



I CARRISTI



Notiziario della Presidenza Regionale A.N.C.I.

Veneto Occidentale e Trentino A.A.

Spedizione in A.P. - D.L. 353/2003 (Conv. in L. 27/02/2004 N° 46) Art. 1, comma 1, DCB Verona.

A.A.A. CERCASI PRESIDENTE

**“A.A.A. Cercasi Presidente per prestigio-
sa Associazione. Giovane ma non troppo.
Preferibilmente graduato e bene introdotto
in ambienti militari alti e bassi. Trattamento
economico e soddisfazioni morali da conve-
nirsi. Inanonimi.”**

C'è poco da ridere. Del tentativo di ricerca di cui sopra, stile piccola pubblicità di un tempo o facebook o internet per essere moderni, sembra ce ne sia bisogno.

Non per le Presidenze regionali dove pure ci sarebbe qualche vecchiaro da eliminare e nemmeno per le Sezioni, dove quasi eroici Presidenti a proprie spese e con fatica ed entusiasmo talora funzionano da Segretari e Presidenti di sé stessi e talora guidano gli ultimi resti di una tradizione ancora viva. Come dimostrano le manifestazioni carriste di questo angolo d'Italia, e non solo, così sentite nonostante la leva alpina abbia ridotto drasticamente da moltissimo tempo l'arruolamento carrista. No. Cercasi proprio il Presidente Nazionale. Invano sono stati interpellati i graduati più elevati e invano quelli un po' meno. Qualche tempo fa si poteva avere la ragione di non poter subentrare a una Presidenza veneranda. Ma oggi perché rispondere no? Difficile trovarne il motivo se non con una analisi impietosa e incerta anche perché una situazione simile anni fa sarebbe stata impensabile.

Innanzitutto la generazione che ha creato con molto sangue e fatica le tradizioni carriste non esiste più. Anche la generazione successiva, quella che assorbì direttamente tali tradizioni e concorse alla ricostituzione delle unità corazzate è ormai in via di estinzione.

Rimangono i carristi in congedo delle ultime leve e i volontari attuali. I primi furono addestrati a credere in mezzi ritenuti orgogliosamente importanti e decisivi anche se la tensione morale si è andata naturalmente allentando nel tempo. Gli altri hanno oggi altri impegni ed interessi pur apprezzabili ed egregiamente assolti ma lontani dal classico impiego delle unità corazzate così come si era configurato nel tempo. Per i vecchi combattenti il carro era vita e morte e doveva essere maniacalmente curato. Per i

carristi di oggi è solo un mezzo deterrente, di incerto impiego e di forse molesta e difficile manutenzione. Per ultimo si è aggiunta la nuova configurazione d'Arma. Forse non è stato valutato del tutto il colpo morale che i carristi hanno subito quando la parola Truppe Corazzate è scomparsa dalla targa delle scuole dei corazzati. Prima si credevano a torto o a ragione i primi inter pares ed ora si trovano ad essere i parenti acquisiti nel casato di una Arma millenaria ed aristocratica alla quale non possono apportare che i ricordi di El Alamein e di tute sporche e stracciate. Per quanto sia stato lodevole, dopo un primo tentativo di fare un en plein, il riconoscimento di fregi, mostrine ed identità carriste, rimane la sensazione di un declassamento di chi riteneva di essere il primo della classe. E' sufficiente immaginare in quale reggimento e con che animo il giovane tenente di fresca nomina e di belle speranze chiederà di essere arruolato. Ad uno di quei reggimenti designati con un numero posti in luoghi semideserti che possono ricordare le guarnigioni di Puskin o di Buzzati? Oppure in reggimenti con tanto di nome antico, speroni e prestigio mondano assicurati?

La caduta dei valori e delle iscrizioni di vecchi troppo vecchi e la scomparsa dei giovani; la sensazione che con l'Esercito di volontari la vita delle Associazioni d'Arma, non solo carriste, non abbia avvenire; le difficoltà economiche ed organizzative di una Presidenza nella quale non c'è uno Stato Maggiore disponibile e nemmeno una segreteria; la necessità di salvaguardare l'io carrista tra mille difficoltà ed esigenze tra le quali non ultima la riconsiderazione del futuro della rivista carrista nazionale; eccetera...: tutto questo può aver prodotto risipiscenza e sconforto. Finiti i tempi facili rimane molta fatica e probabili riconoscimenti non adeguati. Tutto questo lo sanno benissimo i graduati che (forse) prosaicamente ritengono di non poter mettere in gioco la loro reputazione e quiescenza in una battaglia di retroguardia. Ma non erano loro che dal podio esaltavano la breve ed intensa storia e le magnifiche sorti e progressive del carrismo italiano?

IL CARRO L3

Nello scorso numero del Notiziario è comparso un pregevole articolo dell'Avvocato Marco Lovatti sui dati tecnici e storici del carro L3. Era scritto giustamente in nota che l'argomento non poteva dirsi esaurito, anche se per la parte tecnica, e non solo, nel primo volume sui carri armati dei fratelli Tallillo vi sia già una risposta più che soddisfacente.

Poiché quel carro fu il mio primo amore di carrista mi permetto di aggiungere qualche modesto ricordo. Vidi la prima volta il carro L "vivo" quando nel '36, come si usava allora, mi portarono ragazzino di ginnasio a visitare una caserma di carristi dove vi era una gran buca nella quale si esibiva un provetto pilota mostrando le acrobatiche meraviglie del carro.

In quegli anni qualche pilota portava di contrabbando sul petto una specie di aquila, che voleva dimostrare come non vi era molta differenza con chi volava nei cieli, e si ammiravano sugli schermi cinematografici di tutta l'Italia centinaia di carri L cigolanti sulla Via dei Fori Imperiali o impegnati in Africa Orientale e Spagna o a fare da podio al grande capo.

Iniziai l'addestramento su un carro L, a guerra appena iniziata, nella 10^a compagnia carristi nel secondo anno dell'Accademia di Modena. Era l'unico in dotazione ed era il tesoro della compagnia assieme a un cannone controcarro da 47/32. Imparai subito che il primo problema erano i cingoli per i quali esisteva il solito sottufficiale altamente tecnico che, dopo aver tastato il terreno con i piedi e annusato l'aria, decideva come intervenire per tirarli.

Qualche dubbio nel mio entusiasmo lo ebbi quando mi accorsi che il carro non aveva radio e la messa in moto era esterna. Ma ci si poteva accontentare, tanto più che nella cattedra di tattica si predicava che i carri dovevano agire in stretta cooperazione con la fanteria tra trincee e reticolati, ignorando che nel frattempo i carri tedeschi dilagavano in Europa con ben altre prospettive di impiego.

Non vorrei atteggiarmi a saputello con la scienza del poi. Tutte le guerre iniziano con i parametri delle guerre precedenti e noi avevamo intorno a noi le Alpi e su queste i carri dovevano essere impiegati anche se ondivaghe e velleitarie direttive politiche sembravano orientare ad andare oltre. Dove non era precisato ma ahimè non in un terreno come quello libico. Nei fatti poco prima della guerra

l'avvenire era stato affidato a una fantomatica Armata del Po con relative Divisioni Corazzate nate probabilmente ad imitazione degli altri Eserciti europei e armate di quello che poteva offrire il convento, vale a dire i carri L3.

Ma come chiarisce Lovatti, se il carro L poteva andare certamente bene anni prima per il Piave e un pò meno per il Grappa, già aveva cominciato a mostrare i suoi limiti in Africa Orientale nel terreno montuoso dell'Eritrea anche se i pochi carri disponibili si dimostrarono efficaci nelle pianure della Somalia. Fu proprio nel 1935 a Ual Ual nell'Ogaden che un nostro carro L singolo, che aveva come capocarro l'allora Sergente Consolini, ebbe per primo il battesimo del fuoco. "Gimmi! Gimmi!" (diavolo! diavolo!) gridavano i guerrieri etiopici battendo con le loro lance la corazza del carro. Me lo raccontava sorridendo Consolini quando eravamo impegnati nelle stesse scartoffie del dopoguerra.

Dopo l'Africa Orientale ci fu la Spagna dove i carri si fecero onore in certe Brigate meccanizzate (e mi spiace che su quella impresa sia sceso un comprensibile ma triste silenzio), poi l'Albania e infine la Guerra mondiale quando al

carro L fu richiesto l'impossibile. In Russia il carro L, che i cavalieri nobilitarono in carro veloce, naufragò nel fango e nel gelo. Sulle Alpi Orientali, in Grecia e in Africa basta leggere le motivazioni delle medaglie al Valor Militare di alcuni nostri concittadini (Todeschini, Pigozzo, D'Ambra ecc.) per capire quanto coraggio ci voleva su quel piccolo carro rimasto ancora sul campo di battaglia già quando erano comparsi gli Sherman e i Panzer V. Ricordo amaramente quando un ufficiale tedesco, mentre nel 1943 in Sicilia eravamo a bordo di un carro Tigre (cingolo di 3 ton) tirò fuori in francese la frase "boite de conserve" (scatole di conserva) alludendo bonariamente, ma vi era un certo disprezzo, alla differenza tra i loro e un nostro carro L (peso totale 3 ton.) comparso per caso nei pressi.

Mi consolo, ma non troppo, con dei cattivi pensieri. Prima di giudicare il carro L siamo proprio sicuri che un carro moderno come ad esempio l'Ariete, però ideato da quasi venti anni, sia all'altezza dei tempi e che sapremo o potremmo disporre di meglio in un avvenire sempre più incerto e tecnologico?



CARRO M

UN VOLUME DI ANTONIO TALILLO, ANDREA TALILLO, DANIELE GUGLIELMI



I fratelli Talillo con la collaborazione di Daniele Guglielmi hanno proseguito con questo secondo volume (Edizione 2012 Gruppo Modellistico Trentino - Euro 30) , ricchissimo di fotografie, statistiche e disegni, la collana dedicata ai mezzi corazzati italiani dopo una prima pubblicazione sui carri L.

Gli autori sono tra i maggiori conoscitori a livello internazionale della storia dei veicoli militari e della passione modellistica hanno fatto una ragione di vita. Con questo volume si è descritto quanto di meglio e di definitivo si poteva conoscere sui carri e semoventi italiani della ultima guerra mondiale. Ai carristi e ai pochi combattenti rimasti non resta che ringraziare gli autori per tanta encomiabile e certo dura fatica.

Dopo una parte introduttiva, con traduzione in inglese, il volume si articola in quattro sezioni che sembra opportuno esaminare singolarmente.

Parte Uno.

Storia e Impiego. E' la parte più ampia e più impegnativa, frutto di una ricerca capillare e minuta sulla nascita, vita e scomparsa dei carri M e dei semoventi dal 1939 al 1945. La cronaca inizia con l'anno 1940, i mesi iniziali del 1941 e le prime sfortunate battaglie in Africa Settentrionale, Orientale e in Grecia dove i carri M11 ed M13/40 subirono insuccessi frutto di inadeguatezza dei mezzi, di impreparazione addestrativa e di un impiego sovente miope ed errato. La descrizione prosegue con l'anno 1941 nel quale l'arrivo in Libia della Divisione Ariete, e successivamente delle prime unità corazzate tedesche, segnò l'inversione della sorte e un maggiore equilibrio, mentre nei Balcani i carri venivano impiegati non sempre a ragion veduta e con alterna fortuna.

Per quanto accadde in Africa Settentrionale e Tunisia dal 1941 al 1943 con i carri M14 e i semoventi dal 1941 al 1943 gli autori aggiungono alla immensa bibliografia la loro ricerca appassionata tratta dalle fonti più varie.

Particolarmente interessante perché poco nota e trascurata è l'ultima parte relativa al tormentato impiego dei carri M nel territorio metropolitano italiano dal 1943, sbarco in Sicilia, al 1945, caduta della Repubblica Sociale. Altrettanto poco noto è l'impiego degli ultimi carri M nel dopoguerra come fortino sulla frontiera orientale e come aiuto alle forze di polizia.

Parte due.

Approfondimenti. E' dedicata, oltre che all'impiego da parte nemica di carri M, a colorazioni, contrassegni e distintivi dei mezzi ed alle uniformi dal 1939 al 1945. Per i moltissimi appassionati italiani e stranieri di tale angolo storico non è possibile dire di meglio.

Parte tre.

Appendici. Sono riportati rapporti e memorie di combattenti, la motivazione della Medaglia d'Oro del 132° Reggimento Artiglieria (*ma perché non quella dei reggimenti carristi?*), e infine la sintetica storia delle Divisioni Ariete, Centauro, Littorio e Trieste.

E' evidentemente una scelta a ragion veduta tra tanta documentazione più o meno ignorata.

Parte Quattro.

Tavole dei veicoli ed uniformologiche.

Sono riprodotti a colori vivi e precisi carri e semoventi già descritti nelle parti precedenti.

L'interesse che tali tavole possono avere per molti appassionati italiani e stranieri è dimostrato dalle diciture esplicative in italiano ed inglese. Così pure in perfetto inglese è il sommario storico conclusivo.



La ricca bibliografia finale, con un lungo elenco di opere inglesi, tedesche, sudafricane, neozelandesi e perfino polacche, dimostra quale è stata la passione, l'impegno e la fatica per trarre da un esteso patrimonio storico quanto utile e necessario per avere una immagine completa delle vicende dei carri M e dei relativi semoventi.

Conclusione.

Quanto sopra scritto potrà sembrare più che una recensione un elenco di argomenti e, più che un elenco, un elogio all'opera dei tre autori. Si è voluto soltanto porre in rilievo la complessità della materia e la maestria nel trattare elementi in parte fin troppo pubblicizzati e in parte poco conosciuti. L'estrema cura dei particolari è certo merito della mente modellistica. Ma la peculiarità dell'opera sta proprio nel fatto che gli autori non sono né letterati, né storici o militari di professione e quindi liberi da tesi predisposte o da difese d'ufficio.

Gli avvenimenti sono obiettivamente narrati attingendo da tutte le fonti amiche e nemiche, scevri da passioni e da artifici letterari.

Indubbiamente sotto l'esposizione accurata di fatti e di numeri vi è la storia, la vera storia, di un periodo angoscioso e per noi carristi in gran parte epico.

Di questo ringraziamo i veronesi fratelli Talillo, tanto vicini a noi, e il fiorentino Guglielmi che hanno saputo unire la loro conoscenza e il loro impegno per darci una opera fondamentale e per alcuni aspetti definitiva sui nostri mezzi corazzati.

Osservazioni

Ci siano concesse alcune osservazioni e ricordi marginali di un vecchio, usufruttuario di tutti i Carri M (eccetto il carro M11), che nulla vogliono togliere o aggiungere a quanto scritto.

Il carro M 11 fu un modesto carro concettualmente sbagliato ma soffrì anche della mancanza di addestramento degli equipaggi perché nel territorio metropolitano non vi erano poligoni idonei e carburante e munizioni erano assolutamente insufficienti. La piaga continuò per tutti i mezzi e gli anni di guerra e non è mai completamente guarita.

Il carro M 13, con il cannone da 47/32 fu un onesto carro che, quando nacque ed era considerato un mostro bellico, faticava a stare alla pari con i carri nemici ma che, con il migliorato carro M14, si comportò bravamente, nonostante la superiorità tecnica e quantitativa dei carri avversari e le estreme carenze logistiche. Merito degli equipaggi e non ultimi dei bravi meccanici abilissimi nel riparare e nel cannibalizzare i carri.

Il carro M15 con il cannone da 47/40 aveva agli occhi dei carristi il grave difetto di essere a benzina anziché a gasolio e quindi facilmente incendiabile. I materiali autarchici di cui era costituito limitavano grandemente l'efficienza di corazze e apparati.

I freni erano scivolosi e rendevano

pericolose curve e discese; l'otturatore si bloccava spesso perché le molle non avevano forza sufficiente a farlo salire e i bossoli non di ottone aderivano male alle pareti della camera di scoppio. Infine i bracci di sostegno dei carrelli si rompevano spesso. Quando capitò di richiederli direttamente alla Ansaldo, che già faceva fatica a costruire un carro al giorno, ci guardavano come se fosse stata richiesta la luna.

I semoventi furono inizialmente misconosciuti dai carristi perché erano pochi e in mano degli artiglieri. In realtà con il loro cannone da 75/18 (ideato curiosamente come obice da montagna) e poi 75/34 furono un mezzo formidabile, l'unico in grado di contrapporsi efficacemente ai carri americani. Troppo tardi ci accorgemmo della loro potenza.

A titolo personale si osserva che dall'elenco bibliografico manca il libro dello scozzese Ian W. Walker "Iron Hulls, Iron Hearts" traducibile in "Ferrea Mole Ferreo Cuore." Non avrebbe sfigurato nemmeno il libricino del nostro Antonio Tomba "Sabbia e Reticolati".

Certamente i due libri nulla possono aggiungere alla mole di dati e di notizie contenuti nel volume dei tre bravissimi autori ma potrebbero indicare quale fu, al di là della fredda cronaca, l'animo e la capacità dei carristi italiani visti da uno straniero una volta tanto non ostile, e da un semplice pilota di carro M.



Carro M15/42

SAN MICHELE AL TAGLIAMENTO

10° ANNIVERSARIO DELLA INAUGURAZIONE DEL MONUMENTO AI CADUTI CARRISTI



E' merito esclusivo del carrista Comm. Luigi Lusin se per la decima volta carristi alle armi e carristi in congedo di tutte le età e di tutti i gradi si sono uniti a San Michele al Tagliamento per una manifestazione forse unica per imponenza e partecipazione.

Basti dire che erano presenti per i carristi in congedo il Presidente Nazionale Gen. Battistini, i Presidenti del Triveneto Gen. Bertola (ottimo speaker della manifestazione) Ten. Col. Boldrin, Gen. Pachera con i loro Presidenti di Sezione e dalla Toscana e Piemonte i Presidenti di Sezione Giachi e Parlani. Per i carristi alle armi la manifestazione ha visto la presenza



del Comandante della Brigata Gen. Zauner e dei Colonnelli Perdichizzi, Frigo e Greco oltre al Col. Cuciniello del 5° rgt. Lancieri di Novara e al Col. Parri. Purtroppo lo spazio ristrettissimo del Notiziario non consente di elencare tutte le Autorità Civili e Militari che hanno con la loro presenza reso onore ai Caduti carristi: dal Sindaco Codognotto, con il Consiglio Comunale di San Michele, ai Comandanti locali dei Carabinieri e della Guardia Di Finanza, al Consigliere Regionale Teso, al Comm. Moretto dei Veneti nel Mondo, al Prof. Bondesan dell'Università di Padova. Insomma tutto il mondo dentro e intorno al carrismo veneto sempre vivo e vitale nonostante tutto. A tutti la nostra gratitudine di carristi in congedo.

La cerimonia ha ricalcato quelle indimenticabili degli anni trascorsi, anche se per molti aspetti rinnovata: l'inaugurazione della Mostra Storica del 132° carristi, la Santa Messa con il bravissimo Gruppo Corale, il corteo fino Monumento

nel vecchio San Michele dove il Presidente Lusin ha consegnato una targa ricordo ai Comandanti di Brigata e di Reggimento ed è stata deposta una corona di alloro ai Caduti Carristi e Cavalieri. Hanno parlato il Sindaco Codognotto, il Generale Battistini e il Generale Zauner. Il Presidente Lusin ha rivolto il suo saluto e il suo ringraziamento a tutte le Autorità Civili e militari presenti, e alle rappresentanze di carristi e cavalieri. In particolare ha messo in evidenza la fortuna della presenza di tanti Cavalieri, delle loro Sezioni e di una loro rappresentanza storica, con la promessa dei carristi di San Michele di partecipare alla sistemazione del monumento nella Caserma Lancieri di Codroipo. Infine ha ricordato che l'Ariete è in partenza per il Libano e che si sta preparando una delicatissima missione in Afghanistan. Il ricordo più triste e toccante è andato al Serg. Silvestri caduto il giorno precedente nella stessa missione.

La giornata si è conclusa al Ristorante ai Gelsi (assenti per il lutto militare i Comandanti Carristi) dove, dopo l'ottimo pranzo, hanno potuto esprimere il loro ringraziamento il Presidente Nazionale Battistini e vari Presidenti di Regione e di Sezione ANCI. La lotteria con ricchi premi e un

cappellino "Carrista", gadget per tutti, hanno coronato la manifestazione per la quale non resta che rinnovare il nostro ringraziamento al Presidente Lusin, ai suoi carristi veneto-friulani, al Sindaco di San Michele e a tutti coloro che direttamente o indirettamente hanno onorato la memoria carrista in una cittadina che l'onore di essere una delle pochissime decorate di Medaglia d'Oro al Valor civile per il suo comportamento in guerra.



MISSIONI MILITARI PER LA DIVISIONE ARIETE



Dal Gazzettino del 28 marzo 2012 (grazie col. Ronchis !) si apprende che 1400 militari dell'Ariete sono in partenza o sono già partiti per missioni militari in Libano, Balcani ed Afghanistan. Auguriamo a tutti fortuna e successo come è nelle nostre migliori tradizioni.

Purtroppo la stampa non segue come dovrebbe la loro non facile missione, salvo nel caso in cui una tragedia colpisca qualcuno dando luogo a più o meno interessate reazioni politiche.

Ma forse è un po' colpa dei militari che non hanno una stampa adeguata. Non sono capaci di evidenziare la vita di ogni giorno fatta di sacrifici e di pericoli piccoli e grandi. Forse sarebbe opportuno dare una ripassatina alla stampa militare nell'ultimo scorcio della prima guerra mondiale. Tempi certamente arcaici e superatissimi ma vi cooperavano i migliori scrittori, giornalisti e illustratori e il risultato fu estremamente positivo per il morale di militari e non.

CALENDARIO MANIFESTAZIONI CARRISTE 2012

- 06 maggio - Domenica - Treviso con Spresiano: Anniversario ricostituzione delle due Sezioni.**
- 20 maggio - Domenica - Montagnaga di Pinè (TN): Festa della Sezione di Trento al Santuario della Madonna.**
- 27 maggio - Domenica - Cordenons (PN): festa di corpo del 132° Reggimento "CARRI" Ariete.**
- 03 giugno - Domenica - Padova: Anniversario costituzione Sezione. Onori ai Caduti di Torreglia e pranzo al Ristorante "Rifugio Monte Rua" e tesseramenti per l'anno 2012.**
- 10 Giugno - Domenica - S. ANNA D'ALFAEDO: Festa della Sottosezione.**
- 17 giugno - Domenica - Trecenta (RO): Annuale festa con Onori al Monumento ai Caduti.**
- 02 Settembre - Domenica - Verona: Raduno al Passo Delle Fittanze.**
- 16 settembre - Domenica - Pordenone: Festa sezione con Onori al Monumento ai Caduti di S. Quirino.**
- 05 ottobre - Venerdì - Pordenone: Anniversario Specialità Carristi c/o Brigata Corazzata "ARIETE"**
- 07 ottobre - Domenica - Chioggia Sottomarina: Pranzo Sociale Sezione di Padova e Onori ai Caduti Lagunari di Chioggia**
- 21 Ottobre - Domenica - Rovigo: Festa Sezione con Onori al Monumento dei Carristi e pranzo sociale.**
- Dal 23 al 28 Ottobre: Manifestazioni per il 70° Anniversario di EL ALAMEIN aVR**
- 28 Ottobre - Domenica - Cologna Veneta (VR): FESTA ROSSO-BLU e Pranzo Sociale Sezione di VR**
- 10 Novembre - sabato - Padova: Messa in Suffragio, nella Chiesa di S. Croce, dei Soci defunti**
- 10 Novembre - sabato - Padova: Serata danzante e conviviale al Circolo Ufficiali Unificato o altro luogo.**
- 11 novembre - domenica - Padova: castagnata in Sede nel tardo pomeriggio.**
- 18 novembre - Domenica - Poggibonsi (SI): Festa dei Carristi di Val d'Elsa alla Magione dei Cavalieri Templari.**
- 25 novembre - Domenica - Padova: Premiazione concorso Letterario "Gen. Luigi LICCARDO" e Pranzo con scambio degli auguri natalizi.**
- 02 dicembre - Domenica - Monselice: Festa Sezione con pranzo Sociale.**

VERONA

Consiglio Direttivo del 6 marzo 2012

Il Consiglio si riunisce eccezionalmente in una sala della Associazione ANUPSA. Sono presenti Pachera, Zanderigo, Adami, Puglisi, Gramantieri, D'Alessandro, Zivelonghi, e Speri. Si concorda la partecipazione alla manifestazione di San Michele al Tagliamento, l'unica prevista per il mese di marzo.

Si definisce l'organizzazione per il settantesimo anniversario di El Alamein che dovrebbe concretarsi in una settimana di fine ottobre con una trasmissione televisiva, un concerto al Circolo Ufficiali legato alla premiazione di un concorso scolastico, la partecipazione alla Festa di Corpo del 75° Rgt. TAV, un Raduno Regionale Carrista a Cologna Veneta, una Mostra di Modellismo Carrista e infine, dopo l'inaugurazione di una targa commemorativa nel Circolo Ufficiali, una conferenza sulla battaglia alla presenza delle Autorità veronesi.

Consiglio Direttivo del 3 aprile 2012

Sono presenti Zanderigo, Adami, Pachera, Puglisi, D'Alessandro, Gramantieri, De Paolis, Bertin e Bresciani.

Dopo un cenno alla riuscita della Festa Carrista di San Michele, alla quale hanno partecipato Pachera, Puglisi e Zanderigo, si concorda che D'Alessandro potrà sostituire Bertin in caso di assenza del Segretario. Si dà l'adesione alla Commemorazione del 14 aprile a Novale e per il 25 aprile a una gita a Nonantola, a cura di Gramantieri e Piccinini. Si concorda con Puglisi di escludere che i carristi con il semplice abbonamento al Notiziario si possano considerare iscritti alla Associazione. Agli interessati sarà data apposita comunicazione. Prossima riunione martedì 8 maggio.

SPAZIO INTERNET

Ricordiamo a tutti i soci che è attivo e gira a pieno regime il sito ufficiale della Associazione Carristi d'Italia (in poco più di tre mesi si sono avute oltre 19.000 visite). Ad esso è associata la pagina Facebook

[Associazione Nazionale Carristi d'Italia](#).

Tutti, indistintamente, sono invitati a collaborare con proposte, suggerimenti, idee, invio di foto, lettere e documentazione varia. In questo modo, il sito dell'Associazione Carristi d'Italia potrà migliorare ed arricchirsi giorno per giorno, grazie alla partecipazione di tutti.

Per qualsiasi comunicazione, scrivere a gestoreassocarri@virgilio.it

Per visitare il sito, e poter accedere alle sue varie sottosezioni: www.assocarri.it

Per informazioni e comunicazioni relative alla pagina Facebook associata, contattare l'Amministratrice

mariaagostina.dalessandro@venetogiornalisti.it

Qui di seguito, alcuni dei link più interessanti ed utili del sito ANCI:

www.assocarri.it/Regioni/Presidenze_regionali.htm

www.assocarri.it/Regioni/Regione_VOTAA_griglia.doc.htm

www.assocarri.it/Sezioni/Sezioni_Elenco.htm

www.assocarri.it/Sezioni/Sez_VR_Sherman_SAALfaedo.htm

www.assocarri.it/Pensieri_Rosso_Blu.htm

Da alcuni anni, anche la presidenza dell'Associazione Carristi di Verona ha la sua casella postale, alla quale i soci si possono rivolgere per qualsiasi comunicazione o richiesta: carristi.verona@alice.it

Tutti i soci in possesso di casella di posta elettronica sono gentilmente invitati a comunicare il loro indirizzo e-mail alla Sezione ANCI Verona, che provvederà all'immediato inoltrare al Sito ANCI di Roma.

Hanno risposto al nostro invito, oltre a quelli pubblicati nel precedente Notiziario, le seguenti Sezioni:

Treviso..... : leonidibardiatv@alice.it

Spresiano..... : carristi.spresiano@alice.it

VALDAGNO

Cerimonia Commemorativa della M.O. al V.M. GIOVANNI CRACCO

Il 14 aprile 2012, presso la Scuola Elementare di Novale intitolata a suo nome, si è svolta alla presenza di Autorità Civili, Religiose e Militari la cerimonia commemorativa riportata ampiamente nell'inserto.

TRENTO

Festa carrista a Montagnaga di Pinè—Domenica 20 maggio 2012

Ritrovo nel parcheggio del Prato della Comparsa **Ore 10.30**

Santa Messa nel Prato **Ore 11.00** - Pranzo e lotteria presso il ristorante Belvedere **Ore 13.00**

13° ANNIVERSARIO DELLA STELE DEL CARRISTA DEL DESERTO DOMENICA 10 GIUGNO A SANT'ANNA D'ALFAEDO

PROGRAMMA

- Ore 09.00** Ritrovo nel piazzale antistante la Chiesa Parrocchiale;
Ore 09.35 . Santa Messa;
 . formazione del corteo con i Labari fino a casa Savioli;
Ore 11.15 . alzabandiera e benedizione della Stele al Carrista del Deserto;
 . seguirà il consueto buffet-aperitivo;
 . al termine partenza per il piazzale antistante la trattoria
 " Ponte di Veja";
Ore 12.30 cerimonia davanti al Monumento del Carro Armato;
Ore 13.00 pranzo in Trattoria (tel. N. 045 754 5048)
 Seguirà un concerto ♪ ♪ ♪ ♪ ♪

E' IMPORTANTE DARE LA CONFERMA ENTRO GIOVEDI' 31 MAGGIO
al Serg. Domenico SAVIOLI tel. 045 564085 - cell. 349 4447402

**LA CERIMONIA SARA' ACCOMPAGNATA DAL
CORPO BANDISTICO DI SOMMACAMPAGNA
DIRETTA DAL MAESTRO M. MARTINELLI.**



Monumento a Sant'Anna d'Alfaedo



Auguri vivissimi al Gen. Bruno Battistini Presidente Nazionale dell'Associazione Carristi

Il Generale Battistini, reduce da una importante operazione,
sta ora bene. I Carristi Veneti e Trentini si augurano di
rivederlo presto fra loro, come sempre

BELLO E PIMPANTE

TESSERAMENTO 2012

**Si raccomanda vivamente il rinnovo del TESSERAMENTO per l'anno in
corso e l'abbonamento al nostro NOTIZIARIO,
**IL CONTO CORRENTE POSTALE E' IL
NR. 19113372****

Presidente : *Giuseppe Pachera*
Direttore Responsabile : *Francesco Gueli*
Vice Direttore : *Giuliano Adami*
Redazione : *G. D'Alessandro*
Grafica e impaginazione : *C.Napoleone Puglisi*
Francesco Bonazzi
Segretario di Redazione : *Serafino Zanderigo*
Reg. Tribunale di Verona n.1833 del 05.06.2009.



A.N.C.I. PRESIDENZA REGIONALE
Veneto Occidentale e Trentino A.A.
Str.ne Porta Palio 47/F - 37122 Verona
tel. 045.572363 - cell. 3406463207
C.C.P. Nr.: 19113372 e codice
IBAN: IT50 V076 0111 7000 0001 9113 372
e-mail: carristi.verona@alice.it

NORD-EST
ELIOGRAFICA
Via PISANO 23/A
37131 VR Tel. 045 521497
e-mail:
elio@eliograficanordestvr.com
Sito: www.eliograficanordestvr.com

ASSOCIAZIONE NAZIONALE CARRISTI D'ITALIA

"ferrea mole - ferreo cuore"

SEZIONE ZONA DI VALDAGNO – BASSANO DEL GRAPPA

Medaglia d'Oro C.le Giovanni Cracco

Medaglia d'Argento Mons. Gino Lotti



Il messaggio di Giovanni Cracco

La giornata del 14 aprile 2012 è iniziata sotto i migliori auspici. Innanzitutto, con la smentita della



tradizione che vuole sia un giorno assai piovoso quello in cui, presso la scuola elementare che porta il suo nome, viene onorata la M.O.V.M. Giovanni Cracco, Caporale Carrista. Le previsioni del tempo non erano buone ma, forse per la ben nota "forza della volontà..." carrista o per "agganci giusti" in alto loco, quest'anno la sorte è stata benevola perché solo una pioggerellina innocua, quasi impercettibile,

ha salutato i partecipanti, ormai a cerimonia conclusa. Tutto bene, dunque, anche se, con il sole, le vetrate dell'amplissimo androne della scuola elementare, avrebbero offerto la vista di un paesaggio ancora più suggestivo, nella cornice naturale delle montagne.

La cerimonia, semplice e solenne, organizzata e magistralmente diretta dal Col. Giampietro Massignani è iniziata con gli onori resi alle bandiere, cui è seguita la deposizione della corona d'alloro in onore ai Caduti. E' seguito un momento di riflessione, con l'intervento del sacerdote Don Italo Lanza che ha letto il toccante messaggio del parroco di Novale, Don Alvidio Bisognin, il quale, benché ammalato, non ha voluto far mancare il suo saluto a tutti i presenti, onorando la memoria di Giovanni Cracco con elevate parole che anche Don Italo ha ripreso poi nel suo discorso, fondendo mirabilmente la pace, la guerra, il coraggio del soldato, lo spirito di sacrificio, il senso del dovere. Ed è questo l'insegnamento, il messaggio, che Giovanni Cracco può dare ancora alle giovani generazioni

Uno dei momenti più belli di tutta la cerimonia sicuramente è stata la lettura della motivazione della Medaglia d'Oro, da parte di Andrea Segato, della classe 5B di Novale. E molto apprezzati sono stati i pensieri letti da altri piccoli alunni. La presenza rassicurante, accanto a loro, del Col. Massignani, ha fatto sì che leggessero, senza incertezza, con le loro giovani voci, frasi profonde e solenni, meritevoli di essere ricordate e meditate anche e soprattutto da noi adulti. La Dirigente scolastica, Professoressa



Mariangela Ceretta e il sindaco, Avv. Alberto Neri, nei loro interventi si sono rivolti soprattutto ai giovani presenti, ponendo in evidenza l'importanza del senso del dovere che deve essere una costante in ogni fase della vita.

Gli alunni hanno animato con il canto la parte centrale della cerimonia, con l'Inno di Mameli, l'Inno della Comunità Europea e molti altri brani aventi per tema la Pace.

E, suggestivo e straordinario, anche sotto l'aspetto artistico, è stato l'intervento del Coro degli Alpini di Novale, della sezione di Valdagno. Oltre alla bellezza delle loro voci, è stato molto apprezzato il breve discorso introduttivo del M° Michele Segato che ha spiegato ai ragazzi come i tempi siano mutati, rispetto al contenuto di alcuni brani del loro repertorio, e ha parlato della pace, e dei buoni rapporti, sia commerciali, sia culturali e turistici che ora intratteniamo, ad esempio con l'Austria, un tempo nazione nostra grande nemica. Appunto uno dei brani eseguiti era il celeberrimo *E tu Austria*, che è stato lungamente applaudito.

Merita una particolare menzione il giovane Nicolò Marangon, tromba solista, che ha commosso e incantato i presenti, accompagnando con il suo strumento i punti salienti della cerimonia, gli onori alle bandiere e i momenti di raccoglimento. Le note del *Silenzio fuori ordinanza*, in particolare, hanno destato grande emozione.

La cerimonia ha avuto uno spettatore d'eccezione, nella persona del Cap. Magg. Gastone Gazzola, reduce di El Alamein, classe 1920. Arruolato nel 1940 nel 3° Rgt., Carri, pilota carro, dapprima prestò servizio in Jugoslavia, poi dal dicembre 1940 in Africa con il X Btg del 132° Rgt Carri partecipò a tutte le battaglie dell'Ariete, da Tobruk fino ad El Alamein. Era accompagnato dal Carriista Gino Scantamburlo, della Sez. di Mestre, davvero molto assiduo nelle ricorrenze liete, come le feste di Corpo, ma anche e soprattutto presente nell'onorare la memoria dei Caduti. Purtroppo sono ripartiti subito dopo la cerimonia e non si sono fermati a pranzo. Ma erano davvero molti i Carriisti di ogni tempo intervenuti a Novale di Valdagno per onorare la memoria di Giovanni Cracco. A fine articolo, sperando, come si dice in questi casi, di non dimenticare nessuno, scriverò i loro



nomi. Alcuni li vedevo per la prima volta, altri erano amici, ma è stata per me una grande emozione cantare insieme a loro “...son d'acciaio i cingoli possenti...”

E vedere le loro “belle facce”, belle anche quando il tempo ha donato loro qualche ruga...ascoltare i loro racconti... ridere e commuoversi con loro... è stato meraviglioso.

Dopo la cerimonia i partecipanti si sono ritrovati per il pranzo “rosso- blu” presso il Ristorante Concordia, a Valdagno, dove al piacere del cibo e della reciproca compagnia si sono aggiunti anche altri importanti momenti. Hanno preso la parola i responsabili delle varie sezioni presenti, per saluti e comunicazioni su prossimi incontri carristi, e il saluto finale è stato del Gen. C.A. Giuseppe Pachera in quale, con la consueta verve, ha amabilmente intrattenuto i presenti, mescolando la serietà e la commozione della ricorrenza ai ricordi piacevoli degli anni del suo comando, scherzando con gli amici e con i giovani subalterni di qualche anno addietro.

Al momento del dessert, su un tavolo coperto da telo mimetico, ha fatto il suo ingresso e ha destato grande ammirazione il modellino del carro M41, creato dal Gen. Bastini e donato al Presidente della Sezione di Valdagno, il compianto Cav. Uff. Luigi Castaman. Un vero gioiello, scala 1:35 realizzato dal Gen. Bastini, giovane sottotenente nel 1943, che era con il Caporale Giovanni Cracco il giorno 11 aprile, a Bordy.

Rifuggire dal concetto di guerra, come unico mezzo per risolvere le controversie internazionali

personalità di Soldato e di uomo.

Passato Militare: soldato di leva, sono stato inviato alla Scuola allievi piloti di carro M13a Montorio Veronese dove ho frequentato un corso di Astronomia, Orientamento, carte Topografiche, ecc. Trasferito, nel mese di Agosto 1942, in Africa Settentrionale, inquadrato nei reparti da combattimento della Divisione Corazzata Ariete ed inviato al fronte di El Alamein.

Dopo la battaglia, con tre carri ancora efficienti, contrastammo l'avanzata dei carri inglesi fino in Tunisia, dove, finché ho avuto la possibilità, ho sempre combattuto, fino al momento della resa. Prigioniero di guerra, non collaboratore dei Campi Degaulisti, sono miracolosamente scampato alla morte per fame; rientrato in Italia nel 1946 ero così mal ridotto da pesare solamente 35 kg.

Riconoscimenti: 2 croci al merito di guerra, Grande croce d'oro della Croce Rossa tedesca, Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana, Commandeur du Mèrite Franco – Belga

Stato civile Coniugato con la sig.na Maito Leonina, nata a Cologna Veneta il 6.11.1926, vedovo dal 12.2.1995. Ho 5 figli: Mauro, Lorena, Davide, Valerio, Lucia.

Attività Associative: Presidente della Locale Sezione "Carristi" e della Ass. Cavalieri d'Italia A.N.I.O.C. Con l'aiuto dei miei associati abbiamo innalzato 5 monumenti a ricordo dei Caduti, presso: caselle di Pressana, Giavone di Veronella, Cologna Veneta, Pojana Maggiore(VI), Ponti sul Mincio (MN)

Altre attività: Gestore e fondatore del Museo dei carri armati, presso la mia abitazione. Museo, oggetto di vari servizi da parte della stampa e delle televisioni nazionali, visitato da scolaresche, reduci e curiosi.

Scrittore; ho pubblicato i libri : *Sabbia, carri e reticolati, Il paese dei Galla- Sidama, Dalla val Marana ai maseri di S.Andrea*

Ho collaborato con lo scrittore Giulio Bedeschi in due libri, cioè "*Fronte d'Africa : c'ero anch'io*" e "*Prigionia*". Ed infine ho collaborato con il regista Monteleone per la realizzazione del film "*El Alamein-la linea del fuoco*" uscito recentemente nelle sale cinematografiche. (Nel 2002 NdR)



Nella foto: Ivan, nipote dell'Alfiere Serg. Giorgio Pretto, Giorgio Pretto, il Cav. Antonio Tomba, il Col. Giampietro Massignani e il Serg. Roberto Castaman, figlio del Presidente Castaman.