



Il Carrista d'Italia

Periodico dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia
00184 ROMA - Via Sforza, 8 - Tel. e Fax 06.48.26.136 - Tel. Milit. 3/6660
Trimestrale - Anno LI - n. 1-2-3 (262') - gennaio/febbraio/marzo 2010
Poste Italiane S.p.A. Spedizione in Abbonamento Postale 70% DCB Roma



**QUARANT'ANNI FA
SULLA LUNA
E PRESTO SU MARTE**



LE NOZZE DI CANA

(Dal Vangelo secondo Giovanni)

In questa bella pagina del Vangelo secondo Giovanni leggiamo: "Nostro Signore Gesù, in quell'occasione, un po' freddo e distante nei riguardi di sua madre, fu da questa richiesto di un miracolo. Essa disse: "non hanno più vino", aggiungendo poi: "Fate come egli vi dirà". Vi erano, vuoti, due grandi orci di pietra della capacità ognuno di 120 litri. Riempiti di acqua si rilevarono colmi di vino squisito. Il Direttore della cerimonia commentò: "In queste feste, tutti offrono il vino più inebriante all'inizio. Questa volta il vino più squisito lo abbiamo avuto alla fine".

Questo passaggio del Vangelo mi fa spesso riflettere e pensare a lontane primavere, con un nodo alla gola. Penso a come doveva essere propiziamente felice per gli sposi questo vino su cui era scesa una così alta e trascendente benedizione. Mi sembra che, così come giunge a noi, voglia raccontare e donare a quanti sono rimasti toccati la sintesi e la fortuna dell'amore coniugale. Nessuna fortuna può essere completa, perenne, come l'unione con una moglie meravigliosa. Io questa fortuna la ebbi e con una moglie perfetta, che mi fu a fianco come sostegno, luce, speranza, in ogni giorno, ho vissuto 58 anni, più due di fidanzamento in una comunione così completa di sentimenti, di progetti, di divertimenti modesti ma indimenticabili che resero questi 60 anni una bella favola, un ricordo indelebile. La sua scomparsa dovuta ad un male implacabile ci portò, in soli due mesi, da una serena felicità, che era tutta e solo nostra, alla fine, per me, di ogni interesse alla vita. Voglio allora pensare che questa unione

così piena, fresca, senza noia, senza dubbi, sia stata benedetta e santificata da Gesù di Nazareth con il suo vino spumeggiante e fatato. Solo quel brindisi, quel vino offerto, un po' contro voglia dal Signore poteva rendere la nostra unione un sogno, vissuto e troppo rapidamente cessato. Molte cose nella vita ci vengono date e poi tolte. Tutte le godiamo in prestito illudendoci di possedere qualcosa definitivamente. Tutta la mia vita, i miei successi nella carriera militare furono ispirati da lei. Mi convinse - io non ne avevo alcuna intenzione - a fare la Scuole di Guerra e diventare ufficiale di Stato Maggiore. Nel corso di quel duro periodo, fu vicina a me instancabile: batteva a macchina i miei compiti, faceva schizzi, mi faceva presentare degli elaborati perfetti. Al termine, quando ci fu consegnata solennemente la piccola aquila, il distintivo di superamento con successo dei corsi, io non la appuntai al petto: andai a casa e dissi: "Per metà è tua". Ecco, questa storia interesserà a pochi perché è raro che quando essa scorre davanti alle nostre finestre, ci accorgiamo che sta passando la felicità. Sta passando Gesù di Nazareth, che a tutti, come alle nozze di Cana, dona e promette, gioia e speranza. Quella condizione che spesso ci annulla: il senso della solitudine. Grazie dunque a quel dono ricevuto così splendidamente. Al momento in cui chiudeva gli occhi mia moglie disse: "Non piangere la vita continua". Fu l'unica volta che si sbagliò.

Enzo Del Pozzo



Giotto, *Le nozze di Cana* (Padova, Cappella degli Scrovegni)



Gent. Col. Giuliani

Ho qualcosa da raccontare ai lettori del Carrista d'Italia. Pertanto allego un mio scritto ed una foto pregandola di pubblicarli sulla nostra bella rivista.

Trattandosi di una bella storia vera e reale gradirei che il testo fosse pubblicato per intero. La ringrazio in anticipo per la Sua cortese ospitalità.

Cordiali saluti.

Serg. Egidio Alberti

Massa, 20.01.2010

Caro sergente,

come da sua richiesta pubblico qui di seguito la sua storia che dimostra un grande amore per la nostra Specialità. Mi compiaccio con lei per i suoi nobili sentimenti di Capo Carro Carrista. Cari saluti.

EGIDIO ALBERTI

Via Pandolfino 162 - 54100 MASSA

Tel. 0585 252413

STORIA DI UN CARRO M/10 USA II G.M.

(scritta nel 2001)

Ho una storia, per i lettori de "Il Carrista d'Italia, che avrei potuto scrivere anche tanti anni fa, ma che non ho mai voluto raccontare perché mi mancava una cosa importantissima per poter accreditare la sua veridicità. Ciò che mi mancava era una fotografia.

Soltanto oggi (siamo nel 2001) dopo 56 anni, durante i quali non ho mai interrotto le mie ricerche, sono venuto in possesso di quella foto e più avanti Vi dirò anche in quale modo.

Tutto ha inizio il 12 settembre 1944. Con un ordine di sfollamento emesso qualche giorno prima dalla FELDKOMMANDANTUR di Massa la città stessa ed altre zone limitrofe venivano dichiarate "Zona Militare" e pertanto si imponeva alla popolazione civile di evacuare verso il Nord. Tale avvenimento era dovuto al fatto che proprio dalla costa Apuana (allora la provincia di Massa-Carrara si chiamava Apuania) si delineava l'ultimo baluardo difensivo tedesco che attraverso l'Italia arrivava fino al mare Adriatico. Era la LINEA GOTICA.

Quel giorno io e la mia famiglia salimmo su un treno a vapore che era stato approntato dai tedeschi presso la stazione di Massa, con destinazione Nord Italia, ma noi scendemmo a La Spezia dove avevamo trovato accoglienza presso nostri parenti.

Dopo circa otto mesi trascorsi in quella città, con indicibili sacrifici, ossessionati

dai bombardamenti aerei e con un costante "appetito" che non dava nessuna tregua, il 29 Aprile 1945 ritornammo alla nostra casa di Massa.

Eravamo partiti la mattina presto dopo aver caricato su un carretto a mano quel poco che rimaneva di piatti, pentole e tegami, qualche coperta ed altre cianfrusaglie.

Da La Spezia a Massa dovevamo percorrere a piedi oltre 35 Km. di via Aurelia ovunque danneggiata da bombe e cannonate; la ferrovia non era ancora stata riattivata.

Una sosta a Sarzana verso le ore 13, effettuata presso una fontanella lungo la strada, ci permise di consumare un breve pasto a base di uova sode ed un tozzo di pane; l'acqua era a portata di mano.

Ripartimmo e la sera dopo le ore 19 mettemmo piede in casa nostra.

Tre cose colpirono subito la mia mente di ragazzo; avevo nove anni e mezzo. La prima fu una grossa sorpresa perché ad una decina di metri dal portone di casa mia, in mezzo alla strada, era fermo in tutta la sua possente mole un carro armato americano che era stato incendiato.

La seconda cosa che aveva stupito tutti era che un angolo della casa, al piano terra, colpito da una granata, presentava uno squarcio dei muri attraverso il quale si entrava comodamente in casa.

Infine la terza novità consisteva nel fatto che la casa era stata saccheggiata completamente; non un oggetto lasciato al momento dello sfollamento era stato ritrovato, comprese le lampadine elettriche.

I miei genitori ed i nonni si mostrarono subito molto preoccupati, sia per i danni riportati in seguito alla cannonata che per tutto quello che era stato portato via ed anche perché i mezzi finanziari

dell'epoca non avrebbero consentito di riattivare al meglio l'abitazione.

Ma io non mi preoccupavo di queste cose perché l'unico mio interesse era rivolto verso quel carro armato che mi aveva stregato ancorché visto al crepuscolo ed in tutta fretta.

Questa mia storia personale è strettamente legata a quel carro armato ed alla sua fotografia.

La prima raccomandazione di mia madre fu questa: non ti devi avvicinare a quel carro per nessun motivo e tantomeno dovrai entrare al suo interno perché, mi spiegò, sarebbe stato molto pericoloso per tanti motivi, per un ragazzino della mia età.

Avevo recepito il messaggio, ma quella sera stessa, al lume di candela, mentre si mangiava qualcosa, la mia mente stava già fantasticando su quello che poteva essere accaduto a quel blindato.

La notte mi sembrò che non passasse mai perché non vedevo l'ora di poter fraternizzare con quel mezzo che mi aveva affascinato al punto che in avvenire sarebbe divenuto un mito nella mia immaginazione. La mattina successiva, contravvenendo alle raccomandazioni ricevute e mentre in famiglia erano tutti intenti a dare nuova vita alla casa io uscii dal grosso buco che la granata aveva aperto nell'angolo della cucina e mi avviai verso il carro armato.

Dapprima con una certa riluttanza, perché mi sembrava una grande avventura il solo fatto di poter salire su quel mostro di acciaio per cui iniziai col fare diversi giri d'ispezione intorno alla sua sagoma cercando di capire, almeno visivamente, qualche dettaglio, come ad esempio la stella bianca dipinta anteriormente sotto la quale avevo letto una parola o forse un nome che mi pareva fosse "HARRISON".

Dopo qualche minuto altri ragazzi, più o meno miei coetanei, si riunirono intorno al carro; in breve facemmo amicizia e mi dissero che nei giorni precedenti loro erano già stati all'interno del carro e questo mi convinse all'istante a fare altrettanto al punto che dopo pochi giorni, con la irresponsabilità tipica dell'età, portai sul carro anche mio fratello Beppe che allora aveva quattro anni.

Comunque da quel momento iniziò un bellissimo periodo, di alcuni mesi, della

mia infanzia sebbene i rimproveri di mia madre, per la mia disubbidienza, fossero divenuti pane quotidiano. Nei mesi successivi la mia vita giornaliera trascorreva principalmente all'interno della torretta che era presa d'assalto da diversi ragazzi e tutti ce ne contendevamo il possesso.

Giocavamo a fare i soldati dentro a quel carro e ciò mi aveva procurato una serie di piccoli guai; impossibile quantificare il numero di volte che avevo battuto la testa contro le pareti di acciaio, le ferite alle gambe ed alle braccia, escoriazioni, ematomi, distorsioni e quant'altro erano all'ordine del giorno.

Tantomeno potrei calcolare, anche con molta approssimazione, quante volte sono salito su quel carro e quindi ne sono disceso facendo un salto dalle griglie metalliche che erano sopra il motore, fino a terra.

All'interno del carro si respirava uno strano odore di gomma e oli bruciati, ma era comunque un odore di morte.

Malgrado gli inconvenienti che mi erano capitati, tutte le ore giornaliere trascorse per mesi interi a bordo del blindato mi avevano anche dato la possibilità di rovistare lo scafo alla ricerca di qualsiasi cosa fosse asportabile. Ricordo di avere trovato spezzoni metallici di nastri per mitragliatrice, bossoli vuoti di munizioni varie, chiavi per la meccanica, apriscatole pieghevoli, una montatura metallica per occhiali orma senza lenti, ma ciò che mi colpì di più fu il ritrovamento di un orologio da polso senza cinturino perché bruciato e con il vetro spezzettato e di una scatola metallica chiusa che riuscii ad aprire soltanto con l'aiuto di una sbarretta di ferro. Al suo interno vi trovai rotoli e bende di garza nonché alcune scatolette di cartone che contenevano sicuramente dei medicinali, ma ormai tutto era carbonizzato.

Purtroppo oggi non mi resta niente di queste reliquie che sono andate perdute nel corso degli anni a causa, forse, dei traslochi di casa.

Dopo qualche tempo, a differenza degli altri ragazzi del gruppo, io cominciai ad interessarmi anche alla sorte di quel carro armato e così iniziai a fare domande a persone adulte ed anziani abitanti del luogo.

Quello che racconterò è quindi frutto di testimonianze raccolte in via diretta e per sentito dire.

Da più persone mi era stato riferito che



quel carro amato era l'ultimo di una colonna corazzata che passava in via Gorine (la strada dove io abitavo) in data 9 aprile 1945 (la città di Massa sarebbe stata liberata ufficialmente il giorno successivo 10.04.45) e stava per entrare nella piazza della stazione ferroviaria di Massa.

La colonna di carri era seguita ad una certa distanza da reparti di fanteria americana. Ad un tratto due irriducibili soldati tedeschi, ultimi elementi di una retroguardia ormai sopraffatta, uscirono dal loro nascondiglio situato a ridosso del muretto di recinzione di una casa lì vicino e lanciarono due bottiglie di benzina sopra il vano motore del carro. L'incendio divampò in un baleno; il blindato colpito a morte si fermò e tutto l'equipaggio composto da giovani soldati non ebbe, forse, nemmeno il tempo di capire cosa era accaduto che rimase carbonizzato. Una persona però mi disse anche, non per aver visto direttamente, ma perché gli era stato riferito da chi aveva visto un po' da lontano che il comandante del carro, che si trovava per metà del corpo fuori dalla torretta, riuscì a scendere dal mezzo con l'uniforme che bruciava e con l'intento di prestare soccorso ai suoi carristi, ma morì anche lui nei pressi del carro fra atroci sofferenze. Dopo pochi minuti, quando ormai la tragedia si era compiuta, sopraggiunsero i reparti di fanteria che provvidero a seppellire i poveri resti dei loro commilitoni sotto pochi centimetri di terra in un terreno che confinava con la strada.

Inoltre una squadra di militari americani, avendo intuito cosa era accaduto, iniziò un rastrellamento della zona e riuscì, anche con indizi ricevuti da abitanti vicini, ad individuare i due soldati tedeschi in fuga verso la via Aurelia a circa trecento metri ad est

del luogo dell'incendio.

Cominciò allora un conflitto a fuoco nel corso del quale i due tedeschi ebbero la peggio.

Il tempo inesorabilmente passava ed una mattina, dopo qualche mese, mentre ero in torretta con altri ragazzi arrivò un camion che si affiancò al carro; scese l'autista ed anche a noi disse di scendere. Sarebbe stato per me l'ultimo salto a terra. Alcuni operai di una officina meccanica locale, non so con quale autorizzazione, scaricarono dall'autocarro bombole e tubi di gomma, accesero una fiamma ed iniziarono a fare profondi tagli sulla corazza del carro.

Per diversi giorni ho assistito a quello scempio che mi sembrava una seconda morte di quel gigante. Ricordo perfettamente che gli operai recuperarono tutti i cuscinetti a sfere delle varie ruote del carro e a mano a mano che un pezzo era tagliato veniva caricato sul camion e quando era carico al completo partiva per la fonderia.

Dopo qualche giorno, quando anche l'ultimo spezzone dei cingoli venne caricato sull'autocarro, rimanevano a terra le lero impronte profonde che si sarebbero poi cancellate sotto le ruote dei veicoli in transito eliminando così definitivamente ogni traccia del carro americano. Ero triste al solo pensiero di non poter più vedere quello che era diventato un amico di giochi, un punto di incontro con i compagni, ma ero consapevole che quella possente figura sarebbe rimasta stampata come una foto nella mia mente. Le scuole erano iniziate; dovevo terminare le elementari, quindi medie e superiori, ma in tutti quegli anni dentro di me è sempre rimasto il ricordo indelebile di una breve avventura vissuta grazie a quel carro armato.



Cominciasti allora a pensare che mi sarebbe piaciuto, al momento di prestare servizio militare, di farlo nell'arma dei carristi ed infatti quando arrivò la cartolina per l'arruolamento, dopo visite e selezioni varie, presentai domanda in tal senso ed ebbi fortuna perché mi venne accettata.

Ai primi di novembre del 1957 partii per la Scuola Truppe Corazzate di Caserta. Dopo sei mesi di corso, al momento della destinazione ai reparti chiesi ed ottenni anche questa volta di essere inviato al 132° Rgt. Carri della divisione corazzata "ARIETE" ad Aviano.

Quando arrivai al reggimento nei primi giorni di Maggio del 1958, dopo un brevissimo ambientamento e l'inquadramento definitivo mi venne assegnato un carro armato "PATTON M47" da 44 tonn., con cannone da 90/50. Il giorno successivo il Comandante di Compagnia mi assegnò anche i membri dell'equipaggio. Non credevo ai miei occhi.

Nei dodici mesi successivi, tutte le settimane, si facevano manovre di addestramento prevalentemente ambientate sul greto del fiume Tagliamento ed in altre località del Friuli.

Quando a bordo del mio carro con il busto fuori dalla torretta, mi addentravo in guadi del fiume o nelle boschine delle sue rive sentivo che quel potente motore emetteva un rumore inebriante che mi rendeva appagato a dispetto del fango che mi si attaccava agli occhiali o della polvere che dovevo respirare.

Gli ordini ricevuti via radio e che a mia volta impartivo con l'interfono al mio equipaggio completavano il fascino di quelle manovre.

Ma un'altra grande soddisfazione mi attendeva il 4 novembre del 1958 a Vittorio Veneto. Quei giorni il Presidente della Repubblica, Gronchi, era in visita a quella città e la cerimonia prevedeva, tra l'altro, anche una sfilata di truppe corazzate. La sera del 3 novembre alcuni plotoni carri di compagnie diverse partirono da Aviano e con trasferimento notturno la mattina successiva di buon'ora erano a Vittorio Veneto. Io con il mio carro ero là. La sfilata dei corazzati riuscì alla grande e quando finì i carri vennero parcheggiati a pettine lungo la strada. Ci fu un po' di attesa e poi arrivò l'ordine: tutti gli equipaggi dovevano schierarsi davanti ai propri carri.

Dopo qualche minuto il Presidente della Repubblica ci passò in rivista.

L'emozione era alle stelle.

Poi il servizio militare continuò sempre di concerto con il mio carro fino al mese di marzo 1959. Allora arrivò il congedo, ma quando lasciai il mio "Patton" nei capannoni del reggimento mi venne un nodo alla gola; anche questa volta sapevo che non l'avrei più rivisto.

Il ritorno a casa mi vide impegnato nel riprendere il lavoro, ma certi ricordi rimanevano incancellabili e quando si parla di ricordi si pensa talvolta anche alle fotografie. Così mi venne in mente una cosa: poteva esserci qualcuno che nel 1945 avesse fatto una foto a quel carro americano incendiato? Dovevo accertarmene.

Cominciasti a fare domande a parenti, amici, conoscenti ed anche a terze persone che avessero almeno la mia età o comunque fossere più anziani per sapere se erano a conoscenza di una eventuale foto scattata a quel mezzo. Le risposte furono tutte negative. Si ricordavano l'avvenimento e nient'altro. Indirizzai allora le mie ricerche verso le famiglie del luogo che ritenevo più abienti pensando che all'epoca avrebbero potuto possedere una macchina fotografica, allora una rarità. Ma invano. Negli anni successivi mi rivolsi ad associazioni d'arma ed altre istituzioni; niente foto e scarsa conoscenza del fatto. Decine di anni di varie ricerche sono passate e nel 1995 mi sfiorò il dubbio che forse qualche fotografo professionista che aveva lo studio fotografico in città avrebbe potuto, all'epoca, aver fatto quella foto. Mi recai presso tutti questi professionisti che nel corso degli anni avevano tramandato la loro attività a figli o nipoti, ma mi accorsi subito che essendo queste persone di più giovane età rispetto ai fatti non conoscevano nemmeno l'esistenza di quell'avvenimento bellico. Qualcuno mi disse che forse spulciando l'archivio potrebbe essere venuta fuori anche quella foto, ma la cosa richiedeva lunghe ricerche che non intendevano fare.

A questo punto stavo per rinunciare al mio intento, ma mi restava da fare visita ad un ultimo studio fotografico, forse il più vecchio come attività. Entrai sfiduciato e feci la mia richiesta al fotografo. Questo signore, oggi ultrasettantenne, mi guardò un po' sorpreso, pensò per qualche istante e poi mi disse: "Tanti anni fa quando ero un giovanetto ho visto quella foto; la fece mio padre e se ben ricordo in quella foto al carro armato ci sono riprese anche le mie sorelle. Il grande problema, soggiunse, è quello di

scoprire dove potrebbe essere finita la foto dopo tanti anni". Mi disse di tornare dopo una settimana, avrebbe fatto qualche tentativo di ricerca. Puntualmente ritornai, con qualche speranza, ma non era riuscito a trovare nessuna traccia.

Avrebbe continuato a cercare e così mi invitò a passare ogni quindici giorni per sapere se c'erano novità. Le mie visite al fotografo si susseguirono saltuariamente per circa sei anni; io insistevo perché ero convinto che la foto ora esisteva.

Il 3 gennaio 2001, la sera verso le ore 19, una telefonata dal suo studio fotografico mi informava che la fotografia era stata trovata. Io risposi, ma siamo sicuri? Ci fu la conferma. Il mattino dopo, insieme a mia moglie andai a ritirare la reliquia. Appena la esposi sul bancone mi sentii stringere la gola, in un attimo ho rivisto un film d'epoca di una eccezionale rarità. Ho detto al fotografo con voce tremante: dove hai trovato la foto? Era abbandonata in un cassetto a casa di mia sorella. Questa matura signora che ora vive in una città del nord Italia è una delle tre sorelle ritratte davanti al carro americano.

Ora che la foto è stata ritrovata e ho potuto raccontarvi questa storia vera devo anche trarre una conclusione. La molla che ha dato vita a questa mia passione "carrista" sono certo che è scattata in quella sera di Aprile 1945 appena vidi il gigante d'acciaio immobile sulle sue ruote e sui cingoli dalla gomma ormai carbonizzata. Devo anche dire sinceramente, lungi da ogni retorica, che quando a bordo del mio "PATTON" attraversavo guadi e boschine non c'era una volta che non mi venisse alla mente quel carro americano bruciato e soprattutto il suo equipaggio di giovani soldati. Se ero lì su quella torretta era perché avevo preso ad esempio quei carristi americani e volevo essere come loro.

Ho scritto questa vicenda affinché qualcuno possa conoscere un po' di storia di uno dei tanti carri armati USA della seconda guerra mondiale. Ma la dedica di questo mio racconto è riservata al suo equipaggio al quale, nel lontano aprile 1945, il destino e la guerra avevano fissato l'appuntamento con la morte atroce davanti al portone di casa mia.

Sebbene con molto ritardo non posso fare a meno di dirVi: "BRAVI RAGAZZI - GRAZIE".

Scritto il 03-02-2001.

Serg. Egidio Alberti

QUARANT'ANNI FA SULLA LUNA E PRESTO SU MARTE

Acadde la notte tra il 20 e il 21 luglio 1969. Poco prima dell'alba; alle 04,57 ora italiana, la televisione mandò in onda in "diretta" dalla Luna le immagini della discesa di Neil Armstrong dalla scaletta del Lem e della sua passeggiata nel Mare della Tranquillità. Armstrong fu poi raggiunto da Edwin Aldrin mentre l'altro astronauta della missione Apollo 11, Michael Collins, rimaneva in attesa in orbita lunare sul modulo di comando Columbia.

In un'indimenticabile notte d'estate l'Apollo 11 portò l'uomo lassù, a calpestare per la prima volta il suolo di un altro corpo celeste. Come tutto il mondo visse quegli esaltanti momenti.



Armstrong



Collins



Aldrin

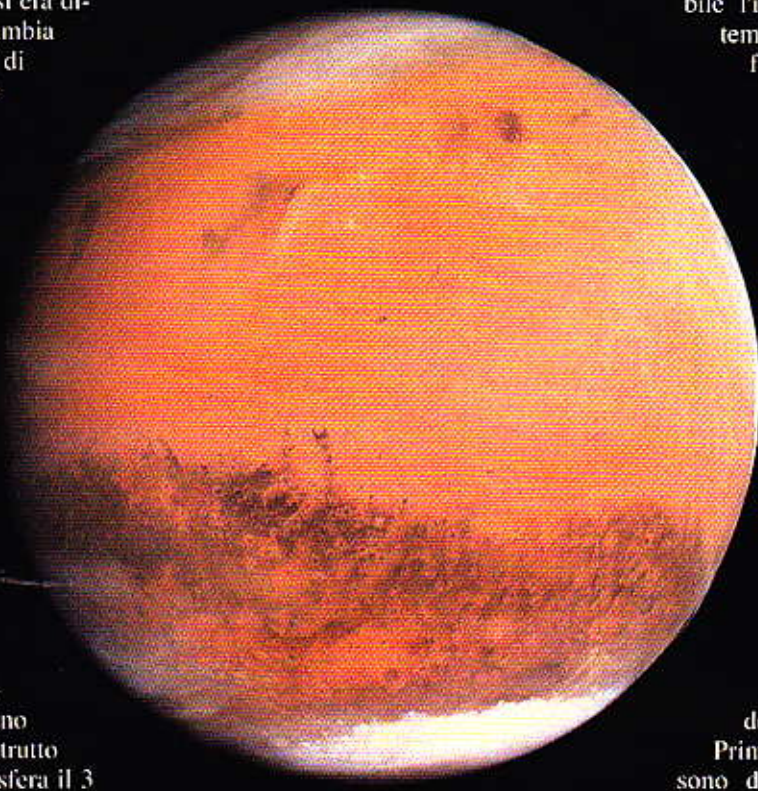


Era la prima volta, in assoluto, che esseri provenienti dal pianeta Terra calpestarono il suolo di un altro corpo celeste. Approfittando della forza di gravità che sulla Luna è pari a un sesto di quella terrestre, Armstrong e Aldrin eseguirono una serie di balzi spettacolari. Poi piantarono una bandiera americana, installarono un apparato per l'analisi del vento solare, un riflettore laser e un laboratorio per misure sismiche, raccolsero 21,4 chilogrammi di rocce lunari e lasciarono una targa in acciaio inossidabile con la scritta «Qui uomini del pianeta Terra posero piede per la prima volta in luglio 1969. Siamo venuti in pace a nome di tutta l'umanità». I due astronauti rimasero sulla Luna 21 ore e 36 minuti, poi risalirono sul Lem che li riportò sul modulo Columbia. Ebbe inizio il viaggio di ritorno verso la Terra e il 24 luglio la navicella venne recuperata nell'Oceano Pacifico, vicino alle isole Hawaii. Negli anni successivi sei nuove missioni del progetto Apollo avrebbero

portato altri astronauti americani sulla Luna, ma le immagini televisive di quella prima impresa, l'allunaggio del Lem Eagle (Aquila) che si era distaccato dal modulo Columbia e la prima "passeggiata" di Armstrong destarono in tutto il mondo una fortissima emozione. La conquista della Luna segnò una tappa importante nella gara spaziale tra gli Stati Uniti e l'allora Unione Sovietica cominciata dodici anni prima, il 4 ottobre 1957, con il lancio del satellite artificiale Sputnik (Compagno di viaggio) dal cosmodromo sovietico di Baikonur. Gli strumenti di bordo dello Sputnik rimasero in funzione ventuno giorni; il satellite andò distrutto durante il rientro in atmosfera il 3 gennaio 1958, dopo 1.400 orbite. Gli Stati Uniti mandarono in orbita il loro primo satellite, l'Explorer, solo il 31 gennaio 1958.

Oggi le risorse destinate all'esplorazione spaziale sono diverse da quelle che anni fa consentirono all'uomo di "sbarcare" sulla Luna. Rispetto al passato i problemi fisiologici per gli astronauti, come la perdita di massa muscolare e scheletrica, possono considerarsi superati, ma oggi gli equipaggi devono essere quasi del tutto autosufficienti. Aria e acqua vanno riciclati, si deve effettuare un controllo dell'aria per evitare contaminazioni, occorrono schermi particolari per proteggere gli astronauti dall'esposizione alle radiazioni. Inoltre è necessario servirsi di un tipo di propulsione che consenta di raggiungere corpi celesti lontani dalla Terra (come il pianeta Marte) più velocemente di quanto oggi sia teoricamente possibile. A tale scopo sono in fase avanzata le ricerche e le sperimentazioni relative alle propulsioni elettrica e nucleare e a quella che sfrutta l'energia solare.

Intanto, in attesa di andare su Marte, l'uomo tornerà sulla Luna. Inizialmente sono previste brevi missioni di una settimana per realizzare fonti di



*Marte,
il pianeta rosso.*

energia solare e moduli abitabili, creando sulla Luna una sorta di avamposto della base spaziale che verrà. La base sorgerà al Polo Sud del satellite, dove ci sono zone costantemente illuminate dal Sole e quindi utili per la produzione di energia elettrica; in altre zone in ombra si trovano probabilmente riserve di acqua ghiacciata, utile per la produzione di ossigeno e idrogeno, da convertire anche in carburante. Successivamente verranno effettuate altre missioni che porteranno gli astronauti a trascorrere almeno sei mesi sulla Luna allo scopo di preparare tra qualche anno il lancio di un vettore verso Marte.

Per mandare l'uomo sul pianeta "rosso" la Nasa avrà bisogno di fondi cospicui, ma si dovranno risolvere anche problemi tecnici molto importanti. Si pensi, ad esempio, alle comunicazioni

con una navicella che si trovi in prossimità di Marte: il contatto richiederà molti minuti e ciò renderà impossibile l'intervento da Terra in tempo reale. Questo significa che bisognerà realizzare al meglio le procedure automatiche di analisi dei dati di guida e di navigazione della navicella spaziale, compresi quelli relativi all'atterraggio sul pianeta. I problemi, dunque, non mancano; per questo motivo si prevede che il lancio di una navicella spaziale verso Marte non possa avvenire prima del 2030.

Prima di questa impresa sono dunque in programma nuove missioni lunari: oltre alla realizzazione della base permanente, si cercherà la conferma che sulla Luna esistano fonti di energia non inquinante e a basso costo. L'astronauta italiano Roberto Vittori, un veterano dello spazio, è stato due volte "ospite" dell'Iss, la Stazione Spaziale Internazionale, e ha confermato che la Luna è una riserva infinita di Elio 3, un isotopo dell'Elio che, trasportato sulla Terra, potrebbe essere usato come combustibile nelle future centrali a fusione atomica sulle quali si sta lavorando.

«La Luna dista 384mila chilometri dalla Terra: nello spazio è una distanza breve. Un veicolo spaziale come la Soyuz, ad esempio, che va a 27mila chilometri all'ora, se potesse muoversi nello spazio in linea retta (il che non è tecnicamente possibile, ma lo dico tanto per dare un ordine di grandezza) arriverebbe sulla Luna in poche ore. La Luna potrebbe diventare la nostra zona industriale. L'Elio 3, il comune gas con il quale si gonfiano i palloncini dei bambini è presente sulla Terra in quantità minima; ma sulla Luna ce n'è in abbondanza. Un'altra risorsa energetica che si potrebbe ricavare dalla Luna è l'idrogeno».

ATTIVITÀ SOCIALI

FESTA NATALIZIA A SERIATE

Come tradizione, anche quest'anno, nei giorni 7-8 Dicembre la sezione ANCI di Seriate (BG) ha voluto celebrare i due avvenimenti più significativi dell'anno.

La S.Messa a suffragio dei carristi caduti in tutte le guerre e i carristi defunti, e il tradizionale "Rancio Carrista" quale degna conclusione di un anno molto intenso di manifestazioni a cui la nostra sezione ha partecipato.

La S.Messa celebrata nella chiesa Giovanni XXIII di Padermo di Seriate, ha avuto il suo culmine nella lettura della Preghiera del Carrista e nel ricordo dei mai dimenticati Cav. Pelliccioli, Cav. Caglioni, Ten. Col. Bruni, M.llo Antonietti.

In occasione di questi appuntamenti, si è voluto tenere aperta al pubblico anche la nuova sede che già ci ospita da più di un anno; iniziativa molto riuscita.

Al tradizionale "Rancio Carrista" hanno fatto, anche quest'anno, gradita presenza il Sindaco Dott.ssa Saita (nella foto) accompagnata dall'assessore Sig.ra Marcetta ed autorità civili e religiose.

Il Presidente Cav. Pezzotta nel saluto a tutti i presenti, ha elencato tutte le manifestazioni a cui la sezione ha partecipato durante il 2009 segno del forte spirito carrista presente nei soci iscritti.

Nel sottolineare il valore dei carristi nella storia recente, e lo sforzo che la sezione di Seriate attua per sopravvivere degnamente, ha ringraziato i consiglieri per l'operosità svolta a sostegno della stessa e premiato alcuni carristi con una targa raffigurante Q33 di El Alamein.

Omaggi floreali alle signore e il tradizionale calendario a tutti i partecipanti hanno dato inizio alla lotteria con ricchi premi natalizi.

A conclusione di questa bella giornata carrista il brindisi e lo scambio di auguri e l'impegno di essere ancora tutti assieme il prossimo anno.

28.12.2009

Serg. Carrista Achille Vitali



FESTA DI CORPO DEL 4° RGT. CARRI

Novara 03/02/2010

Il giorno 21 Gennaio presso la Caserma "VALENTINO LBABINI" di Bellinzago Novarese (NO), s'è svolta la cerimonia per la festa di corpo del 4° Reggimento Carri in occasione del 69° Anniversario dei fatti d'Arme di Tobruk.

In una gelida giornata (-4 gradi) alla cerimonia hanno partecipato circa 150 persone civili, con i gonfaloni dei comuni di Bellinzago ed Oleggio, 10 labari delle sezioni Carriste del Piemonte e della Lombardia, (presente come sempre il loro Presidente Regionale AGUZZI CAV. PIETRO), oltre a quelli di altre sezioni d'arma e non invitati alla cerimonia.

Alla presenza del Comandante la Brigata "ARIETE" COLONNELLO SALVATORE CAMPOREALE, delle Autorità civili e militari, ha avuto inizio la cerimonia ufficiale nell'area del campo sportivo, presso la baraggia d'addestramento dei carri.

Dopo lo schieramento dei reparti in arme, dell'inserimento dello stendardo del Reggimento, il 44° Comandante il Reggimento COLONNELLO LUCA MARIA CICCARELLA ha voluto ricordare con parole toccanti i fatti accaduti, e gli atti eroici compiuti dai Carristi del 4° Reggimento Carri in quel d'Africa dove si sono distinti con onore fino allo spasimo, fieri di onorare la patria, e portare le mostrine rosso e blu.

Alla fine della cerimonia lo stesso ha offerto un rinfresco a tutti i partecipanti al Circolo Ufficiali.

I Carristi A.N.C.I. ed i simpatizzanti (dietro corresponsione dello scotto rancio), hanno potuto partecipare allo stesso nella mensa della caserma assieme al Comandante, agli Ufficiali ed a tutti i militari in servizio presso il Reggimento (un giorno da Carristi con i Carristi in arme).

Ci siamo lasciati con un arrivederci al prossimo anno il 2011 per il 70° Anniversario.

Giovanni Strozzi

PRESENTAZIONE LIBRO "CARRI ARIETE COMBATTONO"

È stato pubblicato nel mese di giugno 2009 da Prospettiva Editrice il libro "Carri Ariete combattono" scritto da Andrea Reborà per ricostruire l'avventura umana e militare del tenente carrista Pietro Ostellino, attraverso l'esame delle circa 600 lettere e cartoline inviate alla moglie Alma durante la sua permanenza sul suolo nordafricano tra il gennaio del 1941 ed il marzo 1943. Il carteggio ha rappresentato la base per raccontare la sua storia e quella della divisione corazzata Ariete, l'unità in cui era stato inquadrato come sottotenente di complemento e con cui visse per oltre ventisei mesi consecutivi le alterne e tragiche vicissitudini della guerra nel deserto. Pietro Ostellino prese parte a tutte le principali operazioni in Africa Settentrionale combattendo

Foto di copertina del libro "Carri Ariete combattenti" del S.Ten Pietro Ostellino.



dapprima con i carri L 3 e poi con gli M 13. Il suo battesimo del fuoco non avvenne nello scacchiere nordafricano, bensì sul fronte alpino occidentale quando, nel giugno 1940, al comando di un plotone di carri L 3 partecipò all'azione bellica contro la Francia al colle del Moncenisio. Uno scontro breve ma cruento, in cui il I reggimento carrista a cui apparteneva ebbe sette caduti. Nel luglio dello stesso anno con il I battaglione carri di cui faceva parte, venne aggregato al 32° reggimento carrista della divisione corazzata Ariete. Lasciò l'Italia a bordo del piroscafo Marco Polo il 18 gennaio 1941 e fece ritorno in Patria soltanto il 24 marzo 1943. Quando rimpatriò poté finalmente conoscere la figlia primogenita Annaluisa che aveva già più di due anni, essendo nata il 14 gennaio 1941. In quella data si trovava a Napoli in attesa di essere imbarcato con uomini e mezzi dell'Ariete per andare a combattere in Libia. Non gli venne concessa una licenza e non fece in tempo a vederla neppure per poche ore. Per poterla finalmente stringere fra le braccia avrebbe dovuto aspettare più di ventisei mesi. Nel frattempo aveva preso parte con i carristi alle battaglie per la riconquista della Cirenaica, all'assedio di Tobruk, ai combattimenti di El Alamein ed alle varie fasi della ritirata verso la Tunisia. A casa lo attendeva Alma, sposata nel marzo 1940, poco prima dell'ingresso dell'Italia nell'inferno della seconda guerra mondiale che li avrebbe separati per così tanto tempo. E proprio le lettere scritte quasi quotidianamente alla moglie sono servite come base per ricostruire la storia di più di due anni trascorsi, in un alternarsi di vittorie e di sconfitte, in Libia, in Egitto ed in Tunisia. Il volume è arricchito dalle riproduzioni di fotografie, cimeli e documenti originali ed è acquistabile, al prezzo di Euro 15,00, presso il sito internet di Prospettiva Editrice (www.prospettivaeditrice.it) o presso le principali librerie fornendo, eventualmente, anche il codice ISBN 9788874185566.

A. Rebora

.....

**RICORDI DI GUERRA
DEL COLONNELLO CARRISTA
ALDO MEHELLI**

Si dice che la storia sia maestra di vita, perché solo indagando il passato, si interpreta il presente e si progetta il futuro. Per questo è necessario fare ricorso alla memoria, intesa non solo come ricordo, più o meno romantico, ma come impegno a perpetuarla, perché se essa si attenua si affievoliscono quei sentimenti e ideali per i quali ci si è battuti ed ai quali si è creduto. Ritengo utile perciò segnalare ai

nostri lettori alcune riflessioni apparse su un noto giornale, di una figura emblematica del nostro Carrismo. Trattasi del Col. R.O. Aldo Mechelli eroico combattente a El Alamein ed a Verona in difesa della città 8.09.1943. Ed ecco qualche estrapolazione dai suoi ricordi:

... OMISSIS ... "EL ALAMEIN - COMMEMORAZIONE DEI CADUTI"

Ho constatato che lo scenario commemorativo era dominato dalla massiccia presenza di ex paracadutisti, mirabilmente organizzata per ricordare i caduti della gloriosa Divisione Folgore. Una selva di labari della loro Associazione occupava l'esterno del Sacrario di fronte al Presidente della Repubblica, mentre scheggiava il saluto alla voce "FOLGORE" e i colori Rosso-blu dell'Arma dei Carristi dove erano? Eppure anche i Carristi dell'Ariete e della Littorio furono protagonisti delle tre battaglie di El Alamein, come bene ha scritto anche lo scrittore Arrigo Patacco.

E Mechelli scrive ancora in altro articolo, replicando ad una feroce battuta sui nostri Carri, riportata da "LA REPUBBLICA" del 12.05.2002.

"Posso affermare con certezza che l'autore della battuta, se Inglese, non ha mai ascoltato direttamente i reduci della 89ª Armata Inglese, perché avrebbe appreso che i Carristi Italiani, con carri meno corazzati dei loro, hanno sempre accettato gli scontri e sono morti piuttosto di innestare la marcia indietro, nel senso dell'ironica battuta; se invece l'illustre personaggio è tedesco, c'è da dire che ignora quanto disse Rommel ad El Alamein quando seppe che l'Ariete si era sacrificata combattendo sino all'ultimo Carro"

E concludendo riporto le battute conclusive di un lungo articolo di Mechelli apparso su una nota rivista a proposito della difesa di Verona presso la porta carraia del 32° Reggimento Carrista:

"L'ultimatum fu respinto e gli attacchi ripresero, ma al tramonto il Col. Spiazzi, vista la preponderanza dei mezzi nemici e l'impossibilità di una ulteriore resistenza, decise la cessazione delle ostilità con i tedeschi che concedevano la resa delle armi, senza entrare in caserma. Noi Carristi ci sdraiammo sull'erba della caserma del tutto ignari di aver guadagnato un pezzo della Medaglia d'Oro, concessa anni dopo al Comune di Verona per la resistenza dell' 8° RG. Art."

Prof. Mario Nones. Trento

.....

**NELLA SEZIONE
DI TRENTO**

.....

Un lieto evento

I carristi Trentini danno il benvenuto ad un altro futuro CARRISTA: GABRIELE. Lo annunciano con gioia il papà Pellegri Mauro e la mamma Anna.

Enzo Marcon



LA NAVE PORTAEREI "CAVOUR"

Orgoglio della Marina Militare Italiana

di Edoardo Marini

Il 10 giugno di quest'anno, in occasione della festa della Marina, è entrata in servizio, con la consegna della bandiera di combattimento, Nave Cavour, portaerei di nuova generazione, destinata, fra l'altro, a diventare la NUM (nuova unità maggiore) della Marina Militare italiana.

Nave Cavour, con le sue caratteristiche, rappresenta un ritorno della nostra Marina nel novero delle Nazioni che nel mondo possono vantare di assurgere a potenza navale. Infatti la nave portaerei, al centro di un gruppo di navi da battaglia, è il simbolo per eccellenza della proiezione di potenza stessa.

Questa potenza viene esercitata attraverso i suoi velivoli imbarcati capaci di condurre operazioni offensive

nel raggio di diverse centinaia di miglia dal gruppo navale stesso. Perciò tutte le maggiori Marine Militari ne posseggono di vario tipo e dimensioni, acquisite già da molti anni o solo recentemente. La storia della portaerei ha inizio già dai primi anni del secolo scorso quando l'affermarsi dell'aereo, e con il suo sviluppo, i vari Stati Maggiori incominciarono ad interessarsi al loro potenziale uso anche se solo limitatamente per missioni di ricognizione al servizio delle navi da battaglia. A tal fine vennero effettuati diversi voli sperimentali per testare l'idea.

L'Americano Eugenie Ely fu il primo pilota a decollare da una nave stazionaria addirittura nel novembre del 1910. Successivamente il capitano di Fregata americano Charles Samson fu invece il primo pilota a decollare da una

nave in movimento (il 2 maggio 1912). Era così incominciata la storia del connubio Nave Aereo.

Il primo battello con caratteristiche di portaerei fu però la britannica Ark Royal. Venne dapprima progettata come nave mercantile, ma durante la costruzione venne convertita in nave appoggio per idrovolanti. Fu varata nel 1914.

La prima nave specificatamente designata come portaerei, in grado cioè di trasportare, far decollare e successivamente appontare aerei da combattimento fu la giapponese Hosho entrata in servizio nel 1922.

Dove però le navi portaerei, cresciute nel numero e nelle caratteristiche tecniche, giocarono un ruolo significativo, fu durante la 2ª guerra mondiale. Noi Italiani dovemmo subire uno dei primi attacchi a lungo raggio allorché nel 1940, a Taranto, contro parte del-





la nostra flotta all'ancora, la portaerei inglese Hms Illustrious lanciò i suoi bombardieri che tanto danno produssero alle nostre unità. Con il progredire del conflitto l'impiego di tali navi ed il loro peso in combattimento aumentarono sempre più. Basti ricordare, fra i più noti, l'attacco a Pear Harbor o la battaglia delle Midway, che segnarono rispettivamente l'entrata in guerra degli Stati Uniti contro il Giappone e il punto di svolta della guerra nel Pacifico.

Con tali premesse ben si comprende, quindi, come lo Stato Maggiore della Marina ritenne, negli anni '90, nel suo programma di nuove costruzioni, di dover concentrare i suoi sforzi nel dotare la nostra flotta di tali Unità.

Pertanto già dopo l'entrata in servizio di Nave Garibaldi, fu pianificata l'acquisizione di un'altra portaerei che dovesse avere caratteristiche simili alla nostra nave Ammiraglia, potendo però disporre di un ponte di volo più grande, con un dislocamento quindi leggermente superiore, vicino cioè alle 15.000 tonnellate.

Di conseguenza nel 1995 si decise di riprogrammare una Unità di tali caratteristiche. Solo successivamente, però, si rese possibile progettare la costruzione di una Unità di maggiori dimensioni al tanto che fu previsto un battello con un dislocamento di più di 25 mila tonnellate, che rappresentava quindi una nave che per tonnellaggio e dimensione, non era stata mai costruita dalla fine della 2ª guerra mondiale. Nel 2000 fu commissionata la sua costruzione alla Fincantieri che, nel 2001, impostò la costruzione dello scafo in due tronconi separati, il primo nei cantieri navali di Riva Trigoso ed il secondo in quello del Muggiano e La Spezia. Nel 2004 i due tronconi furono assemblati a La Spezia e il 27 marzo 2008 l'intero battello, effettuate le prove di navigazione, fu consegnato alla Marina Militare. Come già accennato la nuova Portaerei, dopo l'allestimento, è entrata in servizio il 10 giugno 2009.

Nave Cavour stazza, a massimo carico, 30.000 tonnellate, ha un equipaggio di 1210 uomini e imbarca un gruppo di 20 aeromobili

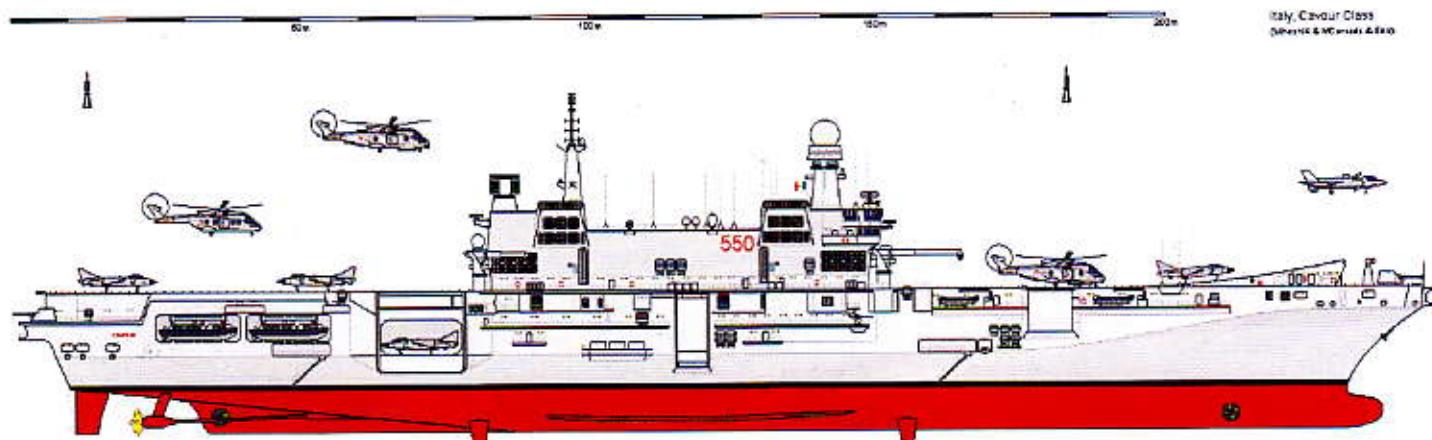
con un massimo di 30 aerei di tipo V/stol (Harrier o F-35B); elicotteri di supporto aereo EH101, AEW, HEW (piattaforme radar); - elicotteri per compiti ASW (antisommergibili), ASuW (antisuperficie) e di trasporto (di vario tipo).

Sarà assegnata a Comforal (Comando Fors d'Altura) di base a Taranto.

Durante il suo servizio, che si augura lungo e fortunato, Nave Cavour, oltre alla predominante azione aerea dovrà svolgere varie funzionalità fra le quali operazioni anfibia, trasporto di personale e mezzi pesanti, e compiti di comando complesso di forze navali. Inoltre, per queste caratteristiche, essa potrà svolgere importantissime operazioni di protezione civili per l'intera comunità.

Apprendiamo, mentre stiamo per andare in stampa, che la portaerei Cavour è stata destinata a missione di soccorso in favore dei terremotati di Haiti. Rivolghiamo al Comandante ed al personale impiegato l'augurio di buon lavoro.

*da "Tradizione Militare"
n. 1 - gennaio 2010*



Italy, Cavour Class
Domenico & M. Rossi & C.

Due passi nella storia

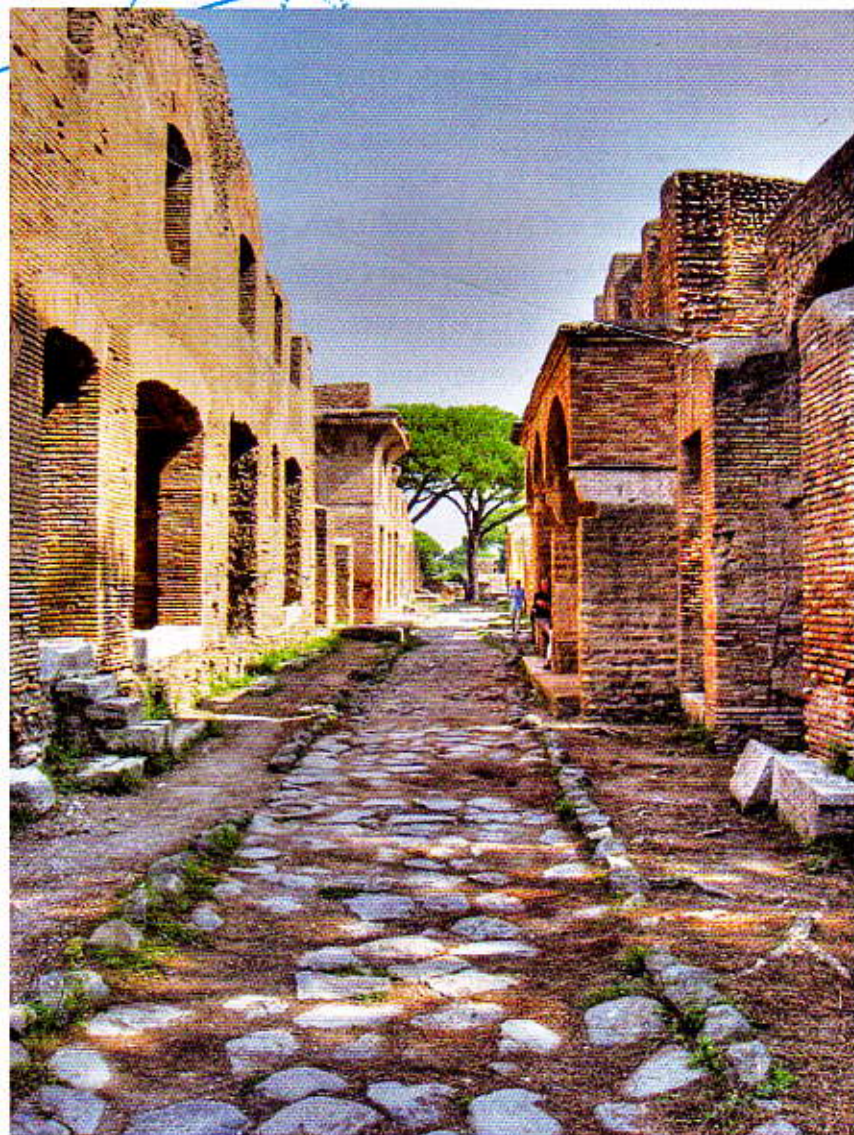
OSTIA CONVIVE ANCORA OGGI
CON UN PASSATO MILLENARIO

A venticinque chilometri da Roma ecco un luogo in continua evoluzione. Anno dopo anno. Stagione dopo stagione. È Ostia. Da un lato il passato glorioso dell'Impero, fra templi, domus e terme, dall'altro i giovani "vivaioli" del Terzo Millennio. Un vero ponte fra il passato e la modernità, tutto racchiuso nei pochi chilometri tra Ostia Antica e il suo Lido. Dalla fine degli anni Venti questo tratto del litorale laziale, che fu una zona paludosa bonificata nel 1884 per volontà del Governo dell'Italia Unita, è considerato per antonomasia «mare dei romani».

Ma può essere una scoperta anche per chi approda nella capitale e vuole concedersi uno sguardo al mar Tirreno senza lunghi spostamenti. Una gita "fuori porta" che, ora che non è più stagione di tintarella e tuffi, è resa più gradevole. Il cambiamento di Ostia si può dire che sia costante, ma la data che ha segnato quello più eclatante è il 2001, quando il porto si è rifatto il

look. Ideato dall'imperatore Claudio nel 41 d.C. e ingrandito da Traiano nel 113 d.C., dopo alterne vicende e abbandoni, oggi, con

ben altri fini e senza architetture monumentali, è un punto di riferimento per i diportisti. L'ampia marina, tra barche a vela, moto-



**Una Immagine della
zona archeologica
di Ostia Antica.**

scafi e yacht, invita a passeggiare lungo i moli, a fare shopping in ogni stagione e a pause nei ristoranti e bar sotto i porticati.

Se il porto è il simbolo dell'Ostia Moderna, l'area archeologica di Ostia Antica è il simbolo di un pasato glorioso. Un passato che

ebbe inizio nel IV secolo a.C, quando, vicino alla foce del Tevere nacque Ostium cittadella fortificata romana che in cinque secoli divenne polo commerciale importante e strategico, alle porte di Roma. Fra i monumenti più importanti le terme di Nettuno,

uno dei più grandi complessi termali di Ostia, dotate di palestra con alcune sale dedicate al riposo e ai massaggi; la caserma dei Vigili, impiegati nella salvaguardia dei preziosi granai e magazzini e il grande Teatro in grado di contenere fino a 4.000 spettatori.



STATO MAGGIORE DELLA DIFESA UFFICIO GENERALE DEL CAPO DI SM

Ufficio Comunicazione

Prot. n. 1/12212 - All.1

Oggetto: **Divulgazione Grande Opera "Difesa e Forze Armate"**

Roma, 22 dic. 2009

1. Si rende noto, per la più ampia diffusione fra tutti i soci appartenenti alle Associazioni Combattentistiche e d'Arma in indirizzo, che gli Stati Maggiore della Difesa, dell'Esercito, della Marina, dell'Aeronautica ed il Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri hanno realizzato con la casa Editrice UTET la Grande Opera "Difesa e Forze Armate".

Nell'ambito della convenzione sottoscritta con UTET è previsto uno sconto del 25% a tutti gli appartenenti alle Forze Armate in servizio ed in quiescenza.

Per tutti coloro che stabiliranno un contatto con la rete vendita per la presentazione dell'opera al:

Numero Verde 800923913

dal lunedì al venerdì dalle 09.00 alle 18.30

e sul Sito <http://araldica.utetcultura.it>

sarà consegnata in omaggio, senza alcun impegno di acquisto, la Raccolta "L'Araldica Militare" contenente stampe pregiate degli emblemi delle Forze Armate e dello Stato Maggiore della Difesa.

2. Nell'accludere il volantino esplicativo dell'offerta in questione, si resta a disposizione per ogni eventuale, ulteriore approfondimento in merito.

d'ordine

Il Capo Ufficio

Col. A Aran Giorgio BALDACCI

FIGURE DA RICORDARE

SEZIONE DI LEGNANO



La sezione carristi di Legnano partecipa con grande tristezza la scomparsa del socio Generale di Brigata Palmiero POLITINI avvenuta lo scorso 22 novembre 2009.

Proveniente dai corsi regolari dell' Accademia Militare di Modena e della scuola di Applicazione di Torino, il Gen. Politini è giunto a Legnano nel 1960 destinato al 4° Reggimento Corazzato "Legnano".

Tra gli incarichi più importanti ricoperti ricordiamo quello di:

- Comandante di plotone e quindi di compagnia carri M/47;
- Comandante del 4° battaglione carri "M.O. PASSALACQUA" in Solbiate Olona;
- Capo ufficio Personale e Benessere della Brigata Meccanizzata "Goito" in Milano, incarichi che il Gen. Politini ha sempre svolto con grande senso del dovere, assoluto impegno e notevole serietà professionale.

La sua vita è stata sempre esemplare come ufficiale, marito, padre, nonno ed amico.

Alle esequie celebrate presso il Duomo di Legnano la sezione ha parteci-

pato con il proprio labaro ed una nutrita rappresentanza dei soci.

Particolare emozione hanno destato, al termine della cerimonia funebre, le note del silenzio che si sono propagate solenni tra le austere navate della basilica.

Alla signora Ornella, ai figli Lucia e Paolo, rinnoviamo il nostro più sentito cordoglio, assicuriamo vicinanza e incondizionata disponibilità.

La sezione carristi di Legnano annuncia con profondo cordoglio la prematura dipartita del caro amico e collega Mar.Magg. Mario DE GIANNI avvenuta il 1° gennaio 2010.



Il Mar. DE GIANNI ha iniziato e concluso la sua carriera presso il 4° Reggimento Corazzato con sede in Legnano (MI) svolgendo l'in-

carico di specialista delle trasmissioni. E' stato sempre apprezzato e stimato da Superiori e inferiori per il suo ineccepibile comportamento.

Nella sua vita privata è stato marito, padre e nonno esemplare.

Alla cerimonia funebre la sezione ha partecipato con un nutrito numero di soci con labaro.

Alla Signora Anna con i figli Marcella e Paolo rinnoviamo il nostro profondo cordoglio assicurando la nostra vicinanza e disponibilità.

Addio Mario.

*Il Presidente della Sezione
Rocco Ciccarella*

DALLA SEZIONE DI TRENTO

In ricordo di un eroe

Il 3 Gennaio 2010 nell'anniversario del sacrificio della Medaglia d'Oro



BRUNO GALAS, caduto in combattimento a BARDIA il 3 gennaio 1941, la famiglia GALAS ha voluto ricordarlo con una S. Messa e la deposizione di un mazzo di fiori Rosso-Bleu sui due cippi a lui eretti in quel di ARCO ARCO e RIVA DEL GARDA, oltre che al Sacrario dove riposano le sue Spoglie.

Enzo Manicor

Cerco notizie o fotografie sul III Battaglione Carri M 13/40 - (32° Reggimento FTR. Carrista) distrutto nella Battaglia di Bardia - Africa Settentrionale - periodo dicembre 1940 - Febbraio 1941, dove morì mio zio BRUNO GALAS - Sergente Carrista - M.O.V.M. Cerco inoltre notizie dell'allora comandante del III Battaglione Col. Carlo Ghioldi.

Per comunicazioni contattare:

*GALAS MARIALUISA - tel. 0464 500700 oppure 3488704459
Nipote Medaglia d'Oro carrista:
Bruno Galas*

RICORDI DEL NOSTRO PASSATO



Visco di Palmanova 1.10.1964 Festa della Specialità. Caserma "L. Sbaiz" - Carristi del LXIII Btg. Carri Div. "Mantova". In testa allo schieramento il Comandante Ten. Col. Gabriele Servillo e il Vice Comandante Magg. Walter Ottaviani.



Lecce 1.10.1984 - Scuola di Carrismo.

RICORDI DEL NOSTRO PASSATO



Caserta, aprile 1990. Scuola Truppe Corazzate - Carristi dell'A.N.C.I. di Lecce in visita alla Scuola.



Foto Archivio Vitalli (Sez. di Seriate) - Lecce marzo 1973, i futuri sergenti: Beneventi, Baseggio, Vitalli.

**Bibione 20 settembre 2009
XX Raduno Nazionale Carrista**

Carristi della Sezione A.N.C.I. di Lecce



EL ALAMEIN



*Cairo, Piana di Giza
23.10.1992. Carristi
dell'ANCI al XIII
Raduno Nazionale
tenutosi ad El Alamein.*



*Carristi dell'ANCI
davanti al Sacrario
Italiano.*



*Carristi della
Sezione ANCI
di Lecce a Q33.*