L'Havock ingaggiò ed affondò il Carducci, dopo di che si diresse verso lo Zara (sul quale era visibile un solo incendio, vicino alla plancia) per finirlo; alle 23.30 gli lanciò contro i quattro siluri che gli erano rimasti, ma nessuno andò a segno. A questo punto il cacciatorpediniere sparò un proiettile illuminante, e poi due salve d'artiglieria contro lo Zara.

Il proiettile illuminante rivelò però la presenza, poco lontano (verso nordest), di un'altra grossa nave, immobilizzata: era il Pola, "dimenticato" nei concitati momenti del massacro della I Divisione. Erano le 23.45; dopo aver sparato alcuni colpi contro di esso, alle 00.20 del 29 marzo l'Havock richiamò sul Pola l'attenzione degli altri cacciatorpediniere. Dato però che il cacciatorpediniere britannico non aveva acceso il proiettore e non aveva visto molto bene che nave fosse quella che aveva attaccato, riferì di aver avvistato non un incrociatore classe Zara, ma una corazzata classe Littorio: i britannici speravano di riuscire a raggiungere la Vittorio Veneto, il cui affondamento avrebbe suggellato la loro più grande vittoria nel Mediterraneo. Dato che la ricerca della corazzata era l'obiettivo assegnato alla flottiglia cacciatorpediniere di Mack, quest'ultimo, non appena ricevette il messaggio dell'Havock (alle 00.30), accostò nella direzione da questi indicata, con tutte e otto le navi al suo comando. All'1.20 l'Havock rettificò il suo apprezzamento, comunicando che la nave avvistata era in realtà un incrociatore pesante, ma quando la comunicazione giunse a Mack, all'1.30, era ormai tardi per tornare indietro; così la 14th Destroyer Flotilla proseguì verso il Pola. Alle 2.30 il Jervis, nel dirigere verso il Pola, s'imbatté nel relitto in fiamme dello Zara: lo avvistò quando il fascio di luce del suo proiettore si fermò sull'incrociatore, mostrando pochi piccolo incendi che ardevano sul ponte superiore. Passandogli accanto, il Jervis lanciò quattro siluri contro lo Zara: due di essi colpirono l'incrociatore italiano, facendolo esplodere (altre fonti parlano di cinque siluri lanciati e ne rivendicano tre a segno). Si può forse ipotizzare che il brillamento delle cariche da parte dei volontari rimasti sullo Zara, ed il suo siluramento da parte del Jervis, siano per coincidenza avvenuti contemporaneamente. Il capitano Parodi ed i maggiori Mazziotti e Misitano distavano dalla nave circa centro metri quando ci fu la prima detonazione: un sibilo, seguito da una colonna di fumo bianco. Quattro o cinque minuti dopo esplose anche il deposito munizioni prodiero, sollevando un'altissima colonna di fumo bianco-rosato, che illuminò tutta la zona; dallo Zara si levavano ondate di fuoco, mentre grossi oggetti erano lanciati in aria. Scemate le fiamme, la nave ammiraglia della I Divisione Navale sbandò sulla dritta, capovolgendosi. Passò qualche minuto, poi i naufraghi furono raggiunti da diverse grosse ondate, generate dal gigante in agonia. Non furono probabilmente pochi coloro i quali, non essendosi sufficientemente allontanati dalla nave, furono trascinati sott'acqua dal suo risucchio. Poi, tutto tornò calmo. Lo Zara giaceva sul fondo dell'Egeo. Erano le 2.34 del 29 marzo 1941. Finito il dramma dello Zara – ultimo ad affondare tra le navi colpite della I Divisione, eccettuato il Pola che fu affondato due ore dopo in circostanze differenti – ebbe inizio quello dei suoi naufraghi. Chi, trovandosi in acqua, vedeva uno zatterino, cercava con tutte le forze di aggrapparvisi, ma questo spesso portava al ribaltamento di questi fragili galleggianti, facendo annegare i feriti e gli occupanti sfiniti che giacevano sul loro fondo. In questo modo andarono perduti anche i remi, i barilotti d'acqua, le provviste, le medicine, le pistole lanciarazzi ed i razzi di segnalazione Very. Molte delle zattere e dei galleggianti, danneggiati dal tiro britannico nel precedente cannoneggiamento, affondarono, lasciando innumerevoli superstiti a mollo nell'acqua gelida; moltissimi di loro scomparvero prima che giungesse l'alba. Fu questa la sorte anche dell'ammiraglio Cattaneo, del comandante Corsi e del capitano di fregata Brovelli, che avevano abbandonato lo Zara per ultimi, senza giubbotto salvagente. (La sorte di Corsi, in realtà, è controversa. Dagli interrogatori dei naufraghi dello Zara presi prigionieri, i britannici appresero che si era ritirato in sala nautica poco prima che lo Zara esplodesse, dunque affondando con la nave; e questo è riportato anche nella motivazione della Medaglia d'Oro al Valor Militare che fu conferita alla sua memoria. La storia ufficiale della Marina, però – presumibilmente sulla base delle deposizioni di altri superstiti dello Zara – accredita invece la versione secondo cui Corsi avrebbe abbandonato la nave per ultimo, insieme a Cattaneo, e sarebbe scomparso in mare). Due marinai compaesani, il nocchiere Gaetano Mazzella ed il marinaio Vincenzo D'Arco, entrambi di Ponza, si erano gettati in mare insieme. Mazzella, in servizio di vedetta in coffa con altri tre uomini, aveva assistito allo sfacelo della sua nave da una posizione "privilegiata"; D'Arco, nel gettarsi in mare, aveva inghiottito molta acqua ed era frastornato, forse anche ferito. Cercarono di restare a galla, aggrappati a dei pezzi di tavola. Il secondo capo cannoniere Nello Forte fu visto aggrappato ad una zattera, ma scomparve. Anche suo fratello Enzo, arruolato nella Regia Aeronautica, sarebbe morto in guerra, abbattuto durante una missione al largo di Malta. I naufraghi dello Zara andarono alla deriva per tutta la notte, assieme a gruppi di superstiti del Fiume. Poco dopo l'alba, un ricognitore britannico volò sopra i naufraghi, facendo segnali; poi sopraggiunse un idrovolante Short Sunderland, il quale ammarò presso i naufraghi e fece segnali, poi decollò di nuovo e riammarò poco lontano, e dopo circa mezz'ora decollò un'altra volta e se ne andò definitivamente. Le unità della Mediterranean Fleet tornarono sul punto ove la I Divisione era stata annientata alle otto del mattino del 29; alcuni cacciatorpediniere presero quindi a recuperare i naufraghi delle navi italiane. La maggior parte dei naufraghi dello Zara venne recuperata intorno alle undici da tre cacciatorpediniere britannici; in tutto i britannici trassero in salvo 267 sopravvissuti dello Zara, insieme a centinaia di uomini del Pola ed a pochi naufraghi del Fiume. Alcuni dei naufraghi morirono quando erano ad un passo dalla salvezza. I due marinai ponzesi, Mazzella e D'Arco, videro una nave venire verso di loro, ma compresero che li avrebbe

travolti; Mazzella riuscì ad allontanarsi a nuoto con le sue ultime forze (venne poi tratto in salvo, semiassiderato, da un'altra nave britannica), ma D'Arco non ce la fece e venne risucchiato dalle eliche della nave, scomparendo per sempre. Mentre i soccorsi erano in corso, vennero avvistati alcuni ricognitori tedeschi: temendo un imminente attacco della Luftwaffe, alle undici le navi della Mediterranean Fleet abbandonarono le acque al largo di Capo Matapan e diressero per Alessandria, lasciandosi alle spalle centinaia di naufraghi ancora in acqua. Cunningham inviò un messaggio in chiaro all'ammiraglio Riccardi, informandolo della posizione dei naufraghi e suggerendo l'invio di una nave ospedale veloce; il capo di Stato Maggiore della Regia Marina rispose, anch'egli in chiaro, «Vi ringrazio per vostra comunicazione. La nave ospedale Gradisca è già partita ieri sera da Taranto alle ore 17». L'indomani, alle 17.30, un idrovolante britannico in ricognizione segnalò delle imbarcazioni cariche di superstiti 90 miglia a sudovest di Capo Matapan, per cui fu inviato sul posto un cacciatorpediniere greco, l'Hydra. Questi, nonostante le avverse condizioni meteorologiche, recuperò altri 139 superstiti italiani (dando la precedenza ai feriti), ossia 2 ufficiali e 137 tra sottufficiali, sottocapi e marinai, dei quali dodici dello Zara, 104 del Fiume e 23 dell'Alfieri. I naufraghi raccolti dall'Hydra furono sbarcati all'arsenale di Atene ed avviati alla prigionia nei pressi della capitale greca (prigionia che sarebbe però stata di breve durata, in quanto la Grecia si arrese all'Asse due mesi dopo, ed i prigionieri furono liberati e tornarono in Italia).

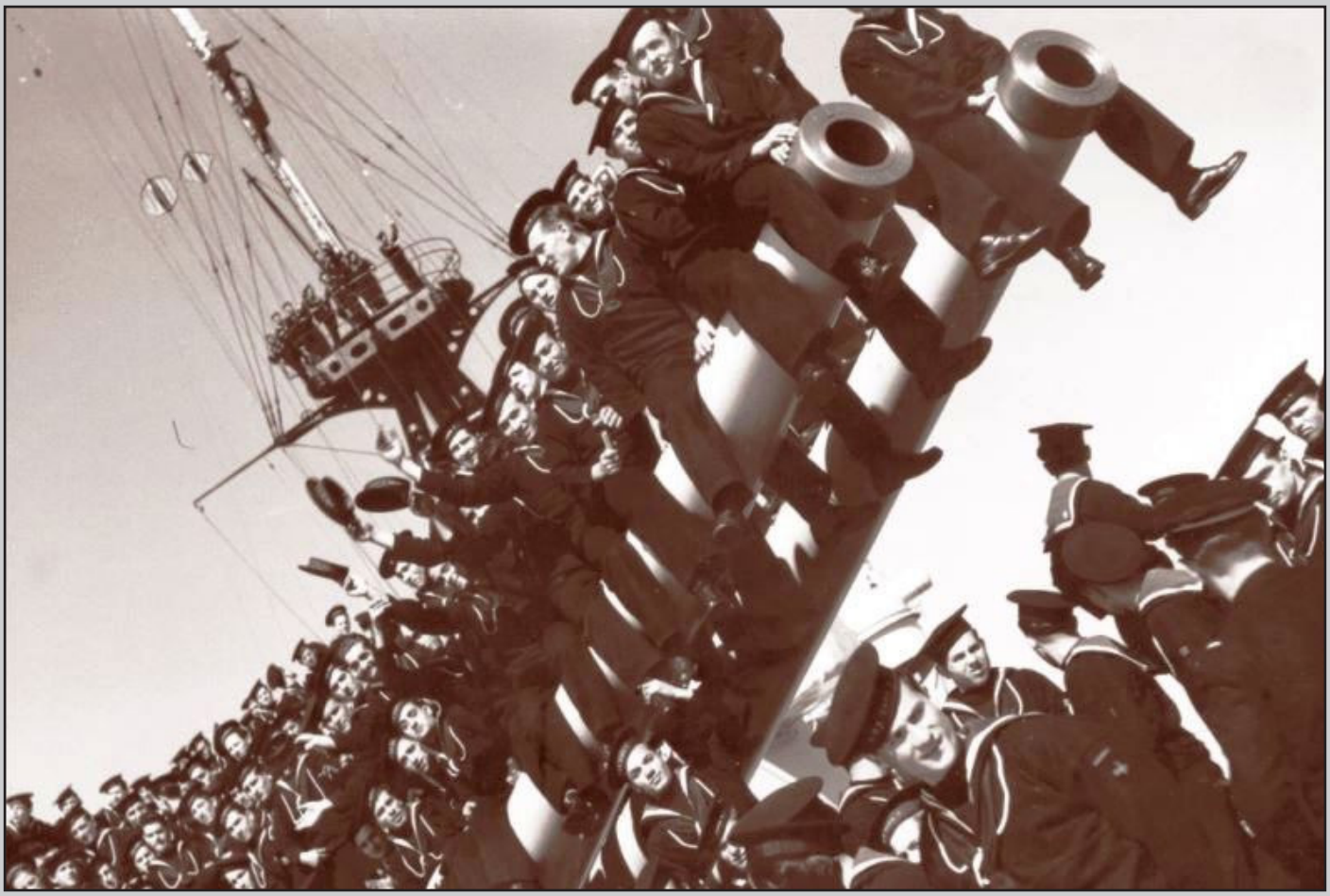
Mentre il tempo passava, il numero dei naufraghi si assottigliava. Il sole del primo giorno aveva scaldato molto l'aria, inducendo molti dei naufraghi a spogliarsi; ma con la notte successiva era tornato il freddo, che falcidiò gli uomini già indeboliti. Col passare dei giorni, la fame e soprattutto la sete divennero problemi sempre più gravi. Molti, nel tentativo di calmare la tremenda sete, bevvero acqua di mare e poi gradualmente impazzirono, sino ad uccidersi gettandosi in mare, o cercando di raggiungere a nuoto navi e terre immaginarie. Alcuni furono anche divorati da degli squali. Il 30 aprile 1941 la nave ospedale Gradisca, inviata dall'Italia alla ricerca dei naufraghi, giunse sul luogo del disastro. I primi rottami e chiazze di nafta vennero avvistati alle 19.25 di quel giorno, in posizione 35°33' N e 20°55' O, e la nave si diresse nel punto ove i britannici avevano segnalato una zattera con naufraghi, ma non trovò nulla. Alle 00.30 del 31 Supermarina comunicò alla Gradisca la notizia dell'avvistamento, da parte di aerei italiani, di galleggianti, e la nave si diresse sul posto. Alle 10.35 vennero avvistati due cadaveri: erano due sottufficiali, entrambi indossavano ancora il salvagente.



Lo Zara, in secondo piano, con il Fiume in primo piano ed il Pola più indietro, nel porto di Napoli (g.c. STORIA militare)

Furono recuperati ed identificati, si proseguì nella ricerca. Alle 19.16 vennero avvistate delle zattere: venne mandata una motolancia a cercare eventuali sopravvissuti, ma tornò solo con sei cadaveri, che poterono essere identificati. Erano uomini dello Zara, tra cui il sottocapo segnalatore Leonardo Pepe. Iniziava così una lugubre ricerca. Pochi sarebbero stati i naufraghi trovati ancora vivi, tutti sulle zattere, sfiniti, affamati, disidratati; tante le zattere vuote alla deriva, troppi i corpi senza vita, che le onde sollevate dalla Gradisca facevano muovere, come se stessero ancora nuotando. Alcune dopo il recupero di Leonardo Pepe e delle altre vittime, furono trovati i primi sopravvissuti, dell'Alfieri. Nei cinque giorni successivi, la Gradisca avrebbe tratto in salvo 161 uomini, in massima parte del Fiume e dei cacciatorpediniere. Dello Zara, la Gradisca recuperò soltanto otto sopravvissuti, probabilmente su una zattera raggiunta alle 5.25 del 1° aprile. Erano i cannonieri Ernesto Bacci, Vittorio Balanzoni e Sabatino Petrazzuolo, i marinai Giuliano Bobicchio, Onorato Perdomini, Miroslavo Semoli e Vincenzo Venosa, il meccanico Stenio Mezzetti. Centinaia di salme furono avvistate in mare durante le ricerche; solo sette furono recuperate, per le altre il cappellano della Gradisca impartì da bordo l'Assoluzione. Il 5 aprile, quando non vi era più nessuna speranza di trovare altri superstiti, la Gradisca si rimise in viaggio per l'Italia. Giunse a Messina alle 8.30 del 7 aprile, dove i superstiti furono sbarcati alle 15. Cinquantacinque di essi necessitarono di ricovero ospedaliero. Le navi britanniche di ritorno dall'operazione giunsero ad Alessandria d'Egitto alle 17.30 del 30 marzo, e qui sbarcarono i naufraghi italiani recuperati, che furono trasferiti in un campo di prigionia presso la città egiziana. Gaetano Mazzella, che aveva perso il compaesano D'Arco nelle acque di Capo Matapan, ne trovò un altro quando sbarcò ad Alessandria: il sottocapo cannoniere Antonio Conte, unico altro ponzese imbarcato sullo Zara. Si abbracciarono. Mazzella sarebbe stato trasferito a Pretoria, in Sudafrica, qualche mese dopo, e poi a Sheffield, in Inghilterra, nel marzo 1943; riuscì a far sapere ai parenti che era vivo (ai prigionieri era concesso spedire una cartolina ed una lettera al mese, scrivendo solo di notizie strettamente personali). Sarebbe tornato in Italia solo nella tarda primavera del 1947, essendo l'Europa troppo devastata per poterla prima attraversare dall'Inghilterra all'Italia.

Dei 1086 uomini che componevano l'equipaggio dello Zara, soltanto otto vennero recuperati dalla Gradisca e riportati in Italia. Gli altri 279 sopravvissuti finirono in prigionia, dalla quale non rientrarono che a guerra finita; i restanti 799 uomini non fecero mai più ritorno, inghiottiti dalle acque dell'Egeo. 35 ufficiali, 123 sottufficiali, 619 tra sottocapi e marinai e 23 civili militarizzati dello Zara riposano per sempre nelle acque di Capo Matapan.



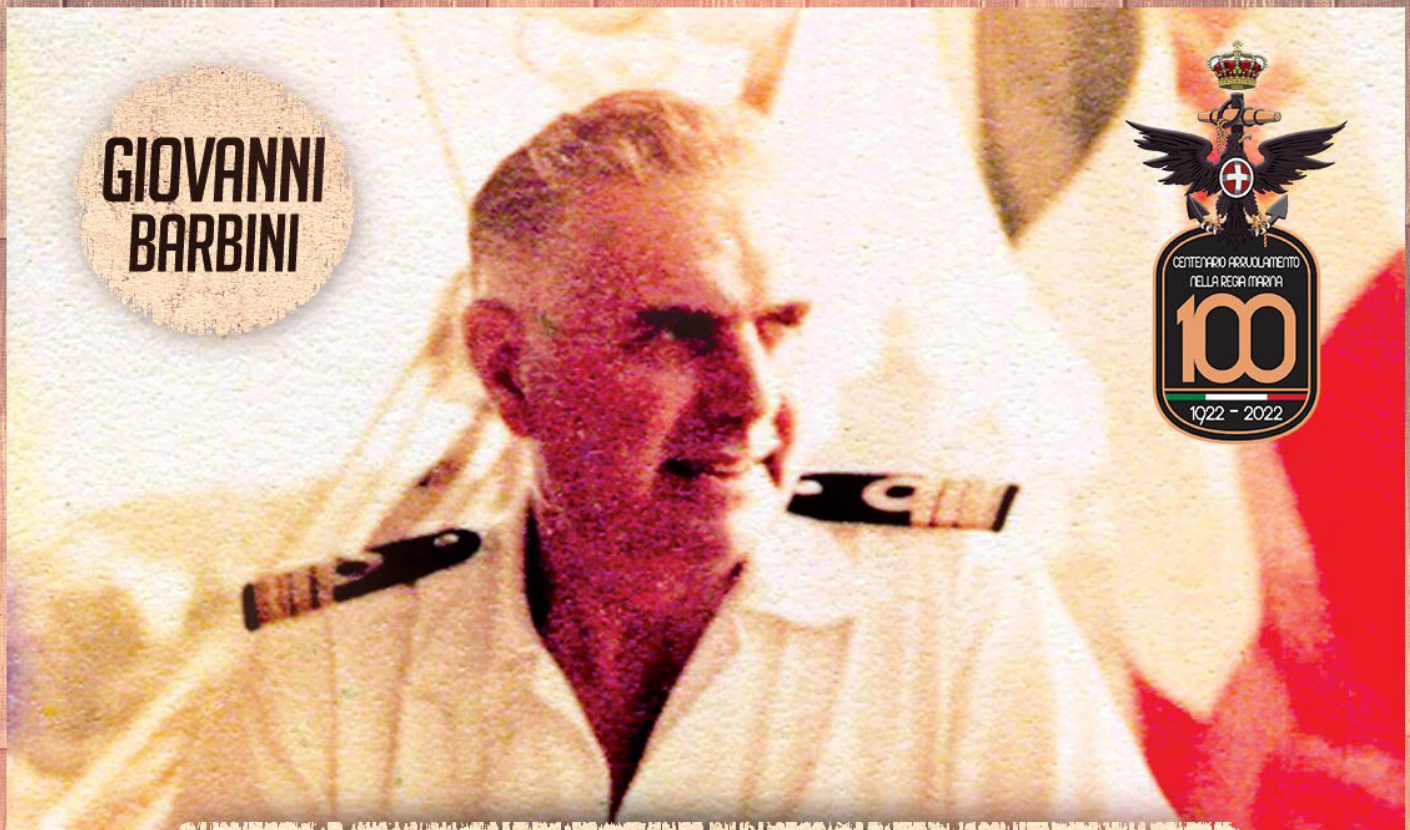
L'equipaggio dello Zara (USMM)

ICOM IC-7610

APPARATO SDR A CAMPIONAMENTO DIRETTO CON FILTRO DIGI-SEL
AD ELEVATA SELETTIVITA'

- Ricetrasmettitore HF/50 MHz
- DUAL DIGI-SEL
- Campionamento diretto RF
- 110 dB di RMDR
- Doppio monitoraggio in tempo reale
- Display a colori Touch Screen
- 2 uscite BF indipendenti
- 2 antenne separate ed indipendenti
- 2 porte USB posteriori e 2 frontali
- Slot SD per archiviazione dati
- Uscita video DVI-D
- Gestione remota

SM Technology
By Salvo Mangano IW9GZS
PRODOTTI PER RADIOAMATORI
ACCESSORI - ANTENNA - RICETRASMITTENTI
Il primo sito in DropShipping d'Italia
A prezzi super convenienti
VISITA IL NOSTRO NEGOZIO ON LINE
www.smelettronica.com



GIOVANNI BARBINI

CENTENARIO ARRUOLAMENTO NELLA REGIA MARINA 100 1922 - 2022

Centenario arruolamento nella Regia Marina

IIOOGB

INDIA INDIA ZERO OSCAR GOLF BRAVO

CENTENARIO ARRUOLAMENTO NELLA REGIA MARINA DEL CAPITANO DI VASCELLO GIOVANNI BARBINI M.O.V.M.

14 - 20 FEBBRAIO 2022

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

II0OGB - GIOVANNI BARBINI - CENTENARIO ARRUOLAMENTO

REGOLAMENTO

L'Associazione Radioamatori Marinai Italiani, in collaborazione con la sezione ARMI di Cagliari, indice il diploma dedicato al ***Capitano di Vascello Giovanni Barbini***, Medaglia d'Oro al Valor Militare, denominato "**Centenario dell'arruolamento nella Regia Marina - 1922-2022**".
La manifestazione si terrà nel mese di Febbraio 2022 dal lunedì 14 alla domenica 20.
Per conseguire il Diploma gli OM ed SWL dovranno collegare/ascoltare la stazione speciale **II0OGB** (**India India Zero Oscar Golf Bravo**) in due BANDE e MODI diversi.
L'estratto Log dovrà essere inviato entro e non oltre il 28 Febbraio 2022 via e-mail all'award manager IT9MRM – Alberto Mattei all'indirizzo *it9mrm@assoradiomarinai.it*
Il diploma sarà rilasciato gratuitamente in formato .jpg e sarà inviato direttamente in email dopo il 28 Febbraio 2022.

La QSL speciale per l'evento
QSL Manager IT9YBL

EMERGENZA IN MARE
e sulle spiagge

Numero Blu

1530

GUARDIA COSTIERA

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

DEVICE ATTIVI - PRIMA PARTE

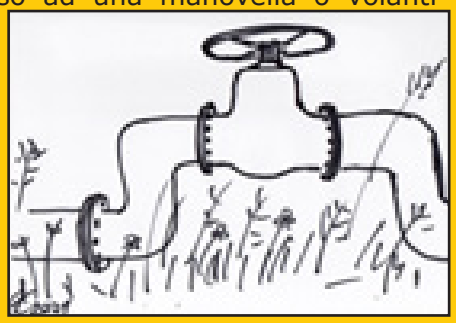
di Emilio Campus, IS0IEK [MI-1526]

Spunti per la preparazione all'esame per la patente di radioamatore, messi a disposizione gratuitamente per uso non commerciale.

0.1 GENERALITA:

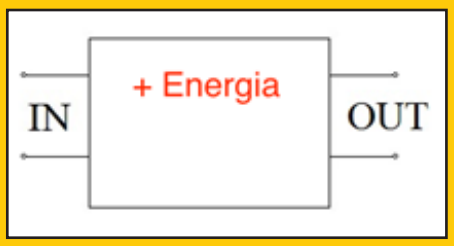
IL CONTROLLO DEL FLUSSO

Gli elementi di controllo, nel nostro caso del flusso delle cariche elettriche, possono essere di vario tipo, anche a seguito dell'evoluzione delle tecniche. Vi è analogia con la valvola idraulica, di tipo meccanico, ove con un lieve (?) sforzo di rotazione impresso ad una manovella o volantino, si riesce a controllare il flusso anche di una grossa condotta. Gli elementi di controllo, nel nostro caso del flusso delle cariche elettriche, possono essere di vario tipo, anche a seguito dell'evoluzione delle tecniche. Vi è analogia con la valvola idraulica, di tipo meccanico, ove con un lieve (?) sforzo di rotazione impresso ad una manovella o volantino, si riesce a controllare il flusso anche di una grossa condotta.



A volte il controllo è di tipo totalmente passivo *, non prevedendo l'intervento di una forza agente (e nemmeno di un operatore) esterni. In campo pneumatico, abbiamo ad esempio la valvola della pompa di bicicletta (o della camera d'aria, del materassino di gomma…) che bloccandosi a causa della stessa contropressione del fluido, ne impedisce il reflusso; il corrispondente device (dispositivo) elettronico è il diodo, del tipo a vuoto (valvola) o semiconduttore.

* un generico elemento o complesso di elementi, un blocco funzionale insomma, astraendo da quanto vi sia entro contenuto (spesso detto perciò black box) si definisce attivo o passivo a seconda che vi sia o meno in esso produzione di energia oppure sua introduzione da una sorgente esterna, a spese della quale il livello di un segnale in ingresso venga trattato, in particolare amplificato; mentre un elemento passivo impiegherà invece la sola energia già contenuta nel segnale, attenuandolo in grado maggiore o minore in base a determinati criteri (ad es. la sua frequenza) o anche assorbendolo totalmente; ne sono un esempio i filtri e gli attenuatori,



e nell'ultimo caso i carichi di terminazione; parliamo qui dei diodi, che non sono propriamente dispositivi attivi, per la loro affinità tecnologico costruttiva con questi.

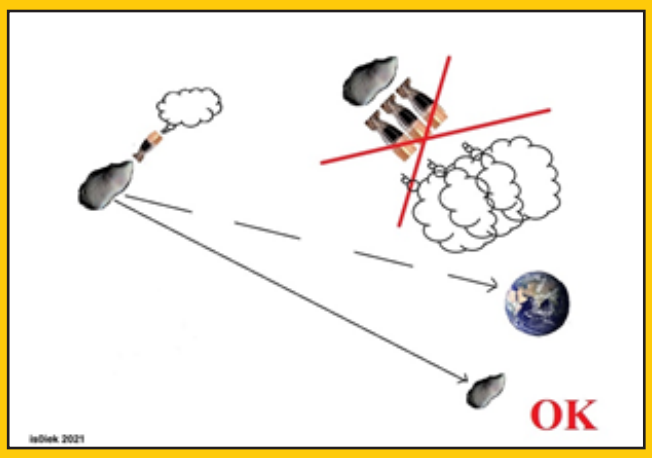
Nel campo elettromeccanico, abbiamo l'interruttore – deviatore, che con la semplice pressione di un dito sulla levetta permette di chiudere o aprire un circuito elettrico, oppure di deviarne la corrente. Ad un livello di sofisticazione maggiore, abbiamo il relais elettromeccanico, che compie sostanzialmente la medesima operazione; solamente la forza agente è in questo caso di tipo elettrico, e una volta in più di entità assai inferiore in genere rispetto a quelle presenti nel circuito controllato.

Non si guardi con sufficienza a questi meccanismi elementari, ricordando che i relais elettromeccanici sono stati (come poi i tubi a vuoto) costituenti essenziali dei primi calcolatori elettronici (computer); i circuiti logici che ne costituiscono oggi i processori anche i più veloci e sofisticati, non rappresentano che insiemi ben coordinati di milioni e miliardi di relais elettronici, cioè di transistor.

Pensiamo anche a dispositivi quali i sezionatori e gli interruttori (questi ultimi così chiamati perché in grado di interrompere le intense correnti di corto circuito) monofase e trifase degli impianti elettrici, a partire dal comune magnetotermico più differenziale delle nostre abitazioni, per arrivare ai più grossi, impiegati negli impianti MT (1.000 ± 35.000 Vac *) ed AT (oltre i 35.000 Vac *) questi spesso dotati di complessi ausiliari per lo spegnimento dell'arco elettrico.

* norma CEI 11-1

Per governare una forza, non ne occorre una contraria da contrapporgli, di pari o superiore entità.



Se un asteroide minacciasse di precipitare sulla terra, non è necessario disporre di una enorme quanto improbabile forza contraria tanto grande da arrestarne la corsa. Ne basterebbe una sufficiente a deviarlo.

In ciascuno di questi esempi, l'efficace controllo di una qualche grandezza presuppone l'uso intelligente delle forze a disposizione.

Curiosamente il mondo antico, che pur conosceva ed impiegava macchine elementari quali leva, ruota, catapulta, nonché (sebbene a scopo solo dilettevole) persino il potere del vapore, non risulta si pose mai il problema dell'amplificazione.

Benché sostanzialmente ignorasse l'elettricità, l'impiego di fluidi (fluidica) avrebbe tuttavia consentito l'effettuazione di elaborazioni logiche ed analogiche.

Almeno invero a quanto ne sappiamo…

Non si può considerare attiva (nel moderno significato energetico) l'amplificazione diciamo meccanica, acustica ed ottica (come avviene nella lancetta della bilancia azionata mediante un sistema di leve che ne aumentano lo spostamento a discapito della forza rimanendo però uguale il loro prodotto F*S = l'energia implicata; il fonendoscopio del medico, il megafono a tromba, la lente d'ingrandimento o il telescopio di Galileo, gli specchi ustori di Archimede come il fuoco di una parabola satellitare o l'impiego radioamatoriale di un'antenna direttiva) limitandosi queste a raccogliere segnale (al pari della pioggia in un imbuto) in maggiore quantità e/o a trasmutarne alcune caratteristiche in altre meglio osservabili e misurabili (o in generale più appropriate al fine di accordarsi ai requisiti dell'osservatore o dall'organo recettore) senza però alcun apporto di energia esterna; allo stesso modo del trasformatore elevatore di tensione che lo fa a scapito della corrente, rimanendo però eguale il prodotto di queste, cioè la potenza = V*I in gioco, o del cambio di rapporti di un veicolo che effettua una trasformazione tra forza (coppia) e velocità mentre la potenza rimane la stessa. Ad esempio, una valvola termoionica o un transistor ad effetto di campo (FET o MOSFET) come vedremo nel seguito (1.2.2), presentando una elevata impedenza caratteristica d' ingresso si attiveranno maggiormente se si applica al loro ingresso una tensione più elevata (come può anche ottenersi mediante l'impiego di un circuito oscillante in condizione di risonanza); mentre un transistor bipolare (BJT) farà lo stesso per una corrente maggiore, richiedendo magari nel caso un trasformatore in discesa, anche costituito da una semplice pesa sulle prime spire della bobina facente parte del predetto circuito. Ma in tutte queste trasformazioni, come detto, non essendovi apporto di energia non vi è *amplificazione* in senso proprio.

0.2 FONDAMENTI FISICI

IL CONTROLLO DEL FLUSSO

I dispositivi attivi si basano su vari fenomeni e tecnologie, quali:

- *emissione termoelettronica* * *(valvole)*
- *fisica dei semiconduttori (transistor, FET, ampl. parametrico)*
- *amplificazione magnetica*
- *amplificazione fluidica (non abbisogna dell'elettricità !)*
- *fenomeni molecolari e/o cristallini (MASER e LASER)*

Qui ci interesseremo solamente dei primi due.

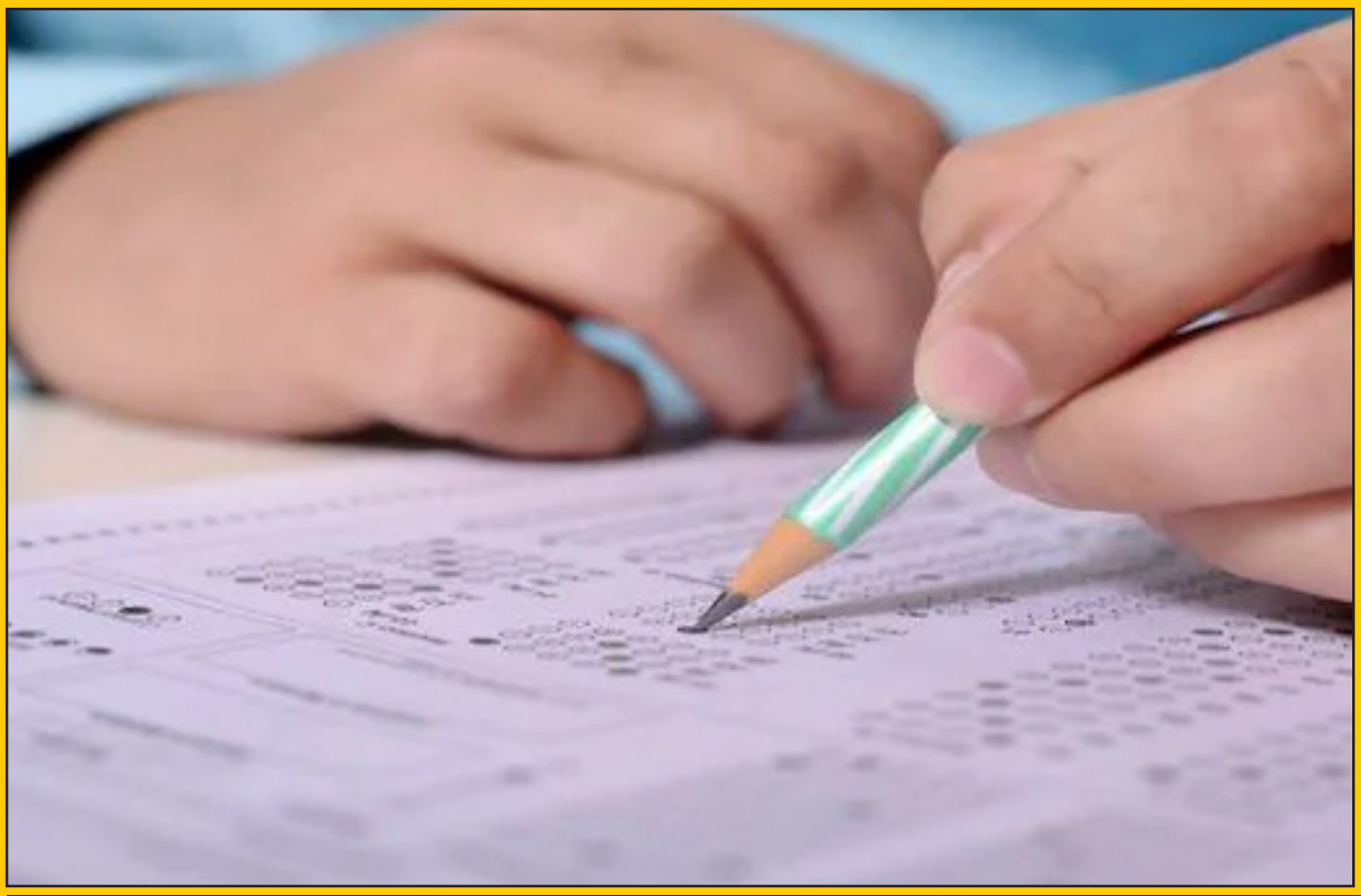
* più spesso detta termoionica, o anche Effetto Edison; benché gli ioni propriamente detti (nuclei atomici caricati positivamente) non vi abbiano in genere parte alcuna, esercitino anzi un'azione dannosa sui dispositivi stessi.

Inoltre parleremo solamente del trattamento **analogico** dei segnali; esulano infatti dagli attuali programmi d'esame (se non come mera menzione) i dettagli sulla loro elaborazione digitale; sebbene una volta portati ad un livello sufficiente da consentirne la campionatura sotto forma numerica mediante un clock appropriato nel dominio del tempo, questa renda possibile, attraverso l'impiego di appositi algoritmi, svolgere la quasi totalità delle operazioni di cui ci occuperemo nel corso per radioamatori: filtraggio, traslazione nel dominio della frequenza (conversione o moltiplicazione), rotazione di fase, modulazione e demodulazione, riduzione del rumore, misure, ecc.; tranne la trasduzione iniziale e finale (microfono ed altoparlante) e l'amplificazione di potenza, che rimangono processi sostanzialmente analogici.

Le limitazioni tecniche nell'impiego dei device attivi sono sostanzialmente di due tipi:

- "barriera" del <u>calore</u> quanto all'amplificazione ad elevati livelli di <u>potenza</u> (dissipazione termica del dispositivo ed organi connessi);
- "barriera" del <u>rumore</u> quanto all'amplificazione di <u>segnali deboli</u>;

Entrambe sono suscettibili di ulteriori progressi tecnologici, sempre però nei limiti imposti dalla termodinamica (produzione, trasmissione e trasformazione del calore relativamente ai primi, e rumore conseguente all'agitazione termica relativamente ai secondi).



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

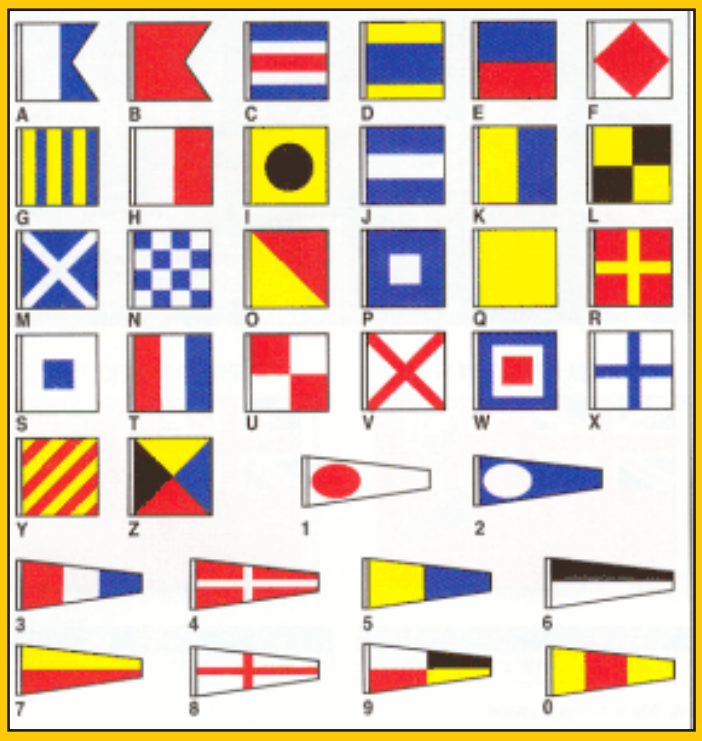
COSA SONO I PENNANT NUMBER?

di Paolo Giannetti tratto da http://www.ocean4future.org

Molte marine militari, tra cui la Marina Militare Italiana, usano, per l'identificazione, una sigla alfanumerica che viene mostrata sullo scafo e definita **DISTINTIVO OTTICO** (in inglese *pennant number*). Un'usanza antica che si riferiva un tempo all'impiego di bandiere per il riconoscimento univoco della nave. Venne introdotto per la prima volta dalla Royal Navy nel 1661 ma, con vari usi e distinguo, dopo la seconda guerra mondiale, venne applicato anche dalle marine dei membri della NATO e di altri Paesi (sebbene con caratteristiche di colore diverse).

Sulle riviste specializzate viene spesso usato il termine anglosassone *pennant number*, letteralmente numero di pennello, per il fatto che in origine le navi militari veniva alzata per il riconoscimento un'apposita bandiera (il pennello) numerica usata appunto per identificare il tipo di unità. Il pennello è una bandiera navale di forma trapezoidale con battente corto rispetto all'inferitura, che viene ancora usata nelle comunicazioni ottiche a bandiere, ma che in passato aveva disegni diversi.

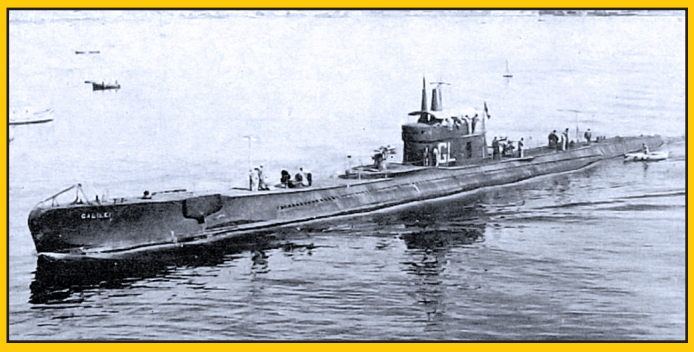
Ad esempio, nella Royal Navy, un "pennello" rosso era usato per identificare le torpediniere. L'aggiunta di una bandiera o più pannelli numerici consentiva poi l'identificazione univoca delle navi. Solo successivamente s'iniziò a pitturarlo sugli scafi.



in basso, gli attuali pennelli numerici sa 1 a 0

In passato le navi della Marina Militare Italiana venivano identificate con due lettere derivanti dal nome della nave o con il loro nome per intero.

Ad esempio potevamo leggere FC per Freccia, AN per Antares, CN per Canopo ma anche Galilei (GL sulla torretta) per il noto sommergibile.



Curiosamente il sistema delle bilettere è ancora utilizzato dalla Royal Navy per i *deck codes*, ovvero un codice dipinto sul ponte di volo per facilitare l'identificazione da parte degli aeromobili in atterraggio. Queste lettere sono disegnate in una posizione ben visibile sul sentiero di avvicinamento dei velivoli ed eliminano qualsiasi dubbio sull'identità della nave. La Royal Navy utilizza una singola lettera (tipicamente la prima lettera del nome della nave) per le portaerei e le grandi navi che operano aerei e coppie di lettere (di solito lettere del nome della nave) per le navi minori.

Il HMS Queen Elizabeth in rifornimento in mare .. notare la lettera Q disegnata a poppa sul ponte di volo

La Marina degli Stati Uniti, con la sua flotta più ampia, utilizza invece la parte numerica del numero di classificazione dello scafo.

Una sigla e numero per ogni tipologia

Attualmente i distintivi ottici delle navi italiane sono costituiti da un numero, preceduto in genere da una lettera che classifica il tipo di unità, ad esempio "D" per i cacciatorpediniere (dall'iniziale del termine inglese destroyer). L'uso della lettera, sebbene da considerarsi uno standard, è in certi casi omesso. Ad esempio, la Marina Militare Italiana si limita ad usare la sigla numerica, omettendo la lettera d'identificazione per i propri incrociatori e le portaerei. Con l'entrata dell'Italia nella NATO la Marina Militare Italiana abbandonò il sistema precedente ed il distintivo ottico divenne di tipo alfanumerico, applicando una lettera seguita da numeri.

Nell'esempio di seguito, per facilità, ho usato il # per i numeri successivi da 0 a 9

DISTINTIVO OTTICO	TIPOLOGIA NAVI
55#	portaerei, incrociatore o incrociatore portaeromobili
(S) 5##	sommergibile/sottomarini
D 55#/D 56#	cacciatorpediniere lanciamissili
F 59#	fregata missilistica multiruolo o fregata missilistica antisommergibile
F 58#	pattugliatore di squadra
F 56# – 57#	fregata missilistica
F 55#	corvetta
P 40#	pattugliatore costiero
P 41# / P 49#	pattugliatore d'altura
555# / 556#	cacciamine
L 989#	nave anfibia
A 530#	nave ausiliaria idrografica, ausiliaria per salvataggio/soccorso
A 531# / A 534#	nave ausiliaria: scuola, esperienze o ricerche
A 532#	nave ausiliaria rifornitrice

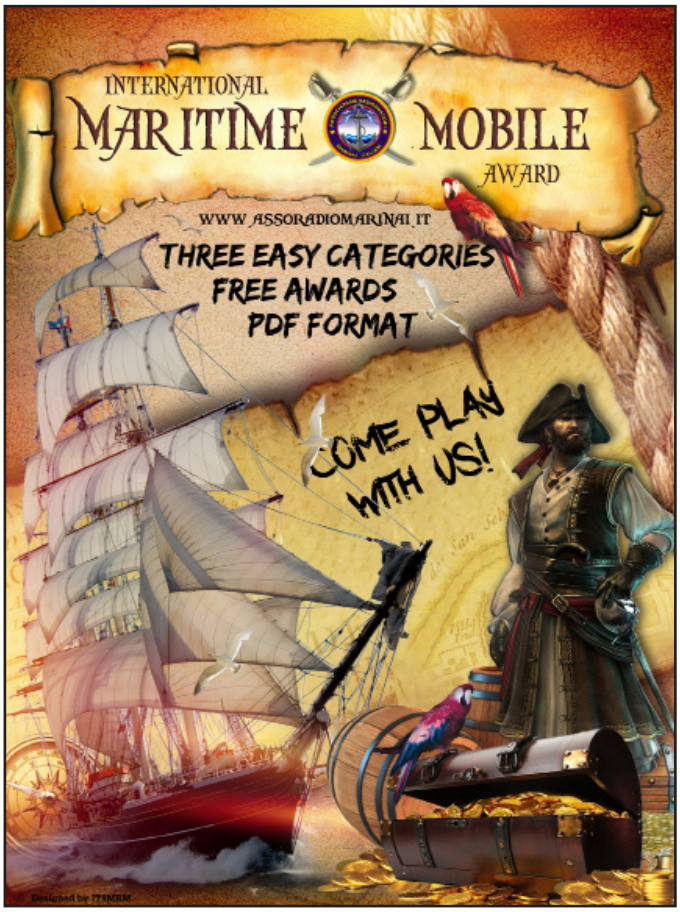
I distintivi ottici vengono in genere riassegnati, e non risultano quindi del tutto univoci. Ad esempio la portaerei Cavour ha ricevuto il pennant number "550" dell'incrociatore missilistico Vittorio Veneto, nel frattempo radiato. Similmente il "551" dell'incrociatore portaeromobili Giuseppe Garibaldi era stato assegnato in precedenza all'incrociatore missilistico che aveva portato lo stesso nome.

Una curiosità

La Marina Militare Italiana è l'unica al mondo ad adottare i distintivi ottici scritti in rosso. In genere le altre marine li hanno dipinti in bianco a parte la *Marine Nationale* che li ha dipinti in blu scuro.

Nave Cavour 550 attraversa lo stretto passaggio del ponte di Taranto

Pattugliatore d'Altura Paolo Tahon di Revel - P430

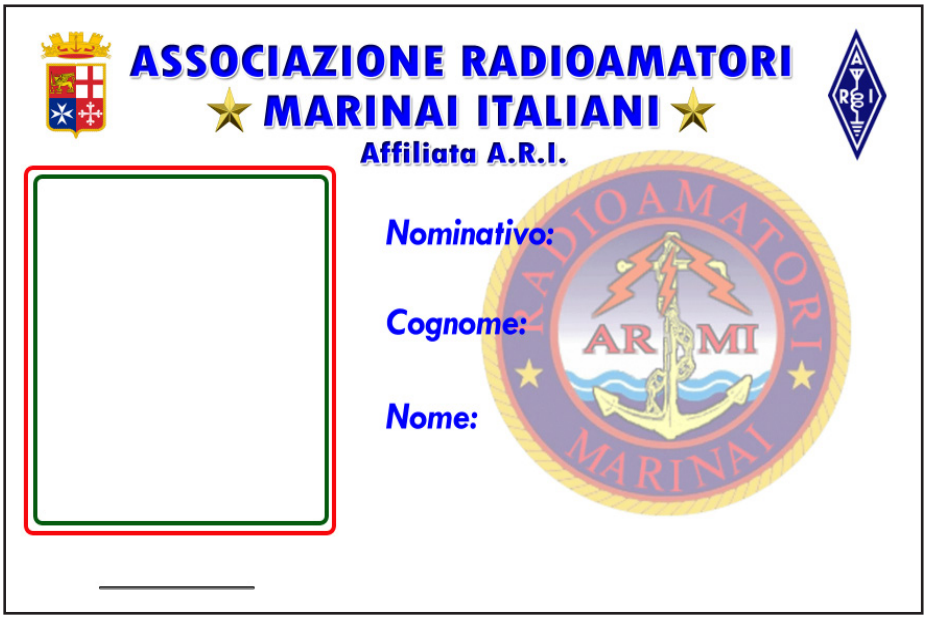


Best of the Best Awards

NUOVA ID CARD ARMI

di Alberto Mattei, IT9MRM

La prima versione della nostra carta ID era oramai obsoleta ed abbiamo provveduto a modificarne il layout rendendola più semplice e più professionale.
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

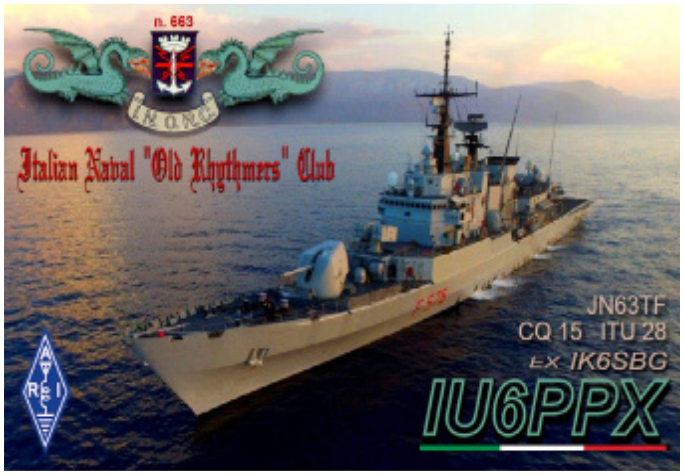
Carrellata di cartoline QSL di stazioni radioamatoriali, nazionali ed estere, con sfondo di carattere marittimo-navale, con navi, velieri, mare, barche e yacht. Le QSL fanno parte della collezione di carte QSL dell'Associazione Radioamatori Marinai Italiani.

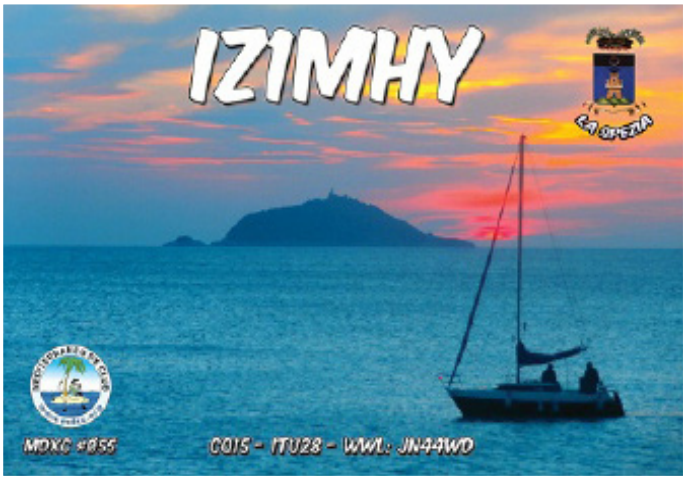
DL2JRM
586

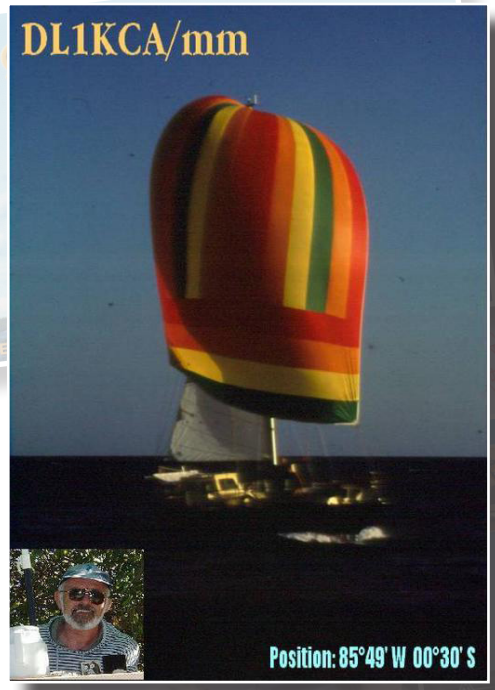
A 52
EG5PSP/MM
Spanish Polar Ship "LAS PALMAS"

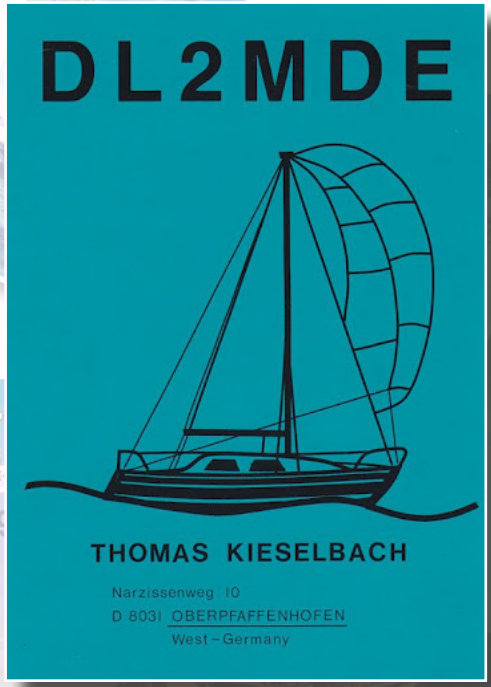
G4JMB/MM
Queen Elizabeth 2
TO RADIO
DATE
TIME GMT
BAND
MODE
RST
Ship. Pos. LAT. 37° 20' N/S LONG. 18° 00' E/W Co. 280 Spd. 21 Kts.
Operator Philip Weaver, VS6CT 9M6CT, XX9CT.
Many Tnx for QSO & QSL
G.P.O. Box 12727 Hong Kong.
With special thanks to the Captain and Chief Radio Officer Jim Barlow G3VOU/MM

HA3FOK/MM
Janos Kovacs
Gardonyi G. u. 2.
Siofok 8600
Hungary
Confirming QSO with


n. 663
Italian Naval "Old Rhythmers" Club
JN63TF
CQ 15 ITU 28
ex IK6SBG
IU6PPX


IZ1MHY
MDXC #855
CQ15 - ITU28 - WWL: JN44WD

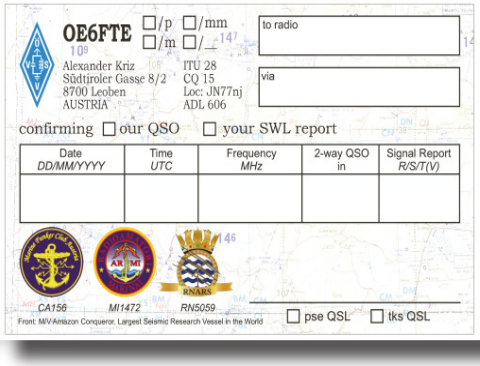

DL1KCA/mm
Position: 85°49' W 00°30' S


DL2MDE
THOMAS KIESELBACH
Narzissenweg 10
D 8031 OBERPFAFFENHOFEN
West-Germany

R2KW
(ex: r60f, uz2fxj, ua2fek)
KALININGRAD
The amber coast of Russia
BALTIYSK (KA - 06) KOSTROVO (KA - 15)
JO94WP
KO04BR
Confirming our QSO / ur SWL report
«Vlad» - radiooperator of the «A. Pushkin»ship
TO RADIO
DATE
UTC
MHz
2-WAY
RS/T
QSL
WAZ-15, ITU - 29, RDA: KA-06 / KA-15
73! Vladimir Boroda

RK1AN
Russian Amateur Radio Station

OE6FTE
AMAZON CONQUEROR
MFCA 156


OE6FTE
Alexander Kriz
Südtiroler Gasse 8/2
8700 Leoben
AUSTRIA
ITU 28
CQ 15
Loc: JN77nj
ADL 606
to radio
via
confirming our QSO your SWL report
Date DD/MM/YYYY
Time UTC
Frequency MHz
2-way QSO in
Signal Report R/S/T(V)
CA156
MI1472
RN5059
pse QSL
tks QSL

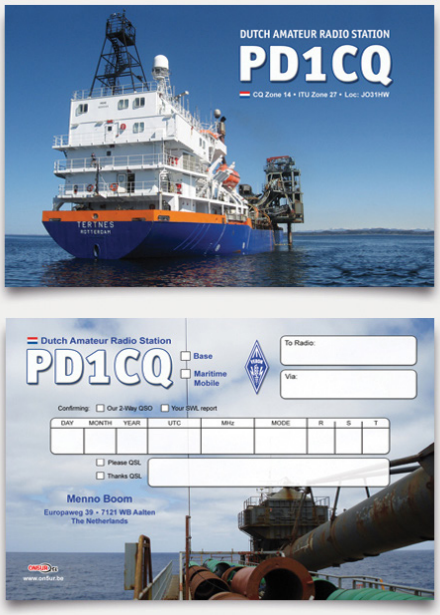

DUTCH AMATEUR RADIO STATION
PD1CQ
Dutch Amateur Radio Station
PD1CQ
Menno Boom
ON5UR QSL PRINTING

FOTO STORICHE

Dragamine costiero BETULLA (ex U.S.S. MSC 73; ex AMS 73) (1955 - 995)

Cacciatorpediniere conduttore SAN GIORGIO (ex POMPEO MAGNO) (1943 - 1980)

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: 4023600964377842 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);

10.08.2017

10.08.2017

COMMANDER PLAQUE
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

CALENDARIO EVENTI 2022

29-30 Gennaio	Italian Navy CW Contest
14-20 Febbraio	II0OGB - 100° Anniversario dall'arruolamento nella Regia Marina del T.V. Giovanni Barbini M.O.V.M.
11-20 Marzo	Italian Navy Costal Radio Stations - Award 2022 by ARMI
22 Marzo	Award Regia Marina - Battaglia della Sirte
27-29 Marzo	Award Regia Marina - Battaglia di Capo Teulada
1 - 30 Aprile	Italian Navy QRP Radio Station Award
Aprile	Radio Maritime Day - Merchant Marine Radio Officers W.W. Event
Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest
Maggio	MARAC 80/40 meter SSB Contest
Maggio	Memorial Day - USS KID (K5KID)
21 - 22 Maggio	International Navy Challenge Competition
4-5 Giugno	International Museum Ship Radio Event
10 Giugno	Festa della Marina Militare Italiana
12-16 Giugno	Award Regia Marina - Battaglia di mezzo Giugno
25-26 Giugno	Italian Navy SSB Contest
Luglio	Belgian Navy Day's
9 Luglio	Award Regia Marina - Battaglia di Punta Stilo
18-19 Luglio	Award Regia Marina - Battaglia di Capo Spada
Luglio	NRA Naval Radio Party - Portuguese Navy
Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
11-13 Agosto	Award Regia Marina - Battaglia di mezzo Agosto
16-25 Settembre	Italian Navy Ships Radio Stations Award 2022 by ARMI
11-12 Ottobre	Award Regia Marina - Battaglia di Capo Passero
29-30 Ottobre	Italian Navy FT8 Contest
4 Novembre	Giornata delle FF.AA. Italiane
4-6 Novembre	Italian Armed Forces Award
11-12 Novembre	Award Regia Marina - Battaglia del Canale d'Otranto
Novembre	RNARS CW Activity Contest
4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
Dicembre	INORC CW Activity Contest
10-11 Dicembre	International Naval Contest - Sponsored by YO-MARC
12-13 Dicembre	Award Regia Marina - Battaglia di Capo Bon
17 Dicembre	Award Regia Marina - Prima battaglia della Sirte

IL DIPLOMA DELLA

REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

L'A.R.M.I. PRESENTA

1939-1944

LE NAVI DELLA REGIA MARINA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

LE EROICHE NAVI DELLA REGIA MARINA

PERMANENT AWARDS

www.assoradiomarinai.it

AWARD REGIA MARINA - NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

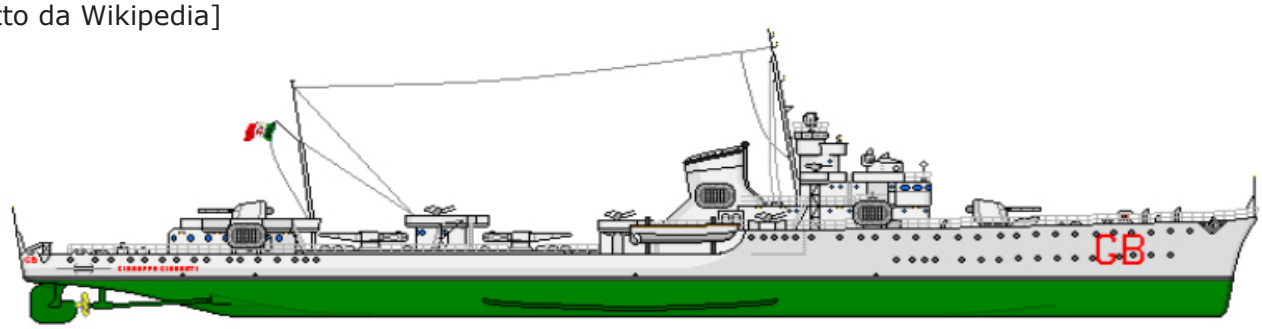
di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale & Award Manager

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;
Diamond Cup: 100 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.

ANNIVERSARY DAY
Ci sono i seguenti appuntamenti in ricordo delle battaglie navali e dei marinai caduti:
22 Marzo : Seconda battaglia navale della Sirte;
27-29 Marzo : Battaglia navale di Capo Matapan;
12-16 Giugno : Battaglia navale di mezzo Giugno;
9 Luglio : Battaglia navale di Punta Stilo;
18-19 Luglio : Battaglia navale di Capo Spada;
11-13 Agosto: Battaglia navale di mezzo Agosto;
11-12 Ottobre : Battaglia navale di Capo Passero;
11-12 Novembre: Battaglia navale del Canale d'Otranto;
26-27 Novembre: Battaglia navale di Capo Teulada;
13 Dicembre : Battaglia navale di Capo Bon;
17 Dicembre : Prima battaglia navale della Sirte

FIELD DAY
Nell'arco dell'anno ci possono essere dei giorni nei weekend dove vengono attivate dei Field Day della durata giornaliera di 4 ore (dalle 14:30 alle 18:30)

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" e della "Diamond Cup" 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) - 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

V^ DIVISIONE CORAZZATE	IZ6OYT - IK5AIO IK8FIQ - IK2SOE	IX^ DIVISIONE CORAZZATE	IZ1GJK - IZ0XZD IQ9MQ
I^ DIVISIONE INCROCIATORI	IT9CKA - IU0IJW IZ5MMQ	IV^ DIVISIONE INCROCIATORI	IT9BRY - IT9SDU IT9PPX - I2QIL
VIII^ DIVISIONE INCROCIATORI	IZ0EUX - IT9ASD	III^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IZ0MQV - IZ3CAR IU3MEY (1)
V^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IS0HGX - IU8FSU IQ7QN	VII^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IW0BTN - IS0HMZ IS0CDS - IW0HIQ
VIII^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IK7FPU - IS0HMQ - I3JYL - IT9ACJ	IX^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IK8VHP - IT9FDR (2)
XIV^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IW1CDU (3)	XV^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IS0IEK - IW0GFS (2)
XVI^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE	IU8NNS - IV3HJB IU2BYH - IK8IJN	I^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	IT9MRM - IV3XPP - IK5AEQ (1)
II^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	(4)	III^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	I3VAD - IQ1YY - S53EO (1)
IV^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	IZ1WTM - IZ1HVD - IZ0LNP (1)	V^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	I2AZ - IZ0JSD (3)
VI^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	IT9HHL (2)	VII^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	IW2JJS - IS0SZU (1)
VIII^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE	IZ6BUV - IS0HZE IW9HKM - IS0FAP		

(n.) Stazioni ancora da accreditare

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

STAZIONI ACCREDITATE IN BASE ALLE DIVISIONI E SQUADRIGLIE

II^ DIVISIONE INCROCIATORI BN - BR - TT	IW8EHK - IW0DPJ (1)	III^ DIVISIONE INCROCIATORI TR - BI - TS - PD	IZ0DIB - IZ8ITT - IS0HXK - IM0SDX
VII^ DIVISIONE INCROCIATORI SV - DD - MF - RM	IZ7AUH - IT9EYV - IS0HFE - IT9HRL	I^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE TR - AD - FR - NA	IK8MFJ - IK8MFA IZ7LFP (1)
II^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE FS - BR - ZF - BT	IZ1QNX - IV3DSB IT9AVP - IS0BMU	IV^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE CR - SF	IK1MTV - I1CMA
X^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE VE - LI - SP - GR	IZ1CCH - IZ8VNQ - IZ6ASI - IS0FQK	XI^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE AR - CA - AV - BF	IK6ARS - IU0GCO - IU0DZA (1)
XII^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE CB - CZ - AL - LN - LG	IS0FEZ - IU8CEU IT9JPW - IZ0HDB (1)	XIII^ SQUADRIGLIA CACCIATORPEDINIERE BN - FG - BG - AP	IS0GVH - IS0UNG IW5BBV (1)
IX^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE FS - CL - MT	I1PJK - (2)	X^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE VR - SS - SI	IT9YBL - IU4FLT IS0SRN
XI^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CB - CT - EE - CO	IK5TBI - IZ7LOW - IU8IYW - IW9FI	XII^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE AT - AN - AI	IT9CVX - IS0DSW (1)
XIII^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CE - EP - CI	IU8CFS - IU8FWT (1)	XIV^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE PG - PI - PO	(3)
XV^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE CE - SI - SM	I8URR - IZ0ARL (1)	XVI^ SQUADRIGLIA TORPEDINIERE MB - CM - CA - LM	IZ0IVZ - IU2JYW - IT9OUY - IU6IBX

(n.) Stazioni ancora da accreditare

AWARD REGIA MARINA

NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Award
WWW.ASSORADIOMARINA.IT
REGIA
MARINA

CALENDARIO
EVENTI

22 MARZO:
SECONDA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE

27-29 MARZO:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO MATAPAN

12-16 GIUGNO:
BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO GIUGNO

9 LUGLIO:
BATTAGLIA NAVALE DI PUNTA STILO

19 LUGLIO:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO SPADA

11-13 AGOSTO:
BATTAGLIA NAVALE DI MEZZO AGOSTO

11-12 OTTOBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO PASSERO

11-12 NOVEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DEL CANALE D'OTRANTO

26-27 NOVEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO TEULADA

12-13 DICEMBRE:
BATTAGLIA NAVALE DI CAPO BON

17 DICEMBRE:
PRIMA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE

AWARD REGIA MARINA
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 ARMI MARINAI

OFFERTA RISERVATA AI SOCI ARMI

a partire da 9 EURO

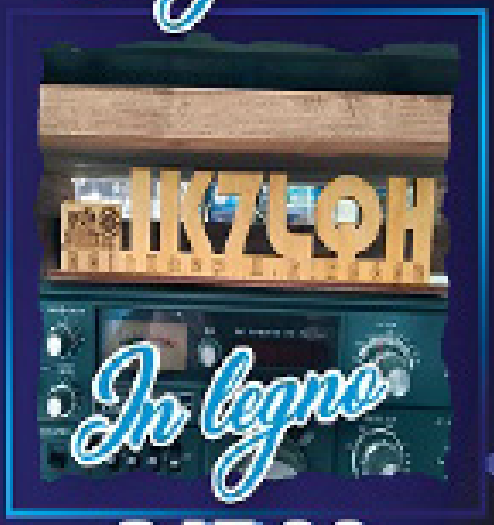
postepay VISA MasterCard PayPal SDA EXPRESS COURIER DHL

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
by NICO'S
OFFICIAL ARMI STORE
RADIOAMATORI MARINAI
IT9MRM
Alberto
ARMI 001

GADGET'S ARMI

PIÙ SPESE DI SPEDIZIONE



€ 17,00

BASE 14 CM
CON LAMPADA

€ 25,00

QUELLO PICCOLO
BASE 7CM
CON LOGO ARMI

€ 13,00

Callsign CUSTOMIZED

LAMPADA

IN PEXIGLASS MULTICOLORE

CON PERSONALIZZAZIONE NOMINATIVO E NOME OPERATORE

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

RADIOAMATORI
ARMI
MARINA
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

GADGETS
TOPPE
PATCHES

Visita il nostro sito www.stickerland.it troverai un'area dedicata a tutti i soci ARMI.

stickerland
Grafica & Stampa - Adesivi & Ricami

PREZZI
BASSI

stickerland@libero.it
WWW.STICKERLAND.IT

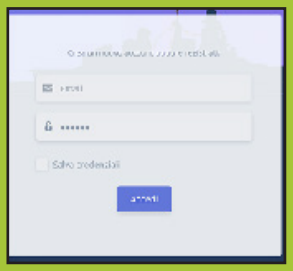
Beentouch
CorporateLiveWire
INNOVATION
& EXCELLENCE
AWARDS 2020
Beentouch
2020 Award Winner
Most Innovative Specialist
Communication Solution
Tono: modo in cui la **voce** esprime
le nostre emozioni.
ANDROID APP ON
Google Play
Beentouch

ARMI LOG ON-LINE

di Alberto Mattei, IT9MRM

ARMILOG è un log che gestirà i principali diplomi dell'ARMI. E' stato programmato dalla Beentouch una società informatica di Catania. Il programma attualmente è implementato solo per l'**IT NAVY SHIPS** che servirà proprio per testare il programma stesso. Sarà ampliato in seguito con l'IT NAVY COASTAL ed infine con il REGIA MARINA AWARD.

Si presenta come una pagina web (***http://armilog.assoradiomarinai.it/***), molto facile nella sua intuizione. In alto a destra trovate due pulsanti per poter accedere, il primo "Registrati" serve per quelli che non sono registrati e quindi devono obbligatoriamente inserire i propri dati. Il secondo e "Accedi", cliccandoci sopra (se sei stato già registrato) accedi alla piattaforma potendo inserire i tuoi accrediti (email e password).

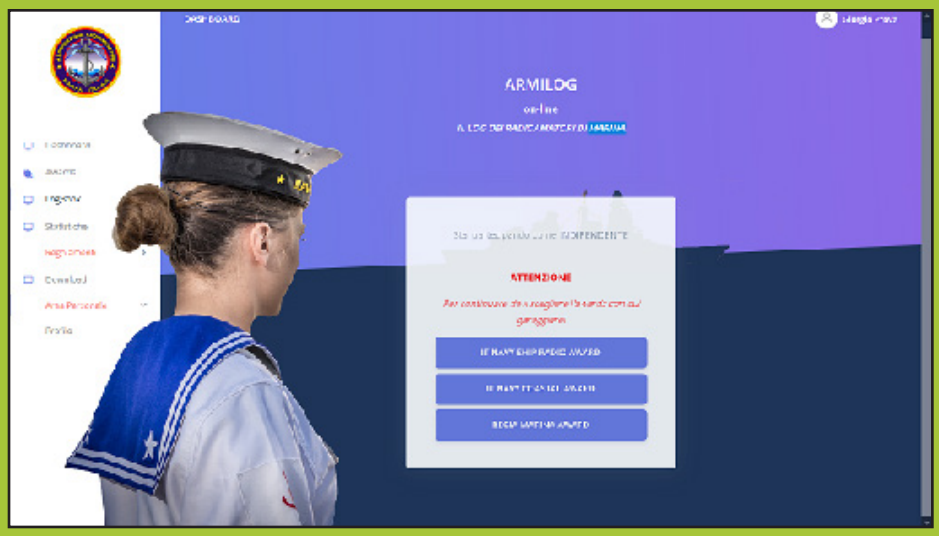


Si apre la dashboard dove trovate a sinistra i pulsanti per poter navigare.

Il primo passaggio sicuramente è il pulsante "**Awards**", cliccandoci sopra si apre la pagina dedicata agli awards. Il primo passaggio fondamentale è quello di cliccare sull'awards con cui si deve giocare! In questo caso "**ITALIAN NAVY SHIPS**".

Cliccandoci, ti porta alla pagina del log, dove potrai, cliccando sul pulsante "**carica QSO**" inserire manualmente il QSO, tramite una finestra di inserimento.

Sulla finestra trovate il classico log dove bisogna trascrivere il contatto avuto, dopo di chè in basso trovate due pulsanti uno "**salva**" l'altro "carica ADIF" (al momento quest'ultimo non è funzionante). In alto invece potete notare il punteggio (punti parziali, moltiplicatore e punti totali). Il pulsante download ti permette di scaricarti il tuo diploma di partecipazione! Questo si attiverà appena inizierai ad inserire i QSO.



ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

CAMPAGNA

ARMI LOG

ABBIAMO BISOGNO ANCORA DEL TUO AIUTO!

BASTA UNA SEMPLICE DONAZIONE DI **5** EURO

PER REALIZZARE IL NOSTRO PROGETTO

ARMI LOG ON-LINE:

- Programma on-line
- Gestione awards
- Classifiche istantanee
- Statistiche
- Download awards

by Beentouch

postepay UniCredit INTESA SANPAOLO PayPal

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

Colora
i tuoi QSO
con QSL
di successo!
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI
IQ9MQ
QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

MADE IN ITALY PRODUCT

momo BEAM

DXERS AND CONTESTERS SOLUTIONS

www.momobeam.com - info@momobeam.com

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

www.assoradiomarinai.it

ITALIAN NAVY COASTAL RADIO

STATION AWARD 2022

SPECIAL ACTIVITY:

11 - 20 MARCH 2022

IDP-IDR-ICV-ICH-IGU-ICZ-IDK-ICT-ICE-ICN-ICF-IGJ-IGA

ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD 2022 - REGOLAMENTO

di Alberto Mattei, IT9MRM

REGOLAMENTO

Il Diploma A.R.M.I. denominato "ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS" è stato ideato per ricordare le Stazioni Costiere della Marina Militare Italiana. Il Diploma è conseguibile da tutti gli OM e SWL del mondo. Per il 2022 la stazione Jolly è la stazione costiera di MESSINA (***dedicata al compianto IT9DTU Nunzio R.M. D'Arrigo, operatore per tanti anni del nominativo speciale***):

ICF

PERIODO di validità
Il diploma avrà inizio l' 11 marzo 2022 (00:00 UTC) e si concluderà il 20 marzo 2022 (24.00 UTC).

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

MODI
Sono consentiti i seguenti modi : MORSE – FONIA – DIGITALE (RTTY-PSK-FT8) – MIXED (SSB/CW)

BANDE
Tutte le bande HF, secondo il Band Plan IARU

PUNTI QSO
QSOs (HRD) con Navy Coastal Radio Stations valgono 15 punti (tutti i modi);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 5 punti (CW);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 3 punti (SSB);
QSOs (HRD) con A.R.M.I. Club e Naval Clubs Stations valgono 2 punti (DIGI);
QSOs (HRD) con INDIPENDENT valgono 1 punto (tutti i modi)
QSOs (HRD) con la Italian Navy Coastal Radio Station "JOLLY" II9ICF valgono 25 punti (tutti i modi);

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

Esempio:
IT9MRM giorno 11 marzo 2022 14 MHz SSB (vale 3 punti)
IT9MRM giorno 11 marzo 2022 7 MHz CW (vale 5 punti)
IT9MRM giorno 11 marzo 2022 14 MHz PSK-31 (vale 2 punti)
IT9MRM giorno 12 marzo 2022 14 MHz SSB (vale 3 punti)
IT9MRM giorno 12 marzo 2022 14 MHz PSK-31 (vale 2 punti)
…ecc….
II9ICF giorno 11 marzo 2022 7 MHz PSK-31 (vale 25 punti)
II9ICF giorno 11 marzo 2022 14 MHz SSB (vale 25 punti)
II9ICF giorno 11 marzo 2022 7 MHz CW (vale 25 punti)
II9ICF giorno 12 marzo 2022 7 MHz SSB (vale 25 punti)
II9ICF giorno 12 marzo 2022 14 MHz CW (vale 25 punti)
…ecc…
II9IGJ giorno 11 marzo 2022 14 MHz PSK-31 (vale 15 punti)
II9IGJ giorno 11 marzo 2022 14 MHz SSB (vale 15 punti)
II9IGJ giorno 11 marzo 2022 14 MHz CW (vale 15 punti)
II9IGJ giorno 12 marzo 2022 7 MHz SSB (vale 15 punti)
II9IGJ giorno 12 marzo 2022 14 MHz CW (vale 15 punti)
…ecc…

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

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

CHIAMATA
La chiamata sarà come segue :
CW / PSK31-RTTY : CQ CQ DE II9ICF II9ICF AWARD IT NAVY COASTAL RADIO STATIONS K
SSB : CQ CQ da II9ICF – CHIAMATA PER IL DIPLOMA DELLE STAZIONI COSTIERE DELLA MARINA MILITARE ITALIANA – .

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

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

SOTTOCATEGORIE
Sono previste QUATTRO sottocategorie:
"**PHONE**" (SSB)
"**MORSE**" (CW)
"**DIGI**" (RTTY-PSK-FT8)
"**MIXED**" (SSB/CW)

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

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

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

RICHIESTE
Il Diploma andrà richiesto all' Award manager :

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

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

LOGS

Tutti i collegamenti devono essere inseriti su ARMILOG (http://armilog.assoradiomarinai.it)

Possono essere inviati eventualmente anche in formato ADIF/CBR/TXT/DOC con l'uso di un qualsiasi Log elettronico. Importante è inserire anche i dati su ARMILOG.

Tutti i logs inviati saranno controllati uno ad uno tramite il foglio elettronico per la gestione del diploma.

Tutti i log che riporteranno delle incongruenze, saranno esclusi dalla classifica ed inseriti nella lista dei Control Log.

Le stazioni italiane che lo desiderano, potranno inviare il contributo per il Diploma tramite le seguenti modalità:

- via "POSTEPAY" 4023600964377842 intestata a Mattei Alberto;
- via "PAYPAL" al seguente indirizzo it9mrm@gmail.com
- BONIFICO BANCARIO: IBAN IT46V0200884625000103416422 c/o UNICREDIT filiale di Augusta.

SCADENZA

Le richieste per il diploma dovranno pervenire non oltre il 30. 04. 2022.

INFORMAZIONI

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

W i Marinai d'Italia

UN DOLCE RICORDO

di Nunzio Giancarlo Bianco - tratto da Facebook

Dopo aver messo tutte le carte a posto, e aver passato le consegne, è arrivato il momento anche per lui di sbarcare e andare finalmente a casa, ma a differenza delle altre volte stavolta ci va da pensionato.

Tutto è pronto nel quadrato marescialli, ma ancora una volta vuole ritornare nel suo luogo di lavoro, quella Radio che lo ha visto impegnato per anni.

Apre la porta con la combinazione e accende quelle luci giallognole che si sono mangiati i suoi occhi, tutto è spento, con la nave in riserva la radio non è più operativa, giusto la mattina ma ci penserà un giovane sottufficiale che lo sostituirà.

Posa lo zaino a terra e con fare serafico si guarda intorno, da un respiro profondo, vuole che quell'aria di quel momento si conficchi nel suo cervello, vuole sempre avere memoria di quel locale.

Anche se non più operativa il locale è perfetto, pulito di tutto punto, che mania la sua, a volte maniacale ma ha fatto benissimo, il tanto respirare di quell'aria forzata almeno l'ambiente pulito ti rende più sicuro da infezioni.

Cammina passo su passo e nota di udire per la prima volta i suoi passi, era impossibile prima, dal vociare dei radiotelegrafisti, dalle telescriventi battere incessantemente, le apparecchiature emettere suoni, la sua mano sembra accarezzare ogni angolo della radio, nella piccola bacheca ancora le sue comunicazioni scritte per i ragazzi al servizio che gli competeva.

Quelle poltroncine di finta pelle sbilenca che hanno preso forma del corpo di tanti ragazzi che li hanno lavorato, apre una seconda porta e si ritrova in SR2, la stazione radio trasmittente, quei 4 ST 1000 dell'Elmer, che facevano comunicare la nave col mondo esterno.

Ah eccola lì la sua macchinetta del caffè, quanti ne ha bevuti in quella radio lui e i suoi ragazzi, si siede un attimo e si mette lì a pensare, rivede tutte quelle esperienze di vita vissuta.

Come capo posto radio, era come un padre per quegli uomini, sempre pronto nel dare conforto nei momenti di sconforto, quante cene all'estero con quel suo meraviglioso gruppo, era un modo come un altro per scaricare la tensione di navigazione, dopo qualche bicchiere di vino era facile dimenticare tutto.

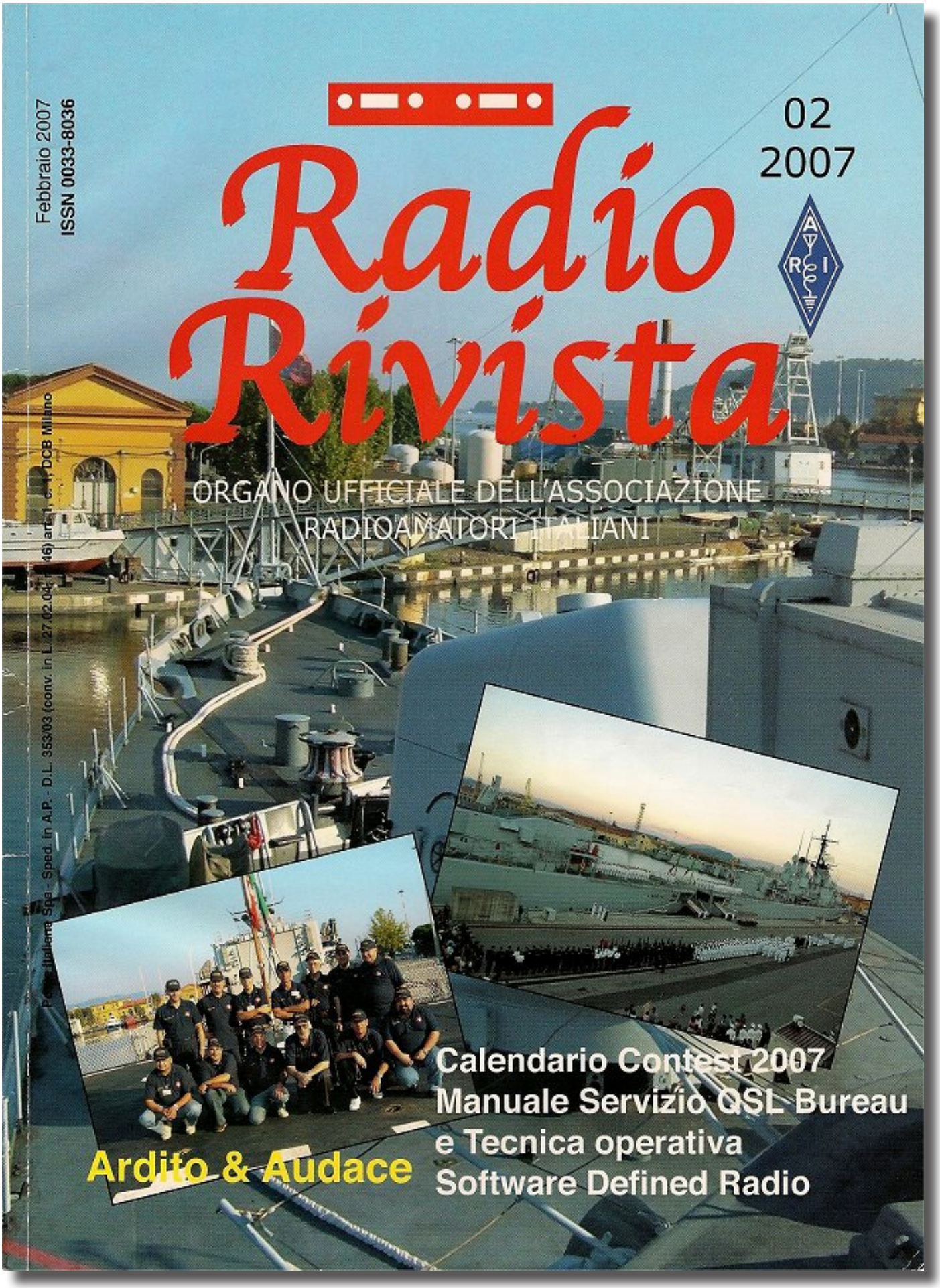
Sente bussare alla porta e c'è il suo amico segretario del comandante, lo sollecita a scendere giù in quadrato, lo aspetta anche il comandante, si alza e un ultimo sguardo saluta quel suo piccolo mondo ma grande importanza per la unità.

Chiude per l'ultima volta quella porta, e come un accenno di saluto si allontana e scende giù nel ventre della nave, apre la porta del quadrato e tutti con un applauso lo accolgono.

Tutti che dicono la loro sul suo operato, tutti che si congratulano per il lavoro svolto, compreso il comandante che ha avuto uno stretto contatto nella lunga navigazione, ma lui è lì festeggiato ma non sente quasi nulla, nella sua testa solo i ricordi dei suoi uomini.

È finalmente finita, scende quella passerella per un'ultima volta, le fraglie sembrano accarezzarlo, un altro uomo importante della nave in riserva della Marina Militare la sta abbandonando al suo destino, ma Lui il capo posto non è felice, e come tanti uno sguardo a Lei come per salutarla, per darle quel doloroso addio.

Anche lui si incammina su quel viale della sua meta, da domani per lui sarà solo un dolce ricordo.


Febbraio 2007
ISSN 0033-8036
Radio Rivista
02
2007
ORGANO UFFICIALE DELL'ASSOCIAZIONE
RADIOAMATORI ITALIANI
Ardito & Audace
Calendario Contest 2007
Manuale Servizio QSL Bureau
e Tecnica operativa
Software Defined Radio

LE BATTAGLIE NAVALI DELLA REGIA MARINA

Durante il secondo conflitto mondiale, la Regia Marina ha avuto modo di confrontarsi con il suo rivale nel Mar Mediterraneo ovvero la Royal Navy. Vi furono delle battaglie navali importanti e strategiche dove in alcune la Regia Marina ha avuto la meglio in altre no.
I nostri valorosi marinai hanno combattuto con perizia marinara ed abnegazione dando la propria vita per la gloriosa Patria.
Questi appuntamenti che sono già calendarizzati rientrano nel contesto del nostro award base quello della Regia Marina e della Squadra Navale.
Ad ogni battaglia sarà abbinato un diploma ed un regolamento dedicato che cambierà, per quanto riguarda le stazioni jolly o il punteggio per richiedere il diploma, da regolamento a regolamento.
I diplomi sono perenni ed annuali e cambierà solo l'anno di emissione.
Il primo apputamento è stato il **9 luglio 2020** con la "**Battaglia Navale di Punta Stilo**".
A seguire il **18 e 19 luglio** con la "**Battaglia navale di Capo Spada**".
I futuri appuntamenti saranno:
dal **11 al 13 agosto** con la "***Battaglia navale di Mezzo Agosto***";
dal 1**1 al 12 ottobre** con la "***Battaglia navale di Capo Passero***";
dal **11 al 12 novembre** con la "***Battaglia navale del Canale d'Otranto***";
dal **26 al 27 novembre** con la "***Battaglia navale di Capo Teulada***" ;
dal **12 al 13 dicembre** con la "***Battaglia navale di Capo Bon***";
il **17 dicembre** con la "***Prima battaglia navale della Sirte***".
Il **22 marzo 2021** con la "***Seconda battaglia navale della Sirte***";
dal **27 al 29 marzo 2021** con la "***Battaglia navale di capo Matapan***";
e per finire dal **12 al 16 giugno 2021** con la "***Battaglia navale di mezo Giugno***".
Per poi ricominciare nuovamente.
Come vedete gli appuntamenti sono abbastanza completi e serrati in tutto l'anno, cambieranno i diplomi e sarà un susseguirsi di divertimento.
Mi auguro che ci sia il coinvolgimento di tutti i nostri soci!

REGIA MARINA

SECONDA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE

LUNEDI'
22
MARZO

EXCLUSIVE
AWARD

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

L'AWARD DELLA SECONDA BATTAGLIA NAVALE DELLA SIRTE

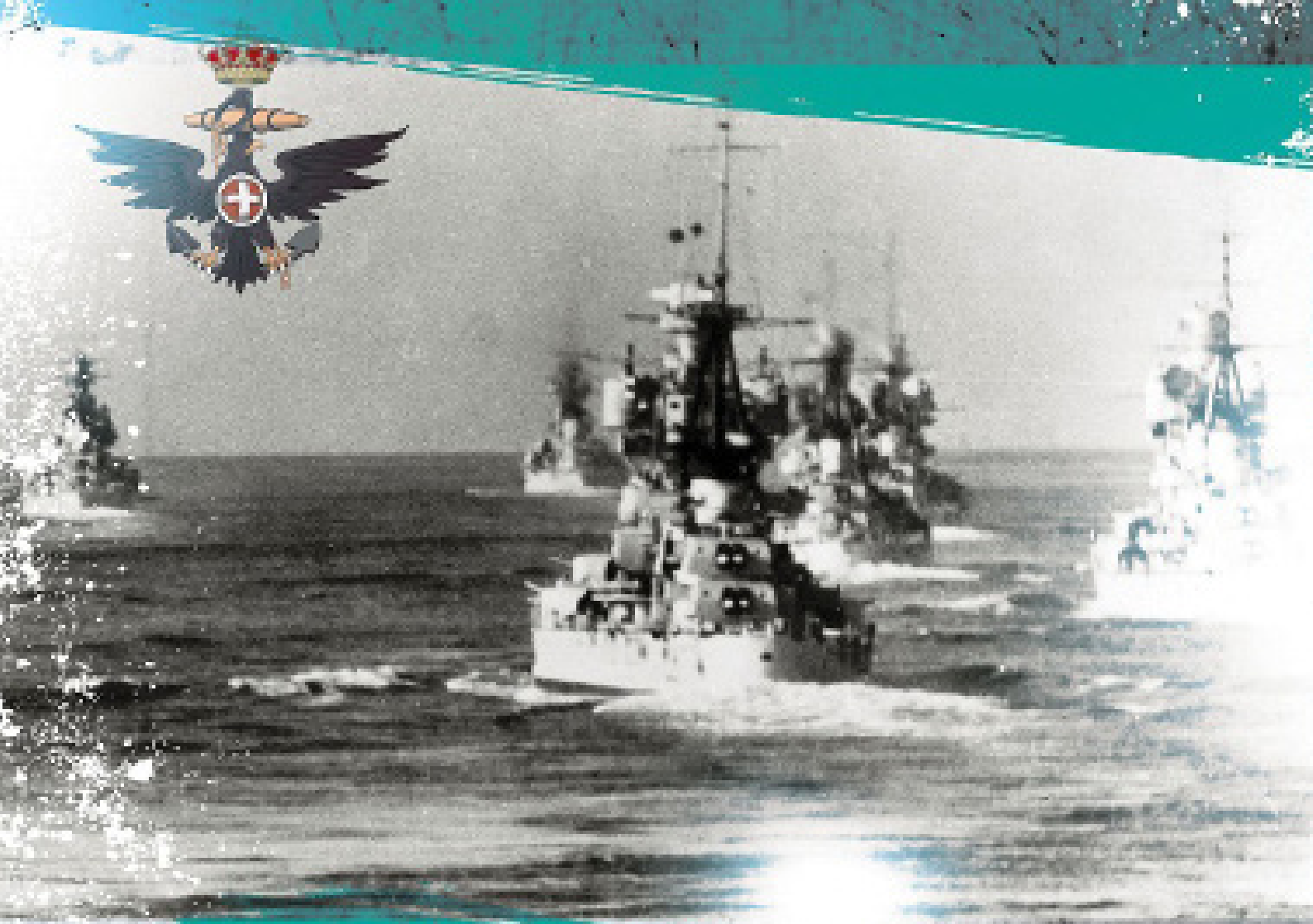
di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager Nazionale

R E G O L A M E N T O

L'award delle "Battaglie Navali" rientra tra gli award permanenti del Regia Marina.
Valgono le regole dello stesso award.
Per ricevere gratuitamente l'award della "**Seconda Battaglia Navale della Sirte** " ed in formato grafico, bisogna contattare almeno **due** delle stazioni Jolly di seguito elencati:

IQ9MQ [**LT**] - IK8VHP [**OA**] - IT9JPW [**AI**] - IU0GCO [**AV**] - IU0DZA [**GE**] - IZ6ASI [**GR**]
IS0FQK [**SC**] - I0QMY [**GO**] - IZ0DIB [**TR**] - IW8EHK [**BN**] - IS0UNG [**AP**] - IW6CAE [**LN**]
IW5BBV [**BG**] - IT9CLY [**FC**]

I collegamenti valgono solo per l'award della seconda battaglia navale della Sirte e per l'Award della Regia Marina e della Squadra Navale.
Per questo award valgono solo i contatti effettuati il **22 marzo 2022**
Inviare log (estratto log) in formato excel, doc, txt, adi, via email al seguente indirizzo:
it9mrm@assoradiomarinai.it



AWARD

REGIA MARINA

27-29 MAR

BATTAGLIA NAVALE DI CAPO MATAPAN

PREPARATEVI AL PRIMO SCONTRO NAVALE PIÙ DI 120 STAZIONI SARANNO ON AIR

WWW.ASSORADIOMARINA.IT

L'AWARD DELLA BATTAGLIA NAVALE DI CAPO MATAPAN

di Alberto Mattei, IT9MRM - Award Manager Nazionale

R E G O L A M E N T O

L'award delle "Battaglie Navali" rientra tra gli award permanenti del Regia Marina.
Valgono le regole dello stesso award.
Per ricevere gratuitamente l'award della "**Battaglia Navale di Capo Matapan** " ed in formato grafico, bisogna contattare almeno **tre** delle stazioni Jolly di seguito elencati:

IZ1GJK [**VV**] - IT9CKA [**ZA**] - IM0SDX [**PO**] - IZ5MMQ [**FI**] - IZ0DIB [**TR**] - IZ8ITT [**BL**]
IS0HXK [**TS**] - IZ0EUX [**AZ**] - IT9ASD [**GG**] - IQ9BF [**AF**] - IK8VHP [**OA**] - IZ5RZS [**CD**]
IT9FRD [**GB**] - IT9JPW [**AI**] - IU8CEU [**CZ**] - IS0FEZ [**CB**] - IS0GVH [**GN**] - IW5BBV [**BG**]
IS0UNG [**AP**] - IU8NNS [**DR**] - IV3HJB [**PS**]

I collegamenti valgono solo per l'award della battaglia navale di Matapan e per l'Award della Regia Marina e della Squadra Navale.
Per questo award valgono solo i contatti effettuati dal **27 al 29 marzo 2022**
Inviare log (estratto log) in formato excel, doc, txt, adi, via email al seguente indirizzo:
it9mrm@assoradiomarinai.it

L'INCROCIATORE MONTECUCCOLI IN UN LIBRO E MILLE FAVOLE

di Max Di Marco, i2DMK - MI 1686

Regio Incrociatore Raimondo Montecuccoli

Alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale la «missione pericolosa» in Cina nel 1937-38 quando Shanghai era diventata una torta

Per un po' di anni l'incrociatore Montecuccoli è stato il cuore di una lunga favola che nonno Aroldo raccontava alla piccola Carla, la sua bella nipotina che stava ad ascoltarlo con gli occhi sgranati.
Quando è cresciuta l'incrociatore è diventato un libro che la scrittrice Carla Casazza ha dedicato al capo elettricista di terza classe Aroldo Sabbadin. Il libro, uscito nel 2006, narra la grande avventura che il Montecuccoli ha vissuto tra il 1937 e il 1938 sulla via di Shanghai mentre la Cina e il Giappone si stavano strappando i capelli.
La bambina abitava con la sua famiglia a Pisa, il nonno abitava a Padova. Poi tutti quanti si sono trasferiti a Imola e allora la nipotina andava a trovare il nonno quasi tutti i giorni perchè le piaceva un sacco quella favola.
- *Come immaginava quella nave?*
- *Non la immaginavo, la vedevo. Il nonno aveva fatto tante fotografie, aveva portato a casa anche degli oggetti. Era tutto affascinante, gli facevo mille domande.*

Una nave è un mondo. Nonno Aroldo aveva un vocione che scolpiva le parole, sapeva raccontare in modo emozionante tanto che la sua nipotina a Imola andava a trovarlo tutti i giorni e poi scriveva tutto quello che aveva ascoltato su un quaderno. Il diario di bordo del Montecuccoli è così divenuto anche il suo diario, non sapeva che un giorno avrebbe messo tutti quei ricordi in un libro. All'inizio, quando ha cominciato ad allargare le ricerche e il nonno era ormai in cielo, non pensava ad un libro ma a una tesi di laurea. La storia del Montecuccoli doveva rappresentare l'apice dei suoi studi di pedagogia con indirizzo storico. Per una serie di motivi tecnici la tesi ha poi preso un'altra strada e allora è arrivata l'idea del libro.

Un pezzo di storia

Prima di scriverlo Carla Casazza sapeva che avrebbe dovuto spremersi in ricerche per mettere assieme un ventaglio preciso di documenti. Lo ha fatto senza tralasciare il più piccolo particolare, mettendosi anche in viaggio, scrivendo lettere, bussando a decine di porte. Dall'inizio del 2002 è stato un bell'affanno. E finalmente quattro anni dopo, eccolo: elegante, zeppo di fotografie, bella carta. Soprattutto direi che è un pezzo di storia ricostruito sino alla virgola, tanti dettagli che hanno ricomposto il mosaico di quell'evento. L'autrice è stata tanto brava da lasciargli il luccichio della favola.
C'era una volta una grande nave ancorata nel porto di Genova. Era bella e splendente e sembrava addormentata in quell'acqua appena accarezzata dal vento.
Quasi tutti i marinai erano scesi in libera uscita, a spasso per le strade di Genova o con i parenti o le fidanzate. A bordo del Montecuccoli erano rimasti in pochi. Il Comandante Alberto Da Zara e il comandante in seconda Sante Bondi erano tranquilli nelle loro cabine.
Alle ore 16 del 27 agosto 1937 in sala radio arriva un messaggio. Partenza immediata destinazione Shanghai.

Per i preparativi c'erano solo 6 ore di tempo. Bisognava provvedere ai rifornimenti e soprattutto recuperare i marinai. E poi:
- *Abbiamo un capo elettricista?*
- *Non l'abbiamo*
- *Cercatelo, se non c'è trovatelo lo stesso*

Il capo elettricista di terza classe era il nonno che si stava annoiando a Livorno a disposizione dell'Eugenio di Savoia in allestimento ai Cantieri Orlando. Evidentemente il suo nome era su un certo elenco.
Lo trovano:
- *Vuoi andare in Cina?*
- *Accidenti… cioè, sì.*

Un tipo che a 16 anni entra volontario nella Marina non poteva che trovare la proposta eccitante. Alle 21 era già a Genova e saliva sul Montecuccoli. Un quarto d'ora prima della mezzanotte tutto l'equipaggio era ai propri posti. Poco dopo l'incrociatore è partito per la Cina.

Fette di torta

L'obiettivo era Shanghai, una città di oltre 3 milioni di abitanti che a quell'epoca era già modernissima e zeppa di grattacieli. Ma anche una specie di torta tutta tagliata a fette (le famose concessioni) dopo la vittoria della Gran Bretagna sulla Cina che si era opposta alla commercializzazione dell'oppio tentava dagli inglesi con successo. La Gran Bretagna sguazzava da quelle parti e anche in India. La guerra è finita col Trattato di Nanchino (1842) che dava agli inglesi Hong Kong e concessioni extraterritoriali tanto a Shanghai e nel distretto di Chapei che a Tientsin, mille chilometri distante. Sull'esempio inglese altri Paesi sono andati alla carica ed hanno ottenuto un pezzo di Shanghai, in primo luogo il Giappone, la Russia e l'America. Più di cinquant'anni dopo e cioè nei primi anni del 1900 l'Italia aveva ottenuto una bella concessione a Tientsin e anche una fettina di Shanghai in funzione di accordi commerciali. Nel 1937 la tensione tra la Cina e il Giappone ha dato luogo a scaramucce militari, attentati e bombardamenti che hanno fatto anche dei morti. L'Occidente non aveva le idee chiare. Da che parte conveniva schierarsi? Forse tutte e due o forse nessuna. Sta di fatto che la guerra tra le due potenze era lì ad un passo. I Paesi interessati si sono visti obbligati a mandare a Shanghai e Tientsin navi e soldati per proteggere le loro convenzioni. Per lo stesso motivo il governo italiano ha mandato in Cina il Montecuccoli che era affiancato dalla posamine Lepanto e dalla cannoniera fluviale Carlotto. L'incrociatore Montecuccoli ha portato a Shanghai il San Marco, divenuto operativo a fianco dei Granatieri di Sardegna. E' stata una missione a rischio che fortunatamente non è esplosa ma la seconda Guerra Mondiale era in agguato. Tutti i particolari sono nel libro di Carla Casazza. Dove nonno Aroldo racconta…

Nella foto il Secondo Capo Elettricista Aroldo Sabbadin

MONTECUCCOLI

STORIA
Figlio di un conte, nato nel 1609 nel castello di Montecuccolo, a 4 km. da Pavullo , provincia di Modena, Raimondo Montecuccoli (la casata ha preso il plurale) è stato un letterato, scrittore, diplomatico, ma soprattutto un soldato. Arruolatosi volontario a 16 anni, i suoi eroismi gli hanno conferito il grado di generale dell'Impero Asburgico- E' ricordato come stratega militare all'avanguardia. Oggi il castello è un museo storico con annesso un ristorante.

IN MARE
L'incrociatore Montecuccoli è stato realizzato nei cantieri Ansaldo di Genova-Sestri. Il varo è avvenuto il 2 agoto 1934

Lunghezza. 182,8 m

Larghezza. 16,6 m

Potenza. 106.000 cv

In dotazione 2 idrovolanti biplano Ro43 con ali ripiegabili

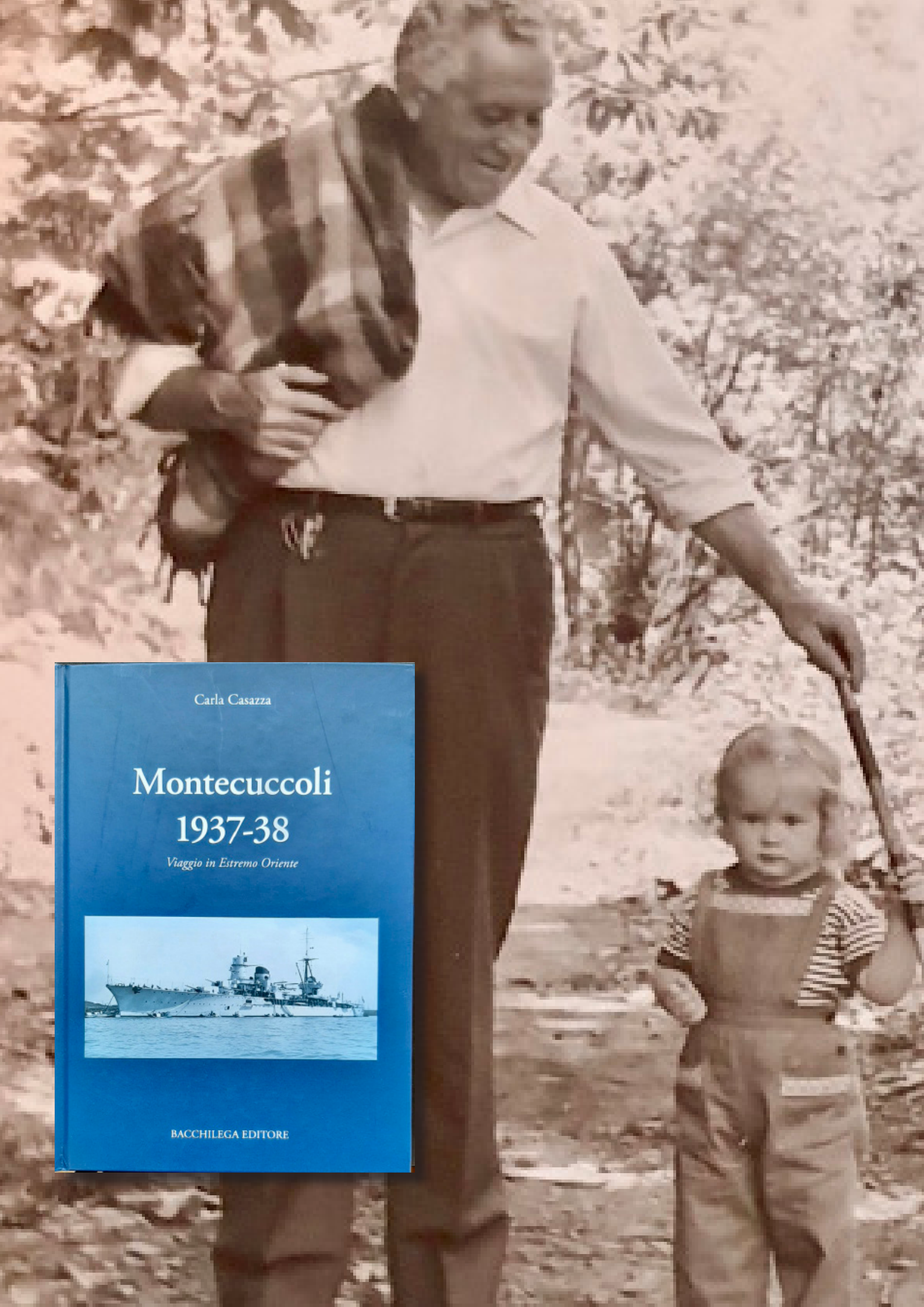
EQUIPAGGIO
27 ufficiali - 551 uomini fra sottufficiali e marinai

DUE MOTTI
Con risolutezza, con rapidità
Centum oculi (attributo già assegnato al condottiero Raimondo Montecuccoli)

VELOCITA'
37,5 nodi. Il Montecuccoli è stato considerato come il miglior camminatore della Regia Marina Italiana

AMMAINABANDIERA
L'ultimo è avvenuto il I° giugno 1964 a Taranto dopo 30 anni di servizio

Carla Casazza
L'autrice di " Montecuccoli 1937-38" è giornalista, copywriter, digital strategist, consulente editoriale, scrittrice. Racconta storie immaginate e storie vere, viaggi intorno al mondo e dentro di noi. Mette a disposizione la sua lunga esperienza nell'editoria per supportare chi ha un progetto editoriale. Legge tanto e di tutto. Vive in Trentino, ama le camminate. Sito: www. carlacasazza.it


Carla Casazza
Montecuccoli
1937-38
Viaggio in Estremo Oriente
BACCHILEGA EDITORE

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

ITALIAN NAVY

QRP RADIO STATION AWARD 2022

CQ CQ QRP

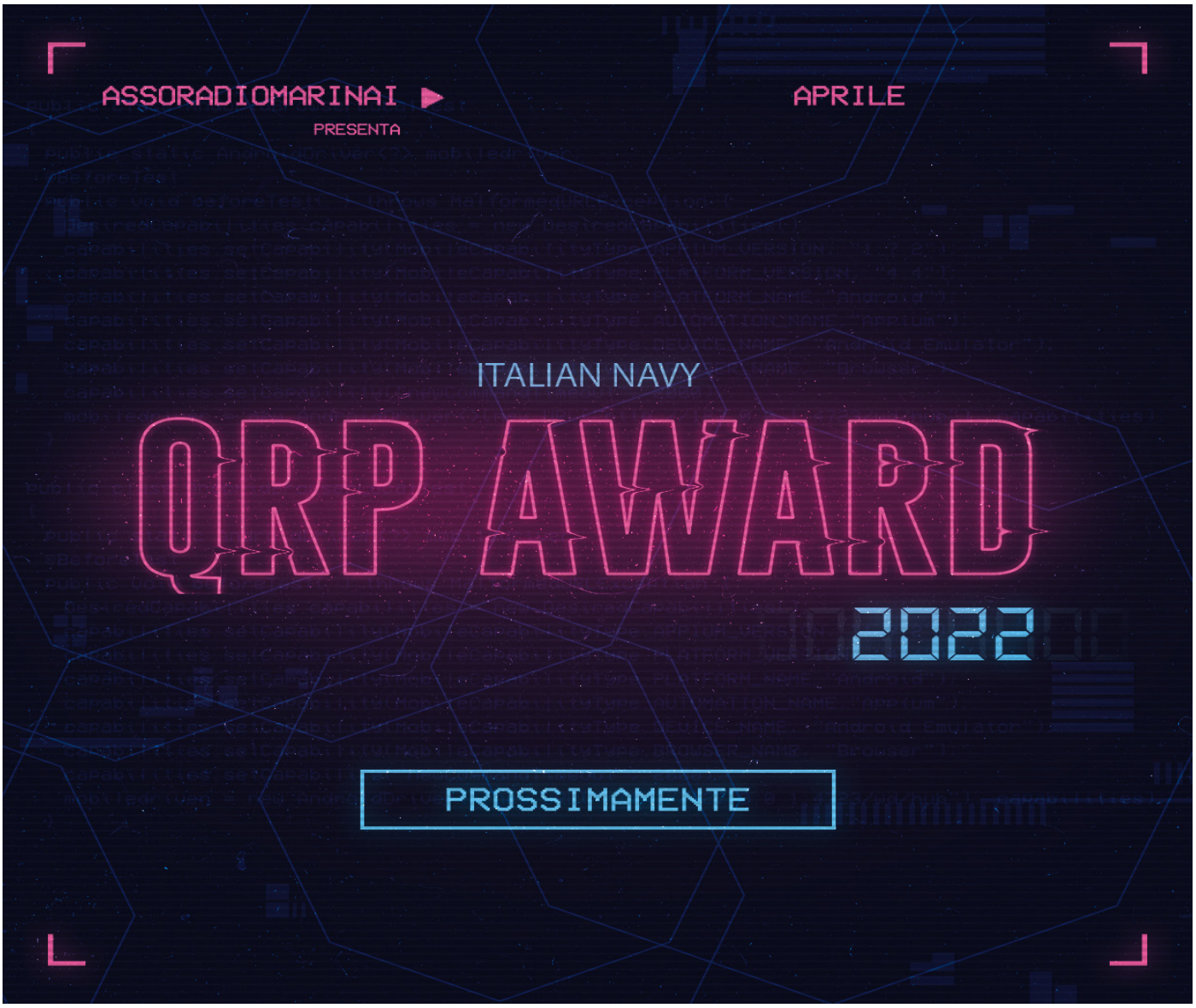
CATEGORIA : MIXED [SSB/CW/DIG]

DAL 1 AL 30 APRILE 2022

WWW.ASSORADIOMARINAI.IT

ITALIAN NAVY QRP RADIO STATION AWARD 2022

di Andrea Angelillis, IT9YBL - Coordinatore Regione Sicilia



Ben ritrovati cari amici in questo inizio di anno nuovo!
Rinnovandovi ancora i miei più fervidi e sentiti auguri di buon anno, ci prepariamo ad iniziare le nostre attività associative con tante belle ed interessanti novità!
L'anno che è appena trascorso è stato molto intenso, ricco di attività che ci hanno visto impegnati in tutte le bande e modi, ringrazio ancora una volta tutti i colleghi che si sono prodigati per l'attivazione del 160° anno della fondazione della Marina Militare ed in tutte le altre attività "comandate" che ormai ci hanno permesso di farci conoscere in tutto il mondo, uno a titolo di esempio, il diploma della "Regia Marina" perno della nostra associazione.
Tornando alle nuove attività invece, come dicevamo, quest'anno sarà ricco di nuove iniziative, volevo ricordare il "**centenario dell'arruolamento nella Regia Marina del Capitano di Vascello Giovanni Barbini medaglia d'Oro al Valore Militare**", che si terrà nel mese di Febbraio, evento unico che vedrà attivo il team costituito da: IS0FQK (Pat) – IS0HMZ (Luca) – IS0GFR (Maurizio) – IS0IEK (Emilio) - IS0SEL (Alessio) - IS0UNG (Miro) che per l'occorrenza faranno da "spalla" al figlio del Comandate Barbini, IS0SZU Franco, anch'esso nostro associato.
Un'altra novità A.R.M.I. sarà costituita dal "**diploma delle stazioni navali in QRP**", che si terrà nell'intero mese di Aprile, dove vedremo impegnate diverse stazioni navali con soli 5W. Sono ufficialmente aperte le adesioni per le stazioni **ARMI/QRP** che vorranno operare con soli 5W. Si potranno utilizzare tutte le apparecchiature radio purché ridotte a soli 5W pep di potenza per le trasmissioni in CW-DIGI ed a soli 10W pep per le trasmissioni in SSB. L'accreditamento per far parte delle stazioni ARMI/QRP dovrà essere fatto inviando una richiesta al seguente indirizzo: ***it9ybl @ hotmail.com***.
Vi rimando al prossimo numero del *bolletitno dei marinai,* con l'inserimento del regolamento per gli approfondienti e gli aspetti interessanti della manifestazione.
Con la speranza di vedervi tutti attivi anche nel 2022, vi mando i miei più sinceri ed affettuosi saluti.

MINISTERO DELLA DIFESA

MARINA MILITARE

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

Non perdere questa opportunità SEGUI LA SCIA

ABBONATI alla Rivista Marittima

(abb. annuale 11 numeri, 128 pp. a fascicolo)

Italia ordinario	**€ 30,00**
Estero *zona 1*	€ 76,70
Estero *zona 2*	€ 109,70
Un fascicolo arretrato	€ 6,00 + spese postali **(*)**

SCONTO LIBRERIE ITALIA 30%
SCONTO LIBRERIE ESTERO 10%

(*) Da concordare con l'Ufficio Abbonamenti.

NOVITÀ

Rivista Marittima + Notiziario della Marina
Abbonamento € 45,00

AVVISO AGLI ABBONATI

Per evitare ritardi o sospensioni nella ricezione della Rivista, gli Abbonati sono pregati di comunicare l'avvenuto versamento via FAX o tramite EMAIL.

MODALITÀ DI PAGAMENTO

- con **Bollettino Postale** o **Bonifico Bancario** sul C/C **n° 001028881603** **intestato a:** Difesa Servizi S.p.A.
  Causale: Abbonamento *Rivista Marittima*.
  è obbligatorio inserire anche il CODICE FISCALE

  IBAN = IT26G0760103200001028881603 BIC/SWIFT = BPPIITRRXXX
- **dall'Estero:** Bonifico Bancario oppure tramite libreria con sede in Italia.

Direzione e Redazione della Rivista Marittima
Via Taormina 4 - 00135 ROMA
Tel. 06/36807251 - Fax 06/36807249
e.mail: rivista.abbonamenti@marina.difesa.it

MARINA MILITARE

ELENCO DELLE SEZIONI ARMI

CALL	MI#	STATUTO	SEZIONE DI	Coordinatore
-	-	No	La Spezia	IZ1QNX - Lucio Figliolia
-	-	No	Genova	IZ1GJK - Maurizio Gentile
-	-	No	Marcon (VE)	IZ3CAR - Cesare Scotta
-	-	No	Monfalcone (GO)	IV3PTU - Franco Valenti
-	-	No	Golfo di Gaeta	IZ0EGC - Carlo Avallone
-	-	No	Latina	IZ0INU - Aldo Palazzese
IQ0XH	1499	Si	Anzio	IU0IJW - Daniele Soro
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
IQ0PM	601	Si	Cagliari	IS0ANZ - Alessandro Alessi

Chi siamo

L'Associazione Radioamatori "Marinai Italiani" nasce ad Augusta (SR) il 01.01.2001, lo scopo di tale Associazione è quello di raccogliere l'adesione di tutti i Marinai (Ufficiali, Sottufficiali, Marinai) della Marina Militare e/o Marina Mercantile Italiana, uniti da una unica passione il "**Mare**" e la "**Radio**".

Questa associazione raccoglie come membri tutti i radioamatori (OM/SWL) che prestano servizio o che abbiano prestato servizio in Marina Militare, o Marittimi iscritti alla Gente di Mare. Anche altri corpi o F.A. che abbiano componente marittima possono far parte dell'A.R.M.I. (Polizia Marittima, G.d.F. del Mare, CC. Marina).

DIVENTA UN RADIOAMATORE DI MARINA

Ideologicamente si avvicina all'A.N.M.I. (Associazione Nazionale Marinai d'Italia) che ne appoggia le idee e gli scopi mantenendo vivo la conoscenza e l'uso del Radioantismo in campo marittimo.

E' un'associazione NO-PROFIT ed apolitica.

Possono iscriversi all'A.R.M.I. anche gli italiani residenti all'estero che abbiano i requisiti sù menzionati.

I Radioamatori che non sono nelle condizioni sù riportate, possono iscriversi come membri "Associati".

ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

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.