



**Notiziario del Gruppo Alpino ANGET - Anno 14° - N. 47 - marzo 2016**

Diamo subito il **BENVENUTO** a due nuovi soci:

**Dario Miele**, Salzano (VE) - 1946 - ex del VII btg.g.p. di Riva del Garda

**Nicola D'Abate**, San Giuliano del Sannio (CB) -1951-del VII° btg.g.p.

E diamo invece un **BENTORNATO** nel nostro Gruppo ad uno dei più "giovani" - 1922 - il **Gen. Remo De Toro**

**ATTENZIONE**

**Il vecchio C.C. postale non esiste più.**

**Questo è il nuovo Conto Corrente da usare con i bollettini o, tramite IBAN, con le vostre banche.**

**ISCRIZIONI 2016 (Euro 21.00)**

C.C. Postale n. **01026316255** intestato a Gruppo Nazionale di Specialità Genieri e Trasmettitori Alpini

Via di S.Erasmo, 15 - 00184 Roma

Per bonifici bancari, il nuovo codice IBAN è:

**IT36K0760103200001026316255**

Piero Pesaresi ci ha mandato un bell'articolo sui ponti scomponibili ed in particolare sul "Bailey" che solo motivi di spazio sul notiziario impediscono di considerarlo un vero trattato (a pag. 24).

Questo della foto è un ponte D/D che veniva montato tutti gli anni a Spondigna (BZ) per consentire ai carri del "Savoia Cavalleria" di raggiungere l'area addestrativa.



**Sommario**

- Cambiano le regole del nostro Gruppo	2 - 3
- Alfio Faustinelli sul San Matteo	4 - 7
- Che delizia le auto moderne	8 - 13
- Date della Festa di Genio e Trasmissioni	14
- Tastiamo il polso del nostro Gruppo	15
- Trappole esplosive? Di tutto un po'	16 - 23
- Ponti scomponibili: il Ponte Bailey	24 - 31
- Compleanni ..... e non solo	32

Come potete leggere alle pag. 2 e 3, dal 2017 questo notiziario si potrà come al solito, stampato in B/N e imbustato, oppure via posta elettronica, a colori.

**Chi vuole iniziare prima a servirsi solo di una e-mail, basta che me lo comunichi.**

# ISCRIZIONE AL GRUPPO ALPINO ANGET

## ECCO LE NUOVE REGOLE

CHE ENTRERANNO IN VIGORE DAL 1° GENNAIO 2017

### PREMESSA

Ci sono almeno tre motivi che inducono ad adottare soluzioni diverse, almeno in parte, per la distribuzione del notiziario "Il Ponte Alpino".

**1° motivo:** l'affrancatura delle buste fino a 50 grammi è aumentata nel corso del 2015 a 2,55 € e nonostante la riduzione dei numeri da spedire nell'anno da quattro a tre (aumentando le pagine di ciascun numero da 24 a 32) la quota di 21 € all'anno può essere mantenuta ancora per quest'anno ma dal 2017 dovrà essere aumentata, vedremo al termine di quanto.

**2° motivo:** si fa un gran clamore in merito alla necessità di ridurre il consumo di carta ricorrendo quanto più possibile all'uso dei sistemi telematici disponibili e pertanto se riuscissimo a ridurre il numero di copie da stampare e da spedire avremmo conseguito un obiettivo significativo.

**3° motivo:** è già successo numerose volte che nuovi portalettere o sostituti temporanei dei portalettere "ufficiali" non riescano a consegnare correttamente la posta (in molti casi sarebbe stata sufficiente un po' di buona volontà) che mi viene restituita uno o due mesi dopo con il duplice cattivo risultato, che ho sprecato una copia, una busta ed una affrancatura e che il socio non ha ricevuto il notiziario.

La posta elettronica è certamente più sicura sotto il profilo della consegna ed anche più veloce di quella distribuita manualmente, anche se il sistema non può essere applicato automaticamente a tutti perché molti non si avvicinano ai computer per principio o adducendo le motivazioni più ridicole (ma questo scritto è inutile perché queste persone non lo leggeranno mai su questo sito).

### OSSERVAZIONI

Nonostante quanto scritto nella premessa, il bilancio amministrativo del Gruppo si è mantenuto sui livelli consueti ma questo solo grazie ai versamenti annuali di alcuni soci che superano di gran lunga la quota prevista (io li ringrazio a nome di tutti i soci, anche se non cito i nomi per non metterli in imbarazzo). Questi interventi provvidenziali non devono però essere considerati nelle previsioni delle entrate per l'anno finanziario futuro, che deve invece fondarsi su criteri che mirino ad incassare nell'anno

esattamente quanto si prevede di spendere, con un minimo di margine per far fronte ad eventuali, sempre possibili, imprevisti.

## **PROPOSTA**

1° E' necessario dividere i soci del Gruppo in due categorie:

- **GRUPPO "A"**: chi usa il computer e accetta di ricevere il notiziario (a colori) solo per posta elettronica (sarà in formato PDF e normalmente non supererà i 3 Megabyte). Questi soci riceveranno comunque per posta la tessera del Gruppo ed il distintivo al momento dell'iscrizione come nuovi soci mentre i soci che rinnovano l'iscrizione riceveranno il bollino, per posta, dopo che avranno effettuato il versamento per l'anno in questione. Tutti dovranno comunque impegnarsi ad effettuare i versamenti o compilando autonomamente un bollettino di Conto Corrente Postale non precompilato parzialmente come viene spedito adesso o tramite bonifico bancario che oggi si fa comodamente da casa o da tablet con "Home Banking".

- **GRUPPO "B"**: chi non usa il computer o comunque preferisce ricevere il notiziario in forma cartacea (stampato in bianco e nero) per posta, come avviene adesso per tutti.

2° E' giusto ed opportuno adottare due diverse quote di iscrizione:

- **Per il Gruppo "A" : Euro 20 / anno**
- **Per il Gruppo "B" : Euro 26 / anno**

Ricordo che i versamenti devono essere effettuati entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello cui si riferisce l'abbonamento con una tolleranza fino al 31 gennaio. In caso di mancata ricezione della quota annuale, il notiziario di fine febbraio non verrà inviato nè per posta nè per via telematica.

3° A partire dal notiziario n. 50, del marzo 2017, non sarà più inserita nel sito del Gruppo la copia completa a colori, con le sue 32 pagine, ma soltanto la copertina con l'indice.

***NOTA: Commenti e/o suggerimenti saranno bene accetti: li potete fare per telefono o per posta elettronica agli indirizzi noti a tutti i soci.***

# Alfio Faustinelli non si accontenta

## L'ascensione al San Matteo

di Alfio Faustinelli

Tra le vette delle Alpi Centrali, Il S. Matteo è sicuramente una delle ascensioni più ambite dagli alpinisti ed escursionisti.

Mi ricordo di esserci salito verso la fine degli anni sessanta, mi sembra nel '68, quando si andava in montagna con poco equipaggiamento, scarpe normali, jeans, maglione e poco altro. A vent'anni o poco più, fresco di congedo, era

una passeggiata. Nel 2014, dopo tanti anni, con le gite organizzate dal CAI, era la volta buona per ritornarci, ma le cattive condizioni meteo resero necessario rinviare il programma.

Nell'estate 2015 non mi sono lasciato sfuggire l'occasione. Il 2 agosto, alle 6 del mattino, tutti pronti davanti al parcheggio a pochi passi dal rifugio Berni al Passo Gavia, si parte.



*Sull'itinerario per il San Matteo, là dove finisce il sentiero su terra o roccia ed inizia il regno del bianco assoluto.*



*Alfio Faustinelli alle prese con uno dei primi crepacci incontrati sul percorso. Come si può vedere è legato in cordata ed ha i ramponi ai piedi.*

Le gite CAI in alta montagna devono obbligatoriamente essere accompagnate da una guida alpina e quindi anche noi abbiamo la nostra che decide (per le difficoltà di certi

passaggi) di fare cordate di quattro persone (di solito si fanno di cinque).

Vista la facilità del primo tratto partiamo però senza legarci. I primi cento metri sono in discesa (siamo a circa 2520 m. di quota), si attraversa il ponticello sul ruscello proveniente dalle acque del Lago Bianco e si prosegue su un sentiero facile fino all'imbocco della valle adiacente; ancora una leggera discesa e costeg-

giando il torrente si arriva ai piedi della cascata, sotto il ghiacciaio del Dosegù. Da qui il sentiero diventa più ripido (non ghiacciato, come l'ho trovato







mi di rocce, e arriviamo a quota 2900 m. circa. Comincia il ghiaccio, bisogna mettere ramponi e imbragatura e fare le cordate da 4. A differenza della Presanella dove, dal rifugio Segantini, si affronta da sud, qui siamo circa a nord e da adesso fino al ritorno, più o meno in questo stesso punto, sarà solo neve, ghiaccio e crepacci. Fino alla forcella da dove si vede la valle dei Forni ed il ghiacciaio, non ci sono grosse difficoltà. Adesso si procede verso destra stando leggermente sotto i cornicioni di neve che potrebbero anche staccarsi. Qualche difficoltà sul canalino (passaggio obbligato), ripido e ghiacciato (aveva nevicato la notte ammucchiando 15/20 centimetri di neve fresca) e sulla cresta (dietro il cocuzzolo nero) dove avevamo il ghiacciaio sulla sinistra col crepaccio a cinquanta metri e le rocce sulla destra.

altre volte) e con qualche tornantino si arriva ad un bivio: proseguendo sulla destra si arriva al bivacco Ortles, ma noi puntiamo leggermente a sinistra, tra sfasciu-

La punta S.Matteo, a 3678 metri, è oramai a pochi passi.

Alfio Faustinelli

# Che delizia "le auto moderne"

di Roberto Scaranari

Non vi meravigliate se vi racconto una "disavventura" che mi è capitata verso la fine dell'anno scorso ma sono convinto che quanto vi esporrò potrebbe essere di aiuto per qualcuno dei lettori o forse io ero l'unico a non sapere certe cose e farò la figura dello sprovveduto, ma voglio correre il rischio.

Nell'ottobre 1914, con l'intenzione di riuscire a portare mia moglie a vedere la nipotina Sara in Spagna ed avendo verosimilmente bisogno di un'auto sicuramente affidabile, ho deciso di sostituire la Toyota Auris che aveva superato i 110.000 Km. (ma andava ancora bene anche se i consumi erano un po' aumentati rispetto a quelli iniziali) con un'auto che consumasse poco, avesse un grande bagagliaio e non fosse più lunga di quella che avevo (altrimenti a Roma non avrei più parcheggiato da nessuna parte).

Mi sono lasciato attrarre dalla linea della nuovissima Citroen C4 "Picasso" diesel 1600 cc di cilindrata, con un bagagliaio grandissimo e tanto spazio interno anche per i tre passeggeri posteriori che non devono sacrificare le gambe.

La scelta è stata valida perché l'auto ha mantenuto le promesse fatte dalla pubblicità ma

poi, il 30 ottobre 2015, è successo qualche cosa che non mi ha fatto pentire dell'acquisto fatto ma mi ha fatto fare una serie di considerazioni in merito a certi accorgimenti che la società costruttrice avrebbe potuto adottare, ma potrebbe anche essere che sul mio modello non esistano ma su altri più sofisticati, e più cari, siano presenti.

Andiamo con calma ed ordine. Il 30 ottobre, verso le 15, in località "Piazzale del Verano" a Roma, stavo procedendo verso il Grande Raccordo Anulare ad una velocità non superiore ai 50 Km. orari, quando arriva da sinistra una "Mini" di modello recente, a velocità sostenuta, che si viene a porre proprio davanti alla mia auto e subito dopo effettua una frenata a ruote bloccate.

Io mi sono inc..... "alterato" per questa manovra e qui è successo quello che non dovrebbe succedere mai; preso dalla rabbia per quella manovra sconsiderata, dopo aver frenato a mia volta per non tamponare la Mini, ho ripreso la marcia affiancandola e guardando a destra per vedere la faccia del bellimbusto al volante e questo attimo di distrazione ha provocato tutto quanto segue.

Quell'attimo di distrazione,



ha fatto sì che io abbia evitato la Mini ma sia finito per tamponare una Smart che era ferma al semaforo diventato rosso.

Poi, a mente fredda, ho capito che la Mini aveva frenato in quel modo perché si era accorta che il semaforo era diventato rosso ed il mio desiderio di vedere in faccia quel disgraziato che aveva fatto quella manovra mi ha fatto perdere di vista tutto il resto.

E fino a questo punto avrei solo da osservare che dopo 52 anni di patente ed altrettanti di premi pagati alle varie Compagnie di Assicurazione senza aver fatto mai sborsare una lira e poi un euro a nessuna, è arrivato il momento di far restituire qualche cosa, purtroppo non a me ma a quel poveretto che ho tamponato.

Ma fino a questo punto vi sarete domandati “Bè? E che ce lo

racconta a fare?” Calma, adesso arriva il bello, anzi, il brutto.

Come potete vedere dalla foto a fondo pagina, sembrerebbe un incidente di poco conto ed anche la parte posteriore della Smart che ho tamponato (vds. pag. 10) lo confermerebbe.

Ma ..... ma ..... ma  
A fronte di una botterella che, di fatto, ha rotto solo il frontale (che è di plastica e deve essere sostituito, verniciato e quello che serve), improvvisamente, al momento dell’urto, sono scoppiati entrambi gli airbags anteriori, quello del volante e quello davanti al passeggero che non c’era perché ero da solo in macchina.

Intanto, spero che a voi non sia mai successo, ma ho sentito immediatamente un forte odore di tritolo, per noi genieri inconfondibile, perché, come ho saputo a po-





steriori, le carichette che fanno esplodere i contenitori degli airbags sono proprio di tritolo (non so quale gas ci sia all'interno delle sacche ma a questo punto non mi interessa più di tanto) e, in particolare per i genieri, si tratta di un odore familiare, che ci riporta agli addestramenti agli scoppi di cariche ravvicinate.

Adesso devo iniziare una serie di guai tutti concatenati allo scoppio degli airbags (per me ancora immotivato perché la velocità era assolutamente bassa e forse solo l'urto, ancorché piccolo, è stato secco e l'ha provocato).

Intanto si è rotto completamente il parabrezza perché viaggiavo con i finestrini chiusi e la so-

vrapressione prodotta dalle esplosioni ha fatto sì che il parabrezza si sia crepato tutto, verso l'esterno (all'interno era perfettamente liscio).

Messo il triangolo una trentina di metri prima della macchina, mentre stavo compilando il modulo blu di constatazione amichevole ho provato a mettere in moto per vedere se avevo rotto qualche cosa del motore, radiatore o altro e la macchina non è andata in moto, il che ha aumentato le mie preoccupazioni.

Dopo una ventina di minuti è arrivato il carro attrezzi mandato dall'assistenza Citroen che si è messo in posizione adatta a caricare l'auto. Poi l'autista del carro

attrezzi mi ha chiesto le chiavi che gli sarebbero servite per allineare la macchina. Quando gli ho detto che ci avevo provato anch'io ma non andava in moto lui a ribadito "bè, me le dia lo stesso, grazie". E La macchina è andata in moto regolarmente (ho saputo dopo, in officina, che dopo il funzionamento degli airbags il sistema elettronico - beata elettronica - blocca per un certo tempo tutti i circuiti che poi si riattivano) ed io ci ho fatto la figura del pirla.

Fortunatamente il trasporto ad una officina Citroen è stato gratis, a carico della casa costruttrice, l'officina è a circa 500 metri da casa mia ed il titolare dell'officina è un amico, ex geniere, che avevo

conosciuto un mese prima in occasione del tagliando del primo anno.

Ma è proprio in officina che ho imparato tante altre cose. L'amico geniere mi ha anticipato che il danno alla carrozzeria era cosa da poco ma l'esplosione degli airbags, ed in particolare quello del passeggero a lato dell'autista, avrebbe comportato la sostituzione completa del cruscotto che, a parte la mano d'opera necessaria, costava 2.800 euro più IVA.

Mi ha anche chiesto, considerato che ero da solo in auto, perché non lo avessi escluso usando l'apposita chiave. E' vero che sono quasi sempre da solo in macchina ma non posso ricordarmi di attivare l'airbag quando faccio salire



*Ecco lo sportellino che contiene l'airbag del passeggero dopo l'esplosione della carica. La domanda che sorge spontanea è "ma non potevano farlo proprio come sportello, con scritto AIRBAG, in modo da sostituire solo quello invece di tutto il cruscotto?"*

qualcuno e nemmeno posso rischiare di mettere a repentaglio la sua sicurezza con una dimenticanza.

Ma non vorrei che pensaste che è tutto qui. Anche il piccolo airbag del guidatore, quello inserito al centro del volante, quando è esploso, ha prodotto un calore tanto forte quanto breve che però è stato sufficiente a bruciare le guarnizioni isolanti dei cavi che collegano tutti i comandi posti sul volante ed ai suoi lati (frecce, tergicristalli, radio, ecc....) per cui è stato necessario sostituire anche quel

blocco comandi.

E ancora. Quando si attivano gli airbag, si attivano anche i pretensionatori delle cinture di sicurezza (anche questi hanno delle microcariche esplosive) con il compito di impedire che il corpo del conduttore o del passeggero possa sbattere contro il parabrezza o altri ostacoli. Io non avrei avuto nessun danno fisico, specie nel mio caso in cui l'urto è stato ridicolo. Invece, grazie al pretensionatore ho avuto una leggera incrinatura alla costola di destra dove passava la cintura per andare a bloccarsi



*Ecco come compariva l'interno della macchina dopo che è stato tolto il cruscotto ed in attesa di montare quello nuovo. Quando mio figlio ha visto questa foto ha commentato che, praticamente, l'auto era tornata in catena di montaggio.*

sul suo gancio (vista con una radiografia al pronto soccorso del Policlinico Celio). Una cosa da poco che tuttavia mi ha procurato qualche fastidio per una quindicina di giorni, quando mi scappava uno starnuto o un colpo di tosse.

Ma la parte migliore riguarda la cintura del passeggero (che non c'era).

Proprio perché non c'era nessuno, quando si è attivata (insieme all'airbag) si è tirata a tal punto da piegare il supporto in basso e la slitta in alto, all'interno del montante tra le due portiere. Inoltre il rocchetto della cintura si è serrato a tal punto che essendo impossibile sbloccarlo, è stato necessario tagliare la cintura e sostituire poi il tutto.

Il parabrezza ha dovuto essere sostituito e questo modello ha avuto un punto forte della sua pubblicità proprio nelle dimensioni grandissime del parabrezza. Io avevo ed ho una assicurazione tipo Kasko, anche se ha un altro nome, ed è previsto il rimborso dei cristalli a seguito di eventi calamitosi, di disordini dell'ordine pubblico, manifestazioni insomma tutto ad eccezione di incidente per causa del titolare della polizza. E così, eccomi sistemato anche col parabrezza.

La macchina è rimasta ferma circa tre settimane perché alcuni pezzi di ricambio hanno avuto bisogno di un po' di tempo per essere consegnati ed anche perché alcuni problemi, come il pretensio-

natore, sono stati scoperti in tempi successivi, durante lo smontaggio delle varie parti.

In conclusione, devo ammettere di non aver dedicato molto tempo alla lettura del libro di uso e manutenzione dell'auto perché non è facile trovare il tempo per leggere più di duecento pagine e comunque avrei considerato l'opportunità di escludere la cintura di sicurezza del sedile del passeggero solo nel caso di trasporto di un bambino piccolo nel suo seggiolino apposito ma non certo tutte le volte che sono da solo in macchina.

Ancora per l'argomento conclusioni, per la parte carrozzeria, se non si fossero attivati gli airbags, avrei speso al massimo 1.000 euro circa (costo del fascione anteriore, verniciatura e rimontaggio di tutti in gruppi ottici).

Invece, con tutto quello che è successo, il costo totale è arrivato a 8.600 euro e, ne sono convinto, solo perché la mano d'opera è risultata molto meno costosa di quanto avevo pronosticato.

Non so se quanto ho scritto può servire a qualcuno per dare una controllata al proprio libretto di uso e manutenzione prima di incappare in guai simili a quelli che ho passato io.

L'altro messaggio che vorrei lanciare è di "non distrarsi mai" nemmeno per una frazione di secondo che ha me è bastata per finire addosso ad uno che non c'entrava niente, e per fortuna che non abbiamo investito nessuno.



# FESTA DELL'ARMA DEL GENIO E DELL'ARMA DELLE TRASMISSIONI

*Nel continuare il lavoro di "scannerizzazione" dell'archivio fotografico dell'Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio (a fine 2015 eravamo a quota 53217 foto) mi sono imbattuto in foto etichettate "Festa dell'Arma del Genio" ma in date differenti. Mi sono ricordato di un articolo della Sezione ANGET di Milano e il Magg. Ernesto Colombo, Delegato Anget per la Lombardia, contattato telefonicamente, mi ha autorizzato a farne uso. Ringrazio lui e la Sez. ANGET di Milano per la gentile concessione.*

## **Prima data - 13 febbraio**

Dall'ottobre 1860, l'Arma del Genio è presente nella campagna del sud Italia e partecipa alla presa della fortezza di Gaeta, conclusasi il 13 febbraio 1861, grazie all'importante contributo dato dai reparti del Genio.

Il 13 febbraio fu scelto per celebrare la festa dell'Arma.

## **Seconda data - 28 ottobre**

Successivamente, nel 1924, la festa dell'Arma fu spostata al 28 ottobre, a testimonianza del significativo contributo fornito dai reparti del Genio durante la battaglia di Vittorio Veneto, col superamento del Piave che portò alla vittoria finale dell'Italia nella Grande Guerra (28 ottobre ÷ 4 novembre 1918).

## **Terza data - 24 giugno**

Nel 1933 la festa dell'Arma fu spostata al 24 giugno, a ricordo del valore profuso dalle truppe del Genio

nella resistenza all'offensiva delle truppe Austro Ungariche iniziata il 15 giugno 1918, che intendeva superare il baluardo del Piave per battere definitivamente l'Italia (battaglia del Solstizio, 15 ÷ 24 giugno 1918).

Nel 1953 la specialità collegamenti del Genio diventa autonoma con propri fregi e mostrine e denominata Trasmissioni, mantenendo come festa la data dell'Arma del Genio.

## **Quarta data - 20 giugno - Festa dell'Arma delle Trasmissioni**

Nel 2006 un decreto che disciplina le feste d'Arma stabilisce che la festa dell'Arma delle Trasmissioni si celebri il 20 giugno (sempre con riferimento alla battaglia del Solstizio), mantenendo al 24 giugno la festa dell'Arma del Genio.

Ernesto Colombo

# TASTIAMO IL POLSO DEL NOSTRO GRUPPO

A fine aprile 2016 è programmata la 61<sup>a</sup> Sessione Ordinaria del Consiglio Nazionale ANGET, in Roma.

In tale sede presenterò la situazione numerica dei soci del Gruppo che si può riassumere così:

Soci Ordinari : persi 11 nuovi 4 = -7  
 Soci Simpatizzanti: persi 1 nuovi 1 //  
 Soci Aggregati: persi 2 nuovi 2 //

Abbiamo pertanto iniziato il 2016 con:

- 226 Soci Ordinari
- 39 Soci Simpatizzanti
- 20 Soci aggregati

Quindi, in sostanza, continuiamo ad allontanarci, anno dopo anno, dall'obiettivo dei 300 soci, mai raggiunto. Sotto l'aspetto delle risorse non abbiamo per il momento particolari motivi di preoccupazione, come si può

intuire dalla tabella riepilogativa a fondo pagina.

Tuttavia.

- Al 31 dicembre non si sono raggiunte le prime 100 iscrizioni per cui non ho fatto alcun versamento alla Presidenza per i bollini 2016 ma, per contro, ne verserò di più nel 2016 per cui il bilancio dell'anno prossimo non dovrà spaventare per il motivo opposto.
- Per la cancelleria è stata spesa una somma inferiore a quella degli anni passati perché, per alcuni generi, "ho vissuto di rendita" ma l'anno prossimo dovrò certamente fare acquisti che quest'anno non erano impellenti.
- La situazione, comunque, dovrebbe tendere a migliorare in futuro se la proposta di effettuare

parte delle spedizioni del notiziario "Il Ponte Alpino" a mezzo posta elettronica dovesse andare in porto.

In sostanza siamo un po' deperiti ma in un mondo in cui tutti cercano di essere magri non dovremmo disperarci.

R.S.

Bilancio Esercizio Finanziario 2015		
	Entrate	Uscite
Disponibilità al 1.1.2015	7.187,70	
Quote sociali e donazioni	5.260,80	
Libri "Tasi e Tira" (donazioni ricevute)	303,90	
Versato incasso libri a Pres. Museo Boario		303,90
Cancelleria		103,15
Stampa 3 notiziari da 32 pagine		615,70
Francobolli		1.907,90
Bollini pagati a Presidenza ANGET		1.234,00
Spese gestione CC postale		299,69
Rinnovo siti Gruppalkanget e Angetitalia		55,30
Varie (telegramma-fiori)		19,11
<b>Totali</b>	<b>12.752,40</b>	<b>4.538,75</b>
<b>Rimanenza al 31.12.2015</b>	<b>8.213,65</b>	

# TRAPPOLE ESPLOSIVE ? DI TUTTO UN PO'

di Roberto Scaranari

La mancanza di aiuti per quanto attiene ad articoli da pubblicare mi impone di andare ad esplorare gli angoli più nascosti della mia memoria per raccontarvi alcuni fatti, tutti concatenati tra di loro, che avevo pensato di mettere nel libro "Tasi e Tira" ma poi, come succede spesso quando non si prende immediatamente un appunto scritto, me ne sono dimenticato.

Per la verità, Germano Pollini mi ha mandato un articolo già sei o sette mesi fa e quando me ne ha chiesto notizie, mi sono ricordato di averlo visto arrivare e dato che non butto niente, l'ho ritrovato, l'ho riletto e mi sono ricordato il motivo per cui l'avevo messo nel dimenticatoio e da lì non doveva uscire più, e infatti è rimasto lì e non aggiungo altro.

A parte l'argomento che travalica ampiamente quello dei consueti atti di nonnismo tanto cari a Germano, questo racconto è scritto con tante parole e frasi in dialetto che il programma di correzione testi del mio computer sarebbe impazzito nel propormi le correzioni più strane.

## Parte prima (1969)

Il primo incontro con le trappole esplosive, quelle vere, avven-

ne nel 1969, quando comandavo interinalmente la Compagnia Genio Pionieri "Orobica". Mi aveva chiamato il Capo di Stato Maggiore della Brigata che, in una forma molto riservata, mi disse che aveva bisogno di mandarmi con una squadra composta da un Sottufficiale artificiere e 4 uomini, a bonificare un rifugio sul confine con l'Austria (nel 1969 il terrorismo in Alto Adige era una realtà).

Mi sono sentito in dovere, con i dovuti modi, di far presente al mio Comandante di Corpo che io non avevo fatto il Corso Antisabotaggio presso la Scuola del Genio, come invece avevano fatto alcuni colleghi anche di altre armi. Mi è stato detto di stare tranquillo che come capocorso del Genio alla Scuola di Applicazione ne sapevo più che a sufficienza per dare una mano alle altre squadre, tutte impegnate sulla linea di frontiera.

Per la verità si trattava di un artificio detto apposta per convincermi e per giustificare la mia scelta ma, in realtà, a Torino, alla Scuola di Applicazione, di trappole esplosive non si è mai parlato ed io ero capocorso solo perché sono

arrivato come primo del gruppo di 16 genieri frequentatori e poi, con ottimi voti nelle materie scientifiche del corso universitario di ingegneria, sono rimasto in quella posizione.

Comunque, una decina di giorni dopo, fui effettivamente chiamato per una missione che iniziò con procedure molto riservate, obiettivo scritto in una busta sigillata che poteva essere aperta solo da me. Non scendo in altri particolari ma basti sapere che 48 ore dopo l'inizio dell'operazione avevamo potuto dichiarare il rifugio "pulito" e passarlo nelle mani

degli alpini del Tirano che lo avrebbero adottato come base logistica per la vigilanza su un tratto di confine.

Due giorni di lavoro durissimo durante i quali abbiamo rivoltato tutto "come un pedalino" ma alla fine eravamo sicuri di non far correre alcun rischio alla compagnia di alpini in arrivo.

La cosa si ripeté altre due volte, in rifugi diversi, e solo nell'ultimo trovammo una trappola preparata con coraggio e molto insidiosa che, fortunatamente, non si attivò perché per alimentare un esplosore elettrico di circostanza



*Una delle squadre del Ten. Mazza in posa davanti ad una delle baracche "Morteo" che venivano montate vicino a rifugi di piccola capienza o in sostituzione dei rifugi non bonificabili.*

era stata usata una batteria che, sicuramente a causa della lunga permanenza in un luogo freddo e umido si era completamente scariata.

A fine mese sono andato all'ufficio amministrazione del 5° Reggimento Artiglieria da Montagna, con cui convivevamo nella Caserma Cesare Battisti di Merano, per ritirare lo stipendio e quei quattro soldi che ci davano come "indennità di marcia e mensa". Con l'occasione, approfittando di quanto mi aveva detto un collega artigiere inserito nel gruppo delle squadre antisabotaggio "effettive", ho chiesto l'indennità di rischio (non era un gran ché ma anche 18 mila lire confrontati con i 70.000 che prendevo di stipendio era sempre meglio di un pugno nell'occhio).

Con mia grande sorpresa mi è stato risposto che io non avevo diritto a tale indennità ed alle mie insistenze precisando che tre missioni in quel mese le avevo fatte veramente e pertanto mi spettava, mi hanno detto che condizione essenziale era avere il brevetto rilasciato dalla Scuola del Genio, altrimenti, niente da fare.

### Parte seconda (1971)

Concluso il mio periodo alla Compagnia Pionieri dell'Orobica" il 27 agosto del 1968 ed anche due anni e mezzo da dimenticare come Ufficiale di inquadramento alla Scuola Militare "Nunziatella" a Napoli, il 7 gennaio del 1971 sono riuscito ad essere trasferito a Bolzano dove ho do-

vuto rinunciare al cappello alpino (che avevo portato a Napoli) in attesa dell'alpinizzazione del 2° Reggimento Genio.

Il Comandante del Reggimento, volendo assegnarmi il comando di una compagnia solo quando avessi avuto il grado di Capitano sulle spalline, mi destinò temporaneamente all'Ufficio Personale, per cercare di elevare il livello delle pratiche che gli venivano portate da un Maresciallo ottimo e volenteroso ma con qualche problema con la lingua italiana.

Poi, dopo un paio di mesi, come spesso avveniva quando avevi del personale che momentaneamente non sapevi come impiegare, sono stato mandato alla Scuola del Genio alla Cecchignola (Roma) a frequentare il Corso Antisabotaggio (nel frattempo però il terrorismo in Alto Adige era agli sgoccioli se non già finito).

Il corso è stato molto interessante ed io sono stato particolarmente fortunato ad essere messo in coppia con un Capo di Marina di Comsubin.

Non vi racconterò certo di tutto il corso ma un cenno all'esame finale ne vale la pena.

La prova finale si sarebbe svolta in un poligono vicino al mare nel Lazio, con le coppie costituite che, nella mattina, avrebbero dovuto preparare le trappole in luoghi non visibili dalle altre coppie e nel pomeriggio, scambiandosi i luoghi del mattino, si sarebbero cercate le trappole preparate dagli



altri.

Nei giorni precedenti a quello dell'esame pratico finale avevamo osservato le prove fatte dagli altri frequentatori e ci eravamo stupiti nel vedere alcuni che scavavano piccoli spazi nelle parti in legno di finestre usate per addestramento, per nascondervi piccoli interruttori a rilascio di pressione e piccole finte cariche.

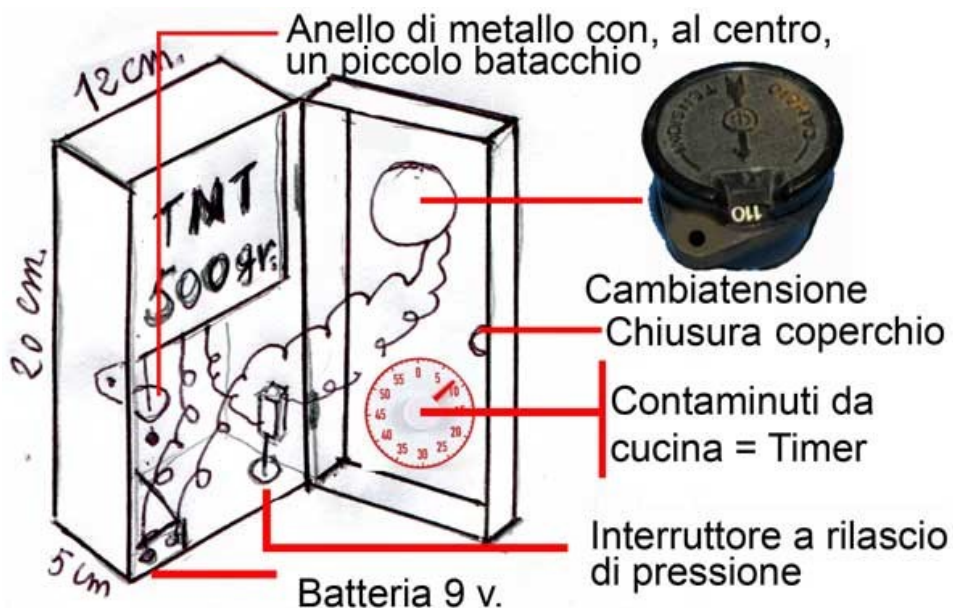
Noi, Capo di Comsubin ed io, abbiamo cercato di essere più realisti ipotizzando di non avere, in un caso reale, molto tempo a disposizione per realizzare una trappola realizzando incavi nelle finestre ed inoltre la carica di esplosivo doveva essere assolutamente inerte ma avere almeno le dimensioni di una carica reale.

Per queste ragioni, già nei giorni precedenti abbiamo iniziato a preparare una scatola avuta da

un amico di Roma (era una scatola che aveva contenuto due portatovaglioli d'argento, regalo di nozze ricevuto da questo amico).

L'intento era quello di renderlo inamovibile, inarrestabile e, ovviamente, non apribile.

Con riferimento alla figura di questa pagina (perdonatemi il pressapochismo ma è giusto per dare l'idea di che cosa io stia scrivendo), prima di qualsiasi altra cosa abbiamo foderato l'interno della scatola (a sinistra) e del coperchio (a destra) con due fogli di carta stagnola, quella per cucina, divisi da un foglio di carta da forno, anche questa il tipo da cucina: insomma, per fare la nostra trappola, abbiamo svaligiato la cucina della Scuola del Genio. Questi due fogli sono opportunamente collegati elettricamente al circuito che unisce la batteria da nove volt con



l'accenditore elettrico inserito nella carica (in realtà, era un accendi-capsule inserito in 10 cm di miccia arancione a rapida combustione arrotolata su se stessa e affogata in un pezzo di spuma verde da fiorai che fungeva da carica).

I due fogli di alluminio erano in sostanza un interruttore nel caso qualcuno avesse tentato di perforare la scatola con un qualsiasi aggeggio, metallico o no, in quanto le sbavature di alluminio sarebbero state sufficienti a chiudere il circuito.

Per impedire di aprire la scatola, nella parte fissa, in corrispondenza del piccolo triangolino di chiusura, c'era un interruttore a rilascio di pressione per cui, aprendo la scatola, si sarebbe chiuso il circuito.

Per evitare che la scatola potesse essere asportata, sul fondo c'era un interruttore a rilascio di pressione con lo spillo verticale che passava attraverso un foro per premere sul piano di appoggio, anzi, meglio, essendo uno spillo molto sottile, bastava sfruttare le venature del legno e inserirlo nell'avvallamento tra due costole vicine per rendere impossibile anche l'inserimento di un foglio rigido sotto la scatola per portarla via.

In ogni caso, all'interno, c'era anche un anello metallico con un piccolo batacchio libero di muoversi al suo interno per cui anche solo uno scossone o una inclinazione della scatola avrebbe chiuso il circuito del batacchio sull'anello.

Avremmo potuto usare, in modo più professionale, un interruttore ad ampolla di mercurio ma il corso ne aveva solo quattro a disposizione e se li erano già accaparrate altre coppie prima di noi.

Un timer costituito da un contaminuti da cucina, con carica a molla che produceva un bel "Tic-Tac" giusto per far capire che c'era veramente un sistema per far esplodere la scatola a tempo.

E infine, importantissimo, l'interruttore generale della trappola, costituito da un cambiatenzione, una volta facile da trovare perché ogni apparato elettrico/elettronico ne aveva uno in quanto nelle varie città ed a volte da rione a rione della stessa città, era facile trovare la corrente distribuita a 110 o 220 volts.

Una sola delle 5 o 6 tensioni scritte su un disco che si poteva far ruotare era quella che garantiva la sicurezza assoluta. Per sistemare la scatola/trappola si doveva tenere il disco in quella posizione e quando si era sicuri che tutto era fermo e che i vari interruttori erano aperti, solo allora, non senza un certo batticuore, si poteva girare il disco su uno qualsiasi degli altri valori di tensione.

Certo che in un caso reale, quando la carica di esplosivo è vera, un attimo prima di girare il disco è inevitabile che si viva un momento di estrema apprensione perché basta aver dimenticato un piccolo particolare o aver provocato inavvertitamente un contatto tra

i due fogli di stagnola per far scoppiare tutto in mano.

Contrariamente a tutte le altre coppie che hanno cercato di nascondere la loro trappola rendendola praticamente invisibile a quelli che le cercavano, noi abbiamo piazzato la nostra scatola nel bel centro del pavimento in legno di un grande capannone con un cartello di cartoncino che, più o meno, recitava così:

### ATTENZIONE

#### TRAPPOLA ESPLOSIVA

Se non volete farla esplodere dovete evitare di farla vibrare, non dovete sollevarla dal pavimento, non dovete tentare di aprirla, non dovete toccare il cambia tensione, non dovete bucare o tagliare l'involucro e comunque, alle ore 16.30 esploderà

Ma come è finita l'esercitazione?

Ci siamo beccati una solenne fregatura perché la coppia che era stata incaricata di eliminarla, grazie al pavimento di legno ma anche ad una loro eccellente manualità e pazienza, credendo, come era giusto, a tutte le nostre indicazioni per evitare di attivare la trappola, con un trapano a mano hanno fatto quattro fori di circa 1 cm di diametro attorno alla trappola, hanno avvitato quattro occhielli a vite all'interno dei buchi e ci hanno legato quattro pezzi di spago lunghi circa un metro, legati insieme in alto in modo che la tavola,

una volta che fosse stata tagliata, si mantenesse orizzontale.

Poi, con un seghetto fine ma rigido (mi hanno detto che si chiama coda di topo ma ci credo poco), con estrema attenzione a limitare al massimo le vibrazioni, hanno segato la tavola su cui era appoggiata la scatola da un foro all'altro ed hanno avuto un paio di momenti da brivido quando il seghetto è incappato in un nodo e quando è stato segato l'ultimo pezzetto: uno segava e l'altro teneva la tavola il più ferma possibile con i quattro spaghi. Il risultato è stato che hanno vinto loro perché, come se camminassero sulle uova, sono riusciti a portare la tavola con la scatola sul prato e poi, chiesta l'autorizzazione al Direttore di Esercitazione, hanno provato ad aprire la scatola che ha prodotto una bella fumata, a testimonianza che la trappola era stata fatta correttamente e se il pavimento fosse stato di cemento o di piastrelle non sarebbero mai riusciti a portarla via.

Comunque siamo stati promossi e ci è stato dato il distintivo, allora non ancora reso ufficiale.

Tornato a Bolzano, a fine



me mese sono andato a ritirare lo stipendio nell'Ufficio Amministrazione del 2° Genio e mentre stavo per andarmene con la mia busta mi sono sentito chiamare per apporre la mia firma su uno specchio. Ho chiesto di che cosa si trattasse e mi è stato risposto che si trattava dell'indennità di rischio. Ho detto che non avevo sminato nulla ma mi è stato risposto che avevo conseguito il brevetto e questo era sufficiente.

Ho concluso tra me e me che ogni tanto la giustizia arriva, magari un po' in ritardo, ma arriva.

### Parte Terza (1973)

Nel giugno 1973 con la 1<sup>a</sup> Compagnia del IV° Battaglione Genio Pionieri ero al campo estivo in Val di Sole, nei pressi di Malè, e tra gli altri addestramenti c'era anche lo scoppio di cariche ravvicinate (vds. foto in basso) e l'addestramento a

fare trappole esplosive.

Per le trappole avevamo fatto un addestramento approfondito in sede e al campo era il momento di dedicarsi alla pratica.

Avevo avvertito che al termine della mattinata, nell'ultima ora, sarei passato a vedere tutte le trappole, sia per rendermi conto di quanto i miei genieri avevano imparato, sia per dare loro la soddisfazione di vedere se funzionavano correttamente.

Ne ho trovato una abbastanza ingegnosa e subdola perché una mina "V" che normalmente ha il funzionamento a strappo, questa era stata modificata mettendo il solito filo di inciampo ma la copiglia inserita nel gambo del percussore era tenuta tesa da un grosso elastico nella direzione opposta a quella del filo di inciampo. In tal



modo, se come si fa di solito, si taglia il filo e si arrotola una parte a destra ed una a sinistra del passaggio, l'elastico estrae la copiglia e fa funzionare la mina.

Mi sono avvicinato, forse un po' troppo, per vedere come erano stati realizzati i collegamenti del filo di inciampo e dell'elastico e, verificata l'originalità della soluzione trovata, ho tagliato il filo per vedere se il tutto funzionava.

Eccome se funzionava. L'accenditore è partito in verticale come un proiettile e mi ha colpito esattamente sul ponticello in mezzo agli occhiali, rompendolo, e ferendomi leggermente, anche se è uscito un mucchio di sangue che

ha spaventato i presenti, per fortuna inutilmente.

Era successo che non avendo più mine da addestramento, abbiamo usato quella da guerra ma senza cariche e solo pochi cm. di miccia a rapida combustione.

Riferendomi alla foto in basso, la ghiera non forata ha fatto sì che la combustione rapida del pezzetto di miccia abbia creato dentro il cilindro una pressione tale da sfilettare il cappello del cilindro proiettando il blocco accenditore come un proiettile.

Non ho una benda nera come i pirati e quindi vuol dire che, per un pelo, è andata bene.

R.S.

### Mina "V"



Ghiera mina da addestramento



Ghiera mina da guerra



Questa è la parte che, saltata la filettatura, è partita come un proiettile verso i miei occhi.



# I PONTI SCOMPONIBILI

## IL PONTE BAILEY

### PREMESSA

Con questo articolo vogliamo ricordare una delle principali attività di noi genieri, alpini e non, che ha vivacizzato per lunghi anni le nostre esercitazioni fuori sede, i nostri campi estivi ed invernali, i nostri contributi in occasioni di calamità del nostro Paese: l'impiego di ponti componibili su appoggi fissi e su galleggianti, di ponti ferroviari e stradali.

Di impiego prevalentemente militare, traggono le loro illustri origini dal ponte sul f. Reno fatto costruire nel 55 a.C. da Giulio Cesare, per una scorreria di carattere punitivo a danno dei Germani, che erano diventati un po' troppo .. irrequieti, al di qua del fiume. Lungo 430 metri, in legno, su pali inclinati infissi sul fondo del fiume, è stato costruito in soli 10 giorni (secondo lo stesso Cesare) e, al rientro dalla spedizione, dopo soli 18 giorni, distrutto.



A sin, il ponte che G. Cesare ha fatto costruire nel 55 a.C. sul f. Reno (modellino esposto all'ISAG). A dx, uno dei due ponti che Serse fece costruire sull'Ellesponto attorno al 480 a.C. (da [www.mahlanas.de](http://www.mahlanas.de)).

Altro tipo di ponte, quello su barche di 1200 metri, voluto da Serse sull'Ellesponto, altrettanto famoso ed ancora più antico del precedente.

### I PONTI FERROVIARI

Ma veniamo ai nostri giorni.

Distinguiamo, tra i ponti componibili, quelli da interruzione dai ponti da equipaggio.

I primi sono su appoggi fissi; i secondi su galleggianti (costituiti da barconi, da grossi involucri di gomma con camere interne stagne; da mezzi anfibi, di recente adozione, dalla doppia funzione di carico del materiale e di supporto durante l'esercizio).

Distinguiamo ancora tra ponti ferroviari e ponti stradali.

Per il superamento delle interruzioni della rete ferroviarie, viene impiegato inizialmente materiale Eiffel (1921, sulla linea Torino – Lanzo); successivamente, il materiale da ponte Köhn (1927, ponte di m 142 sul f. Adda a Morbegno) e Roth Wagner (1929: linea Battipaglia – Potenza; 1931, Termini Imerese, Strigno; 1934, Livorno; 1947, a Brunico sul f. Rienza; 1968, Dogna) e, in anni recenti, con il materiale da ponte ferroviario S.K.B. 6 (a Romagnano Sesia, 1969) con il Krupp Man S.E. (Strassen Eisenbahn, a Fornacette, sulla linea Firenze – Pisa, 1975; ad Airuno sulla Monza – Lecco). (1977) e, successivamente, con il materiale S.K.B. (Schaper Krupp Bundesbahn), impiegato nel 1978 per la prima volta in Europa, sulla Milano – Sempione, a Verbania (luce di m 120, peso complessivo 585 t), con materiale fornito dalle Ferrovie dello Stato. Il primato spetta al ponte ferroviario Krupp Man S.E., lungo 230 m sul f. Nure a Borghetto di Caltelvetro (PC), gittato nel 1998 dal rgt ferroviari lungo la linea Piacenza – Cremona.



*Il materiale da ponte ferroviario Krupp Man S.E. (Strassen Eisenbahn): a sin, il ponte di Fornacette, sulla linea Firenze Pisa, montato dal rgt. ferroviari nel 1975; dx, il ponte di 160 m di Airuno, sulla Monza Lecco (1977) (da AA.VV., L'Arma del Genio, cit.).*



il ponte ferroviario e stradale S.K.B., introdotto in servizio nel 1978.

Ma non possiamo chiudere queste brevi note, senza ricordare uno di più importanti e significativi ponti che i ferrovieri del genio hanno costruito nel corso della 2<sup>a</sup> Guerra Mondiale: il ponte ferroviario e stradale sul canale di Corinto, con materiale Roth Wagner n. 3, ad 80 m sul pelo dell'acqua, realizzato ai limiti delle prestazioni regolamentari e con il ricorso a sistemi speciali (trave ausiliaria a sbalzo di 24 m, denominata trave a zeta, su una delle due sponde), non essendo disponibili appoggi intermedi. (da AA.VV., *L'Arma del Genio*, cit., dis. A.).



## Il materiale da ponte Bailey

L'ideatore del ponte Bailey è un ingegnere inglese, Sir Donald Coleman Bailey (1901 –1985).

Presenta il suo progetto di ponte, da dipendente civile del British War Office. Si tratta di una struttura ad elementi modulari, da assemblare mediante il semplice impiego di manodopera.

Il materiale Bailey ha avuto un vasto impiego nel corso della seconda guerra mondiale e per molti anni è stato in dotazione ai reparti del genio del nostro Esercito.

*A dx, l'ing. Sir Donald Coleman Bailey (a sin nella foto), ideatore del ponte che porta il suo nome (dal web). Sotto, Il ponte Bailey di 350 m gittata a Chioggia su pile fisse, dai genieri del btg. "Bolsena" di Udine, nel 1980. E' il Bailey più lungo impiegato in Italia (dal web).*





Il Bailey è un ponte da interruzione, in grado di superare luci fino a 60 metri. La portata può variare da 9 a 120 t. Dall'impiego molto versatile: a seconda delle luci da superare e della portata, si articola in 6 schemi costruttivi: singolo singolo (SS, struttura ad un piano e ad una parete), DS (2 pareti, un piano), TS (3 pareti, un piano), DD (2 pareti, 2 piani), TD (3 pareti, 2 piani), DT (2 pareti, 3 piani), TT (3 pareti, 3 piani).

L'impiego classico è il DS della luce di 24 m ed una portata di 40 t.

I singoli campi hanno dimensioni di m 3,04; larghezza utile del ponte, m 3,76.

Con l'impiego di pile, che possono essere formate anche con lo stesso materiale Bailey, si possono superare interruzioni di lunghezza indefinita.

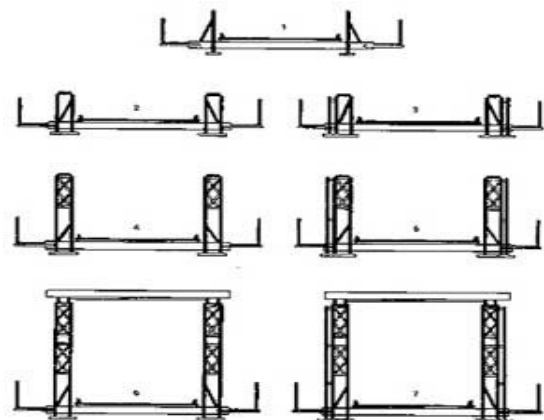
In Italia, nel 1980 è stato costruito un ponte della lunghezza di m 350, a Chioggia, ad opera del btg. del genio "Bolsena" di Udine.

Può essere gittato anche su galleggianti: tipico il ponte del Redentore a Venezia (m 333,7).

*Nelle foto a destra, in alto il ponte Bailey su galleggianti gittato a Venezia per lunghi anni dai pontieri del genio di Piacenza, in occasione della festa del Redentore: sotto, una fase del montaggio di un campo di ponte (dal web).*



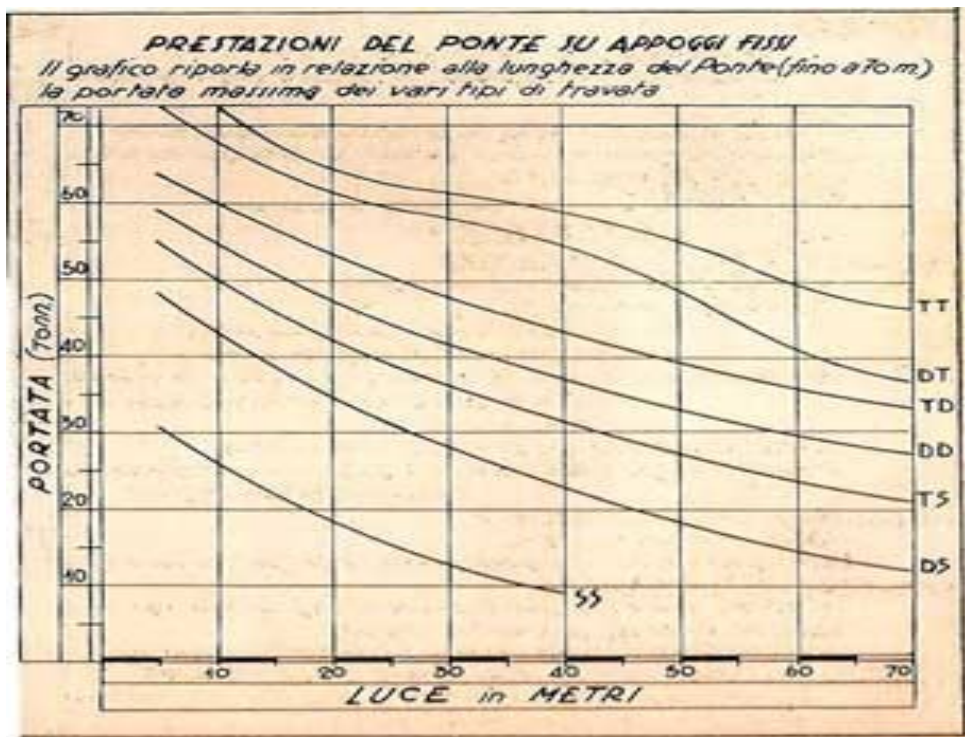
## Dati tecnici



A sinistra, gli schemi strutturali realizzabili con il materiale Bailey: (S = Singolo; D= Doppio; T= Triplo)

1: S/S, 2: D/S, 3: T/S, 4: D/D, 5: T/D, 6: D/T, 7: T/T (dal FM 5-277, cit.).

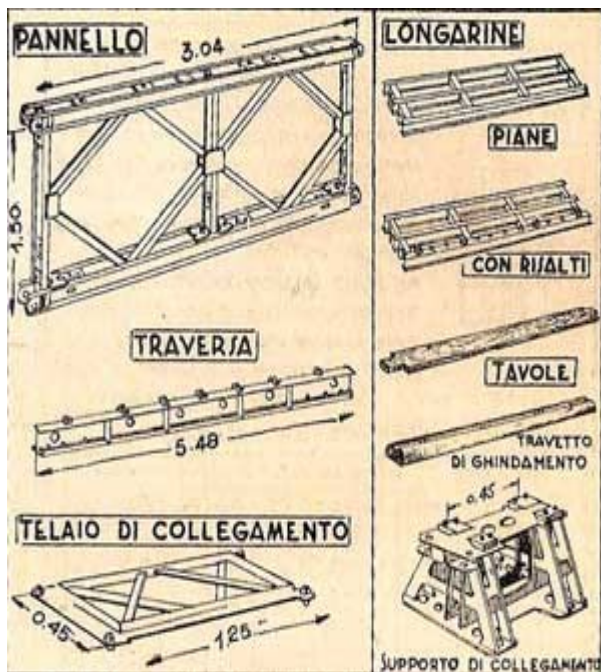
Nella prossima tabella sono sintetizzate tutte le luci superabili con i vari tipi di struttura e le relative portate (in ton.)



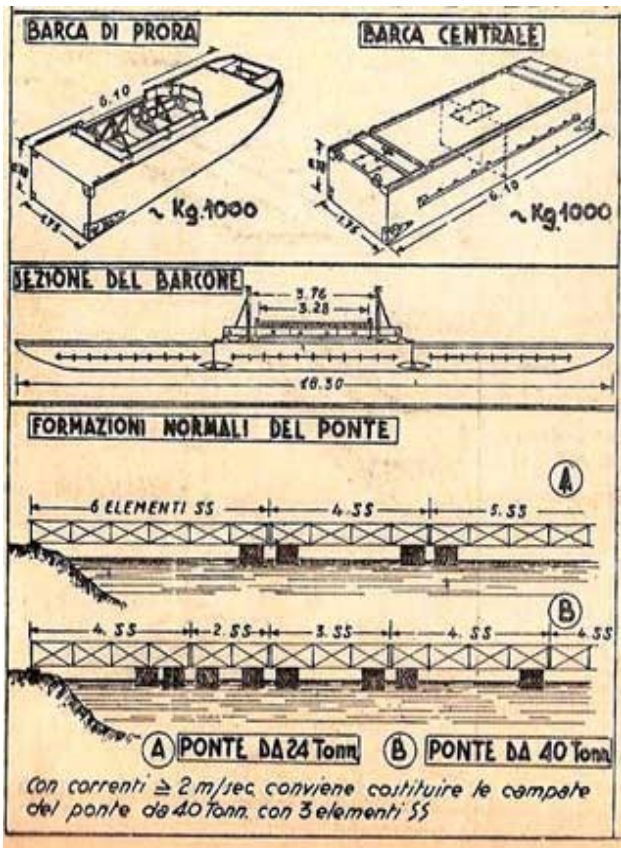
## I componenti

I principali elementi che compongono la struttura Bailey, sono:

- il pannello: traliccio dim 3,04 x 1,50 (h), peso kg 262. Lo si trasporta con 6 uomini;
- la traversa (*tramsons*, in inglese), lunga m 5,48, peso kg 282; 8 uomini;
- le longarine: formano l'impalcato; le due esterne hanno risalti per fissare il tavolato;
- elementi di collegamento, di ghindamento, supporti, piastre, telai, staffe, perni, bulloni, colonne terminali, elementi dirampa, ecc.







la versione del ponte su galleggianti (da Cipriani e Ottavini, *Prontuario.. ecc., cit.*).

## Il montaggio

Sulla sponda di partenza, va organizzato il piano di varamento: i materiali vanno disposti sui due lati dell'asse; in corrispondenza di questo, vanno sistemati i rulli fissi ed i rulli oscillanti: questi ultimi vanno sostituiti al termine del montaggio, con appoggi fissi.

Il montaggio inizia con la costruzione dei primi campi dell'avambecco, costituito dai soli pannelli e traverse e, successivamente, con il varamento della travata del ponte. Tutte le operazioni vengono svolte a braccia d'uomo. Sol- tanto per la manovra a spinta di strutture di maggiore peso e lunghezza, si impiegano mezzi

meccanici, come apripista e simili. (Sotto, la squadra pannelli in azione (il pannello pesa 262 kg). A sinistra, trasporto di una traversa (la trave pesa 280 kg e viene trasportata da 8 u.)





Montare e varare un ponte Bailey significa apprendimento, scuola, palestra, catena di montaggio, ingranaggi di orologio, esaltazione di capacità organizzative. Con un reparto ben addestrato, organizzato e ben diretto, si ottengono risultati esaltanti. Sotto, un ponte Bailey DS della lunghezza di m 52, montato e varato in poligono in soli 20 minuti (su pila in precedenza predisposta).



*il reparto che ha effettuato il montaggio schierato al termine dell'esercitazione*

### **L'impiego del Bailey in occasione di calamità naturali**

Ideato ed impiegato per scopi militari, il materiale Bailey ha trovato largo impiego in occasione delle molteplici calamità naturali che hanno colpito il nostro Paese.

Ricordiamo: 1953, ponte T/S lungo 100 m sul F. Trebbia in provincia di Piacenza; 1957, ponte sul Po di 150 m su 3 campate a Crescentino (VI); 1963, disastro del Vajont, un ponte di m 39 ed uno di 60 m T/T; 5 ponti Bailey in provincia di Bolzano e Trento (1965); 1966: ponte Bailey di m 106 sulla S.S. Gemona – Pontebba; ponte da equipaggio di 90 m su galleggianti ad Empoli, in occasione della piena dell'Arno a Firenze (1966); 1968, alluvione nel Biellese, 7 ponti Bailey per complessivi m 207; ponte Bailey su galleggianti di 100 m sul Tevere presso Fiumicino (1974); un DD di 77 m sul Brenta in provincia di Vicenza, ott 1975; 1976, a Meda, un ponte Bailey DS a superamento della linea ferroviaria Milano Chiasso, per aggirare la zona interessata dalla nube tossica di Seveso.



Concludiamo queste brevi, incomplete note, con uno dei più prolungati e significativi impieghi del Bailey: a Bolzano, due travate (la campata centrale DD), montato in soli 17 giorni (10 – 27 gen 1978) dai genieri del 2° reggimento genio e rimasto in esercizio per ben 13 anni, e cioè il tempo necessario per consentire la conservazione del

vecchio ponte (1909) voluta a furor di popolo, contrario alla sua sostituzione con altro ponte a sei corsie e due passerelle pedonali. A completamento, la bonifica dell'alveo del torrente Talvera, per una lunghezza di 2 km, una larghezza di 55 m ed una profondità di 7 metri. Anche in questa occasione è stato necessario montare un ponte Bailey T/T di 60 metri con piano di impalcato a livello del piano di accesso, per evitare che autocarri da 40 ton. imboccando le classiche rampe a velocità sostenuta, finissero per rompere tutto e spingessero il ponte giù dagli appoggi, nel torrente. Il lavoro sul Talvera ha impegnato per due anni 3-400 genieri alpini del 2° rgt. g.. Da allora, il Lungo Talvera è un fiore all'occhiello della città.

vecchio ponte (1909) voluta a furor di popolo, contrario alla sua sostituzione con altro

## Con il "Bailey,, il lavoro passa ora sull'altra sponda

E' stato gettato ieri dai militari del II reggimento Genio per consentire il passaggio degli automezzi carichi di materiale - Saranno realizzati campi di tennis, di base-ball e un parco « Robinson » - Fra poco inizieranno i lavori di bonifica a nord di Sant'Antonio mentre sta per essere ultimata la passeggiata sulla riva destra.



Un ponte in più per Bolzano che nella perenne attività del genio non è riva necessaria i suoi tre ponti. L'ultimo nella zona rischeggia sulla sponda sinistra del fiume, lungo il corso del fiume, dove si trova il ponte di Sant'Antonio. Il nuovo ponte di Sant'Antonio è stato gettato ieri dai militari del II reggimento Genio. Il ponte è stato gettato in due campate di 60 metri ciascuna, con un totale di 120 metri. Il ponte è stato gettato in due campate di 60 metri ciascuna, con un totale di 120 metri. Il ponte è stato gettato in due campate di 60 metri ciascuna, con un totale di 120 metri.

Piero Pesaresi

# Buon Compleanno ai nati nei mesi di: marzo      aprile      maggio      giugno

Dapunt Christian	01
Mora Marco	02
Sperati Alessandro	03
Adang Ermanno	03
Rossi Piergiorgio	04
Guglielmi Giovanni	04
Bruschi Carlo Alberto	06
Cerretti Paolo	07
Zoppi Enzo	08
Martin Diaz Gabriel	10
Vitale Luigi	13
Leoci Antonio	16
Giusto Giovanni	24
Peloia Massimo	24
Marchetti Nunzio	25
Rivela Gaetano	26
Di Bisceglie Filippo	28
Arcuri Sisto	28
Maj Anselmo	29
Faustinelli Alfio	31

Comisso Giuseppe	03
Neri Danilo	05
Buonomini Guido	05
Molinelli Lorenzo	07
Cappellari Giustiniano	07
Bompieri Giuseppe	10
Bellinazzi Franco	11
Giunti Piergiorgio	18
Belfiore Gaetano	19
Vanotti Davide	20
Di Poi Ennio	22
Buonerba Luigi	27

Corrà Renato	01
Lombardo Salvatore	03
Berniga Quintino	03
Ciaro Antonino	03
Carosella Paolo	04
Fioretto Giovanni	05
Scandurra Giuseppe	07
Ricci Riccardo	08
Scaranari Andrea	10
Vannini Vannetto	12
Magri Virgilio	20
Ricci Rolando	20
La Placa Giuseppe	20
Beltrami Gianluigi	20
Funaro Italo	23
Meli Eliseo	26
Silveri Franco	28
Cerea Ivano	28
Dorigoni Franco	30

Garzon Andrea	03
Cattaneo Giorgio	04
Malaspina Donato	04
Tagni Silvio	04
Mariolini Gino	05
Di Donato Giuseppe	05
Viezzer Egidio	08
Gabusi Annibale	09
Bonomi Attilio	09
Romelli Angelo	10
Chiarini Ottorino	10
Properzi Piero	10
Carollo Girolamo	12
Canziani Luciano	17
Frigerio Enrico	17
Cornali Gianfranco	18
Borgheresi Aldo	18
Bonassi Piero	22
Muscogiuri Antonio	23
Boari Filippo	27
Schimmenti Salvatore	29

Questo notiziario è visibile a colori, in formato PDF, sul nostro sito [www.gruppalkanget.it](http://www.gruppalkanget.it)

Dal 1° gennaio 2017 si potrà vedere solo la copertina.

**Con il nuovo sistema di distribuzione (vds. Pag. 2 e 3) chi non vorrà più la consegna del notiziario stampato su carta lo riceverà (a colori) come allegato ad una e-mail.**

Anno 14° - n. 47 - marzo 2016

**DIREZIONE e REDAZIONE**

Via di S.Erasmo, 15  
00184 ROMA (RM)

Tel. 348.7924800 e 06.77206968  
e-mail: robertoscaranari@gmail.com

**DIRETTORE:** Roberto Scaranari

**ISCRIZIONI 2016 (Euro 21.00)**

C.C. Postale n. **01026316255** intestato a  
Gruppo Nazionale di Specialità Genieri  
e Trasmettitori Alpini

Via di S.Erasmo, 15 - 00184 Roma  
Per bonifici bancari, il nuovo codice IBAN è:

**IT36K0760103200001026316255**

**Collaboratori per questo numero:**

Alfio Faustinelli

Ernesto Colombo

Piero Pesaresi

[www.gruppalkanget.it](http://www.gruppalkanget.it) - [www.angetitalia.it](http://www.angetitalia.it) - [www.pionieriorobica.it](http://www.pionieriorobica.it)  
[www.iscag.it](http://www.iscag.it) - [www.museoalpinidarfo.it](http://www.museoalpinidarfo.it) - [www.centrostudimilitari.it](http://www.centrostudimilitari.it)