

In questo numero, nel quadro di un generale ricordo di tutte le grandi unità corazzate e reparti carri, onoriamo il passato ed il presente della «CENTAURO». Divisione corazzata di guerra, ricostituita come brigata nel 1951, nuovamente Divisione e poi oggi Brigata.

A parte viene pubblicata la cronaca delle vicende della Centauro compilata con obiettività ed impegno a cura del Ten. Pio Valente che esprime legittimamente il diritto dei «titolari» della «Storia» di raccontare glorie ed avvenimenti.

Personalmente cercherò di trarre della gloriosa storia della grande unità momenti e documenti, degni di particolare ricordo.

Occorre puntualizzare che la Centauro, prima nata nell'anno 1936, ultima grande unità disciolta sul campo nell'aprile 1943, con le sorelle Ariete e Littorio, ha dato vita al patrimonio di gloria ed alle tradizioni dei corazzati. Le nostre 3 divisioni corazzate inizialmente impiegate sul fronte diverso si riunirono infine con interventi e partecipazioni successive nel tempo e nei luoghi sul teatro di guerra nell'Africa del nord. Tutte furono protagoniste generose di operazioni ed azioni determinanti sul piano tattico e strategico. Tutte si annullarono nella estrema battaglia di El Alamein e nella disperata difesa nella Tunisia lasciandoci la memoria di uomini, vicende, sacrifici, che tennero alti l'onore e la bandiera d'Italia.

La Centauro, per la sua parte, combatté due guerre. La definizione è impropria ma certo efficace. Essa indica nella sostanziale differenza degli ambienti, del clima, delle condizioni generali d'impiego, nella specie e quantità delle forze, nel raggio e nel ritmo delle azioni singole, due tipi di guerra combattuta. Infatti:

— nel settore balcanico, la Centauro operò con reparti quantitativamente leggeri, in particolare: Battaglione bersaglieri motociclisti e autocarrati; 3 battaglioni carri L 3; un battaglione carri M 113; pochi gruppi di artiglieria autotrainati da 75/27;

— nel Nord Africa la grande unità si presentò, sia pure in successione di tempi, in relazione alle difficoltà dei trasporti via mare, con mezzi, potenziale e capacità operative notevolmente superiori, bersaglieri, motoci-

clisti e autocarrati rinforzati da unità contraerei e controcarri, carristi dotati di carri M 14/41, artiglierie tradizionali rinforzate da gruppi semoventi e autotrainati da 90/53 e 75/18.

Due teatri, dunque, dissimili in tutto, che generarono sacrifici, perdite riportate ai luoghi, all'avversario, ai rapporti di forza. In sintesi:

— nelle operazioni sul fronte balcanico la Centauro affrontò un avversario duro e tenace con grande spirito di sacrificio e continuità di sforzi in un quadro sufficientemente delineato ed in rapporto di spazio-tempo, che limitavano in certa misura: l'imprevisto;

— la battaglia fra la Sirtica e la Tunisia e la resistenza in quest'ultima, scacchiera, furono condotte su spazi ampi, in un quadro generale di incertezza, contro un nemico enormemente superiore che premeva implacabilmente da Oriente e da Occidente. Comandanti di reparto e truppe, evidenziarono straordinarie qualità militari e, spesso «senza speranza», si opposero al nemico neutralizzandolo ed arrestandolo.

Ritengo che il ricordo di questi tempi di guerra, meglio di ogni ricostruzione, sia pur obiettiva ed efficace, scaturisca vibrante da quanto rimane nei documenti firmati dai comandanti superiori, alle cui dipendenze: la Centauro operò.

1 - Operazioni sul fronte balcanico

Dal 25 al 30 gennaio 1941, il 31° Reggimento carristi con i battaglioni I e II e con un battaglione carri «M» partecipa, comportandosi valorosamente, all'attacco sferrato dal XXV Corpo d'Armata, in Val Vojussa, contro le posizioni di Klisura. Reparti carri raggiungono arditamente lo stesso abitato, ma poi sono costretti a ritornare sulle posizioni di partenza con notevoli perdite.

Il 4 febbraio, ristabilita finalmente la situazione nei settori «Modena» in zona Kurvalesch e «Ferrara» in zona Bence, la «Centauro» si trasferisce a Dukasi per riordinarsi, passando alle dirette dipendenze del Comando 11° Armata. In tale circostanza, il Comandante del XXV C.A. indirizza alle unità della Divisione il seguente ordine del giorno:

COMANDO XXV CORPO D'ARMATA Stato maggiore ORDINE DEL GIORNO

Dopo cento giorni di dura lotta nei quali non è mai venuta meno la fede della «VITTORIA», la Divisione «Centauro» lascia questo XXV Corpo d'Armata.

**BERSAGLIERI! CARRISTI!
ARTIGLIERI! GENIERI
della «CENTAURO»!**

se a Borgo Tellini — sul Fitoki' — sul Kalamas — ed a Kalibaki avete fatto vedere il vostro slancio ed il vostro spirito offensivo nella lotta vittoriosa per la liberazione della Ciamuria — a Kani Delvinaki, a Kakavia, nella piana di Giorguzzati ed a Dervinasci, avete messo in chiara evidenza la forza della vostra volontà nonché la ferrea e ferma tenacia nell'ostacolare ed arrestare il cammino di un avversario imbalanzito da un temporaneo successo.

Queste giornate e queste tappe compiute siano da tutti voi ricordate con giusta fierezza.

I vostri meriti, il vostro lavoro ed il vostro eroismo sono stati da tutti pienamente riconosciuti.

Raccogliendovi per riordinarvi ed apprestarvi a nuovi cimenti, vi accorgete che non pochi saranno i compagni che mancheranno dalle vostre file. Essi, sono però tutti fra voi — PRESENTI — ed alla loro memoria ed al loro sacrificio va il pensiero riconoscente e devoto di tutti i gregari del XXV Corpo d'Armata.

**BERSAGLIERI — CARRISTI
ARTIGLIERI e GENIERI
della «CENTAURO»!**

il vostro Comandante vi saluta con animo grato e riconoscente, e con l'augurio di presto rivedervi per raggiungere con voi la meta definitiva: la VITTORIA!

**F.to GENERALE COMANDANTE
Carlo ROSSI**

4 febbraio 1941

Il Comandante del Corpo d'Armata, in una sua lettera, così esprime l'ammirazione per l'eroico comportamento dei corazzati della «Centauro»:

«Gli arditi del 31° fanteria carrista

e l'aliquota di carristi che hanno raggiunto e oltrepassato la q. 731, sono degni del nome di «SOLDATI». Essi hanno ben meritato dalla Patria. L'azione di sorpresa è riuscita brillantemente. Se la q. 731 non è rimasta in nostro possesso le cause non sono certo da attribuirsi a chi con tanto slancio l'aveva conquistata.

Non si disanimino i bravi fanti carristi: purtroppo, la guerra s'impara facendola. Ciò che oggi non è riuscito, riuscirà domani, mettendo in opera altri mezzi ancora.

SFONDARE= SPUNTARLA, è necessario come il pane, a meno che non si vogliano perpetuare i dolorosi sacrifici all'infinito.

I premi stabiliti e solennemente promessi saranno integralmente mantenuti.

L'eroismo, di fronte alla fortuna o sfortuna, non muta di tempra.

F.to Gen. CAMBARA

dal Comando VIII Corpo d'Armata, 19 marzo 1941.

2 - Operazioni sul fronte libico e tunisino

Nel dicembre 1942, all'inizio del ciclo operativo sul fronte libico, la

«Centauro» dispone soltanto delle seguenti forze:

- Comando Divisione (Tripoli);
- 5° Reggimento bersaglieri, su:
 - un battaglione autoportato (Tripoli);
 - un battaglione antiaereo e controcarri (Tripoli);
 - una compagnia di formazione (Gabés);
- 31° Reggimento carristi, su:
 - un battaglione carri M 14/41 (El Agheila);
 - un battaglione carri M 14/41 (Gabés);
- 131° Reggimento artiglieria corazzata, su:
 - un gruppo misto da 90/53 e 20 mm., (El Agheila).

In tale circostanza si distinguono in modo particolare, il 14 dicembre, i due battaglioni carri (XIII e XIV) del 31° reggimento carristi, ai quali pervengono i riconoscimenti del comandante Supremo in Africa Settentrionale e del Generale Rommel, attraverso i seguenti messaggi:

Esprimete al generale Cantaluppi et valorose sue truppe vivissimo compiacimento per tenace et valorosa azione condotta pomeriggio 14 dicembre — BRAVI — Maresciallo BASTICO.

Esprimo a voi et alle vostre truppe

il mio completo riconoscimento per l'esemplare et valoroso combattimento sostenuto contro il nemico.

Il Comandante della 1ª Armata italiana in Tunisia, così ricorda gli avvenimenti di quei giorni:

Fu grande ventura che nel settore di El Guettar - Halfaja la Divisione «Centauro», inchiodata sulle sue posizioni, tenesse duro con una tenacia veramente eccezionale, nonostante le gravi perdite, gli attacchi di ingenti mezzi corazzati, i massicci bombardamenti e mitragliamenti aerei, così che gli americani non riuscirono a progredire di un solo passo.

... e a sventolare il vasto disegno strategico di Alexander molto contribuì la valorosa Divisione «Centauro» che, comandata da un magnifico soldato di grandissimo cuore — il Generale Conte Carlo Calvi di Bergolo — con mezzi limitati di fronte alla strapotenza nemica, ha fatto muro sui caposaldi di El Guettar, accettando l'impari lotta in dodici giornate cruente, che valgono da sole tutta un'epopea.

Lo stesso Maresciallo Messe, nell'ordine del giorno diramato alle unità dipendenti dal Comando 1ª Armata in occasione dello scioglimento della «Centauro», dice:



BARAGGIA DI CANDELO MASAZZA - 1955. Il comandante della Divisione corazzata, Gen. DONATI, passa in rassegna la "Centauro".

COMANDO 1ª ARMATA

P.M. 11, 18 aprile 1943

ORDINE DEL GIORNO

La Divisione «Centauro» chiude oggi un ciclo di vita denso di avvenimenti, di fasti e di gloria.

Il Comando della Divisione rimpatria per ricostituirsi; le unità che ne facevano parte si sciolgono per trasferire i loro effettivi, ormai notevolmente ridotti, in altri enti dell'Armata.

A questa ferrea Divisione che, in più mesi di durissima lotta, ha saputo tener testa ad un nemico molto superiore di numero e di mezzi, e che anche stremata di forze ha sbarrato inesorabilmente il passo all'avversario rimanendo indomita fino all'ultimo sulle posizioni assegnatele, va la commossa ammirazione di tutta la 1ª Armata.

Al suo insigne Comandante, Generale Calvi, che ha saputo trasfondere nelle truppe sì alto senso di combattività, di ardimento e fermezza, che ha fornito tante prove di fede, di valore personale e di perizia di Comandante, porgo il mio sentito ringraziamento ed il mio fervidissimo plauso.

La Divisione «Centauro» lascia all'Armata una larga messe di esempi luminosi ed un ricco patrimonio di gloria: essa ha bene meritato dalla Patria.

IL GENERALE D'ARMATA COMANDANTE Giovanni MESSE

Nel 1951 la Centauro fu ricostituita. Rapidamente, con straordinario impegno, uomini di qualità, di ogni grado e categoria, le restituirono l'identità e lo spirito della sua stagione di guerra. Il magnifico 3º Bersaglieri, con il suo patrimonio di gloria, il 31º Carristi con la ritrovata esperienza e professionalità, il 131º Artiglieria corazzata con l'antica e giovane tecnica operativa, i cavalieri di Lodi, fecero nascere con mezzi corazzati ormai obsoleti: Halftruch, carri Sherman, semoventi M7, autoblindo Greshound, una Brigata Corazzata efficiente e dinamica.

Appena un anno dopo, un trasferimento per ferrovia, da manuale la

portò a Roma. I suoi Reparti sfilavano fragorosi e compatti per la via dei Fori Imperiali in blocchi di battaglia e gruppo, in formazioni impeccabili, toccando il cuore degli Italiani di allora che sentirono passare su quella gioventù fresca e convinta, la resurrezione della Patria.

Da Roma su tre colonne la Centauro si trasferì, per via ordinaria, nella zona di Tarquinia. Per circa due mesi in un ambiente intatto, libero da vincoli, su ampi spazi, venne effettuato un interessante e spericolato ciclo di esercitazioni, in bianco ed a fuoco, di grande inusitato respiro. Ne furono protagonisti gruppi e raggruppamenti tattici che infine si misurarono in gruppi di forze contrapposte.

Nel 1955 la Centauro lasciò la sede di Verona e si trasferì in Piemonte e Lombardia, nella zona compresa fra la sinistra Ticino ed il Sesia. Problemi di accasamento e sistemazione, creazione ed attivazione, di strutture logistiche, scelta ed impianto di aree addestrative, furono realizzate e rese operanti con razionale e rapidissima attuazione. Stringendo i tempi, in silenzio e con dignità, furono superate le numerose incertezze relative al trasferimento ed alla sistemazione di tante famiglie. Nulla si fermò, neanche per un giorno, e la vita della Centauro continuò, mentre il suo cuore continuava a battere, e le sue parti in gradualità e successione di tempi, si spostavano dal Veronese alla pianura Lomarda Piemontese.

Mi sono volutamente soffermato su queste vicende addestrative e logistiche poiché esse esprimono una innegabile manifestazione di volontà realizzatrice. L'essenza intima di ritrovare l'identità e la dignità di un passato che l'amara conclusione del conflitto non poteva cancellare o svalutare. L'oro e l'argento rimangono nobili in ogni ventura e la Centauro di oro e di argento ne aveva raccolto a profusione. Continuò a scorrere la vita macinando nel tempo mesi ed anni l'ambiente nuovo lentamente cominciò ad accogliere la famiglia Centauro. Parroci ed albergatori, fornitori e gestori di ritrovi, ragazze nubi e non, mondine e soldati, nel tempo vissero cordialmente insieme nelle terre fra Sesia e Ticino e continuò la storia che ancora oggi inevitabilmente mi sono riferito ad un tempo quasi remoto che fu il mio. Presso la Centauro ebbi la fortuna di passare circa otto anni come capo sezione e capo ufficio operazioni, come Capo di Sta-

to Maggiore ed infine come Comandante. Anni indimenticabili in un periodo centrale e formativo della mia vita alle dipendenze di Generali di altissima professionalità che mi furono maestri, che mi vollero bene, che sempre ricordo con filiale commozione: i Comandanti, Generali BOCCIA, DONATI, VALENTE, DE MARTINO, Vice Comandanti PICOZZI, CENTOFANTI, BIZZARRI. Ed ancora il mio Capo di S.M. CACCIO fraterno ed indimenticabile amico e maestro. Con essi ritorna impetuoso alla mia memoria una folla di collaboratori ed amici di ogni grado con cui fu bello lavorare come in una favola felice, credendo sempre che niente ci fosse di meglio al mondo del simbolo del Centauro arciere, e che chiunque dovesse mettersi sull'attenti quando si faceva il nome del 3º Bersaglieri, del 31º Carri, del 131º Artiglieria Corazzata, del Gruppo Squadroni Cavalleggeri di Lodi. È bello, credetemi, corazzati della Centauro di oggi, solida ed entusiasmante come quella di un tempo, essere certi di aver posseduto una piena ed appagante stagione di felicità.

Lasciai la Centauro per sempre in un grigio mese di gennaio. Essa rimase, immutabile nel mio ricordo come la vidi schierata qualche giorno prima della mia partenza. Fu in occasione della presentazione al nuovo Comandante del III Corpo d'Armata SALINARI. Era un mattino di nebbia e la Divisione era schierata al completo, nella piana di Bellinzago con i carri al centro, i Bersaglieri, l'Artiglieria, la Cavalleria ed i servizi alle ali. La nebbia saliva e copriva lo schieramento. Venne un'idea felice: all'ordine di "attenti" per la resa degli onori, si accesero simultaneamente i fari di tutti i mezzi e la divisione prepotentemente si materializzò nella sua imponenza. Seguì invisibile l'ammassamento ed infine Battaglioni, Gruppi e Squadroni sfilarono fragorosi e compatti fra lampi di luce apparendo e poi scomparendo nella nebbia.

Così se ne andò in quel lontano gennaio la Centauro. Oggi, nel rivivere brevemente quegli anni e quell'ultimo giorno posso dire grazie alla Centauro per quanto mi offrì. Ai Corazzati della Brigata di oggi auguro gli stessi ricordi e la stessa commozione.

Gen. Enzo Del Pozzo
18º Comandante della Centauro

LA RINASCITA DELLA CENTAURO

Il Gen. CACCIÒ, Bersagliere e Corazzato fu concretamente il Padre fondatore della Centauro, Capo di Stato maggiore dall'aprile '51 a dicembre '54, con elevata professionalità di Ufficiale di Stato Maggiore ed esperienza di guerra e di soldato, tenne a battesimo la Centauro. Da Comandante del 3° Bersaglieri e della 2ª Brigata meccanizzata ne fu il rifinitore aderendo affettuosamente al mio invito ha scritto queste vive pagine sulla gioventù della rinata "Centauro".

Gen. Enzo Del Pozzo

Caro Del Pozzo, mi hai invitato a tracciare per "Il Carrista di Italia" qualche ricordo relativo ai primi momenti della ricostituita brigata eppoi Divisione corazzata Centauro all'inizio degli anni cinquanta. Te ne sono grato perché mi hai spinto a rivivere sul filo della memoria momenti indimenticabili della nostra seconda collaborazione sviluppata nell'arco di tempo di oltre tre anni di attività. C'eravamo lasciati a Pordenone nel 1950 ove tu comandante di un battaglione carri, io di uno di bersaglieri, avevamo maturato, con la guida del binomio Liuzzi-Boschetti, le migliori esperienze addestrative e di impiego della appena allora rinata Ariete. A poco più di un anno di distanza ci ritrovammo nella città di Cangrande "... questi che al cielo di Verona/ spiega l'elmo dal dosso come un'ala/ in tutt'arme è Cangrande della Scala/ cui Dante cinse l'eterna corona...".

Ma come risorse, dopo gli eventi tragici e gloriosi vissuti nel corso della guerra in Albania e in Africa Settentrionale, come mosse i primi passi la nostra Centauro?

E presto detto. Con una disposizione dello Stato maggiore dell'Esercito che, in termini succinti e vagamente ottimistici, si esprimeva più o meno così: in data 1° aprile 1951 è costituita la Brigata corazzata Centauro. Ordine analogo a quello dell'Ariete. Reparti assegnati: 3° Reggimento Bersaglieri, un battaglione carri in avanzato approntamento a Casarza della Delizia, due gruppi semoventi da 105/22 in corso di approntamento a Bracciano. I rimanenti reparti a completamento di organico saranno costituiti al più presto. Sede del Comando dei reparti (meno il 3° Bersaglieri che resta a Milano) Verona. Comandante il Generale di Brigata Attilio Bruno. Personale e mezzi saranno forniti a cura delle rispettive Direzioni generali.

Il Generale Bruno, giovanile nel fisico, di aperta intelligenza e solida preparazione professionale era il mio superiore diretto da quando avevo lasciato l'Ariete e mi propose quale Aiutante di Campo (così si chiamava allora il Capo di Stato Maggiore) della Brigata. Insieme ci recammo a Verona per un primo apprezzamento della situazione.

La città era tutta protesa a sanare i tanti danni della guerra. I veronesi, tuttavia, avevano ripreso a bighellonare sul Liston di Piazza Bra e nei molti locali dei portici circostanti e andavano riacquistando quella vivacità svagata che, per merito dell'aria montebaldina, li qualificava "tuti mati". Le numerose caserme, sia quelle di origine austriaca, sia quelle del lungo periodo di comando del Generale Pianelli, sia quelle più moderne cosiddette funzionali erano pressoché inagibili.

Il locale Comando di Zona, suo malgrado, ci ospitò mettendo a disposizione due stanze, alcuni tavoli di casermaggio e sgabelli.

Dal Distretto e dai pochi enti militari esistenti recuperammo di imperio due Ufficiali carristi (Padovano e Zucchet), uno dei bersaglieri (Nardella), uno di cavalleria (Caputo), alcuni Sottufficiali e militari di truppa ed iniziammo così la nostra attività. Il Comando Genio del IV Comiliter, allora a Bolzano, diede subito inizio con insperata alacrità e competenza ai progetti per la ristrutturazione e/o costruzione ex novo delle Caserme: Passalacqua e Ederle (31° Carri), Mastino della Scala (131° Artiglieria) aerea del Forte Procolo (reparti minori), Capannoni di Forte San Giorgio in Mantova (supporti logistici) in stretta aderenza con gli organici.

L'acquisizione rapida del finanziamento (molto oneroso) e quindi l'inizio dei lavori furono merito precipuo del Generale Bruno, che aveva perfet-

ta conoscenza degli Organi Centrali e godeva della considerazione e dell'apprezzamento del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Cappa, e del Segretario Generale, Pizzorno.

A metà luglio, con i reparti già costituiti (3° Bersaglieri, 1/31° carri del Maggiore Mari e nuclei comando di due gruppi di artiglieria) ci alternammo all'Ariete nei terreni di addestramento del Cellina-Meduna per effettuare le esercitazioni di campagna previste dai programmi allora in vigore.

Fu una prima occasione utile a creare quella atmosfera di conoscenza e di coesione spirituale e tecnica necessarie alla graduale formazione della Brigata. Il Generale Valentino Babini che ci onorò di una visita ispettiva espresse un giudizio di favorevole apprezzamento.

Nell'ottobre successivo il Comando della Brigata, ormai in possesso della sua sede, una vecchia caserma del genio in via del Pioniere, rabberciata ma sufficiente alle necessità, conseguì il suo completamento. I Maggiori Del Pozzo e Mazzi, che effettuavano l'anno applicativo della Scuola di Guerra, furono i Capi entusiasti e fattivi delle due sezioni più importanti del Comando.

I Colonnelli Gaspari per il 31° carri e Campanella per il 131° artiglieria si impegnarono a fondo per far sorgere dal nulla due Reggimenti che, superando notevoli difficoltà di varia natura, acquistarono gradualmente una buona efficienza.

Analogamente avvenne per i reparti minori della Brigata mercé l'opera dei loro bravi comandanti: De Marco, Seta, Bussi, Milazzo ed Altri.

Le caserme erano cantieri rumorosi e polverosi ma gli scaglioni di truppa affluivano regolarmente e inesorabilmente così come i materiali. Per fortuna a quell'epoca i Capi responsabili potevano assumere, con certa qual leggerezza, iniziative che sarebbero impensabili al giorno d'oggi.

Ricordo, ad esempio, che il secondo battaglione del 31° fu sistemato, con i suoi carri M.47 da poco acquisiti dal nostro Esercito, nelle casematte austriache del Forte Procolo ristrutturate alla meglio con ponteggi in legno e in quella precaria situazione, nel fango e con torme di topi grossi come gatti, rimase fino alla primavera successiva.

Lo squadrone di cavalleria si dovette accontentare di una chiesa semidi-



Reparti in armi schierati in poligono.

roccata adiacente alla Caserma Ederle. Al centro c'era una profonda voragine ma per fortuna i bravi cavalleggeri non ascoltarono il richiamo del loro motto dannunziano "Lodi s'immola".

Ad appena un anno di distanza da quel primo aprile indicato come data di avvenuta costituzione, la Centauro era al completo di organici e mezzi ed in possesso altresì di un buon livello addestrativo. In Verona ricevemmo la visita ispettiva del generale Montgomery, il nostro nemico di El Alamein, allora Capo militare della N.A.T.O. alla quale era stata assegnata la nuova Brigata. In Roma, ove affluimmo per la Rivista militare del 2 giugno, al completo di uomini e mezzi e con un piano di trasporti ferroviari perfettamente attuato, tutti poterono constatare l'efficiente aspetto formale e sostanziale della rinata Centauro. Questa realtà fu confermata subito dopo nel corso delle esercitazioni di campagna svolte a breve distanza da Roma per sfruttare appieno il rilevante onere dei trasporti ferroviari necessario per il

rientro alle sedi stanziali. Con il taglio delle messi erano infatti utilizzabili gli ampi terreni della Tuscia, allora pressoché privi di infrastrutture e coltivati a cereali. Effettuate con oculata rapidità le opportuni ricognizioni, i reparti della Centauro raggiunsero per via ordinaria l'area compresa tra Montalto di Castro, Canino, Tarquinia e Tuscania ove effettuarono tutto il loro ciclo addestrativo. La Piana del Diavolo con il suo parapalle del Montemaggiore che ricordava le gesta del mitico brigante Tiburzi, era un poligono che consentiva esercitazioni a fuoco di un completo Raggruppamento corazzato: due battaglioni carri e bersaglieri, uno o due gruppi di artiglieria e reparti minori.

L'area interessata veniva sgombrata all'alba dai butteri che, in uno scenario da Far West, raccoglievano i bovini dalle lunate corna pascolanti allo stato brado. Questo appassionato periodo di attività si concluse ai primi di agosto con una esercitazione continuativa alla quale partecipò l'intera Brigata. In

bianco e parzialmente a fuoco, in profondità tra l'Albegna e il Marta. Le villette dei politici e degli intellettuali di Capalbio e delle Pesce romana e fiorentina non avevano ancora violato l'aspetto primordiale di quei luoghi.

Caro Del Pozzo, gli inizi della Centauro ci sono rimasti nella mente e nel cuore, così come gli sviluppi successivi.

Molto ci sarebbe ancora da dire ma ritengo opportuno fermarmi qui. Eravamo allora giovani Ufficiali Superiori, giustamente ambiziosi, di mentalità aperta, pronti ad assumere, con molta sicumera, responsabilità più grandi di noi e credevamo fermamente nella validità delle truppe corazzate, strumento il più efficace nella moderna lotta terrestre.

Eravamo entusiasti e credenti che vagheggiavamo la costituzione di un'"Arma corazzata".

Le cose che potevano essere e che non sono state.

Camillo Cacciò

CENNI STORICI DELLA "CENTAURO"

Il 20 aprile 1939 viene costituita in Siena la Divisione Corazzata "Centauro". L'ordinamento della Grande Unità comprende: 5° Reggimento Bersaglieri, 31° Reggimento Fanteria Carrista, 131° Reggimento Artiglieria, 131° Compagnia mista Genio, 131° Autoparto misto, 131° Sezione di Sanità, 131° Sezione Sussistenza, 79ª e 80ª Sezione Carabinieri.

La Divisione, dall'ottobre del 1940 al giugno del 1941 partecipa alle operazioni della Campagna Balcanica sul fronte Greco-Albanese e su quello Jugoslavo: si compie così la prima epopea della Centauro, soprattutto ad opera del 31° Reggimento "Carrista".

Nel giugno del 1941 la Divisione "CENTAURO" viene rimpatriata per riordinarsi in Friuli fino all'8 agosto del 1942; quindi la Divisione si trasferisce in Piemonte nella zona di Bra-Alba-Racconigi-Cherasco, dove dopo un ulteriore aumento di organici, la "CENTAURO" inizia la fase di approntamento per l'impiego successivo.

La Grande Unità inizia il trasferimento dei reparti in Africa Settentrionale nella seconda metà di novembre del 1942; è costituita da: Comando Divisione, Comando Brigata Corazzata, 5° Rgt. Bersaglieri, 31° Rgt. Carristi, 131° Rgt. Artiglieria Corazzata, un btg. Controcarristi Divisionale, un btg. misto Genio e Unità Servizi.

Partecipa alle operazioni sui fronti libico e tunisino e, dopo aver subito ingenti perdite in battaglia e nella manovra di ritirata viene sciolta il 14 aprile 1943 e fatta rimpatriare.

L'8 settembre 1943 la Grande Unità è in fase di ricostituzione nella zona di Roma e riesce a contribuire con alcuni reparti alla difesa della capitale.

Dopo il secondo conflitto mondiale la Divisione Corazzata "CENTAURO" risorge in Verona il 1° novembre 1952, con la seguente struttura organica: Comando Divisione, 3° Rgt. Bersaglieri, 31° Rgt. Carri, 131° Rgt. Artiglieria Corazzata, Squadrone Cavalleria Blindata "Cavalleggeri di Lodi", Compagnia Genio Pionieri, Compagnia Trasmissioni ed unità Servizi. Nell'autunno 1955, la Grande Unità viene trasferita in Piemonte.

Negli anni che seguono, tra il 1954 ed il 1963, altre modifiche vengono apportate all'ordinamento della Divisione. Nell'ottobre del 1975 con la ristrutturazione della Forza Armata il 31° Reggimento Carri "CENTAURO" dà vita al-



VERONA — Schieramento dei carri della risorta divisione corazzata "CENTAURO" 1° novembre 1952.

la 31ª Brigata Corazzata "CURTATONE" sempre inquadrata nella Divisione Corazzata "CENTAURO" insieme alla Brigata "GOITO" (base 3° Rgt. Bersaglieri) e Brigata "LEGNANO".

Dal 1° novembre 1986, con la soppressione delle Divisioni, a seguito di una nuova ristrutturazione della Forza Armata, la 31ª Brigata Corazzata "CURTATONE" assume la denominazione di 31ª Brigata Corazzata "CENTAURO", trasferendo il proprio Comando Brigata a Novara presso la Caserma "G. CAVALLI", ad occupare la sede del disciolto Comando Divisione.

Oggi la "CENTAURO" include: 31° Reggimento Carri (su 5 compagnie carri), 131° Reggimento Artiglieria cam. smv. "CENTAURO", 11° battaglione di Fanteria "CASALE" (B.A.R.), 28° Battaglione Bersaglieri "OSLAVIA", Battaglione Logistico "CENTAURO", Reparto Sanità "CENTAURO" oltre al Reparto Comando e Supporti Tattici "CENTAURO", che ha assorbito di recente la Compagnia Genio Guastatori.

Le sedi dei reparti richiamano quelle della vecchia CENTAURO, con il ful-

cro spirituale ed operativo nella Caserma "Valentino BABINI" in Bellinzago Novarese.

I reparti della "Centauro", oltre a svolgere i normali programmi operativi e addestrativi presso le aree di Candelo - Massazza, nel biellese, ed a Capo Teulada, in Sardegna, hanno svolto nell'estate del 1992 attività di supporto e sostegno in favore del dipendente Reparto Sanità in occasione dell'Operazione "Forza Paris" sempre in Sardegna.

Il Centro Sanitario, uno dei più moderni Ospedali da Campo d'Europa, durante l'Esercitazione è stato schierato nel comune di Orotelli in provincia di Nuoro.

Dalla fine del 1992 lo stesso complesso sanitario è dislocato a Johar, in Somalia, con il contingente italiano per la "nota" missione di pace per conto dell'ONU. Nel primo semestre del 1993 una compagnia del dipendente 28° Battaglione Bersaglieri "Oslavia" è stata affiancata al Reparto Sanità con compiti di vigilanza e sicurezza.

Pio Valente



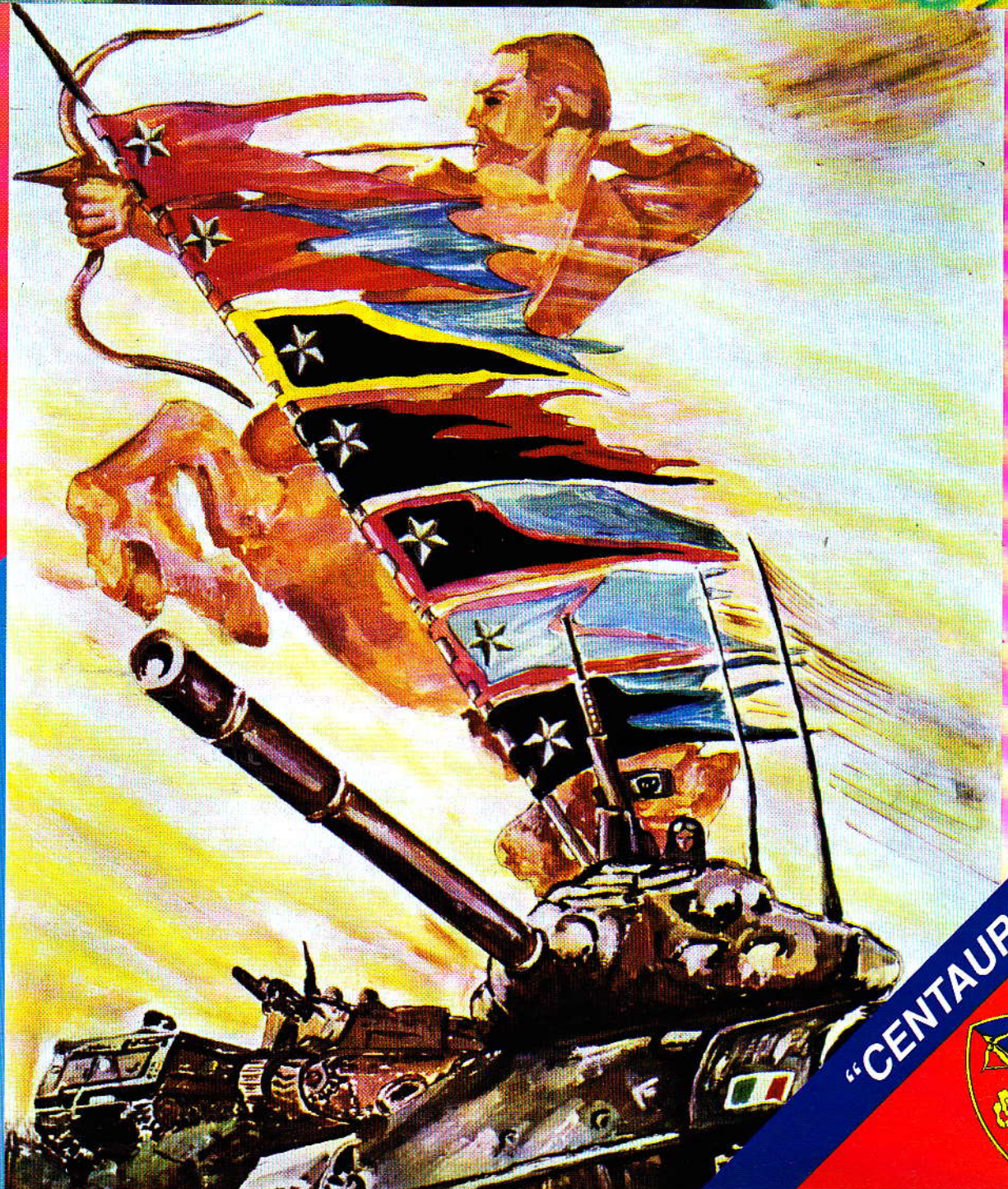
NOVARA — 1994. I carri della 31ª Brigata Corazzata "CENTAURO" in esercitazione.

IL CARRISTA D'ITALIA



Ferrea Mole Ferreo Cuore

Rivista dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia
00184 ROMA - Via Sforza, 8 - Tel. 48.26.136
Mensile - Anno XXXV - (179°)
Sped. in abb. postale (50%) - Roma



"CENTAURO"



2/3

marzo - aprile
1994

LETTERE AL DIRETTORE

Valdagno 7 febbraio 1994

Caro direttore,

Le invio la relazione, con foto, redatta dal Segretario della Sezione relativa alla manifestazione degli amici bassanesi con preghiera di volerla pubblicare sul nostro periodico.

Con l'occasione desidero evidenziarLe come il Magg. Giampietro MASSIGNANI sia un encomiabile collaboratore e ne sono testimonianza gli articoli che avete pubblicato durante il 1993:

— nr. 4 pagg. 29-30: RICORDATO A VALDAGNO IL 50° DI GIOVANNI CRACCO.

— nr. 8-9 pagg. 20-21-22: 50 ANNI DI MEZZI CORAZZATI

— nr. 8-9 pagg. 29: RICORDATO IL CAPORALE CARRISTA FIN A VALDAGNO

e di cui non si è recensito nell'indice dei collaboratori nel numero di dicembre a pagina tre di copertina.

Cordiali saluti.

Firmato:

Luigi CASTAMAN

Via G. Marzotto, 8

36078 VALDAGNO (VICENZA)

Abbiamo provveduto, come Lei noterà, alla pubblicazione dell'articolo da Lei inviato con la relativa fotografia. Con l'occasione Le precisiamo che riconosciamo che il Magg. Giampietro MASSIGNANI è un valido ed encomiabile collaboratore della nostra Rivista, per quanto riguarda la recensione di attività associative e cronistoria di cerimonie. Per ciò lo ringraziamo, sperando di averlo sempre con noi.

Però per quanto riguarda l'elenco dei collaboratori che noi, a partire dal 1993, abbiamo istituito, con pubblicazione di fine anno in terza di copertina, non ha trovato per ora inserimento perché sono stati indicati solo gli articoli di contenuto tecnico e professionale "non associativo". Ciò allo scopo di incentivare i soci a fornire alla nostra rivista materiale di interesse carrista culturale.

Genova 23 febbraio 1994

Spettabile Direzione,

i carristi della Liguria ringraziano il Gen. Simula per l'attività svolta in tutti questi anni, come voce che ha animato i carristi d'Italia, e gli sono vicini con il loro grande affetto.

Al Colonnello Giuliani, che assume l'incarico di Direttore, sappia che potrà contare sulla stima e la collaborazione di tutti noi.

Cordialità.

Firmato: Magg. Tommaso SCELZO
Presidente Regione Liguria
Piazza Sturla, 3
16147 GENOVA

Caro Maggiore,

La ringrazio vivamente, anche a nome del mio predecessore, Gen. Simula, per le Sue parole di stima ed in particolare della collaborazione offertami di cui ne farò tesoro.

Preg.mo Sig. Colonnello
Franco Giuliani

In relazione all'articolo "OPINIONI" sul giornale il Carrista d'Italia (178) debbo ritenere che il nostro giornale fosse una rivista prettamente militare, apolitica e apartitica. Ritengo questo articolo sia frutto di sporca propaganda, in quanto investe una parte anche dei nostri iscritti.

Con l'occasione Le porgo i miei migliori auguri per la Sua nomina di direttore del nostro giornale.

Distinti saluti.

Firmato: Marchetti Alteo

La rassicuro dell'apoliticità della nostra Rivista. L'articolo a cui Lei fa riferimento è una "opinione", come

rilevasi dal titolo indicato dall'autore, e quindi va rispettata anche se non condivisa.

Quanto a considerarlo frutto di "una sporca propaganda" è un'altra opinione: la Sua, che rispettiamo e pubblichiamo.

Per quanto riguarda gli auguri migliori per la mia nomina, da Lei formulatami, La ringrazio, sperando siano di buon auspicio.

Milano, 7 Gennaio 1994

Al Direttore
Colonnello Franco Giuliani

Desidero rinnovarle il mio più vivo ringraziamento per la cordiale accoglienza che ha voluto riservarmi al nostro incontro dei giorni scorsi.

Così pure esprimerLe particolari complimenti per l'impostazione che ha saputo imprimere alla nostra Rivista "Il carrista".

La ricchezza e varietà degli argomenti, specie dal lato tecnico, ne fanno una Rivista veramente istruttiva ed interessante.

Senza poi dimenticare la nuova veste tipografica eccezionale.

È un magnifico biglietto da visita della nostra Associazione!

Gradisca rinnovati ringraziamenti e cordiali saluti.

Firmato: Ten. Col. (T.O.)

Fernando AMICI

Presidente Sezione ANCI di MILANO

Via Gurigozzo, 4

20122 MILANO

Caro Amico,

grazie per le sue parole di stima per il mio operato nella conduzione della Rivista Carrista.

Spero sempre nella Sua valida collaborazione per la stesura di articoli di interesse per il nostro periodico.

Mori, 20 febbraio 1994

Egregio direttore,

Con immenso piacere ho ricevuto la vostra squisita rivista e con orgoglio ho sfogliato le pagine che hanno risvegliato in me molti ricordi del periodo trascorso in reparti dell'Arma meccanizzati.

Il brevetto di pilota e capo carro l'ho conseguito nel 1971 alle dipendenze della Compagnia Carri del XIII° Battaglione Carabinieri di Gorizia e successivamente in quella Blindata del IV Battaglione Carabinieri in Mestre-Venezia. Porto con orgoglio lo stemma del carrista sulla mia divisa.

Sono estremamente felice di poter apprendere le notizie riportate nella rivista che mi giunge grazie all'amizizia del sig. BRUNORI Massimo, al quale porgo il più cordiale grazie per avermi dato tale possibilità ed invio a Codesta Direzione un caloroso ringraziamento.

Distinti saluti

Firmato: Maresciallo Maggiore
Dario PERENZONI
Comandante Stazione Carabinieri
Via della Terra Nera, 64
38065 MORI (TN)

Caro Comandante,

La ringrazio per le Sue parole di compiacimento per la nostra Rivista e sono lieto constatare che, ricordando il suo passato carrista, oggi quale comandante della "benemerita" si sia avvicinato a noi.

Alzano Lombardo 19 febbraio 1994

N.H. Il Colonnello
Franco Giuliani
Roma

I Carristi della Sezione A.N.C.I. Valle Seriana ed io personalmente vogliamo esprimere le nostre felicitazioni per la direzione da Lei assunta del ns. giornale "Il Carrista

d'Italia". Siamo certi di essere sempre ospiti nella Sua gestione come lo siamo sempre stati tuttora.

Cogliamo l'occasione per augurarLe un ottimo lavoro, certi delle Sue provate capacità iniziative e tanti cordiali saluti.

Firmato:
Ten.carr. ROSSI Cav. Luigi
Presidente ANCI Valle Seriana
Via Grumello, 32
ALZANO LOMBARDO (BG)

Caro Rossi,

La ringrazio per le sue cordiali parole e Le assicuro che Le sarò sempre vicino e la considererò sempre, come Lei dice, ospite nella mia gestione, così pure tutti i carristi della Bassa e Media Seriana.

Lugo 16 febbraio 1994

Caro direttore,

grazie per la Sua sollecita telefonata in risposta alla mia lettera e grazie ancora per avere esaudito, in bella forma, il mio desiderio di rendere pubblica testimonianza ad uno degli eroi di porta S. Paolo ad un carissimo amico.

Tanti auguri e rallegramenti per la Sua recente nomina a Direttore della nostra Rivista.

Con piacere ho visto le sue foto a pagina 17 della Rivista, scattate ad El Alamein; Le assicuro che leggerò con attenta partecipazione i suoi articoli.

Colonnello Giuliani, cordiali saluti carristi.

Firmato:
Ten. carrista Nello BARUZZI
Viale Marconi, 24
48022 LUGO (Ravenna)

Caro Baruzzi,

grazie per quanto espressomi nel Suo scritto. Spero di poterLa ancora annoverare tra i miei collaboratori per i prossimi numeri della Rivista.

Tunbridge Wells Kent-England
23 febbraio 1994

Spettabile Direttore Rivista,

Vi scrivo per avere notizie del Sergente carrista Antonio Puccella allegandoVi breve memoria.

Plauso per la nuova veste tipografica e contenuto della nostra Rivista "il Carrista d'Italia", continuate pure su questa lodevole indovinata ristrutturazione. In special modo mi riferisco agli articoli tecnici...
omissis

Cordiali saluti. Dio benedica L'Italia.

Firmato:
Caporale carrista
Fiorello Pangrazi
N.2, East Cliff Road
Tunbridge Wells
Kent - ENGLAND

La ringraziamo per le sue parole di apprezzamento per la nuova veste della nostra rivista e ci scusiamo se per ragioni di spazio non Le pubblichiamo la Sua lunga lettera, degna di stima ed ammirazione per la nostra Patria e la nostra Specialità. La accontentiamo però nel pubblicarLe il suo appello qui di seguito.

RICERCA COMMILITONE: Sergente ANTONIO PUCCELLA nato a Roma.

"Era con me in rotta logistica quando cademmo prigionieri. Era la fine di maggio 1942, zona sotto Tobruk, reparto di appartenenza: 32° reggimento carristi, Divisione "Ariete", battaglione VIII, compagnia Comando, Sezione carburanti munizioni. Dopo l'Africa settentrionale — in Egitto — sempre come prigionieri di guerra — io andai in Sud Africa e lui in India".

Gradirei avere sue notizie. Fir.to Lorenzo Pangrazi.

N.d.d. Si pregano coloro che avessero notizie del Sergente carrista Antonio Puccella di mettersi in contatto con il caporale carrista Fiorenzo Pangrazi, in Inghilterra all'indirizzo sopra indicato, oppure con la Redazione della nostra Rivista.

SEMOVENTE RUOTATO "PEGASO"

Pegaso, il cavallo Alato della leggenda Greca, nato dal sangue della Medusa, che recava a Zeus il fuoco ed il lampo, ha dato nome ed una brillante realizzazione, finalizzata con perizia ed impegno presso l'Arsenale Militare Esercito di Piacenza.

Lo Stato Maggiore Esercito, nella ricerca di strumenti idonei a garantire rapidità e potenza di fuoco, in interventi a difesa dei confini marittimi del territorio, conferì mandato alla Direzione Generale AMAT "ARMI MUNIZIONI ARMAMENTI TERRESTRI", di esaminare una ipotesi di installazione del pezzo FH 70 da 155/39 sull'autoblindo pesante Centauro.

La Direzione Generale AMAT, vagliate possibilità e fattibilità del progetto, decisamente ardito ed innovativo, affidava all'Arsenale di Piacenza la messa a punto di un prototipo, del Semovente ruotato in progetto.

Lo stabilimento, crede e continuatore di tradizioni ed opere, di altissima professionalità e contenuto tecnologico, rapidamente, con interessamento ed impegno rimarchevoli, portò a termine il complesso programma. È dovere di stima e simpatia da parte mia, ricordare i nomi dei principali responsabili di questa bril-

lante e spericolata operazione: Il Direttore Col. tec.arm. Roberto PIGNATARO, il Ten. Col. Giuseppe ODDO ed il Cap.no Michele BARI-LE (entrambi del Corpo Tecnico) ed ovviamente collaboratori ad ogni livello di cui non conosco il nome.

Premesso che il prototipo doveva essere realizzato:

— **per quanto riguarda lo scafo**, praticando sul cielo dello stesso, un'apertura, tale da consentire l'elevazione della massa oscillante (M.O.);

— **per quanto attiene all'armamento principale**, installando l'affusto superiore, completo del pezzo FH 70 in configurazione originale. L'affusto è ora sostenuto da un supporto a candelieri e da una piastra circolare, entrambe collocate sulla sede della torretta della blindo. Supporto e piastra sono state allestite in arsenale, assemblati ed irrigiditi nei punti critici.

La loro rimozione richiede pochissimo tempo. In relazione alle caratteristiche del veicolo il brandeggio è limitato a +/- 20° per garantire stabilità laterale. Tale requisito appare ampiamente sufficiente in relazione alla mobilità del mezzo ed alla gittata massima del pezzo pari a 24 Km.;

— **ai fini della stabilità del complesso durante il tiro** sono stati montati posteriormente i due vomeri del semovente M. 109 L mentre posteriormente ed anteriormente ai lati dello scafo sono stati installati, previo allestimento, martinetti meccanici.

Tali ausili oltre ad assicurare la stabilità trasversale evitano il contatto di fine corsa delle sospensioni.

Le esperienze di tiro, di grande interesse, hanno pienamente confermato la validità del progetto e la sua funzionalità. Al momento pertanto il prototipo PEGASO, esprime il primo risultato, per quanto riguarda installazione e verifica al tiro di un semovente ruotato che soddisfi i requisiti di mobilità e potenza di fuoco fissati dallo Stato Maggiore Esercito. In particolare è stato raggiunto l'obiettivo di allestire il sistema mantenendo i sottoassiemi (Affusto superiore del pezzo FH 70 completo e scafo B. 1) quanto più originali possibile, con tempi e costi contenuti.

Constatata la capacità dello scafo veicolare di assorbire le elevate sollecitazioni in gioco, si passerà ad una seconda fase, e cioè implementazione del sistema negli impianti, nella pro-



Semovente ruotato "Pegaso".

tezione, nell'affidabilità, nello stivaggio delle munizioni. Al termine di questi allestimenti potrà essere definitivamente valutata la capacità lavorativa di Pegaso.

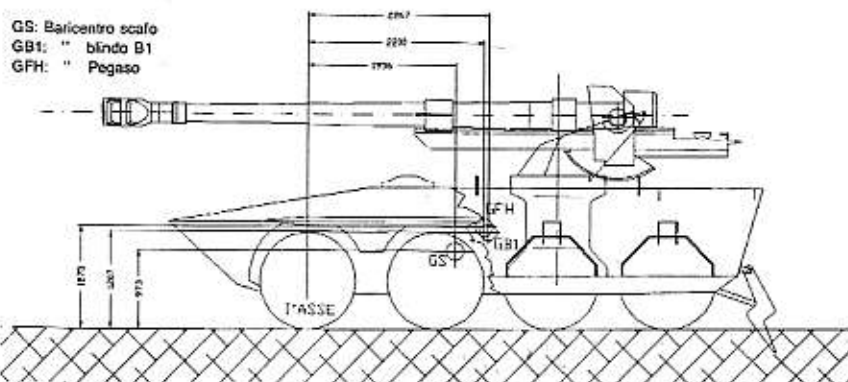
Al termine di questa sintetica presentazione è d'obbligo delineare quanto, a monte e nello sfondo, ha indirizzato il programma. Programma che vorrei definire "tutto italiano" in quanto scaturito da esperienza, visione operativa e capacità di progettazione e realizzazione espresse da organi e strutture nazionali. Personalmente, con una punta di cattiveria, trovo motivi di speranza, nella constatazione che l'astratta e semantica definizione politica di "Nuovo modello di difesa" abbia fatto nascere da un "Buon senso militare" di organi operativi e tecnici, uno strumento coerente, nel quadro di una specifica esigenza difensiva.

Come antico corazzato trovo di grande interesse questa Artiglieria, capace di incredibile mobilità su strada (ed in fasce servite da una ricca rete autostradale), con velocità prossime ai 90 Km/H e completata dall'attitudine al movimento fuori strada per i conclusivi schieramenti.

Senza entrare in campi ovviamente affidati ad altri responsabili competenze, vedrei queste artiglierie raggruppate in "batterie celeri" con sei o otto pezzi, alimentate da una linea di altrettanto blindo leggere porta munizioni, guidate e supportate da avanzati sistemi di ricerca elettronica, assistite, per pezzo, da sistemi di navigazione e puntamento con riferimento satellitare, ed affidate a personale di elite, giovane, nella mente e nel fisico. In queste generali configurazioni queste artiglierie, potrebbero esprimere le possibilità che in ogni tempo, sono state fattore di successo: trovarsi al momento giusto, sul punto giusto, con lo strumento giusto. Certo il tutto si completerà con l'intuito di pochi, la volontà e la professionalità di tutti, e la presenza di quel fluido magico che solo per poco tempo assiste: la fortuna. Chiudo queste mie note esprimendo doverosa stima ed ammirazione, per la D.G. AMAT che raccogliendo e mantenendo sempre attuali, antiche, degnissime culture scientifiche, esperienze e professionalità, nate in Piemonte e nel Regno d'Italia ai primi dell'ottocento, costituita dopo l'unità, ha conservate intatte qualità e spirito nell'attuale Direzione Generale.

Una direzione, non a tutti nota che

	PEGASO	BLINDO CENTAURO
Lunghezza	7660 mm (con vomeri rialzati)	7400 mm
Larghezza	3953 mm	2945 mm
Altezza (a 0° di elevazione)	3340 mm	2710 mm
Peso (a vuoto)	23.850 Kg	23.700 Kg
Baricentro	Xg 1° asse	2200 mm
	Yg terra	1275 mm
Sforzo di rinculo (Traction Pull) Calcolato	5° Carica	10.500 Kg
	6° Carica	15.000 Kg
	7° Carica	18.700 Kg



con i suoi 4 Reparti, 17 Stabilimenti provvede alla ricerca, lo sviluppo, la scelta l'approvvigionamento e la conservazione, di tutti i mezzi che assicurano l'esistenza e l'operatività dell'apparato militare: gli armamenti di ogni tipo, (dal fucile ai missili); i mezzi elettronici e di telecomunicazioni; le apparecchiature ed i materiali per la difesa nucleare, chimica-bat-

teriologica. Evidente dunque che indipendentemente dalle funzioni determinanti e complementari delle altre Direzioni Generali, Sanità, Trasporti, Genio, Commissariato, senza D.G. AMAT la struttura *Esercito mancherebbe del suo protagonista: "Il Soldato combattente"*.

Enzo Del Pozzo



Il fuoco di "Pegaso".

“LECLERC” carro armato francese di 3ª generazione

Il carro armato LECLERC rappresenta un mezzo di nuova generazione per le sue moderne tecnologie, tra le quali: il caricamento automatico della bocca da fuoco, la capacità di operare in aree contaminate e la conduzione del tiro effettuata con sistemi di precisione altamente qualificati.

Questo carro, come affermano i francesi, si può considerare di 3ª generazione a tutti gli effetti.

Il Leclerc è operativo ed è già stato ufficialmente presentato alle autorità competenti nazionali ed internazionali e la sua produzione è stata avviata per fare fronte al futuro ammodernamento della linea carri francese.

Al termine di circa 12 anni di studi, il programma Leclerc, lanciato nel 1982, si può considerare concluso. La produzione di questi carri è entrata nella fase attiva.

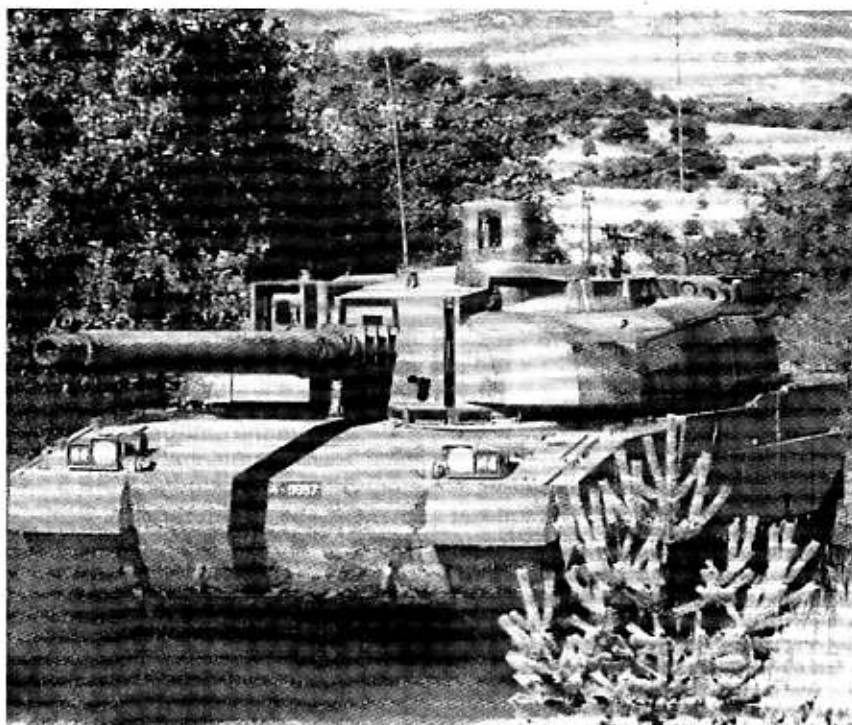
Il 17 febbraio 1994 la 10ª Divisione Blindata di Châlons-sur-Marne, ha presentato al campo di SUIPPES il primo plotone operativo, composto da quattro carri Leclerc.

Nel corso di una manovra dinamica, commentata dal Ten. Col. Tricoche del 503º Reggimento carri da combattimento, il nuovo carro ha dato una meravigliosa dimostrazione della sua mobilità e della sua attitudine a sparare da tutte le posizioni, sia da fermo che in movimento, di giorno e di notte.

Il Gen. Claude FLEURY, comandante la 10ª Divisione Blindata si è così espresso: “il sistema Leclerc è stato sviluppato per rispondere ai bisogni operazionali degli eserciti post-duemila, poiché si tratta di un sistema completo; possiede un alto livello di prestazioni e delle capacità fondamentalmente nuove”.

Il carro Leclerc è il primo mezzo corazzato nel mondo occidentale che possa essere interamente operativo con un equipaggio di tre uomini. Adesso che la riuscita tecnologica è presente sul terreno e rimessa ai suoi utilizzatori, è necessario, ha spiegato il Ten. Col. Tricoche, costituire un sistema di uomini idonei all'impiego migliore di questi nuovi carri.

Questa missione è stata affidata alla 10ª Divisione Blindata che, in col-



Carro armato Leclerc.

legamento con altri organismi dell'Esercito francese, sta già elaborando nuove procedure e nuovi regolamenti relativi alla formazione e all'istruzione di personale qualificato.

Il plotone che si è esercitato a Suippes era composto esclusivamente da personale di carriera: ufficiali, sottufficiali e militari di truppa volontari. Gli altri plotoni che completeranno lo squadrone, composto da 13 carri (3 plotoni di 4 carri più quello del comandante), sono in fase di formazione al Centro di istruzione di carrismo di CARPIAGNE.

Gli altri squadroni di carri “Leclerc” del 4º Reggimento Dragoni saranno composti da quadri in servizio attivo e militari di truppa di leva.

Per il 1995 è stata prevista l'immissione in servizio di 80 carri Leclerc per il completamento del Reggimento, in sostituzione degli attuali AMX 30 B2.

Per il 1998 è previsto l'ammodernamento

carri dell'intera 10ª Divisione con un parco di circa 200 Leclerc.

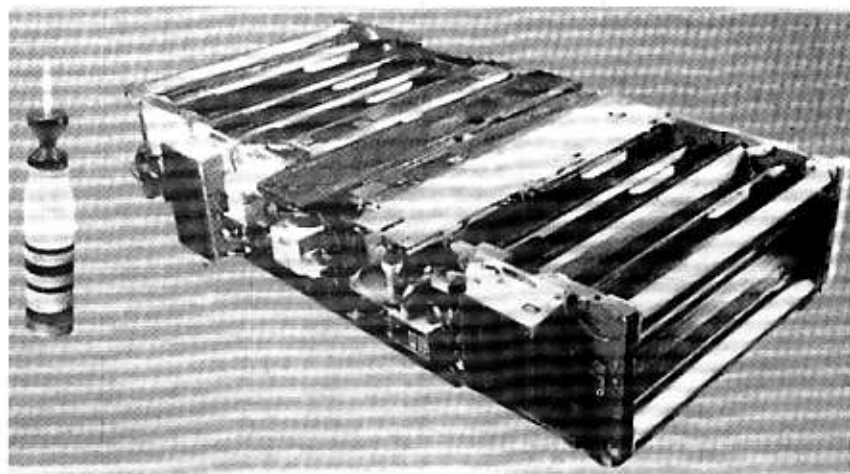
Descrizione del carro armato Leclerc

1 - Potenza di fuoco

Il cannone è il più lungo dei cannoni da 120 mm ad anima liscia dello standard NATO, che conferisce al proiettile una velocità iniziale, una stabilità e una precisione ineguagliabile.

In più la cadenza del tiro, ottenuta grazie al suo caricamento automatico, permette di rinnovare rapidamente il tiro o di cambiare l'obiettivo, che gli conferiscono una potenza di fuoco e una probabilità di colpire il bersaglio molto superiore a quelle di tutti i carri conosciuti oggi.

Le eccezionali prestazioni dei mezzi d'osservazione e di visualizzazione, di notte come di giorno, su bersa-



Caricatore automatico del carro.

gli mobili o fissi, sono perfettamente omogenee con la stabilizzazione della bocca da fuoco sulla torretta girevole elettrica, che conferiscono al carro una capacità totale di tiro in marcia.

2 - Caricamento automatico

Grazie al suo caricamento automatico il carro può impegnare sei obiettivi per minuto in marcia.

Il caricamento automatico delle munizioni funziona in tutte le condizioni di spostamento del carro e approvvigiona il cannone in termini brevi con la munizione scelta.

3 - Mobilità

Ha una velocità massima di 71 Km./h, una capacità notevole di superamento degli ostacoli, una sospensione oleodinamica a grande ef-

fetto, che conferiscono al carro una mobilità fuori dalla norma.

4 - Elettronica

Equipaggiato di calcolatori numerici di bordo il Leclerc è capace di comunicare in tempi reali con l'insieme delle unità di sorveglianza e di combattimento sul campo di battaglia.

Questa possibilità di integrarsi in una rete di comunicazione informativa permette ai comandi di apprezzare tutti i fattori della situazione operativa e di migliorare la manovra e l'intera esercitazione.

Il materiale informativo di bordo è capace di fare un bilancio permanente di tutte le funzioni del carro (munizioni, carburante...) e delle comunicazioni, ma soprattutto, fornisce e riceve in tempi reali tutte le informazioni necessarie alla missione programmata: situazione del combattimento, posizionamento delle unità, ecc.

5 - Formazione

La formazione degli equipaggi è realizzata principalmente su "simula-



Interno del carro Leclerc (Torretta)

tori" al fine di aumentare la qualità, di ridurre i costi e di salvaguardare il potenziale consumabile (i carri).

6 - Caratteristiche tecniche

- Equipaggio: 3 uomini
- Peso: 54 t. in assetto di combattimento
- Armamento:
 - un cannone da 120 mm (52 cal.) ad anima liscia
 - una mitragliatrice coassiale da 12,7 mm.
 - una mitragliatrice da 7,62 in torretta per il tiro contraereo
- osservazione e condotta del tiro:
 - sistema lanciagranate fumogene
- sistema di puntamento del capo carro e del cannoniere stabilizzato per l'osservazione e il tiro in marcia di notte come di giorno;

- sistema di regolarizzazione video a disposizione del capo carro e del cannoniere per la correzione e ripetizione della mira;
- elaboratore dati con collegamento calcolatori di gestione e di controllo;
- sistema di stabilizzazione della bocca da fuoco.
- Comunicazione e trasmissione dati:
 - due apparecchi radio a modulazione di frequenza;
 - sistema di comunicazione dati automatico.
- Protezione: corazzatura stratificata, rafforzata in torretta.
- N.B.C.: sistema di anticontaminazione individuale e collettivo.
- Mobilità: motore diesel 1500 CV (28 Cv/t), cambio automatico, velocità 71 km/h, autonomia 550 km., sospensioni oleopneumatiche a grande effetto;

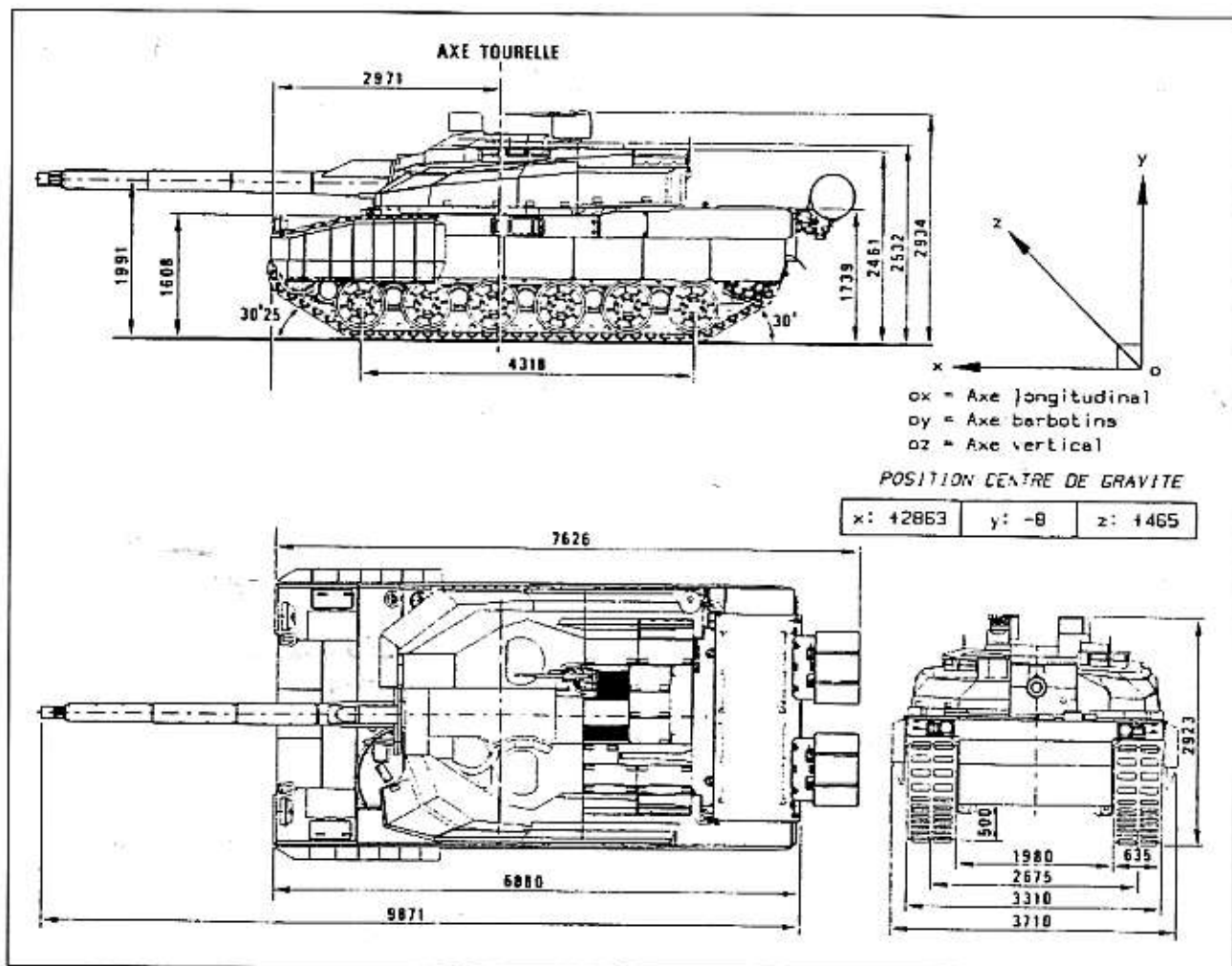
7 - Dimensioni:

Lunghezza scafo 6880 mm., con cannone 9871 mm.
Larghezza 3710 mm.
Altezza 2900 mm., con mitragliatrice 2934 mm.

Conclusioni

Il "Leclerc", per la sua linea compatta, l'agilità, la manovrabilità, la scarsa rumorosità, la rapidità di tiro, i perfetti sistemi elettronici, gli impianti di anticontaminazione, il sistema di estinzione di incendio rapido che garantisce sicurezza, si può dire che è un carro di 3ª generazione concepito per semplificare e diminuire i tempi di immobilizzazione e ottenere così la massima operatività.

Franco Giuliani



IL CARRO ARMATO E LE TECNOLOGIE EMERGENTI

Premessa

Non più tardi di pochi anni fa, saccenti articoli furono scritti e pubblicati da autori (forse non documentati) sul tramonto e la fine dei carri armati da impiegare in eventuali conflitti armati specie se nucleari. Non fu la prima volta che ciò accadde nei settanta e più anni trascorsi da quel fatale 1916, che vide il primo impiego dei carri armati, in formazioni consistenti, in combattimento.

In verità gli Stati Maggiori non hanno mai creduto a questi profeti, anzi hanno ogni volta sfruttato le loro osservazioni positive, trascurando le visioni letali, per avviare studi e ricerche, introdurre aggiornamenti e modernizzare sia i mezzi che gli ordinamenti e le dottrine delle grandi e minori unità carriste. E questo non solo in Europa, ma anche in America settentrionale.

Sviluppi in ambito NATO

Difatti fin dal 1945 in alcune nazioni NATO, e precisamente Stati Uniti, Gran Bretagna, Francia e Germania (in ordine temporale), la modernizzazione e l'innovazione nel settore dei carri armati sono state portate avanti, tentando anche di mettere in atto schemi congiunti di progettazioni bi- o multi- laterali, anche se con scarsi risultati. Vari tentativi di collaborazione per programmi comuni sono stati quasi sempre impediti da specifici orgogli nazionali, dal timore di dover trasferire tecnologia industriale riservata, e dalle diverse filosofie circa l'ordine di priorità da attribuire alle caratteristiche principali del carro armato: protezione, potenza di fuoco, mobilità, visionica ed elettronica di bordo.

Solo in questi primi anni '90, ed in particolare in occasione della competizione per trovare il sostituto degli ormai obsoleti carri armati degli anni '70 e '80 si è giunti ad una maggiore collaborazione ma solo in campo industriale. Questa collaborazione ha fatto altresì emergere alcuni segni che potrebbero indicare

una nuova tendenza industriale, foriera di più stretti legami, se gli Stati Maggiori dei Paesi interessati riusciranno a mettersi d'accordo circa i requisiti del nuovo mezzo. Questa nuova tendenza industriale si è manifestata in parte perché i costi di sviluppo e produzione stanno crescendo inesorabilmente ed i quantitativi di serie diminuendo, in parte sotto l'incidenza dei tetti stabiliti dal Trattato CFE. Qualche grande industria, per esempio, ritiene che una possibile ed auspicabile collaborazione internazionale sarà presumibilmente messa in atto nella ricerca, progettazione e produzione della prossima generazione di carri armati (per gli anni 2000).

Ciò che non è stato finora fatto per i mezzi corazzati, in generale, è stato parzialmente attuato per le bocche di fuoco di artiglieria con alcuni "memoranda d'intesa" per la standardizzazione in ambito NATO. Uno di tali memoranda, forse l'ultimo, prevede appunto la standardizzazione del calibro della bocca da fuoco che armerà il carro armato inter-alleato della prossima generazione, che sarà di 140 mm.; il che significa un notevole passo avanti in almeno uno dei requisiti fondamentali. Purtroppo l'attuale massa di carri armati in dotazione alle Nazioni NATO sono armati con tre tipi di cannoni con due diversi calibri (105 e 120 ad anima rigata e ad anima liscia).

Il prossimo passo avanti potrebbe essere quello di uno chassis o di uno scafo standardizzato per poi arrivare a concordare una torretta comune e finalmente un carro armato comune, interoperabile o standardizzato che sia.

Potenza di fuoco

Come noto, il calibro dell'armamento principale del mezzo corazzato è aumentato notevolmente in questo ultimo quarantennio attestandosi sui 125/120 mm. di quasi tutte le bocche da fuoco montate sui carri armati dell'attuale generazione. Uniche differenze: la lunghezza del-

la bocca da fuoco, in genere variante intorno ai 40 calibri e la rigatura o meno dell'anima. I carri armati della generazione immediatamente successiva al secondo conflitto mondiale furono dotati di un armamento principale con bocche da fuoco tutte rigate e di calibro non superiore ai 105 mm. Oggi, alla ricerca di un'auspicabile interoperatività NATO e per l'esigenza di accrescere gli effetti penetranti dei proiettili si è stabilito — come abbiamo già accennato — un calibro NATO di 140 mm; per tutti i carri armati della prossima generazione. Obbedendo a tale presupposto, fissato in un memorandum d'intesa, alcuni carri armati attuali risultano superati ed obsoleti anche se migliorati o sostituiti: mentre potrebbero considerarsi aggiornati quei carri armati di ultima generazione attualmente in servizio o prossimi ad entrare in servizio, in grado di sostituire l'attuale bocca da fuoco da 120 mm. con quella prevista da 140 mm.

È da notare che in questo contesto la prossima generazione di carri armati continuerà ad essere dotata di munizionamento a propellente solido, notoriamente massiccio e pesante, per cui è prevista la suddivisione del singolo colpo in due: proiettilo vero e proprio e carica di lancio. Ciò comporta che nella progettazione della torretta debba essere previsto lo spazio per il caricamento (automatico) e per lo stivalaggio di entrambe le parti dei singoli colpi e quindi non si potrà auspicare né realizzare alcuna riduzione significativa del suo volume totale. Anzi è da studiare attentamente il problema di non aumentare le dimensioni della torretta in seguito all'aumento del calibro ed all'introduzione del relativo munizionamento, sia esso confezionato in unico colpo o in due sezioni separate, altrimenti l'incidenza della corazzatura si tradurrebbe in aumento di peso ed il solito circolo vizioso si ripercuoterebbe sulla mobilità, potenza di fuoco...

Per questo motivo è già iniziata e continua la ricerca di forme, maniere, modi più "esotici" di propulsione dei proiettili. Questi cosiddetti modi "esotici" da tempo in studio sono le

due tecnologie più avanzate e cioè: i propellenti liquidi e la propulsione elettro-termica. Non pare per il momento che le due tecnologie possano trovare applicazione pratica nei carri armati che rinnoveranno l'attuale parco per la fine di questo secolo.

Intanto, lo studio di nuovi proiettili continua sebbene la ricerca sia molto limitata. Gli attuali studi e prove sperimentali sono indirizzati verso tipi di proiettili di artiglieria non molto pesanti né ingombranti, in grado di penetrare anche le corazze "reattive", che costituiscono ormai la protezione standardizzata dei carri armati di questo fine secolo. Sono già in servizio carri armati sovietici con piastre di corazza "reattive" ed è noto che i Challenger britannici inviati nel Golfo Persico erano e sono dotati quasi integralmente di corazzatura "reattiva" del tipo ROMOR.

Se la tecnologia della corazzatura continuerà a migliorare con lo stesso ritmo avutosi nel decennio trascorso, l'unica soluzione sarà quella di aumentare il calibro dei proiettili che vi devono impattare. A tale accrescimento del calibro non sfuggono i proiettili ad energia cinetica, utilizzati dai cannoni convenzionali a propellente solido (o liquido, quando sarà). Lo stesso può dirsi per i perforanti ad uranio impoverito, che si sono dimostrati efficaci, ma per i quali sono necessarie velocità iniziali superiori che diano velocità residue sull'obiettivo sufficienti alla penetrazione delle corazze realizzate dall'attuale "stato dell'arte".

In conclusione un maggior calibro comporta una maggiore quantità di propellente e quindi anche una maggiore lunghezza del proiettile completo. A sua volta ciò significa che in una torretta convenzionale possono essere sistemati un minor numero di colpi singoli.

Il che non fa piacere agli equipaggi dei carri armati!

Caricamento automatico

Nessun carro dell'attuale generazione occidentale è dotato di sistema di caricamento automatico per l'armamento principale, ad eccezione del francese Leclerc.

Sebbene i sistemi di tal genere sia-

no stati studiati e sviluppati già da alcuni anni e sebbene i sovietici ne abbiano dotato i loro T-64, T-72 e T-80, l'idea non ha fatto molta presa in occidente, forse perché lo sviluppo dell'attuale generazione di carri armati ha preceduto nel tempo lo sviluppo del caricamento automatico. Inoltre sembra esserci stata una certa opposizione da parte di qualche Stato Maggiore un po' conservatore, che ha temuto la mancanza di totale affidabilità di tali sistemi, al punto da stimare necessaria la contemporanea disponibilità a bordo di un sistema surrogativo in caso di mancato funzionamento dell'automatismo, con ciò annullando qualsiasi vantaggio di detto automatismo.

Peraltro, l'avvento dei grossi e pesanti proiettili da 140 mm. esige che vengano adottati sistemi di caricamento automatico su qualsiasi carro armato con bocca da fuoco di questo calibro. E per rendere più sicuro il funzionamento di tale automatismo è necessario anche che il proiettile venga scomposto in due sezioni. Per cui i futuri sistemi di caricamento automatico dei carri armati occidentali finiranno per rassomigliare a quelli di cui sono dotati i mezzi corazzati sovietici.

Rimane da vedere se il proiettile vero e proprio dovrà essere stivato sopra la carica di lancio o viceversa.

Mobilità e agilità

Mobilità tattico - strategica ed agilità a muovere su qualsiasi terreno sono caratteristiche comuni a tutti i tipi di carri armati e dipendono, oltre che dalla cingolatura, dalla potenza del gruppo moto propulsore e quindi dalla velocità che tale gruppo consente di imprimere in relazione al terreno da percorrere. La velocità peraltro consente a sua volta di sfuggire più facilmente all'individuazione ed al tiro dell'avversario, costituendo quindi uno degli elementi integrativi della protezione del carro armato, la cui progettazione, sotto questo profilo, dovrebbe tendere alla realizzazione di veicoli di dimensioni più ridotte e dotati di motori meno ingombranti ma più potenti. Motori meno ingombranti,

anche se non fosse possibile realizzare veicoli più piccoli, sarebbero pur sempre auspicabili perché lascerebbero più spazio a disposizione per l'armamento principale ed il relativo munizionamento.

Tuttavia velocità non è sinonimo di agilità. Certamente una conduce all'altra, ma l'agilità dipende anche molto dall'affidabilità del cambio e dalla perfetta tenuta delle sospensioni. L'utilizzazione delle sospensioni idropneumatiche ha migliorato notevolmente l'agilità di quei carri armati che ne sono dotati. L'Abrams M1A1 statunitense combina soddisfacentemente la velocità con l'agilità, consentendo anche e soprattutto ottime possibilità di stabilizzazione della bocca da fuoco per il tiro in movimento su terreni accidentati.

Ma mobilità ed agilità, come già accennato, dipendono principalmente dalla potenza del gruppo motopropulsore. Uno dei più importanti e ricercati sviluppi in questo settore mira all'utilizzazione dell'energia elettrica. Per il futuro immediato ed anche per usi non militari, i progettisti mirano alla realizzazione di motori propulsi elettricamente e possibilmente non più ingombranti e pesanti dei motori convenzionali attuali. Per quanto riguarda i mezzi militari da combattimento, in generale, gli specialisti e gli Stati Maggiori pensano di utilizzare l'energia elettrica prodotta a bordo per il gruppo motopropulsore anche per il funzionamento dei cannoni elettromagnetici/termici.

I vantaggi della propulsione elettrica, se la tecnologia riuscirà a permetterne l'impiego anche sui carri armati delle prossime generazioni, sono: una maggiore flessibilità nel disegno dell'interno del vano motore e del vano di combattimento, perché non sono più necessari i collegamenti meccanici; una maggiore flessibilità nella progettazione di un'intera "famiglia" di veicoli corazzati, data la flessibilità dei livelli di energia elettrica da produrre e da utilizzare in veicoli più piccoli o più leggeri o variamente sagomati; la capacità di generare, immagazzinare ed erogare energia elettrica anche a veicolo non in movimento, capacità specificamente indispensabile

per mantenere in funzione l'armamento elettro-magnetico quando si dovesse pervenire alla sua adozione; il miglioramento della prestazione dei veicoli, poiché la potenza elettrica sarà trasmessa ai cingoli con continuità, senza bisogno di agire sul cambio e quindi senza le conseguenti perdite di potenza.

Inoltre, la potenza energetica elettrica è necessaria per i sistemi elettronici di bordo in quantità ed intensità superiore a quella attualmente disponibile sui carri armati, prevedendone e provvedendo all'alimentazione continua anche per il funzionamento di questi sistemi durante i periodi di silenzio radio e di ascolto.

Protezione

Si realizza mediante la combinazione di vari fattori, il principale dei quali, di carattere statico, è la corazzatura in acciaio, composita o reattiva, la cui quantità e spessore ne determina il peso. Per accrescerne l'efficacia protettiva senza accrescerne il peso relativo e complessivo, si ricorre ad espedienti vari, dai nomi domestici o mondani (grembiolini, gonnellini, mantovane, cestini, cestini, contenitori grigliati, ecc...) oppure a grosse catene appese a griglie mobili montate sulla torretta, come i modelli più recenti del carro israeliano Merkava. Naturalmente tali catene o grembiulature sono sistemate in modo da provocare la detonazione dei proiettili in arrivo prima dell'impatto o devianzione l'angolo più favorevole. Nel Leopard 2 tedesco, addirittura, è stata prevista una protezione supplementare e vitale all'interno del vano di combattimento, sistemando ingegnosamente tra lo scafo e la santabarbara i serbatoi del gasolio notoriamente non infiammabile.

La realizzazione della corazza composita del tipo Chobam inglese, pur tendendo ad impedire la perforazione del proiettile (rigettandolo o devianandolo), ne vuole al minimo annullare il dardo di fuoco ad elevatissima temperatura all'interno dei compartimenti del carro armato, minimizzando anche l'irradiazione interna delle eventuali schegge.

Per quanto riguarda la corazzatura reattiva, recenti ricerche prevedono una serie di pannelli cavi riempiti con esplosivo, da montare sulle piastre di corazza esterne, destinati ad esplodere all'atto dell'impatto del proiettile devianandone la traiettoria ottimale.

Ma la tendenza più futuribile si ispira alla tecnologia cosiddetta "stealth", cioè dell'invisibile, mutuata dalla realizzazione aeronautica in atto e rivelatasi valida sia nelle prove dell'operazione Panama sia nelle operazioni del conflitto nella penisola arabica. Ciò permetterebbe un vistoso alleggerimento delle corazzature tradizionali sinora adottate, una riduzione molto spinta della "segnatura" visiva e termica ed una esaltazione della mobilità ed agilità, oltre naturalmente ad una minore vulnerabilità e maggiore sopravvivenza;

Equipaggi, misure attive ed informatica

Un ulteriore ausilio alla sopravvivenza del carro armato dovrebbe venire dalle auspicate minori dimensioni della sagoma, e conseguentemente riduzione del bersaglio. Peraltro le minori dimensioni genereranno altri problemi, tra cui principalmente quello del numero e dalla sistemazione degli uomini di equipaggio all'interno.

I futuri carri armati dovranno essere anche probabilmente protetti con "misure attive", come, per esempio, i rivelatori a fascio laser collegati ai tubi di lancio delle granate fumogene; quando attivati da un fascio laser in arrivo emettono apposite fumate schermanti, che servono anche a poter schermare la "segnatura" infrarossa. Sviluppi di altre "misure attive" sono quelli, ad esempio, delle versioni miniaturizzate di quei tipi di sistemi d'arma a corta gittata, attualmente montati sulle navi, che possono essere attivati automaticamente sia da appositi rivelatori sia da radars di bordo.

Se, come ora è quasi certo, l'adozione del calibro da 140 mm., comporterà quella dell'automatismo del caricamento del pezzo, gli equipaggi

potranno essere ridotti a soli tre membri.

Similitudini aeree

Le tecnologie attualmente all'esame per l'utilizzazione prossima ventura, di larga massima, si può dire che derivino dal lavoro di ricerca già compiuto nel campo aerospaziale sia per quanto riflette i progressi effettuati nella progettazione delle cellule invisibili.

Anche la speciale configurazione che suggerirebbe di prevedere il sistema automatico di caricamento e lo stesso armamento principale al di fuori della scafo, ritenendo sempre l'equipaggio all'interno, si ispira alla normale progettazione aerea. Come in aeronautica, anche il carro armato dovrà fare affidamento totale sui sistemi elettronici di bordo sia per l'acquisizione dell'obiettivo che per i dati di tiro e la visionica dell'inseguimento dei bersagli e dei radars.

Conclusione

Sebbene alcuni esperti credano ancora che l'era del carro armato sia tramontata, gli eventi atualizzabili dicono che non è così. La morte e la resurrezione del carro armato sono ricorrenti più volte in questa seconda metà del XX secolo.

La prossima generazione di mezzi corazzati costituirà quasi certamente una evoluzione sviluppata con tecnologie emergenti rispetto a quella pur avanzata dei principali carri armati di cui ancor oggi sono dotati i Paesi europei e nord-americani. Naturalmente la nuova generazione sarà caratterizzata dai nuovi ritrovati tecnologici già disponibili.

Sarà una successiva generazione ad essere dotata dei ritrovati di progetti emergenti, che saranno realizzati quando non solo le necessarie tecnologie saranno "emerse", ma saranno diventate anche "mature" per l'introduzione e l'impiego operativo.

Giulio Macrì

CARRISTI NON SI NASCE

A Lecce un simulatore prepara gli aspiranti piloti

Il rumore dei carri armati non sempre aiuta la sorpresa. Eppure, la tecnologia di pace, è riuscita ad imbrigliare cingoli e decibel in stanze ovattate dove, con le stellette, non manca il camice bianco. E qui, oltre l'uomo, il vero protagonista è il simulatore, surrogato tecnologico, indispensabile, dei sofisticati e costosi carri armati. Niente polvere o fango sul viso, quindi, ma solo nitide immagini colorate che, come in un film, si susseguono su un piccolo schermo a disposizione del pilota. Che sdraiato all'interno di una cabina, riproduzione fedele del posto di pilotaggio, si serve di elettronica ed informatica per farla muovere su tre assi secondo i comandi dell'istruttore.

Un'ora di pilotaggio sul terreno può costare dalle 600 alle 700 mila lire con i carri attualmente in dotazione all'Esercito, Leopard ed M60. E così, inseguendo gli obiettivi di sempre, riduzione dei costi e qualità dell'addestramento, alla fine degli

Anni '70 sorgono strutture sofisticate a Caserta e a Lecce, poli del carrismo nazionale (ora è Lecce l'unico centro). La parola d'ordine è massimo realismo in quanto con il simulatore è possibile ottenere delle prestazioni (serie di guasti, videoregistrazione dell'esercizio, situazioni di emergenza) molto più ampie di quelle sul terreno e per giunta indipendenti dalle condizioni atmosferiche.

La Link Singer Miles (inglese) è di casa ormai nelle apposite infrastrutture dove, oltre ai complessi principali, sono dislocati moderni impianti logistici di supporto che vanno dalla cabina elettrica, ad una centrale termostatica (temperatura ambiente non superiore a 15/18°, importanti pure la depolverizzazione e la deumidificazione).

All'interno il silenzio è rotto solo dalle parole dell'istruttore e dal sibilo degli oli idraulici nelle tubazioni della cabina, traguardo finale di un sistema che parte... dalla stanza accanto.

Qui un plastico in fibra di vetro a scala 1/300, di quasi 50 metri quadrati e illuminato da 316 lampade fluorescenti, riproduce terreni a dif-

ferente morfologia con percorsi su strada e fuoristrada, a diverso coefficiente di difficoltà. La scansione avviene a mezzo di un dispositivo elettro-ottico-meccanico i cui movimenti sono richiesti dall'istruttore e passati, attraverso un impianto televisivo a circuito chiuso, allo schermo del pilota creando così lo scenario di guida su cui si manovra.

Il pilota avverte l'effetto delle sospensioni, accelera e decelera, cambia le marce, sterza, inclina il carro, frena. E l'istruttore può complicare il tutto introducendo nebbia, ghiaccio, guasti ed emergenze. La seduta non supera i 15 minuti. Ma è il computer digitale da 5,2 Mb ad elaborare tutti i dati in tempo reale, consentendo così al pilota di svolgere il suo 20/25% di guida simulata ormai traguardo irrinunciabile nelle moderne tecniche addestrative. Oggi problemi e difficoltà non mancano e anche qualche sorriso, ma allora quando si cominciò, nel 1980/85 «gli entusiasmi erano alle stelle» come dice il maggiore Franco Rossi, uno dei primi istruttori.

Filippo Di Lucrezia

UNA LETTERA

La realtà che ci circonda a volte scoraggia. Leggere questa preziosa lettera di un vecchio amico, il carrista Angelo Bertuzzi, riporta calore ai ricordi e certezza nelle speranze.

"Sig. Gen. Del Pozzo
come teste è impossibile sorvolare a una realtà pubblicata sul giornale carrista N. 5-6 di luglio-agosto 90. Ho letto e riletto con attenzione i suoi articoli a pagina 3, tutto è realtà di quanto accaduto. Con l'aiuto di altri levammo la gamba dentro nello stivale del Ten. Fantuzzi, una ciocca di capelli e mezza mano, irricognoscibile, di chi fosse dei due, e la cintura della tuta blu di

Cantoni.

Importante che mi ha fatto piacere di avere ricordato Lavoraturini Ugo di Marcignana (FI), del quale recuperato il suo carro portandolo alla base, lo estraemmo ancora vivente, volevamo togliere dalla testa il casco di cuoio dopo averlo disteso a terra, non volle, e con occhi sbarrati disse: "Madonna maiala" sono carrista, e voglio morire da carrista, pochi minuti ancora e poi morì.

Altri particolari di quella mattina non sta bene raccontare. Tante cose ci sarebbe da scrivere.

Solo per chi ha vissuto le può credere, o capire, ricordare e non dimenticare".

Il cap. magg. Ugo Lavoraturini, pilota di carro L/3- 1° Pl. II Cp., IV Btg., cadde in combattimento poco più che ventenne, sul fronte di Tobruk il 29.11.1941. L'Italia non diede nulla alla Sua vita ed alla Sua morte. Egli tuttavia non ebbe bisogno "Mori da Grande". Tale rimarrà per sempre. Noi vecchi e giovani alle armi, gli rendiamo onore. Siamo certi che sulle verdi colline ove è con Fantuzzi, Cantoni e tutti i bravi carristi di ogni tempo, guarda a noi, con i suoi giovani occhi, senza rimpianto. Egli porta ancora il Suo "Casco" di cui era tanto orgoglioso e che nei cieli infiniti li lasciarono per sempre.

Saluto ai congedanti del 10/SC/92 del 2° Reggimento Carri e commemorazione ai caduti a S. Vito al Tagliamento (PD)

La tradizionale cerimonia di saluto ai congedanti, da parte di tutto il Reggimento, ha avuto, con il 10/SC/92, una rilevanza particolare: infatti è stata inserita nell'ambito della manifestazione, — organizzata dalla locale Associazione Combattenti e Reduci in occasione del 75° Anniversario della fine della 1ª Guerra Mondiale e nel cinquantennio dell'8 settembre 1943, — che ha visto gli alunni della Scuola Media "P. Amleto" di S. Vito partecipare ad un concorso specifico sulla sensibilizzazione dei valori della pace, derivante da esperienze vissute dagli anziani durante i due conflitti mondiali: "Il nonno racconta..."

Alla cerimonia, svoltasi alla presenza della medaglia d'Oro al Valor militare Comm. Pietro Mittica e del Sindaco di S. Vito al Tagliamento Luciano Dal Fre, hanno preso parte, oltre alle scolaresche interessate al

concorso, tutte le locali Associazioni Combattentistiche e d'Arma, il presidente regionale dell'A.N. Carristi, Gen. Mario Longo, ed i presidenti di sezione locale e provinciale dell'A.N.C.R., Spartaco Cantarutti e Gen. Romeo, organizzatori del concorso stesso.

A testimoniare, inoltre, l'antico legame che vincola, in modo inossidabile, Carristi e Bersaglieri, era inquadrata nei ranghi del Reggimento la Fanfara "Ariete".

La manifestazione ha preso il via con la deposizione di una corona d'alloro al Monumento ai Caduti, gesto di omaggio significativo con cui i congedanti hanno salutato i commilitoni in un ideale abbraccio con coloro che hanno militato in ranghi del Reggimento e che hanno fatto dono alla Patria delle loro giovani vite per il bene comune.

È seguito un breve indirizzo di sa-

luto da parte del Comandante di Reggimento, Col. Silvestro Leone, che dopo aver ringraziato i convenuti ha evidenziato il lavoro svolto dallo scaglione durante la ferma; in particolare:

— un duplice impegno in Sicilia, nella primavera e nell'estate '93 nell'ambito dell'operazione "Vespri Siciliani";

— l'attività addestrativa a Capo Teulada nei mesi di Maggio e Giugno con la partecipazione all'esercitazione Etruria '93;

— l'addestramento di "routine" sul Cellina-Meduna, conclusosi nei primi del mese di dicembre a pochi giorni dal congedo.

Impegno costante e continuo è stato affermato, che i militari hanno assolto con alto senso del dovere e fattiva collaborazione con i Quadri.

Al termine, è avvenuta la consegna del Tricolore da parte del presidente Cantarutti agli alunni della Scuola media.

Con la resa degli onori al Comandante di Reggimento si è conclusa la cerimonia militare. La manifestazione, però, è proseguita con altre attività anch'esse significative:

— l'incontro tra la Medaglia d'Oro Mittica ed i congedanti, mentre la Fanfara Ariete, attornata dagli alunni ed insegnanti, intonava marce bersagliere;

— la premiazione dei vincitori del concorso e la lettura di alcuni componimenti che hanno commosso i presenti, soprattutto i nonni, appartenenti alle Associazioni d'Arma, che con le espressioni dei loro nipoti hanno riportato alla mente i tristi avvenimenti di un tempo.

Non poteva, infine, mancare l'incontro tra militari ed alunni attorno ai mezzi schierati in mostra statica; i congedanti, infatti, indossate le vesti di istruttori, hanno dato prova delle loro conoscenze sul carro, e sui mezzi che hanno per mesi impiegato; maniera migliore, ritengo, per dare l'addio alla "mole d'acciaio a cui solo il Carrista riesce a dare un'anima".

Il tradizionale brindisi allo Spaccio Truppa alla presenza di tutti i convenuti ha concluso una manifestazione significativa che certamente sarà ricordata dai Carristi del 10/SC/92.



S. Vito al Tagliamento (PD). Il Magg. Pietro Mittica, M.O. carrista, depone una corona d'alloro con alcuni combattenti al monumento ai caduti, in occasione della commemorazione della fine dei due conflitti mondiali e dopo avere partecipato alla cerimonia del saluto ai congedanti del 10/sc/92 presso il 2° reggimento carri.

Silvestro Leone

Raduno Regionale a Rapallo

Il giorno 8 Dicembre '93 a Cavi di Lavagna si è svolto il grande raduno Rosso Bleu con la partecipazione di oltre cento (145) carristi e simpatizzanti. Oltre alle Sezioni della Liguria erano presenti i labari di Alessandria, Acqui, e S. Stefano Magra. Tra gli invitati il Gen. Da Re Vice Comandante la 19 Territoriale e gentile Signora. Dopo la S. Messa, il Presidente Regionale Magg. Scielzo Cav. Tomaso, salutando i presenti, commemorava il 66° Anniversario, citando alcuni passi della lettera inviata dal Presidente Nazionale, in tale occasione, e concludeva con l'augurio di ritrovarci il prossimo anno, ancor più numerosi. Molti gli applausi, al rompete le righe, tutti insieme al ristorante a terminare una festosa giornata allietata una tombola gigante, che permetteva a tutti di ricevere un ricco premio, oltre al vischio bene augurante.



Rapallo. Carristi e simpatizzanti al raduno regionale.

Concludeva la giornata l'offerta altamente generosa del Cav. Uff. Ratti che offriva alla Chiesa ed al Gen. Da Re due sculture altamente artistiche, molto apprezzate. Concludo segnalando l'ottima organizzazione curata dal

Cav. Roncagliolo e dai Suoi collaboratori dell'ANCI Rapallo che hanno permesso a noi tutti di trascorrere una ottima giornata.

Tommaso Schielzo

Rinnovo Direttivo a Rovigo

Il giorno 16.1.1994 si è svolta l'Assemblea Provinciale della Sezione di Rovigo dei Carristi, per rinnovo delle cariche.

La riunione è stata presenziata dal Presidente Regionale Gen. Liccardo Luigi, e dal V. Presidente Cap. Bertola Giancarlo. In apertura dei lavori è stata commemorata la figura del cap.le M. Carrista Dalla Montà Ivano di Ariano Polesine, medaglia d'argento al valore Militare.

Il Presidente uscente Suriani Dr. Nino ha svolto la relazione sia sull'attività trascorsa, sia sul programma futuro, che prevede raduni con i Carristi dell'Ariete, gita sul Delta del Po e attività culturali in collaborazione con le Associazioni Unuci e Nastro Azzurro.

Alla fine si sono svolte le elezioni delle cariche della Sezione, Presidente dell'assemblea il Sergente Carrista Vensi Dr. Edoardo.

Ecco i risultati:

- Suriani Dr. Nino Presidente riconfermato
- Rizzi Bruno V. Presidente
- Beggio Adriano Tesoriere Segretario
- Maldi Ing. Placido e Vaccaro Paolo Consiglieri.

Alla chiusura dei lavori è stata donata una Targa ricordo al Dr. Suriani per la nomina a Ten. Colonnello, e un grazie caloroso alla Famiglia stessa per l'ospitalità.

Adriano Beggio



Carristi della sezione A.N.C.I. di Rovigo, riuniti a Villa Suriani, per il rinnovo delle cariche sociali.

Festa annuale dei Carristi seriatesi Lieta incontro di fine anno

I soci della sezione di Seriate dei Carristi d'Italia si sono riuniti per festeggiare in un fraterno incontro il 19° anno di attività meritando il plauso della presidenza Regionale. La sempre crescente affluenza di iscritti offre l'esatta misura della simpatia e della considerazione che la sezione di Seriate ha saputo meritarsi.

Lo si è potuto osservare anche nel convivio svoltosi in un'atmosfera ricca di voci e di calore umano.

La festa è stata onorata dalla presenza del Pres. Reg. Ten. Col. Cucchi, del Sindaco venturi, del Col. R.O. Bruni Cav. Franco, del Ten. Col. Mosconi, del Ten. Col. Parigi, Cav. Carlo Masserini, Pres. Sez. Abbiategrasso, del Cav. Cova Felice, V. Pres. della Sez. Abbiategrasso, del Cap. no Zecchinato Cav. Aldo, del Ten. Col. Cav. Orciari, dei presidenti delle se-

zioni Bergamasche: Cav. Uff. Corti V. Pres. Reg., Cav. Uff. Prontera Pres. Provinciale, Cav. Uff. Trussardi Gianni, Pres. Sez. Clusone, Cav. Alessandro Trussardi, V. Pres. Sez. Dalmine, Cav. Uff. Ten. Natalini Dott. Franco, Cav. Gibielli Mario, V. Pres. Prov., Cav. Rossi Gino Pres. Gazzaniga, Signora Barbagli Elisa.

Il Pres. Pelliccioli ha poi espresso gratitudine per l'impegno profuso di solidarietà ai consiglieri: Antonietti, Bolis, Gennini, Manenti, Mariani, Visconti, in particolare al V. Pres. Cav. Luigi Caglioni e al Segretario Eletto Spaiani, sempre zelanti con uno spiccato spirito carrista, e al serg. Achille Vitali che con tanto garbo e incisività ha sottolineato i momenti salienti del convivio.

Dopo aver elencato con soddisfazione le varie manifestazioni alle qua-

li la Sezione di Seriate ha partecipato, ha consegnato al carrista Pansa Luigi la croce di Cavaliere della Repubblica Italiana, che non è solo un premio ma un merito ed un riconoscimento per il suo agire, sia nella nobiltà dei suoi trascorsi che per la dignità della sua vita di uomo e di cittadino. Inoltre ha consegnato doni natalizi al cav. Luigi Caglioni e al Segretario Eletto Spaiani, al Carrista Manenti Santo, al Col. Franco Bruni, e Pansa Luigi.

Infine si è parlato di festeggiare il prossimo anno, il 20° anniversario della fondazione della sezione.

Si svolgeva poi l'estrazione della lotteria ricca di premi offerti dai Soci carristi e dalla Sezione, sorteggio che i simpatici intervenuti: V. Pres. Caglioni, Spaiani, Antonietti, Visconti, rendeva più piacevole. Al termine il Presidente Cav. Uff. Mario Pelliccioli augurava a tutti presenti un buon Natale e felice Anno Nuovo.

Mario Pelliccioli

Bassano Rosso-Blu (Scambio di auguri di fine d'anno)

I carristi bassanesi come da loro consolidata tradizione hanno organizzato anche per il 1993 il pranzo sociale per lo scambio degli auguri di fine anno.

Il Presidente Dr. Antonio Nardini con l'infaticabile segretario Mar. Lorenzo Dal Molin e tutto il direttivo, con un impegno e una volontà "corazzata", hanno reso possibile un incontro di amici davvero entusiasmante sia per l'affluenza e sia per le personalità intervenute. La scelta di un rinomato locale della meravigliosa Valsugana è stata una pennellata per il quadro che si è dipinto durante la giornata rosso-blu.

Gli invitati al loro arrivo erano accolti con eleganza e simpatia dal segretario Dal Molin che gli avviava alla sala conviviale.

Quando la tavolata carrista si è formata, il Magg. carrista Giampietro Massignani, con l'assenso dell'organizzatore Dal Molin, ha chiesto il silenzio per ricordare la figura indimenticabile della madrina della Sezione ANCI, Signora Antonia Nardini, recentemente scomparsa.

Il pranzo rosso-blu servito in modo impeccabile è trascorso in allegria sempre sotto l'occhio vigile del segretario.

Molti commensali hanno dimostrato riconoscenza agli organizzatori

dell'incontro perché è stata l'occasione di incontrare amici, scambiarsi ricordi o di cementare consolidati legami.

Gli interventi di rito sono stati aperti dal Mar. Molin che a nome del Presidente Nardini ha dato il benvenuto della Sezione ai presenti. Fra questi, oltre all'ufficiale superiore della Specialità, era rappresentata la Sezione ANCI di Valdagno con il Presidente



Il presidente ANCI di Bassano Dr. Nardini, il Segretario Dal Molin, il Presidente ANCI di Pordenone Sig. Ballico, il Sig. Moretto e amici.

Cav. Uff. Luigi Castaman e il Vice Presidente Cav. Pietro Ciardullo con le rispettive Signore Palmira e Amelia; il Sig. Bruno Alberton ha porto il saluto degli Autieri bassanesi e il Sig. Ilario Passarini rappresentava i combattenti e reduci di Bassano. "La gioia e l'allegria del ritrovo, ha continuato Dal Molin, che ci fa dimenticare per qualche ora i problemi familiari, non può farci scordare le amiche e gli amici che non possono essere fra noi".

Con l'assemblea silenziosa, rigida sull'attenti e commossa sono stati scanditi i nomi delle Signore Maria Agostini, Campostella, Antonia Nardini e dei carristi Gaetano Cuman e Giovanni Viero. Il Segretario ha concluso ringraziando tutti gli amici e ha augurato, unitamente al Presidente Dr. Nardini i voti più sinceri di un buon Natale e di un felice anno nuovo.

Ha preso quindi la parola il Magg. Giampietro Massignani della Sestavo di Montecchio maggiore (VI) e segretario della Sezione Anci di Valdagnò ringraziando il Direttivo di Bassano dell'invito anche a nome del suo Presidente Castaman e ha portato il saluto del Presidente della Zona Anci di Colonia Veneta Cav. Antonio Tomba impossibilitato a partecipare. L'ufficiale si è complimentato con il Segretario Dal Molin per la meritata onorificenza al merito della Repubblica di Ufficiale del conseguimento della laurea in ingegneria del figlio del carrista Gasparini di Feltre presente con la gentile signora. Questo ha dato spunto all'ufficiale per evidenziare la presenza degli amici del Presidente Nardini, ex volontari universitari del 31° Carristi Siena scampati miracolosamente al siluramento del "Conte Rosso" duran-

te il loro trasferimento in Africa Settentrionale. Fra di loro il Dr. Mino Andratta, il Dr. Ing. Giulio Gasparini e il fratello Ugo e il Dr. Prof. Romano Peppino tutti con gentili signore. Alla signora Gasparini di Trieste, così sensibile e apprensiva per la difficile situazione socio-politica della città, il Magg. Massignani Le ha rivolto la sua affettuosa solidarietà.

A ricordo dell'incontro la Sezione ANCI ha fatto dono alle Signore di un vaso contenente fiori secchi profumati, confezionati dal socio Marcello Zanon e gentile signora Giovanna.

La manifestazione si è quindi sciolta con gli auguri affettuosi del Segretario Dal Molin e del Presidente Dr. Antonio Nardini.

Giampietro Massignani

Incontro di fine d'anno tra i carristi della sezione di Palermo

Il giorno 19 del decorso mese di Dicembre 1993, tutti i soci della Sezione A.N.C.I. di Palermo si sono riuniti in un rinomato ristorante, posto alle falde del monte Pellegrino per lo scambio degli auguri delle feste natalizie.

Nel corso dell'allegro convivio, il Presidente della Sezione A.N.C.I. di Palermo ha donato al Caporale Carrista Cammarata Francesco, le insegne di Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana, giusta segnalazione della Presidenza Nazionale del 13.09.1993. Visibilmente commosso il Cammarata ha ringraziato i presenti e la Presidenza Nazionale per l'onore concessogli.

Subito dopo, il V. Presidente della Sezione Cap. Carr. Frangiamore Giuseppe ha consegnato al Presidente Ten. Carr. Prof. Arcangelo Petrantoni, l'attestato di benemerenzia concessogli dalla Presidenza Nazionale, per la Sua oculata ed intelligente attività, volta ad incrementare l'attività associativa al fine di tenere sempre più in alto il prestigio della specialità.

Il Presidente, con una breve allocuzione, visibilmente commosso ha ringraziato la Presidenza Nazionale per la benemerenzia concessagli, ed i presenti per la fiducia che gli si concede in maniera illimitata.

Alla fine il convivio è stato allietato



da un caloroso brindisi alla salute e prosperità di ognuno, nonché alle migliori fortune dell'Associazione Carristi d'Italia, gridando Viva l'Italia viva i Carristi.

Giuseppe Frangiamore

Palermo - dicembre 1993. Il Presidente e il Vice Presidente della Sezione ANCI di Palermo durante la consegna dell'Attestato di Benemerenzia.

Palermo - Incontro di fine d'anno tra carristi.



Incontro superstiti XII btg Carri M14/41 133° rgt Carristi

Come ogni anno, anche il 12 Dicembre 1993, si è riunito a Milano un gruppo di superstiti del XII Btg. Carri M. 14/41, del 133° Rgt. Carristi, Divisione Corazzata "Littorio".

Purtroppo, per il contemporaneo sciopero dei dipendenti delle Ferrovie, altri reduci non hanno potuto raggiungere Milano, limitando così il numero degli intervenuti.

I presenti a questo mini-raduno non hanno mai voluto rinunciare — Generale Luciano in testa — a ricordare e a rendere omaggio ai camerati che, meno fortunati di loro, caddero per la Patria nel fiore della gioventù.

— Onori ai carristi del XII Btg. Caduti nel mar Jonio, in Cirenaica, in Egitto ed in Tunisia!

Gianni Ingolia



Milano. Dicembre 1993. Un gruppo di reduci del XII Btg. Carri M. 14/41, 133° Rgt. Carristi, Divisione Cor. Littorio. da sinistra: Carlo Gabardi, Dino Scandolo, Vittorio Mazzacari, Raffaele Lamedica, Guido Quarenghi, Rino Gaggino, Gianni Ingolia, Armando Luciano, Mario Rommel, Umberto Meregalli, Bruno Gamannossi. Era presente anche Vincenzo Amaddeo, che ha scattato la foto.

Pranzo Carrista di fine d'anno a Pordenone

Il 12 dicembre i carristi pordenonesi si sono ritrovati numerosi, con i familiari e simpatizzanti, al ristorante "Al Parco" di Fontafredda (PN) per il tradizionale "pranzo Carrista" e per un affettuoso, sincero e cordiale scambio di auguri.

Erano presenti la M.O. Grande Ufficiale Pietro Mittica ed una rappresen-

tanza delle Sezioni del Friuli Venezia Giulia con i loro Presidenti.

Il Presidente della Sezione Gen. Mario Longo ha rivolto ai presenti un affettuoso saluto.

Le ore sono volate veloci ed allegramente.

È stata eletta, con l'applauso affettuoso dei presenti, Miss carrista 1993

la simpatica e graziosa signorina Patrizia Vollarò, figlia del socio Col. Roberto.

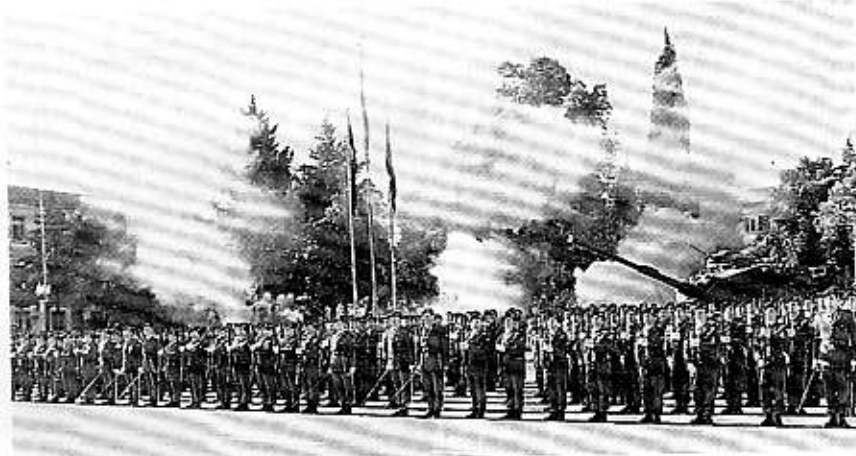
La giornata si è conclusa con la presentazione di una torta "rosso-blu" e con un brindisi per il nuovo anno sereno per tutti.

Gilberto Filieri

Giuramento 153° Corso AUC

Il 12 dicembre i carristi pordenonesi si sono ritrovati numerosi, con i familiari e simpatizzanti, al ristorante "Al Parco" di Fontafredda (PN) per il tradizionale "pranzo Carrista" e per un affettuoso, sincero e cordiale scambio di auguri.

Erano presenti la M.O. Grande Ufficiale Pietro Mittica ed una rappresentanza delle Sezioni del Friuli Ve-



nezia Giulia con i loro Presidenti.

Il Presidente della Sezione Gen. Mario Longo ha rivolto ai presenti un affettuoso saluto.

Le ore sono volate veloci ed allegramente.

È stata eletta, con l'applauso affettuoso dei presenti, Miss carrista 1993 la simpatica e graziosa signorina Patrizia Vollarò, figlia del socio Col. Roberto.

La giornata si è conclusa con la presentazione di una torta "rosso-blu" e con un brindisi per il nuovo anno sereno per tutti.

Carlo Bosna



I ricordi della mia guerra

Il 27 maggio 1942 eravamo nei pressi di Tobruk la mia compagnia era comandata dal tenente Simula, giovane audace e di gran coraggio in testa alla compagnia. Eravamo giovani pieni di entusiasmo, i proiettili nemici fischiano sulle nostre teste, ma non c'è ne curavamo, combattevamo per la nostra Patria, i nostri cuori battevano all'unisono col rombo dei nostri carri.

Avanzavamo, l'emozione e il timore che ci avevano pervasi prima di partire erano svaniti, io mi sentivo quasi felice, combattevamo per la Patria; Poi l'insidia, un campo minato dove siamo piombati uno dopo l'altro; peccato.

Il 28 maggio fui aggregato alla 3ª compagnia come plotone di Ringalzo comandato dal sottotenente Berselli.

La sera del 28 maggio rifiutai il cambio. Il comandante della 3ª compagnia, era il Capitano Calzecchi, questo Eroo ci disse: Lassù c'è il pane per noi, all'attacco.

Il Capitano Calzecchi venne colpito ad un braccio, si fece fasciare e continuò a combattere finché venne colpito a morte, il mio carro proseguiva nell'avanzata, quando si parò davanti il sottotenente Alberti e mi disse: fammi un posto che il mio carro è in avaria; lo feci entrare nel mio carro e vol-

le a tutti i costi mettersi al cannone. Ci colpirono io rimasi ferito all'occhio e al braccio destro, il marconista Di Rocco Nicola alla pancia. Il povero sottotenente ferito al petto, ha detto tre volte mamma muoio. Il carro colpito non serviva più, io rimasi scioccato, il nemico sparava con la mitraglia 20 m.

Non mi rimane che arrendermi alzando la garza che avevo in mano per fasciare le mie ferite. Ci presero prigionieri.

Con tanta stima saluto a tutti i carristi d'Italia in particolare al mio Comandante Generale Simula.

Marchitto Salvatore

Incontro carrista di fine d'anno ad Alzano Lombardo

Come è ormai una tradizione anche quest'anno a febbraio la Sezione A.N.C.I. Valle Seriana ha riunito i Carristi delle Sezioni Bergamasche di Bergamo Città, Seriate, Clusone, Treviglio e Dalmine con estensione alle Sezioni Lombarde di Monza e Montichiari per l'incontro di fine inverno.

Erano presenti il Presidente Regionale Ten. Col. Cucchi Giuseppe ed in rappresentanza del Gen. Fiore comandante della Brigata Meccanizzata "Legnano" il cui comando è in Bergamo il Colonnello Malpighi Renato. La Brigata "Legnano" attualmente si trova in Somalia per la difficile missione di pa-

ce. Inoltre due Carristi della nostra Sezione: l'Onorevole Ongaro Giovanni ed il Sindaco di Gazzaniga Baleri Antonio.

Il Tenente Rossi Gino presidente della Sezione Valle Seriana ha rivolto ai presenti il seguente discorso:

"Carristi, Signore, Simpatizzanti, Autorità

Io Vi ringrazio Tutti per essere intervenuti numerosi a questo nostro incontro annuale, ed in particolar modo un ringraziamento al nostro Presidente Regionale Ten. Col. Cucchi ai presidenti di tutte le Sezioni Bergamasche, al Presidente della Sezione di Monza e

di Montichiari, al Col. Malpighi in rappresentanza della Brigata Meccanizzata "Legnano" all'Onorevole Carrista Ongaro ed al Sindaco di Gazzaniga Carrista Baleri. A tutti il nostro grazie ed un caloroso applauso.

Colgo l'occasione per fare un bilancio consuntivo di quanto ha fatto la Sezione Carristi Valle Seriana nell'anno scorso.

Più o meno nello stesso periodo ci siamo radunati sempre qui ed abbiamo commemorato insieme il 50° anniversario della battaglia di El Alamein ed abbiamo distribuito a tutti i reduci Carristi d'Africa delle Sezioni Bergama-

sche una medaglia ricordo ed un opuscolo sulla battaglia.

A maggio abbiamo partecipato al rituale pellegrinaggio a Varzi per onorare la memoria del Generale Maretti eroe Carrista d'Africa.

A giugno abbiamo fatto la nostra ormai tradizionale gita sociale. Dopo le giornate in Costa Azzurra dell'anno precedente nel 1993 siamo andati sulle Dolomiti. Due giorni meravigliosi che la maggioranza dei Carristi della Sezione vuole ripetere e con itinerari diversi. A Settembre al seguito dell'organizzazione di Bergamo un folto gruppo è andato al mare sulla Costa romagnola. In autunno una rappresentanza con Labaro su invito della Sezione Carrista di Milano è andata al Sacratio per una cerimonia in onore dei Caduti Carristi Milanesi. A dicembre abbiamo partecipato numerosi all'incontro annuale di tutte le Sezioni Bergamasche a Clusone per gli auguri di fine anno. Inoltre una rappresentanza ha partecipato agli incontri conviviali organizzati dalle Sezioni Bergamasche Carriste di Dalmine e Seriate. Il 25 Aprile come pure il 4 Novembre una rappresentanza con Labaro si è recata presso i Comuni di Alzano Lombardo e di Gazzaniga per le varie Cerimonie. La buona riuscita di tanto lavoro è da accreditare a tutti i collaboratori della Sezione che ringrazio di vero cuore. Ci auguriamo inoltre di migliorarci sempre più con iniziative che tengano uniti i Carristi ed i Simpatizzanti sotto i nostri ideali di Patria, di Libertà, di Democrazia e sotto i nostri gloriosi colori Rosso e Blu. Oggi in questo momento di incontri va un ricordo particolare ed affettuoso ad un Socio fondatore dell'Associazione Carristi

nella Bergamasca, voglio riferirmi all'indimenticabile Col. Alfredo Perolari che da 10 anni non è più tra noi, ma per noi ha tracciato le linee più pure e guidato l'Associazione Carristi per vari decenni. A Lui, maestro di vita, eroe di El Alamein, ragazzo del '99 che combatte anche nella Prima Guerra Mondiale, integerrimo Presidente che ha portato la nostra Associazione ad essere la prima in assoluto in Italia per operosità, grandezza, luminosità e generosità, va in questo momento il nostro più caro e riverente ricordo ed un caloroso applauso.

In momenti difficili come questi le parole "ideali ed attaccamento ai propri colori" sembrano pura demagogia perché traditi da avvenimenti che sono all'ordine di tutti i giorni e da avventurieri senza scrupoli che hanno nel peggiore dei modi amministrato una Nazione, un patrimonio comune ed un bene di tutti che è la nostra patria, al solo scopo dell'arricchimento personale e delle loro appartenenze.

Ora che l'economia italiana è in ginocchio e la paura della perdita del posto di lavoro è incombente, l'attaccamento ai nostri fulgidi ideali Carristi deve essere ancora più forte ed in questo momento pensiamo riverenti a quanti Carristi lasciarono le loro giovani vite sulle sabbie infuocate del deserto africano ed a Loro in questo momento, sia pure di distensione, va tutto il nostro più caro ricordo. Ma nello stesso tempo va tutto il nostro disprezzo per quella banda di avventurieri che hanno arrecato alla nostra cara Patria un danno immenso anche di immagine e con la sfrontatezza tipica di questa gente vogliono ripresentarsi riciclati sotto al-

tra e falsa immagine. Come pure coloro che vogliono riproporre nel nostro caro paese ideologie che non hanno mai rispettato la Libertà e la Democrazia dei Popoli, ideologie che sia da loro che in tutto il mondo, sono state con grandi sacrifici debellate.

Tocca solamente a noi e quanto prima scovarli e cacciarli senza complimenti e con la forza della Democrazia e della Libertà e della gente onesta che lavora e si sacrifica e degli ideali più sublimi, ritorneremo ad essere quella Nazione stimata come lo furono gli Eroi di El Alamein che, sia allora che oggi, hanno meritato e meritano il più grande rispetto e la più grande stima ed ammirazione di tutto il mondo.

VIVA I CARRISTI
VIVA LE FORZE ARMATE
VIVA L'ITALIA".

È stato poi consegnato al Col. Malpighi in rappresentanza del Generale Fiore Carmine il Crest della nostra Arma Carrista ed alle Autorità la medaglia ricordo del 50° anniversario di El Alamein, l'opuscolo sulla battaglia ed il calendario Carrista. Ha fatto seguito un ottimo pranzo una ricca lotteria ed un allegro ballo i cui due elementi guarda caso erano giovani Carristi della Sezione A.N.C.I. Valle Scariana.

La giornata si è conclusa verso le 20.30. All'esterno una forte nevicata per tutto l'arco della giornata aveva formato un manto di 10 centimetri ma all'interno tanto tanto calore umano ed una grande gioia per aver trascorso una splendida giornata Carrista assieme.

Gino Rossi

Lettera presentata in occasione del pranzo sociale del 20/11/1993 a Bologna, dal Ten.Col. R.O. Marino Leporatti

Carristi e Familiari della Regione Emilia-Romagna, dopo le elevate espressioni di coloro che mi hanno preceduto, sarebbe inutile proseguirne la narrazione, magnificamente rappresentate, tuttavia in qualità di mutilato di guerra e consigliere della Sezione di Bologna, non posso esimermi dal porgere, il mio saluto. In un momento straordinariamente tragico per l'Italia, massacrata da un groviglio di alleanze politiche, non posso sottrarmi dall'esaltare i nostri fratelli carristi

che ieri e oggi, sempre silenziosamente, hanno offerto la loro vita, mantenendo sempre alto il prestigio della Nazione. Il sangue versato, prima e dopo l'8 settembre 1943, nelle eroiche battaglie di El Alamein, Tobrouk, e sul fronte del Don in Russia, rimarrà indelebile nella storia e nel cuore di tutti gli Italiani. Purtroppo nell'attuale momento, l'apparente indifferenza esistente nel popolo Italiano, privato di manifestare pubblicamente la propria indignazione, per quanto accadu-

to nelle Forze Armate, è una conferma di uno stato di grave sensazione di inquietudine profonda, non avvezzo a degradar il proprio Esercito, onorato da numerose eroiche imprese e da migliaia di morti sul campo. Le centinaia di avvisi di garanzia a Parlamentari, imprenditori, dimissioni di alte autorità dell'Esercito, fondi neri dei Servizi Segreti, con parodie goffe e ridicole di oscuri personaggi, travestiti da Generali, trasmesse per molte settimane dal 5° canale della televisione, sul fal-

lito "Golpe Rosa", farmaci a rischio, disoccupazione e debito pubblico in continuo aumento e per ultimo, il voto contrario agli italiani all'estero, continuano a pesare sulla coscienza di molti Parlamentari. Tuttavia, non interromperanno la continuità e la linearità delle Forze Armate Italiane, baluardo inespugnabile contro la destabilizzazione politica e militare della Nazio-

ne. Roma, alla conquista del mondo, non vi giunse, soltanto con le armi e con la forza, ma con il diritto, la giustizia e con il prestigio della propria civiltà. La recente nomina dell'Italo Americano Rudolph Giuliani a Sindaco, primo cittadino di New York, con molti altri Italiani che l'hanno preceduto, con cariche elevatissime sociali, ne confermano le brillanti affermazio-

ni. Pertanto, ex combattenti carristi e giovani leve, una volta ancora vi supplico, non dimenticate. L'eroismo e il sacrificio che generosamente avete donato alla nostra Patria, unitamente a tutte le altre unità delle Forze Armate dell'Esercito Italiano, resteranno in eterno incancellabili e di incitamento alle nuove generazioni ed allo spirito carrista.

"S. Barbara" festeggiata a Montichiari

La ricorrenza della patrona "S. Barbara" è stata festeggiata il giorno 5 dicembre scorso (domenica). Erano presenti assieme i Carristi, altre tre associazioni locali, e cioè quella dell'Artiglieria, ass. dei Marinai e pure l'ass. Arma Aeronautica, che per l'occasione anticipava la celebrazione della "Madonna di Loreto".

Hanno sfilato per le vie del centro di Montichiari accompagnati dalla banda cittadina, deponendo poi una corona d'alloro al monumento dei caduti di tutte le guerre. Dopo la SS. Messa, si sono intrattenuti a pranzo e dopo aver svolto tutti i convenevoli dell'occasione, un complessino li ha tenuti in allegria fino a tardo pomeriggio.

Alla cerimonia era presente il Comandante di presidio, Gen. Carrista Schipsi Domenico, il Pres. Prov. di Brescia, 1° Cap. Tortaro Fortunato, e il suo alfiere.

Erano presenti anche autorità civili e



autorità militari di rappresentanza delle altre associazioni, che hanno contribuito alla riuscita della importante giornata.

A. Ivan Orsini

Festa di S. Barbara festeggiata a Montichiari (BS). Il Gen. Carrista Domenico Schipsi con un gruppo di carristi della Sezione A.N.C.I.

Il 31° Reggimento carri ricordato da un giovane carrista

BUONE NUOVE DA CANDELO

Sono state molte le novità vissute dalla prima, quarta e quinta compagnia del 31° Reggimento carri, nell'ultimo campo svoltosi nella prima settimana di dicembre nel poligono di Candelo-Massazza. Addestramenti diurni e notturni, lezioni di tiro da fermo oppure in movimento, lancio di bombe a mano anche in corsa, pattugliamenti ecc.; ma tra le esperienze più interessanti bisogna anno-

verare pure il pasto, consumato in una sorta di mensa mobile grazie agli appositi cassetti, e non più con le borse viveri.

Nel freddo di Biella, il panorama era davvero formidabile con Monte Rosa e l'arco alpino a fare capolino tutti i giorni di tempo sereno, potersi gustare un primo, pasta asciutta, e un secondo di tacchino in umido, più contorni e frutta, oltre le bevande ha di certo alleviato le fatiche di tutti, dai carristi semplici ai più alti graduati, abituati per giornate di attività — come quelle di Candelo — al sac-

chetto composto da due o tre panini, formaggio, wusterl ed un paio di mele.

Addio sacchetti? Così si direbbe visto il successo dell'iniziativa che all'aria aperta ha portato la comodità di una mensa a vantaggio dell'igiene, della pulizia dell'ambiente circostante (non v'era nessuna cartaccia in giro) e... del morale della truppa.

Ottima scelta quindi da parte dei responsabili del "rancio", i quali sono riusciti ad adattare alle difficoltà di tre compagnie per il pasto durante l'addestramento, le proprie esigenze

affinché si potesse predisporre un pranzo per bene, e per tutti.

Memori del successo soprattutto tra le truppe, ad esempio nella quinta compagnia, il responso, è stato unanime con il 95% delle preferenze per il servizio casse di cottura, si è più tranquilli e sicuri che pure al prossimo appuntamento con il campo, nelle giornate addestrative "in esterno" si riuscirà a pranzare normalmente, senza essere costretti di fretta a prepararsi un panino, e bere da una lattina, quando magari il clima è rigido e la temperatura è abbondantemente sottozero.

BUON NATALE, 31° REGGIMENTO!

Per i carristi del 31° Reggimento carri non ancora partiti per la licenza ministeriale, giovedì 23 nell'antivigliata di Natale si è svolta presso il salone-cinema una distribuzione di doni.

Del Comandante del Reggimento, Col. Verso, l'idea di una iniziativa del genere, per vivere in maniera più felice le festività natalizie lontano da casa.

Radio, walkman, registratori, macchine fotografiche, oggetti in pelle ed altro: questa la possibilità di vincita

attraverso un sorteggio. Si sorteggiò, dato che ogni carrista delle cinque compagnie, più quella Comando, doveva estrarre un numero al quale era invece combinato un regalo, proprio come succede nei migliori banchi di beneficenza.

Lo scopo di passare una mattinata diversa dal solito è stato raggiunto.

Nei momenti che precedono e seguono il Natale, il piacere di non essere dimenticati ed abbandonati a se stessi, è stato il regalo più gradito e forse inatteso.

Carrista Giammaria Balboni

Museo Storico della Motorizzazione Militare

Il Museo Storico della Motorizzazione Militare, completamente ristrutturato, è aperto al pubblico dal 4 novembre u.s., nella Caserma Arpaia di Roma - Cecchignola, Viale dell'Esercito n. 170.

Il Museo consta di sei padiglioni, immersi in un'ampia area verde, che raccolgono alcune centinaia di automezzi nonché materiale storico, tecnico, araldico, sportivo, modellistico e cinematografico.

"Memorie vivide... di un lungo periodo di storia patria che ci appartiene e che non deve andare dispersa né tantomeno essere dimenticata" (I.D. n. 38/1993).

Le Associazioni d'Arma sono tutte invitate a visitare il Museo. La visita può essere effettuata in tutti i giorni feriali dalle ore 09.00 alle 12.30 e dalle ore 14.00 alle 16.30. Il sabato dalle ore 09.00 alle 12.30.

Le Sezioni, se prenotate con congruo anticipo, possono consumare con modica spesa un pasto presso la Scuola Trasporti e Materiali.

Ad ogni buon fine si soggiunge che il Museo è dotato anche di biblioteca, sala proiezioni e di una capiente sala per riunioni.

Per l'autorizzazione all'accesso le Sezioni dovranno inoltrare richiesta a: Comando dei Servizi Trasporti e

Materiali dell'Esercito

- Ufficio del Capo del Corpo Automobilistico

Viale dell'Esercito, 164 - 00143 Roma - Cecchignola

dandone conoscenza a:

- Comando Scuola Trasporti e Materiali

Viale dell'Esercito, 102 - 00143 Roma - Cecchignola

- Direzione del Museo Storico della Motorizzazione Militare

Viale dell'Esercito, 170 - 00143 Roma - Cecchignola

precisando giorno, orario, numero dei visitatori ed eventuale esigenza di fruire della mensa.

Lettera ai reduci volontari universitari del 1941 del 31° Rgt. Carri

Carissimi, abbiamo già fissato le date per il nostro raduno del 1994; sono:

venerdì 20 maggio 1994 ore 20,30: tradizionale cena, tutti insieme, al Ristorante "Bel Soggiorno" - Via S. Giovanni - San Gimignano.

sabato 21 maggio 1994: giornata tranquilla a San Gimignano, se Livi non riuscirà ad organizzare una gita con meta vicina e non faticosa.

domenica 22 maggio 1994 ore 10,15: Cerimonia in Santa Chiara a Siena, organizzata, come al solito, dall'amico Antonio Mortella e dagli

amici della Sezione dell'ANCI. Dopo il pranzo, tutti in libertà. Vi assicuriamo che non è stato facile ottenere dagli Alberghi di San Gimignano le camere disponibili per noi per i giorni di maggio.

Ci hanno garantito: n° 7 (sette) camere più una suite l'albergo Bel Soggiorno (tel. 940375).

n° 12 (dodici) camere l'Albergo Leon Bianco (tel. 941294).

Ma ricordatevi che non dovete telefonare agli Alberghi, ma effettuare le prenotazioni solo tramite noi (tel.

0577/936747 - ore pasti) entro e non oltre il giorno 15 aprile 1994.

Kolletzek fa sapere che avrebbe piacere di ricevere franche recensioni sui volumi "Noi c'eravamo". Chi vuole, gli scriva direttamente: Carlo Kolletzek - via De Gasperi 35 - 48100 - Ravenna.

Allora Livi aspetta le vostre telefonate.

Arrivederci a maggio ed un abbraccio.

Carristi: Livi - Mantelli -
Nardini - Santorelli

NOTIZIE IN BREVE DELLA FAMIGLIA CARRISTA

Felicitazioni a:

Il Col. Fernando Barbagli ci ha lasciato

• Ten. Col. (T.O.) Fernando Amici, Presidente Sezione ANCI di Milano, per la sua promozione a titolo onorifico a Tenente Colonnello, conferitagli, ai sensi della legge 6/11/1990, n. 325, con Decreto Ministeriale n. 1018/UE/325 il 5 febbraio 1993.

• Col. Fausto Giardini del 5° ufficio del Gabinetto del Ministro della Difesa, socio della Sezione "Babini" del Sodalizio carrista, per il matrimonio della figlia, Dott.ssa Manuela, con il Cap.no Medico Fabio Massimo D'Amico, avvenuto in Roma il 19 febbraio u.s. nella suggestiva chiesa di San Giovanni a Porta Latina, alla presenza di autorità civili e militari, tra le quali ufficiali superiori carristi. Testimonio per la sposa il fratello, Ten. carrista s.p.e. Fabrizio, del 33° Reggimento Carri di Ozzano Emilia.

• Cap.no Gianpaolo Catarinozzi e Ten. Aldo Drusin, eletti rispettivamente Presidente e Vice Presidente della Regione ANCI per il Lazio per il triennio 1994-1997.

Il 12 gennaio 1994 silenziosamente malinconicamente è scomparso il valoroso Colonnello Ferdinando Barbagli, Presidente Onorario della Sezione di Seriate, da tutti conosciuto ed affettuosamente stimato.

Con Fernando "non è scomparso solo un ufficiale, un Comandante di prestigio, di razza veramente Carrista, con Ferdinando se sono andati questi anni vissuti assieme, ed una parte, la più importante di noi. Sparisce una immagine colorita e vivace, dinamica ed allegra, bonaria ed energica che trascorre nel tempo, in continuità, con il tono luminoso dei nostri colori; in guerra, in pace ed in guarnigione, nelle rimesse di Compagnia, di Battaglione e Reggimento.

Ai funerali, svoltisi a Bergamo Parrocchia Borgo S. Caterina il 14 Gennaio era presente una folta rappresentanza di Ufficiali, Sottufficiali, e Carristi; vi erano i Labari Provinciali, con i relativi Presidenti. Al termine il Col. R.O. Franco Bruni, ha letto la preghiera del Carrista, poi il Presidente della Sezione Cav. Uff. Mario Pelliccioli ha



sentito il dovere di esprimere alla Famiglia il Cordoglio più vivo da parte di tutti gli amici Carristi riuniti per commemorare il loro Presidente che da più di 20 anni ha onorato la nostra Sezione. Addio! "Ferdinando" E per quanto hai dato! Una figura di altissimo rilievo nella Storia e nelle tradizioni dei Carristi lasciando un profondo rimpianto.

Pelliccioli Mario

Medaglia d'Oro da ricordare

I carristi della sezione Ance di Piacenza, ricordano un loro figlio: il capitano Romolo Fugazza M.O. al V.M., "ci hanno inviato la motivazione della meritata medaglia, che siamo lieti di pubblicare qui di seguito

MEDAGLIA D'ORO al V.M.

"Comandante di squadrone semoventi da 75-18 in molteplici rischiosi combattimenti contro forze preponderanti per numero ed armamento si espose dove maggiore era il pericolo per animare, incoraggiare e dirigere con oculata previdenza e con comprovata competenza tecnica i suoi lan-

cieri nelle manovre di attacco rese più ardite dall'impervio e difficile terreno. Incaricato di proteggere con il suo squadrone il ripiegamento di altri reparti contrastava al nemico il terreno palmo a palmo arginandone l'irruenza e fiaccandone la baldanza. Rivoltosi ormai insufficiente ogni tentativo di arrestare l'avanzata nemica e di salvare la città di Roma dalla conquista; giunto nei pressi di Porta San Paolo, ultimo baluardo per la difesa della capitale, in un impeto di rabbia e di ribellione al fatale epilogo dell'impetuosa lotta, quasi a sfidare ancora il nemico dal quale non si sentiva vinto, si lanciava con suo carro ed alla testa del suo squadrone contro le formazioni avversarie incalzanti, rinnovando in un'epica carica le gloriose tradizioni della cavalleria italiana. Squarciato il suo carro da granata avversaria ed egli stesso ferito a morte ricusava ogni aiuto offertogli dai suoi lancieri accorsi, esclamando: "Non mi toccate, lasciatemi qui al mio posto d'onore". Tempra energica e tenace di ca-

valiere e di comandante, esempio di altissimo valore militare".

Roma, Porta San Paolo, 10 settembre 1943.

Consiglio Nazionale 1994

La consueta riunione del Consiglio Nazionale dell'Associazione, già indetta per l'11 dicembre 1993 e poi rinviata al 16 aprile 1994, come indicato nel n. 1/94 della Rivista, sarà tenuta inderogabilmente il giorno 23 aprile 1994, con inizio alle ore 10, a Pomezia (Roma) nei locali del Colledge "Selva dei Pini" in via Pontina km. 31,400.

Il Colledge è stato fondato da Mons. Arrigo Pintonello, Arcivescovo Ordinario Militare Onorario e Cappellano d'onore dei carristi, il quale ne è attualmente il Direttore.

Tutte le notizie di dettaglio sono state inviate agli interessati.

Condoglianze a:

- famiglia Mori per la scomparsa del Dott. Francesco, carrista combattente del 31° Reggimento carri (Siena 1941), avvenuta in Viareggio il 13 luglio 1993.
- prof. Antonio Nardini (detto Nini), carrista di fede, per la scomparsa

della consorte, Signora Antonia, avvenuta il 21 agosto 1993 a Siena.

- famiglia Berselli, per la scomparsa del dott. Giuseppe, carrista combattente del 31° Reggimento carri, avvenuta in Modena il 29 novembre 1993.
- famiglia Lissoni, per la scomparsa

sa del carrista Nino, combattente in Africa Settentrionale nel 2° conflitto mondiale e decorato a V.M., avvenuta a Desio il 27 novembre 1993.

- famiglia Raffaelli, ai figli Fiorella, Giancarlo, Diego, Adriana, per la scomparsa del papà, carrista Remo, avvenuta in Rovereto il 6 febbraio 1994.

COLOGNA VENETA RICORDA

La zona Anci di Cologna Veneta vuole rendere onore a tre suoi valorosi carristi deceduti durante l'anno 1993. Il carrista Tiberio Perini della classe 1918 che ebbe l'onore di essere presente nelle epiche imprese in Africa Settentrionale. Il carrista Vittorio Zantonello della classe 1920, Cavaliere dell'AICI e combattente in Africa Orientale. Mobilitato nel 1939 partecipò alla battaglia di Cheren contro le forze inglesi. Trascorse un periodo in prigionia e fu rimpatriato alla fine del 1946.

Altra figura indimenticabile è quella del simpatizzante, Cav. Uff. al merito della Repubblica, Guerrino Bonisolo della classe 1920. Fu arruolato con il 132° Reggimento Artiglieria Corazzata "Ariete". In Africa Settentrionale sbarcò il 21 gennaio 1941 e fu presente nella leggendaria località di Tobruk. Dopo il rimpatrio nel 1942 perfezionò il suo laborioso lavoro formando la sua meravigliosa famiglia. Fu da esempio e da sprone a numerose iniziative associative. Con l'attuale presidente della Zona ANCI di Cologna Veneta, il Cav. Antonio Tomba, fondò l'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci di Sant'Andrea di cui resse con dedizione e anche sacrificio la presidenza. Fece parte della Amministrazione Comunale di Cologna quale consigliere, approfondendo iniziative ed ergendosi ad esempio per competenza ed onestà. La moglie, Signora Rita Cenci lo sosteneva con passione ed amore e lo seguiva nei suoi molteplici impegni. Le figlie Graziella, Lucia, Rosetta e Daniela ed il figlio Valentino erano fieri di papà Guerrino per le attestazioni di riconoscenza ricevute. Oltre alla onorificenza della Repubblica, Bonisolo era Ufficiale dell'Antico



Un momento felice di Guerrino Bonisolo con la sua Rita

Ordine dei Cavalieri di Calatrava, titolo concessogli dall'Università del Triestino, era Accademico dell'Accademia Miliziana del Santo Sepolcro e inoltre Cav. Uff. dell'UDAC. La Sezione ANCI della Zona di Cologna Veneta ha perso con Gerrino Bonisolo un valido collaboratore e per questo nel giorno delle esequie molti erano i presenti che hanno voluto testimoniare alla famiglia la loro riconoscenza.

Capeggiava i carristi veneti il Presidente Regionale Gen. Giuseppe Pachera, il Magg. carrista Giampietro Massignani della Sestaveco di Montecchio Maggiore (VI), il Cav. Uff. Luigi Castaman e Signora Palmira

Presidente ANCI di Valdagno, il carrista Cav. Bellomi e Signora Gilda, i simpatizzanti Santolin e Guiotto e tanti altri. Il Presidente Tomba coordinava la presenza massiccia dei labari che facevano da cornice a quelli rosso-bleu. Ha voluto rendere omaggio al suo benemerito cittadino anche il Sindaco di Cologna Signor Poli.

Al termine della cerimonia funebre molte sono state le attestazioni di cordoglio ai figli e alla Signora Rita Cenci adorata moglie dell'indimenticabile Guerrino Bonisolo.

Giampietro Massignani

NOTIZIE N.A.T.O.

Bruxelles



▲ *Ufficiali della riserva alla serata di gala della NATO.*

▲ *Ufficiali della riserva italiani alla riunione invernale della C.I.O.R. (da sinistra guardando: Magg. Ambrogio Locatelli, Col. Franco Giuliani, Gen. Mario Pulcinelli, Cap. Enrico Maccari).*

ATTIVITÀ ASSOCIATIVE

Regione Friuli e Venezia Giulia



▲ *S. VITO AL TAGLIAMENTO (PD). Commemorazione ai caduti da parte dei carristi del Friuli Venezia Giulia. Presente (al centro con cappotto chiaro) il Magg. Pietro Mittica M.O. al V.M.*

▲ *PORDENONE. Il Gen. Mario LONGO (in piedi a destra) con i carristi della Sezione al pranzo di fine d'anno.*

Regione Lombardia



▲ *SERIATE. Il Presidente Regionale, Ten. Col. (T.O.) CUCCHI, durante la sua allocuzione nell'incontro di fine d'anno dei carristi seriatesi.*

Regione Veneto orientale



▲ *ROVIGO. 16 gennaio 1994. Il Presidente Regionale, Gen. Luigi Liccardo, il Presidente della Sezione (riconfermato), Dr. Nino Suriani e il Segretario, cr. Adriano Beggio, nell'incontro associativo per il rinnovo delle cariche del Sodalizio carrista.*