



Anno II - Numero 14 - Novembre / Dicembre 2010

In questo numero:



Dal nostro
Presidente

pagina 1



Motori
Alfa Romeo

pagina 3



Lo "Spirito"
dell'A.N.A.I.M.

pagina 6



Il Moschetto
Automatico Beretta

pagina 9

EDITORIALE

Vi sarete accorti che, aprendo la busta con all'interno La Cambusa, qualcosa è cambiato...

Non vi abbiamo mandato per errore due numeri ma abbiamo pensato di farvi una sorpresa. Grazie allo sforzo della Redazione, del Presidente Mario Bordogna e della Segreteria Nazionale di Milano il numero che vi apprestate a leggere è sì, il numero doppio Novembre/Dicembre, ma è un numero con ben 12 pagine, che vi sarà recapitato qualche giorno prima dell'Assemblea Straordinaria dei Soci convocata per approvare il nuovo Statuto.

Concludiamo avvisando i nostri lettori che il prossimo numero de La Cambusa sarà quello di Gennaio. Ne approfittiamo quindi per augurarVi un buon Natale e un più positivo 2011.

Buona lettura. **SEMPRE DECIMA**

La Redazione

RINGRAZIAMENTI: La Redazione de La Cambusa ringrazia sentitamente: il Comandante dei Mezzi d'assalto Sergio Nesi; il Presidente A.N.A.I.M. a.i. Cav. Antonio Brustenga e tutta l'A.N.A.I.M. per il supporto (e non solo) alla lavorazione di questo numero; il Dott. Morlacchi con le sue conoscenze tecniche e tutti i collaboratori citati a pagina 12.

ASSEMBLEA STRAORDINARIA 2010

Sono il vostro Presidente Mario Bordogna e mi rivolgo a tutti gli iscritti in regola con le quote associative del corrente anno. Sentito il parere favorevole del Direttivo e a norma dell'art.15,

CONVOCO

l'Assemblea Straordinaria, alla presenza di un Notaio di Milano, per modificare lo Statuto vigente. Inoltre, in rispetto all'art. 10, comunico che le deliberazioni sono valide in seconda convocazione con la maggioranza semplice dei presenti e rappresentanti. Il nuovo Statuto da approvare Vi è stato inviato regolarmente con la Cambusa del

Convocazione Assemblea Straordinaria dei Soci 2010

per l'approvazione del nuovo statuto sociale

Milano, 11 dicembre 2010

Prima Convocazione ore: 5.30

Seconda Convocazione ore: 10.00

È necessario avere la tessera associativa aggiornata

Presso il Ristorante Le Isole,
via Pirelli 5, 20124 Milano

(di fronte alla Stazione Centrale).

**Seguirà il Rancio di Natale
ore 13.00**

Si invitano i partecipanti al Rancio di prenotarsi tempestivamente presso la Segreteria.



Settembre u.s., nei tempi previsti, al fine di poterlo esaminare. Durante l'Assemblea, come consuetudine, è **VIETATO** videoregistrare o fotografare e non si intende tollerare nessun trasgressore che verrà immediatamente allontanato dal Servizio d'Ordine preposto. Faccio presente che non abbiamo mai obbligato nessuno ad iscriversi alla

continua a pagina 2

segue da pagina 1

Assemblea Straordinaria...

nostra Associazione e tanto meno a rinnovare l'iscrizione (**non sarà possibile pagare le quote fino al termine dell'Assemblea**). Il direttivo è stato regolarmente eletto da schiacciante maggioranza associativa e chi non intende riconoscerlo può liberamente dare le dimissioni e andarsene. L'Associazione che presiede è e rimane di carattere militare ed apolitico. Essendo senza

fine di lucro, è composta da volontari, che non usufruiscono di nessun rimborso per spese di viaggio, pernottamenti, cene, taxi ecc. ecc. Non esistono cariche associative fisse ma ovviamente la Presidenza può richiedere a uno o più soci di adempiere un preciso incarico.

Vi aspetto numerosi a Milano il gg. 11 Dicembre p.v. per l'Assemblea Straordinaria, alla quale farà seguito il Rancio di Natale.

SEMPRE DECIMA

Il Presidente Mario Bordogna

I NOSTRI LUTTI

È mancato il 18 settembre 2010 a Marghera (VE) il tenente del Genio Navale Camillo Tadini, uno dei protagonisti del Gruppo dell'Orsa Maggiore negli attacchi a Gibilterra. Dopo l'8 settembre continuò a far parte della X Flottiglia MAS con Borghese.

Il Sottocapo Guido Buratti, Battaglione N.P. Vega, Classe 1913, 97 anni, è deceduto nella notte del 30 Ottobre 2010. Partecipò a diverse azioni sui fronti di guerra nel 1944 e 1945. Fu ferito in azione sul fronte del Senio nei primi mesi del 1945. Il Presidente Bordogna e tutta l'Associazione si uniscono al cordoglio delle famiglie porgendo sentite condoglianze.

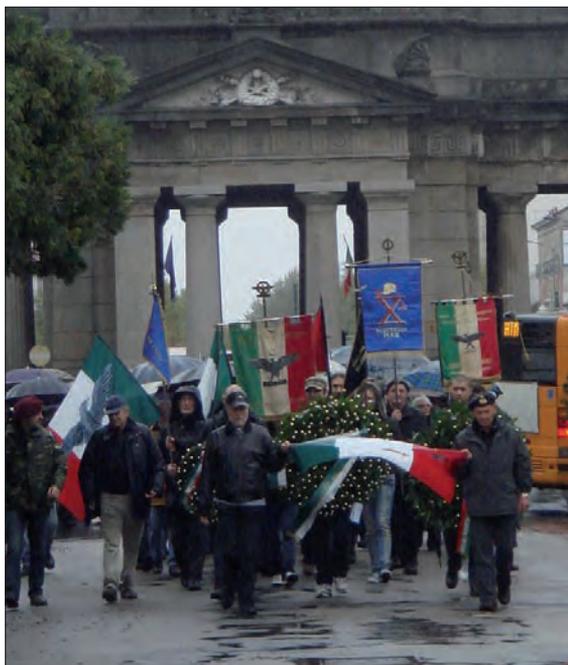
PERCHÉ IL MENSILE A 12 PAGINE?

La Redazione ha discusso il piano annuale delle uscite de La Cambusa, con il Presidente Bordogna durante le riunioni nel mese di Settembre. Ci siamo permessi di far notare al Presidente che il numero di Dicembre sarebbe andato a sovrapporsi all'organizzazione della giornata dell'11 Dicembre (anche se la data non era ancora confermata). Per evitare di avere poco tempo a disposizione per la lavorazione del numero abbiamo proposto un numero speciale di 12 pagine con il conseguente aumento di tiratura. Una volta ottimizzata e approvata dal Presidente la prima versione del palinsesto e del conseguente timone parallelamente alla lavorazione dei numeri di Settembre e Ottobre, abbiamo iniziato a contattare i vari collaboratori per i contenuti. Non vi anticipiamo nulla per non togliervi il gusto di sfogliare il numero. Aspettiamo quindi i vostri pareri su questo esperimento; se i nostri Veterani di tutti i reparti invieranno i loro racconti da pubblicare lavorando ancora a stretto contatto con la redazione (così come i collaboratori) potremmo pensare di rendere a 12 pagine la nuova foliazione fissa del mensile... Ma anche qualche contributo sarà bene accetto.

M.R.

Vita associativa

Nella piovosa mattinata del 1° novembre 2010 una delegazione della Segreteria Nazionale di Milano ha partecipato alle Celebrazioni in Ricordo dei Caduti della R.S.I. al Campo X. Di seguito alcune immagini tratte dal nostro sito Internet.



La delegazione della Segreteria Nazionale di Milano: da sinistra Alessandro Botrè, l'N.P. Iwan Bianchini, Sergio Pogliani, l'Alfiere Walter Zanetti, Ivan Celli, il sig. Romano (ANAI) e Alessio Polignano. Foto: Marco Romagnoli.

MOTORE ALFA ROMEO "6C 2300 MA" E "6C 2500 MA" PER BARCHINI D'ASSALTO 1936-1945

Non è storia nota a molti, specie nei particolari, ma nel periodo della Grande Guerra l'Alfa Romeo, si occupò, oltre che di automobili famose per la loro raffinatezza tecnologica ed eccellenza di prestazioni, anche di attrezzature edili e da miniera, motocompressori, aratri, trattori, proiettili. Successivamente si passò alla costruzione di motori aeronautici, maggiore voce di bilancio aziendale nel periodo in cui l'ing. Ugo Gobbato fu Direttore Generale, cioè dal 1934 al 1945. Nel 1931 iniziò anche la produzione di mezzi industriali, composta da filobus, autocarri di varie portate e autobus, con motori a ciclo diesel, ciclo otto alimentati a metano e gasogeno. Proprio dai motori utilizzati per i mezzi pesanti, vennero derivate versioni per uso fisso industriale e marino, che andarono ad equipaggiare traghetti medi e piccole motonavi. Un motore marino prodotto durante la II Guerra Mondiale, il tipo 1001 a 4 cilindri e ciclo otto, fu addirittura derivato dal grande motore per aeroplani a 28 cilindri, il 1101, progettato dall'ingegnere spagnolo Wifredo Ricart, allora a capo della Direzione Progetti in Alfa Romeo; il 1001 utilizzava una delle 7 bancate a 4 cilindri disposte radialmente nel grosso 1101. Ma anche dai raffinati motori delle veloci automobili Alfa Romeo vennero derivate alcune interessanti versioni marine. Nel 1934 viene presentata l'autovettura 6C 2300, sostituita delle gloriose 6C 1750 e delle successive 6C 1900 del 1933. La 6C 1900 rappresenta tuttavia la massima evoluzione del motore da 1500cc e 6 cilindri in linea progettato da Vittorio Jano nel 1927, passando per la 1750 del 1929, vero "purosangue" prati-



Il 6C 2500 MA visto dal lato posteriore-destro. In primo piano è visibile il gruppo invertitore, dal quale parte l'albero di trasmissione verso il piede poppiero. Sono visibili i 2 carburatori con i piccoli filtri aria a "fungo". Poichè si tratta dell'ultima versione prodotta, superiormente è chiaramente visibile la scatola ermetica in alluminio, posta tra i due alberi a camme e prolungantesi sul lato posteriore, che serviva a rendere impermeabili le candele e lo spinterogeno.

camente sempre vincitrice delle gare di categoria Sport dal '29 al '31. Nella 6C 2300, solo l'architettura generale del motore è immutata: 6 cilindri in linea e comando della distribuzione a 2 alberi a camme in testa (soluzione detta "bialbero"). Il comando della distribuzione passa dal lato posteriore del motore a quello anteriore e viene abbandonato il comando degli alberi a camme tramite albero verticale e coppie coniche, in favore di una più semplice catena, che nel frattempo aveva raggiunto una buona affidabilità. La testa del motore è realizzata in alluminio, come già avviene dalla 6C 1900, mentre il basamento è realizzato in

ghisa. Intanto, nel 1935, con l'avvento delle sanzioni verso l'Italia da parte delle nazioni industrializzate, l'Alfa Romeo diviene Stabilimento Ausiliario, e la produzione automobilistica si riduce a poche unità all'anno, addirittura 10 automobili nel 1937. Nel 1934 entra in Alfa Romeo l'ing. Giustino Cattaneo, destinato alla progettazione dei motori per aviazione, proveniente dall'Isotta Fraschini, dove, oltre alle automobili, aveva progettato tutti i motori aeronautici della serie Asso. Cattaneo, in contrasto con Gobbato, lascia l'Alfa 2 anni dopo, fondando a Milano un ufficio di

continua a pagina 4

"SENSAZIONI DI GUERRA"

Provate e mettervi al mio posto su di uno SMA che naviga a 28 nodi in una notte senza luna, su di un mare nero come la pece, sobbalzando ad ogni onda come se fosse un camion che corre su di una strada piena di buche, costringendomi a stare in punta di piedi per ore, aggrappato al volante per non volare fuori, pregando Iddio che i motori Alfa Romeo non si blocchino, che gli spinterogeni non prendano acqua, preoccupato che al tuo secondo non venga il mal di mare e che mi racchi contro vento e contro me...Beh, queste alcune impressioni che può provare un pilota di SMA o di MTM.

Sergio Nesi, Comandante dei Mezzi d'Assalto

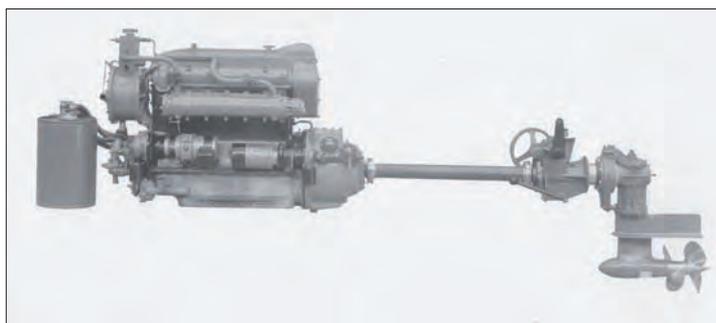
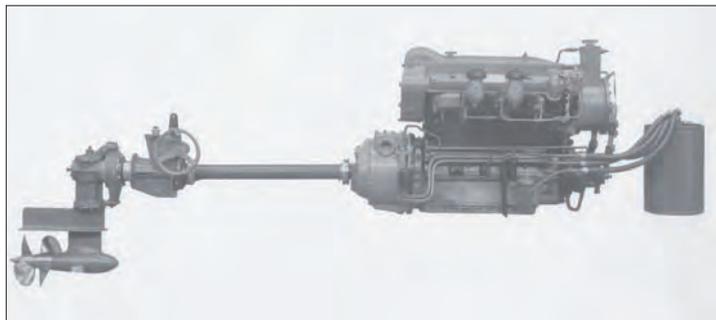
segue da pagina 3

Motore Alfa Romeo...

progettazione insieme al figlio Guido: il CABI, acronimo di Cattaneo Applicazioni Brevetti Industriali. Fu proprio il CABI che, nel 1936, si occupò della messa a punto dei barchini d'assalto, dapprima del tipo MAT (Motoscafo Avio Trasportato). Il MAT doveva essere portato in zona operativa appeso tra i due scarponi galleggianti dell'idrovolante SIAI S55, dotato di 2 motori Isotta Fraschini Asso 750 montati in tandem in una gondola posta sopra l'ala, lo stesso utilizzato da Italo Balbo nelle sue due Crociere Atlantiche. della posizione di trasporto, l'altezza del suo scafo doveva essere limitata a 80cm, impedendo l'utilizzo del 6C 2300 MA normale utilizzato come motore ausiliario dei MAS. Fu perciò costruita una versione "ad hoc" del 2300 con il blocco cilindri disposto orizzontalmente, a "sogliola" in gergo motoristico. Fu perciò rifatta la fusione in ghisa del

basamento con lo spostamento della coppa di raccolta dell'olio lubrificante ed altre modifiche per consentire il funzionamento del motore nella nuova ed inconsueta posizione. Il motore fu completato da un invertitore di marcia e complesso timone/elica in unico pezzo,

il piede poppiero o scarpone, come allora veniva denominato, che poteva ruotare verso il retro sul suo asse orizzontale per superare gli ostacoli a pelo d'acqua: ora è una soluzione adottata universalmente. Tutto il complesso era un brevetto della CABI. Per limitare il peso, visto la scarsa possibilità di carico dell'S55,



parte della "coperta" del barchino venne realizzata in tela e alluminio al posto del mogano, utilizzato per lo scafo. I primi 2 esemplari del barchino vennero provati nella laguna di Orbetello, dove c'era l'idroscalo, base degli S55 delle Crociere Atlantiche. Il progetto venne però abbandonato a causa dell'obsolescenza

MOTORE ALFA ROMEO 6C 2500 MA (MARINO)

Motore a 6 cilindri in linea a ciclo Otto, basamento in ghisa con canne umide, testa in alluminio (con raffreddamento ad acqua dolce) o ghisa a richiesta (con raffreddamento diretto con acqua di mare), doppio albero di distribuzione in testa e camere di scoppio emisferiche, albero motore su 7 supporti di banco, carter secco con pompe singole di mandata e recupero. Olio motore e invertitore raffreddato ad acqua marina, mediante scambiatore di calore. Alimentazione tramite 2 carburatori monocorpo orizzontali Weber, limitatore di giri agente sulle farfalle dei carburatori. Collettore di scarico raffreddato ad acqua. Accensione a mezzo di motorino elettrico a 12 volt. Impianto elettrico a 12 volt senza massa, cioè sempre a 2 cavi, positivo e negativo, con prese di corrente ausiliarie con coperchi a tenuta, batteria e dinamo di ricarica. Invertitore in blocco con motore, lubrificazione a pressione, retromarcia con ingranaggi planetari cilindrici, frizione a dischi multipli in bagno d'olio a comando automatico, leva a 3 posizioni: avanti, folle, retro. Propulsione mediante 2 eliche controrotanti, per annullare ogni effetto deviante durante la corsa senza pilota verso il bersaglio. Montaggio del motore su scafo con 4 supporti in gomma anti vibrazioni.

Era disponibile nelle versioni con rotazione destrorsa o sinistrorsa dell'albero motore.

CARATTERISTICHE TECNICHE 2500

Alesaggio x corsa: 72 x 100 mm

Cilindrata: 2.443 cc

Rapp. compressione: 6,7 : 1, poi 7,5 : 1

Potenza max e regime rotazione: 85 cv a 4.000 g/m, poi 90 cv a 4.200 g/m

Potenza e regime di crociera: 70 cv a 3.000 g/m, poi 70 cv a 3.500 g/m

Consumo carburante a reg.: max 260 g/cav/h

Consumo carburante a reg.: crociera 245 g/cav/h

PESO A SECCO SOLO MOTORE

Con testa e collettori in ghisa: 267 kg

Con testa e collettori in alluminio: 224 kg

Riduttore, a richiesta rapp. 1 : 1,20 o 1 : 1,27

VARIANTI 2300

Alesaggio x corsa: 70 x 100 mm

Cilindrata: 2.309 cc.

Potenza max e regime di rotazione: 90 cv a 4.400 g/m

dell'idrovolante della SIAI il cui progetto risaliva addirittura al 1924, e di conseguenza, anche i barchini vennero modificati e il motore 6C 2300 MA a "sogliola" venne abbandonato. Nel 1938 vennero costruiti 6 barchini tipo MT (Motoscafo Turismo), ancora dotati del 6C 2300 MA normale, mentre nel 1939 vengono allestiti 12 esemplari tipo MTM, cioè "Motoscafo Turismo Migliorato" (Modificato o Marino, secondo alcuni); da qui, i circa 90 barchini d'assalto prodotti monteranno la versione di 2.500 cc. Naturalmente, i barchini, e dunque, i motori relativi erano "a perdere": un vero spreco, considerando il valore, in tutti i sensi, dei motori utilizzati. Gli MTM erano in grado di raggiungere una velocità di 31-32 nodi, cioè circa 60 km/h. Lo scafo dei barchini aveva originariamente, un gradino (redan), poi eliminato, ed era diviso, partendo dalla prora, in 3 parti: il gavone, contenente la carica esplosiva da 300kg, il vano motore e, a poppa, il posto di pilotaggio. Nel vano motore trovavano posto il motore, l'invertitore di marcia, i 2 serbatoi del carburante ai lati, quello dell'olio lubrificante a sinistra, la batteria elettrica, con coperchio in legno, a destra, mentre sulla sinistra partiva il tubo di scarico coibentato che usciva sullo specchio di poppa. Il posto di pilotaggio era dotato di timone di alluminio a settore circolare che comandava la rotazione del piede poppiero tramite catena e rinvii con cavi d'acciaio; davanti al pilota, al centro, protetta da una calotta c'era la bussola a liquido O.M.I. di tipo aeronautico, mentre sulla paratia anteriore di divisione con il vano motore c'erano il cruscotto con contagiri, termometro olio e acqua, amperometro, manometro pressione olio invertitore marcia, interruttore a levetta contatto motore e bottone avviamento, spia carica batteria e avvisatore incendio, i fusibili, le tabelle velocità ed autonomia corrispondente. Più sotto, c'erano la leva frenata mediante frizione dell'acceleratore e la leva dell'invertitore di marcia a 3 posizioni: marcia avanti, folle e marcia indietro. Il passaggio dalla marcia

avanti a quella indietro e viceversa, non era istantaneo, ed ai piloti doveva sembrare eterno in condizioni operative: occorrevano 2 o 3", durante i quali il motore veniva trattenuto dall'andare in fuori giri da un limitatore che parzializzava l'apertura dei carburatori. Sotto al sedile, costituito da una tavoletta in legno, c'era la leva della pompa a mano di sentina, mentre al centro, tra le gambe del pilota c'era un volantino per bloccare il timone sul bersaglio con a destra il comando di sollevamento del piede poppiero.

Lo scafo degli MTM era realizzato sia dai cantieri Baglietto di Varazze che dalla SIAI Marchetti di Sesto Calende, con caratteristiche costruttive differenti a seconda della diversa specializzazione delle due case: il Baglietto era realizzato in fasciame di compensato di mogano, mentre il SIAI, in ossequio alla tradizione aviatoria, era realizzato a gusci di compensato da 1,5 mm, più rigido e con tenuta all'acqua migliore del barchino realizzato dai Cantieri Baglietto.

Gli scafi dei prototipi erano dipinti di rosso, similmente ai motoscafi da competizione del periodo, sia per avvalorare la loro denominazione di motoscafi turismo che per depistare la curiosità dal loro effettivo utilizzo. Successivamente ricevettero la colorazione nera, e più tardi quella grigioazzurra, simile alle navi da guerra, con carena grigio scuro o nera. Durante la guerra, il motore 6C 2500 MA subì poche modifiche, tra le quali un coperchio di alluminio che chiudeva il vano della testata

tra i 2 alberi a camme, rendendo impermeabili le candele di accensione e lo spinterogeno, calettato sul lato posteriore dell'albero a camme di aspirazione. A partire dal 1944, il motore 6C 2500 MA fu anche usato sui barchini d'assalto tedeschi, molto simili agli MTM italiani, e la KriegsMarine ne ordinò molti esemplari, tanto che fu stampata la versione tedesca del manuale d'uso. Ma non bisogna dimenticarsi anche l'uso sportivo, sia immediatamente prima che dopo la Guerra su scafi civili, utilizzati in corsa anche da personaggi famosi, come il Com. Renato Donati, che oltre ad avere conquistato il record di altezza del '34 (14.433 mt) a bordo di un biplano Caproni Ca 113-SAQ motorizzato con un Pegaso di costruzione Alfa, partecipò a diverse edizioni del raid motonautico Pavia-Venezia a bordo di idroscivolanti, spesso motorizzati con motori aeronautici dell'Alfa Romeo.

Fabio Morlacchi

Fabio Morlacchi

Nasce a Milano nel 1960, nipote del Col. Pilota di bombardieri della Regia Aeronautica Alfredo Morlacchi, ne eredita la passione per gli aeroplani con motori a pistoncini. Il padre, disegnatore progettista dell'Alfa Romeo, gli trasmette la passione per la casa del Portello. Attualmente si occupa dei diversi aspetti storici della celebre marca.

IL SALVATAGGIO DEL PORTO DI GENOVA 22 / 27 APRILE 1945

Tesi di laurea in Scienze Storiche, Università degli Studi di Milano. Anno accademico 2008/2009 di Sanfilippo Luca. Salvataggio del Porto di Genova 22/27 Aprile 1945. Ben impostata la programmazione dello sminamento del Porto di Genova con l'azione determinante del Comandante Arillo della Decima Flottiglia Mas che ha usato i reparti speciali della medesima per eliminare gli ordigni insidiosi. Bene anche la conclusione, nella quale traspare l'italianità indiscussa dei ragazzi della Decima Mas per salvaguardare le strutture della nazione per il bene futuro dell'Italia di tutti.

Il Presidente Mario Bordogna



ANAIM
Associazione Nazionale Arditi Incursori Marina



Lo "Spirito" dell'A.N.A.I.M.

Il passato del Gruppo Arditi Incursori è una grande storia scritta da un pugno di Uomini che possedevano solo uno smisurato amore verso la Patria, la Marina ed il proprio lavoro. *Erano Uomini che arrivavano in silenzio, che in silenzio ripartivano e spesso non tornavano indietro. Erano Uomini che conducevano un'esistenza assai ritirata.* L'ammiraglio Birindelli nel suo libro "Vita di Marinaio" così descrive la loro attività giornaliera: ... *"andavamo in mare al mattino assai presto ed alla sera a buio fatto, dedicando il lavoro nelle ore di luce al continuo perfezionamento di ogni strumento e quello notturno all'addestramento alle vere e proprie operazioni belliche, di cui studiavamo le tattiche. Al Serchio si era creata, in modo vero, profondo e sincero, quella "banda di fratelli che costituiva un ideale dei giovani allievi dell'Accademia Navale" ed essere uniti come consanguinei non era retorica, come non lo era il voler dare in ogni possibile modo tutto quello che si poteva ad un'Italia che amavamo sopra ogni cosa."*

La si creò quello "spirito" e si formarono ideali e motivazioni che nessuno di noi Incursori in servizio attivo o a riposo può disimparare. Il 2° Febbraio 1952, con il Fg. d'Ordine n° 44,

datato 30 Maggio, venne costituito il Gruppo Arditi Incursori. Con la costituzione del Gruppo Arditi Incursori, venne legalmente riconosciuto a similitudine di altre nazioni occidentali un Gruppo Commandos che, nei riguardi delle precedenti organizzazioni nazionali, assorbì alcuni compiti del disciolto Gruppo Nuotatori Paracadutisti e del Battaglione San Marco. A 30 anni dalla sua costituzione, o meglio ricostituzione, tredici Operatori Incursori, in maggioranza non più in servizio attivo, decisero di riunirsi per decretarsi delle regole aventi quale scopo principale di:

- riunirsi al Varignano con cadenza annuale, possibilmente nell'anniversario della fondazione del Gruppo Incursori;
- tenere vive e tramandare le tradizioni degli Incursori della Marina Militare e della specialità di origine "X[^] Flottiglia MAS", difendendo le peculiarità ed illustrandone la gloria e le gesta;
- rafforzare, tra gli incursori non più in servizio attivo di qualsiasi grado e condizione, i vincoli di fratellanza nati e sviluppati nell'adempimento del comune senso del dovere, assolto in Marina verso la Patria; curarne entro i limiti della possibile competenza

interessi ed assistenza;

- mantenere e favorire i rapporti con la Marina, con i Reparti similari e gli Incursori in servizio attivo.

Nel 1983 il dispositivo organizzativo assunse il nome di "Comitato Raduni" e prese una forma vivente e operativa appropriata alle regole decretate l'anno precedente, il luogo del raduno non poteva che essere Le Grazie, ormai divenuta terra natale del Gruppo Incursori ed il numero dei partecipanti da tredici salì rapidamente a qualche decina di unità.

L'anno seguente (1984), il raduno ottenuti i necessari permessi, per la prima volta si svolse finalmente al Varignano ed avvenne con una novità importantissima: l'attiva entusiastica partecipazione tutti gli Operatori in servizio attivo. Per i non più in servizio fu un tuffo nel passato, fu un continuo gorgoglio di emozioni che nella maggioranza di loro si manifestò con occhi lucidi e abbracci infiniti.

Uomini dai capelli brizzolati si mescolarono con giovani operatori, il possente fisico lasciava trasparire i segni di un meritato riposo ma nel cuore il solito immutato entusiasmo dei tempi in cui sfidavano le insidie dei mari e del cielo e della terra.

Negli anni che seguirono le manifestazioni non si discostarono di molto dalle precedenti, alla guida del Comitato Raduni via, via si alternarono Uomini che hanno fatto la storia del Gruppo.

Dal 1984 in poi i raduni non ebbero più una cadenza annuale.

Nell'anno 2000 al termine del rituale pranzo,

RINGRAZIAMENTI

Questo Direttivo nel salutare tutti i Soci della X[^] Flottiglia MAS, ringrazia il Presidente Mario Bordogna, il Direttore responsabile N.P. Bianchini I., il Responsabile del Progetto Grafico e Impaginazione Marco Romagnoli e l'intera Redazione de La Cambusa, per l'invito a pubblicare nel Loro periodico la storia dell'A.N.A.I.M. dalla sua nascita ai giorni attuali.

che chiudevano tutti i raduni, avvenuto presso il Circolo Ufficiali, i convenuti si appartarono in una saletta del Circolo per discutere il futuro assetto e prendere una decisione fondamentale, prevalse l'idea e la volontà di dar vita all'**Associazione Nazionale Arditi Incursori Marina "A.N.A.I.M."**.

Fu costituito un gruppo di lavoro intento a definire e a portare a termine la concretizzazione dell'Associazione.

Il gruppo di lavoro si mobilitò con tutte le sue forze, ed in breve tempo, dopo aver consultato Notai, Avvocati, Prefetto, ufficio delle Entrate ecc. al raduno 2001 si celebrò la venuta al mondo dell'Associazione, con "Atto Costitutivo e Statuto" in atto privato.

Il 7 febbraio 2002, furono indette le prime elezioni dalle quali scaturì un C.D.N. legalmente eletto da tutto il "popolo" d'Incursori.

Il 19 febbraio il CDN si riunì per eleggere il Presidente. Nel 2002 il CDN sentì la necessità di dotarsi di un mezzo cartaceo per comunicare con i propri Soci: nacque un Foglio Informativo intitolato "**S.I.C. IL MAIALE**".

Questo strumento utile ed indispensabile per mantenere costantemente contatti con tutti i Soci sparsi in tutta Italia. Sempre nel 2002, coincidente con il raduno nazionale, ebbe luogo al Varignano una imponente Manifestazione:

era il **50° anniversario della Fondazione del Gruppo Arditi Incursori**, vi parteciparono le massime Autorità Militari e Civili e ben 6 M.O.V.M. Emilio BIANCHI, Gino BIRINDELLI, Luigi FERRARO, Roberto FRASSETTO, Luigi LEGNANI, Evelino MARCOLINI.

Fu un avvenimento epocale, fra invitati e Soci al Varignano, per festeggiare degnamente gli Incursori, affluirono oltre 1200 persone.

In una bellissima giornata di sole, con le tribune stracolme di baschi verdi fra gli oratori che via via presero la parola, uno su tutti riuscì più degli altri a smuovere il cuore degli Incursori fu Gino Birindelli. Nel dicembre 2003 l'Ammiraglio di Squadra M.O.V.M. Gino BIRINDELLI accetta di assumere l'incarico



La Spezia, sede dell'A.N.A.I.M.: in foto, sulle pareti, sono visibili tutti i "Padri fondatori"; Marinai, Sottufficiali e Ufficiali di marina che con il loro valore, con il loro eroismo, con il loro sacrifico, con la loro etica comportamentale hanno gettato le fondamenta per l'attuale reparto Incursori: per citarne alcuni Borghese, Birindelli, Tesei, Bianchi, De la Penne, Wolk, Visintini, Marcegaglia ecc... Uomini dall'infinito amore per la nostra Patria.

co di Presidente Onorario dell'Associazione.

Il nuovo Direttivo ritenne di creare un portale www.anaim.it dove vennero messi in evidenza gli Uomini, le azioni, l'organizzazione, prima della X^a Flottiglia MAS e poi del Gruppo Arditi Incursori.

Il portale portò subito i suoi frutti: numerosi sono stati e continuano ad essere i contatti con appassionati del Gruppo Incursori, Associazioni, storici ecc. ... Il 19-20 Maggio,

nell'anno 2006, il CDN ha organizzato al Varignano il biennale raduno Incursori in servizio ed Incursori in congedo a cui hanno partecipato oltre 350 convenuti che, per due giorni,

hanno potuto, tramite leganti, iniziative fraternizzare e scambiarsi idee e aneddoti sulla loro vita da incursore. Questo soprattutto grazie alla disponibilità del Comandante del ComSubIn, alla inaspettata quanto graditissima partecipazione della MOVIM (azione di Malta) Amm. Roberto Frassetto, che con

la sua presenza ha dato prestigio a tutta la manifestazione; con la massiccia partecipazione degli Operatori del Gruppo Operativo. L'Ammiraglio Comandante con un discorso

di benvenuto ha aperto la manifestazione del giorno 19 dedicato alla presentazione del libro "**IL GRUPPO INCURSORI TRA PASSA-**

TO PRESENTE (Progenitori ed Eredi dei

Mezzi d'Assalto della Marina Militare).

"Questo libro è stato scritto dagli Incursori di ieri per gli Incursori di oggi e di domani. Con questo libro si propone altresì di rafforzare tra gli Incursori di qualsiasi grado e condizione i vincoli di fratellanza nati nell'adempimento del comune senso del dovere verso la Marina ed il Gruppo stesso. ... noi lo abbiamo dedicato: **A TUTTI GLI INCURSORI CADUTI IN SERVIZIO, AGLI INCURSORI DEL PASSATO, PRESENTE E FUTURO, A QUEGLI UOMINI CHE OPERARONO E CONTINUANO AD OPERARE LONTANO DAI RIFLETTORI DELLA RIBALTA, ORGOGLIOSI E FIERI EREDI DI QUEGLI OPERATORI DEI MEZZI D'ASSALTO CADUTI NELLE ACQUE DEI PORTI VIOLATI, SULLE OSTRUZIONI RETALI E NEI TEMERARI AVVICINAMENTI ALLE ACQUE NEMICHE**".

Noi non li dimenticheremo mai, per noi sono stati e saranno sempre irrinunciabili punti di riferimento..."

Il successivo 20 maggio, giorno del Raduno è iniziato con la consueta e oramai tradizionale cerimonia dell'alza bandiera alla quale ha fatto seguito la deposizione della corona d'alloro ai caduti. L'Associazione Incursori al fine di

continua a pagina 8

segue da pagina 7

Lo "Spirito" dell'A.N.A.I.M.

incoraggiare giovani studenti alla conoscenza degli Uomini della X^e Flottiglia MAS, dei loro ideali, delle loro motivazioni, della loro etica, del loro attaccamento alla Marina ed all'Italia tutta, in collaborazione con il C.S.A. di La Spezia decise di bandire un concorso a premi, concorso intitolato al C.te Bruno VIANINI, tragicamente scomparso in AFGHANISTAN.

Il CDN proseguendo sul percorso sin lì intrapreso, allacciò direttamente rapporti di reciproca collaborazione con chiunque avesse interesse di conoscere la storia della X^e Flottiglia MAS e del Gruppo Arditi Incursori. Nel 2008 nel periodo di tempo compreso tra il 10 e 25 Maggio, nell'ambito del Raduno Nazionale, il CDN organizzò (con la partecipazione del Circolo Culturale la Sprugola) la manifestazione **"E Fluctibus Iruit in Hostem"**.

La manifestazione fu contrassegnata da una mostra espositiva (visitata da oltre 4.000 persone), da seminari, da testimonianze, da presentazione di libri, proiezione di film, da un annullo filatelico dedicato a Teseo Tesei; svolta con il patrocinio della Regione Liguria, della Marina Militare, del ComSubIn del comune e della Provincia della Spezia, del comune di Portovenere e di Marina di Vecchiano, è stata voluta a tutela e alla valorizzazione di un patrimonio storico culturale italiano poco noto al grande pubblico, rivolgendolo l'attenzione soprattutto ai giovani. Il 23 Dicembre del 2009 il Sindaco di Marina di Vecchiano, inoltra alla Presidenza dell'A.N.A.I.M. la copia della notifica del decreto 432/2008 di vincolo storico artistico emesso il 22 ottobre 2008 da Direttore Generale per i Beni Culturali e Paesaggistici dove si notifica che la Palazzina Arditi Incursori (X^e Flottiglia MAS), sita in Bocca di Serchio, viene dichiarata di interesse particolarmente importante e pertanto sottoposta a tutte le disposizioni di tutela

previste dalla legge. Gli incursori della Marina militare, grazie all'aiuto del Sindaco di Marina di Vecchiano, vincono un'altra battaglia: l'impresa, questa volta, è di salvaguardia architettonica e riguarda la storica Palazzina, il sito nel quale gli Uomini della X^e Flottiglia MAS si addestrarono e pianificarono le azioni sui mezzi d'assalto nel corso della Seconda Guerra Mondiale sarà salvato dalla rovina e dall'abbandono, dopo anni di vani tentativi, è solo il primo passo, al momento si è riusciti a dare solo in parte, concretezza al desiderio dell'ammiraglio Gino Birindelli e di tutti gli operatori della X^e Flottiglia MAS. Nel sottolineare l'importanza di questo "passaggio fondamentale", tuttavia, l'A.N.A.I.M. manifesta anche "la preoccupazione che deriva dalla consapevolezza che ora si dovranno compiere i passi necessari per la conservazione e la ristrutturazione della Palazzina, oggi in condizioni fatiscenti, di assicurare adeguata tutela ad un luogo ricco di interesse storico".

Il 21 maggio 2010, grazie alla grande disponibilità dell'Ammiraglio Comandante di ComSubIn, e al fattivo intervento del Comandante del GOI, gli Incursori di ieri e di oggi si sono ritrovati per il loro biennale raduno. Nello stupendo scenario dell'antica magione di Bocca di Serchio, dopo più di sessant'anni, ha fatto la sua apparizione il vecchio "maiale".

Madrina delle manifestazioni la Sig.ra Marina Irene Birindelli, figlia di uno dei nostri più amati capi fondatori, al quale sono state dedicate le due manifestazioni con un annullo postale, accompagnata dalla Sig.ra Giulia Longanesi Cattani.

Presenti alla cerimonia la Duchessa Agnese Salviati e la Duchessa Bona Salviati (cui fa capo la proprietà della casetta, passata a edificio di interesse storico) hanno attivamente partecipato con le proprie insegne, alcuni rappresentanti dei Gruppi ANMI, il Gruppo ANPDI di Pisa ed il Labaro della X^e Flottiglia MAS.

Dopo la Santa messa, officiata da Don Antonio insieme a Don Giampaolo, Cappellano di

ComSubIn, il gamma della X^e Flottiglia MAS Isidoro Mario Nardin insieme ad un incurso- re dell'ultimo corso hanno deposto una corona commemorativa in prossimità delle due targhe poste sulla facciata principale della casetta, a ricordo di quegli Uomini che tanto valore dimostrarono nel corso del secondo conflitto mondiale. La consegna da parte dell'Associazione agli incursori dell'ultimo Corso 60° "Berserkir" del libro "Il Gruppo Incursori tra passato e presente" come prova tangibile delle loro radici e la mostra fotografica allestita dagli Operatori del GOI nella stanza al piano terra della casetta hanno concluso la manifestazione. La manifestazione è continuata il giorno successivo a ComSubIn con la deposizione della corona commemorativa ai nostri caduti in servizio nella cappelletta di ComSubIn le allocuzioni del C.te del GOI, dell'Ammiraglio Comandante e del Presidente dell'A.N.A.I.M., anche il raduno a ComSubIn ha avuto come motivo conduttore il rafforzamento della presenza dell'Associazione nella vita degli incursori in servizio, con la consegna da parte della madrina della manifestazione, Sig.ra Irene Birindelli, di targhe di riconoscimento a tre Operatori Incursori per il loro esemplare comportamento inteso ad accrescere il prestigio del Gruppo Incursori e della Marina Militare. La giornata è proseguita con un lancio di precisione A.C. (Apertura Controllata) all'interno del piazzale del terzo fabbricato, estremamente difficoltoso per la presenza di vortici d'aria in fase di atterraggio, effettuato da tre operatori del GOI, ha visto le tre bandiere, Italiana, del GOI e dell'A.N.A.I.M. portate con efficacia a centro pieno. La giornata è proseguita con il pranzo presso l'Hotel Demi di Aulla, cui l'A.I. Scignar ha dato ancora più cuore, nell'ambito del quale il Cav. Cristel Severino, dell'Associazione Sottufficiali Riva del Garda (TN), ci ha fatto dono di una targa sbalzata in rame con lo stemma dell'A.N.A.I.M..

È sempre un grande piacere dell'anima po-

ter incontrare di nuovo il nostro compagno di coppia, di squadra, di corso incursori. Ci si guarda attorno nella calca di persone uguali a noi, che ha i nostri stessi ideali, stringendo mani, abbracciandoci, ricordando quei volti e quei periodi della nostra vita in cui tutto era ardente e frizzante, in cui si pensava all'oggi. Ricordando con affetto anche quei volti che non scorgiamo più attorno a noi. Nel contempo vogliamo, con la nostra presenza tra le antiche mura del Varignano, far sentire agli Arditi Incursori in servizio che appartengono ad una grande famiglia di saldi valori. È questo in sintesi il motivo che ci spinge a programmare il nostro raduno biennale. L'impegno è di mantenere sempre vivi i contatti tra di noi e il nostro passato. Dal 1982, anno del primo raduno, ad oggi sono molti anni; forse troppi per portare a compimento i propositi di quegli Operatori Incursori. È stato un percorso duro irto di ostacoli che solo la tenacia e la ferrea volontà ci hanno aiutato a portare in porto i loro progetti. Ora sta a noi ed a coloro che ci seguiranno continuare su quella strada e mantenere viva questa Associazione con iniziative che riescano a emettere a 360° ideali e motivazioni sufficienti ad amare la Marina, il Gruppo Incursori ed il loro passato. Noi proseguiremo sul percorso sin qui avviato, allacceremo direttamente rapporti di reciproca collaborazione con chiunque abbia interesse a conoscere la storia della X^a Flottiglia MAS e del Gruppo Incursori.

Cav. a.i. Antonio Brustenga

Presidente A.N.A.I.M.



A.N.A.I.M.
Associazione Nazionale
Arditi Incursori di Marina
Galleria Oldoini 3
19124 LA SPEZIA
www.anaim.it

Il Presidente Mario Bordogna, unitamente a tutta la Redazione de La Cambusa ringrazia la ditta Beretta, per aver fornito le foto necessarie per la stesura di questa prima parte dell'articolo. La seconda parte sarà pubblicata sulla prossima Cambusa.



IL MAB 38 A

Il significato di questo acronimo è relativo al "Moschetto Automatico Beretta" modello 38 A.

Credo sia sufficiente questa brevissima descrizione come introduzione per far comprendere di primo acchito l'argomento che vorrebbe evidenziare, non tecnicamente, la descrizione relativa a questa sigla che rappresenta la migliore arma portatile italiana in dotazione all'Esercito nell'ultima

guerra mondiale e specialmente nella Repubblica Sociale Italiana.

La descrizione tecnica dettagliata è meglio lasciarla a coloro che vivono sulla specialità delle armi, anche perchè lo spazio totale del mensile non sarebbe abbastanza capiente.

Il MAB 38 A era l'arma in dotazione ai marò della Decima Flottiglia MAS adatta a quel

continua a pagina 10

NAVE PALINURO, CAMPAGNA ADDESTRATIVA 2005

Dal Diario di Bordo di un allora "Pivolo" del Morosini. "Venerdì 17 Giugno, Bari. Un altro giorno di porto, e quindi relativo riposo (molto relativo). Dopo 4 giorni finalmente riesco a dormire per 7 ore di fila, e la mattina monto subito di guardia in "Servizio Estivo Bianco" con cinturone bianco come Piantone al Corpo di Guardia. Alle 11:00 escono (sembrano una mandria impazzita) 20 miei compagni di corso, che smarco. Alle 18:15 sostituisco Rizzotti per mangiare e dopo essermi steso (ma senza dormire), mi cambio in "Servizio Armato Estivo": troppo bella! Lo spezzato con stivaletti neri, cinturone e guanti bianchi, il tutto completato da un meraviglioso MAB, arma per me di grandissimo valore estetico ma soprattutto etico, che mi richiama inevitabilmente alla mente le pagine gloriose scritte dai miei Eroi della Repubblica Sociale. Infatti devo partecipare al Picchetto di 6 persone per l'Ammaina (Bandiera). Il picchetto si svolge in 15 minuti circa, dopo alcune prove per prendere confidenza con la nuova arma (siamo abituati infatti all'AR-70)."

...."Quindi scendo, mi monto l'amaca e poi mi butto in doccia. Ma appena uscito mi dicono di tornare in coperta per sistemare sedie e tavoli di una conferenza che c'era stata. Mi rivesto e con qualche imprecazione arrivo su e appena finito do una mano a scolare una bottiglia di bianco e una di rosso, alle quali segue un terzo di Toscano veloce veloce, e poi in branda. Mentre scrivo sono le 4:00."

*Alessandro Botrè (in foto primo da sinistra)
 matr. 211 Corso Daidalos 2004/2007*



segue da pagina 9
Il MAB 38 A

sistema di combattimento in cui erano stati addestrati prima di essere destinati in una zona di combattimento.

L'arma era di due sistemi d'uso con due "grilletti": quello anteriore destro con coda liscia era per il tiro semiautomatico, e quello posteriore sinistro con coda zigrinata era per il tiro a raffica (questo piccolo dettaglio tecnico è stato inserito per una maggiore chiarificazione a favore dei profani). Varrebbe la pena di specificare anche un altro dettaglio tecnico visionato dallo scrivente casualmente in un deposito d'armi in zona di Jesolo dove in vari scatoloni è capitato di vedere nei primi giorni di arrivo nella caserma (inizio 1944) nei quali erano contenuti strani congegni metallici di colore nero e di forma cilindrica e con attacco del diametro della canna dei MAB; chiesto che cosa rappresentassero mi è stato risposto che erano dei "silenziatori" per Moschetti MAB 38. Sarà stato un tentativo di produzione e che probabilmente



avrà dato esito negativo poichè non sono mai stati dati in dotazione. È una curiosità che avendo avuto la possibilità di visionarla si è creduto opportuno renderla nota. Le armi di difesa personali, erano oltre ai MAB, l'arma bianca rappresentata dal pugnale con fodero metallico, dalla pistola

e fondina personale di vari modelli e il "Samurai". Quest'ultimo era un giubbotto porta caricatori multiplo con cintura porta granate e porta caricatori per MAB: 5 da 40 cartucce cadauna infilati in senso orizzontale nel petto e 7 nella schiena e nel cinturone 5 porta bombe a mano a strappo ed

I MAB (E NON SOLO) NELLE BASI DEI MEZZI D'ASSALTO

A Brioni c'erano anche i MAB. Me lo ricordo benissimo perchè un giorno ne cadde per terra uno dalle mani di un marò e si mise a sparare a raffica girando attorno, mentre noi facevamo balzi da canguro per evitare le traiettorie orizzontali dei proiettili. Ho scritto "anche", perchè avevamo anche alcuni fucili '91, con uno dei quali il marò Piero Vannucci un giorno fulminò un cervo di 80 chili, che fu servito a mensa anche per i marinai tedeschi. Ma anche a Fiumicino avevamo già i MAB, probabilmente facenti parte della fornitura di 3.000 mitra effettuata dalla Beretta ai primi di dicembre 1943.

Sergio Nesi, Comandante dei Mezzi d'Assalto

LA SPEZIA, 3° CONTINGENTE 1946

Il timore che incute il MAB non è nel colpo singolo, e neanche del secco rumore, ma esclusivamente quando si spara a raffica con l'impugnatura non corretta. L'arma si impenna pericolosamente specie se la raffica è lunga. Capo Russo, mi invita "elegantemente" ad usare l'arma, dopo aver spiegato l'uso del doppio grilletto, che va sempre sfiorato e non premuto, in quanto un secondo di pressione equivaleva ad un notevole numero di colpi esplosi. Sempre nell'eguale maniera, ci delucidava sulla sicura che andava pigiata un istante prima e rilasciata subito dopo la conclusione dei tiri. Si incomincia, non siamo al cinema, è l'ultima esortazione. Posizione eretta, primi colpi singoli e mirati, gli ultimi a raffica. Il MAB tende ad alzarsi. Al termine, arma al fianco e togliere il caricatore vuoto. Raccomandazione, se si inceppa, rimanere fermi con il MAB rivolto verso il basso e chiamare il sottufficiale. Mai girarsi con l'arma dicendo "Capo non spara". Purtroppo è successo e il boccaccesco discorso iniziale sui grilletti da sfiorare e da non premere, che continuava durante i tiri, è finito con l'inevitabile apostrofatura in genovese circa la professione (non vera) della madre dell'incauto allievo marinaio. Battesimo del fuoco effettuato.

S.P.





TESSERAMENTO 2011

Come scriveva il Comandante Borghe-
se, sul Foglio Notizie N. 1 del febbraio
1955: "Si invitano tutti i componenti del-
la X^a a versare le quote sociali per l'an-
no in corso. L'importo della quota sia
generoso e proporzionato alle singole
possibilità".

ai lati delle bombe a mano, due bombe a
manico tedesche quando erano disponibili,
infilate nei due fianchi del cinturone.
Questo era l'armamento personale della
maggior parte dei marò del Btg. Decima
N.P. destinati ai combattimenti.

I.M.B.

*Sul numero di Gennaio ampliere-
mo l'argomento trattando anche
la famosa "Bomba Buttazzoni".*

ESCLUSIVA

Grandi novità in vista della giornata del Rancio di Natale: si potranno in-
fatti visionare i nuovi maglioni blu (disponibili pochi esemplari): potran-
no essere ordinati nella giornata (previo acconto) oppure successivamente
tramite la Segreteria. Ma non sono finite le sorprese, infatti sempre per cer-
care di unire tutti i Soci intorno all'Associazione Decima abbiamo creato un
altro esclusivo "oggetto": una piastrina di riconoscimento conforme a quel-
le della Marina Militare, avente da una parte il logo della Decima Flottiglia
Mas e dall'altra il numero della tessera personale dell'associazione e il nome
dell'iscritto. Costano 25 euro e sono da ordinare con un certo anticipo, per
poter procedere all'incisione. Infine saranno disponibili ancora pochi esem-
plari dei cappellini Xa.

M.R., S.P.

Se nella sezione "La nostra Storia in foto..." cerchiamo di pubblicare più foto possibili dei nostri Veterani nel periodo bellico in questa sezione che inaugu-
riamo con questo numero de La Cambusa, vorremmo pubblicare il maggior numero di fotografie dei nostro Veterani nel Dopoguerra. Ecco perchè abbiamo
deciso di intitolare questa sezione "La nostra Storia in foto...a colori".

La Redazione

La nostra storia in foto... ...a colori



Roma, 22 gennaio 1992

L'allora Capo di Stato Maggiore della Marina Militare
Ammiraglio di Squadra Filippo Ruggiero disse: "La
Xa Flottiglia MAS è stata un tutto unico nella storia
della Marina". E per concretizzare questo pensiero
ha ricevuto a Roma al Ministero Difesa - Marina
alcuni Veterani della gloriosa Decima.

Partendo da sinistra:

Amm. di Divisione Salvatore Ficarra
(Capo Servizio AA. GG);

Amm. di Divisione Mario de Feo
(Comandante degli Incursori);

Amm. di Squadra Gino Birindelli (M.O.V.M.);

Tenente di Vascello Sergio Nesi (M.A.V.M.);

Amm. di Squadra Filippo Ruggiero;

Comandante Mario Arillo (M.O.V.M.);

Ten. Luigi Ferraro (M.O.V.M.);

Amm. di Squadra Mario Angeli (S. Capo di S.M.

e poi Comandante in Capo della Squadra Navale;

Amm. di Divisione Renato Sicurezza
(Capo dell'Ufficio Storico della Marina).

“IL MIO PENSIERO A MIO PADRE E ALLA X^a”

L'ex associato Castellani mi ha inviato le pagine n°274 e n°275 dell'Archivio Informativo dei Decorati al V. M. dell'Esercito Italiano (senza citare quelli della R.S.I.). Nella pagina 275 è menzionato mio padre Carlo, volontario nelle truppe italiane, con la motivazione della decorazione ricevuta nella battaglia di Macallè (Etiopia) combattuta tra l'8/12/1895 e il 22/01/1896.

“Ferito due volte durante l'assedio, appena medicato, continuava a combattere”. Poche parole ma molto intense. Io già sapevo della decora-



zione, ma non ne ricordavo le motivazioni. Ora capisco perché mio Padre mi diceva che il dovere di un soldato fedele al suo volontariato era completo solo quando si sarebbe trovato in posizione orizzontale sottoterra. Ciò era vicino al pensiero del Comandante Junio Valerio Borghese quando precisava che in guerra si può vincere o perdere ma l'importante è come si perde. Io volontario nel 1940, lasciando la facoltà di agraria partii con le basi militari che la mia famiglia mi insegnò e per questo fui anche nella Decima

per salvare l'**ONORE** della mia Italia. Ora arrivato a 90 anni mi sono sempre dispiaciuto di non aver avuto figli per insegnare questi principi uniti poi ai valori imparati di lealtà, onestà e competenza e confermati dal Comandante Junio Valerio Borghese.

Al mattino ancora oggi mi sveglio ricordando la frase scritta in una fotografia dedicata a mia madre dal Comandante Borghese: “Alla famiglia Bordogna modello di famiglia X^a. Con affetto sincero Valerio Borghese”. Il Comandante Borghese fu anche testimone al matrimonio di mia sorella Lucia*, e al funerale di mia madre accompagnato dal figlio Paolo. Con tutta la famiglia Borghese, dalla moglie Daria ai figli, ci sono sempre stati rapporti di vera amicizia.

Tanto per precisazione.

Il Presidente Mario Bordogna

*Lucia Bordogna, accompagnò la moglie del Comandante, Donna Daria, in un viaggio in Germania nel Febbraio del 1945 per portare viveri di prima necessità ai marinai italiani internati in Germania.

Associazione Combattenti

X^a FLOTTIGLIA MAS

Costituita il 21 giugno 1952

dal Comandante M.O.V.M.

Junio Valerio Borghese

Consociata con l'Associazione

Nazionale Marinai d'Italia

Segreteria Nazionale:

c/o Centro Identitario,

Via Bassano del Grappa, 32 - 20127 Milano

Tel: 02.26142615 - 02.28095855

Fax: 02.26890893

Sito Internet:

www.associazionedecimafloftigliamas.it

e-mail: segreteria@associazionedecimafloftigliamas.it



Anno II - Numero 14 - Novembre / Dicembre 2010

Periodicità: Mensile

Reg. Trib. Milano n° 198 del 24.04.2009

Direttore responsabile: N.P. Bianchini I.

In redazione: a.i. Cav. Antonio Brustenga, N.P. Avv. Fabio Masciadri, Com. Ing. Sergio Nesi,

Alessandro Botrè, Fabio Morlacchi, Alessio Polignano, Sergio Pogliani, Giambattista Ricchiuti,

Marco Romagnoli

Stampa: Prontografing - via S. Colombano, 9 - 20141 Milano

Progetto grafico e impaginazione: Marco Romagnoli

Nessuna parte della rivista può essere in alcun modo riprodotta senza autorizzazione scritta dell'Associazione Combattenti Decima Flottiglia Mas di Milano. Il contenuto di quest'opera, anche se curato con scrupolosa attenzione, non può comportare specifiche responsabilità per involontari errori e inesattezze. Nomi e marchi protetti sono citati senza indicare i relativi brevetti. Per tutte le foto (tranne dove citata): fonte Alfa Romeo Automobilismo Storico Centro Documentazione (Arese, Milano), ANAIM, Beretta, Marco Romagnoli, Sergio Pogliani, Giancarlo Panighini, famiglia Zambruno e Associazione Combattenti Decima Flottiglia Mas di Milano. Produzione originale: Associazione Combattenti Decima Flottiglia Mas di Milano.

Finito di stampare nel mese di Novembre 2010.



Fonte: famiglia Zambruno