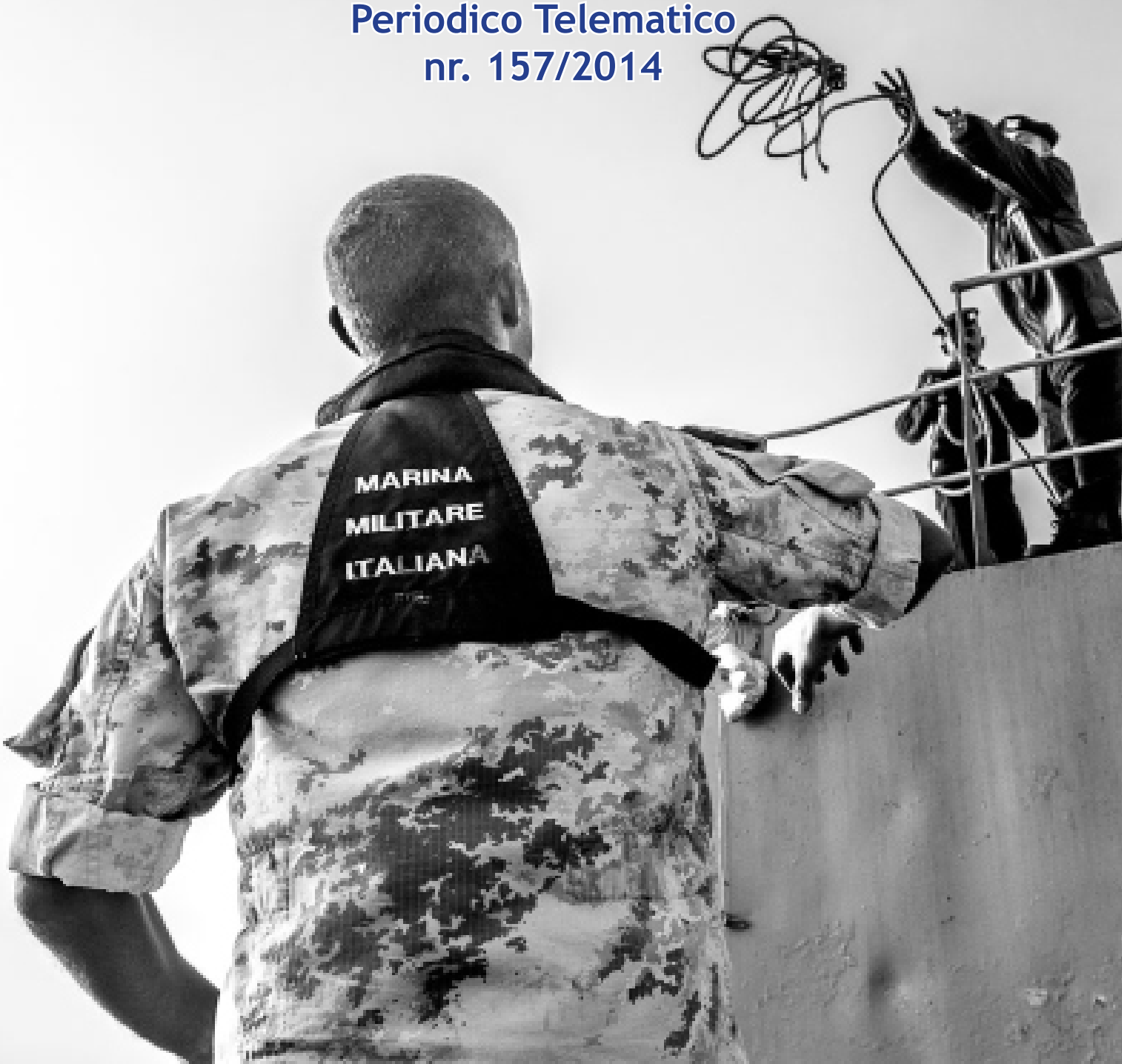
ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI

IQ0MQ

Associazione affiliata A.R.I.

BOLLETTINO DEI MARINAI

Periodico Telematico
nr. 157/2014



EDITORIALE

di Alberto Mattei, IT9MRM

Carissimi colleghi ARMIgeri, mancano pochi giorni all'inizio del nostro conoscitissimo contest delle stazioni radio costiere, sono già in fermento i capi team per organizzarsi nell'attuare e programmare le varie turnazioni dei teams e degli operatori che daranno luogo alla manifestazione radiantistica navale per eccellenza. Per ben tre settimane si daranno caccia a suon di tasti e di chiamate in fonia sulle varie bande, nei modi e a suon di potenze. Quest'anno viene riproposta dopo ben sette anni, il nominativo speciale II9IGJ nominativo assegnato alla stazione radio costiera dell'ex. Maritele Palombara (situata nei pressi di Melilli - SR), storica stazione della M.M. Quindi si prospetta un attesissimo contest vista la sua escalation anno dopo anno. Abbiamo concluso in questi giorni, il FRIENDSHIPS 2013 - pro SARDEGNA, con la consegna al Dirigente scolastico dell'Istituto Professionale AMSICORA di Olbia, dell'assegno di euro 1100,00. Ancora una volta l'ARMI assieme all'INSUBRIA R.C. ed alle tante associazioni e clubs radiantistici italiani e svizzere, sono riusciti nell'intento prefissato, quello della solidarietà nei confronti di chi ha perso tutto causato dai cataclismi naturali. Questo diploma ci riavvicina tutti quanti in una unica bandiera quella solidale e dell'amicizia. L'ARMI con l'INSUBRIA R.C. hanno raggiunto, anno dopo anno, una sintonia capace di organizzare e portare a termine questi utili progetti. L'augurio è quello di poterne effettuare tanti altri! Adesso non mi resta altro che salutarvi, ed augurarvi una buona attività radiantistica e soprattutto un buon contest. Appuntamento al prossimo bollettino.... Buona lettura e soprattutto buoni DX-NAVAL.





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.

Anche il mese di Febbraio ci da una notevole attività di stazioni in "**Maritime Mobile**"; di seguito vengono riportate alcune segnalazioni di OM a bordo di navi mercantili, bulk carrier, gassoniere, porta containers ecc.
Le segnalazioni sono monitorate sui principali cluster.

G3WIP/mm: Gerard Burker è un medico specializzato in medicina generale, ed è stato imbarcato a bordo della piattaforma di perforazione "Titanium Explorer" in navigazione dal Golfo del Messico al Gabon (Africa). Ha operato per tutto il periodo di navigazione (dal 24 Gennaio all'11 Febbraio), con uno Yaesu FT 857D un accordatore d'antenna ed un'antenna verticale. Per la QSL va inviata via G3WKZ.



VQ9JC/mm: Jim Clary (Ufficiale Tecnico elettronico e radio) a bordo della "USNS Sgt William R. Button" si trova nuovamente a Diego Garcia dove stazionerà per circa quattro mesi. Operà preferibilmente in CW e qualche volta anche in SSB nelle HF. E' anche operativo sui satelliti AO-51, SO-50, e AO-27. Per la QSL va inviata via bureau o diretta via ND9M.

RA1M/mm (ex RA1AIF/mm): Stepan S. Tumanov ha ricevuto il 14 febbraio 2014 il nuovo nominativo RA1M. Stepan è conosciuto dai tanti OM che operano in CW come RA1AIF/MM/QRP, è molto attivo in HF e lo si ascolta tutti i giorni. La QSL va inviata via bureau.

DH6ARM/mm: Gunter Haertling si trova attualmente a bordo della portacontainers MV CONGER, battente bandiera dell'Antigua & Barbuda. Attualmente si trova in porto a Sodertalje (Svezia). La QSL va inviata via bureau oppure diretta all'indirizzo su QRZ.com.



VK6FZM/mm: Robert Schenck (N2OO) sta utilizzando il suo call VK, con tutto il team della spedizione FT5ZM a bordo della M/V Braveheart in navigazione da Amsterdam Island a Fremantle (Australia) dove arriveranno il 23 Febbraio. La QSL via Clublog o via N2OO.



Altre stazioni in marittimo mobile sono state segnalate in questo mese, ecco di seguito i nominativi:

F5MYK/MM - RA0LQ/MM - RW3LG/MM - PE1OAD/MM - EA1JZ/MM - VP8CMH/MM - R1ZY/MM - UT5FB/MM - 4L1QX/MM - V63AQ/MM - SV1KMK/MM - UT1FG/MM - M6BAH/MM - K7IOC/MM - G0HUZ/MM - DL2DUA/MM























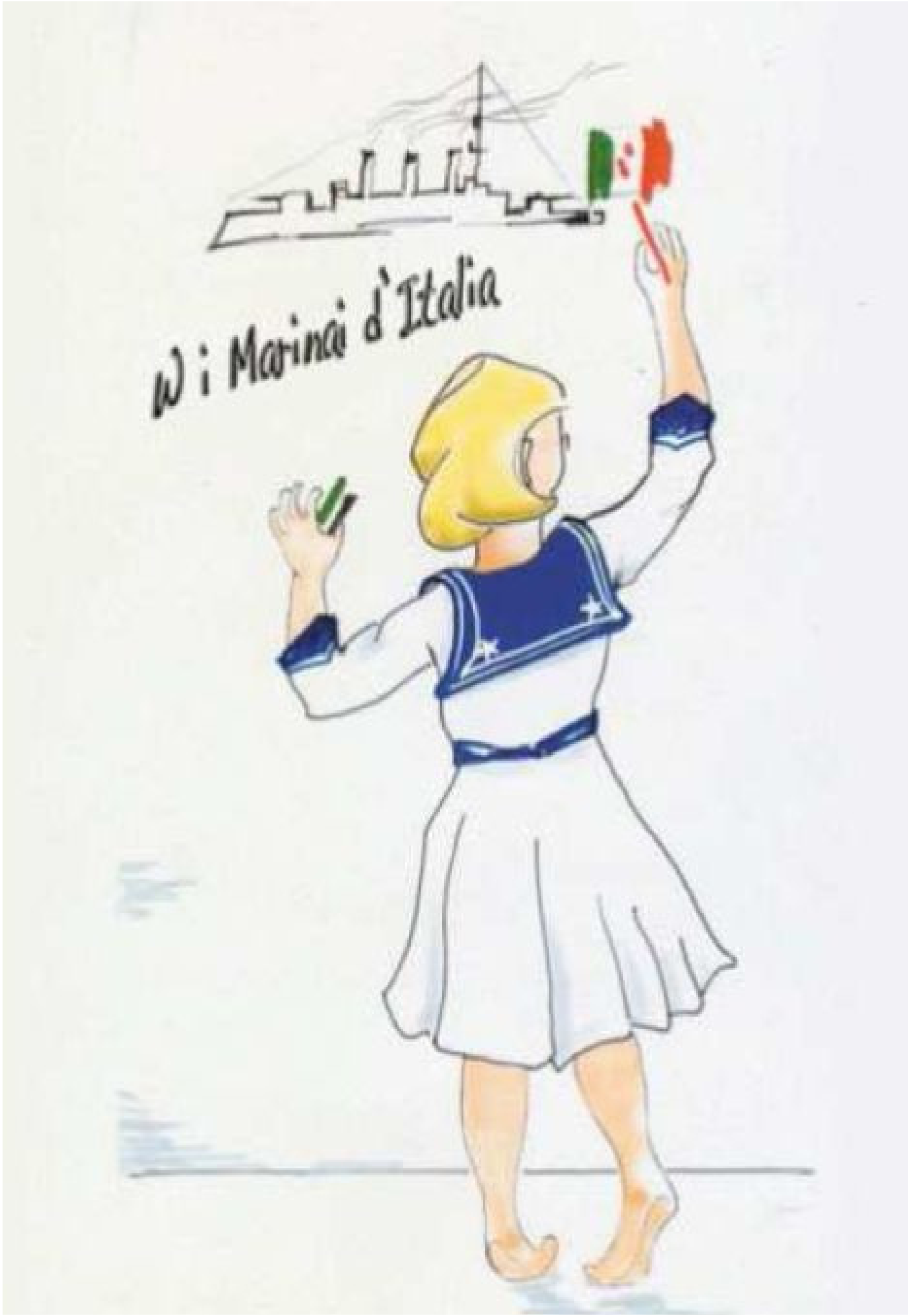


Le QSL dei Radioamatori di Marina sono printed.it

RADIOAMATORI ARMI MARINAI

QSL IT9EJW PRINTING
www.printed.it

Segui
QSL CARD BY IT9EJW
su
facebook


W i Marinai d'Italia

ITALIAN NAVY COASTAL RADIO STATIONS AWARD

di Alberto Mattei, IT9MRM (MI-ØØ1) - Coordinatore Nazionale ARMI



IIIGG

MARITELE GENOVA

STAZIONE JOLLY



ITALIAN NAVY
COASTAL RADIO STATIONS AWARD
1 - 16 MARZO 2014



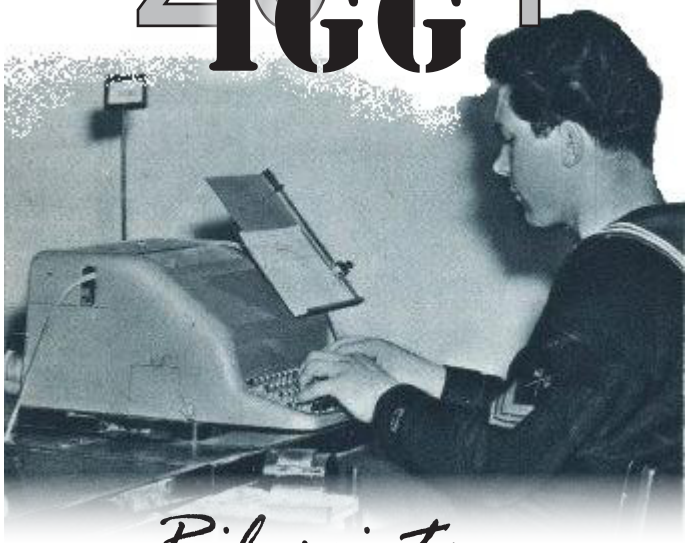
by Alberto Mattei - http://www.assoradiomarinai.it

ITALIAN NAVY COASTAL
RADIO STATIONS AWARD

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

2014

IGG



Rilasciato a:

SAMPLE

SAMPLE

per aver partecipato al contest delle stazioni radio costiere della Marina Militare Italiana classificandosi **45°** nella categoria **INDIPENDENT/PHONE** con il punteggio di **138**

AWARD MANAGER
(Alberto Mattei, IT9MRM)



Designed by Alberto Mattei, IT9MRM

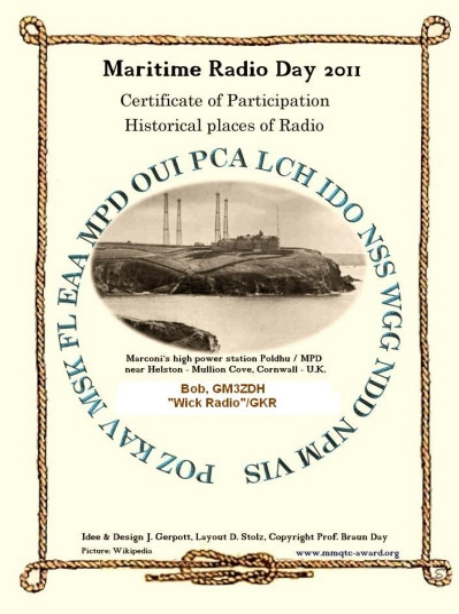
MARITIME RADIO DAY 2014 - MRD REGOLAMENTO

di Alfredo De Cristofaro, IK6IKF - MI009

Il Maritime Radio Day si svolge ogni anno per ricordare i quasi 90 anni del servizio wireless per i marittimi. Dal suo inizio nel 1900 è stato in uso principalmente fino alla fine del 1998.

IX CONTEST MRD

1 Data: dal 14 aprile alle 12.00 GMT al 15 aprile alle 22.00 GMT
2 Bande: 160m, 80m, 40m, 20m, 15m, 10m e WARC
3 Mode: solo CW
4 Power: nessuna limitazione
5 QSO - Si scambia QSA, QRK, nome, nominativo dell'ultima nave dove si è stati imbarcati oppure quella favorita/ aeromobile / compagnia *.
QSA 1 .. 5, forza del segnale ricevuto, QRK 1 .. 5, leggibilità ed ulteriore : messaggio e/oppure un QTC se ti fa piacere.
6 Periodi di silenzio non devono essere osservati più.
7 Il termine dell'invio dei log del MRD-NC è il 1 Maggio 2014.
8 Certificato di Partecipazione (CoP)
Gli SWL devono inviare un LOG completo per essere in grado di poter verificare i dati QSO selezionati.
Le stazioni (OM) devono inviare una cartolina/lettera con il numero del qso alle - stazioni navali - stazioni costiere - Stazioni speciali - HAM contattati.



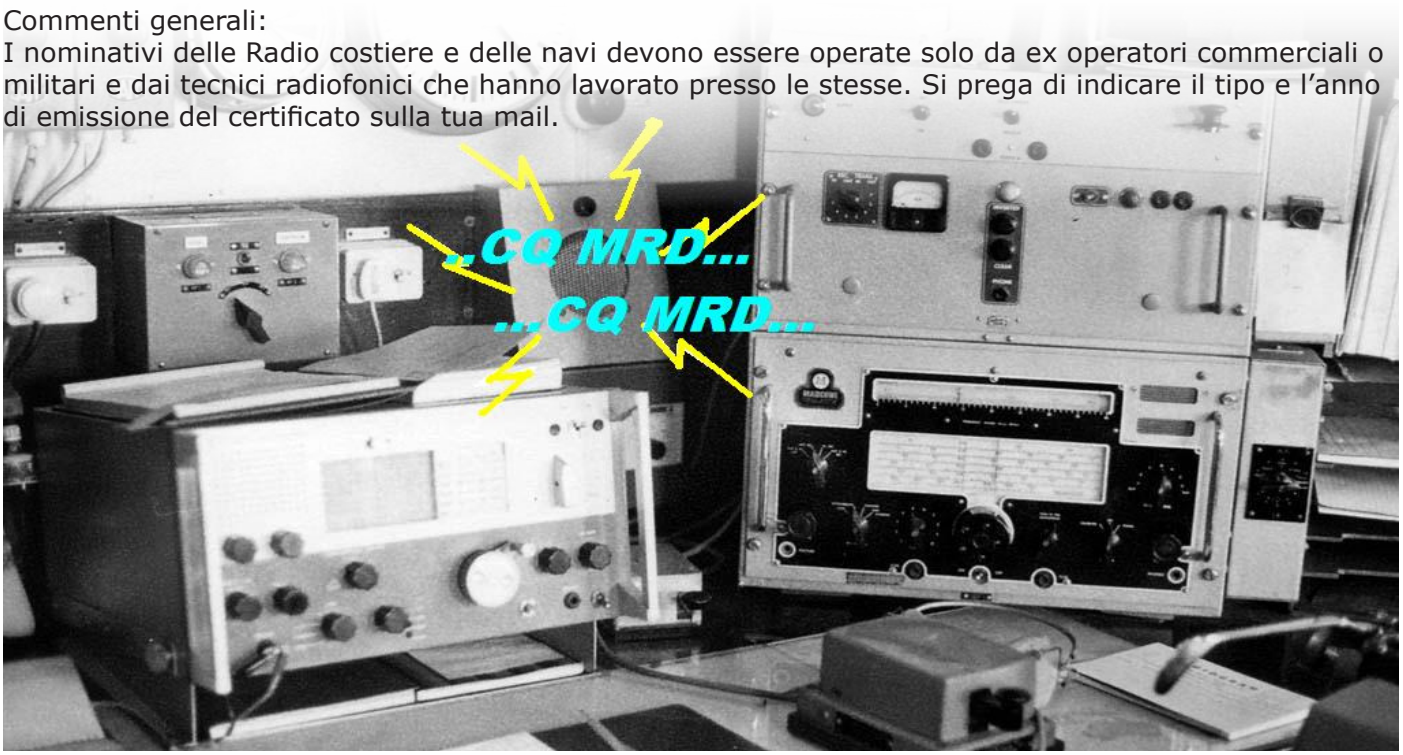
Invia la tua application comnpleta dei dati e della tua email al seguente indirizzo :

Rolf Marschner
Narzissenweg 10
53359 Rheinbach
Germany

Il Certificato è disponibile solo per via email

9 I risultati del MRD-NC saranno pubblicati nella homepage del MRD homepage - results
10 QSL cards: Ogni partecipante gestisce la sua QSL card. Non c'è nessun QSL Manager.

Commenti generali:
I nominativi delle Radio costiere e delle navi devono essere operate solo da ex operatori commerciali o militari e dai tecnici radiofonici che hanno lavorato presso le stesse. Si prega di indicare il tipo e l'anno di emissione del certificato sulla tua mail.



ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2014

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

Dopo il grande successo riportato lo scorso anno, che ha visto tante stazioni collegare i nominativi speciali dedicate alle stazioni radio navali, eccoci nuovamente alla seconda edizione.
Già si sono fatti avanti alcuni colleghi che saranno attivi con nominativi nuovi e sicuramente ricercati nell'ambito radiantistico navale. Chi vuole può già avanzare richiesta al sottoscritto dell'assegnazione del numero di refernza MI per il nominativo speciale delle unità navali della M.M.I. che intende operare per il prossimo contest. L'attività, come la precedente, è stata assegnata a Settembre precisamente dal 6 al 21 settembre 2014. Il nuovo diploma che è stato realizzato, rappresenta il 30° gruppo navale formato dalla nostra nave ammiraglia - Portaerei Cavour, dal rifornitore di Squadra Etna, dal cacciatorpediniere Bergamini e dal Pattugliatore di Squadra Borsini, in formazione, per risaltare e far conoscere l'attività che stanno effettuando nel periplo d'Africa.
Il diploma di cm 30x21, sarà stampato a colori su cartoncino bianco liscio.



Il regolamento, sarà inserito prossimamente sul nostro sito web e pubblicato, quanto prima sulle pagine del nostro bollettino.
Quindi non mi resta altro che invitarvi a dare la massima divulgazione del diploma e dell'attività di settembre, inoltre l'invito diretto è quello di partecipare in tanti!



LA DISFATTA DI MATAPAN

di Michele Striamo - tratto da www.marinai.it



l 13 e 14 febbraio 1941 nella città di Merano si riunirono gli alti comandi navali italiano e germanico. Era la prima volta che il fresco di nomina Riccardi si incontrava con il parigrado Erich Raeder. La Regia Marina si presentò al convegno con tutto il fardello delle delusioni di quei primi sei mesi di guerra: scarsa aggressività della squadra da battaglia, impiego quasi nullo dei sommergibili, soggezione all'iniziativa nemica e, non ultimo, lo schiaffo del bombardamento navale di Genova subito appena quattro giorni prima. Ben altro poteva vantare l'Amm. Reader: non solo l'uso aggressivo delle forze subacquee, ma la grande operazione di conquista della Norvegia dove era riuscita a beffare la Royal Navy. Facendo pressioni sulla differenza di risultati conseguiti dalle due marine, Reader sollecitò operazioni offensive di navi italiane sia in appoggio al trasferimento di quei mesi dell'Africa Korps in Libia, sia per contrastare i sempre più frequenti convogli inglesi diretti in Grecia in previsione del prossimo attacco tedesco alla penisola balcanica. Queste pressioni fecero effetto e Riccardi riportò da Merano la convinzione politica che occorresse fare qualcosa per dimostrare a Berlino che la Marina italiana possedeva iniziativa e decisione. Così furono accelerati i lavori di completamento delle difese del Mar Grande a Taranto, trampolino di un offensiva italiana verso le acque fra l'Egitto e la Grecia per tagliare il continuo flusso di rifornimenti che gli inglesi inviano in aiuto al governo di Atene.

Il piano di Operazione

Appare evidente che per un efficace contrasto di un continuo flusso di convogli carichi di rifornimenti, scortati solamente da forze leggere, la migliore soluzione consisteva nell'intensificare nella zona gli attacchi di sommergibili e di inviare periodicamente veloci formazioni navali composte da un paio di incrociatori e una squadriglia di Ct. in modo da tenere sempre sotto pressione il nemico. A questo scopo gli ottimi incrociatori della VII e VIII Div. si sarebbero potuti alternare in mare. La Regia Marina, per motivi politici, scelse invece la strada della missione in grande stile, di fatto irripetibile. Venne così deciso di far uscire l'elitè della nostra flotta per un totale di una Nb., 8 Incrociatori, e 13 Ct., il tutto per contrastare convogli solitamente composti da 4 - 5 mercantili accompagnati da un incrociatore e alcuni Ct. Anche Supermarina si rese conto della sproporzione di forze e per questo fu deciso di dividere le forze per compiere due distinte incursioni:

- La Nb. Vittorio Veneto, i veloci incrociatori della III Div. (Trento, Trieste e Bolzano) e la XII e XIII Squadriglia Ct. al comando dell'Amm. Iachino, avrebbero dovuto effettuare un incursione a sud dell'isola di Creta, tenendosi nel raggio di azione degli aerei italiani basati in Libia e in Egeo.
- Gli incrociatori Zara, Pola, Fiume della I Div. e l'VIII Div. (Garibaldi e Duca degli Abruzzi) con la IX e VI Squadriglia Ct. al comando dell'Amm. Cattaneo avrebbero dovuto effettuare un incursione a nord di Creta addentrandosi nell'Egeo. Appare evidente il rischio che correvano le nostre navi: lontane dalle basi nazionali, avrebbero operato in zone di mare infestate dall'aviazione nemica; la decisione di dividere le forze acuì ancora di più questi problemi data l'impossibilità dell'aeronautica di proteggere entrambi i gruppi. Così mentre gli Ammiragli e Generali si incontravano per migliorare la cooperazione aerea, che si può migliorare solamente con un serio addestramento e non con le parole la missione veniva approvata e fissato il giorno: le navi sarebbero salpate la sera del 26 marzo 1941.

Cosa sapevano gli inglesi?

Dopo la guerra si è molto parlato di ULTRA, la macchina inglese che riusciva a decifrare i messaggi radio scambiati dagli alti comandi Tedeschi della Luftwaffe, e più volte si è detto che il fallimento dell'operazione navale del marzo 1941 fu dovuto proprio a quel congegno elettronico di cui noi ignoravamo l'esistenza, ciò è vero solo in parte: già da parecchi giorni l'Amm. Cunningham, comandante della mediterranean fleet, aveva notato dai rapporti delle sue navi un intensificarsi delle ricognizioni aree nell'area dell'egeo, mentre alcuni ricognitori di base a Malta avevano riferito che alcuni incrociatori italiani stazionavano nuovamente a Taranto, rimasta sempre deserta dopo l'incursione del 11 novembre 1940; Cunningham ne dedusse naturalmente che gli italiani stavano preparando qualcosa per contrastare il traffico mercantile, fino ad allora indisturbato, verso la Grecia e ordinò subito l'intensificazione al massimo della ricognizione sulle principali basi e sulle probabili rotte della flotta italiana e dirottò quasi subito tutti i suoi sommergibili in zona. Da Londra intanto arrivarono alcuni messaggi di ULTRA che avvisavano come la Luftwaffe stesse schierandosi per coprire un uscita nell'egeo di considerevoli forze navali italiane, confermando l'intuizione di Cunningham.

Ma la conferma avvenne il 25 marzo quando ULTRA intercettò un messaggio: "Supermarina informa che oggi è il giorno X-3 avvisate..." Prima ancora che le nostre navi salpassero dai propri porti Cunningham ordinava la sospensione del traffico da e per la Grecia, allertava tutta la flotta e ordinava alla 7^ Div. Incrociatori che si trovava in Egeo di salpare dal Pireo il giorno 27 per pattugliare le acque intorno all'isolotto di Gaudo.

Prime mosse

Alle 21.00 del 26 marzo la Nb. Vittorio Veneto lasciò Napoli con la scorta di una squadriglia di Ct., tutte le altre navi salparono da Messina, Taranto e Brindisi fra le 21.00 e le 23.00 dello stesso giorno. Alle 06.00 del giorno dopo la III div. si ricongiungeva con la nave ammiraglia, mentre la I e la VIII div. sicongiunsero alle 10.30 a sud-est di Capo Passero. La formazione navale era così disposta: in avanscoperta la III div., seguita a 7 miglia dalla Vittorio Veneto, a sua volta seguita a 16 miglia dalla I e VIII div. Già nella prima mattinata cominciarono le apprensioni: dei previsti molti aerei di scorta si intravidero solo due Cant Z.506 che mantennero la scorta antisom per alcune ore, ma soprattutto alle 12.35 un ricognitore Sunderland avvisto e segnalò la scoperta della III div. La sorpresa, requisito essenziale per la riuscita della missione, in gran parte già compromessa era ormai perduta. Appena gli incrociatori della III div. furono scoperti, l'Amm. Iachino capì che la missione era ormai compromessa e chiese a Supermarina se doveva invertire la rotta; dopo un agitata riunione tenutasi a Roma a cui parteciparono il segretario e il sottosegretario della Marina si decise di continuare la missione perché un rientro sarebbe stato mal gradito agli alleati e a Mussolini stesso! Fu però deciso di eliminare la puntata offensiva dell'Amm. Cattaneo e gli fu ordinato di riunirsi al gruppo principale la mattina del giorno dopo. Iachino informato che la ricognizione su Alessandria delle 14.35 aveva confermato la presenza in porto di tutte le navi principali, si rincuorò; purtroppo per lui però alle 18.00 fu informato che la ricognizione serale sul porto nemico era stata annullata per motivi atmosferici. Gli inglesi non avevano perso tempo e prima di sera tutta la Mediterranean Fleet era in mare; la cosa più grave però fu che Supermarina fu informata da due distinti messaggi, che sebbene non confermati, annunciavano la presenza in mare di una portaerei e di una o tre Nb. nemiche al largo di Alessandria, ma ciò non portò alla decisione di rinviare la missione né di informare Iachino. Avevano preso il mare le Nb. Warspite, Valiant, Barham, la Np. Formidabile e 9 Ct.; gli incrociatori della 7^ div. avevano ricevuto l'ordine di ricongiungersi con il grosso della flotta andandogli incontro.

Lo scontro di Gaudo

Per motivi politici quindi, e ben sapendo che la Royal Navy non era più nei propri porti, la missione non fu quindi interrotta; la navigazione della formazione italiana durante la notte fu tranquilla e lungo la solita rotta, che la portava dritta nelle fauci del nemico!

Alle 06.35 del 28 marzo un Ro 43, catapultato poco prima dalla nave ammiraglia, avvistava la 7^ div. inglese salpata da ll'Egeo, composta da 4 incrociatori e 4 Ct., dell'Amm. Pridham Wippel a circa 40 miglia di distanza. Iachino ordinava subito alla III^ Div. comandata da ll'Amm. Sansonetti di portarsi a 30 nodi per stabilire un primo contatto con il nemico, mentre a tutte le altre unità ordinò di procedere a 28 nodi; e bene ricordare che ancora il ricongiungimento fra Cattaneo e Iachino non era avvenuto e che quindi gli ottimi incrociatori della I e VIII Div. non poterono partecipare alla battaglia. L'ordine che Iachino aveva dato a Sansonetti era quello di ripiegare una volta stabilito il contatto per attirare la forza nemica contro la Vittorio Veneto, lo stesso ordine lo aveva ricevuto Pridham Wippel da Cunningham che in quel momento si trovava a circa 90 miglia a levante. Bisogna ricordare come la fortuna questa volta non aiutò la Royal Navy, infatti durante l'operazione di partenza la Warspite aveva aspirato dai condensatori una certa quantità di sabbia e fango e ridusse la velocità massima a circa 20 nodi.

Alle 08.12 i cannoni della III div. aprirono il fuoco sulle navi britanniche a circa 25.000 metri, quest'ultime non potendo reagire con i loro 152mm. accostarono subito verso levante, in direzione della forza principale ubbidendo all'ordine del suo superiore. Sansonetti invece si gettò all'inseguimento convinto di avere in pugno una facile vittoria; purtroppo però le navi inglesi non furono colpite e l'Amm. Iachino, timoroso che un lungo inseguimento verso levante avrebbe messo in pericolo la divisione di Sansonetti da attacchi aerei ordinò alle 08.36 di rompere il collegamento se non fosse stato possibile ridurre le distanze con il nemico.

Dopo altri venti minuti di colpi sparati a vuoto e con le macchine a tutta forza da un'ora Sansonetti alle 08.55 ordinava di cessare il fuoco e di accostare verso ponente. A questo punto anche gli incrociatori inglesi invertirono la rotta e si misero a tallonare la III div.; quasi contemporaneamente all'inversione di rotta delle navi italiane, arrivò a Iachino il radiogramma di un ricognitore dell'Egeo che segnalava la presenza in mare di una notevole forza nemica. L'avvistamento, fattò più di un'ora prima, indicava una posizione sufficientemente vicina a quella occupata dalle navi italiane alla stessa ora, sicchè l'errore risultò ovvio. In realtà, la forza di Cunningham si trovava a quel punto a circa 90 miglia a sud-est del Veneto e la sua presenza era sconosciuta a Iachino come del resto era sconosciuta agli inglesi la presenza della corazzata italiana. A buon conto la divisione di Pridham Wippel cominciò a tallonare Sansonetti al limite della visibilità.

Alle 10.59 l'Amm. Iachino decise di tentare un agguato accostando a sud con la sua corazzata mentre Sansonetti invertiva la rotta per prendere gli inglesi tra due fuochi. La manovra fu ben eseguita e da distanza di 23.000 metri la Vittorio Veneto apriva il fuoco, mentre gli incrociatori di Sansonetti sopraggiungevano dall'altra parte.

Fu sicuramente il momento migliore per le navi italiane che avevano in pugno una divisione di incrociatori nemici, ma purtroppo gli incrociatori furono stimati troppo a sud di quanto credeva l'Ammiraglio italiano e quindi il fuoco della Veneto non si incrociò con quello della III div. che arrivò quando ormai gli inglesi erano già in fuga. La divisione inglese, passo comunque un momentaccio , ma fu salvata anche dal provvidenziale intervento degli aerosiluranti della Formidabile. Sebbene il loro attaccò fallì, essi costrinsero la Vittorio Veneto ad accostare permettendo agli incrociatori inglesi di sottrarsi al tiro dei grossi calibri italiani e di ritirarsi con grande affanno. Iachino resosi conto che le navi inglesi gli erano sfuggite e informato che la Formidable era in zona, dette l'ordine di rientrare. Ora Iachino però sapeva che una portaerei nemica, probabilmente accompagnata da forze pesanti, era in zona.

Le ore decisive

La missione era dunque fallita, al di là di alcuni colpi che si presumeva aver messo a segno su un incrociatore inglese. Nel frattempo la squadra inglese che si era ricomposta con in testa proprio gli incrociatori di Pridham Wippel fu attaccata ma senza successo da due aerosiluranti italiani di stanza in Egeo comandati dal Capitano Buscaglia che comunicarono subito la posizione della flotta inglese al comando dell'Egeo da cui dipendevano che a sua volta comunicò a Supermarina. Il messaggio che fu intercettato da Iachino indicava la posizione della squadra inglese a 79 miglia a sud est delle navi italiane su rotta 210 e velocità 16 nodi ma conteneva anche diverse inesattezze sulla composizione della forza navale nemica e cosa più importante non precisava che l'aereo avvistatore non era un ricognitore bensi due aerosiluranti che avevano attaccato con un siluro proprio la portaerei. Iachino attese la conferma da Roma e quando questa non giunse ritenne l'informazione priva di fondamento, così come fece subito Supermarina.

Alle 14.30 cominciarono una serie massiccia di attacchi aerei contro le navi italiane: se ne ebbero tre sul gruppo Vittorio Veneto, due contro la III div. e quattro contro il gruppo Zara. Il terzo ed ultimo attacco contro la nave ammiraglia fu decisivo; fu condotto con un'azione combinata di tre Blenheim che effettuarono un bombardamento in quota e da un gruppo di cinque aerosiluranti. L'Albacore pilotato dal capitano di corvetta S. Dalyell Stead, pochi istanti prima di essere abbattuto dalla contraerea, lanciò il suo siluro da distanza ravvicinata che colpi la Vittorio Veneto all'elica esterna sinistra erano le 15.29; la nave con il timone di sinistra bloccato e con 4000 tonn. di acqua imbarcate dalla falla rimase immobilizzata per 6 minuti: il servizio di sicurezza riuscì a mettere in funzione una delle pompe idrauliche abbastanza rapidamente e la nave riprese a muoversi con le macchine di dritta a soli 16 nodi alle 15.36 con un lieve appoppamento e sbandando di qualche grado a sinistra. Lo scopo dell'Amm. Cunningham di rallentare la marcia della formazione italiana era stato raggiunto.



Iachino dopo aver comunicato l'accaduto, decise di riunire intorno alla grande nave ferita tutte le navi di cui disponeva per proteggerla da altri attacchi aerei, con l'incomprensibile rinuncia ai due incrociatori e ai due Ct. della VIII div. a cui era stato ordinato prima dell'attacco di raggiungere indipendentemente Brindisi La formazione italiana alle 18.40 del 28 marzo su cinque colonne era così composta:

• Colonna centrale Vittorio Veneto e 13^ Sq. Ct, nell'ordine Granatiere, Fuciliere, Vittorio Veneto, Bersagliere, Alpino;
• Colonna esterna di dritta 9^ Sq. Ct, nell'ordine Alfieri, Gioberti, Carducci, Oriani;
• Colonna interna di dritta I div. incrociatori nell'ordine Zara, Pola, Fiume;
• Colonna esterna di sinistra 12^ Sq. Ct. Corazziere, Carabiniere, Ascari;
• Colonna interna di sinistra III div. incrociatori nell'ordine Trieste, Trento, Bolzano;

L'amm. Cunningham da successive ricognizioni pur ricevendo la conferma che la nave ammiraglia nemica era stata danneggiata si rese conto che nonostante ciò le sue navi non avrebbero potuto raggiungere la
nave italiana. Infatti neltardo pomeriggio la velocità della Vittorio Veneto era salita a 19 nodi, mentre la mediterranean fleet non poteva sviluppare più di 20 nodi. Decise così di lanciare un ulteriore attacco aereo al tramonto sperando di rallentare ulteriormente la corazzata italiana e distruggerla nella notte. Alle 19.28 gli aerei inglesi, dopo aver atteso nei pressi delle navi italiane il tramonto, si lanciarono all'attacco; 10 aereosiluranti partiti dalla portaerei Formidabile puntarono sulle navi italiane attaccando da diverse direttrici per rendere più difficili eventuali manovre di disimpegno ed uno di questi riuscì a colpire l'incrociatore pesante Pola. Il siluro esplose all'altezza del locale caldaie n° 3 e delle turbine di sinistra, tutti i fuochisti ed i meccanici che si trovavano in quei locali furono uccisi mentre le caldaie 4,5, 6 e 7 furono subito allagate.
La nave imbarco più di 3500 tonn. di acqua e rimase alla deriva, delle sue otto caldaie solo tre erano in grado di funzionare ma le tubazioni del vapore di due di esse erano distrutte e la terza si era svuotata:
per muovere la nave si doveva riempire l'ultima con acqua di mare, accenderla di nuovo e far salire la pressione; un lavoro che avrebbe richiesto molte ore.

La prima divisione verso la sua fine

L'Amm Cattaneo a bordo dello Zara, fu informato che il Pola stava scadendo dalla formazione in quanto colpito da un siluro e appena terminato l'attacco degli aerei inglesi chiese all'incrociatore ferito quali fossero i propri danni; questo messaggio fu intercettato anche da Iachino alle 20.11 che sospettò che una sua nave fosse stata colpita. La conferma giunge sulla plancia della Vittorio Veneto alle 20.15 quando lo Zara comunicava che il Pola era fermo colpito da un siluro. In quei minuti fatali ci si accorse come il sistema di comunicazione e decifrazione dei messaggi fosse troppo lento e ciò portò ad allungare i tempi di reazione. Alle 20.27 fu consegnato a Iachino un messaggio di Cattaneo " Salvo ordine contrario lascerò due Ct. di scorta al Pola" ; questo messaggio si incrociò con uno di Iachino inviato alle 20.18 a Cattaneo e consegnatogli alle 20.21 "I divisione vada in soccorso al Pola".
Poco prima era stato consegnato all'Amm. Iachino il seguente messaggio "Supermarina informa, da rilevamenti radiogoniometrici risulta che unità nemica sede di comando complesso ore 17.45 trasmetteva con Alessandria da punto a miglia 40 per 240° da Capo Krio". Iachino apprezzò che in tale momento la distanza fra i due gruppi fosse di 75 miglia, ma in realtà era a sole 55, ma non considerava che il suo gruppo navale procedesse a velocità ridotta e che quindi il nemico potesse essere molto più vicino. Quindi quando dopo dieci minuti ricevette il messaggio che l'informava del danneggiamento del Pola non considerò nemmeno quest'ultima informazione e decise di inviare un intera divisione navale in soccorso ritenendo che i soli Ct. non potessero far altro che affondare l'unità ferita e non rimorchiarla. Inoltre visto che le uniche navi certe in coda alla propria formazione fossero i 4 incrociatori leggeri affrontati la mattina, gli sembrò necessaria la I div. per assicurare la protezione al Pola, non sospettando che gli inglesi fossero addestrati da anni nel combattimento notturno ma ben sapendo che le nostre navi maggiori non potevano combattere senza la luce del sole.
Quando Cattaneo ricevette l'ordine di invertire, secondo le testimonianze dell'aiutante di bandiera dell'ammiraglio, Vincenzo Raffaelli, unico superstite dello Stato Maggiore della I div., esclamò "E' un guaio" e aggiunse " I due telegrammi si sono sicuramente incrociati. Voglio dare il tempo all'Amm. Iachino di riconsiderare la questione" e non obbedì ma inviò un secondo messaggio a Iachino alle 20.24 "chiedo se posso invertire la rotta per andare a portare assistenza nave Pola". Cattaneo era quindi dubbioso, ritenendo che forze nemiche stessero tallonando le proprie navi, ma Iachino quando ricevette alle 20.56 questo secondo messaggio non dubitò ma ritenne che anche l'ammiraglio della I div. ritenesse giusto andare con tutte le sue navi e rispose affermativamente a alle 21.06, circa un ora dopo il siluramento del Pola, la I divisione invertiva la rotta. Supermarina fino a quel momento della guerra era sempre intervenuta nelle decisioni dei suoi ammiragli in mare, ma questa volta non riuscendo ad avere le idee chiare decise semplicemente di lasciare all'Amm. Iachino di decidere abbandonandolo a se stesso per poter poi scaricare tutte le colpe su di lui e su i suoi inferiori. Iachino che cominciava ad avere dei dubbi sulla sua decisione inviò un messaggio a Cattaneo alle 21.16 "In caso di incontro con forze superiori abbandonare Pola". L'Amm. Cattaneo intanto navigava a bassa velocità procedendo in linea di fila con gli incrociatori in testa, e non come prescritto dalle norme italiane con i 4 Ct. a ventaglio a prora delle navi principali.

Mentre la moderata velocità ordinata, 16 nodi, portati poi a 22, è giustificabile in quanto i Ct. erano a corto di carburante, non lo è di certo la strana formazione con la quale Cattaneo rese nullo l'apporto delle siluranti, le uniche unità che la regia Marina riteneva adatte al combattimento notturno. Se avesse disposto i Ct. un paio di miglia avanti in avanscoperta rispetto agli incrociatori, una manovra d'attacco tempestiva e decisa da parte della 9^ squadriglia sarebbe riuscita forse a causare nella squadra nemica confusione e ritardo sufficienti per dare tempo agli incrociatori di disimpegnarsi. La spiegazione dell'operato dell'Amm. Cattaneo, essendo caduto insieme al suo stato maggiore, è destinato a rimanere per sempre un mistero.

Il tiro a segno di Matapan

Le navi inglesi ormai nei pressi della formazione italiana si stavano preparando per un attacco notturno di cacciatorpediniere, infatti l'Amm Cunningham aveva mandato in avanscoperta sia gli incrociatori di Pridham Wippel, sia un gruppo di otto caccia al comando del C.V. Mack. Fu proprio questo gruppo alle 20.40 con il radar dell'Orion, poco dopo essere stato distaccato dal grosso, a rilevare una nave ferma ad una distanza di 6 miglia che fu ritenuta essere la Vittorio Veneto, era il Pola. L'ammiraglio inglese si limito a segnalare la posizione di quella nave lasciando ad altri il compito di finirla in quanto il suo compito era quello di prendere contatto col grosso italiano. L'Amm Cunningham ritenendo anch'egli tale contatto la nave da battaglia italiana diresse subito per tale rilevamento con il grosso con la Warspite seguita in linea di fila dalla Valiant, dal Formidabile e dal Barham. Alle 22.03 la Warspite avvistava sul radar il bersaglio che tutti continuavano a credere fosse la Vittorio Veneto e subito le navi inglesi accostarono verso di esso; da bordo del Pola furono avvistate sagome di grosse navi ad una distanza di circa 4000 metri, ma il comandante ritenendo che si trattasse della I div. convinto che in zona non ci fossero navi nemiche, lanciò un razzo very rosso da segnalazione che fu avvistato dalle navi inglesi. Prima ancora di entrare in contatto visivo con la nave ferma, tuttavia, apparvero le navi di Cattaneo rilevate quasi contemporaneamente a vista dalla plancia della Warspite e al radar della Valiant. Immediatamente Cunningham manovrò per prendere i nuovi arrivati sotto il tiro delle corazzate, facendo uscire di formazione la Formidable. Da osservare, per mettere in maggiore evidenza la portata dell'errore di Cattaneo, che la manovra prevista dalle norme tattiche della Royal Navy, in quelle circostanze, sarebbe stata un accostata in fuori di novanta gradi per evitare che i caccia di scorta nemici potessero mettere a segno qualche colpo fortunato.

Avendo rapidamente constatato che di caccia in grado di attaccarlo non ce n'erano, invece, Cunningham, ignorò la prassi ed accostò con decisione in modo da mettere le sue navi nella migliore formazione per far fuoco sul nemico.

Alle 22.27, da distanze comprese tra i 2000 ed i 3000 metri iniziò il massacro: il primo ad essere investito fu il Fiume che ricevette in rapida successione 5 colpi da 381 che devastarono le sovrastrutture, subito dopo anche lo Zara ricevette un gran numero di colpi che provocarono un enorme incendio nella zona prodiera, i sistemi vitali delle due navi furono messi fuori uso dai proiettili da 381 delle corazzate inglesi, sicchè Zara e Fiume passarono in pochi secondi da essere navi da guerra a torce galleggianti.

Da parte loro i caccia italiani in un primo momento accostarono in fuori, ma tre di essi furono ugualmente colpiti.



Il Ct. Alfieri ripetutamente colpito prima di affondare riuscì a sparare alcuni colpi da 120 mm. e con un azione disperata il Comandante Toscano lanciava tre siluri che non andarono a segno, il Ct. Carducci prima di affondare si getto in avanti facendo nebbia per proteggere gli altri due Ct. della 9^ squadriglia Oriani e Gioberti che probabilmente incapaci di discernere cosa stesse succedendo poterono solo dileguarsi nella notte riuscendo pur con qualche danno a bordo a sfuggire alla strage.
L'azione di fuoco durò solo 4 minuti. Gli scafi in fiamme delle 4 navi furono finiti dai siluri dei Ct. britannici. Anche il Pola impossibilitato a difendersi fu affondato dai siluri delle navi inglesi.

I soccorsi

Molti superstiti del Pola furono presi a bordo dai caccia di Mack che poi mando a fondo l'incrociatore con un siluro. L'equipaggio inglese ebbe l'impressione che sul Pola ogni parvenza di disciplina e organizzazione fosse svanita. In effetti, dopo il colpo incassato diverse ore prima, c'era stato un momento di panico in cui molti uomini si erano gettati in mare. Accortisi poi che la nave non correva rischio immediato di affondare, essi chiesero ed ottennero di essere issati di nuovo a bordo ma, intirizziti e senza possibilità di asciugare gli abiti bagnati si denudarono e cercarono di combattere il freddo intenso di quella notte con bevande alcoliche. Quello spettacolo poco edificante di uomini nudi ed in stato di ebbrezza, sdraiati in coperta fra mucchi di vestiti bagnati e bottiglie di liquore che rotolavano un po' dappertutto, fu la prima impressione che gli inglesi ebbero del Pola. Non c'è da stupirsi che la loro propaganda rese l'episodio ancora più imbarazzante per gli italiani. Come molti marinai del Pola, la maggior parte di coloro che sopravvissero a Matapan furono presi a bordo delle navi inglesi la mattina del 29 marzo, cioè quando la squadra britannica stava rimettendosi in formazione alla volta del ritorno. L'ironia della sorte volle che, proprio mentre erano impegnate nelle operazioni di soccorso, l'aviazione tedesca attaccasse le navi di Cunningham, il quale ritenne opportuno rimettersi in moto.
L'Ammiraglio inglese fece comunque trasmettere in chiaro, a Roma, le coordinate del punto dove si trovava la maggior parte dei naufraghi e Riccardi, nel ringraziarlo, gli fece sapere che la nave ospedale Gradisca era già in rotta.
Bersagliati dal sole durante il giorno e afflitti dal freddo durante la notte, i naufraghi videro le loro fila, e le loro speranze, assottigliarsi di ora in ora, con uomini che soccombevano alle loro ferite, alla sete, o alla pazzia, senza che i loro compagni, indeboliti dalle sofferenze, potessero fare qualcosa per aiutarli.
Quando la Gradisca arrivò in zona, riuscì a recuperare appena 160 uomini e per qualche tempo si trovò letteralmente a navigare in un mare di morti galleggianti. E' quasi certo che la bassa velocità della nave ospedale, unita alla scarsa efficienza dei suoi proiettori, che rendevano problematiche le operazioni di ricerca nelle ore notturne, fecero sì che il novero dei caduti si ingrossasse ancora di più.



Il dopo Matapan

Quando le navi superstiti tornarono alle basi, Iachino fu chiamato a rapporto, prima da Riccardi e poi, più brevemente da Mussolini. L'Ammiraglio, nel suo incontro col Capo di Stato Maggiore, cercò subito di mettere in luce le carenze delle organizzazioni che avrebbero dovuto facilitare il suo compito, in particolare l'Aeronautica e Supermarina, è lamentò il fatto che la flotta fosse priva di portaerei. Mussolini, che a sua volta aveva da un certo tempo rinnegato, almeno in cuor suo, la teoria che l'Italia in qualità di "portaerei protesa nel mediterraneo", non necessitava di quel tipo di nave, diede ordine di riprendere i lavori che avrebbero dovuto modificare in portaerei due piroscafi.

La decisione, corretta ma tardiva, finì col non giovare allo sforza bellico italiano in quanto, al momento dell'armistizio, nessuno di quei bastimenti era pronto.

Del resto, ci sarebbe voluto molto di più. Le lezioni del Giappone, degli Stati Uniti, e della Gran Bretagna indicavano che , per arrivare a poter impiegare efficacemente l'aviazione imbarcata, ci sarebbe voluto un periodo di messa a punto che l'Italia, anche cercando di accelerare i tempi facendo tesoro dell'esperienza altrui, non avrebbe mai avuto. Anche sui temi del radar e del combattimento notturno gli italiani caddero dalle nuvole. Se la Regia Marina avesse fatto più attenzione a eventi avvenuti nei mesi precedenti, avrebbe raggiunto la logica conclusione che gli inglesi non esitavano a utilizzare le grandi navi in condizioni di oscurità. Eppure si dovette arrivare a Matapan perché gli italiani se ne rendessero pienamente conto. Si procedette così ad istallare su alcune unità italiane dei radar tedeschi, come del resto si utilizzarono su alcune siluranti dei sonar attivi di progettazione germanica per migliorare la loro efficacia contro isommergibili. Queste misure, seppur benefiche, arrivarono sempre troppo tardi per colmare il divario tecnico fra la Regia Marina e la Royal Navy.

L'ombra di Matapan perseguitò sempre la Regia Marina. Le conseguenze della battaglia, se così si può chiamare Matapan, furono pesanti dal punto di vista delle perdite, ma più pesanti ancora dal punto di vista psicologico. Matapan, infatti, costituì un brusco risveglio per quanti, in base agli eventi di Punta Stilo e Capo Teulada, avevano cullato l'illusione di essere in grado di combattere gli inglesi ad armi pari. Le voci di un apparecchio segreto che consentiva al nemico di vedere nell'oscurità si diffuse tra gli equipaggi, come pure serpeggiò il sospetto, mai confermato, che gli inglesi erano stati informati degli intendimenti italiani da traditori all'interno della regia marina.



Ammiraglio di Squadra Angelo Iachino

I movimenti della flotta poi, già parzialmente paralizzata dalla mancanza di combustibili, furono ulteriormente limitati per evitare di mandare le navi in zone dove la protezione area non poteva essere assicurata. Era come dire che gli ingenti fondi che erano stati stanziati fra le due guerre per costruire la quinta flotta del mondo erano andati a vuoto, o quasi.

Considerazioni

Le proporzioni del disastro ammontarono a più di 2300 morti, oltre 800 prigionieri una corazzata danneggiata, tre incrociatori pesanti e due cacciatorpediniere affondati; il tutto con un nulla di fatto all'attivo: tanto ci costò l'assurda notte di Matapan, la più grande sconfitta di tutta la storia della nostra Marina. La missione voluta per motivi politici, continuata per motivi politici era stata un fallimento completo: si era inviato una forza navale al largo di Creta, isola piena di aerei nemici, non si era pensato che le navi inglesi potessero uscire da Alessandria per contrastarci (nessuna ricognizione aerea prevista per il giorno 28 marzo sul porto egiziano), si erano ritenuti sbagliati un gran numero di messaggi che informavano tutti che una potente formazione nemica stava inseguendo le navi italiane, senza poi contare gli errori umani di valutazione: si è già detto che riguardo al comportamento di Cattaneo, si possono solo fare supposizioni e congetture mentre Iachino, da parte sua, difese sempre a spada tratta la sua decisone di mandare in soccorso del Pola l'intera prima divisione. Per giustificarsi, affermò che sulla base degli scarsi e incompleti dati che aveva a disposizione per valutare la composizione e le intenzioni del nemico, la sua infelice scelta fu logica. E' indubbio che, a torto o ragione, il quadro della situazione che si andò a formare nella mente dell'Ammiraglio durante quel 28 marzo fu oltremodo ottimista e che egli si convinse che il grosso di Alessandria non era in mare. Anche se le informazioni in possesso di Iachino furono solo quelle che egli più tardi ammise di aver posseduto c'erano indizi a sufficienza per ritenere che gli inglesi erano alle calcagna delle Regie navi. Si accese quindi, fin dall'inizio, un aspra polemica che durò per anni e che, in un certo senso, detrae da un'altra considerazione che ritengo fondamentale per valutare in modo più completo l'errore di Iachino. Se anche quella notte la mediterranean fleet non fosse stata sul piede di guerra, infatti, sarebbe stato ben difficile che gli inglesi, sapendo che per mare c'era almeno una grande nave nemica in avaria, non avrebbero fatto di tutto per mandarla a fondo il giorno successivo. Se avessero sopravvissuto all'oscurità, dunque, Zara e Fiume, impacciati dal Pola a rimorchio, avrebbero dovuto percorrere centinaia di miglia durante le ore di luce mentre erano ancora vulnerabili alle offese aree e subacquee nemiche. Il rischio, in ultima analisi, andava ben al di là della possibilità di un incontro notturno con navi di superficie, sicché la scelta di Iachino sarebbe stata discutibile a prescindere da come in effetti andarono le cose. La lista degli errori o meglio orrori potrebbe continuare a lungo. Non ritengo giusta l'attenuante della mancanza di navi portaerei, si sapeva che non le avevamo e ci lanciammo lo stesso in questa stupidissima missione. Per il mio parere fu una missione in cui sbagliarono tutti i protagonisti: Supermarina, Iachino ed in misura minore anche Cattaneo. Però mentre il povero Ammiraglio Cattaneo affondava spontaneamente con la sua divisione, Iachino ebbe confermato il comando della flotta da battaglia e Riccardi il Ministero della Marina!



IZØIVZ /MM

Sail with Chloe

...around the oceans

http://sailwithchloe.altervista.org

In collaborazione con:

IQØFM DX Team

E la sponsorizzazione di:

QSL italy.it



Computer Artwork by IWØHP

IZØIVZ/mm
di Alberto Mattei, IT9MRM (MIØØ1)

Alfredo ha iniziato la sua avventura, lo scorso mese e prima tappa del suo lungo viaggio sono state le Isole Andamane (VU4). In uno dei suoi pochi messaggi (la connessione internet può solo averla quando si trova in porto) e in qualche breve whatsapp via telefono satellitare, ci ha comunicati i suoi skeeds in HF quando è attivo nei suoi turni al timone (05-09, 13-17, 21-01 ore locali sue!) frequenze di contatto: 7.055, 14.300, 28.450 Khz (fonia SSB). Purtroppo per problemi al motore sono dovuti ritornare indietro in Thailandia.



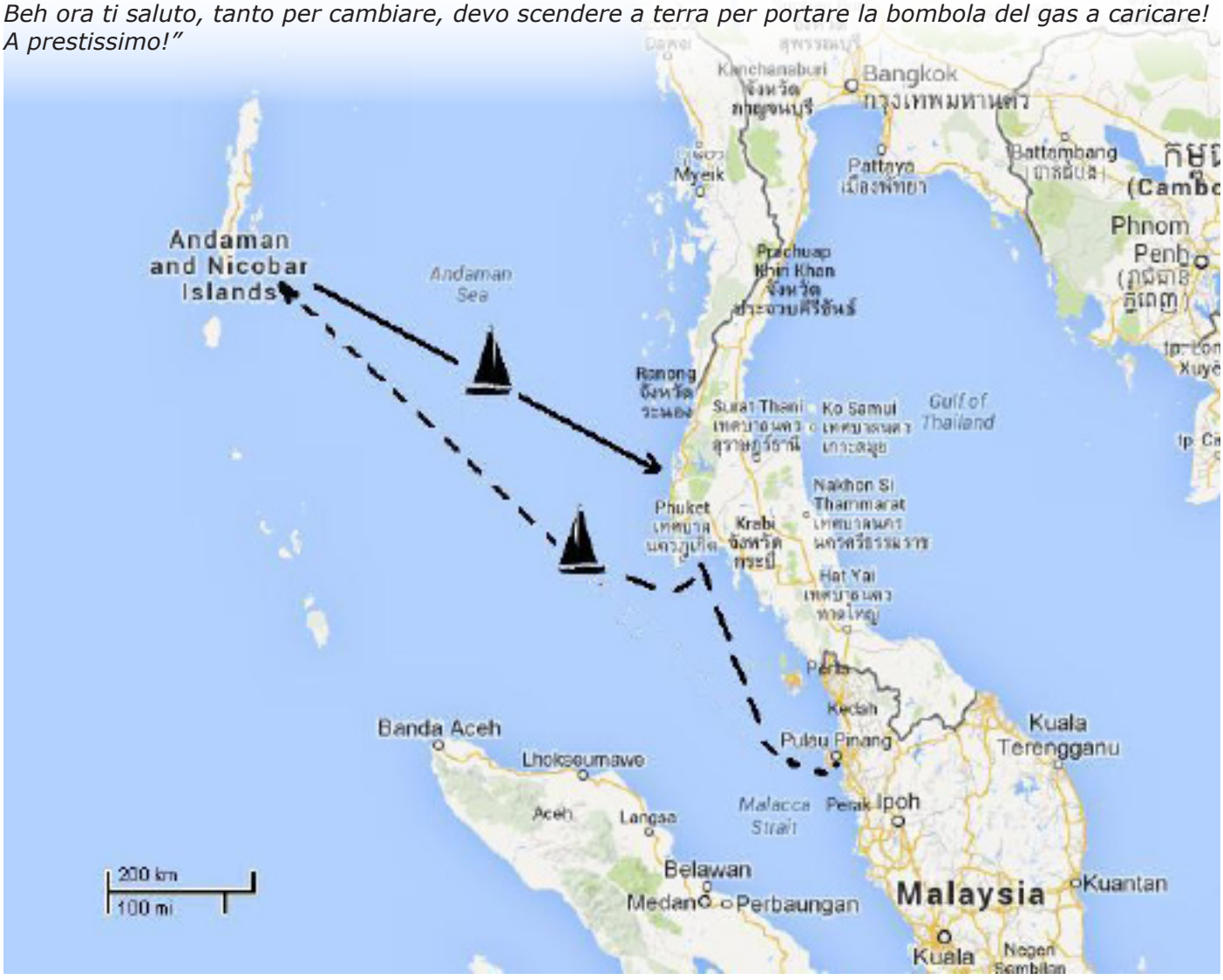
Questo è l'ultimo messaggio ricevuto da Alfredo (15 febbraio):

"Ciao Alberto, ancora un volta ti chiedo di avere pazienza riguardo la mia tardissima risposta alla tua email. Non so se Cosmo ti ha aggiornato ma da quando ho lasciato la Tailandia non ho più avuto accesso ad internet, in quanto alle Andamane il servizio è stato praticamente inutilizzabile se non per qualche sporadico messaggio whatsapp che sono riuscito ad inviare (tra i quali quello che poi Cosmo ha pubblicizzato, cioè il mio sked di quei giorni).

...omississ.....

Non so se sai ma, purtroppo, il motivo per cui siamo tornati indietro di 500 miglia è un intervento importante - siccome fino ad ora non ce ne sono stati abbastanza… sai che in Tailandia non sono stato attivo per niente perché invece di goderci il posto abbiamo lavorato alla barca, si? Abbiamo riparato QUASI tutto il riparabile - dicevo, intervento importante al premi-stoppa che ci costringe a non usare il motore (la cosa non è male, per niente!!). Ora siamo in attesa del pezzo, e di essere alati lunedì mattina. Scriverò anche questo nel pezzo.

Beh ora ti saluto, tanto per cambiare, devo scendere a terra per portare la bombola del gas a caricare! A prestissimo!"



Realizzo le vostre QSL Personalizzate

Con tre bozze a scelta

consegna Rapida

Cartoncino 280 grammi
stampa alta qualità
plastificazione lucida

QSL italy.it

anche Confezioni da
200 pezzi
personalizzate
nella sezione qsl regionali



Sconto per
soci AR MI

Visita il nuovo sito - www.qslitaly.it

ordini@qslitaly.it - info@qslitaly.it
tel. 0776/566655 - Cell.334/3995850

FRIENDSHIPS AWARD - PRO SARDEGNA

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI

Eccoci all'epilogo finale del FRIENDSHIPS AWARD 2013 Pro Sardegna, i soldi raccolti pari a 1100,00 Euro, saranno donati all'Istituto Professionale "AMSICORA" di Olbia che ha avuto ingenti danni nell'alluvione causato dal passaggio del ciclone Cleopatra dello scorso Novembre 2013. Il rappresentante delle associazioni dei radioamatori che hanno partecipato sarà ISØMAM Marino Gobbi del GRAMI sarà il portavoce e colui che donerà l'assegno al Dirigente scolastico. Inoltre è stato approntato un Diploma che sarà donato all'Istituto a perenne ricordo della nostra donazione.





IZ5KID

MARITIME MOBILE

East Mediterranean sea

2014

Yacht Vicem



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


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

Istituto
ANDREA DORIA



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



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: 4023600573417690 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);



IL TRIS DEL "COMMANDER" - IK1RKN

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI



"COMMANDER PLAQUE CF" - S53EO

di Alberto Mattei, IT9MRM - Coordinatore Nazionale ARMI



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.

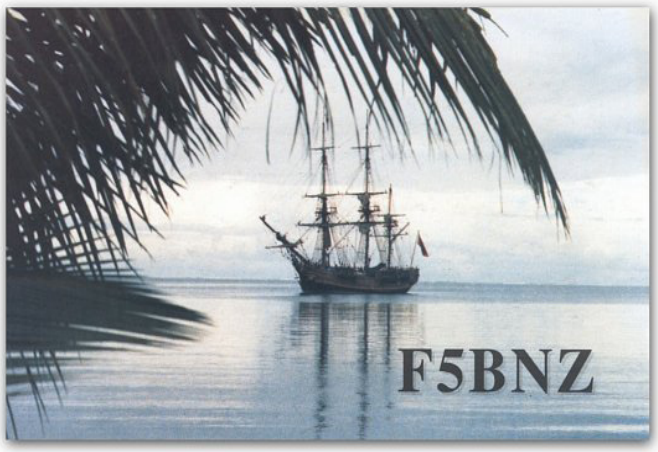



Operation Raleigh
GBØSWR/MM/MA
HULL CITY COUNCIL


EA2AIJ
Bilbao, Spain


CS8DFG
CQ Zone 14
ITU Zone 37
Loc. IM58KQ
38 41' 12" N - 009 08' 47" W
D. Fernando II e Glória

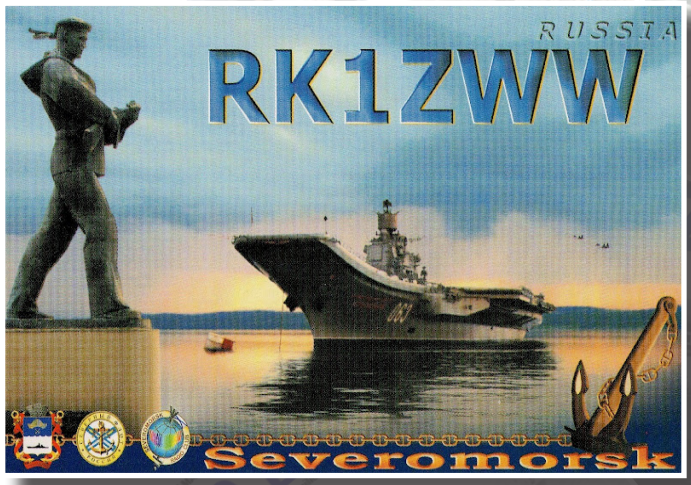

DL9ZOG
ex Y69OG


F5BNZ


IZ3DRU
Attilio Ferdinando RABITO
via Granezza 49 - 36016 THIENE - ITALY


SHIRETOKO HOKKAIDO JAPAN
JE8TTS
PS 05
JCG#01069
GL:QN24
ZONE 25


PE1RMO/QRP

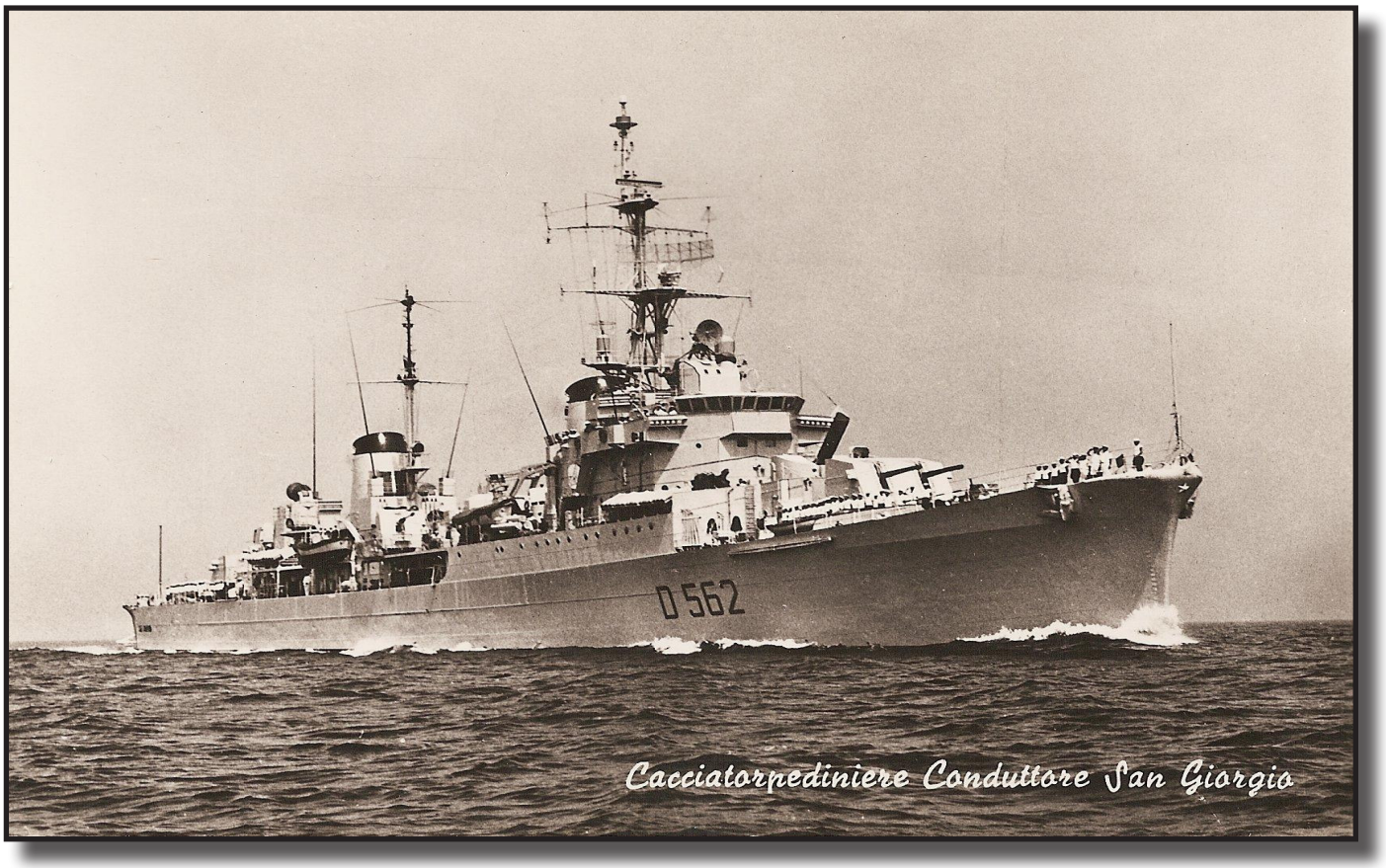

RUSSIA
RK1ZWW
Severomorsk


SP2PMW
Polish Navy Amateur Radio Club
291
impel
www.impel.com.pl


DL9HP


W 5 K I D
USS KIDD, DD-661
USS KIDD ARC
BATON ROUGE, LA

FOTO STORICHE



Cacciatorpediniere SAN GIORGIO (1963-1980)



Dragamine ROVERE (1957 - 1975)

GADGET'S



Il costo del crest è di 20 euro + le spese di spedizione, per richiederlo basta scrivere al seguente indirizzo di posta elettronica it9mrm@gmail.com, il crest è completo di targhetta in ottone personalizzata con il nominativo di stazione, il nome dell'operatore ed il numero ARMI.

La stazione radio di....



La QSL dei soci....



CALENDARIO EVENTI 2014

1 - 28 Febbraio	II7LDP - Centenario di Luigi Durand De La Penne by ARMI Taranto
8 - 9 Febbraio	MF Activity Weekend Event's
1 - 16 Marzo	Italian Navy Costal Radio Stations - Award 2014 by ARMI
	IIØIDP - Maritele Cagliari by ARMI Cagliari
	IIØIDR - Maritele Roma by ARMI Roma
	IIØICH - Maritele La Maddalena by ARMI La Maddalena
	II1ICS - Maritele La Spezia by ARMI La Spezia
	II1IGG - Maritele Genova
	II3ICZ - Maritele Venezia by ARMI Marcon
	II5IDZ - Maritele Livorno by IW5EBE
	II7ICT - Maritele Taranto by ARMI Taranto
	II9IGA - Maritele Trapani by ARMI Trapani
	II9IGJ - Maritele Palombara by ARMI
	II9ICF - Maritele Messina by ARMI Messina
5 Aprile	NRA - Dia nacional CW QRS
14 - 15 Aprile	Radio Maritime Day - Merchant Marine Radio Officers W.W. Event
11 - 12 Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest - SSB/CW
15 Maggio	MARAC 80/40 meter SSB Contest
17 Maggio	NRA - Portuguese Navy Day Contest - PSK/RTTY
7 - 8 Giugno	International Museum Ship Radio Event
	IQ1SP - Museo Tecnico Navale Arsenale M.M. di La Spezia
7 - 14 Giugno	II6ARTE - Scultura Viva porto S. Bendetto del T.
10 Giugno	Festa della Marina Militare Italiana
23 Giugno	V° ARMI Semiautomatic Contest party - I^ parte
19 Luglio	NRA Naval Radio Party - Portuguese Navy
16 - 17 Agosto	The International Lighthouse/Lightship Weekend
6 - 21 Settembre	Italian Navy Ships Radio Stations Award
	II1IAST - Nave Todaro by IK1RKN
	II9IAGM - Sommergibile Marconi by ARMI Trapani
21 Ottobre	V° ARMI Semiautomatic Contest party - II^ parte
4 Novembre	Giornata delle FF.AA. Italiane
12 Novembre	Giornata della memoria dei Marinai scomparsi in mare
Novembre	MARAC 2m. Contest
Novembre	RNARS CW Activity Contest
6 - 7 Dicembre	INORC CW Activity Contest
4 Dicembre	Santa Barbara - Patrona della Marina Militare Italiana
6 - 7 Dicembre	X° International Contest ARMI - Italian Navy Day - Santa Barbara Day
"	IIØSB/marittimo mobile - Santa Barbara Day
"	II3SB - Santa Barbara Day - Burano Island
Dicembre	Pearl Harbour Day (USS Kidd)
6 - 7 Dicembre	International Naval Contest
Dicembre	MF Xmas-gretings on the air (HF)

ITALIAN NAVY SHIPS RADIO STATIONS AWARD 2013

di Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale ARMI




ASSOCIAZIONE RADIOAMATORI MARINAI ITALIANI
ITALIAN NAVY SHIP RADIO STATION
CONTEST 2013
1° CLASSIFIED - NAVAL
PHONE
IW5EEC
GIONNJ
IL COORDINATORE NAZIONALE ARMI
IT9MRM - Alberto Mattei
1° CLASSIFIED - NAVAL
CW
IK2SOE
ANDY
1° CLASSIFIED - NAVAL
MIXED
IT9XUA
FRANCESCO
1° CLASSIFIED - INDIPENDENT
CW
IN3DQW
GIANCARLO

dxgadget

embroidery & more

http://www.giacoia.it





Giaccia

1899

Giacoia 1899 shop



ATLANTIS USA



CW SEMIAUTOMATIC PARTY 2013

di Alberto Mattei - Coordinatore Nazionale ARMI







PN Quick CW Contest

Organized by the Portuguese Navy Hamradio Club - NRA, the PN Quick CW Contest will take place in three phases, each one corresponding to the bands - 80, 40 and 20 meters. It is an hundred minutes phase Contest and will be played at different dates as stated below.

PHASE	DATE	TIME PERIOD	BAND	SLOT FREQ:
Phase I	2014 March 1st	[19:00 – 20:40] UTC	80 meters	[3515 to 3540] KHz
Phase II	2014 March 15th	[09:00 – 10:40] UTC	40 meters	[7010 to 7035] KHz
Phase III	2014 March 29th	[16:00 – 17:40] UTC	20 meters	[14020 to 14045] KHz

Time duration:

1. *PN Quick CW Contest* will be played for an hundred minutes time duration;

Modes: Only CW;

Classes: 1. Low power; (no more than 100 Wtts)
2. SWL

Participants:
Podem participar todas as estações de amador legalmente autorizadas;
The Contest is open to all amateur legal stations;

Players should call: CQ PN Test

Points:

1. Club PN Stations CS5DFG e CS5NRA worth 5 points and multiplier;
2. All other stations numbering PN worth 3 points and multiplier;
3. Other stations CR, CS, CT and CU worth 2 points;
4. Other stations worth 1 point;

Multipliers:

1. One multiplier by phase;
2. Only PN Stations are multipliers;

An example of LOG

My Call	Nr.	Band	UTC	Sta Called	Nr. Sent	Nr. Recv	Points	Multip.
CT1GFQ	001	80	1903	CT1ELZ	001	PN070	3	1
CT1GFQ	002	80	1931	CT1BBB	002	001	2	0
CT1GFQ	003	80	1954	SM3OOO	003	003	1	0
CT1GFQ	004	80	2000	CU3DI	004	PN023	3	1
CT1GFQ	005	80	2002	F8ATS	005	PN068	3	1
CT1GFQ	006	80	2012	CS5DFG	006	PN150	5	1
CT1GFQ	007	80	2041	CS5NRA	007	PN100	5	1
							22	5
							110	