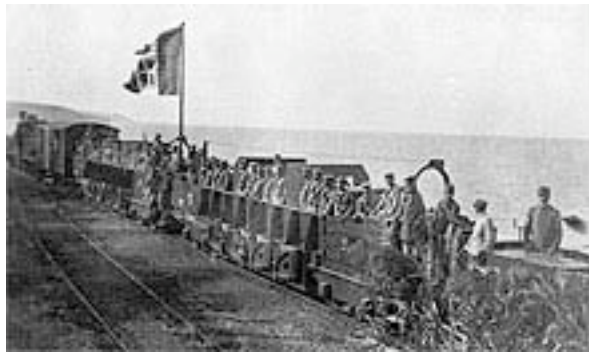




## Les trains blindés de la Régia Marina 1915 -1945



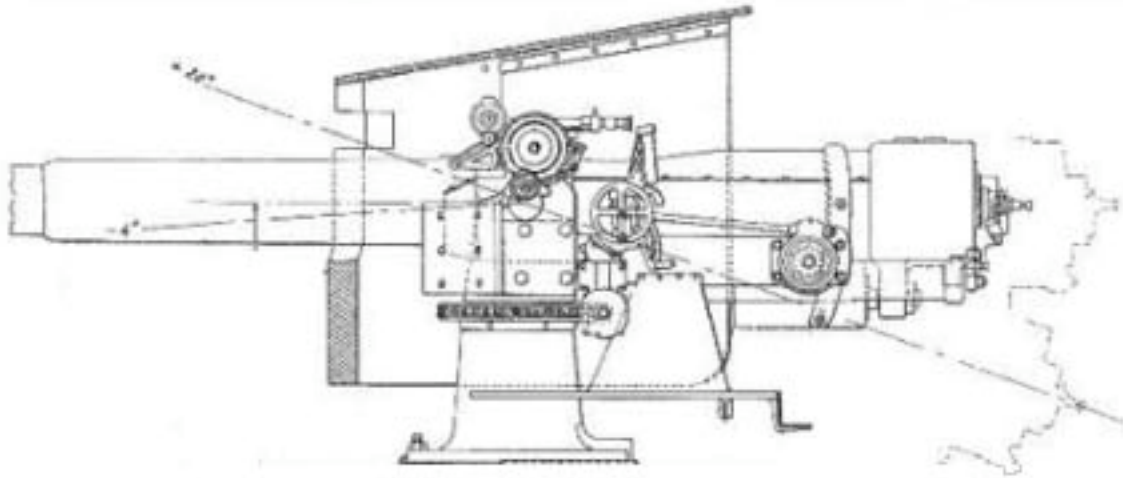
En 1915, pour faire face les incursions des bateaux de guerre autrichiennes long la côte adriatique, la Marine Italienne prépara les premiers trains armés. Les convois, équipés avec des canons de moyen et petit calibre, sont répartis en gares réputés stratégiques pour rejoindre rapidement la zone où on profilait le danger d'une attaque ennemi. Le projet relatif à la construction des trains armés fut rapidement étudié par la Marine Italienne de l'ensemble aux Chemins de fer de l'État et déjà à la fin de 1915 les premiers convois sont prêts à l'emploi: leur équipage, bien que opérant sur terre ferme, était constitué surtout de troupes de la Marine Militaire sous commandement du commandement navals. Les premiers trains armés, préparés dans les chantiers de Vallegrande de la Direction d'Artillerie et d'Armements du Royal Arsenal Maritime de la Spezia, utilisaient des chariots pianali FS type Poz (Po = chariot pianale modifié, z = à des chariots), renforcés et dotés de canons de petit calibre ; pour monter les canons navals de 152 mm, par contre, l'Arsenal Militaire de la Spezia construisit quelques chariots plat de type spécial. Ils seront réutilisés pendant toute la seconde guerre mondiale.





Après les actions couronnées de succès de la 1ère guerre , la Régia marina continua convaincue de l'efficacité de ce matériel, de développer les trains armés ayant pour mission la défense côtière, pendant l'entre de guerre les lignes ferroviaires de la péninsule étaient en état de permettre l'utilisations des trains armés en tant que système optimal pour la protection des principaux ports des incursions navales en associations avec les batteries fixes et les bâtiments légers destinés à interdire l'accès aux côtes.

À l'époque de la guerre d'Ethiopie(1935), ont construit de nouveaux wagons spéciaux armés de pièces de 120mm et de 152 mm en tourelles de types marines entre 2 abris blindés, l'un contenant la réserve de munition, l'autre les services et les logement des servants.



Canon de 152/40 ARMSTRONG 1891 sur affût normal individuel à berceau et à plate-forme, type "Amirauté".  
Complexe protégé couverte.

Pointage en hauteur de 20° à 28°. les Canons de ce type furent utilisés sur les trains armés, établis sur des plateformes modifiées.

Ces wagons au nombre de 4 constituaient l'armement offensif des trains armés qui dès l'alerte donnée se disposaient sur la voie de fonctionnement le long du littoral en position de tir pour intervenir contre les formations ennemies.

Des wagons dépôts de munitions (Santa Barbara), des voitures de services de directions de tir et des voitures avec mitrailleuses antiaérienne breda modèle 31 de 13,20mm complétaient la structure des train blindés.

Le déplacement des trains étaient assuré par des locomotive GR 735 FS ou 740 FS (1) toute deux développant 980cv et disposées aux deux extrémités du train de façon à permettre un mouvement immédiat dans les deux directions et en mesure d'imprimé aux convoi une vitesse maximale de 65 km/h.

Quand la guerre éclata les 12 trains existants (9 armés pour la défense côtière et les incursions navales armés de 4 pièces de 120/40 ou de 152/40 et 3 pour la défense antiaérienne armés de 4 ou 6 pièce de 76/40 ou de 102/35 chacun étaient prêt à l'emploi, sur le pied de guerre pour concourir à la défense de la côtes et des installations portuaires et pour contribuer à la défense anti-aérienne des places fortes maritimes en collaboration avec les commandements locaux DACAT (défense antiaérienne terrestre) et

sous leur dépendance .  
chacun d'eux était commandait par un lieutenant de vaisseau et l'équipage  
était composé de 2 officiers, 25 sous officiers mariniers et 101 marins  
environ.



train blindée n°2 en action sur la cote ligure

Les groupes sont composés ainsi

Groupe avec base logistique à La Spezia et commandement opérationnelle à  
gênes

TA 120/1/S a Vado ligure

TA 120/2/S a Albenga

TA 120/3/S a Albisola

TA 120/4/S a Cogoleto TA 152/5/S a Recco

TA 76/1/S a San pierdarena pour la défense antiaérienne

Groupe avec base logistique a tarente e commendement opérationnel à Palerme

TA 152/1/T a Termini Imerese

TA 152/2/T a Carini

TA 152/3/T a Crotona

TA 152/4/T a Porto Empedocle

TA 102/1/T a Siricusa, pour la défense antiaérienne

TA 76/1/T a Porto empedocle, pour la défense antiaérienne

Les principales actions des trains blindés pendant la seconde guerre mondiale se produisirent en Ligurie, dans le cadre des opérations du front alpin occidental.

Le 14 juin 1940 le train blindé 120/3/S d'Albisola, tira 93 obus de 120 mm contre une formation navale française constituée de 3 croiseurs et 4 contre torpilleurs qui avaient l'intention de bombarder aux premières lueurs de l'aube, les installations portuaires de Gênes Vado Ligure. La formation française fut également attaquée par le torpilleur "Catalini". La surprise étant évanouie et perturbée la formation ennemie se retira.



le croiseur Foch il pris part au bombardement du port de Gênes avec l'Algérie le Duplex et le Colbert



le Colbert



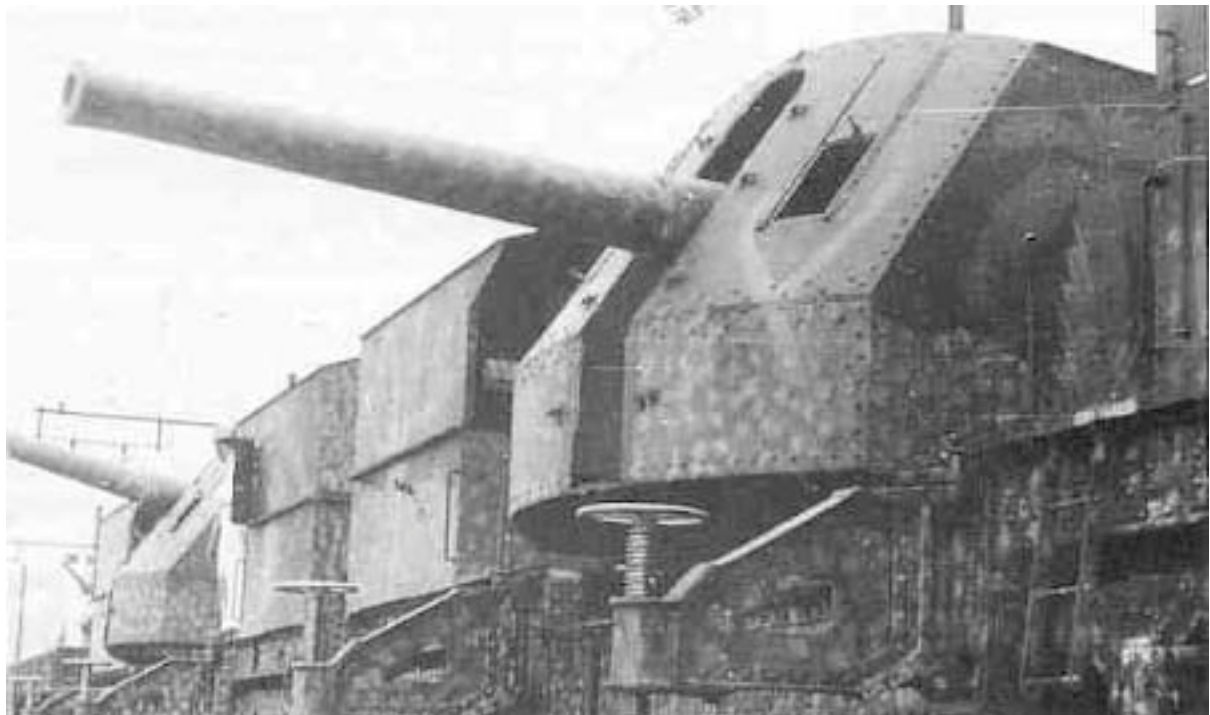
le croiseur Duplex



**le croiseur Algérie**

Le 22 juin, en appui de l'attaque terrestre engagée par les divisions d'infanterie "Cosseria" et Cremona" contre les fortifications française de Menton, l'intervention des trains blindés fut réclamée le 120/2/S d'Albinga intervint aussitôt, prenant position à Capo Mortola, après le tunnel Hambury, engageant le combat contre les formidables défenses fixes et mobiles de l'ennemi, celui-ci encadra bien vite le train à l'aide de tir ajustés le convoi tira sous le feu de l'ennemi 232 coups en l'espace d'1/2 heure jusqu'au moment où il fut atteint et dut se retirer sous le tunnel avec 3 pièces sur 4 atteinte et hors d'usage, en déplorant la perte de son commandant, le lieutenant de vaisseau Giovanni Ingrao (2), médaille d'or de la valeur militaire à titre posthume, qui tomba avec 5 de ses marins dans la tentative de détacher du train immobilisé et de mettre en sûreté dans le tunnel le wagon Santa Barbara. Le TA 120/2/S perdit au total en cours d'action 8 hommes et eut 14 blessés.

Le lendemain entrèrent en action le TA 120/1/S et le TA 152/5/S qui tirèrent respectivement 150 et 208 sans subir le moindre dommage du tir ennemi.



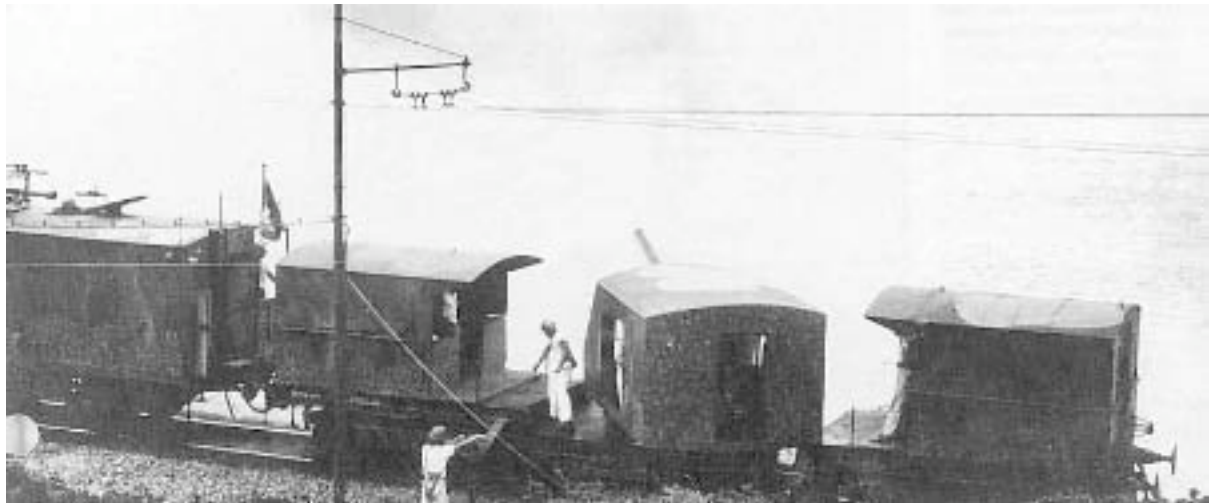
**vue rapproché d'un wagon avec pièce de 152mm avec bouclier de protection**

Une fois les hostilités terminées avec la France, le TA 120/1/S fut envoyé

en sicile et le TA 120/4/S en Calabre. En avril 1941 le TA 152/3/T fut envoyé à Porto san giorgio dans les Abruze et le TA152/5/ T à Fano les marches. En mai de cette même année , le TA 120/3/S fut transféré d'Albisola à Porto espedacle et le TA152/1/T de Termini imerese en sicile à Metaponte en basilicate.

En novembre de la même année, les deux pièces de 76/40 antiaérienne des TA152/1/T 2/T 3/T et 4/T furent remplacées par deux canons à tir rapide Isotta Faschini de 20 mm et avec les 8 pièces récupérées furent constituées deux nouveaux trains les TA762/T et TA 76/3/T armés chacun de 4 pièces de 76/40 et de 2 canons à tir rapide breda mod 35 de 20,65 qui furent basés respectivement à Licata (Agrigulto) et Mozana del vallo (trapani).

Pour tous ces trains furent construit des bases abris où ils pouvaient se tenir prêt à démarrer avec leurs locomotive sous pression selon les principes encore en vigueur suivis pendant la lère guerre mondiale. Parmi les préparatifs, ceux relatifs au camouflage et à la protection du train lorsqu'il n'était pas en action avaient beaucoup d'importance, vu qu'il n'était pas possible de tirer profit de l'abri offert par le tunnel.



**vue complete d'un train avec pièce, bouclier et wagon d'observation**

Vers 1942 , tous les convois furent camouflés à l'aide de peinture pour leur permettre de se confondre avec le paysage environnant de la zone d'opération, il s'agit cependant d'une coloration sans schéma directif et variable d'une zone à l'autre.

a l'époque la composition des TA armés de pièces de 152mm fut modifié avec l'insertion de voitures de services et de 2 wagons à font plats type p ( à 2 essieux) pour les canons à tir rapide de 20mm et d'un wagon de direction de tir.

le "Marimobile" de palerme fut transféré à Mésine à la disposition du commandement de cette base pour contribuer à la défense de la sicile, désormais menacée directement, tandis que les TA installés sur les côtes de la calabre furent mis à la disposition du commandement de la Tarente.

Au premier juillet 1943 les TA étaient positionnés ainsi

TA 152/1/T à Termini Imerese (Palermo)  
TA 152/2/T à Carini (Palermo)  
TA 102/2/T à Siracuse  
TA 76/1/T à Porto Empedocle (Agrigento)

TA 76/3/T à Mazara del Vallo (Trapani) TA 120/1/S à Siderno Calabre TA  
120/3/S à Porto Empedocle TA 120/4/S à Catania TA 152/3/T à Crotona  
(Catanzaro)

Commandement opérationnel à Gênes

TA152/5/S à Voltri (Genova) TA152/4/T à Albisola (Savona) TA120/2/S à Vado  
(Savona) TA 76/1/S à Sampierdarena Lors du débarquement allié en Sicile en  
juin 1943, les TA ne purent en aucune manière intervenir, à cause de la  
maîtrise totale du ciel par l'aviation ennemie et l'ordre fut donné de les  
faire sauter au moment de la retraite les 2 groupes furent dissous le 31/07  
et le 8/09/1943

Fiche pratique de l'artillerie utilisée sur les trains blindés

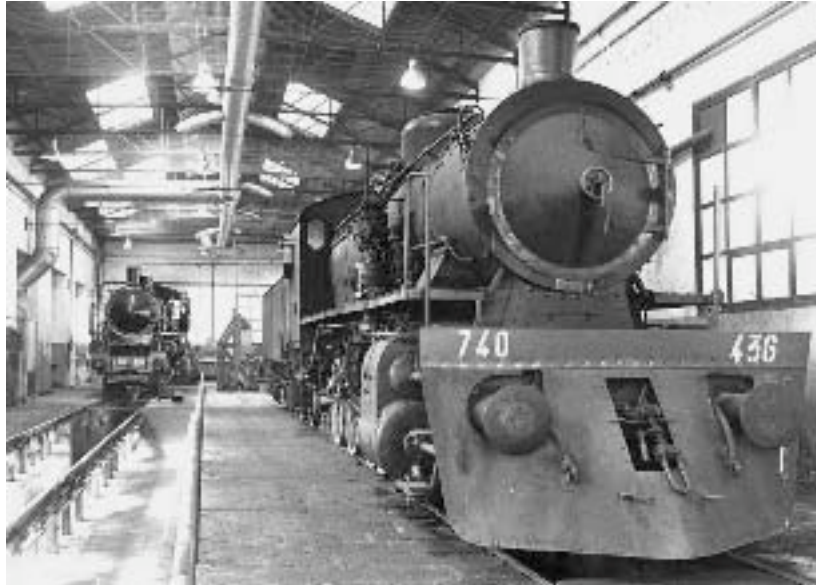
76/40 M 97/37 can. c.a. de pos. Armstrong 6,0 km 120/40 M 12  
can. de pos. Armstrong 12,9 km

152/40 M 91 et M 99 can. de pos. Armstrong 12,5 km

(1)



Gr. 735 Vitesse la plus grande : 65 km/h Puissance : 980 CV à 45 km/h  
Masse en service : 66.9 t Masse adhérente : 49 t Cylindres : 2  
extérieurs Distribution : Walschaerts Quantité : 393 Constructeurs  
: A.L.Co.



Gr. 740 fs Vitesse la plus grande : 65 km/h

Puissance : 980 CV a 45 km/h

Masse en service : 66.5 t

Masse adhérente : 50.4 t

Cylindres : 2 extérieurs

Distribution : Walschaerts

Quantité : 470

Constructeurs : Ansaldo/Breda-Mi/OM-Mi/N. Romeo/NavaliNaples/Henschel

(2)



Tenente di Vassallo Giovanni Ingrao

**médaille d'or de la valeur militaire à titre posthume**

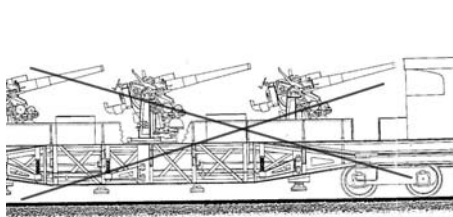
Il naquit à Palerme le 16 novembre 1895. Volontaire dans la marine en octobre 1915, en janvier 1918 atteignit le grade d'Enseigne. Il quitte la marine en 1919 avec le grade de Sous-lieutenant de Vaisseau, poursuivit les études interrompues pendant le conflit, en passant une licence en Études d'ingénieurs industrielles près de l'école Polytechnique de Milan.

En 1930 il atteignit le grade de Lieutenant de Vaisseau dans la réserve et en septembre 1935, pour des exceptionnelles exigences, il fut rappelé en service et destiné dans la de base de Lero, qui le libéra en novembre 1937. Nouvellement rappelé en service en août de 1939 et destiné à la de base de la Spezia, il prend le commandement d'un train armé avec lequel, le matin

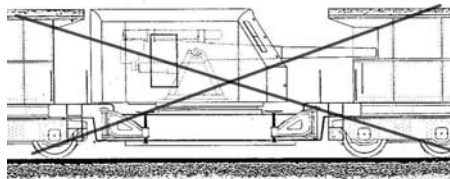
du 22 juin 1940, appuyant les troupes italiennes opérant sur le front français, en dirigeant le feu des armes de bord sur les emplacements défensifs français de la frontière. Encadrés par les coups de l'artillerie française qui frappèrent le dépôt de munitions du train, il périt dans l'explosion qui suivit. Il était bien connu dans les milieux scientifiques, même internationaux, comme Directeur de l'Observatoire de Géophysique de Pavie et comme enseignant dans l'Institut de Géophysique de la même ville.

Au commandant d'un train armé utilisé à découvert durant toute la journée du 22 juin 1940, sous un feu intense et prolongé, il faisait brillamment la preuve de sa compétence d'une hardiesse sereine et obtenait par un tir insistant et précis des résultats remarquable contre les formidables emplacements fixes de l'ennemi. Pour appuyer de façon efficace l'avancé de nos troupes, il ramenait dans l'après midi avec une froide détermination en un lieu exposé son train ,immédiatement repéré par l'ennemi et frappé par un tir destructeur et précis. Après avoir tenté en vain d'abriter sous un tunnel le train sérieusement atteint, il entraînait ,vouant à un sacrifice certain son existence, un groupe de courageux pour détacher, sous un très violent bombardement, le wagon de munition afin d'éviter la mort de ses hommes et la destruction du matériel et de la ligne.

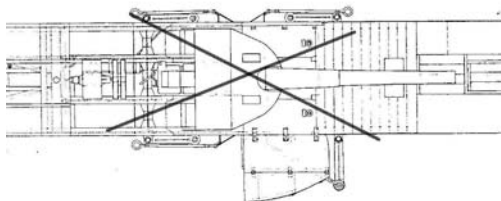
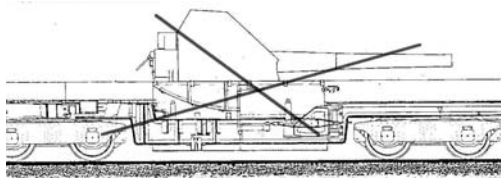
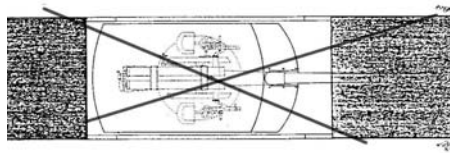
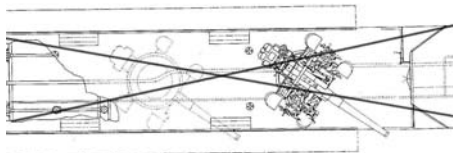
A cause de cette entreprise généreuse et couronnée de succès, il sacrifia sa vie pour la patrie faisant de lui un exemple éclatant et généreux de sublimes vertus militaires.



Carro PRZ cannoni Ansaldo-Schneider S1914 da 102/35



Carro tipo Poz cannone Armstrong mod 1918 da 120/45



Carro tipo Poz cannone Armstrong mod. 1891 da 152/40