



# Il Carrista d'Italia

Periodico dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia - Anno LVIII  
00184 ROMA - Via Sforza, 8 - Tel. 06.4826136 - Fax 06.88652401  
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% Aut. C/RM/01/2016  
Ottobre - Novembre - Dicembre 2018

297°



## Semplicemente...



# CARRISTI!



# Il Carrista d'Italia



Rivista dell'Associazione  
Nazionale Carristi d'Italia  
00184 ROMA Via Sforza, 8

ANNO LIX (296°)

n. 7/8/9 luglio - agosto - settembre 2018



- ✔ **Direttore:**  
*Salvatore Carrara*
- ✔ **Direttore Editoriale:**  
*Roberto Polini*
- ✔ **Direttore Responsabile:**  
*Marco Celli*
- ✔ **Editore:** Associazione  
*Nazionale Carristi d'Italia - A.N.C.I.*
- ✔ **Redazione:**  
*Via Sforza, 8 - 00184 Roma*
- ✔ **Sito internet:**  
*www.assocarri.it*
- ✔ **e-mail:**  
*gestore@assocarri.it*
- ✔ **Impaginazione e stampa a cura di:**  
*Freemindediting Srls*  
*www.freemindediting.it*
- ✔ **Spedizione:** Poste Italiane S.p.A.  
*Spedizione in abb. postale 70%*  
*Roma Aut. C/RM/01/2016*
- ✔ **Condizioni di cessione:**  
*Distribuita ai Soci che sono in regola con il versamento della quota sociale annuale*

L'importo deve essere versato sul  
c/c postale n. 13152004 intestato a:  
A.N.C.I. Ass. Naz. Carristi d'Italia  
Via Sforza, 8 - 00184 Roma

Aut. Tribunale di Roma N° 6337  
del 31/05/1958

## S O M M A R I O

- 1 EDITORIALE DEL PRESIDENTE NAZIONALE
- 2 PARERI ECCELLENTI
- 6 ATTUALITÀ CARRISTA
- 13 ATTIVITÀ DELLE FORZE ARMATE
- 25 ATTIVITÀ DELLE UNITÀ CARRI
- 30 STORIA
- 34 ARTICOLI TECNICI
- 42 ATTIVITÀ DELLE SEZIONI CARRISTE
- 52 PENSIERI E RICORDI CARRISTI
- 55 L'ANGOLO DELLE FOTO
- 55 LO SAPEVATE CHE
- 56 MODELLISMO
- 56 HANNO SPENTO I MOTORI

Hanno collaborato a questo numero: Felice Merlin, Marco Lovatti, Giuseppe Pachera, Roberto Polini, Mario Bona, Mauro Somigli, Fabio Sorini, Achille Vitali, Davide Baldin, Ulderico Maria Garrone, Lilly Sartori, Manni Lorenzo, Enrico Tartagni, Andrea e Antonio Tallillo

I testi e le foto inviate devono essere **ESCLUSIVAMENTE** nei seguenti formati:

- Testi: word.doc

- Foto: jpg, tiff

e inviati all'indirizzo e-mail: **gestore@assocarri.it**

Non inserire foto nei testi ma inviarle singolarmente.

I testi non conformi **NON SARANNO PUBBLICATI.**

### INFORMAZIONE

La Presidenza nazionale è aperta nelle mattinate di

lunedì, mercoledì e venerdì

dalle 10.00 alle 12.00.

Telefono 06/4826136 - Fax 06/8865240

E-mail : **presidenza@assocarri.it**

### LA COLLABORAZIONE È APERTA A TUTTI

Gli elaborati inviati, anche se non pubblicati, rimangono di proprietà del "Carrista d'Italia". La direzione si riserva, a termini di legge, di modificare e ridurre gli articoli quando necessario e/o per esigenze tipografiche di spazio. Non è consentita la riproduzione anche parziale di testi e foto senza l'autorizzazione dell'editore. Gli articoli ed i servizi rispecchiano il giudizio ed il parere degli autori che li firmano e se ne assumono la responsabilità. La collaborazione con la rivista è a titolo gratuito. I collaboratori a qualsiasi titolo non vengono remunerati.

© Tutti i diritti riservati



Cari Carristi,

*Un altro anno sta per concludersi e ci trova a quota 1700 soci e, come sempre, impegnati nel portare avanti con orgoglio, impegno e sacrificio la nostra grande Associazione, che cerca di stare al passo con i tempi, mantenendo il convinto spirito di appartenenza al nostro passato, nel sempre vivo ricordo dei nostri eroi che si sono sacrificati, senza nulla chiedere se non l'onore di aver servito la Patria.*

*Ricordiamolo sempre, memori del loro sacrificio, cerchiamo di emularli nell'amore per l'Italia e per la nostra Specialità, difendendone i suoi valori memori, nell'osservanza delle nostre regole e nei nostri rapporti reciproci, che siamo stati e saremo per sempre dei soldati.*

*Ringrazio tutti coloro che mi danno un forte aiuto nel condurre il nostro "carro", in primis i miei pochissimi collaboratori che costituiscono un equipaggio sia numericamente che per affiatamento e coesione. Vorrei che tutti ci considerassimo un unico equipaggio e che puntassimo sempre verso lo stesso obiettivo, considerandoci un tutt'uno e comprendendo le difficoltà che siamo costretti ad affrontare giornalmente, evitando critiche, spesso sterili, che fanno solo perdere tempo e mettono a dura prova il nostro entusiasmo e la volontà di proseguire.*

*Sono convinto che il nuovo anno ci porterà nuove sfide ed un rinnovato entusiasmo che ci farà lavorare tutti insieme concordemente per superarle, tenendo sempre presente il nostro unico scopo : perpetuare e diffondere i nostri valori, difendendo la nostra identità.*

*Termino con l'augurio per tutti noi carristi di poter trascorrere questo periodo festivo nel calore delle nostre famiglie e che il nuovo anno ci porti salute, serenità e benessere e tutto ciò che desideriamo.*



IL PRESIDENTE NAZIONALE  
Gen. C. A. Salvatore CARRARA

# Servizio militare obbligatorio: sì o no?

*Il disagio giovanile e l'abolizione della leva*

di Felice Merlin

La domanda problematica, oscillante, ossessiva, del grande drammaturgo Shakespeare, era: “essere o non essere...”. Anche noi oggi, come tanti di voi, ci chiediamo: rimettere e ripristinare il servizio di leva obbligatorio o no. Dal 1995, per volontà politica unilaterale, è stato abolito. Oggi, che a 89 anni, mi trovo nonno e bisnonno sono molto preoccupato per i giovani dei tempi nostri. Sicuramente, molti sono bravi ragazzi, ma troppo deviati e portati verso lo “sballo” e la delinquenza. Le statistiche e le ricerche dei vari ministeri, ci dicono che un ragazzo su quattro, assume cannabis o droghe varie. Le “movidè”, le lunghe notti passate fuori casa, hanno conseguenze negative e nefaste sul corpo e sull'animo. E i genitori? Tutti i mezzi di informazione, ci aggiornano dell'innegabile degrado comportamentale del mondo giovanile e non solo. E' anche vero, che non vedo provvedimenti seri e drastici, notando molto buonismo e giustificazioni: “sono solo ragazzate go-liardiche...”. Io

non so, se abolire il servizio di “leva” sia stato un provvedimento giusto o sbagliato, certamente ha creato conseguenze negative nel percorso di maturità dei giovani. Il 29 settembre 2017, a Pordenone, si è svolto un convegno ad alto livello culturale, proprio sull'ordine del giorno: “La leva militare obbligatoria”. Partecipavano sociologi, psicologi, psichiatri, pedagoghi, alti ufficiali delle Forze Armate, politici e molti docenti universitari. Tutti, dico tutti, sono stati concordi nel dichiarare che l'esonero dal servizio militare obbligatorio, è una primaria motivazione e concausa, del disagio comportamentale di tanta gioventù. L'estro bizzarro, poi, della moda, ci presenta corpi giovanili non, tappezzati di tatuaggi orribili e capelli tagliati a “testa di struzzo” (de gustibus non disputandum...). Ma i genitori?! Non nascondiamolo, siamo testimoni della problematica di vita, comune a tanti ragazzi sbandati, arruolati nelle baby-gang. Usano coltelli o armi da fuoco, furti e rapine, non hanno paure e la spavalderia impera. Non si può negare la verità, sarebbe ipocrisia. I non buonisti o i cosiddetti “sag-

gi”, dicono che a 16 o 18 anni, se un giovane avesse un intermezzo da stabilire, indossando un'uniforme, fosse sottoposto ad una disciplina militare, al rispetto del prossimo, all'obbedienza al grado superiore ed al comando, che a volte potrebbe anche essere illogico, all'onore alla bandiera, ad umili mansioni ma con alti valori morali ed educato all'amor di Patria, forse non sarebbe il top delle soluzioni, ma certamente una grande lezione di vita. Le istituzioni, intanto, discutono. Una cosa è certa, stiamo assistendo, con orrore, alla cronaca giornaliera di violenze su anziani, ricoverati e non, a bambini negli asili nido, ed i maneschi responsabili, vengono puniti con il trasferimento di sede, o peggio, con i domiciliari. Lascio a voi il commento. Si vada tra le gente, si parli con i genitori, si sentirà un grido di dolore, di aiuto, anche se volutamente soffocato, perché i figli possano guardare negli occhi le loro mamme con il sorriso dell'onestà.

È anche vero, però, che mancando lavoro, si crea disoccupazione forzata e l'ozio, il far niente, perché niente c'è da fare, crea terreno fertile per la malavita. Tutto ciò è cronaca vera, allarme. Non dimentichiamo che, la gioventù di oggi, farà la storia di domani!



# Quattro chiacchiere sui blindati leggeri ancora in servizio

di Marco Lovatti

**D**iciamocelo francamente: fanteria meccanizzata è una pedissequa traduzione dall'inglese, ma anche dei fanti trasportati su un autocarro sono su un mezzo meccanico; granatieri corazzati apparirebbe più corretto, comunque trascuriamo le etichette. E' fatto notorio che, mentre gli AIFV Bradley accompagnano "da vicino" sul campo di battaglia gli MBT Abrams, anche nelle divisioni corazzate USA, buona parte, diciamo la seconda linea, è ancora su M.113, ampiamente aggiornati, o improved, per gli anglofili, rispetto al modello originale dei tempi del Vietnam. I Bradley sono, peraltro, complessivamente inferiori agli equivalenti tedeschi Marder 2 e Puma, mentre i nostri Dardo sono i meno performanti della categoria e in numero certo non esuberante, per cui anche l'E.I. utilizza ancora parte degli M.113 surblindati e aggiornati; con la carenza di fondi per spese militari non c'è aria di acquisire un nuovo AIFV cingolato, magari utilizzando gli scafi dei carri Leopard 1. Resta, per i 113, l'irrisolto problema della protezione del mitragliere, con il busto esposto per azionare la solita Browning. Osservando i confratelli australiani, si può notare come siano muniti di una piccola ma solida torretta classica, monoposto, non sofisticata e quindi economica: ovviamente sappiamo tutti che il meglio sarebbe una torretta a controllo remoto, magari con la 12,7 alternata a qualche lancia-granate da 40mm, di quelle a gittata lunga, ma... costerebbe più la torretta di un carro nuovo. Se non cediamo ad un esercito straniero, che necessiti, ad esempio, di pattugliare ampi spazi, o ritiriamo dal servizio le Puma, perché non munirne una aliquota con noti paraschegge ribaltabili, magari, questa volta "foderati" in Kevlar, per mantenere l'elitransportabilità? Insomma, vogliamo fare il meno peggio per il servente? Il suo "lavoro" può salvare il mezzo e altre vite. Mi sia permessa un'altra osservazione: premesso che qualsiasi blindato, anche leggero, resiste ai colpi da 7,62 sparati alle usuali distanze di combattimento (tranne forse il BRDM2, che ho avuto occasione di esaminare dentro e fuori), non comprendo perché la Puma 4x4 sia vettore di una MG42/59, anziché di una Browning che ha un maggior tiro utile ed è in grado di impegnare molti mezzi, specie sulle fiancate e la poppa; insomma, la 12,7 "impensierisce" molti bersagli, mentre il fuoco dell'MG si può trascurare e l'avversario meccanizzato può continuare a compiere l'azione che aveva intrapreso. Si potrebbe ri-



Il longevo M113 nella versione italiana "Camillino" con protezione aggiuntiva



Un Vcc-80 "Dardo" dell'Esercito Italiano

spondere che la Puma 4x4 è solo un mezzo da esplorazione e può trasportare relativamente pochi proiettili da 12,7 ma, siccome può fare, evidentemente, "brutti incontri" con veicoli avversari e venire costretta al combattimento, sia esso pur breve, è il caso che abbia una chance in più per sopravvivere. L'idea di utilizzare una manciata di 4x4 elipportata, con il lanciatore e un paio di missili anticarro di riserva, appare poco realistica, di improbabile efficacia nel disturbare una colonna di carri avanzanti e con un elevatissimo rischio, se non contro un avversario poco addestrato e sprovvisto.



# SOMALIA



di Giuseppe Pachera

**I**l nome compare raramente sulla stampa italiana come se quella nostra antica colonia sia soltanto un labile ricordo per i più anziani e un lontano ed ignoto luogo africano, oppresso dalla miseria, per i più giovani. La Somalia rimane, nonostante tutto, parte indelebile della nostra storia. Non sembra inutile ricordarlo, se non altro perché non siano dimenticati gli italiani civili e militari, e per noi in particolare i carristi, che dall'ottocento ad oggi vi posero piede, in veste ora di conquistatori ora di pacificatori, ma sempre con l'istinto di colonizzatori.

Oggi sulla carta è ufficialmente uno Stato unico (la piccola enclave francese di Gibuti esclusa) steso come una enorme cornice tra tropico ed equatore intorno al grande Corno Africano.

Resta la domanda se la Somalia abbia veramente le doti per essere accettabile come Stato o Nazione unita-

ria in virtù di storia, geografia e capacità politica. Osiamo rispondere: potrebbe esserlo per la comune lingua, etnia e religione sunnita dei somali; molto meno per tutto il resto. La storia della Somalia fino all'ottocento moderno è piuttosto una non storia di insignificanti conflitti tribali e di scontri locali con i vicini Etiopi ed Arabi, lontana da qualsiasi idea di unitarietà. Altrettanto ostile alla creazione di una efficiente unità statale appare la grande estensione geografica occupata dai somali, una cornice troppo dispersiva e troppo arida tra tropico ed equatore per essere la sintesi di comuni interessi politici ed economici. Si aggiunga il suo antico isolamento geografico, chiuso all'influsso commerciale internazionale, risolto soltanto con l'apertura del canale di Suez e il conseguente, tardivo interessamento europeo. La stessa lenta e frammentata occupazione di una terra di nessuno e di tutti, al tramonto del periodo di espansione coloniale, fu il frutto non tanto di una lotta armata contro una o più entità governative ma piuttosto di compromessi diplomatici tra diverse Potenze europee e di vendite e di cessioni territoriali da parte dei sultanati locali. Vi partecipò anche l'Italia post-risorgimentale, anelante di diventare una Potenza credibile, con tanto di

colonie a garantirla, anche se dovette accontentarsi delle briciole del grande banchetto coloniale. Alla fine dell'ottocento la Somalia era comunque divisa tra Somalia italiana, il Somaliland britannico e Gibuti francese.

Va comunque dato atto che la Somalia italiana, dopo l'occupazione ottocentesca, rimase in sostanza tranquilla in una atmosfera politica sonnolenta, dominata dall'assioma della superiorità bianca, come era allora di moda. Non fu terra di rapina, anzi si tentò di crearvi una agricoltura e una pesca credibili accanto alla pastorizia. Rimase una colonia pacifica, povera e fedele all'Italia, fino alla guerra italo-etiope del 1935, iniziata con l'episodio di Ual Ual, seguita con la dichiarazione di guerra alla Etiopia e la rapida penetrazione italiana nell'Ogaden delle truppe italiane, formate in gran parte dai fedeli dubat indigeni. Si noti, per inciso, che in quella vittoriosa avanzata i carristi furono particolarmente impegnati con i carri L3 e le autoblindo Z, pochi mezzi ma sufficienti a dimostrare la loro importanza decisiva in terreni pianeggianti e semideserti. Ce ne dimenticammo nella preparazione alla guerra in Africa Settentrionale

La successiva guerra mondiale segnò la rapida fine del dominio colo-



niale italiano per ovvie ragioni di isolamento strategico e la assoluta mancanza di adeguate risorse militari. Non mancarono per altro episodi carristi degni di memoria come l'incursione nella Somalia Britannica della compagnia autoblindo dell'allora capitano carrista Camuri, unica azione italiana oltre i confini coloniali.

Il primo periodo postbellico è stato già descritto in un articolo nel numero 275 della Rivista (giugno 2013). Finita l'illusione coloniale, fu un periodo tragico di sangue, di fame e di miseria, il tempo di una guerra civile in cui gli attori principali nella scena somala furono gli estremisti di Al Shabaab e Al Qaeda, delle "Corti Islamiche" e dei "Signori della Guerra", di clan in appoggio e in contrasto tra loro e con le organizzazioni internazionali, civili e militari, inviate per tentare la riappacificazione.

La lista degli eventi di quel periodo è confusa e persino noiosa come si può notare in una essenziale nota in calce

di avvenimenti\* in cui l'Italia ha la parte principale. Purtroppo la tragedia non è ancora finita come dimostra l'ultimo attentato dell'ISIS nel 2018 a Mogadiscio con circa trecento vittime. Si aggiunga che il disegno o meglio il sogno dell'ONU del 1960 di una pacifica Somalia, Stato unico con capitale Mogadiscio, si è infranto anche per la volontà di indipendenza del Somaliland a nord e della striscia del Puntland lungo l'Oceano Indiano a nord est. Quei territori si sono proclamati arbitrariamente autonomi, rispettivamente nel 1991 e nel 1998, e fanno di tutto per rimanerle perfino con un proprio esercito e una propria moneta. Di conseguenza la Somalia è oggi divisa in partes tres e non appare nessun Cesare in grado di unificarla nonostante tentativi diplomatici e politici di ogni genere. E' la sintesi di un fallimento nazionale ed internazionale.

Ma qualcosa di nuovo sembra pur comparire. Nel 2017 è stato eletto Presidente Mohamed Abdullahi Mohamed, detto Formajo, un somalo-statunitense, già ambasciatore della Somalia negli Stati Uniti. Su di lui sono riposte le molte speranze di un paese affamato e distrutto da cui migliaia di abitanti cercano disperatamente di fuggire. Nello stesso anno, ed è questa la novità di cui la stampa italiana non sembra essersi accorta, la Turchia ha inaugurato a Mogadiscio la sua massima base militare all'estero. Sono circa diecimila soldati turchi previsti per addestrare i colleghi somali. Ad accompagnarli vi è la rapi-

dissima crescita del commercio fra i due Stati, l'offerta di borse di studio e la costruzione di scuole e ospedali. E' una decisione del Presidente Erdogan dove si nasconde molto di più di una collaborazione militare. Infatti significa il risveglio della espansione islamica, in modo diverso, in questo caso non affidato ad estremisti fanatici, ma non si sa quanto meno pericoloso. Implica il capovolgimento di alleanze e di prospettive internazionali e, di conseguenza, un avvenire molto incerto. In proposito, sarebbe anche interessante conoscere quali siano i reali rapporti in loco con militari e civili degli altri Stati che in Somalia fanno lo stesso mestiere. Ufficialmente sembrano buoni, senza troppo disturbo reciproco. Ora l'aiuto dell'Italia sempre presente con un solido impegno finanziario, oltre che militare, è superato da quello turco. Nel solo 2017 l'Italia ha stanziato 13 milioni di euro per una serie di progetti di consolidamento dello Stato di Diritto in Somalia. Di questo impegno nessuno parla e la stampa italiana si desta solo per qualche avvenimento giornalmisticamente più impressionante come quello della fine ancora impunita dei giornalisti Alpi e Hrovatin e della tragica morte di religiosi spinti in Africa solo da fede e carità. In realtà i pochi militari italiani ancora presenti sono rimasti i soli a proseguire il filo rosso, non mai spento, del legame tra Italia e Somalia, ora soltanto il nome di uno Stato unitario, vivo solo nel rimpianto per quello che poteva essere e non fu.

\* Furono gli anni a cavallo del millennio con la Amministrazione decennale fiduciaria dell'ONU affidata all'Italia (1950-60), la unione politica tra Somalia italiana e britannica (1960-1991), la ininterrotta sequela e lotta di Presidenti, Governi e Parlamenti per imporsi e sopravvivere (perfino in esilio nel 2004 a Nairobi), la dittatura pseudo socialista del Generale Siad Barre (1969-1991), le Missioni ONU Onusom II (1993- 1995) e Restore Hope (1992-1995), la tragica morte a Mogadiscio nel 1993 di 18 paracadutisti americani con il conseguente ritiro nel 1994 del contingente militare. Per limitarsi ai civili, nel 1989 fu ucciso il vescovo di Mogadiscio Mons. Pietro Colombo, nel 1994 la giornalista Ilaria Alpi e l'operatore Miran Hrovatin, nel 2003 la missionaria laica Annalena Tonelli e ultima nel 2006 Suor Leonella Sgorbati. Il catalogo è continuato, sempre sanguinoso e ripetitivo, con l'intervento dal 2007 della missione Amison, composta da più di 20.000 soldati e polizia dell'Unione Africana (Burundi, Etiopia, Ghana, Gibuti, Kenia, Nigeria, Uganda e Sierra Leone) affiancata dalla missione europea Eutm Somalia, al comando di un Generale italiano, con il compito di formare i militari e i poliziotti del futuro esercito somalo.

# L'“ARIETE” COMPIE 23 ANNI

di Roberto Polini

Va subito detto, per onestà intellettuale, che il nostro paese non è mai stato un grande progettista, tanto meno produttore, di importanti mezzi corazzati, anche se gli inizi apparvero promettenti. Basti pensare al Fiat 2000 ideato e costruito (in due soli esemplari) nel 1917, che per primo incorporò alcune innovative soluzioni che ancora oggi fanno parte delle dottrine costruttive di un carro armato, come la torretta girevole su 360 gradi ospitante l'armamento principale ed il motore separato dal vano equipaggio. Aveva perfino un aspiratore per eliminare i fumi di sparo delle armi. Il CV33, poi divenuto L3/33, nonostante le apparenze, fu un buon mezzo e se ebbe la fama di “scatoletta di sardine” fu unicamente perché ne fu fatto un uso improprio. Nato infatti come mezzo da ricognizione e supporto alla fanteria, venne spesso usato come carro di rottura. Ruolo che una macchina “protetta” da 14 mm di corazza e dal peso di poco superiore alle tre tonnellate non poteva assolutamente sostenere. L'M11/39 fu praticamente una meteora, di transizione, prima dell'entrata in servizio dell'onnipresente M13/40 nelle varie varianti fino all'M15/42. Nel 1943 si tentò di mettere in produzione un carro che fosse, almeno sulla carta, in grado di competere alla pari con gli avversari. Si trattò del P26/40, dove “P” stava per pesante, avviato progettualmente tre anni prima. Durante lo sviluppo si cercò di tener conto delle osservazioni effettuate su di un T34 catturato, ma questo era altra cosa. Il carro dell'Ansaldo, ad esempio, aveva le corazze ancora rivettate, mentre il carro sovietico era a piastre saldate e

con elementi creati per fusione. Il motore, poi, non riuscì mai ad essere messo adeguatamente a punto e risultò inaffidabile. Venne costruito in pochi esemplari di preserie, praticamente tutti requisiti dai tedeschi, che lo utilizzarono in Jugoslavia contro i partigiani o addirittura in postazioni fisse con scafi privi del propulsore. Nell'immediato dopoguerra l'industria italiana non esisteva praticamente più e l'economia non navigava in acque migliori, fu quindi obbligatorio, nel ricostruire i reparti corazzati e meccanizzati del nuovo esercito, attingere ai magazzini di residuati bellici degli ex nemici ora alleati. Naturalmente il mezzo più disponibile era il collaudato M4 “Sherman” e fu questo che permise la ricostruzione delle nuove divisioni corazzate italiane. Successivamente, divenuti gli “Sherman” non più credibili come carri armati (almeno qui da noi), si ricorse nuovamente agli americani che, contentissimi di recuperare le risorse economiche ed industriali, impiegate nella progettazione dell'M47 “Patton”, che l'US Army aveva scartato, lo offrirono a prezzi stracciati. Stessa cosa, ed esempio, fu fatta con il celeberrimo caccia intercettore della Lockheed, F104 “Starfighter”. Il buon “47”, molti di noi lo sanno bene, benché per diverse ragioni non fosse un fulmine di guerra, sostenne onestamente sui suoi cingoli, il peso della difesa della frontiera orientale per oltre 30 anni, sia pure affiancato negli ultimi tempi, dai più moderni e prestanti M60 e Leopard. Se ne tentò perfino un ringiovanimento, riarmandolo con un 105, un motore più parco nei consumi e un'elettronica moderna, ma non se ne fece nulla. Negli

anni 80' quando si decise di rinnovare il parco carri dell'esercito, con un mezzo di ultima generazione, si guardò tendenzialmente all'industria nazionale che, con la produzione su licenza del Leopard prima, e del casereccio OF40 poi, aveva acquisito una discreta esperienza o per dirla come quelli bravi, un buon “know-how”. Fu così che, dopo qualche confronto di prammatica con alcune macchine straniere, venne decisa la produzione di settecento C1 “Ariete”, ridotti poi a quattrocento ed infine a duecento. Tempo fa ho sentito personalmente, definire l'Ariete, “un trattore con il cannone”. Sinceramente è un giudizio piuttosto affrettato ed ingiusto, sia nei confronti dei progettisti che del mezzo. Sicuramente la macchina non è mai stata all'altezza dei suoi fratelli stranieri, ma di certo non a causa di marcati errori progettuali, bensì per le solite, ataviche, ristrettezze economiche. Al giorno d'oggi, dal momento in cui un mezzo da guerra inizia a prendere vita sui tavoli (o nei computers) degli ingegneri, a quando entra nei reparti operativi, passano anni. Molti più di quanti ne trascorrevano in passato. In questo trascorrere del tempo, le tecnologie si rinnovano costantemente ed i progetti debbono essere altrettanto costantemente aggiornati, altrimenti si rischia di produrre un qualcosa che è già vecchio alla nascita. Ovviamente, tutto ciò porta ad una inesorabile lievitazione dei costi. L'“Ariete” è stato, e lo è tutt'ora, una vittima di questo stato di cose. Prodotto ad un ritmo di poco più di due mezzi al mese, ci sono voluti ben sette anni, per dotare il nostro Esercito delle 200 macchine programmate.

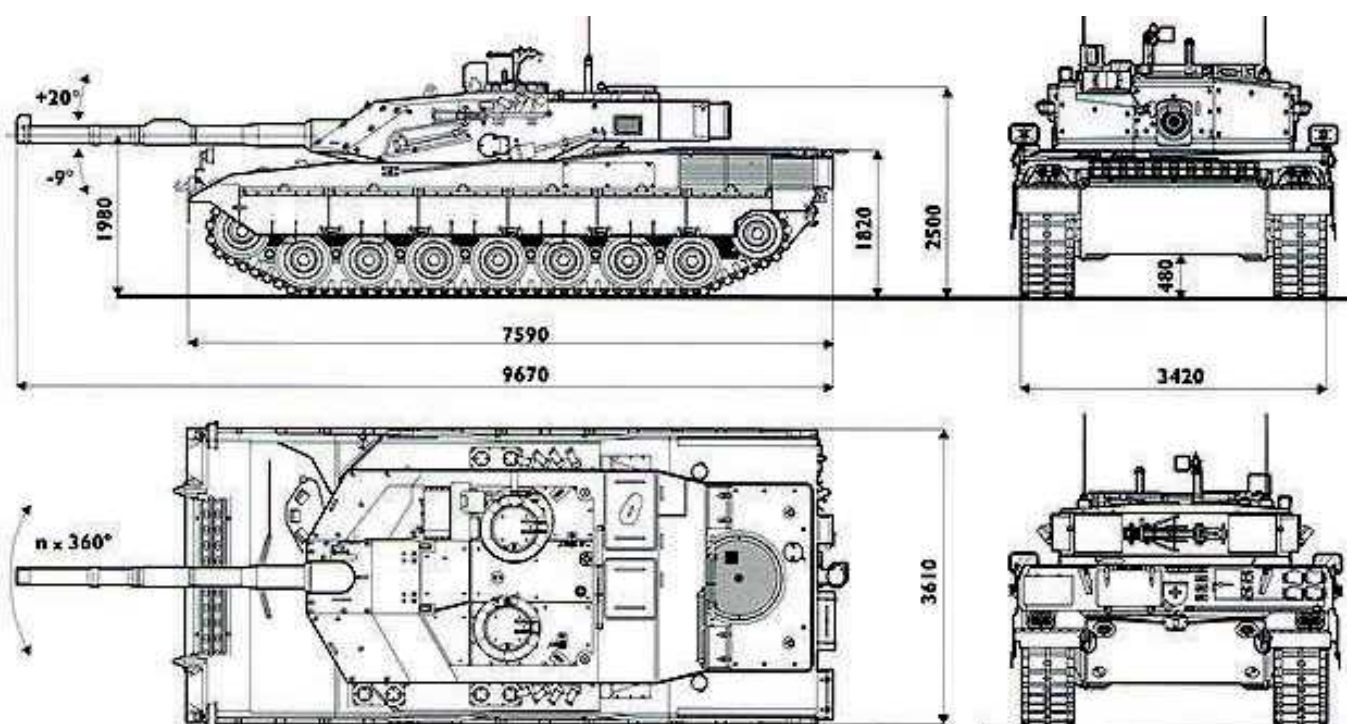




Confrontato con un Leopard delle ultime serie, un Abrams o un Leclerc, l'Ariete appare abbastanza "nudo" ed in effetti la protezione non è certo al passo dei suoi omologhi stranieri. Nell'arco frontale della torretta, grazie anche all'inclinazione delle piastre in materiale composito, lo spessore da perforare equivale a circa 500 mm. Praticamente identico a quello di un T72B coevo, cosa che non lo mette al riparo, ad esempio, dai penetratori iperveloci (APFSDS). E' stato comunque progettato un kit di corazzatura aggiuntiva ma che, ovviamen-

te, ne aumenta il peso, riducendone la mobilità ed affaticando il non già esuberante propulsore. Questi e' un FIAT V-12 MTCA a 12 cilindri, di derivazione ferroviaria, erogante 1.247 CV, che agisce su una trasmissione automatica di progettazione tedesca con quattro marce avanti e due retromarce. La velocità massima del mezzo, su strada, tocca i 65 Km/h ed è in grado di superare pendenze del 60%. Se consideriamo che l'Abrams, il Leopard 2, il Leclerc viaggiano ad oltre settata ed il T14 "Armata" russo a quasi novanta, il nostro Ariete non

appare certo come un velocista. L'armamento principale, un cannone OTO-Melara da 120 mm ad anima liscia, è balisticamente al passo con i tempi ed in grado di sparare tutti i tipi di munizionamento oggi disponibili. Il discorso purtroppo cambia riguardo la direzione del tiro, che risente di quella mancanza di sviluppo progettuale di cui si diceva. Il carro, naturalmente, ha la bocca da fuoco stabilizzata idraulicamente e può ingaggiare bersagli anche in movimento, sia di giorno che di notte, ed e' asservita ad un sistema computerizzato





che prede in considerazione vari elementi ambientali e tecnici, come la direzione e la velocità del vento, lo stato della canna. A differenza però dei carri coevi stranieri, che sono in grado di sparare contro un obiettivo viaggiando a velocità intorno ai 40 Km/h, l'Ariete deve accontentarsi di "passeggiare" a 15/20 Km/h a seconda del terreno. Il carro può imbarcare 57 colpi per l'arma principale, di cui 15 nella torretta e 42 nello scafo. E questo è un grosso, pericoloso, handicap. Se pensiamo che i bossoli moderni sono completamente combustibili (dopo lo sparo resta soltanto il fondello), si comprende quanto siano sensibili al calore.

È questa una delle ragioni per cui tutti i carri di ultima generazione sono dotati di riservetta corazzata, che mette al riparo i colpi contenuti, soprattutto dagli incendi ed è costruita in modo da sfogare verso l'esterno gran parte dell'effetto di eventuali esplosioni. L'equipaggio dell'Ariete è completamente privo di protezione nei confronti di tale minaccia. Naturalmente il mezzo è dotato di un avvisatore IR che avverte il comandante se il carro

è intercettato da raggi infrarossi avversari ed è protetto da minacce NBC. Inoltre, dopo adeguata preparazione, può effettuare guadi di oltre tre metri.

L'Ariete venne impiegato operativamente nell'operazione Antica Babilonia, e si comportò molto bene, dimostrando un ottimo grado di affidabilità anche in un teatro operativo difficile come quello iracheno, dove vennero "provati" anche alcuni kit di

protezione aggiuntiva. Attualmente sono stati stanziati fondi per aggiornare, a livello di prototipo, due "Ariete", modificando e sostituendo vari elementi tra cui il motore. Il vecchio V-12 MTCA sarà sostituito da un IVECO di 27.000 cc. in grado di erogare 1600 CV. Il nuovo "Ariete" si chiamerà "Ariete II" e si spera di mantenerlo in servizio fino al 2030, sempre che l'attuale governo non la pensi diversamente.

### **IVECO-OTO MELARA MBT C1 "Ariete"**

ENTRATO IN SERVIZIO: 1995

COSTRUTTORE: OTO – Melara – Fiat IVECO

LUNGHEZZA: 9,67 mt

ALTEZZA: 2,50 mt

LARGHEZZA: 3,61mt

PESO: 54 – 62 tonnellate

MOTORE: Fiat V12- MTCA da 1.279 CV

RAPPORTO PESO/POTENZA: 23,1 CV per tonnellata

VELOCITÀ MAX SU STRADA: 65 Km/h

AUTONOMIA: 550 Km

ARMAMENTO PRICIPALE: un cannone Oto-Melara da 120mm

ARMAMENTO SECONDARIO: due mitragliatrici da 7,62

PROTEZIONE FRONTALE: 500mm KE

EQUIPAGGIO: Quattro uomini

# Attività carrista a Puegnago del Garda

di Mario Bona

Nell'ambito della 42° Fiera di Puegnago dello scorso 25-26-27 agosto 2018 si sono svolte una serie di attività collegate in cui, due in particolare, si sono distinti i carristi. Nella mostra di pittura e scultura intitolata "Poesia dell'arte", organizzata dalla sig.ra Rosa Amadei presidente della Associazione Culturale Euroart. Era presente uno stand, con alta visibilità sul passaggio della fiera, gestito dal gruppo Fanti di Puegnago e dai Carristi, rappresentato dal vice presidente regionale ANCI Mario Bona. In particolare sono stati realizzati 5 cartelloni con ampia documentazione scritta e fotografica. Due dedicati alla storia carrista, partendo dalla MOVIM Sarotti, fino ad arrivare alle battaglie di El Alamein. Uno riportava alcune attività sociali svolte concretamente dall' ANCI, ad esempio pulizia e restauro dei monumenti ai caduti, attività di protezione civile, servizi svolti alla comunità ed incontri aggregativi anche di carattere culturale. Un' altro puntava alla divulgazione della rivista del nostro sodalizio "Il Carrista d'Italia". Infine essendo il centenario della fine della Grande Guerra, un cartellone era dedicato ai combattenti nella zona di Puegnago con fotografie, motivazioni delle medaglie al valore ed alcune lettere inviate dai soldati ai famigliari. Lavoro possibile grazie all'archivio del presidente Raffaele Rivolta dell'Istituto Nastro Azzurro federazione di Brescia. Tale iniziativa ha avuto una buona affluenza di gente e qualche contatto utile per nuovi soci. Domenica 26 agosto, i carristi sono stati impegnati all'assistenza stradale per la corsa podistica "Sui passi di Don Baldo" organizzata dall'associazione Amici di Don Baldo. Un particolare grazie al carrista Mauro Loda della sezione

ANCI di Brescia. Un ringraziamento anche all'amministrazione comunale di Puegnago del Garda, capeggiata dal sindaco dott. Adelio Zeni, che ha sposato la causa della famiglia rosso-blu. Per il 2019 siamo già al lavoro con importanti progetti che riguarderanno il territorio del Garda Bresciano ed in particolar modo il comune di Puegnago. Tre giorni di fiera di cui i colori carristi hanno ben figurato lavorando concretamente.



# CONFERENZA FIRENZE SUL FIAT 2000

di Mauro Somigli

**I**nteressante conferenza sulla ricostruzione del Fiat 2000 a Firenze, cui hanno partecipato oltre 40, persone che hanno prestato molta attenzione alle relazioni, di circa 30 minuti cadauna, illustrate con proiezioni dal sottoscritto, dal socio Giuntini e dal Prof. Ceraolo, prof, dell'Università di Pisa. I lavori sono stati elaborati da mie precedenti informazioni (aggiornandone i contenuti), da Mario Italiani Presidente ANCI Zeccone e da Giovanni Pede di Enea Roma. Al termine, breve dibattito con domande e risposte immediate. L'inno dei carristi e l'inno Nazionale, cantati dal nostro socio Alessandro Petrucelli, accompagnato in coro da tutti i presenti ed un piccolo rinfresco, hanno concluso la serata. Mi preme ringraziare il Gen. De Nicola per la grande collaborazione offerta e segnalare la gradita presenza ai lavori del Vice Segretario Generale dell'A.N.C.I., Roberto Polini (che si è soffermato sull'importanza delle adesioni ricevute per il Comitato d'Onore e per i Patrocini), del Presidente della Sezione di Pisa Claudio Fanetti (ha portato i saluti del Generale Filipini), del nuovo socio della Sezione di Firenze Roberto Cretti, arrivato da Reggio Emilia e del Prof. Ceraolo giunto da Pisa, accompagnato da due studenti interessati all'argomento. Il materiale divulgativo (tabelloni in formato A3 e la modulistica per versamenti ed iscrizioni all'ANCI) è rimasto disponibile per le prossime attività in ASSOARMA, ad iniziare con la mostra filatelica dei prossimi giorni 3, 4 e 5 novembre.

L' informativa, circa la possibile esposizione del Quarello ad aprile, ha suscitato molta attenzione fra i presenti.



# 15° Anniversario della sezione intitolata al XXII BTG. CARRI "SERENISSIMA"

di Fabio Sorini

Il 30 settembre si è svolta a San Vito al Tagliamento, che fu sede del XXII Btg. Carri, la cerimonia per il 15° anniversario della sezione che porta il nome del XXII Btg. Carri "Serenissima". Dopo la SS. Messa nella parrocchia di Ligugnana (frazione di San Vito) la cerimonia si è spostata ai piedi del vicino Monumento che ricorda i Caduti.

Qui, alla presenza di ben 25 fra Labari e Bandiere di diverse sezioni di Lagunari e di Carristi si è svolta l'alza Bandiera e la deposizione di una Corona d'Alloro. Ha preso quindi la parola il presidente della sezione ospitante, Lagunare Carrista 1° Cap. Fabio Sorini che nel salutare e ringraziare tutti i presenti ha ricordato tutti i caduti sia in tempo di guerra sia in tempo di pace e di come il XXII Btg. Carri "Serenissima" è stato da sempre il punto d'incontro dei Lagunari con i Carristi, come testimoniano le loro mostrine dove all'interno di quella dei Lagunari campeggiavano le fiamme Rosso - Blu dei Carristi. Sorini ha ribadito come la proposta di sinergia fra Lagunari e Carristi, lanciata da diversi anni, piano piano si è concretizzata ed ha preso forma proprio come succedeva nel XXII Btg. Carri dove si fondeva lo spirito Lagunare e quello Carrista. Spirito che poi ha continuato anche quando il XXII Serenissima si è trasformato in 22° Piccinini e 2° Rtg. Carri. La dimostrazione sta nel vedere tutti i Labari di queste due prestigiose specialità schierati ai piedi del Monumento. Dopo un saluto da un rappresentante del Comune di San Vito, ha preso la parola il Presidente Nazionale dell'A.L.T.A. Gen. Luigi Chiapperini che si è congratulato nel vedere tante numerose rappresentanze dei Carristi e soprattutto dei Lagunari



a solo una settimana dallo splendido Raduno Nazionale di Vittorio Veneto. Ha poi spiegato ed informato tutti i presenti che si sta già lavorando per il prossimo impegno che vedrà i Lagunari nel 2019 al Raduno Nazionale di Portogruaro.

Alla cerimonia era presente anche il past president Gen. Saltini che fu l'ultimo comandante del XXII Serenissima ed il primo comandante del 22° Piccinini. È stato quindi colui che ha avuto l'onore e l'onere di traghettare il

Battaglione dal Reggimento Lagunari alla Brigata Meccanizzata Gorizia. La giornata si è conclusa con un pranzo sociale presso la sala San Lorenzo della parrocchia di Ligugnana dove Lagunari e Carristi si sino amalgamati. Durante il pranzo abbiamo avuto la lieta sorpresa dell'arrivo del Gen. Domenico Rossi che ha voluto trascorrere con i vecchi amici e commilitoni del XXII questa bella e gioiosa giornata.

## Medagliere storico

di Achille Vitali

**N**ella mattinata di venerdì 14 settembre dopo aver fissato un appuntamento telefonico, con grande piacere ci siamo incontrati nella nostra sede carrista di Seriate con il dottor Giorgio Perolari, nipote del nostro storico presidente fondatore della sezione carrista di Bergamo nonché presidente della Lombardia carrista negli anni sessanta, il cav. Uff. Alfredo Perolari. Presenti il dott. Vito Mirabella, il Ten. Rizzi, il Cap.le magg. Leidi ed il sottoscritto. Il dottor Giorgio ha voluto donare alla nostra sezione il “Medagliere Storico” del famoso zio perchè sue parole: “...è appartenuto ad un carrista e deve restare tra i carristi”. Oltre alle onorificenze ci sono medaglie commemorative storiche di raduni e manifestazioni carriste datate. Un prestigioso medagliere che con orgoglio terremo in bella vista. Il cav. Uff. Perolari fu fregiato anche del cavalierato di Vittorio Veneto poichè partecipò alla Grande Guerra come ufficiale, per poi esser richiamato nei carristi durante il secondo conflitto mondiale. Restando legatissimo alla nostra specialità, suo personale, il regalo alle caserme carriste del busto in bronzo raffigurante “Il Carrista del deserto”. Ricordo tutt’ora la presenza del



busto sia a Bellinzago, sia alla Nacci di Lecce, con una piccola lapide sul fianco su cui inciso: “Dono della sezione carristi d'Italia di Bergamo”.

## Rinasce la sezione di Modena

di Davide Baldin

**A**desso si può dire ad alta voce che la sezione di Modena è viva. Anzi non è vero, in quanto dalle sue ceneri è nata come una fenice la nuova sezione A.N.C.I. di MODENA-REGGIO che include le province di Modena e Reggio Emilia. Dopo il commissariamento della sezione legata al vuoto che si era creato negli anni, rimanendo senza un Presidente e senza un gruppo consiliare e ricevendo pressioni dal demanio pubblico che reclama quote di affitto ventennali per uno spazio occupato presso la Caserma Pisacane di Modena, si è deciso di cessare l’attività della sezione facendo confluire i soci rimasti nella nuova sezione di Modena.Reggio. Pertanto il 16 Giu-



gno 2018 si è riunito il nuovo gruppo che ne ha decretato la costituzione con l’assegnazione delle cariche: Presidente di Sezione Enzo Canovi, Vicepresidente Piero Tuschi, consigliere Ermes Montanari ed infine il Segretario Franco Azzani. Ricordiamo anche presenti all’incontro il com-

missario straordinario Davide Baldin, che ha coordinato i lavori, i nuovi soci Angelo Dall’Olio e Maurizio Bertolotti. Infine, ma non per ordine di importanza, la gentile compagnia femminile delle mogli dei soci. A tutti i migliori auguri di un buon lavoro.

## 4° REGGIMENTO GENIO GUASTATORI

### Cambia il Comandante del Battaglione "Simeto"

Palermo, 07 settembre 2018

Nel corso di una sobria cerimonia svoltasi nella Caserma "Ciro Scianna" in Palermo, è avvenuto il cambio di Comandante del Battaglione Genio Guastatori "Simeto" tra il cedente Ten. Col. Giuseppe Rosati ed il Ten. Col. Pasquale Mannino. Il Ten. Col. Giuseppe Rosati nel suo discorso di commiato, al Battaglione schierato in armi, ha voluto ringraziare i Guastatori, uomini e donne, per la tenacia e lo spirito di servizio che ha reso possibile l'esito positivo di tutte le attività operative e addestrative in cui si sono cimentati, esortandoli a continuare sempre con la stessa professionalità che li ha caratterizzati nei suoi tre anni di comando.

Il Comandante del 4° Reggimento Genio Guastatori il Colonnello Antonio Sottile, alle cui dipendenze è il Battaglione "Simeto", durante la sua allocuzione conclusiva ha voluto, tra



Cambio di comando del Btg G Gua Simeto i comandanti di battaglione cedente Ten Col G Rosati a sinistra e Ten Col P Mannino subentrante

l'altro, evidenziare i notevoli risultati conseguiti dal Battaglione sotto il comando del Ten. Col. Rosati, augurando altresì pari successi al subentrante

Ten. Col. Pasquale Mannino proveniente dal III Reparto Pianificazione Generale dello Stato Maggiore dell'Esercito in Roma.



Il battaglione G Gua Simeto schierato in armi per il cambio del loro comandante

# Continua il soccorso dell'esercito a favore delle popolazioni colpite dall'alluvione in provincia di Catania

Il 4° reggimento genio guastatori in soccorso della popolazione di Scordia (CT)



Il genio dell'Esercito interviene per liberare Scordia dal fango



Militari dell'Esercito intervengono nelle case degli abitanti di Scordia

Un'aliquota di militari del 4° reggimento genio guastatori della brigata "Aosta", nelle prime ore della giornata del 20 ottobre, hanno lasciato la loro sede di Palermo per portare soccorso agli abitanti di Scordia (CT) colpiti dall'alluvione che ha sommerso gran parte del centro abitato e delle limitrofe campagne. Già da ieri, nelle prime ore dell'emergenza, l'Esercito è intervenuto con altro personale della brigata, proveniente dal 62° reggimento fanteria di Catania, ai quali si affiancheranno oggi i guastatori del 4° reggimento, con gli speciali mezzi per il movimento terra di cui sono dotati e accelereranno il ripristino della viabi-

lità nelle zone colpite dai piovvaschi temporaleschi. I militari dell'Esercito, coordinati dal Comando Brigata Aosta di Messina, opereranno sino al termine della fase di emergenza, congiuntamente ai reparti dell'Aeronautica Militare che da ieri stanno concorrendo all'attività. Le capacità tecniche del personale ed i mezzi in dotazione all'Esercito garantiscono il prezioso intervento in caso di pubblica utilità e per la tutela dell'ambiente. In particolare, i reparti genio, grazie alle esperienze maturate nelle missioni estere ed all'elevata connotazione "dual-use" (capacità di cooperare con le autorità civili a favore della cittadinanza e quella espressa anche nei teatri operativi), operano a favore della comunità nazionale sia in caso di pubbliche calamità, sia per la bonifica dei residuati bellici ancora ampiamente presenti sul territorio italiano.

*Magg. Giuseppe GENOVESI  
Brigata "Aosta" - Capo Sezione Pubblica Informazione*



## KFOR

### CIMIC italiano e "Briga" per le donne di Goraždevac

*Donazione di materiali di merceria per le future "sarte" di Goraždevac (Kosovo)*

**Peć/Peja – 24 luglio 2018**

Nel pomeriggio del 24 luglio, personale del contingente italiano impiegato in Kosovo nell'operazione K-FOR ha effettuato una donazione di materiali di merceria in favore di una ONG attiva in Goraždevac/Gorazhdec. Goraždevac/Gorazhdec è un piccolo villaggio che ricade nell'area di competenza del Multinational Battle Group West (unità multinazionale a guida italiana) di K-FOR, abitato prevalentemente da popolazione di etnia serba che vive in condizioni di notevoli difficoltà, specie in termini di inserimento nel mondo del lavoro. L'ONG "Briga", attiva in Kosovo da più di dieci anni, si occupa di creare dei possibili sbocchi occupazionali per le donne di questo villaggio e di quelli limitrofi, insegnando loro tecniche di sartoria artigianale e confezionamento di abiti etnici. È in questo contesto che il CIMIC Italiano ha deciso di acquistare diversi materiali di merceria e donarli all'ONG "Briga", come segno concreto della collaborazione tra le unità italiane, da sempre attente alle esigenze di coloro che vi-



vono situazioni di disagio, e le popolazioni locali, a qualunque etnia essi appartengano: l'imparzialità è infatti uno dei fondamenti della risoluzione ONU n° 1244, da cui discende il mandato della missione K-FOR e di conseguenza tutte le attività dei militari italiani impiegati in Kosovo. All'attività erano presenti anche 20 studenti dell'università Luiss di Roma: da 4 anni a questa parte c'è difatti un'intensa collaborazione tra lo Stato Maggiore dell'Esercito e gli studenti

dell'ateneo impegnati in facoltà del ramo delle scienze internazionali, politiche e giuridiche, al fine di fornire agli universitari una maggiore consapevolezza su come vengono condotte le operazioni che vedono impiegate le Forze Armate italiane nei vari teatri, che impongono sempre più una collaborazione tra forza di intervento militare e specialisti in settore diplomatico, internazionale e giuridico.

*Cap. f(alp) RN Francesco D'Aniello*

### CIMIC italiano in "prima linea" anche in agosto

*Donazione di materiali per Vigili del Fuoco e comunità afflitte da crisi di risorse idriche*

**Peć/Peja – 16 Agosto 2018**

Negli ultimi giorni sono state portate a termine due importanti donazioni in favore dei cittadini Kosovari da parte dei militari del 5° Reggimento Alpini, reggimento attualmente impiegato

in Kosovo all'interno dell'operazione KFOR. Il 14 agosto personale del CIMIC italiano ha donato diversi serbatoi da 1500 litri che verranno adibite alla raccolta di acqua potabile e per l'irrigazione in favore della comunità

RAE (Rom, Ashkali ed Egiziani) - una minoranza etnica composta presente in Kosovo - di Napolje/Nepole, che vive una condizione di particolare difficoltà per quanto concerne la disponibilità di acqua corrente, disa-

## attività delle Forze Armate

gio accentuato dalla calura estiva. Il 15 agosto sono stati invece donati alcuni PC ed un proiettore in favore dei Vigili del Fuoco di Djakovica/Gjakova, al fine di poter attrezzare un'aula didattica che verrà utilizzata per l'addestramento e l'aggiornamento del personale del corpo. Attività come queste ricadono pienamente nel man-

dato del CIMIC (Civilian Military Cooperation), tanto quelle mirate ad un miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia delle istituzioni locali, quanto quelle di immediato supporto alla popolazione per il ripristino dei fabbisogni primari.

Cap. f(alp) RN Francesco D'Aniello



Donazione serbatoi d'acqua



Il Col. Cucchini, C.te del MNBG-W e il comandante dei Vigili del Fuoco di Gjakova



Il Col. Cucchini, C.te del MNBGW, con rappresentanti comunità RAE

## CIMIC ITALIANO IN SUPPORTO ALLE SCUOLE

*Numerose le iniziative portate a termine dal contingente italiano in missione in Kosovo a favore degli istituti scolastici locali*

Nei giorni scorsi il CIMIC (Civilian Military Cooperation) del Multinational Battle Group West – unità multinazionale a guida italiana composta da italiani, sloveni, austriaci e moldavi – è stato impegnato in diverse attività in favore degli istituti scolastici locali, con l'intento di contribuire in modo positivo al miglioramento delle condizioni con cui i giovani studenti del Kosovo affronteranno l'anno scolastico appena cominciato. In particolare, durante il periodo di vacanze estive, team specializzati appartenenti al GSA (Gruppo Supporto di Aderenza) – l'unità cui è devoluto il sostegno logistico del contingente italiano in Kosovo – hanno effettuato la disinfezione e la disinfestazione di alcuni istituti scolastici nella regione occidentale del Kosovo, tra cui le



Il C.te del MNBGW Col. Ruggero Cucchini e il direttore dell'istituto di Zahac-Zahaq.

scuole “Tete Marsi” di Peć/Peja, “HaxhiZeka” di Istok/Istog; “Edmond Xhoxha” della municipalità di Junik e “Haxhi ZEKA” del villaggio di Zahac/Zahaqche, nel loro complesso, ospitano più di 3000 bambini. Le scuole sono strutture dove è indispensabile il controllo attento di ogni tipo di infestante: questi luoghi, ospitando i bambini il cui sistema immunitario è ancora in fase di sviluppo e consolidamento, rappresentano una criticità non trascurabile per la salute pubblica. Con l’iniziare dell’anno scolastico, sono stati poi donati diversi materiali d’arredamento (prevalentemente banchi, sedie, scrivanie e armadi) alle scuole medie ed elementari di Peć/Peja e Zahac/Zahaq, ed è prevista nei prossimi giorni l’inaugurazione di un progetto CIMIC iniziato qualche tempo fa, che ha permesso la ristrutturazione di tutti gli infissi dell’istituto di Budisavci/Budisallci (per un totale di 45 tra porte e finestre). Attività di questo tipo sono uno dei tanti progetti realizzati dalla branca CIMIC (Cooperazione Civile e Militare) del contingente italiano in Kosovo, attualmente su base 5° Reggimento Alpini e comandato dal Col. Ruggero CUCCHINI, attività molto importanti poiché contribuiscono significativamente al bene della collettività e al supporto dei servizi essenziali alla popolazione: l’istruzione, nella fattispecie, è un fondamento essenziale per la crescita del Paese.



Il Cte del MNBGW Col. Ruggero Cucchini tra gli alunni della scuola Tete Marsi di Pec-Peja



Scuola Tete Marsi, Pec-Peja.

Cap. f (alp) RN Francesco D’Aniello

## UN’INCUBATRICE GRAZIE AL CIMIC ITALIANO

*Una nuova incubatrice a disposizione del reparto di neonatologia dell’Ospedale di Peć/Peja grazie ad un progetto CIMIC portato a termini dai militari in missione in Kosovo*

Si è svolta questa mattina presso l’ospedale di Peć/Peja un’importante attività CIMIC resa possibile grazie al-

l’impegno dei militari italiani impiegati nella missione in Kosovo. È stata infatti donata una nuova incubatrice

in favore del reparto di neonatologia dell’Ospedale regionale di Peć/Peja, equipaggiamento indispensabile per

garantire adeguata assistenza ai neonati. L'Ospedale di Peć/Peja è una struttura importante non solo per la municipalità di appartenenza, ma anche per tutte le città limitrofe, arrivando ad essere punto di riferimento dal punto di vista del sostegno sanitario per oltre 170.000 abitanti del Kosovo. A ricevere questo dono a nome dell'Ospedale Regionale di Peć/Peja il direttore generale Dottor Skender Dreshaj, e la responsabile del reparto di neonatologia dottoressa Mirlinda Shala, i quali hanno apertamente ringraziato i militari italiani per il sostegno alla popolazione del Kosovo in generale e al settore sanitario in particolare. Il Col. Ruggero CUCCHINI, già comandante del 5° Rgt Alpini e comandante del Multinational Battle Group West - unità multinazionale a guida italiana composta da Italiani, Sloveni, Austriaci e Moldavi, operante nel settore occidentale del Kosovo - ha presenziato all'attività, ed ha sottolineato come le attività CIMIC (Civilian Military Cooperation - Cooperazione Civile Militare) siano una componente fondamentale della missione in Kosovo, poiché si propongono lo scopo di aiutare in modo tangibile la popolazione attraverso il miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia delle istituzioni locali, specie quelle impegnate in settori essenziali, come la sanità. La missione KFOR è un'operazione militare internazionale a guida NATO sotto mandato ONU, con il compito di garantire una pacifica convivenza tra le va-



Il C.te del MNBG-W Col. Cucchini e la direttrice del reparto di neonatologia dell'ospedale di Pec-Peja, d.ssa Mirlinda Shala, con la nuova incubatrice



Il C.te del MNBG-W Col. Cucchini, lo staff dell'ospedale di Pec - Peja e il personale del CIMIC italiano

rie etnie componenti il Paese, così come delineato nella risoluzione ONU n°1244. L'Italia è in proporzione uno dei più importanti contribuenti in termini di uomini e donne: sui quasi 4000 militari KFOR apparte-

nenti a 28 differenti Paesi, l'Italia ha messo in campo oltre 500 militari, appartenenti ad Esercito, Carabinieri, Aeronautica e Marina.

*Cap. Francesco D'Aniello*

MISSIONE IN KOSOVO

## Ministro Trenta e Gen. Graziano in Visita

*Il vertice del Dicastero e il Capo di Stato Maggiore della Difesa incontrano il contingente italiano in missione in Kosovo*

**Pristina - Peć/Peja, mercoledì 19 settembre 2018.**

Si è tenuta nella giornata di ieri la visita del Ministro della difesa D.ssa

Elisabetta Trenta e del Capo di Stato Maggiore della Difesa Gen. Claudio Graziano. Il Ministro Trenta è stata accolta dal Comandante delle Koso-

vo Force, Generale di Divisione Salvatore Cuoci, con il quale, nell'ambito di una riunione, ha discusso dell'attuale situazione del Paese e della



Il Ministro Trenta e il Col. Cucchini, C.te del MNBG-W



Il Ministro Trenta, il Gen. Graziano, il Gen. Div. Cuoci (COMKFOR) e il personale del MNBG-W



Resa degli onori al Ministro Trenta



Il Ministro Trenta e il Col. Cucchini, C.te del MNBG-W

regione Balcanica. Subito dopo ha avuto modo di incontrare il Presidente del Kosovo, Hahim Thaci, e il Primo Ministro Ramush Haradinaj. In occasione di queste visite alle più alte cariche istituzionali kosovare ha si-

glato un memorandum of understanding che sancisce una collaborazione tra Forze Armate Italiane e Forze di Sicurezza del Kosovo. A conclusione della mattinata nella capitale, il Ministro Trenta ha incontrato i militari ita-

liani della base Camp Film City, sede del quartier generale della Kosovo Force (KFOR). Dopo l'indirizzo di saluto del Gen. Cuoci, hanno preso la parola prima il Capo di Stato Maggiore della Difesa e successivamente il Ministro. Nei loro discorsi, entrambi hanno sottolineato come l'impegno dei militari italiani sia internazionalmente riconosciuto ed apprezzato e hanno ringraziato gli stessi per la professionalità e la dedizione con cui svolgono quotidianamente il loro lavoro dando lustro alle Forze Armate e all'Italia in un contesto multinazionale. Nel pomeriggio il Ministro Trenta, accompagnata dal Gen. Graziano ha invece salutato il personale del Multinational Battle Group West – unità multinazionale a guida italiana composta da italiani, sloveni, austriaci e moldavi, di competenza nel settore occidentale del Kosovo – presso la base denominata Camp Villaggio Italia presso Peć/Peja.

Il Gen. Graziano ha voluto ricordare l'impegno delle Forze Armate Italiane in teatro "sin dall'ingresso in Kosovo nel 1999, e tutta la strada che è stata percorsa da allora, perché grazie al vostro impegno questa zona come tante altre hanno una possibilità per il futuro". Anche il Ministro Trenta ha evidenziato come l'operazione KFOR sia un importante elemento di stabilità per l'area balcanica, rivolgendo un "apprezzamento a tutti gli uomini e le donne del MNBG-W per il fondamentale contributo che danno quotidianamente al successo di questa missione... siate orgogliosi di questi risultati, siate orgogliosi di avere dalla vostra parte il cuore e le menti del popolo kosovaro, così come noi in Italia siamo orgogliosi di voi". Di seguito, la delegazione si è recata in visita presso il Monastero di Visoki Dečani: nei pressi di questo importante sito di culto ortodosso – dal 2004 Patrimonio dell'Umanità dell'UNESCO – i militari del MNBG-W, comandati

dal Col. Ruggero Cucchini, svolgono compiti di presidio continuativo. Il Ministro Trenta e il Gen. Graziano hanno quindi avuto un breve colloquio con l'abate Padre Sava JANJIC, per poi far rientro a Priština/Prishtinë. KFOR, attualmente guidata dal Generale di Divisione Salvatore Cuoci, è la missione della NATO di maggior

successo che vede le Forze Armate italiane impegnate sin dal 1999. Ad oggi, all'operazione denominata "Joint Enterprise" partecipano circa 4000 soldati di 28 Paesi differenti e il contingente italiano conta oltre 500 militari inquadrati in diverse unità multinazionali tutte a guida italiana come il Multinational Battle Group

West (MNBG-W), la Multinational Specialized Unit (MSU) dell'Arma dei Carabinieri, il Joint Regional Detachment – South East (JRD - SE), oltre che in numerosi incarichi di responsabilità presso il quartier generale di Priština/Prishtinë.

*Cap. f(alp) RN Francesco D'Aniello*

## Anche i bambini kossovari devono giocare

*I militari italiani impiegati nella missione in Kosovo inaugurano un nuovo parco giochi per i bambini di Dečani/Deçan*



Il Col. Cucchini inaugura area giochi per bambini presso Carrabreg I Eprem (Decan-Decane)



Militare italiano e bambini del villaggio di Carrabreg I Eprem (Decan-Decane)

**Pristina - Peć/Peja,  
martedì 25 settembre 2018**

È stato inaugurato ieri mattina un nuovo parco giochi per bambini in località Carrarog I – Eprem, abitato in periferia della città di Dečani/Deçan, grazie all'aiuto dei militari impiegati nella missione in Kosovo denominata KFOR. Il CIMIC italiano ha fortemente sostenuto in più modi il progetto che ha permesso la riqualifica di un parco giochi, dotato non solo di strutture ricreative per i bambini più piccoli, ma anche di aree in cui poter praticare liberamente sport come il calcio o il basket, permettendo così ai giovani di poter vivere un'infanzia serena, tra svago e giochi di squadra che possano accrescere il senso di comunità, unione e rispetto per il prossimo. Attività di questo tipo sono molto importanti poiché vanno a tangibile supporto di una categoria – quella dei bambini ed adolescenti – tra le più a rischio in un'area in cui è ancora forte il ricordo delle violenze del conflitto di fine anni '90, conflitto che spinse il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite – mediante la risoluzione n° 1244 – ad inviare una forza multinazionale in Kosovo al fine di far cessare gli scontri interetnici: il contingente KFOR (Kosovo Force), di cui l'Italia è sempre stata importante protagonista sin dall'origine dell'ope-

razione nel 1999. All'inaugurazione è stato presente anche il Col. Ruggero CUCCHINI, comandante del Multinational Battle Group West – unità multinazionale composta da italiani, sloveni, austriaci e moldavi, di competenza nella regione occidentale del Kosovo – e già comandante del 5° Rgt. Alpini di Vipiteno, reparto che attualmente costituisce “l'ossatura” del contingente italiano in Kosovo. Il Col. Cucchini ha voluto sottolineare l'importanza di questo progetto dedicato ai bambini e ai giovani cittadini kosovari, poiché a loro è affidato l'importante compito di superare le diffidenze legate alla convivenza interetnica per garantire un miglior futuro a questo Paese.

### APPROFONDIMENTI

- **CIMIC:** il CIMIC è la branca militare composta da personale qualificato nel soccorso e nella ricostruzione di aree sconvolte da conflitti. CIMIC è l'acronimo che indica la CivilMilitary Cooperation, una funzione operativa che presiede all'interazione tra le forze militari e le componenti civili presenti nelle aree di crisi. Oggi giorno, la cooperazione con la componente civile presente nelle aree di crisi è indispensabile per il compimento della missione.
- **KFOR:** attualmente guidata dal Generale di Divisione Salvatore Cuoci, è la missione della NATO di maggior successo che vede le Forze Armate italiane impegnate sin dal 1999. Ad oggi, all'operazione denominata “Joint Enterprise” partecipano circa 4000 soldati di 28 Paesi differenti e il contingente italiano conta oltre 500 militari inquadrati in diverse unità multinazionali a guida italiana come il Multinational Battle Group West (MNBG-W), la Multinational Specialized Unit (MSU) dell'Arma dei Carabinieri, il Joint Regional Detachment – South East (JRD - SE) oltre che in numerosi incarichi di responsabilità presso il quartier generale di Pristina/Prishtinë.

*Cap. f (alp) RN Francesco D'Aniello*

## SCUOLA DI APPLICAZIONE

A CURA DEL 1° MAR. GIORGIO CUCCU

### ESERCITO

## Il 144° corso di Stato Maggiore a Torino

*Progetto formativo avanzato per 162 Capitani dell'Esercito*

**Torino, 28 settembre 2018**

A Palazzo Arsenale, sede del Comando per la Formazione e Scuola di Applicazione dell'Esercito, nei giorni scorsi ha avuto inizio il 144° corso di Stato Maggiore.

162 capitani dell'Esercito, di cui 3 ufficiali stranieri giunti da Brasile, Egitto e Slovenia, saranno i protagonisti di un progetto formativo avanzato della durata di otto mesi che li abiliterà a operare negli staff di unità italiane e multinazionali. In possesso di una significativa esperienza maturata in contesti internazionali fra cui Afghanistan, Balcani, Iraq, Somalia e Libano, i frequentatori del 144° corso, hanno seguito un periodo di autoap-



Aula Magna con personale del 144° corso di SM

prendimento propedeutico a distanza di 19 settimane, attraverso l'ausilio della piattaforma informatica "e-learning", finalizzato ad aggiornare e uniformare le conoscenze dottrinali e professionali. Proseguiranno la fase residenziale di 31 settimane presso la Scuola di Applicazione dell'Esercito, dove approfondiranno le loro conoscenze tecnico-professionali attraverso l'analisi di scenari operativi in cui l'Esercito opera, anche con assetti "dual use", al servizio della società civile. Inoltre, ai frequentatori verranno proposti moduli specialistici di settore con discipline fra le quali: tattica, logistica, servizio informazioni operativo, storia militare, lingua inglese,



Il Generale di Corpo d'Armata Giovanni Fungo durante il discorso al personale del corso

diritto umanitario, tecniche di gestione delle crisi, pubblica informazione e comunicazione, psicologia militare, etica e leadership.

Il Comandante per la Formazione e Scuola di Applicazione dell'Esercito,



Capitani del 144° Corso di SM

Generale di Corpo d'Armata Giovanni Fungo, ha ribadito che: "entusiasmo, orgoglio e spirito di squadra sono i principi che vi dovranno accompagnare anche durante questa fase di formazione professionale".

## ESERCITO, A TORINO IL 198° CORSO "SALDEZZA"

# Gli Ufficiali del 198° corso iniziano il ciclo di studi alla Scuola di Applicazione

**Torino, 5 settembre 2018**

Sono 119 i sottotenenti giunti alla Scuola di Applicazione dell'Esercito al termine del biennio di studi presso l'Accademia Militare di Modena. I giovani ufficiali resteranno a Torino per i tre anni necessari a conseguire la laurea specialistica in Scienze Strategiche. Fra di loro dieci donne e dieci militari stranieri appartenenti alle forze armate dell'Arabia Saudita, dell'Armenia, della Libia, del Montenegro, della Somalia e della Tunisia. Freschi di nomina, gli ufficiali del 198° "Saldezza" si inseriranno nel percorso didattico dei 200 studenti civili già iscritti al corso di laurea in Scienze Strategiche. Lo scenario didattico del corso, frutto di una efficace sinergia fra Esercito e Università, prevede cinque indirizzi: politiche organizzative, sistemi gestionali, comunicazioni, logistica, economico - amministrativo. Obiettivo comune della Scuola di Applicazione dell'Esercito



Il Gen. Fungo incontra il 198 corso Saldezza

e della Scuola Universitaria Interdipartimentale di Scienze Strategiche (SUISS) è formare professionisti militari e civili in grado di affrontare e risolvere situazioni complesse nell'ambito di crisi e conflitti, in scenari nazionali e internazionali. I principali punti di forza di questo innovativo percorso accademico sono l'internazionalizzazione degli studi ottenuta



Ufficiali del 198 corso Saldezza



attraverso mirati soggiorni all'estero e l'osmosi culturale fra mondo militare, accademico, scientifico, imprenditoriale e della comunicazione. Il Co-

mandante per la Formazione e Scuola di Applicazione dell'Esercito Generale di Corpo d'Armata Giovanni Fungo ha esortato i sottotenenti del 198°

“Saldezza” «ad intraprendere con entusiasmo e impegno un cammino difficile, ma decisivo per il loro futuro di cittadini e di comandanti».

## Gli Ufficiali del 195° corso "Impeto" pronti per i reparti operativi



Un momento della consegna delle pergamene di laurea

Ha avuto luogo oggi, presso l'Aula Magna di Palazzo Arsenale la cerimonia di consegna delle pergamene di Laurea specialistica in Scienze Strategiche, agli Ufficiali del 195° corso "Impeto" e agli studenti che hanno completato l'iter formativo presso il Comando per la Formazione e Scuola di Applicazione dell'Esercito. L'evento, reso ancor più solenne dalla presenza del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito Generale di Corpo d'Armata Salvatore Farina, ha visto la partecipazione del Comandante per la Formazione, Specializzazione e Dottrina dell'Esercito, Generale di Corpo d'Armata Pietro Serino, del Presidente della Scuola Universitaria Interfacoltà di Scienze Strategiche (SUISS) Prof. Edoardo Greppi, di Autorità Istituzionali civili e militari, del Corpo degli insegnanti civili, dei docenti militari e di numerosi familiari ed amici dei neo laureati.



Il picchetto rende gli onori al Capo di SME

Il Generale Farina nel suo intervento ha sottolineato “Arriverete ai reparti con una missione importante ed una

preparazione che ritengo fondamentale...abbiate la responsabilità, la consapevolezza e quindi anche il corag-

gio delle vostre azioni...partecipate, parlate, ascoltate...affidatevi anche ai consigli dei vostri subalterni...". Il Capo di SME ha inoltre premiato l'Ufficiale del 195° corso Primo Classificato negli studi universitari.

Nel corso della cerimonia è stato conferito dal Comandante dell'Istituto, Generale di Corpo d'Armata Giovanni Fungo, il titolo onorifico di "Benemerito della Scuola" alla Professoressa Simonetta Ronchi della Rocca, già insegnante di fondamenti di Informa-

tica presso la Scuola di Applicazione e già Presidente della SUISS. Il Generale Fungo ha messo in luce l'unicità del sistema formativo torinese nel quale Esercito ed istituzioni Accademiche operano in stretta sinergia garantendo una proposta didattica moderna, flessibile e come tale di grande interesse anche per i numerosi studenti civili attratti da possibili sbocchi professionali nei settori della sicurezza, difesa e cooperazione internazionale.

La giornata del laureato è un evento che coniuga il culto per le tradizioni militari con la vocazione innovativa della Scuola di Applicazione dell'Esercito e dell'Università di Torino nel campo della Formazione.

Crescente internazionalizzazione degli studi e reciproca osmosi di saperi fra mondo militare e realtà civili sono le chiavi del successo di un Istituto presso il quale, ogni anno, si formano oltre mille studenti militari e civili, italiani e stranieri.

## La Sindaca di Torino saluta i militari della Scuola di Applicazione dell'Esercito

Il Comandante per la Formazione e Scuola di Applicazione dell'Esercito, Generale di Corpo d'Armata Giovanni Fungo ha ricevuto in visita di cortesia la Sindaca di Torino, dottoressa Chiara Appendino.

Dopo il saluto di benvenuto, dinanzi alla Bandiera di Istituto, decorata di Medaglia d'Argento al Valore Militare, il Generale di Corpo d'Armata Fungo ha illustrato alla Prima Cittadina, la struttura e le attività del Comando.

Successivamente, nel corso della visita a Palazzo Arsenale, dal 1739 storica sede della Scuola di Applicazione, la Sindaca Appendino ha incontrato gli ufficiali italiani e stranieri che attualmente frequentano i vari corsi, portando loro il saluto della città di Torino e manifestando il proprio apprezzamento per un'Istituzione profondamente radicata nella città e protagonista della vita quotidiana del territorio.

La visita, improntata a un clima di reciproca cordialità, ha ulteriormente testimoniato la costante ed efficace collaborazione che intercorre da anni tra le Istituzioni locali e l'Esercito le cui attività risultano essere particolarmente apprezzate riscuotendo la stima e il consenso della cittadinanza.

Il Generale di Corpo d'Armata Fungo ha messo in luce l'unicità del sistema formativo torinese nel quale Esercito ed istituzioni cittadine operano in stretta sinergia garantendo una proposta didattica moderna, flessibile e come tale di grande interesse anche per i numerosi studenti civili attratti da possibili sbocchi professionali nei settori della sicurezza, difesa e cooperazione internazionale.

Nel lasciare Palazzo Arsenale la Sindaca Chiara Appendino ha sottolineato l'importanza delle ottime relazioni fra istituzioni militari e cittadine, essenziali soprattutto per ga-



La Sindaca Appendino saluta gli Ufficiali frequentatori

rantire una sempre più consapevole partecipazione al progresso del "sistema Italia". Il Comando per la Formazione e Scuola di Applicazione dell'Esercito presiede alla formazione di base e avanzata del personale appartenente ai diversi ruoli e categorie della Forza Armata.

Ha alle proprie dipendenze l'Accademia Militare di Modena, la Scuola Sottufficiali dell'Esercito di Viterbo, le Scuole militari "Nunziatella" di Napoli e "Teuliè" di Milano, la Scuola Lingue Estere dell'Esercito di Perugia, l'80° Reggimento Addestramento Volontari "ROMA" di Cassino ed il Centro Studi Post Conflict Operations di Torino, quest'ultimo preposto allo studio, alla ricerca e alla formazione di personale militare e civile, nazionale ed internazionale, nei settori della ricostruzione e stabilizzazione.

4° REGGIMENTO CARRI

## 91° Anniversario della costituzione della specialità



Allocazione del Comandante di reggimento

Lo scorso 1 ottobre presso la caserma “Capone” di Persano, alla presenza del Comandante della Brigata Bersaglieri “Garibaldi”, Generale di Brigata Diodato Abagnara, i carristi del 4° reggimento hanno celebrato l’anniversario della costituzione della specialità. Nel corso della cerimonia, lo Stendardo del Reggimento, a bordo del carro armato L-3/33, mezzo storico impiegato dal reggimento nel corso della 2<sup>a</sup> Guerra Mondiale, di recente rientrato tra le “fila della Unità”, ha sfilato davanti gli uomini e le donne del reggimento schieramento in Piazza d’Armi. La cerimonia è proseguita con l’allocuzione del Comandante il 4° reggimento carri, Colonnello Diego Antonio GIARRIZZO, il quale ha ripercorso le vicende storiche e umane della specialità citando alcune gesta eroiche in terra d’Africa durante il Secondo conflitto mondiale. Egli ha altresì sottolineato il quotidiano impegno e dedizione con cui i carristi operano nell’assolvimento del proprio compito accomunati dai valori che hanno contraddistinto le gesta dei commilitoni che combatterono sul suolo rovente del deserto della Cirenaica. Il Colonnello Giarrizzo ha concluso esortando i suoi uomini a mantenere



Gruppo Stendardo del 4° reggimento carri



Allocazione del Comandante di reggimento



Lo Stendardo da guerra mentre lascia lo schieramento a bordo del carro L3-33

vivo lo spirito di corpo che contraddistingue l'Unità, elemento indispensabile per il conseguimento dei obiettivi prefissati e per far fronte alle sfide future che si presenteranno lungo il cammino operativo ed addestrativo del reparto.

Il Generale Abagnara, che per l'occa-

sione ha indossato il foulard rosso-blu dei carristi, rivolgendosi al personale schierato ha detto: "i carristi di Persano hanno sempre dimostrato impegno, slancio, spirito di sacrificio e professionalità nel superare le difficoltà prontamente ed efficacemente, rispondendo a tutti gli impegni ai

quali sono stati chiamati" e nel concludere "coraggio Carristi, sono sicuro che oggi come allora saprete dimostrare il vostro impegno ed entusiasmo e sarete degni delle nostre migliori tradizioni!".

*Cap. Raffaele Coraggio*

## I carristi navigano sulle acque del fiume Sele

Si è svolta nel periodo tra il 10 al 14 settembre all'interno del comprensorio militare di Persano, una settimana addestrativa finalizzata ad incrementare la capacità di guida dei natanti in dotazione all'unità, affinare le tecniche di riconoscimento e marcatura dei punti di presa di terra, svolgere operazioni di interdizione/controinterdizione d'area e nell'ambito dello stesso addestramento implementare le capacità per condurre operazioni tese a mantenere il controllo di corsi d'acqua, attraverso attività di pattugliamento anfibo.

Lo scopo è stato quello di addestrare i quadri alla pianificazione e condotta di compiti tattici, di livello plotone, con il fine ultimo di incrementare



I carristi mentre portano il natante sulle acque del fiume

l'efficienza e l'operatività del reparto. Carristi animati da entusiasmo e coesione hanno affrontato l'insolita attività addestrativa in maniera sinergica, uniti e partecipi a questo genere di addestramento finalizzato ad accrescere l'amalgama nell'ambito degli equipaggi carri e lo spirito di Corpo nell'ambito dell'Unità.

Natante in navigazione sul fiume mentre effettua il pattugliamento anfibio



ARIETE

## FESTEGGIATI I 91 ANNI DELLA SPECIALITÀ

La 132<sup>a</sup> Brigata Corazzata “Ariete” ha ricordato questa mattina il novantesimo anniversario della costituzione della specialità carristi. Alla Caserma “Mittica” di Pordenone, durante la cerimonia dell'alzabandiera, cui hanno preso parte anche i rappresentanti delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma, il Comandante della grande unità, generale di brigata Angelo Michele Ristuccia, ha dato solenne lettura dell'ordine del giorno del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito davanti al personale schierato. Nel ripercorrere le tappe più significative della storia della specialità, nata a Roma il 1° ottobre 1927, il Comandante dell'Ariete ha evocato le caratteristiche di professionalità, dedizione e coraggio che hanno reso unici i carristi tra i ranghi della Forza Armata, capaci di adattarsi al cambiamento degli scenari operativi moderni e di distinguersi, oggi, sia in territorio nazionale nelle operazioni di pubblica sicurezza (“Strade sicure”), sia fuori dai confini nell'impiego in operazioni per il mantenimento della pace e della stabilità internazionale. La Brigata “Ariete” è l'unica grande unità corazzata in forza all'Esercito italiano ed è custode, con i suoi reparti, delle gloriose tradizioni e dei valori trasmessi dalla specialità carristi.

*Maggiore Massimo Grizzo*



132° REGGIMENTO CARRI

# AVVICENDAMENTO DEL COMANDANTE

Si è svolta questa mattina presso la caserma "De Carli" di Cordenons la cerimonia di avvicendamento del Comandante del 132° Reggimento carri, pluridecorato reparto della 132<sup>a</sup> Brigata corazzata "Ariete". Al Colonnello Pierluigi Lodola è subentrato il parigrado Mauro Quarta.

Il Colonnello Lodola aveva assunto il comando del reparto nel settembre del 2016 e in questo periodo di due anni ha saldamente guidato il reparto nelle molteplici attività addestrative e operative condotte in territorio nazionale e in previsione d'impiego all'estero. I carristi del 132° sono stati infatti a lungo impegnati per l'Operazione "Strade Sicure" in centro Italia, prima ad Amatrice nel 2016, nel momento di immediata emergenza e, successivamente, nelle province di Perugia e Macerata dove da giugno a dicembre 2017 il colonnello Lodola ha avuto il comando della Task Force Sicurezza II impiegata nel presidio delle aree interdette e nella prevenzione di atti di sciaccallaggio. Attualmente assetti del reggimento sono schierati tra Camerino ed Ascoli e proseguono nelle attività di controllo e sicurezza. Altrettanto intenso è stato l'impegno sul versante addestrativo, con la preparazione tesa a garantire un'unità carri in prontezza operativa in ambito NATO per il 2019 (Joint Rapid Response Force) e il contributo fornito dal reparto nella sperimentazione del progetto di simulazione virtuale per il carro armato C1 Ariete (noto come LVHST), attività che ha consentito al 132° di diventare polo nazionale di specialità. Sul fronte delle attività territoriali, inoltre, numerose sono state le iniziative intraprese dal reparto, che è cittadino onorario di Cordenons e Aviano, in favore della comunità locale, come il supporto in occasione di importanti eventi sportivi tra cui il "Giro d'Italia" e la "Pordenone Pedala". Altrettanto significative



Ingresso dello Stendardo



Il passaggio dello Stendardo dal Col. Lodola al Col. Quarta

sono state le attività svolte a sostegno del CRO (Centro di Riferimento Oncologico) di Aviano e dell'AVIS di Cordenons. Il Colonnello Lodola, nella sua allocuzione di commiato, ha salutato gli uomini e le donne del 132° reggimento carri, esortandoli ad essere orgogliosi custodi delle tradizioni carriste e ad operare sempre pienamente, senza risparmio, con la professionalità

sinora dimostrata, credendo fermamente nel proprio agire. Il subentrante colonnello Quarta, originario di Coertino (Lecce), giunge a Cordenons proveniente dal Comando Brigata "Granatieri di Sardegna" di Roma. Alla cerimonia odierna, cui erano presenti le autorità locali, hanno assistito i rappresentanti delle forze dell'ordine e delle Associazioni Combattentistiche



Lo schieramento

e d'Arma, oltre a numerosi cittadini. Nel salutare l'Ufficiale in partenza, il Comandante della 132<sup>a</sup> Brigata corazzata "Ariete", generale di brigata Angelo Michele Ristuccia, ha ricordato

come il reggimento nel suo periodo di comando abbia fatto fronte a numerose esigenze di diverso carattere, alle quali il reparto ha sempre risposto con prontezza ed efficacia. Successiva-

mente, ha augurato al nuovo Comandante del 132° le migliori fortune in vista degli impegni che lo attendono.

*Maggiore Massimo Grizzo*

## DONAZIONE

### Cordenons 12 settembre 2018

Questa mattina, presso la Caserma "F.lli De Carli", alcuni militari del 132° Reggimento Carri hanno effettuato una donazione di sangue in favore dell'AVIS Friuli-Venezia Giulia. Il personale dell'AVIS di Cordenons ha allestito una unità mobile prelevando il sangue a 19 militari del Reggimento che hanno voluto aderire. L'iniziativa benefica, concordata tra il Comandante del 132° Reggimento Carri, Col. Mauro Quarta, ed il presidente dell'AVIS Cordenons, Signor Fabio Mio, è un rinnovare l'impegno dei militari della "De Carli" già assunto dal 2014, a testimonianza dell'attenzione e della sensibilità degli uomini e delle donne dell'Esercito ai progetti di solidarietà promossi dal territorio locale.



# IL DISASTRO DI CARRE

*La peggiore sconfitta  
della Roma Repubblicana  
dopo quella di Canne*

di Roberto Polini



Nel 53 a. C. tre uomini si dividevano il comando di quello che ancora non si chiamava Impero Romano ma a tutti gli effetti già lo era. Si chiamavano: Gaio Giulio Cesare, Gneo Pompeo e Marco Licinio Crasso. Con un accordo privato stipulato a Lucca e fatto ratificare dal Senato, dopo un duro scontro politico con Marco Tullio Cicerone e Marco Porcio Catone, presero saldamente in mano il governo di Roma. Era nato il “Primo Triumvirato” (il secondo nascerà nel 43 a. C. ad opera di Ottaviano, Marco Antonio e Lepido) che attribuì ai tre, incarichi precisi. A Cesare fu affidato il comando di cinque legioni ed il governo della Gallia Cisalpina e Transalpina più l’Illiria, a Pompeo l’Africa e le due Spagne, a Crasso la Siria ed il compito di domare, una volta per tutte, i Parthi. In un periodo storico in cui un uomo di governo, oltre ad essere un astuto politico doveva anche possedere notevoli qualità militari, Crasso era il meno attrezzato dei tre, pur se aveva combattuto valorosamente a fianco di Silla e liquidato, nella Terza Guerra Civile, l’esercito del gladiatore ribelle Spartaco. Quella volta usò la mano pesante. Raggiunto e sconfitto il rivoltoso a



Gaio Giulio Cesare



Gneo Pompeo

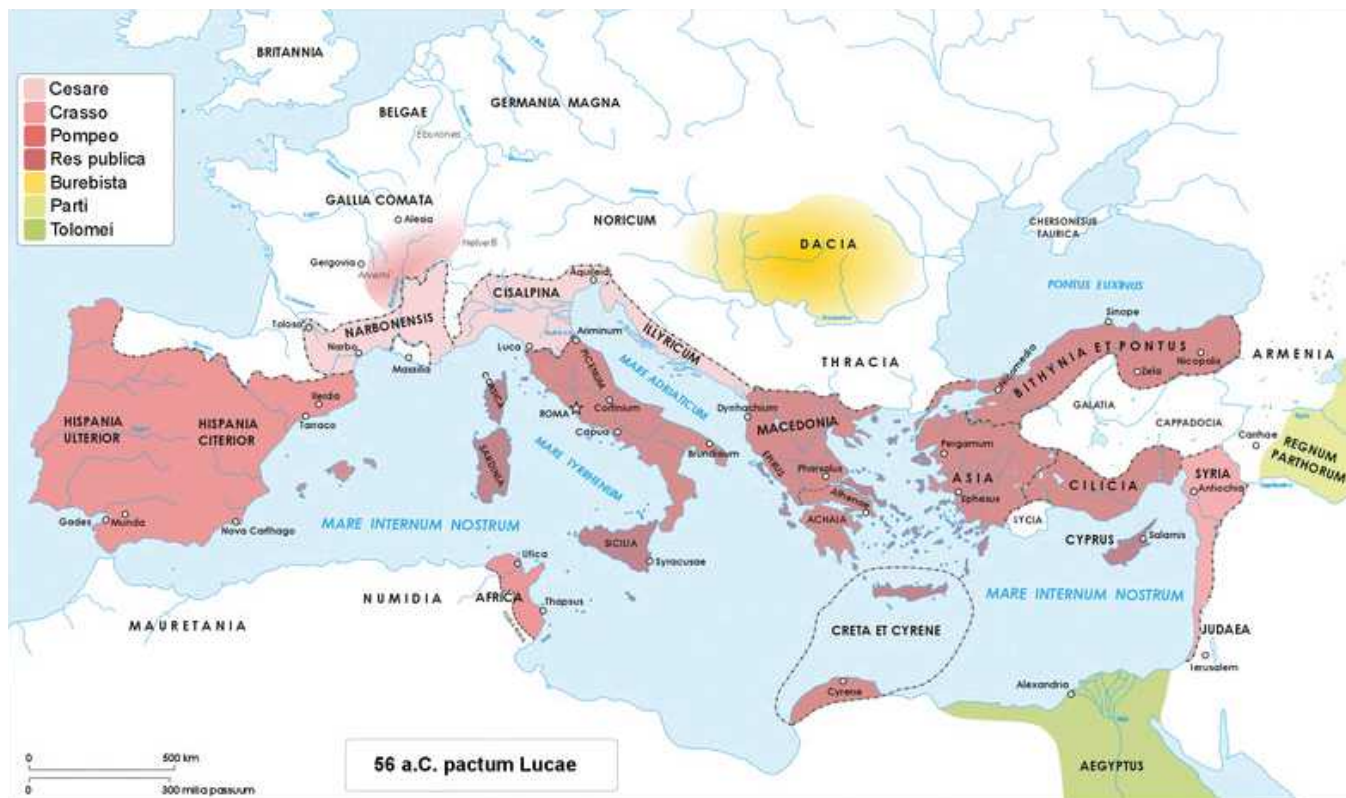


Marco Licinio Crasso

Brindisi, nel rientrare a Roma, costellò la via Appia di croci dove fece inchiodare i prigionieri uno ad uno. Quella “guerra” lo riguardava da vicino, infatti, Spartaco era un gladiatore appartenuto alla sua scuderia e non poteva permettere che un suo uomo, osasse rivolgere impunemente la spada verso Roma. Un conto però era affrontare un gruppo, sia pure ben organizzato di ribelli ed un altro vedersela con un esercito in piena regola come quello Parthico. E Crasso commise un errore fatale: sottovalutò questo aspetto, finendo per sostenere una guerra decisamente “anomala” per uno stile di combattere come quello romano, già perfettamente organizzato e rodato in tante battaglie.

Ma procediamo con ordine. Crasso aveva più di sessant’anni e grandi poteri, sia politici (era Console) che economici, quindi, fu lasciato assolutamente libero di agire come meglio credeva e già nel 55 iniziò a reclutare gli uomini necessari per costituire gli organici delle sue legioni. Nel 54, poi, assunse il proconsolato della Siria e poté dare l’assetto definitivo all’operazione. In pratica riuscì ad assemblare circa sette legioni con le relative aliquote di cavalleria. Ma sottovalutò altri due elementi. Il primo: i reparti non erano costituiti, almeno nella maggior parte, da veterani, ma bensì da reclute spesso arruolate con la forza. Gli unici combattenti su cui fare pieno affidamento





Mondo romano nel 56 a.C. al tempo del primo triumvirato

erano i cavalieri che, comandati dal figlio, Publio Crasso, provenivano tutti dalla coriacea e combattiva cavalleria gallica, veterana delle guerre di Cesare. Però erano pochi, circa un migliaio e questo fu l'altro elemento di cui non tenne conto, il secondo errore di valutazione. Probabilmente, a detta degli storici, il proconsole non era informato sul modo di combattere dei Parthi, anche se ciò appare strano, in quanto i rapporti fra le due "potenze" risalivano al periodo Sillano e quindi è presumibile che Crasso qualcosa dovesse sapere sull'organizzazione dell'esercito che andava ad affrontare. Inoltre si fidò troppo degli alleati: re Abgar dell'Osroene, re Alchandonios che possedeva dei territori ad occidente dell'Eufrate ed Artavasdes di Armenia, i quali si dimostrarono, alla fine, tutt'altro che disposti a passare per perdenti. C'è inoltre da dire, a maggior discapito di Crasso, che i Parthi non impiegarono contro di lui l'intero esercito, perché già impegnati in Armenia. Re Orodes mandò ad affrontarlo, unicamente,

l'esercito privato di un certo Surenas. Questi è un personaggio abbastanza sconosciuto di cui non si conosce neppure il vero nome, si sa soltanto che era una sorta di feudatario che aveva organizzato un proprio esercito composto quasi totalmente di arcieri a cavallo per un totale di diecimila cavalieri.

Così, nella primavera del 53 a. C., Crasso con le sue sette legioni, composte più che altro di reclute, "forti" di otto coorti invece che dalle classiche dieci (quindi 4.800 uomini al posto di 6.400) ed un pugno di cavalieri, varcò speranzoso l'Eufrate. Con lui c'erano re Abgar e re Alchandonios con delle aliquote di cavalleria. Il 6 maggio, mentre in assetto di marcia, con le salmerie al centro e gli uomini affardellati, marciava in pieno territorio parthico, avvistò i primi reparti nemici. Immediatamente gli "alleati" disertarono e Crasso si trovò con la cavalleria più che dimezzata, in una difficilissima posizione di stallo. Aveva ancora i cavalieri galli, ma si trovavano sparpagliati, in copertu-



Presunta immagine del Surenas

ra, lungo i fianchi della colonna. L'unica cosa da fare era guadagnare tempo per schierare gli uomini e Crasso lanciò contro i parthi la fanteria leggera. Come abbiamo detto l'esercito arsace era montato a cavallo e composto quasi interamente da arcieri, cosicché, quando i fanti romani giunsero a tiro, furono investiti da un vero diluvio di frecce. Va detto che l'arco parthico, composto da più strati di materiali diversi, possedeva una potenza devastante, che nulla ha da invidiare ai moderni "compound" e



le frecce, se giungevano con particolari angoli d'impatto, perforavano senza troppo sforzo gli scudi. Ai reparti leggeri romani non restò che retrocedere per rifugiarsi tra le file della fanteria pesante che stava disperatamente cercando di porsi in assetto. A questo punto gli arcieri parthici iniziarono una metodica azione di disturbo, un infernale, incessante, carosello. Sotto quel diluvio i romani non poterono effettuare nessuna azione diversiva e si limitarono ad attendere che gli avversari terminassero le "munizioni". Ma ecco comparire dalle colline circostanti, una lunga sequela di cammelli. Erano mille quadrupedi ed ognuno portava due quintali di frecce. A questo punto la cavalleria arsace iniziò ad attaccare a gruppi (oggi diremo a sbalzi di reparto). Mentre un gruppo inondava di frecce l'avversario, l'altro era dietro a rifornirsi, pronto a dare il cambio appena quello in azione avesse finito i

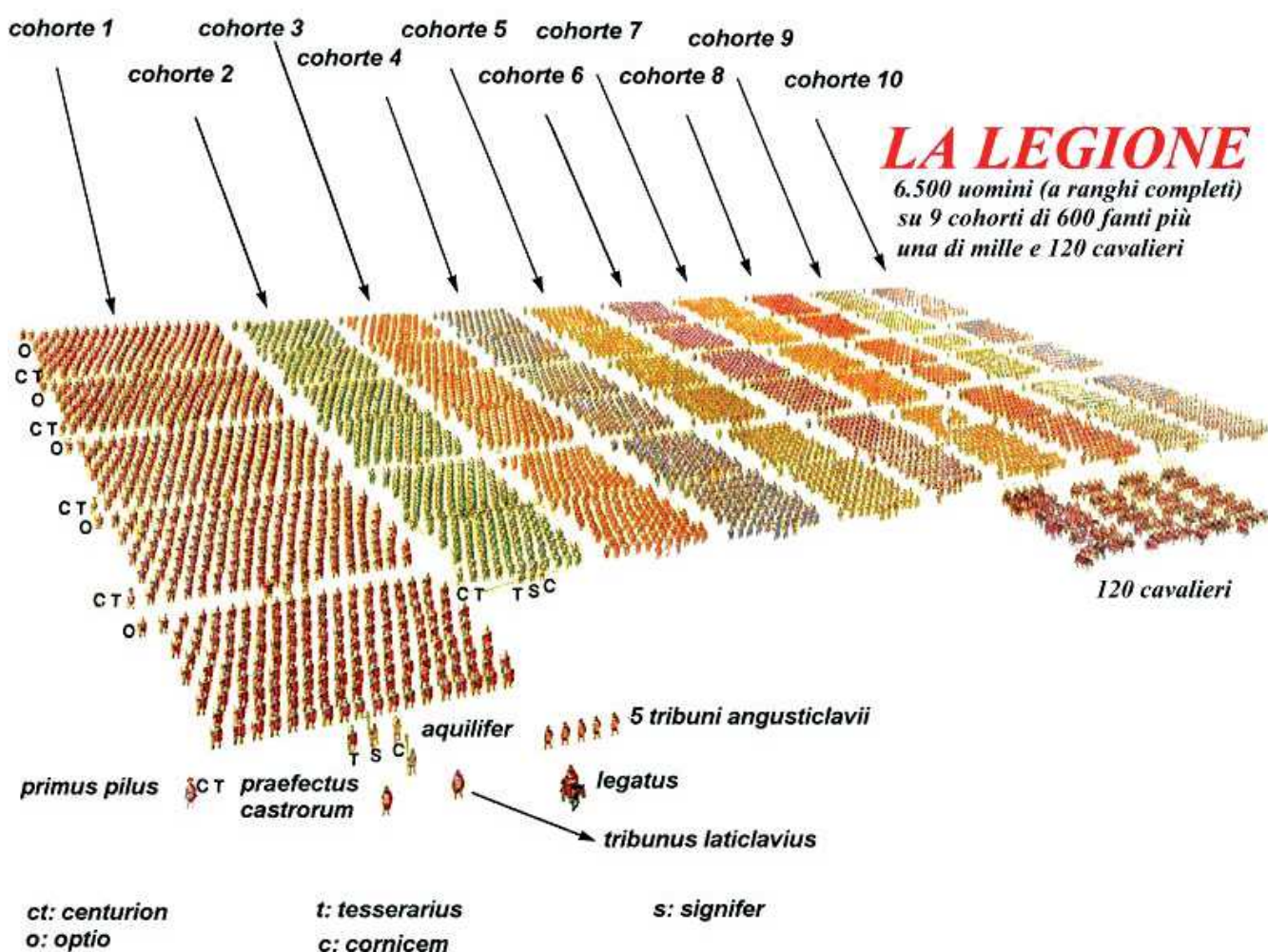
dardi. Per i romani, stretti in quadrato, l'uragano sembrò non finire mai! A questo punto Crasso capì che doveva fare qualcosa se voleva evitare un disastro e decise di impiegare la cavalleria appoggiata da alcune coorti. Lo scopo era duplice: alleggerire la pressione dell'avversario scongiurando l'accerchiamento ed avere il tempo necessario per allestire uno schieramento più consono. Il compito fu affidato al figlio, Publio Crasso, che era stato un abile e valoroso legato di Cesare nelle guerre galliche. Questi organizzò i suoi uomini e lanciò una carica che non è più ricordata, ma sicuramente degna, per intelligenza ed audacia, dei migliori fatti d'arme della storia. Il condottiero iniziò l'avvicinamento disponendo i ranghi molto distanziati tra loro, in modo da limitare gli effetti delle frecce e li tenne al passo, permettendo così alle coorti di fanteria di seguirlo senza difficoltà. Poi, ai cento metri, il

vessillifero mosse l'insegna ed i cavalieri si compattarono, diedero di sprone e lance in avanti, spalla a spalla, in formazione a cuneo, caricarono. L'urto fu violentissimo ed i romani penetrarono in profondità nello schieramento dei parthi, i quali non ressero e sbandarono. Ne nacque una mischia furibonda che momentaneamente sembrò sortire l'effetto voluto, ma il Surenas aveva un asso nella manica: i cavalieri catafratti. Questi, con un po' di fantasia, possono essere considerati gli "antenati" dei carri armati. Si trattava infatti di cavalieri interamente corazzati, cavallo compreso. Completamente circondata, investita da ogni parte, la cavalleria gallica si difese con coraggio e determinazione ma fu in breve tempo annientata. Publio Crasso, per non cadere prigioniero, si fece uccidere da un suo centurione, come era uso dagli ufficiali in quei tempi. A questo punto, il console romano decise il

tutto per tutto e noncurante del dilu-  
vio di frecce, iniziò a manovrare le  
coorti in un disperato tentativo di ri-  
prendere in mano la situazione e lan-  
ciare un attacco. Ma intervennero i  
cavalieri pesanti nemici che blocca-  
rono le già difficili manovre dei ro-  
mani. Attaccarono a gruppi infliggen-  
do sempre nuove perdite, logorando  
così gli uomini nel numero e nel mo-  
rale. Accerchiati da ogni lato per i ro-  
mani fu la fine. A sera Crasso, scosso  
dagli eventi, nel fisico e nel morale,  
non era più in grado di dare disposi-  
zioni e furono i legati Ottavio e Cas-  
sio ad impartire l'ordine di sgancia-  
mento alle poche coorti rimaste, la-  
sciando sul campo migliaia di morti e  
feriti. Così, ciò che restava di sette le-  
gioni iniziò a ritirarsi lentamente ver-  
so Carre, sempre inseguite dal Sure-  
nas che, strada facendo, annientò an-

che un altro contingente romano al  
comando del legato Vargunteio che,  
tenuto in riserva, si era visto arrivare  
addosso, all'improvviso, l'armata  
parthica praticamente al completo.  
Quello che giunse a Carre non era  
più l'esercito romano, ma un gruppo  
di sbandati che ufficiali e centurioni  
riuscivano a malapena a controllare.  
Lo stesso Cassio, vista la situazione,  
riparò in Siria portando con se un  
centinaio di cavalieri. A quel punto  
Crasso, al quale erano rimaste soltan-  
to quattro esauste coorti (scarsi 2400  
uomini di fanteria) e poco più di cin-  
quemila uomini di Ottavio, decise di  
abbandonare Carre, ma nei pressi di  
Sinnakka, il Suranas gli fu nuova-  
mente addosso. Stranamente però,  
non attaccò. Il condottiero arsace vo-  
leva Crasso vivo e suo ostaggio, così  
cercò di parlamentare, offrendo una

tregua ed un salvacondotto. Il conso-  
le romano capì che si trattava di in-  
ganno e cercò di convincere i suoi  
uomini a tentare una sortita per aprir-  
si la strada verso Sinnakka, ma ci fu  
un vero e proprio ammutinamento  
che lo costrinse ad andare nel campo  
dei Parthi, accompagnato da ciò che  
restava del suo stato maggiore. Giun-  
ti davanti al Suerenas le intenzioni  
dei parthi furono chiare ed a quel  
punto non restò altro che salvare l'o-  
nore. Così, al grido di "ad gladium!"  
i romani estrassero le spade e si get-  
tarono sui nemici. Morirono tutti,  
combattendo, con le armi in pugno.  
Dell'armata romana, 10.000 uomini  
riuscirono a riparare in Siria, altret-  
tanti furono fatti prigionieri, i rima-  
nenti, perirono nel combattimento o  
per le ferite riportate. Alla gravità  
materiale della disfatta si unì quella





Augusto-di-Prima-Porta

morale, infatti, tutte le insegne delle legioni erano cadute in mano dei parthi. Tra il 21 ed il 20 a. C. Ottaviano si recò in Asia ed in Bitinia dove già stanziava, al comando del giovane Tiberio, un forte contingente di truppe a supporto del partito filoromano. La presenza del console e delle truppe, consigliò il re Fraate di non rispondere con un rifiuto alla richiesta di restituire le insegne legionarie catturate a Crasso trentadue anni prima. La cosa fu molto gradita dal popolo di Roma

che tributò ad Ottaviano grandi onori, fino a dedicargli un arco di trionfo nel Foro, di cui oggi, purtroppo, rimane soltanto la base. Nel museo Nazionale Romano è però conservata una statua dell'Augusto (detta Augusto di Prima Porta) con indosso un lorica anatomica, in cui è raffigurato un soldato parthico nel gesto di restituirgli le insegne. Fu un altro punto messo a segno dall'astuto nipote di Cesare, fra quelli, che lo condurranno verso la storia.

# IL GOBBO

*Ovvero l'SM 79 "Sparviero"*

di Ulderico Maria Garrone

In aeronautica c'è una legge non scritta che recita: "mettere il minor aereo possibile attorno ad un motore". Ed un motto aggiunge: "un bell'aereo è anche un buon aereo". Bene, l'SM 79 rispettò sia l'una che l'altro. Lo "Sparviero" fu in realtà un aereo particolare. Nato come trasporto veloce, si affermò invece come bombardiere ed aerosilurante. Tutte cose a cui l'ingegner Marchetti, tra il 1932 ed il 1933, quando lo progettò, non aveva minimamente pensato. Le potenzialità belliche del velivolo però non sfuggirono ai militari e già nel 1935 chiesero che venisse trasformato in bombardiere terrestre. Ma procediamo con ordine:

Nel 1934 la Savoia-Marchetti mise in produzione un velivolo in grado di trasportare velocemente otto passeggeri su distanze medio-brevi. La cellula, inoltre, aveva il pregio di poter essere in breve tempo modificata per trasformare la macchina in un aereo da competizione che potesse partecipare alle gare sportive che in quell'epoca furoreggiavano in Europa. Denominato S.79 (dove la "S" stava per Savoia), la creatura dell'ing. Marchetti non era certo rivoluzionaria. Si presentava di costruzione mista, cioè con una struttura portante in fusoliera formata da tubi d'acciaio ricoperti con alluminio, legno e tela. La motorizzazione doveva essere affidata a tre motori Isotta Fraschini Asso XI da 800 CV al decollo. Vista però la scarsa disponi-

# MALEDETTO

*l'aereo più famoso della Regia Aeronautica*



S.79K prototipo in una foto SIAI

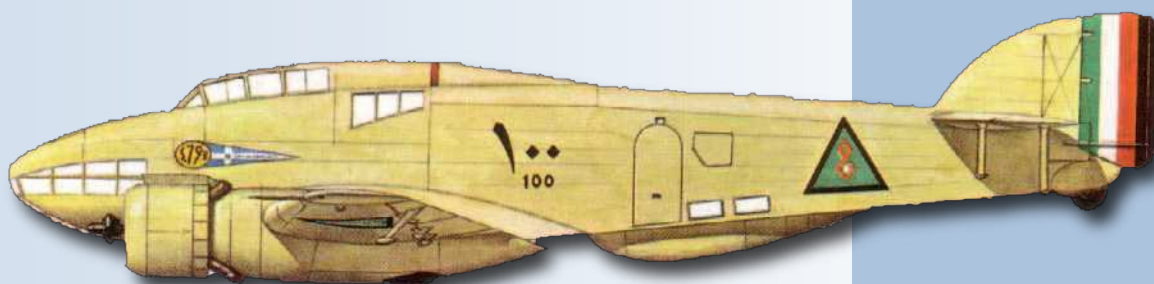
bilità di questi propulsori, furono montati tre Piaggio P IX RC 40 Stella da 610 CV (variante prodotta in Italia del francese Gnome-Rhone 9K a sua volta elaborato dal Bristol Jupiter britannico). Ai comandi del collaudatore della ditta, Adriano Bacula, lo "Sparviero" spiccò, con successo, il volo per la prima volta nel

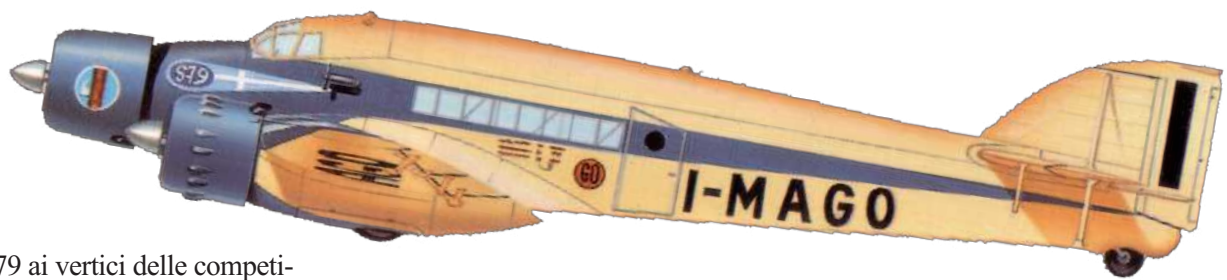
settembre del 1934. Dai collaudi emerse però che i Piaggio non erano sufficientemente esuberanti per ottenere le prestazioni volute e quindi vennero sostituiti con gli Alfa Romeo AR 125 RC 35 "Pegaso" (versione italiana del Bristol Pegaso britannico) che sia pure di potenza inferiore (590 CV) si presentavano più brillanti ed

affidabili. In questa configurazione ed immatricolato I-MAGO effettuò un collegamento fra Roma e Milano in un'ora e dieci minuti alla media di ben 410 Km/h. Il 2 agosto del 1935, poi, con uno scalo tecnico al Cairo, collegò Guidonia con Massaua in Somalia in circa 12 ore. Fu l'inizio di una serie di primati sportivi che por-



Il prototipo (sopra) dell' S.79B bimotore e l'immagine di uno degli esemplari iracheni





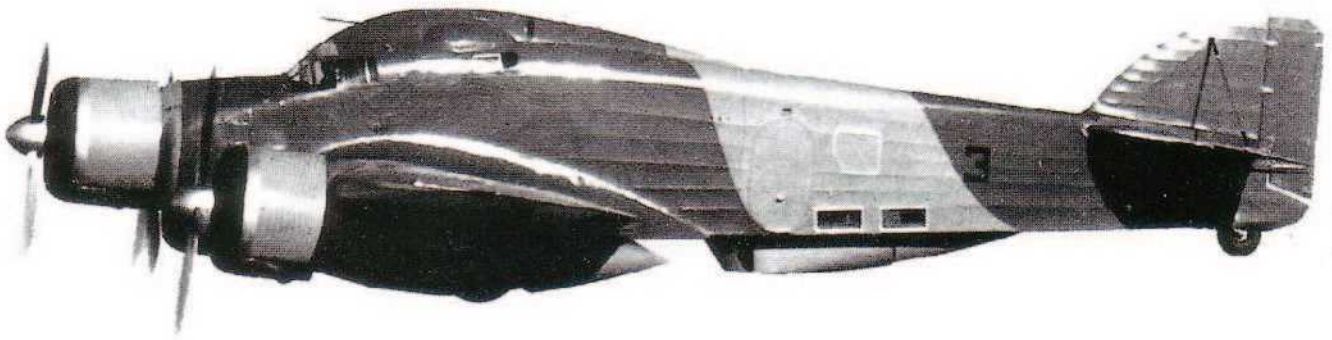
L'I-MAGO prototipo dell'S.79P (passeggeri)

tarono l'S.79 ai vertici delle competizioni aeronautiche internazionali. Il 23 settembre del 1935, sempre l'I-MAGO, conquistò i primati di velocità in circuito chiuso, sulla distanza di 1.000 e 2.000 chilometri con carichi di 500, 1.000, 2.000 chilogrammi, volando alla media di 386,610 Km/h. A quel punto la Regia Aeronautica prelevò dalla linea di montaggio cinque macchine della 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> serie per adibirle esclusivamente alle competizioni denominandole S.79 CS ovvero S.79 Corsa. Uno di questi, potenziato con tre Piaggio P XI RC 40 da 1.000 CV, l'8 luglio del 1937 effettuò un volo di 1.000 chilometri in circuito chiuso, con un carico di 1.000 Kg. volando alla media di 423,618 Km/h. Il record successivamente fu ulteriormente migliorato portando la media a 444,115 Km/h. Ai cinque aerei se ne aggiunse un sesto e con questi venne creato il NAVAR o Nucleo Addestramento Voli Alturieri Rapidi, il tutto in vista dell'importantissima corsa Istres-Damasco. I sei velivoli tutti immatricolati come civili (I-BIMBU, I-TOMO, I-LICA, I-CUPA, I-ROTR, I-FILU) vennero affidati a piloti del 42° gruppo del 12° stormo e le macchine furono fregiate con il distintivo dei "Sorci Verdi". La gara iniziò il 20 agosto del 1937 e la vittoria italiana fu totale: 1°, 2° e 3° posto, altri due si aggiudicarono il sesto e l'ottavo. Ma non finisce qui. I tre aerei vincitori della Istres-Damanco vennero reimmatricolati: l'I-BIMBU divenne I-BISE (comandante Biseo), l'I-CUPA divenne l'I-MONI (comandante Moscatelli) e l'I-FILU diventò l'I-BRUN (comandante Bruno Mussolini). Con questi nuovi nomi i tre aerei decollarono da Guidonia il 24 gennaio 1938. Dopo 11 ore di volo effettuarono uno scalo tecnico a Dakar ed

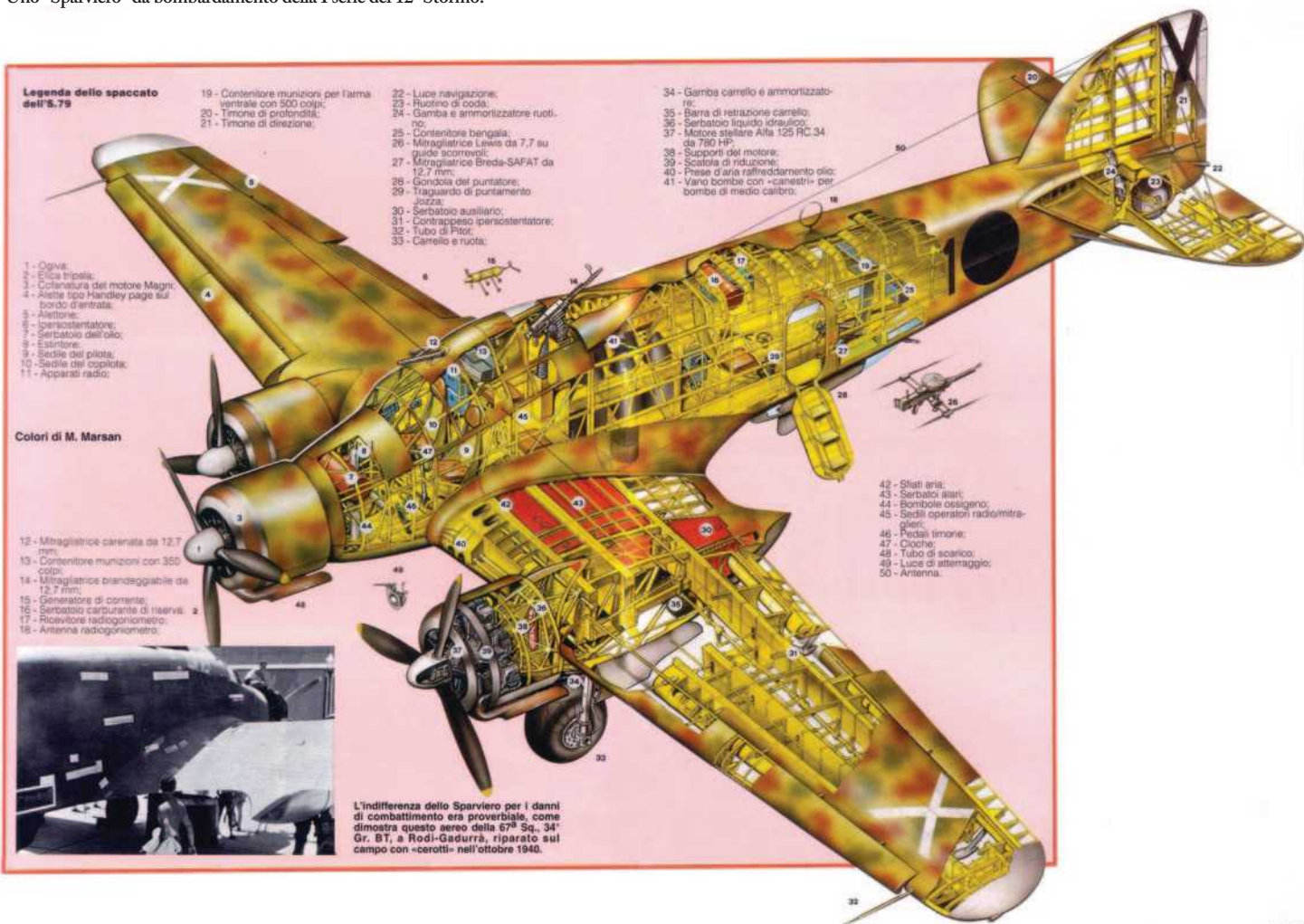


il giorno successivo ripartirono mettendo la prua verso Rio de Janeiro che raggiunsero alle 22,45. Per la storia aggiungiamo che i tre velivoli (due pagati ed uno donato: l'I-BRUN) furono presi in carico dalla Forza Aerea Brasileira che li mantenne in servizio fino all'inizio della Seconda Guerra Mondiale. Come abbiamo visto le eccellenti caratteristiche del "79" non sfuggirono ai militari e fu così che la ditta venne invitata a trasformarlo in bombardiere. Per far questo fu creata una stiva bombe dietro la cabina di pilotaggio dove potevano essere predisposte verticalmente, in appositi lanciatori cilindrici, fino a 6 bombe da 100 Kg. Fu inoltre creata la famosa "gobba" che conteneva due armi difensive Breda-SAFAT da 12,7 mm. Una brandeggiabile (quella puntata verso la coda) e l'altra fissa in caccia. Inoltre fu predisposta una gondola ventrale dove trovò posto il puntatore, il quale, alla bisogna, fungeva anche da mitragliere di coda azionando una mitragliatrice da 7,62 mm.

Bisogna dire però che l'aereo tradì la sua vocazione civile e quando gli furono messe le "stellette" queste spesso gli andarono strette. Ma cos'è che rese lo "Sparviero" così competitivo e poliedrico? Lo abbiamo detto all'inizio: c'era poco aereo attorno ai motori, nel senso che per ogni chilogrammo di peso vi erano 5 CV di potenza a disposizione, cosa che lo pose decisamente al di sopra dei suoi contemporanei. Tutto ciò senza che l'architettura avesse nulla di innovativo. Si trattava infatti di un monoplano con ala a sbalzo (cioè senza montanti o tiranti di controventatura), monoderiva, con carrello triciclo retrattile a parziale scomparsa nelle gondole motrici, con l'ala interamente lignea strutturata su tre longheroni a cassone, in spruce (un legno di origine americana simile all'abeto rosso Europeo) e compensato. Questi erano congiunti da una serie di centine di pioppo e compensato. Il tutto poi, ricoperto con pannelli di compensato e tela, si rivelò una struttura leggera e di grande robustezza in



Uno "Sparviero" da bombardamento della I serie del 12° Stormo.



grado di resistere a danni anche rilevanti. La fusoliera, come già accennato, era costituita da un traliccio in tubi di acciaio al cromo-molibdeno saldato all'autogeno. Il rivestimento dei fianchi era in tela mentre il dorso e la parte anteriore in lega leggera. Interessante notare che il tettuccio della cabina di pilotaggio poteva essere sganciato in volo per permettere

il rapido abbandono del velivolo. I carrelli, costituiti da due elementi principali ed un ruotino di coda, avevano gambe di forza a forcella, sostenute da ruote pneumatiche Pirelli gonfiate a 3,5 atmosfere e si ritraevano (le principali) nelle gondole dei motori alari per mezzo di martinetti idraulici. La motorizzazione si basò, salvo gli esemplari iniziali e quelli da

gara, esclusivamente sugli Alfa Romeo 126 RC 34 (780 CV) e gli l'Alfa Romeo 128 (930 CV) tutti muniti di eliche tripala a passo variabile. La loro accensione avveniva tramite un compressore esterno ma in caso di necessità a bordo ce n'era uno da 180 atmosfere. In genere si effettuavano sei o sette tentativi di accensione prima di ricorrere ai meccanici. Una



Una squadriglia di "Sparvieri" in volo di guerra. Il tricolore di coda non è stato ancora sostituito con la croce bianca Sabauda, evidentemente siamo ai primi giorni di ostilità contro la Francia.



Uno "Sparviero" silurante della 281<sup>a</sup> squadriglia (ten. Graziani) di stanza a Rodi nell'ottobre del 1941. La parte frontale è dipinta in grigio per essere meno visibile in fase di attacco a bassa quota.

volta in moto si facevano girare per qualche minuto fra i 1.500-1.600 giri verificando il funzionamento dei vari impianti. Era sconsigliato spingerli al massimo per più di 10 secondi onde non tormentare i freni ed evitare il surriscaldamento delle testate. Con gli Alfa 126 si decollava a 2.050 giri ad una potenza di 780 CV. Al peso di 10 tonnellate la macchina staccava le ruote dopo 300 metri percorsi in 16 secondi. L'impianto di alimentazione era composto da 10 serbatoi per un totale di 3.460 litri di benzina, ma ne potevano essere installati altri per aumentare l'autonomia come, ad esempio, nella versione S.79T che volò fino a Rio de Janeiro. L'equi-

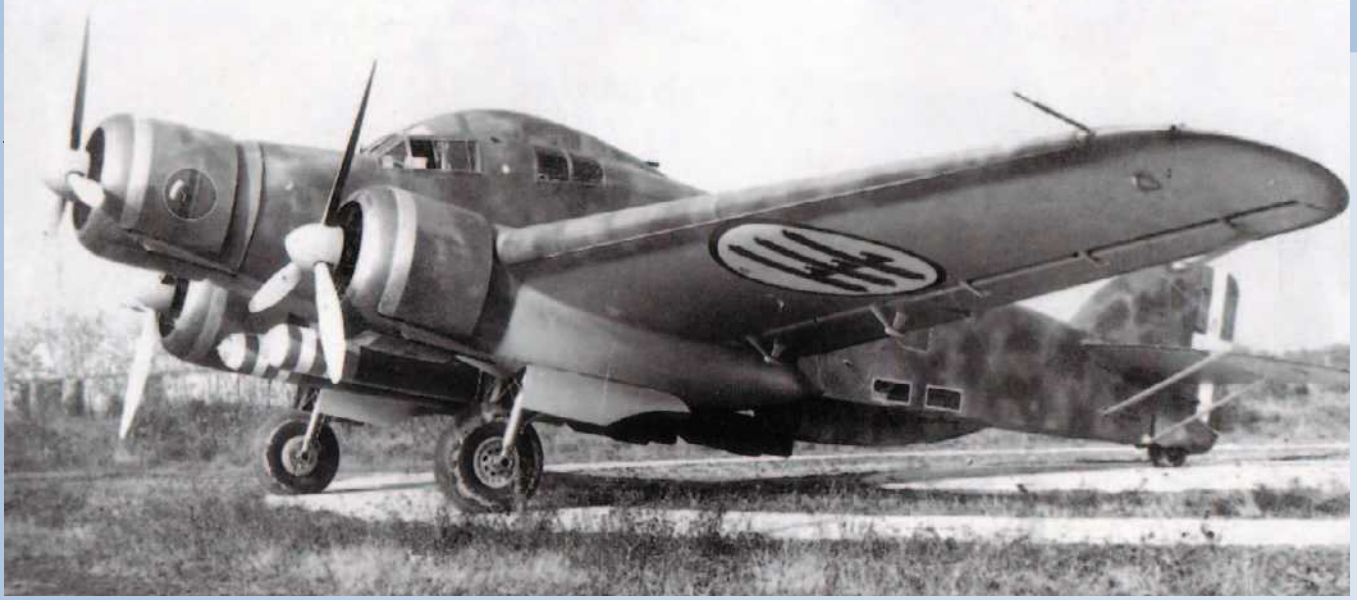
paggio andava da quattro a sei uomini: due piloti, un motorista, un radiofonista ed un puntatore. Il numero dei mitraglieri variava a seconda delle esigenze e questi avevano a disposizione generalmente tre armi: una Breda-SAFAT MC 12,7 in posizione dorsale ed una in posizione ventrale più una Lewis 7,7 che sparava dai finestrini ai lati della fusoliera. Quest'ultima fu poi sostituita con due Breda-SAFAT MC 7,7. Il carico di caduta raggiungeva i 1.250 Kg. ma con delle limitazioni nel peso degli ordigni. Infatti, a causa dell'esiguo spazio disponibile, le particolari dimensioni dei lanciatori non potevano accogliere bombe da 600 e 800 Kg.



In pratica il "gobbo" trasportava o due bombe da 500 Kg. o cinque da 250 Kg. o dodici da 100 Kg. oppure spezzoniere da 64 spezzoni. La versione silurante montava un siluro RM MAS da 450 mm. o Wm/SI-41 da 920-930 Kg.

Per descrivere l'impiego dello "Sparviero" occorrerebbe un intero volu-





Una bella immagine di un S.79 serie XXXV usato come dimostratore della versione silurante. Sono installate due armi ma nella realtà venne sempre trasportato un solo siluro.

me. La sua carriera con le stellette iniziò nella Guerra di Spagna dove 99 macchine parteciparono ad innumerevoli azioni di guerra dimostrando la loro efficienza e affidabilità. Infatti ben 80 aerei sopravvissero alle ostilità e furono ceduti, in perfetta efficienza, all'aviazione spagnola. Durante la Seconda Guerra Mondiale, affiancato dal BR 20, fu il bombardiere standard della Regia Aeronautica fino all'avvento del più moderno CANTZ 1007 che però era completamente ligneo. Dall'Albania alla Grecia, dalla Grecia all'Africa e a Malta, da quest'ultima alla Russia, non ci fu fronte di guerra dove la Regia operò, che non senti il rombo degli Alfa 126 dello "Sparviero". Degno di nota è il tentativo di fare dello "Sparviero" un'arma segreta. Fu infatti predisposto un esemplare denominato S.79 A.R.P (aereo radio pilotato) che, imbottito di esplosivo e dotato di radio comandi, doveva essere guidato contro un bersaglio navale. Il velivolo veniva fatto decollare da un pilota a bordo che una volta raggiunta la quota di missione e messo l'aereo in rotta, si lanciava con il paracadute lasciando i comandi ad un collega che si trovava su di un altro aeroplano.

Ma l'apoteosi dell'aereo avvenne sul mare. Fu su questo elemento che l'S.79 si guadagnò dagli inglesi l'epiteto di: "cursed hunchbacked", ovvero, "gobbo maledetto". Armato con un siluro da quasi una tonnellata (ma poteva portarne due), con a bordo un

equipaggio addestrato e risoluto, si rivelò un avversario micidiale per qualsiasi nave britannica che ebbe la ventura d'incontrarlo. Le regole d'attacco imponevano lo sgancio dell'arma a distanza di sicurezza, per permettere al velivolo di intraprendere la rotta di scampo senza passare troppo vicino alla nave attaccata, ma quasi nessuno lo faceva. I comandanti puntato l'obiettivo, inserivano il dispositivo di super potenza che assicurava, per un breve periodo, cento giri in più al motore, poi si avventavano a volo radente contro il bersaglio incuranti della contraerea che gli sparava contro tutto ciò che aveva. In quelle condizioni, appesantita dall'armamento, la macchia dell'ing. Marchetti poteva fare solo piccole manovre di riassetto e proseguiva praticamente dritta verso il suo destino. Mentre il comandante manteneva il reticolo di puntamento sulla nave nemica, il secondo scandiva la distanza. Giunti al "punto di non ritorno" il pilota cabrava leggermente e sganciava. Praticamente, avendo lanciato il siluro da distanza ravvicinata, sorvolava quasi sempre la nave inglese che aveva preso di mira sfiorandone le alberature.

Le imprese degli S.79 siluranti sono legate ad un nome leggendario che ancora oggi campeggia sulle derive dei cacciabombardieri dell'Aeronautica militare. Si tratta del capitano Carlo Emanuele Buscaglia. Il suo "scoreboard" basterebbe a descriver-

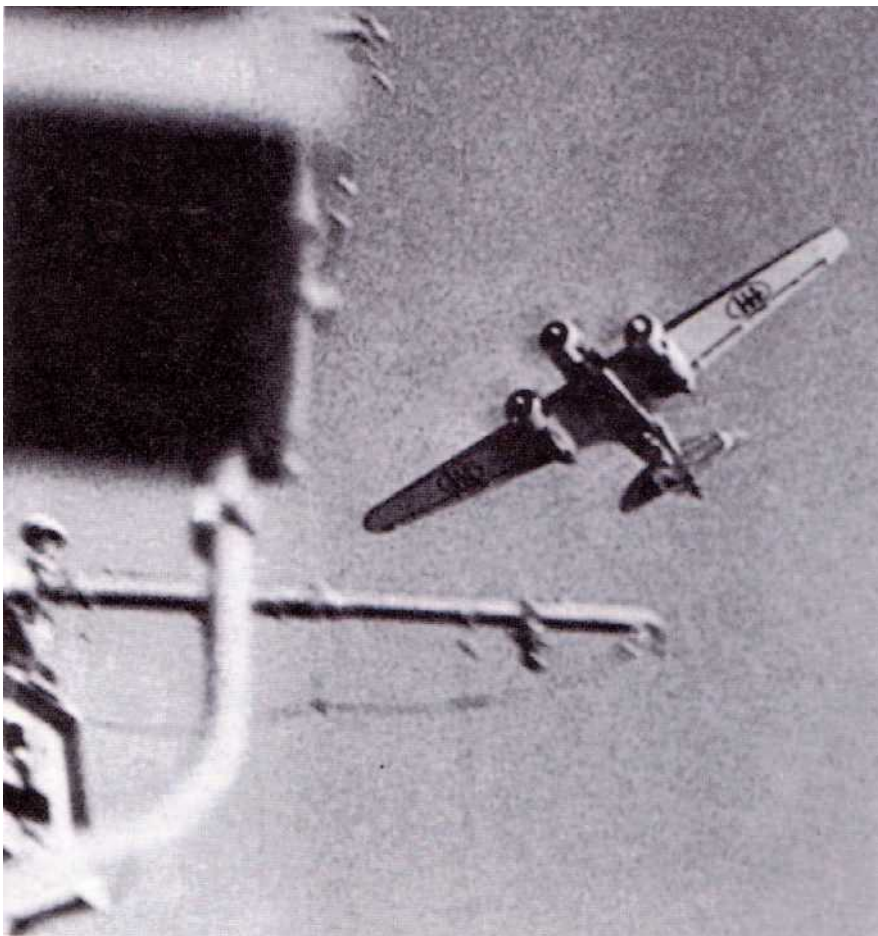


Il Capitano Carlo Emanuele Buscaglia asso dei siluranti italiani.

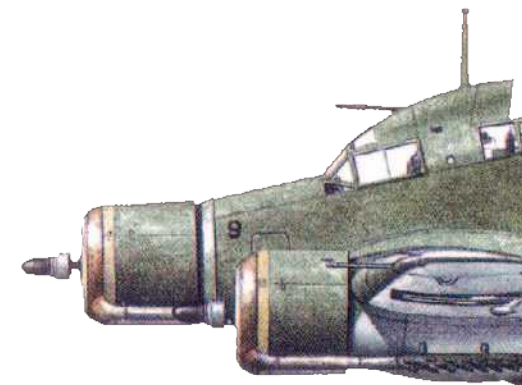
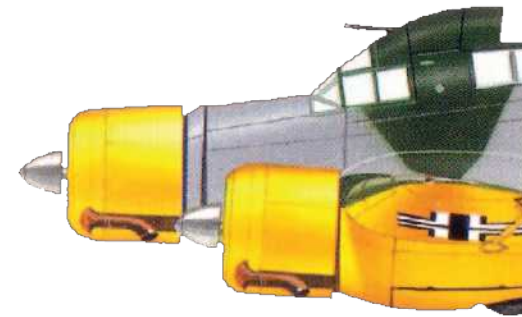
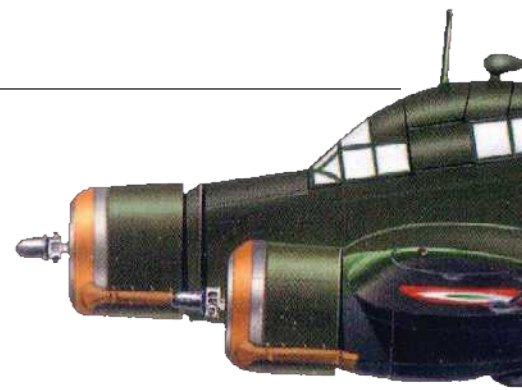
lo: trenta azioni di guerra, ventiquattro siluri a bersaglio. Affondati due incrociatori pesanti, due incrociatori ausiliari, una nave posareti e cinque piroscafi. Danni rilevanti a due corazzate, una portaerei, sei incrociatori, due cacciatorpediniere e tre piroscafi. Sei medaglie al valore. L'11 novembre del 1943, durante un'azione di guerra, il suo "79" fu visto, in fiamme, infilarsi in mare. Dato per morto si venne invece a sapere, nel 1943, che benché gravemente ferito, si era salvato e si trovava prigioniero. Nel 1944, dato lo stato di cobelligeranza, fu rimesso in libertà e visti i suoi precedenti, proposto per il comando dello stormo Baltimore. La sera del 23 agosto del 1944, nell'aeroporto di Napoli-Campo Vesuvio, Buscaglia, in maniera del tutto autonoma, senza il permesso del coman-



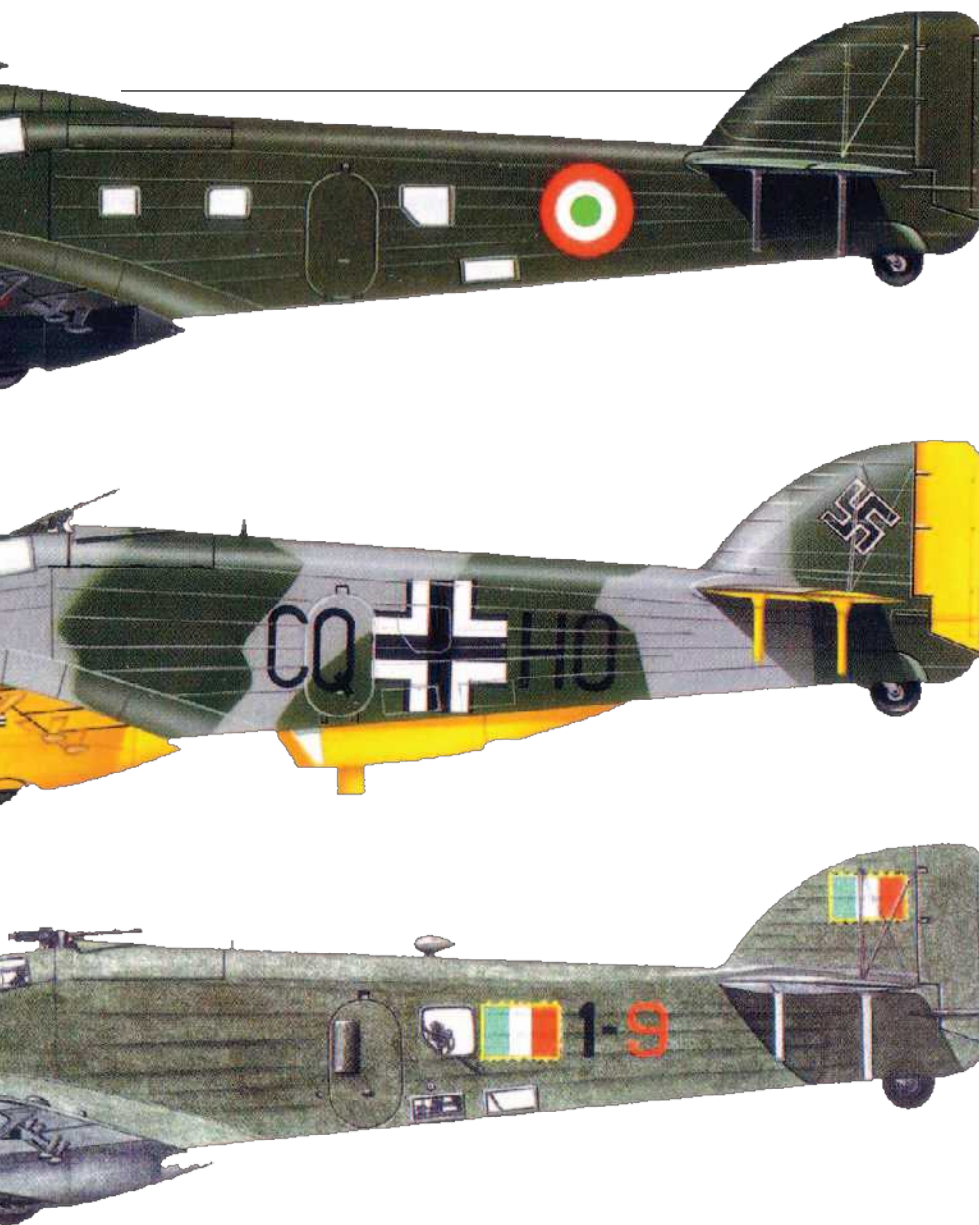
Il Capitano Buscaglia con il suo equipaggio prima di una missione di guerra.



Una foto di fonte inglese che mostra la temerarietà degli equipaggi siluranti. Lo "Sparviero" è lanciato all'attacco e sta per gettarsi a volo radente, passando sulle navi avversarie, dritto verso l'obiettivo. L'aereo è talmente basso che nonostante la velocità si distinguono chiaramente le insegne sotto le ali ed il siluro agganciato, disassato, in fusoliera.



dante la base, tentò il decollo con un bombardiere bimotore americano Martin A-30 "Baltimore", nonostante avesse una conoscenza praticamente nulla sul comportamento del velivolo. Lo scorbutico aereo statunitense, oltre a mostrare una pericolosa tendenza ad imbarcare violentemente a sinistra durante il rullaggio, aveva i comandi del gas invertiti rispetto ai velivoli italiani. A questo va aggiunto che nonostante il valore e l'abilità dimostrata in combattimento, Buscaglia non era un "manico", cioè un gran pilota. Se il capitano volesse decollare o semplicemente rullare per prendere familiarità con l'aereo non si sa. Sta di fatto che finì rovinosamente fuori pista e fu sbalzato, attraverso il parabrezza, fuori dal velivolo. Ferito, gravemente ustionato, l'as-



so dei siluranti morì il giorno successivo.

Tornando all'aereo, dobbiamo dire che commercialmente il "79" fu un fallimento, infatti, la produzione della versione civile si rivelò praticamente irrisoria. Per ampliare il campo delle esportazioni fu creata anche una variante bimotore, l'S.79B, con motori Fiat da 1.040 CV, che venne ordinato in quattro esemplari dal governo Irakeno. Altra nazione che si interessò allo "Sparviero" fu la Romania che acquistò una trentina di bimotori di cui otto con motori tedeschi, nonché la licenza di produzione. E' praticamente impossibile stabilire quante ne furono costruite dalla IAR di Brasov. Si può azzardare da un minimo di sedici ad un massimo di duecento. Ma questa ultima cifra sembra improbabile in quanto avrebbe comportato una produzione di quindici aerei al mese, cosa che l'industria rumena non era in grado di sostenere. Il cliente più importante fu la Spagna che già prima dalla guerra civile si era interessata al velivolo italiano con un ordine di otto S.79K. Si calcola che in totale ne ottenne 117 i quali restarono in servizio di prima linea fino al 1941 anche se alcuni, in ruoli secondari, servirono l'Ejército del Aire fino al 1953. Ma ci sono notizie di "Saboya" che hanno volato addirittura fino al 1973.

L'ultimo acquirente fu il Libano che nel 1946, attraverso l'Aermacchi e la Khalil Fattal et Fils di Beirut, acquistò quattro esemplari nella versione da bombardamento che furono effettivamente consegnati nel 1949. Impiegati come aerei da trasporto vennero radiati dieci anni dopo.

Attualmente di "gobbi" ne esistono soltanto due, entrambi di provenienza libanese. Uno si trova, dipinto nella sua livrea originale, presso il museo Caproni di Taliedo e l'altro, riprodotto l'aereo personale del capitano Carlo Emanuele Buscaglia, nel museo dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle.

SEZIONE DI BRESCIA

### Semplicemente carristi di Brescia



In particolare vorrei menzionare una data sabato 30 giugno, in cui si è tenuta presso il Sacrario Ossario di Montesuello, nel comune di Anfo(BS) la commemorazione della Battaglia omonima, combattuta il 3 luglio 1866 durante la 3° guerra d'indipendenza, ai Carristi di Brescia l'incarico di rendere gli Onori alla Bandiera ed ai Caduti, così ai comandi del Carr. Mario Bonaabbiamo adempiuto ferrei al nostro dovere. Presenti



oltre ai Carristi diverse Associazioni d'Arma del territorio bresciano, il tutto si è svolto nella splendida cornice del lago d'Idro incorniciato da una radiosa giornata di sole.

Un ringraziamento particolare all'Associazione Capitolium ed al suo Pre-

sidente Federico Vaglia per l'onore che ci ha concesso.

Grazie all'amico Carr. Ercole Tognoni sempre presente e per le fotografie.

*Franco Pontara*

SEZIONE DI CIVITAVECCHIA

### 91° anniversario carrista

Anche quest'anno come ormai da ben otto anni, la sezione dei carristi di Civitavecchia ha organizzato e festeggiato l'evento con l'8° raduno dei propri soci e simpatizzanti della città e non solo. La partecipazione dei soci e delle loro famiglie è stata come sempre ammirevole e compatta, poiché tutti sanno che la cerimonia è anche l'occasione per rivedere e riabbracciare i vecchi amici visti l'anno precedente e quindi una festosa rimpatriata, bella e piena di affetto ed emozioni. Ben consapevoli delle difficoltà della vita e degli anni che scorrono, un giorno così, fa dimenticare ogni fattore negativo, poiché è un giorno pieno di allegria, di vita e positività. Alle 10,30 del mattino di sabato 6 ottobre, i convenuti si sono presentati, orgogliosi del loro essere carristi, alla porta carraia della Caserma D'Avanzo in Aurelia Civitavecchia, portando con sé quei colori così belli e vividi, quali sono il rosso/bleu delle nostre mostrine che tanto interesse hanno suscitato nelle giovani leve esistenti nella caserma facente parte dell'11° Reggimento Trasmissioni. Reggimento il cui comando, come sempre ogni anno mette a nostra disposizione la caserma e militari occorrenti all'organizzazione per la buona riu-



uscita della cerimonia. A loro, va il nostro ringraziamento e il nostro affetto per la disponibilità, il rispetto e la stima che mostrano per tutti noi. La cerimonia iniziata alle ore 11,00 sulle note del nostro Inno Nazionale, è poi proseguita con la stupenda musica del Piave con la quale due arzilli carristi settantenni e più, hanno depresso una composizione floreale rosso/bleu ai piedi del busto del carrista e del medagliere della nostra specialità. Subito dopo ha preso la parola il Presidente della sezione Gen. C.A. Antonio Tobaldo, il quale

prima di tutto ha voluto ricordare il centenario della grande guerra, ricordando i dolori e le morti subite dal popolo Italiano, per la riconquista dei territori Italicis e la liberta' dal giogo Austro Ungarico. Al termine della commemorazione i presenti, tutti in piedi, a cantare il nostro amato inno dei Carristi che e salito in alto, forte e rombante come il motore di un carro armato. La festa dei carristi è poi proseguita presso il ristorante il Girardengo in Tarquinia, dove si è consumato uno squisitissimo pranzo a base di pesce che ha coronato la festosa ed emozionante atmosfera, che ci ha accompagnato fino a sera, quando stanchi ma felici, tutti abbiamo fatto rientro alle nostre abitazioni. Un cordiale ringraziamento da parte di tutti i carristi di Civitavecchia, va' agli amici carristi venuti dalla lontana Puglia, Toscana, Piemonte e altre località, non proprio vicine alla città' di Civitavecchia.

*Lgt. Catello D'ANIELLO*



SEZIONE DI FERRARA

## Fidenza ricorda il sacrificio dei suoi "Carristi"

*9 settembre 1943 - 9 settembre 2018*

### **Domenica 9 settembre**

Nella città di Fidenza, medaglia di Bronzo al Valor Civile, l'Associazione Nazionale Carristi d'Italia sezione di Fidenza, assieme alla cittadinanza, ed alla presenza dell'amministrazione comunale, ha commemorato il 75° anniversario dei fatti d'arme accaduti nel 1943, che hanno visto il sacrificio di 10 carristi di stanza presso la Rocca che ospitava il 433° Battaglione Carri. Partiti con i loro mezzi da Fidenza per raggiungere Parma, con l'intento di appoggiare il tentativo di resistenza armata che si era formato per contrastare l'occupazione tedesca, seguita alla diffu-

sione della notizia dell'avvenuto armistizio dell'8 settembre 1943. Venivano rapidamente intercettati dalle preponderanti forze tedesche ed in quella città persero la vita il 9 settembre 1943. Il programma della commemorazione comprendeva la Messa in suffragio dei carristi caduti in combattimento e dei deceduti in periodo di pace, nella chiesa di Santa Maria, officiante il parroco don Mario Fontanelli. Alle ore 11 il corteo, preceduto dalla Banda della città, diretta dal maestro Luigi Rizzi, ha raggiunto la piazza percorrendo un breve tratto di Via Berenini. Alle 11,15, davanti al monumento ai carristi la parte solenne

con l'esecuzione dell'Inno Nazionale e la deposizione della corona d'alloro in onore ai caduti. A rappresentare l'amministratore comunale il vicesindaco Valentino Raminzioni e l'Assessore alla Cultura Prof.ssa Maria Pia Bariggi. Nel suo breve discorso il vicesindaco ha ricordato il significato di quel sacrificio. A seguire le parole del Presidente della sezione Carristi di Fidenza, Fernando Bergamaschi, che ha poi introdotto il Generale di Corpo di Armata Sergio Boscarato per l'orazione ufficiale. Come da qualche anno a questa parte, il Gen. Boscarato non ha mancato di rendere davvero commovente il suo discorso, toccando i valori sacri della Patria, del sacrificio e dell'abnegazione il tutto con la speranza di un'Italia che riscopra l'amore per

la Patria, un sentimento che da anni viene quasi sopito e posto nell'albo dei ricordi di pochi.

Alla cerimonia hanno voluto essere presenti i labari delle sezioni di Fidenza, Parma, Modena, Reggio, Ferrara, Brescia, Veneto orientale, Sant'Anna d'Alfaedo, Treviso, Vigevano, Spilimbergo. Erano presenti anche le associazioni combattentistiche, d'arma (Carabinieri, Guardia di Finanza e Polizia Municipale) e del volontariato con i relativi labari e il gonfalone del Comune di Fidenza. La cerimonia è stata scandita e coordinata nelle sue fasi da Nino Secchi.

*Nino Secchi*



## Visita al raggruppamento SPA

La sezione di Ferrara il giorno 11 agosto ha organizzato una gita in quella della Romagna. La gita aperta anche alle famiglie dei soci, prevedeva la visita al Parco Tematico dell'Aviazione di Rimini (il più grande d'Italia) per andare a vedere oltre all'esposizione di aerei, direi unici, anche l'autoblindo FIAT tipo 6616 in uso ai Carabinieri, il Carro Armato russo T-55 in uso all'esercito Siriano e il semovente Fiat-Ansaldo M15/42, ricostruito dopo che era stato rinvenuto distrutto dai tedeschi, per non farlo cadere in mano agli alleati. All'ultimo momento però abbiamo fatto una variazione. Nel mese di ottobre 2017 in occasione del trasporto effettuato per portare il Quarello (modello in legno



del FIAT 2000) al 24° Raduno Nazionale dei Carristi a Pordenone, ci eravamo ripromessi di tornare a salutare Fabio Temeroli, Presidente del Raggruppamento SPA. Sapendo che il gruppo era appena rientrato dalla Rievocazione Storica di Campo Tizzoro

(PT), abbiamo organizzato all'ultimo momento una variazione al programma. Essendo la sede operativa del Raggruppamento SPA situata nelle vicinanze del Parco Tematico, abbiamo approfittato della generosa disponibilità del Presidente Fabio Temeroli, che

ci ha aperto i capannoni che contengono i mezzi storici, per permetterci la visita. Porteremo sempre il ricordo di questa piacevole giornata, soprattutto i bambini (e anche i grandi) che hanno avuto la possibilità, non solo di vedere i mezzi storici, ma di salirci anche sopra e dentro, con la curiosità, tipica dei bambini, di vedere e di toccare e di



chiedere a cosa servivano tutte quelle leve e bottoni. Un ringraziamento da parte di tutta la Sezione ANCI di Ferrara va a Fabio Temeroli e ai suoi collaboratori con la ripromessa che ci siamo fatti, che andremo ancora a trovarlo, non come ospiti ma come operai.

*Davide Baldin*

## SEZIONE DI PADOVA

### I carristi, ancora presenti alla "fiera franca"

**A**nche quest'anno i carristi del Veneto Orientale, l'8 Settembre u.s. hanno partecipato a Chirignago-Venezia alla festa della 376<sup>a</sup> edizione della "Fiera Franca" concessa dalla Serenissima Repubblica Veneta a questa località nel 1642. Dal 2008, ogni anno la manifestazione viene dedicata ad un'arma, o corpo militare. Lo scorso anno è stata dedicata alla nostra specialità carrista, con una mostra fotografica, cimeli storici, uniformi d'epoca, modellini di carri ed un plastico della battaglia di El Alamein. Il tutto in collaborazione con la Sezione di Mestre. Quest'anno è stato ricordato il Centenario della "Grande Guerra" 1915/18 per "non dimenticare", come recitava uno striscione sorretto da alcuni rappresentanti delle associazioni d'arma presenti. Dopo la sfilata lungo le vie cittadine, l'alza bandiera e gli onori ai caduti, sono intervenuti a vario titolo: il Presidente della Fiera Geom. Saccoman, l'assessore del Comune di Venezia Dr.ssa Cavin, Dott. Tessari assessore di Spinea (VE), l'on. Campa ed infine il Presidente dell'Assoarma di VE-Mestre, Zulian, il quale ha ricordato i grandi lutti di questo immane conflitto: 5.500.000 militari morti, circa 8.500.000 feriti e circa 3.500.000 civili deceduti. Presenti con i rispettivi Labari i Presidenti: di Padova Borsato, Mestre Scantamburlo, Mirano Lorenzon ed altri carristi.

*Borsato Presidente delle sezione di Padova*



## SEZIONE DI ROMA

### L'8 settembre a Roma

*Nei giorni 8 e 10 settembre u.s., la Presidenza nazionale e la Sezione ANCI di Roma e hanno commemorato i combattimenti per la difesa di Roma del settembre 1943.*

**I**n particolare, l'8 settembre, il Vicepresidente della Sezione romana, Gen. B. Ottavio Sillitti, ha presenziato, con il Labaro nazionale, alla cerimonia di deposizione di una corona d'alloro, da parte del Presidente della Repubblica, presso il monumento dedicato ai Caduti di Porta San Paolo. Alla cerimonia hanno anche partecipato: il

Ministro della Difesa, il Capo di Stato Maggiore della Difesa, il Comandante Generale dell'Arma dei Carabinieri, i Capi di Stato il Maggiore delle altre tre Forze Armate e la Sindaca di Roma, Virginia Raggi. Nei loro discorsi, sia il Ministro della Difesa, sia la Sindaca di Roma, sia il Vice Presidente dell'Associazione Nazionale dei Combattenti

per la Guerra di Liberazione, inquadrati nelle Forze Armate italiane (Generale Li Gobbi), hanno sottolineato l'importanza morale della resistenza dei nostri soldati, contro un nemico soverchiante, resistenza che ha ridato dignità all'Italia. La Sindaca di Roma ha altresì ricordato il supporto fornito ai nostri militari dalla popolazione civile, unitasi spontaneamente ai reparti in armi che, seppur senza ordini precisi, si opponevano all'invasore. Il giorno 10 settembre il Presidente (Gen. D. Pasquale Cerza) e il Vicepresidente della Sezione ANCI di Roma, l'alfiere (Serg. Mario Tagliente), con il Labaro sezionale, hanno partecipato alla commemorazione del S.Ten. MOVV Enzo Fioritto, immolatosi nei pressi del Largo che oggi porta il suo nome, di fronte alle Terme di Caracalla, insieme ai CM Bruno Baldinotti e Carlo Lazzarini, tutti del 4° rgt carri. Particolarmente significativa la presenza alla semplice cerimonia del Comandante del 4° rgt carri di Persano (Col. Diego Giarrizzo), accompagnato dall'Aiutante Maggiore in 1<sup>a</sup> (Ten Col Carlo Bianchi), e dal Decano sei Sottufficiali (1° Mar. Giacomo Fiorelli). Il Presidente ANCI di Roma, accompagnato dal Comandante del 4° carri ha quindi deposto una corona d'allora sulla lapide che ricorda il sacrificio dell'Eroe carrista, mentre veniva letta la motivazione della sua MOVV. Due vasi di fiori rossi/blu sono stati successivamente deposti sul cippo ove caddero i due graduati, mentre veniva letta la preghiera del carrista. Nello stesso pomeriggio del 10 settembre, il medesimo personale su menzionato, più il Consigliere nazionale Gen. D. Sabato Errico, si sono ritrovati per commemorare, insieme all'Associazione Nazionale Granatieri di Sardegna, i combattimenti della Montagnola, al quartiere Laurentino. ella furiosa battaglia svoltasi in quel luogo, reparti della Divisione Granatieri di Sardegna furono affiancati da reparti carri che lasciarono sul campo 1 Capitano, 1 Sergente e 18 carristi. Alla cerimonia, a cui hanno preso parte la Banda ed un Picchetto d'Onore della Brigata Granatieri di Sardegna (attualmente comandata dal Generale carrista Francesco OLLA), hanno presenziato: l'Assessore alle Politiche sociali del Comune di Roma, su delega della Sindaca, il Presidente dell' VIII Municipio (Laurentino-EUR) di Roma e il Presidente dell'Associazione Nazionale Granatieri di Sardegna, Gen. D. Giovanni Garassino, che ha fatto una breve rievocazione storica dei fatti. Anche in questo caso, il Presidente dell' VIII Municipio ha sottolineato la spontanea partecipazione della popolazione del quartie-



re, a fianco dei militari, nella resistenza ai Tedeschi. A testimonianza di ciò le diverse vittime civili, i cui nomi seguono, sulla lapide, gli oltre 50 militari ivi caduti per l'Onore d'Italia.

*Gen. B. (aus.) Ottaviano Sillitti*

### SEZIONE DI SERIATE

## La sezione compie 45 anni

**N**ell'organizzare l'evento di domenica 7 ottobre per celebrare i nostri primi 45 anni di fondazione, non ci si è dimenticati dei nostri predecessori che

fortemente hanno voluto la sezione anche se sponati dall'allora Gran Uff. Alfredo Perolari (presidente della Lombardia carrista). Una delegazione ha reso omaggio ai cimi-





teri dove riposano presidenti onorari, presidenti, consiglieri ed iscritti alla sezione, ricordando i soci onorari e gli amici che prima di noi hanno fatto la storia della sezione A.N.C.I. Seriate. L'elenco dei nomi sarebbe lunghissimo e si rischierebbe di non citarli tutti, ma crediamo che il solo loro ricordo possa bastare per celebrarli degnamente. Si è poi voluto fortemente abbracciare il nostro "Carrista Anziano" classe 1921, sempre giovane di spirito, che ha regalato il "bustino carrista del deserto" al più giovane della sezione. Regalo prestigioso, che veniva assegnato

anni fa e che anche io all'epoca ricevetti. Un caro saluto, prima telefonico poi in visita ufficiale, al mio predecessore carrista Franco Pezzotta in nomina di presidente Onorario, che per anni ha presieduto la sezione. Infine un abbraccio sentito a tutti coloro che hanno amato e che amano la nostra specialità.

*Achille Vitali*

**SEZIONE DI SPILIMBERGO**

## Trasferita a Fidenza

Una "folta" (si fa per dire) delegazione della Sez. A.N.C.I. di Spilimbergo, composta dal Lgt. Salvatore Patisso con consorte ed il Lgt. Umberto Nocera, ha presenziato con il labaro, domenica 9 settembre, alla commemorazione del 75° anniversario del fatto d'arme avvenuto a Fidenza il 9 settembre del 1943. Quel giorno vide il sacrificio di 10 carristi di stanza presso la rocca di Fidenza. Partiti con i loro mezzi blindati, nel tentativo di contrastare l'occupazione nazista seguita alla diffusione dell'avvenuto armistizio dell'8 settembre 1943, vennero intercettati dalle preponderanti forze tedesche e in quella città persero la vita. Purtroppo, il nostro Presidente



Battista Ronchis si è trovato nell'impossibilità di intervenire alla suddetta cerimonia per inderogabili impegni assunti in precedenza. È stata una bellissima giornata, trascorsa in com-

pagnia di altri numerosi carristi intervenuti dalle Regioni vicine e, tra i quali, non si può non citare la onnipresenza del nostro socio cap.magg. Ercole Tognoni, (che ha prestatato ser-

vizio presso il 5° btg.cr. "M.O. Chiamenti" in Tauriano), e della Signora Agostina Zecchin, ex collaboratrice della rivista "Il Carrista d'Italia". Il Direttivo, nella persona del Ten.Col.

Battista Ronchis, si sente in dovere di esprimere alla Sez. A.N.C.I di Fidenza i più sentiti ringraziamenti per la calorosa accoglienza ricevuta, con l'augurio di poterla ricambiare in una

prossima cerimonia nella Città di Spilimbergo. La fiamma rosso blu è sempre viva nello Spilimberghese.

*Mar. Magg. "A" (ris.) Carlo Borello*

## Santa Messa in suffragio dei colleghi deceduti

**N**ella piccola, ma molto bella, chiesa di Santa Croce di Baseglia (frazione di Spilimbergo) è stata celebrata, il giorno 13 ottobre, l'annuale Messa in suffragio del personale militare, sia servizio che in quiescenza, deceduto nel corso degli ultimi 50 anni nello Spilimberghese. Messa officiata dal Parroco, nonché nostro Cappellano, Mons. Giovanni Stivella con la presenza del Labaro della Sezione A.N.C.I. di Spilimbergo, del Presidente con il Direttivo, di numerosi Associati, di una delegazione del Gruppo Alpini di Dignano guidata dal Capogruppo Sig. Luciano Persello e di un folto pubblico. Quest'anno la Chiesa, resa celebre per il ciclo parietale del coro, firmato dal pittore Pomponio Amalteo e riportante la storia della croce, è stata teatro di una cerimonia molto coinvolgente ed emozionante, impreziosita da una musica di organo (tra cui il silenzio) eseguita da un giovane studente del conservatorio di Conegliano: Matteo Sarcinelli di Spilimbergo. Il momento di maggiore emozione è stato vissuto durante la lettura ad alta voce, da parte del Mar.Magg. "A" (ris.) Demetrio Passante, dei 90 nominativi dei colleghi e della nostra Madrina deceduti, negli ultimi 50 anni nello Spilimberghese, completata con la lettura



della preghiera del Carrista e, da un successivo intenso intervento verbale del nostro Presidente. È una iniziativa, questa, ideata e realizzata nel 2016 grazie alla volontà del nostro Presidente Battista RONCHIS ed alla collaborazione di tutto il Direttivo, che, vista la sempre maggiore partecipazione di pubblico, sembra destinata a consolidarsi sempre più. La fiamma rosso blu è sempre viva nello Spilimberghese!!

*Mar. Magg. "A" (ris.) Carlo Borello*

### SEZIONE DI SPRESIANO

## I carristi al raduno dei lagunari

**N**ell'anno del centenario della Vittoria nella Prima Guerra Mondiale i Lagunari hanno celebrato nella giornata del 23 Settembre il loro 12° raduno nazionale nella città di Vittorio Veneto.

Numerose le autorità civili e militari presenti. La Bandiera di Guerra e la compagnia del reggimento Lagunari e la fanfara della Brigata di Cavalleria "Pozzuolo del Friuli" hanno aperto lo sfilamento finale, seguiti da decine di sezioni dell'A.L.T.A. Il raduno è stato allietato dai rievocatori storici dei "Fanti da mar" della Marciana, dal 16° Real reggimento "Treviso", dagli Arditi della 1ª Guerra

Mondiale in uniforme storica e da mezzi storici. Emozioni intense sono state vissute dai radunisti grazie ai colpi a salve sparati a più riprese dagli rievocatori, dagli inni suonati in Piazza del Popolo durante l'ammassamento e dall'assordante eco "San Marco!!!" lanciato dal comandante del picchetto, in modo esemplare - con quel pizzico di autoritaria emozione - dal Presidente nazionale A.L.T.A. Luigi Chiapperini, in ricordo di tutti gli appartenenti all'arma che di certo ci osservano dall'alto. Tutto ciò, mentre tre elicotteri del 5° reggimento AVES "Rigel" di Casarsa della Delizia sorvolavano la città. Da

parte del "Poker Rossoblù" ennesima presenza nel territorio locale, garantendo alfiere e scorta per i medaglieri Provinciali del Nastro Azzurro e Combattenti e Reduci; a tal proposito un ringraziamento particolare ad Elida Lilly Sartori, figlia di Gentile, decorato Carrista nella campagna d'Africa, splendida scorta del medagliere Presidenziale Nastro Azzurro in questa occasione.

Nelle nostre fila graditissima la presenza del socio della sezione di Belluno, Luciano Podda, degno rappresentante di una sezione che più delle altre ha sentito la mancanza del Vice presidente Nazionale per il Nord Lu-



ciano Brichese, persona attentissima alle delegazioni bisognose di sostegno e coesione tra soci, in territori geograficamente disagiati. Un plauso alle sezioni di Belluno, Mestre, Spresiano e Treviso presenti con i loro labari, ai loro Presidenti Sezionali presenti in uniforme sociale, esibita in maniera impeccabile a cospetto di altre associazioni, di autorità civili e militari, di gonfaloni cittadini e Gonfaloni decorati al valor militare.

*Dario Tiveron*

SEZIONE DI TERNI

## Un'ora ed una data da non dimenticare

Undici agosto 2018, 75° anniversario del primo disastro bombardamento sulla città di Terni. Erano le 10.29 quando formazioni di quadrimotori americani bombardarono la città. Al primo attacco ne seguirono oltre 100 da parte degli alleati che uccisero oltre mille persone innocenti, giovani e anziani, un'intera città venne sconvolta e distrutta.

L'incursione aerea, svoltasi l'11 agosto 1943, ha causato, con lo sganciamento di bombe dirompenti, morte e distruzione. Uno degli aerei ha effettuato anche azioni di mitragliamento a bassa quota nei pressi della stazione. Una volta, da un racconto di mia madre, un cacciabombardiere venne colpito dalla contraerea tedesca ed il pilota dell'aereo, una donna, si salvò gettandosi con il paracadute.

Era una donna un po' spavalda che parlando al capannello di persone che le si erano raccolte intorno, nei pressi di Piazza Valnerina, disse: "mi dispiace di non aver compiuto il mio dovere". Bombardare significava, nella logica degli alleati, anche incoraggiare la ribellione della popolazione ternana contro il nemico tedesco. Durante la guerra viveva l'oscura-



mento: dalla sera, erano vietati fuochi all'aperto. Era impedito accendere la luce interna delle abitazioni, degli uffici e dei negozi. I generi alimentari erano razionati e ottenuti tramite tessera.

Ma veniamo ad una testimonianza di Alvaro Valsenti dell'Anpi. "... la guerra non riguardava solo l'esercito, ma coinvolgeva anche i civili, nelle città, a causa dei bombardamenti, venivano distrutte case, ospedali, scuole, chiese e tante vite umane. Le famiglie fuggivano dalla città devastata, non c'era lavoro perché anche

molte attività produttive erano state bombardate o chiuse... la guerra non è e non sarà mai strumento di soluzione di controversie, come recita l'art.11 della nostra Costituzione..."

Un particolare ringraziamento a tutte le autorità, civili e militari che hanno partecipato, nonché ai cittadini, che con la loro presenza hanno testimoniato che recuperare le radici storiche è importante; per costruire un futuro migliore improntato sul lavoro, sulla pace, sulla democrazia e sulla libertà.

*Cav. Giocondo Talamonti*

# Rimarrò sempre ITALIANA...

*Pubblichiamo, anche se non ce lo ha chiesto, questo post di facebook della nostra ex madrina del Raduno di Pordenone, Elena Maretti, perché esprime l'essenza di quei sentimenti che ognuno di noi dovrebbe tenere ben stretti. Sentimenti che hanno vibrato nel suo cuore, anche grazie a quei colori che ha imparato ad amare e che ora indossa con orgoglio.*



**N**ei momenti di sconforto penso a quando riuscirò a tornare nella mia amata Italia, dopo dieci anni... e al suo fantastico popolo, che non ha eguali nel mondo. In nessuna parte del pianeta. Ero una emigrata "di lusso", per lavoro, forse agli occhi di tanti una privilegiata. Ma la vita da straniero in un altro paese non è sempre facile, anzi. In tutto questo tempo quando una

volta a settimana varcavo il confine per andare a fare visita ai miei genitori, alle mie sorelle, a fare compere, respiravo aria "di casa", aria di "libertà", in questo periodo più che mai, benché la distanza fisica che mi separa da tutto ciò sia relativamente piccola.

Si parla tanto di integrazione ma si parla poco di IDENTITÀ, di RADICI, sentimento ancestrale e indelebile in ognuno di noi. Sono stata e sono cittadina modello qui, perfettamente integrata, ma nell'anima e nel cuore rimango e rimarrò sempre italiana.

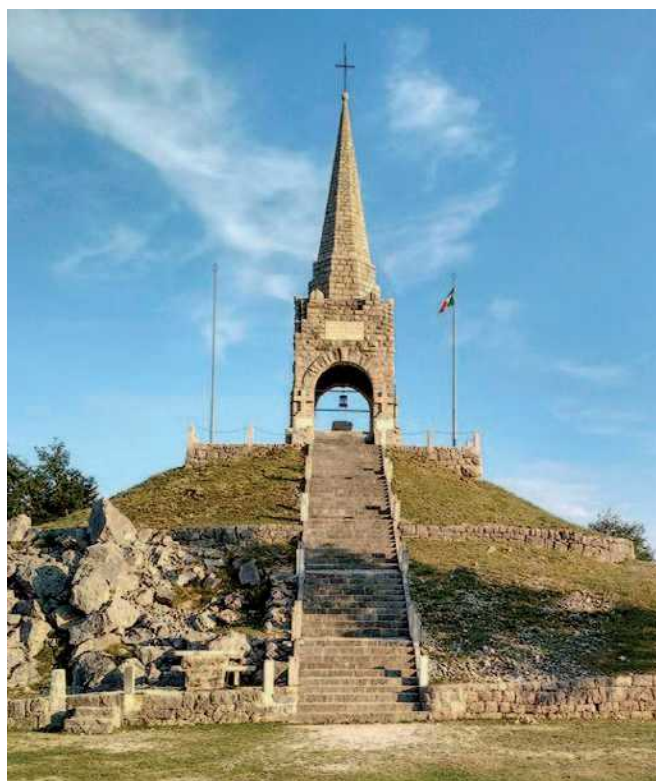
Niente e nessuno potrà cancellare la mia identità, le mie radici, la mia bandiera.

Sono sempre stata empatica con le forze armate, fin da bambina - buon sangue non mente - e nei giorni passati con voi al Raduno, e a quelle poche manifestazioni in cui ho potuto raggiungervi, ho provato una emozione forte, un assaggio dell'emozione che mi travolgerà il giorno del mio rimpatrio... grazie.

## Tra le braccia del silenzio...

di Lilly Sartori

**Q**uel giorno di agosto è stato un giorno strano, ricco di episodi che per me sono particolari. Decido che devo trovare la "Valle di Campiluzzi" dove il nonno paterno meritò la MBVM. E' un posto che non riesco a capire bene dove potesse essere, sicuramente nella zona degli altopiani, ma nessuna informazione precisa. Chiedendo informazioni ci indicano di salire verso Passo Coe dove a un certo punto avremmo trovato la valle. Saliamo ma non troviamo niente, però lungo la strada ci imbattiamo in una base missilistica dei tempi della Guerra Fredda, che avevamo visto su Internet e ci eravamo riproposti di andare a visitare. Ci fermiamo e proprio lì a fianco c'è la Valle di Campiluzzi, il posto indicato nella medaglia del nonno. Scendiamo, dopo aver visitato la base e decidiamo di andare al sacrario di Monte Cimone. C'eravamo solo noi, silenzio assoluto, noi e i Caduti. Quelli sepolti nell'Ossario sono i 1210, morti a seguito dell'esplosione della grande mina austriaca fatta esplodere nel 1916, il 23 settembre, giorno del compleanno di mio padre. E poi all'improvviso quel suono limpido di tromba, che sale dalla valle e che intona il silenzio mentre sto salendo i gradini e mi accompagna fino in cima. E' stata una cosa da brividi. Una giornata piena di coincidenze, come se nonno, papà e tutti i Caduti mi dicessero grazie Lilly, sei sulla strada giusta, continua così, continua a far vivere il nostro ricordo!



8 SETTEMBRE 1943

# Vicende di un ufficiale

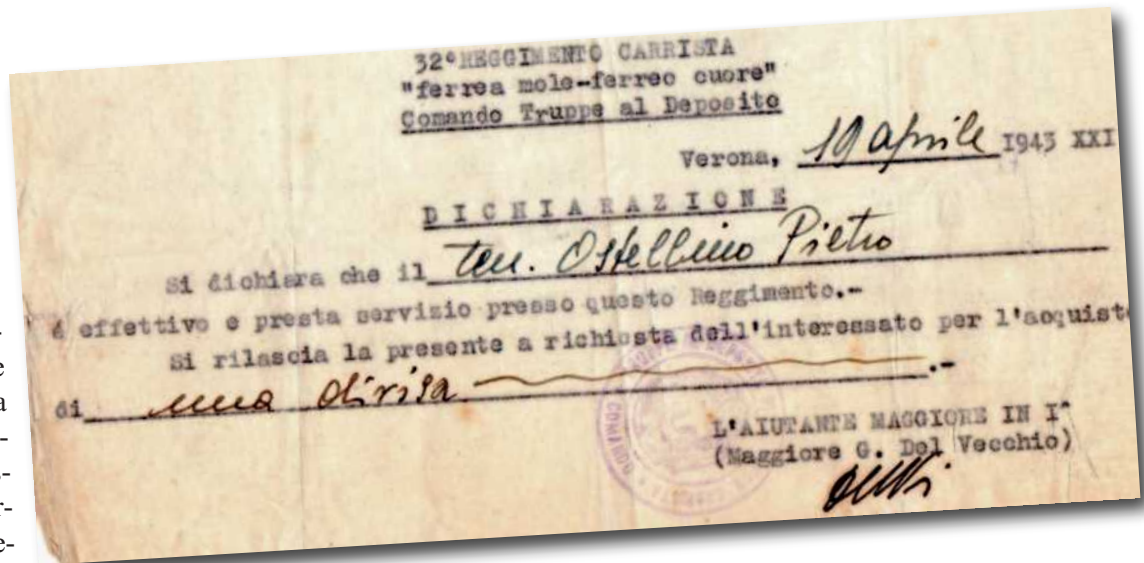
*Il racconto delle rocambolesche vicende di un ufficiale della divisione corazzata Ariete da pochi mesi rimpatriato dall'Africa settentrionale dopo aver combattuto dal gennaio 1914 al marzo 1943*

di Andrea Reborà

**A**ppena rientrato dal fronte nordafricano dove aveva trascorso quasi due anni e mezzo ininterrottamente tra Libia, Egitto e Tunisia, il 18 aprile 1943 il tenente Pietro Ostellino, ufficiale della divisione corazzata Ariete, si presentò al centro di mobilitazione, presso il deposito del 32° Carristi a Verona. Il suo superiore diretto era il capitano

Luigi Galleni mentre il comandante del deposito del 32° Carristi era il colonnello Amedeo D' Ajello di S. Irene. Di questo reparto facevano parte anche alcuni vecchi compagni di tante battaglie nei deserti nordafricani: Nardi, Ferrara, Ottina e Morandi. Pietro, che per servizio doveva dormire in caserma non più di un paio di giorni alla settimana, si stabilì in una stanza in affitto in via Negrelli, presso la famiglia Zanchetta. L'8 settembre 1943 fu diffuso via radio il messaggio del maresciallo Badoglio che annunciava la cessazione delle ostilità con gli anglo-americani ma, ambigualmente, invitava i soldati a reagire "ad eventuali attacchi da qualsiasi altra provenienza". Le conseguenze sono tristemente note. Il Re ed i componenti di Casa Savoia, assieme con i vertici delle Forze Armate, fuggirono nella notte tra l'8 ed il 9 settembre da Roma verso Pescara. Da qui si imbarcarono sulla corvetta Baionetta per raggiungere Brindisi dove venne formato il governo provvisorio. Ne seguì una fuga generale cui si contrapposero poche coraggiose eccezioni. Almeno 700.000 soldati italiani caddero prigionieri dei tedeschi che, mettendo in atto disegni già ben pianificati, procedettero all'occupazione dell'Italia.

Nella mattinata del 9 settembre Pietro si presentò per riprendere servizio presso il deposito del 32° Carristi. Non dando peso alla presenza di blindati tedeschi posti all'ingresso della caserma, vi fece il suo ingresso come se nulla



fosse ma venne immediatamente disarmato ed arrestato dai nuovi occupanti. Fu messo agli arresti assieme ad altri commilitoni e da subito iniziarono a circolare voci inerenti il loro trasferimento in un campo di prigionia in Germania. Formulò quindi la convinzione, fondata sull'approfondita conoscenza di usi e costumi dell'ex alleato, che se fosse stato deportato non avrebbe più fatto ritorno a casa. Si promise pertanto di giocare il tutto per tutto, se solo ne avesse avuta la possibilità, per evadere. Lui e gli altri militari catturati vennero fatti salire su alcuni autobus ed autocarri che si diressero subito verso il centro della città. Qualcuno ipotizzò che avrebbero raggiunto la stazione ferroviaria per essere caricati su un treno e quindi trasportati in Germania. Il convoglio era scortato da motociclisti tedeschi a bordo di sidecar armati di mitragliatrice pronti a far fuoco. Ma l'occasione di fuggire capitò e lui non se la fece sfuggire. Nonostante i compagni lo sconsigliassero dicendogli di non fare colpi di testa, di non rischiare di prendersi una raffica nella schiena, aveva già preso la sua decisione. Un guasto improvviso ad uno degli automezzi costrinse la colonna a fermarsi. Il motociclo che scortava l'autobus su cui si trovava Pietro si portò in testa per controllare quanto accaduto: saltare giù da un finestrino e confondersi tra la folla accalcata sul marciapiede fu un attimo. La gente che affollava la via capì al volo e gli si chiuse intorno per favorirne la fuga. Riuscì ad infilarsi



nella vicina bottega di un marmista dove, per quel senso di solidarietà allora ancora diffuso a dispetto dei pericoli in cui si poteva incorrere, venne aiutato a spogliarsi velocemente della divisa e ad indossare una tuta da operaio, come se fosse stato uno dei garzoni occupati nella lavorazione delle pietre. Rimase nascosto lì fino a quando il convoglio non si fu allontanato. Ebbe quindi modo di procurarsi una bicicletta con la quale contava di avvicinarsi il più possibile a casa, confidando sul fatto che i controlli non potevano ancora essere serrati e dovevano giocoforza essere limitati alle principali vie di comunicazione stradali e ferroviarie. Ed in effetti in quelle prime ore dalla divulgazione dell'armistizio l'Italia era in preda ad una confusione indescrivibile che nemmeno la collaudata macchina da guerra teutonica poteva controllare adeguatamente.

Evitando le pattuglie tedesche che ormai padrone della città davano la caccia ai militari italiani, riuscì ad uscire da Verona e, pedalando di gran lena lungo stradine di campagna, si diresse verso la Lombardia. Quasi 300 chilometri lo separavano da Brandizzo. Lungo il tragitto vedeva i contadini occupati nell'immutabile lavoro dei campi ed il bucolico affresco offerto dalla campagna veneta sembrava voler negare la drammaticità del momento. Da loro ebbe acqua, un po' di cibo e preziose informazioni per procedere riducendo il rischio di incorrere nei rastrellamenti in corso. Incontrò altri soldati sbandati che, soli o in piccoli gruppi, avevano quale unico obiettivo quello di tornare a casa. Le uniformi militari erano state ormai abbandonate per i più improbabili abiti civili, recuperati un po' ovunque con la collaborazione della popolazione. Qualche ra-

pido scambio di notizie e di opinioni gli fece comprendere che raggiungere il paese natio non sarebbe stato facile. Ormai i tedeschi avevano preso il controllo delle città più importanti ed avevano di fatto bloccato le principali vie di comunicazione stradali e ferroviarie: tutti gli uomini in età di leva, indipendentemente dal fatto che indossassero o meno la divisa, venivano fermati e, nella maggior parte dei casi, arrestati. In più circostanze dovette effettuare rapide variazioni del percorso per eludere i posti di controllo. Riuscì a superare gli ostacoli naturali rappresentati dai fiumi cercando ponti non ancora presidiati oppure grazie alla collaborazione di traghettatori e pescatori che all'epoca erano numerosi lungo i corsi d'acqua della pianura Padana. In questo modo oltrepassò il Mincio, l'Oglio e l'Adda oltre ad una serie di corsi d'acqua minori. Dopo ore ed ore di fatica e di paura di incappare nelle sempre più strette maglie della rete stesa dagli ex alleati, al calar delle tenebre si era ormai avvicinato a Milano. Era in vigore il coprifuoco e, se fosse stato avvistato da qualche pattuglia, non avrebbe avuto scampo. Tuttavia continuò a pedalare anche di notte seguendo sempre i sentieri sterrati che si snodavano lungo le interminabili distese coltivate. All'alba del 10 settembre era ormai prossimo a Novara ma dovette pensare non poco per trovare qualcuno disponibile a traghettarlo con la sua bicicletta oltre il Ticino. Alcuni ponti erano crollati in seguito ai bombardamenti operati dall'aviazione anglo-americana ed i pochi rimasti in piedi erano presidiati. Pietro si rese conto che proseguire verso Brandizzo sarebbe stato troppo pericoloso. Era ormai stremato e, trovandosi nelle vicinanze di Tornaco, pensò di cercare Lanfranco Ferrara con cui aveva condiviso oltre tre anni di vita militare tra cui il lungo periodo trascorso in Africa Settentrionale. Sperava di trovare l'amico presso la sua abitazione ma questi era in servizio a Milano. Ciò nonostante i suoi familiari, preoccupati e privi notizie sulla sua sorte, lo accolsero comunque, come avrebbero fatto con un proprio parente. Lui avrebbe voluto proseguire alla volta di Brandizzo da cui distava circa un centinaio di chilometri, ma non dormiva da due giorni ed era molto stanco per il lungo tragitto compiuto. Inoltre le truppe tedesche avevano ormai assunto il pieno controllo del territorio e rimettersi subito in viaggio sarebbe stato estremamente pericoloso. Poco dopo giunse anche l'amico che era fortunatamente riuscito a mettersi in salvo ed a fare ritorno a Tornaco. Il timore per i rastrellamenti di militari italiani effettuati dagli occupanti fece sì che si rifugiassero per qualche tempo in campagna, accuditi dalla famiglia Ferrara.

Soltanto dopo alcuni giorni ebbe modo di far avere sue notizie tramite Graziella, la sorella quindicenne di Lanfranco Ferrara. La ragazza si sobbarcò oltre novanta chilometri in bicicletta, ed altrettanti al ritorno, per far sapere agli Ostellino che il loro congiunto si trovava al sicuro a

Tornaco. Sarebbe stato troppo rischioso inviare un biglietto e la ragazzina venne anche adeguatamente istruita affinché adoperasse la massima discrezione nel comunicare la notizia, onde evitare che potesse trapelare in paese. Nel caos dei giorni immediatamente successivi all'8 settembre soltanto le donne potevano mettersi in viaggio senza il concreto rischio di essere arrestate e deportate. Giunta nella città scaligera si presentò presso la famiglia da cui Pietro aveva preso in affitto una stanza, chiedendo notizie del marito. L'Italia era ormai sull'orlo della guerra civile e la solidarietà verso i militari sbandati, di cui lo stesso Pietro aveva potuto usufruire nelle prime ore dalla proclamazione dell'armistizio, aveva ceduto il passo ad un clima di diffidenza in cui fiancheggiatori e delatori rappresentavano un pericolo concreto. Una certa reticenza nel fornire informazioni era comprensibile, ma le venne comunque fatto capire che Pietro non era più tornato nel suo alloggio. Alma chiese ed ottenne di poter comunque vedere la sua stanza, dove constatò con sgomento come gli abiti civili fossero tutti al loro posto ma mancasse l'uniforme militare. Comprese quindi che il coniuge non si era dato alla macchia ma era stato probabilmente catturato dai tedeschi. Non poteva però sapere della sua rocambolesca fuga grazie alla quale aveva potuto raggiungere Tornaco. Immaginabile quindi la commozione ed il sollievo della famiglia Ostellino quando ricevette finalmente notizie in merito alla sorte di Pietro. Ma sarebbero trascorsi ancora parecchi giorni prima che Pietro potesse far ritorno a casa.

## Primo scaglione 67

di Mani Lorenzo

Rivivo nella foto sbiadita  
la mia gioventù in divisa  
il sudore, le amicizie e le risa  
del tempo che cambia la vita.

Tre salti e in un momento  
in torretta, motori rombanti  
pronti a far scudo a quei fanti  
dal cappello piumato al vento.

Vi ricordo dai tratti del viso  
seppur non il nome di tutti  
e traspare evidente dal sorriso  
che la naia ci ha reso piu' forti.

Ora anziano, ma sempre carrista,  
vorrei emozionarmi con ardore,  
rivedere i cingoli tracciare la pista  
dalla ferrea mole col ferreo cuore.

Vorrei ancora stringervi la mano

*Carristi del XX Battaglione Legnano*

## UNA MAPPA E UNA BORRACCIA ...

*Pubblichiamo questo piccolo spaccato di vita militare vissuta, sicuri che porterà indietro nel tempo molti di noi*

di Enrico Tartagni

Io ho fatto il militare a Lecce, sento già: "e chi se ne frega" se lo diceste sareste nel giusto, però per chi non lo sa, il Salento, parte geografica terminale delle Puglie, giusto per ripassare la geografia, da Lecce in giù è bellissimo, (o almeno lo era nel 1966/67) di una bellezza incontaminata, adesso non lo so. Da tanto che non capito a Lecce e nel Salento. Quando c'ero io, se salivi in alto, scorgevi sia l'Adriatico che lo Jonio e se andavi a Santa Maria di

Leuca, vedevi il Mediterraneo fino in fondo, non in fondo in giù, ma fino all'orizzonte piu' lontano. Da San Cataldo a Porto Cesareo ci sono calette dove l'acqua è "morbida" e pulita. Avete mai provato a fare il bagno nell'acqua morbida? E' rilassante e non c'è bisogno del materassino. Strette spiagge tipo Polinesia, sabbia bianco puro, incorniciate da tanto verde, con gli ulivi e la vegetazione piena di fiori che va su per i colli interni tratteggiati da sentieri bianchi

con muri bassi di tufo e dappertutto fichi d'india. Un paradiso! I fichi d'india, quelli veri, sono stati la mia salvezza e dei miei due camerati (scusate ma dormivamo nella stessa camerata). Era il luglio del 1966 con un caldo che neanche ad El Alamein, esercitazione di "orienteeing", dopo solo un mese di addestramento: che strateghi! Partenza alle 8,00 del mattino, ordine di rientrare alla Nacci non oltre le 13,00. Il tenente, comandante plotone, ci fornisce di una bus-

sola che non funziona (l'ago magnetico girava come un matto) e con quella, più una borraccia d'acqua a testa "avanti march!" per Monteroni. Rientrare alla alle 13.00 in punto! Di che giorno? Comunque partiamo: "dove sono i cartelli stradali" - dico io - "facciamo prima..." ma non possiamo tenerne conto, dobbiamo orientarci con la carta toponomastica... una carta 15/18 vista per la prima volta! Altro che Google Mapp o Google Earth! Un caldo pazzesco da vedere i miraggi con le palme, invece era tutto pieno di ulivi, di oleandri e fichi d'india. Passa un carrettiere col carretto trainato da un somaro rimbambito dal caldo e penso: "Un somaro attaccato ad un carretto e altri tre somari appoggiati ad un muretto..." (siamo stati dei precursori). Beviamo dalla borraccia griffata EI. Dopo qualche ora di marcia, praticamente alla cieca, i piedi dentro agli anfibi (da ciò che vedo in giro, ancor'oggi molto "in" fra i giovani) mi bollono come fagioli in pentola e Timelli e Martignon mi confermarono lo stesso grado di bollitura. La tuta mimetica, consigliata dalle migliori sartorie militari D&G per non farsi scorgere dal nemico nella boscaglia, nel Salento si rivela utilissima per una sauna finlandese fuori latitudine. Finita la "Perrier" della borraccia, Martignon da Padova fa': "Ostrega la sè finia l'acqua del biberon!" e poi aggiunge: "Ei bocia g'avemo fato le due!" Mi pare di essere drammaticamente calato in un film di guerra con John Wayne! Le due... ma non dovevamo tornare per l'una? Ci guardiamo negli occhi e pensiamo: "minimo ci mandano a Gaeta a finire le vacanze prescritte per Legge di 15 mesi". Realizziamo che se vogliamo portare a casa la pellaccia, la prima cosa da fare è bere e mangiare, poi chiedere agli abitanti, se ci sono, perché non si vede un'anima neanche sottospirito, la strada per Lecce. Martignon indicando un fico d'india ad un tratto esclama: "Cosa ghe l'è 'sto fruto qua



tuto spinoso, el se po' magnà?" Timelli ridendo tira fuori il coltello di dotazione, stacca dei frutti e quasi me li tira, naturalmente, mi pungo. Il frutto è buono anche se molto dolce e lega un po', tuttavia ci rimette in forza e così riprendiamo la marcia con senso del dovere... almeno quello. "Ooooh... un pocheto de civiltà in 'sta natura selvagia. Speremo che non vegnan fora i sete nani!" esclama Martignon nel vedere una casetta bianca in quel nulla. O "Biancaneve", penso io. Esce invece una vecchietta in abito nero (sarà la strega) con un fazzoletto, nero in testa. Timelli domanda educato, mentre la signora sembra che abbia visto i marziani, "Signora non abbia paura, siamo soldati di stanza a Lecce, ci siamo perduti, ci direbbe dove siamo e qual'è la strada per Lecce, per favore?" La signora sorride e si rilassa, ha pietà di noi e ci informa, indicandoci un cartello dietro una curva, con su scritto "Lecce". Ohi, ma dov'era 'sto cartello, prima che la signora ce lo indicasse? "Grazie signora e quanti chilometri sono?" "Quattordici...". Quattordici chilometri e sono le quattro e un quarto! Quando arriveremo...". Mandiamo giù il rospo e grazie alla faccia tosta di Martignon, ol-

tre a riempire le boracce, riusciamo ad avere, dalla nostra "fata turchina", anche dei biscotti fatti in casa con della glassa bianca, che divoriamo sulla strada per Lecce dove il nostro comandante di plotone, Tenente Corraduzza, ci stava aspettando "a braccia aperte". Avete presente William Holden giovane, impostato alla militare? Ecco, quello era Corraduzza. Ci presentiamo distrutti nel morale ma vincitori sulla morte per sete e per colpo di calore e uno di noi urla (c'era l'ordine di urlare sempre durante il CAR perché i superiori graduati erano duri d'orecchi): "Ai comandi, sior tenente!" (chiaro che era Martignon) Corraduzza s'informa: "E la bussola?" "Busola? Quale busola?" risponde Martignon convinto di sé. Il tenente Corraduzza ci guarda come fossimo dei fessi incapaci, ed ha ragione, sorride diabolico e dice: "Un mese di consegna e dieci giorni di CPR" "Che roba è?" mi chiedo fra me e me, ma poco dopo ho modo d'impararlo. Comunque io a Lecce ero nei carristi, pilotavo un carro armato M47 Patton/Scherman e Corraduzza voleva me come pilota. Un volta salvai la vita ad un Tenente dell'Accademia Militare di Modena e... ma questa è un'altra storia.





Il nostro Felice Merlin e la sua gentile consorte, il 15 settembre u.s., hanno festeggiato il loro 64° anniversario di matrimonio. I carristi d'Italia augurano che la loro unione, sia ancora lunga, felice e "ferrea" come lo sono stati i loro cuori in questi lunghi anni.



## PADOVA Ricordo dei militari italiani deportati nei lager nazisti

Si è svolta a Padova una importante cerimonia in ricordo dei militari italiani deportati nei lager nazisti. Il nostro socio, Danilo Ziliotto, iscritto alla Sezione di Venezia-Mestre, ha presenziato alla cerimonia, ed ha posto nella chiesa una piccola lapide di marmo con il nome di suo padre, Mario, il quale conobbe la prigionia in Germania. Danilo, pur essendo iscritto all'ANCI, assieme alla consorte Lilly Sartori, non è stato un carrista ma un tenente dei Lagunari; ha voluto però in qualche modo portare la nostra "bandiera", indossando la t-shirt nera con il simbolo carrista. Lo ringraziamo per questa squisita attenzione.

Gioia e soddisfazione in casa del nostro Socio Duilio Scotti della Sezione di Monza. Sua figlia Simona, si è laureata in "design della comunicazione". La redazione de "Il Carrista d'Italia" e tutti gli associati al Sodalizio, formulano i più vivi complimenti a Simona, nonché i più sinceri auguri per un luminoso futuro.



## LO SAPEVATE CHE...

# "Konan il Barbaro" si è meccanizzato



Nel n. 281 della nostra rivista, pubblicammo la notizia che Elvis Presley aveva prestato servizio nei carristi, esattamente nella 32<sup>a</sup> armored division in Germania. Giunge notizia che anche un altro divo dello spettacolo ha servito nei corazzati. Si tratta di Arnold Schwarzenegger, che bene o male, tutti abbiamo conosciuto nei panni dei più disparati "muscolosi" eroi del cinema moderno. Schwarzenegger, benché naturalizzato statunitense, e' però di nazionalità austriaca e nell'esercito di quella nazione ha prestato servizio militare, appunto, nei carristi. L'attore, nonché ex governatore della California, che oggi ha 71 anni, di "Konan" gli è rimasto ben poco (ha anche una valvola cardiaca artificiale), ma non crediamo che la cosa gli crei soverchi problemi, anche perché la sua lunga carriera di soddisfazioni (e non solo) deve aver-



gliene date parecchie. Ultimamente, memore dei suoi trascorsi corazzati, se ne è tolta un'altra: si è comprato un M47 perfettamente funzionante. Nelle foto lo vediamo, in gioventù, con il suo bravo basco nero, ed alla guida del suo "Patton", mentre schiaccia un'automobile. Beh... da bravo "Terminator" non poteva fare diversamente!

# Mark IV Fronte occidentale, autunno 1917

*Il kit Emhar 4001 - Scala 1.35*

di Andrea e Antonio Tallillo

**I**ndubbiamente non è un kit perfezionatissimo, ma è stato il primo in plastica, per questo soggetto ed è ancora il più accessibile come costo. Chi vuole un modello 'da mostra' dovrà metterci molto impegno. Le difficoltà di montaggio sono dovute alla plastica, un po' spessa e non molto lavorabile, soggetta ad alcune svergolature nei pezzi più lunghi.

I cingoli sarebbe meglio sostituirli con qualche prodotto più realistico, ma è anche vero che basta riprodurre poi del fango per nascondere le pecche. Sempre per correggere od aggiungere alcuni dettagli sarà utile del plasticard ed anche alcuni bulloni ricavati da vecchi scafi. La marmitta è un elemento così lungo e visibile che la si deve correggere, restando uno dettagli più salienti del kit. Dopo aver aggiunto le tipiche gondole laterali, si può aggiungere la trave usata per il disincagliamento, che abbiamo realizzato in legno vero e proprio.

Per la vernice di fondo abbiamo usato, a pennello, una miscela di colori ModelColor acrilici ovvero il 924 per i  $\frac{3}{4}$  ed il restante  $\frac{1}{4}$  di 921. Ci si può limitare ad alcuni tocchi 'a pennello secco' in toni di marrone 879, e metallo 863 ove esistano sfregamenti e ruggine. I cingoli vanno dipinti con cura nel banale metallo 863, poi ripassato con della grafite, ricavabile temperando una matita, che scurirà il tono generale ma renderà molto bene l'effetto del metallo; non sarà male comunque un successivo lavaggio con un marrone 982, per evidenziare parti che siano rimaste arrugginite. Il tubo di scappamento è da verniciare in



marrone chiaro rossastro e lavato poi con del nero 950.

La basetta, quanto mai utile per maneggiare un mezzo di questa mole, è stata realizzata prendendo semplicemente una cornice da quadretto e preparandola con un ritaglio di compensato incollato con colla vinilica, a fare da supporto ad un po' di terreno riprodotto, senza troppi altri elementi. Il terreno stesso è ottenibile con una miscela di Das, terre colorate, sabbia e sassolini, colorata con tempere nelle tonalità Terra d'Ombra ed Ocra. Una volta asciutto il preparato, steso con cura specie negli angoli in modo che non ne trasudi neanche una goccia, si può incollare a sua volta il modello. E' sufficiente un po' di vinavil, premendolo un po' per dare il senso del peso, ultima fase è quella dei cingoli, da ricoprire un po' qua ed un po' là con piccole quantità del preparato usato per il terreno, distribuendone una versione più chiara ove il fango si è seccato, o più scura e ripassata con una punta di vernice lucida ove è ancora fresco. Quando il carro è fermo sulla sua base, non guasta ripassare con delicatezza su bulloni, spigoli e giunture con la punta di una matita, farà miracoli in fatto di realismo aggiuntivo. Buon lavoro....

**hanno spento i motori**

## Sezione di Padova



Il 23 luglio u.s. ha spento i motori il Ten. Carrista MENEGHETTI Aronne, padre del socio simpatizzante MENEGHETTI Nicola. Classe 1938, dopo aver frequentato il 32° Corso A.U.C. alla S.T.C. di Caserta, ha prestato il servizio di 1^ nomina come S.Ten alla 3° Cp Cannonieri, presso la Caserma "Amico" sempre di Caserta. Fu successivamente trasferito al poligono di tiro di Sant'Eufemia Lamezia ed infine alla Caserma "Zappalà" di Aviano, dove a metà degli anni '60 si congedò per cause di forza maggiore con il grado di Tenente. Cavaliere del lavoro, imprenditore, era persona molto conosciuta, amata e stimata a Cadoneghe (PD), dove era nato e gestiva un'avviata attività industriale. Gremita fino all'inverosimile la chiesa Parrocchiale di San Bonaventura per la presenza di dipendenti, artigiani, imprenditori, amici e conoscenti, convenuti per porgergli l'ultimo saluto. Commoventi le parole di commiato di uno dei figli e di un rappresentante dei dipendenti presenti alle esequie. Presenti i labari delle sezioni di Padova, Colli Euganei, Mirano e del Veneto Orientale. Lascia nel più profondo dolore quanti lo conobbero, la moglie Marisa e i cinque figli.

*Giuseppe Borsato*



ASSOCIAZIONE NAZIONALE CARRISTI D'ITALIA

calendario **2019**

Macchine da Guerra



gli Egizi



Nefertiti

contemporanea, che va dalla metà del XIX secolo ad oggi. La presenza, almeno in campo, di macchine particolarmente potenti, a meno di non voler contare la "macchina", la prima efficiente, nata ad opera di Richard Trevithick nel 1802. Elenicare tutto ciò che è stato, progettato e costruito dal 1802, è praticamente impossibile. In questa pagina, ci limiteremo quindi ad un'analisi sintetica, più significativa che esaustiva, della macchina che ebbe una grande influenza, grazie al suo impatto, sul mondo. Nell'arco di un secolo, si passò da aerei che stavano per "grazia ricevuta" a macchine in grado di volare ad oltre 200 chilometri orari. Nel secolo successivo, dopo 120 anni, 1.200 diversi modelli di aerei e mitragliatrici, sostituite da aerei in grado di abbattere un aereo avversario a 120 chilometri di distanza. Ma il secolo fece grandi passi anche nel campo terrestre e marino. Tecnicamente non vi sono differenze tra "sommergibili" e "sottomarini". Il primo è un mezzo di guerra, il secondo, invece, è un mezzo di trasporto. In entrambi i casi, si tratta di macchine in grado di operare in immersione. Il primo è un mezzo di guerra, il secondo, invece, è un mezzo di trasporto. In entrambi i casi, si tratta di macchine in grado di operare in immersione.

o "falciante", è "migliore" inventato dall'ingegnere olandese il prosobranchio e massiccio di un mezzo a motore, ovviamente, a cavalli, spesso circondato da un gruppo di uomini per la manutenzione.



Leonardo Da Vinci: studi di carri d'assalto falcati.

**Richiedetelo presso la Vostra Sezione**

Leopard 2A7 tank.

carri nemici ne impedivano l'avanzare ferendo i cavalli e bloccando le ruote. Possiamo definirli gli antenati delle

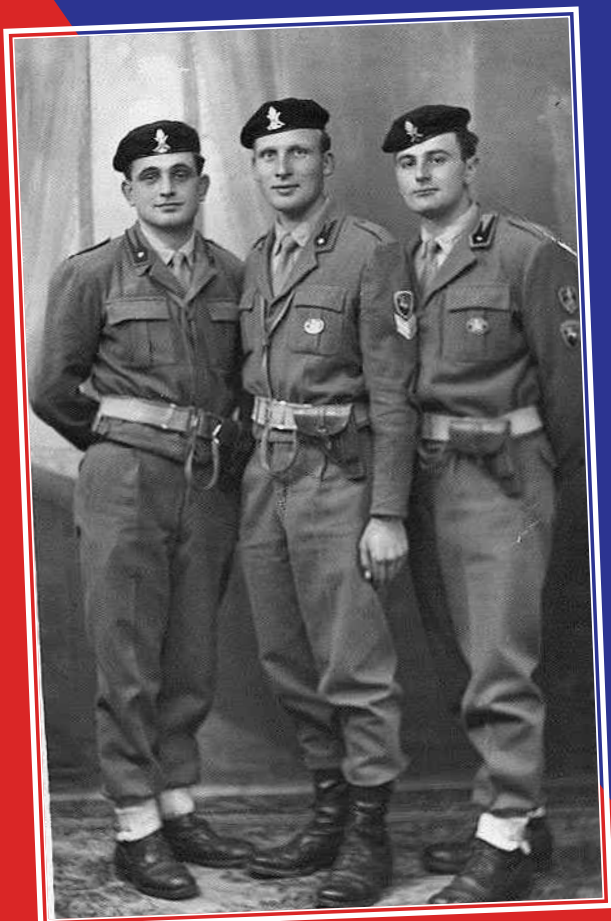
ci che dal nemico, ma far comprendere che molti, oggi, l'errore mai tramontato è la guerra, che sembra locale in teatro, ma che è globale. Non siamo stati in grado di capire la filosofia d'impiego, su questo non ci è mai stato il mezzo si sta rapidamente alle nuove esigenze. La tecnologia che avanza è il gergo, sta già mettendo in discussione i progetti di guerra. Il mezzo si sta rapidamente alle nuove esigenze. La tecnologia che avanza è il gergo, sta già mettendo in discussione i progetti di guerra. Il mezzo si sta rapidamente alle nuove esigenze. La tecnologia che avanza è il gergo, sta già mettendo in discussione i progetti di guerra.

de distruttivo globale. Ma la macchina sviluppata per esigenze belliche, per un periodo ad un'idea civile di guerra, il carro armato. Niente di più che un freno alle vere e proprie macchine che si stavano verificando di battaglia della Prima Guerra Mondiale. L'efficienza delle macchine individuali e delle truppe di guerra che si stavano verificando in trincee e reticolati di combattimento. L'alternativa di combattimento è il salto alla baionetta. L'alternativa di combattimento è il salto alla baionetta. L'alternativa di combattimento è il salto alla baionetta.

l'opera fu tradotta dalla studiosa australiana Ann Nyland, la quale, addestrò con successo dieci cavalli, seguendo gli insegnamenti del testo. Il carro da combattimento ita era un mezzo leggero che, grazie a questa peculiarità, univa la velocità e la maneggevolezza del cavallo, alla potenza del carro dovuta all'armamento ed alla relativa invulnerabilità di chi lo montava. Caratteristica essenziale erano le ruote, non più in legno pieno da sorrette da quattro o sei raggi. Generalmente "l'equipaggio" era formato da due uomini, l'auriga ed il combattente, ma si hanno esempi di carri che ne portavano

Tutti ziani i mudi stissis detter prima cheol perco to ser roso a Suppr trupp Magg prese to me evitò egizia Hyxss carro due e quell sfonc schier di aggr situa Fu pe rono

# ricordi del nostro passato



Ronda a Oleggio



Talarico e Giuseppe Scalzi 1972



Tancredi Talarico Acconcia a Roma 1972