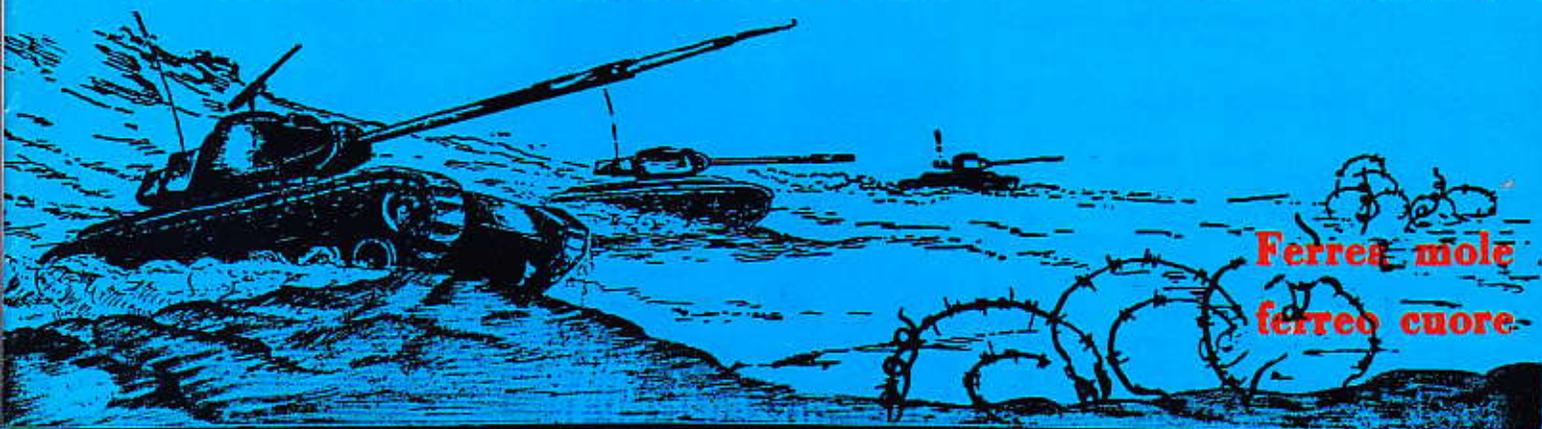


# IL CARRISTA D'ITALIA



ASSOCIAZIONE NAZIONALE CARRISTI D'ITALIA  
00192 ROMA - via Legnano, 2/A - tel. 38.97.07

MENSILE - ANNO XVIII - N. 5 (80°) - Giugno 1977  
Spedizione in abbonam. postale - Gr. III (70%)



Il « FIAT 2000 » primo carro costruito in Italia, nel 1917-1918. Questa immagine è emblematica degli albori del carrismo italiano, che se ebbe la sua costituzione ufficiale nel 1927, con la formazione del reggimento carri armati, dieci anni avanti moveva i primi passi, con la costruzione di questo carro, impiegato nel 1919, in Libia.

## IL CARRISTA D'ITALIA

Periodico  
dell'Associazione Nazionale  
Carristi d'Italia

Direttore responsabile:

Cesare Simula

Direzione, redazione, amministrazione:  
ANCI - Via Legnano 2/A -  
00192 ROMA - Telef. 38.97.07 -  
ROMA 902.

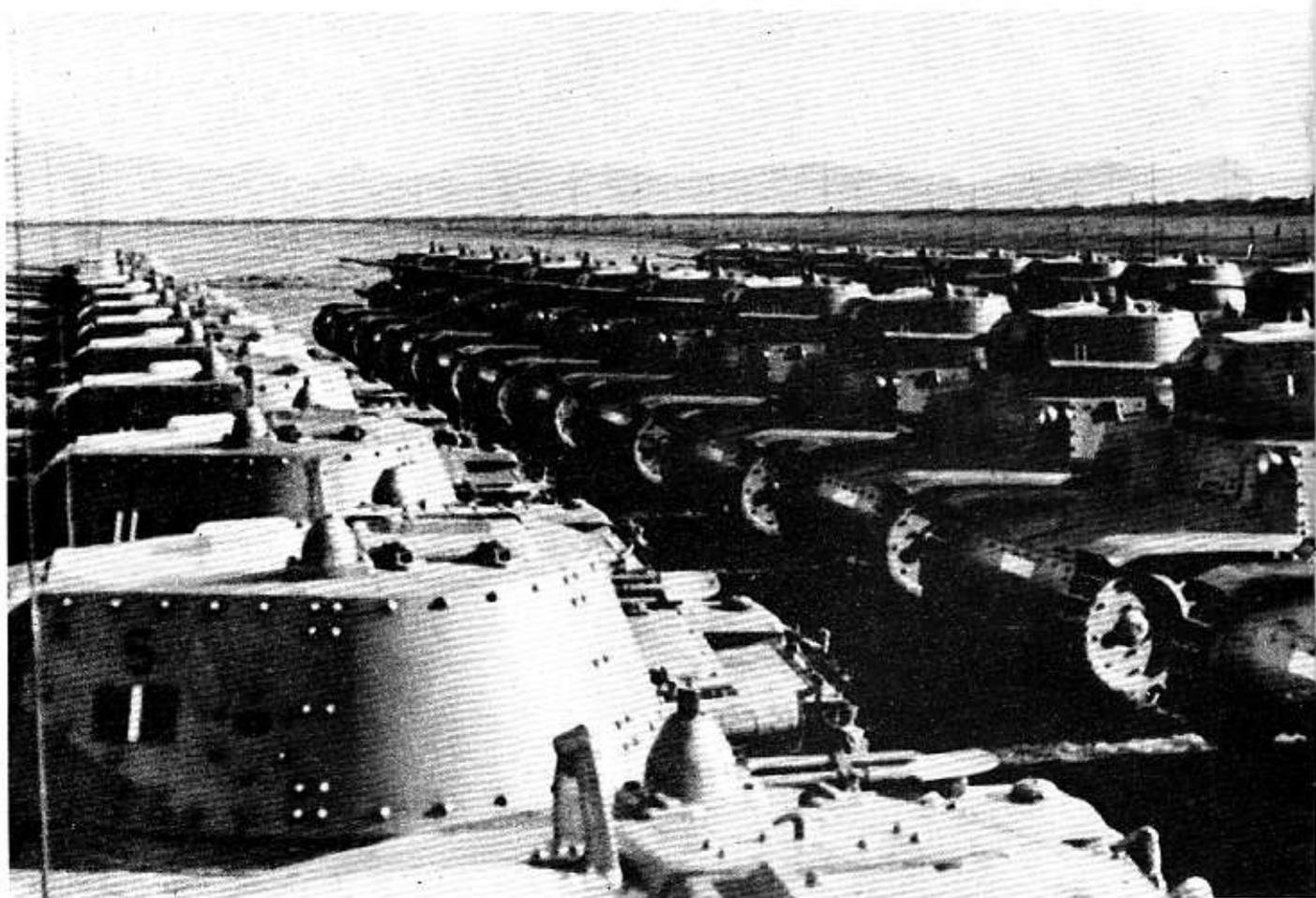
MENSILE dell'ANCI  
Anno XVIII - N. 5 (80°)  
giugno 1977

Abbonamenti:

— annuo	L. 1.000
— sostenitore	» 5.000
— benemerito	» 10.000
— una copia	» 200

Aut. del Tribunale di Roma  
n. 6337 del 31 maggio 1958

Tip. « Nova A.G.E.P. » - Via Giu-  
stiniani, 15 - Roma - tel. 65.65.262



## ANNI

## DI CARRISMO

L'8° Raduno Nazionale dei Carristi d'Italia coincide con il cinquantenario della costituzione della « Specialità » carrista. Fu infatti nel 1927 che, formandosi il « Reggimento Carri Armati », prendeva vita, in modo autonomo, il primo reparto carrista, matrice antica di quei reggimenti e battaglioni destinati alle più nobili imprese.

I carristi sono quindi un Corpo militare giovane, specie se si paragona ad altre Armi, alcune dalla storia plurisecolare; né può essere altrimenti, in quanto la nascita e la vita dei carristi sono legate al mezzo bellico ad essi affidato, il carro armato, di realizzazione relativamente recente.

Eppure, proprio per le caratteristiche del loro impiego — una realtà, sul campo di battaglia, molto dura, una lotta senza quartiere, essendo quasi sempre decisivi gli scontri tra carri armati — i carristi hanno avuto una storia ricchissima di combattimenti, di valore, di sacrificio. E' stato perciò scritto — e non è retorica — che i carristi italiani hanno guadagnato sul campo il diritto alla « anzianità », non misurata ad anni o a lustri, ma in base alla loro presenza ed al loro determinante contributo su tutti i fronti di guerra, dal 1936 al 1945.

Ma vi è di più: la difficile gestazione della loro nascita, i continui mutamenti di denominazione e di entità organica, la dotazione di mezzi per lo più non idonei, per armamento, protezione e prestazioni meccaniche; l'impiego, in battaglia, sovente, in terreni e

situazioni inadatti, per la necessità di fronteggiare, con i carri, critiche evenienze belliche; tutti questi elementi portarono i carristi a dover compiere autentici miracoli di bravura e di coraggio, in nome del dovere e dello « spirito di Corpo », che essi ebbero sempre altissimo, caratteristica che si perpetua degnamente nei reparti di oggi.

Durissime battaglie, nelle quali la inferiorità numerica e qualitativa furono vinte dalla genialità e dall'ardimento, scontri drammatici dove l'equipaggio, dal colonnello al pilota del carro, costituì sempre blocco d'acciaio, videro i carristi primi attori di una epica rappresentazione.

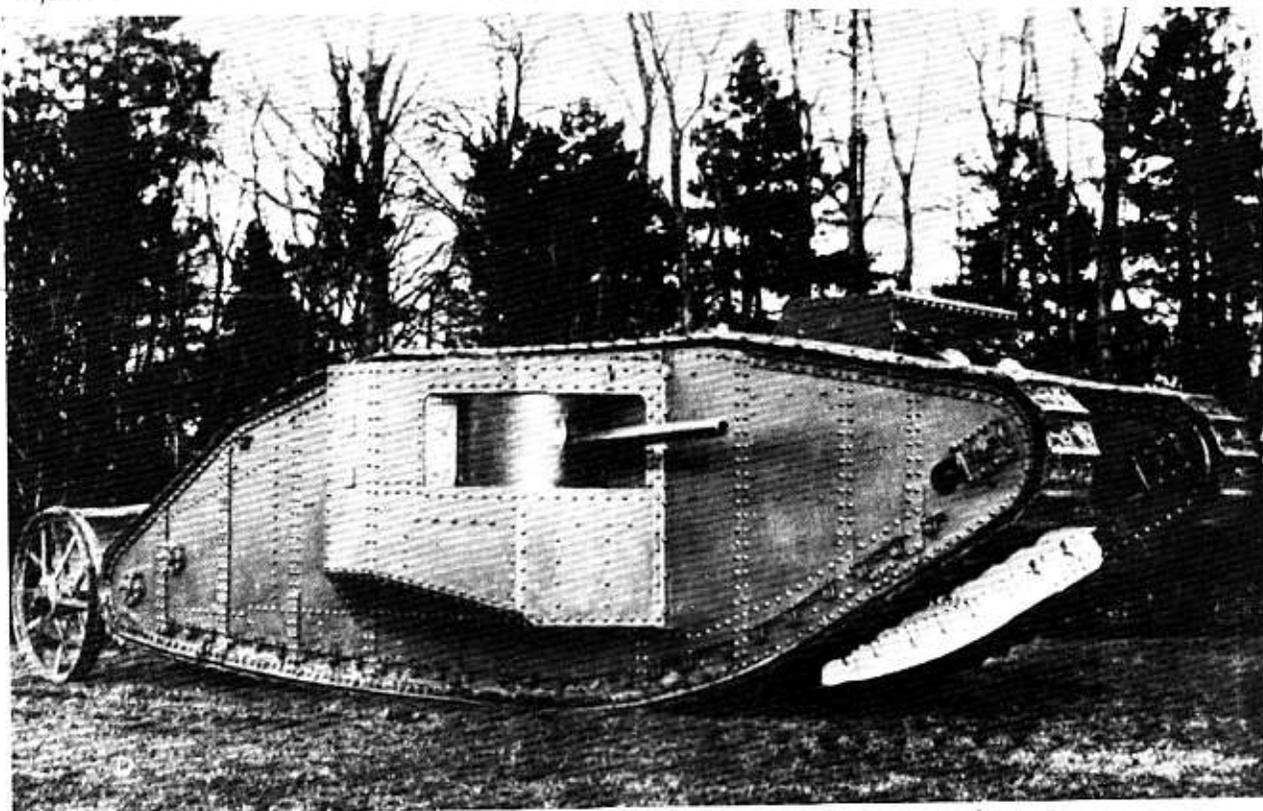
I battaglioni, che già furono il livello di impiego più frequente in guerra, sono rimasti a rappresentare, nella nuova strutturazione dell'Esercito, il nostro carrismo; ad essi vanno l'affetto, la nostalgia, l'ammirazione, l'incitamento, dei carristi in congedo, esempio, ieri, di virtù militari, alfieri, oggi, di civico senso di responsabilità, nel difficile momento che la nazione attraversa.

Ricordando ed esaltando, nel cinquantenario, gli eroici Caduti, i feriti, i mutilati, i combattenti tutti di questa Specialità, che ha onorato la Patria in guerra ed è oggi, in pace, punto di forza delle nostre unità terrestri, i carristi si stringono affettuosamente attorno alle gloriose Bandiere, che sventolano alla testa dei reparti in armi: con serietà di propositi, con la dedizione di sempre, per l'Italia!

# I PRIMI CARRI ARMATI IN BATTAGLIA

*Il carro armato fece la sua prima apparizione in combattimento il 15 settembre 1916, partecipando all'offensiva britannica sulla Somme. Era un veicolo corazzato ed armato, idoneo a muovere, mediante i cingoli, su terreno vario, con il compito di distruggere i nidi di mitragliatrici avversari, sistemati in trincee e protetti da reticolati.*

*I primi carri erano poco più che cassoni romboidali, con cannoni sporgenti dai fianchi, capaci di superare trincee della larghezza di un metro e mezzo. Ebbero il nome di « tank » (serbatoio) — che ancora oggi conservano — per motivi di sicurezza: gli inglesi, volevano infatti evitare che il servizio di informazioni tedesco venisse a conoscenza della nuova arma.*



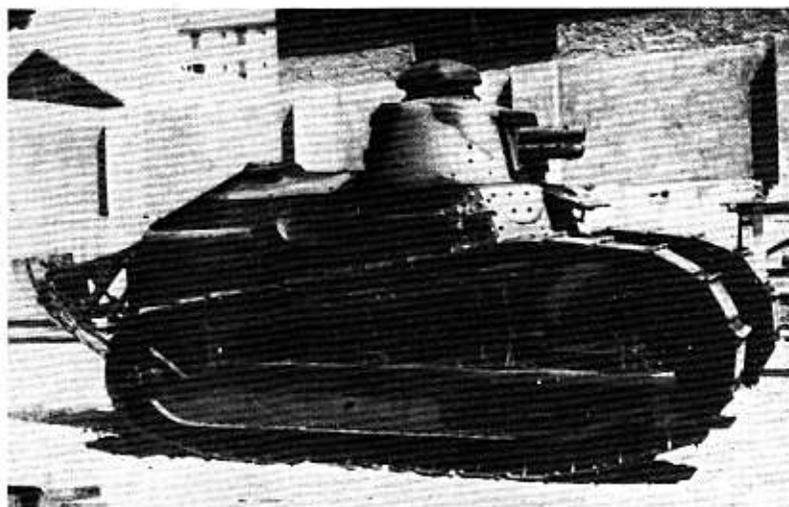
Il carro inglese Mother, che si può considerare il primo carro armato della storia. Dalla caratteristica forma romboidale, tipica dei carri inglesi, fu chiamato « tank » (= serbatoio); l'armamento era sistemato in due specie di sporgenze sui fianchi (anno 1916).

*Seguendo uno sviluppo pressoché parallelo a quello del carro armato britannico, nasceva il primo carro francese, approssimativamente simile. Ma i francesi realizzavano ben presto il famoso Renault F.T. munito di torretta girevole, armata di mitragliatrice; dal Renault avrebbe avuto origine tutta la linea dei carri armati successivi, fino all'epoca attuale.*

*La comparsa del nuovo mezzo leggero sul fronte degli alleati, richiamò l'attenzione del Ministero della Guerra italiano, che all'inizio del 1917, chiese ed ottenne dalla Francia un esemplare del carro Schneider, allo scopo di eseguire prove d'impiego sul nostro fronte. Il Ministero si servì della competenza specifica del maggiore d'artiglieria conte Alfredo BENNICELLI che, appassionato dei nuovi mezzi, aveva partecipato ad alcune azioni di carri nelle Fiandre. Poiché le prime prove risultarono incoraggianti, venne inoltrata una ulteriore richiesta di carri per costituire i primi reparti organici; la richiesta non fu però soddisfatta dalla Francia e nessun altro esemplare di carro seguì il primo Schneider.*

*Nel frattempo la Fiat, di propria iniziativa, aveva progettato un carro con le seguenti caratteristiche: peso 40 tonnellate; motore da 600 CV; velocità 6 km/h; equipaggio 10 uomini; armamento 1 cannone da 65 mm, in cupoletta girevole e 7 mitragliatrici in casamatta. Ma la sagoma eccessivamente ingombrante, la sistemazione dell'armamento e, soprattutto, la modesta velocità, lasciarono perplessi i nostri tecnici. Del carro, denominato Fiat 2000, vennero perciò costruiti soltanto due esemplari.*

Carro armato Renault F.T., peso 6,5 tonn., velocità 6 km/h., armato di un cannone da 37 mm. (poi anche da 75) e di una mitragliatrice; corazzatura 22/6 mm. Realizzato nel 1917, fu impiegato negli ultimi mesi della prima guerra mondiale ed anche, pur essendo superato, nella seconda. Tre esemplari furono ceduti nel 1918 all'Esercito italiano che, dopo collaudi e prove, ne fece derivare, costruito dalla Fiat, il carro L 5/21 o L 5/30, chiamato « Fiat 3000 ».

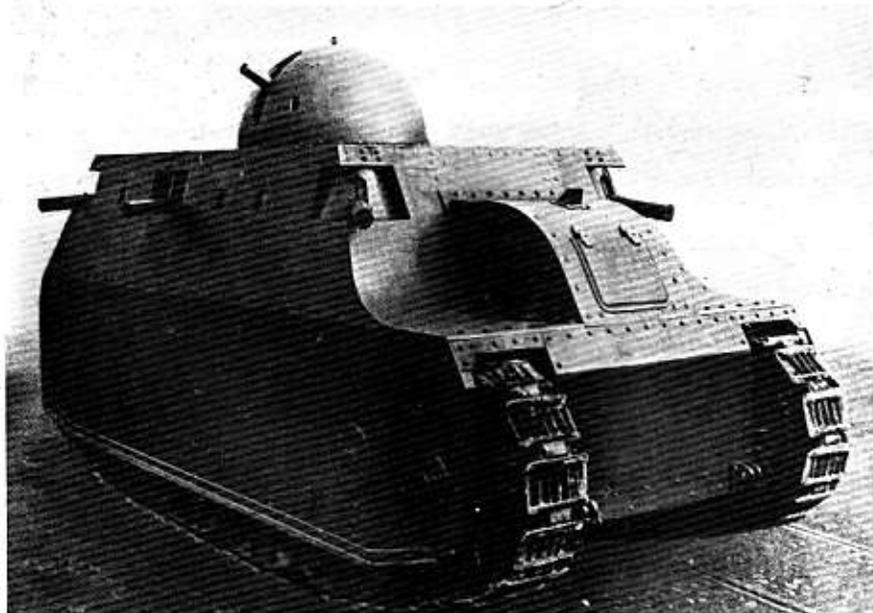


Fu giocoforza iniziare il progetto di un altro tipo di carro armato e nel frattempo, considerate le necessità della guerra, si decise di ripetere alla Francia la richiesta di un certo numero di carri, eventualmente anche smontati, da completare in Italia. Contemporaneamente presso la località di Tricesimo (Udine) veniva costituito un « nucleo istruttori ».

Nel maggio 1918 i francesi aderirono finalmente alla richiesta italiana ed inviarono al Ministero della Guerra quattro carri: un secondo Schneider e tre Renault F.T., che furono subito sottoposti ad un ciclo intenso di collaudi e prove. Queste diedero risultati così buoni che la Fiat e l'Ansaldo ricevettero una commessa per 1400 carri armati tipo Renault, ma con ulteriori perfezionamenti nel motore, nelle trasmissioni, nell'armamento e nella protezione. I primi esemplari definitivi avrebbero dovuto essere consegnati all'Esercito il 1. maggio 1919 per cui lo Stato Maggiore cominciò ad istituire corsi di addestramento del personale presso il 1° Parco Trattrici in Verona; il Parco prese successivamente la denominazione di « Reparto Speciale di marcia Carri d'assalto ».

A seguito dell'armistizio, la commessa di 1400 carri fu ridotta a soli 100 esemplari ed il Reparto Speciale venne disciolto; nel dicembre 1918 fu costituita però a Torino la prima « Batteria Autonoma Carri d'Assalto » su 2 sezioni di 4 carri ciascuna (1 Fiat 2000 e 3 Renault).

Una di queste sezioni, che comprendeva i 3 carri Renault originali forniti dalla Francia, venne inviata in Tripolitania nel 1919 e fu impiegata contro i ribelli nella zona di Misurata. Portato a termine un ciclo di polizia coloniale, la sezione rimpatriò nel giugno dello stesso anno e fu dislocata a Nettuno, insieme a quella rimasta in Patria.

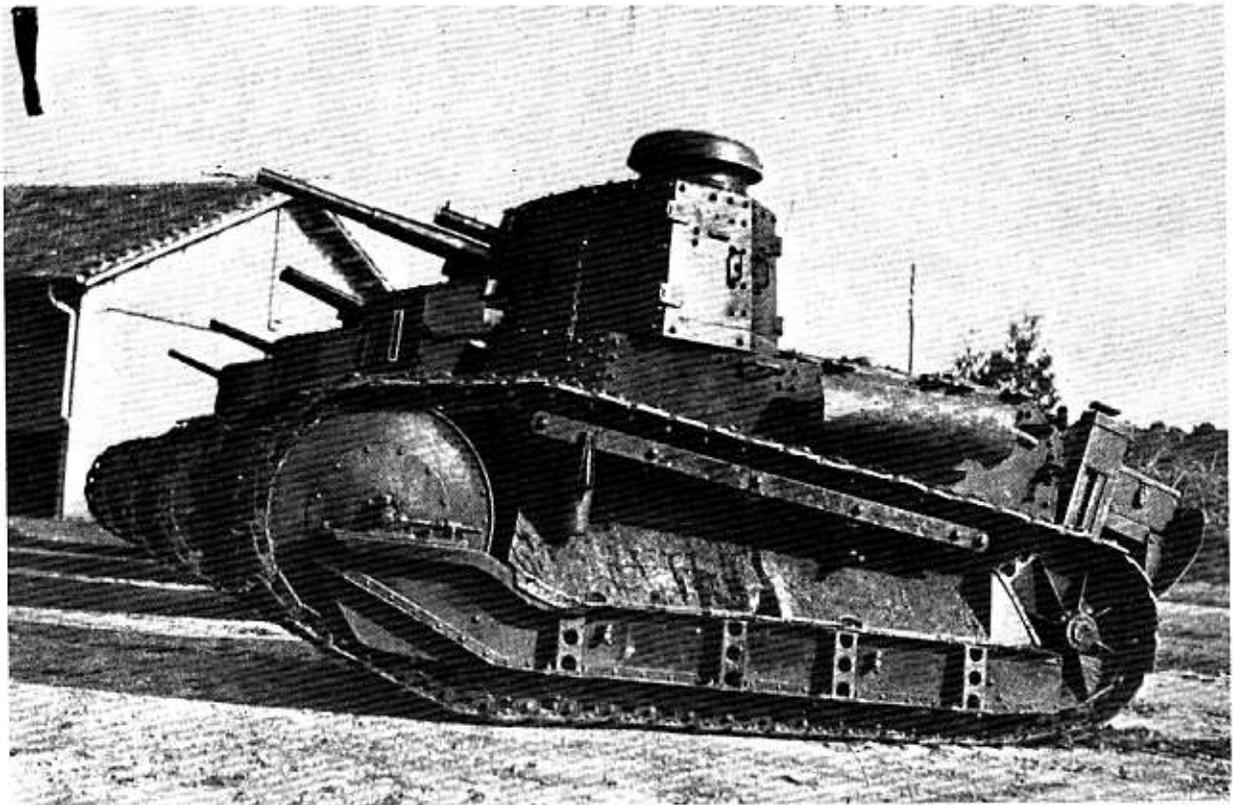


Il primo carro armato italiano, detto « Fiat 2000 », costruito dall'industria torinese di sua iniziativa. Pesava 40 tonnellate, velocità 6 km/h., armato di un cannone da 75 e 7 mitragliatrici; corazzatura 20/15 mm. equipaggio 10 uomini. Suoi pregi, il peso, la potenza d'urto, l'armamento, con la torretta girevole; difetti, la lentezza, l'eccessivo ingombro e quindi la vulnerabilità, i cingoli troppo stretti. Ne furono costruiti solo 2 esemplari (uno raggiunse la Libia).

Nel 1922 la Batteria fu trasferita a Roma con la nuova denominazione di « *Compagnia Autonoma Carri Armati* », costituendo così il primo nucleo della successiva organizzazione carrista orientata verso l'Arma di Fanteria. Venivano intanto sviluppati alcuni studi originali sui 100 carri in allestimento, ma senza che si arrivasse a sostanziali miglioramenti delle macchine. Degna di considerazione apparve invece la soluzione adottata per il trasporto su strada dei carri; l'Arsenale di Artiglieria di Torino, cui era stata affidata la gestione dei carri armati in allestimento, realizzò infatti una serie di appositi carrelli ruotati che, trainati da autocarri Fiat 18 BLR, permettevano un veloce spostamento dei carri.

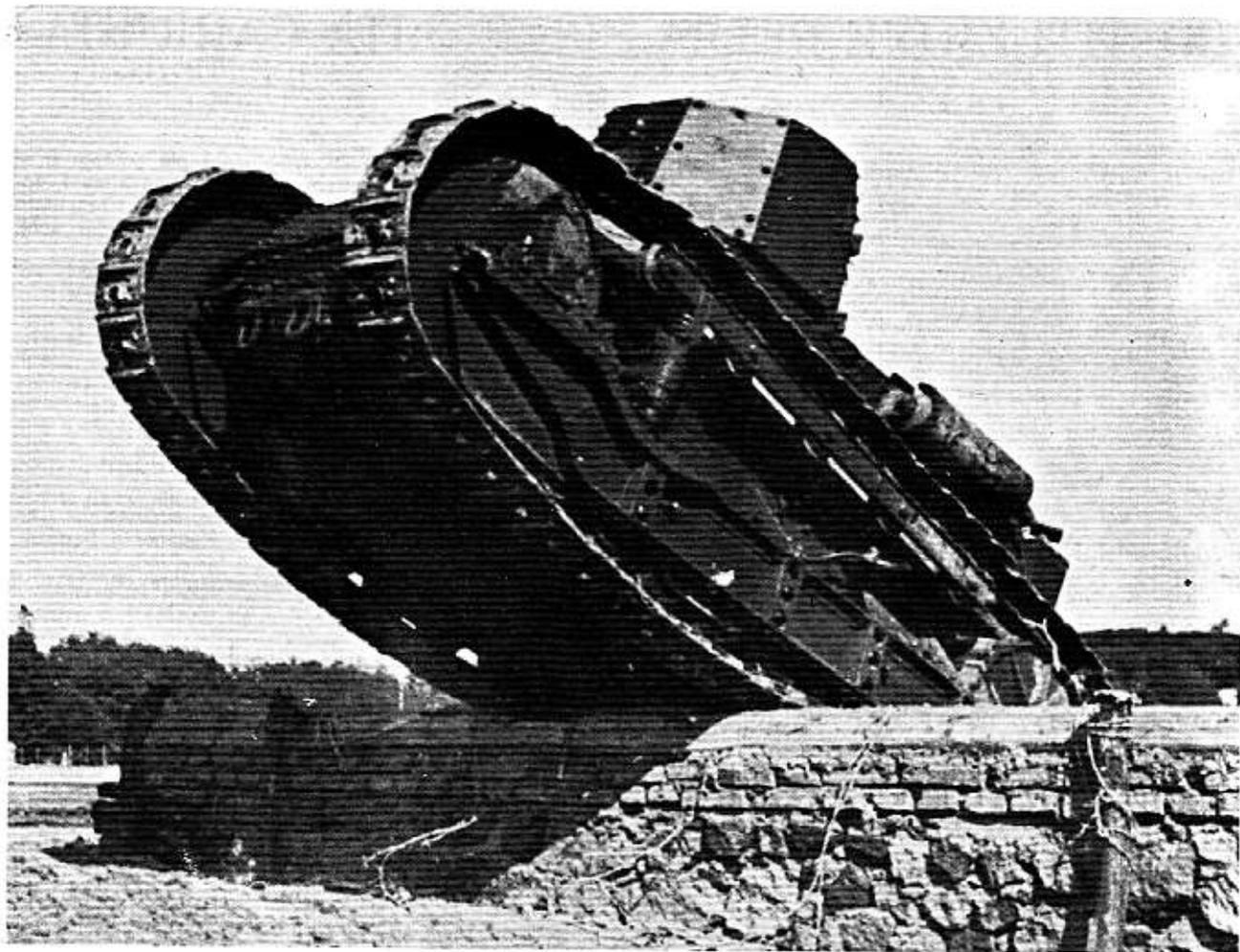
L'organizzazione carrista intanto si sviluppava: tra il 1922 e il 1924 la *Compagnia Autonoma Carri Armati* si portò dapprima al livello di Gruppo Carri Armati (composto da un Comando-Deposito ed alcune unità); poi, con Decreto Legge n. 12 del 7 gennaio 1923, fu costituito il Reparto Carri Armati con sede in Roma. Era composto da un Comando-Deposito e dal 1° Gruppo e venne progressivamente equipaggiato con i nuovi Fiat 3000 a mano a mano che la ditta costruttrice consegnava.

La denominazione di Fiat 3000 era stata data alla variante italiana del carro leggero Renault F.T.; fu sempre con carri di questo tipo che, nel 1924, fu costituito il 2° Gruppo del Reparto Carri Armati.

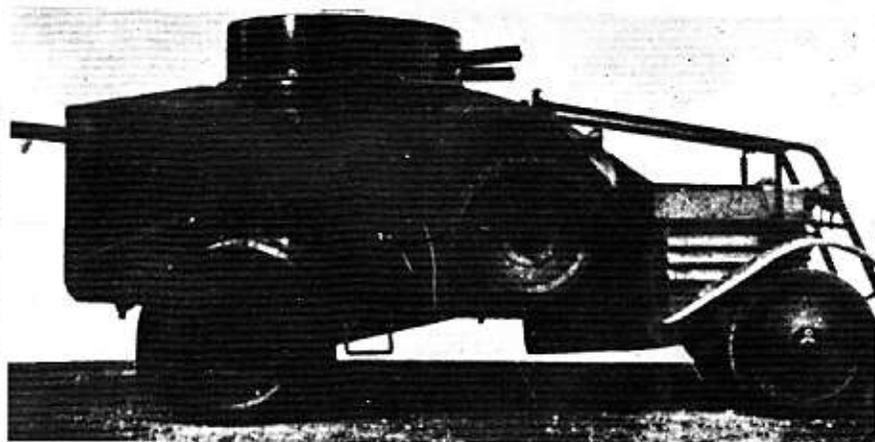


Non approvato il carro « Fiat 2000 », nel 1923 venne costruito il « Fiat 3000 », derivato, con perfezionamenti e potenziamenti, dal carro francese « Renault ». Peso, 6 tonn., velocità 21 km./h., armamento, 1 cannone da 37 ed una mitragliatrice, corazzatura, 16/6 mm., equipaggio, 2 uomini. Buone prestazioni fuori strada, ma lento e poco adatto ai terreni montani.

- 
- 1918: I settembre - VERONA: costituzione della « **Sezione Speciale Carri Armati** », che assolse il compito di addestrare ufficiali, sottufficiali e truppa alla condotta di carri armati. Il reparto si sciolse alla fine della guerra.
- 1919: Una Sezione della « **Batteria Autonoma Carri d'Assalto** », con personale esclusivamente volontario, partecipò, in Cirenaica ed in Tripolitania, alle operazioni contro i ribelli.
- 1922: La Batteria, rientrata a Roma dall'Africa Settentrionale, cambiava denominazione, assumendo quella di « **Compagnia Autonoma Carri Armati** » e quindi di Gruppo Carri Armati.
- 1923 - 1924: Costituzione di un « **Reparto Carri Armati** » — trasformatosi poi in Gruppo — di cui la « **Compagnia Autonoma** » fu il primo elemento (Decreto Legge n. 12 del 7 gennaio 1923).
-



In alto: il carro « Fiat 3000 » a Forte Tiburtino (Roma) nel superamento di un ostacolo del campo di addestramento; fu in quella caserma che si formarono i primi carristi italiani. A destra, l'autoblindo Lancia IZM, costruita nel 1918; era armata di 2 mitragliatrici. Pur non rappresentando l'ideale, specie fuori strada, fu utilmente impiegata in Africa Orientale, e su di essa i carristi si batterono valorosamente.



L'ingresso del « Reparto Carri Armati », in Roma, nel 1923. Il Reparto era composto da un Comando Deposito e da un Gruppo ed era equipaggiato con carri Fiat 3000. Roma e Forte Tiburtino sono legati ai primi passi di carri e carristi italiani; ed anche nel dopoguerra ('47), la Caserma accolse reparti carri e soprattutto la « Scuola di Carrismo » che preparava quadri e gregari per i ricostituiti battaglioni.

# COSTITUZIONE DELLA SPECIALITÀ CARRISTA

Con la legge n. 396 dell'11 marzo 1926 fu sanzionato per l'Esercito un nuovo ordinamento, conosciuto come Ordinamento Cavallero, dal nome del generale cui, nell'aprile 1925, era stata affidata la carica di Sottosegretario alla Guerra. Il nuovo Sottosegretario diede impulso alla collaborazione delle industrie con l'Esercito ed affrontò in pieno la questione dei carri armati.

Venne infatti disposto che i carri armati cessassero di far parte integrante dell'Arma di Fanteria e divenissero « specialità » indipendente con:

— 1° Centro di formazione carri armati (Comando-Deposito e 2 Gruppi d'istruzione su 3 Squadriglie ciascuno);

— alcune unità di carri armati.

le relative ai nuovi mezzi, soprattutto per quanto riguardava la cooperazione con le altre Armi durante il combattimento.

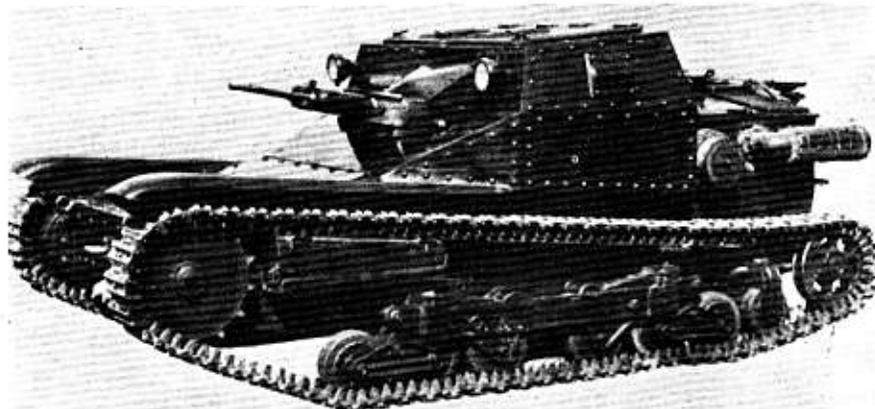
Mentre per le autoblindate assegnate alla Cavalleria venne previsto l'impiego nell'esplorazione, nell'azione ritardatrice contro avversario in offensiva e nello sfruttamento del successo, i carri armati costituirono parte integrante della Fanteria ed il loro compito fu definito con la designazione « Arma destinata ad accompagnare la fanteria ed a distruggere i reticolati e le armi automatiche leggere ».

Tali concetti di impiego furono sperimentati durante le esercitazioni estive del 1927 e del 1928, svoltesi nella zona del Trasimeno ed alla frontiera orientale; alle esercitazioni partecipa-

pare un armamento più potente e di progettare un nuovo carro armato, dotato di elevata mobilità e d'ingombro ridotto per l'impiego in terreni collinosi e montani.

Per la progettazione del carro veloce i tecnici si interessarono alle nuove cingollette inglesi Carden Loyd ritenute idonee al movimento in terreno montano e collinoso. Ne furono acquistate 25 del tipo Mark VI che vennero distribuite al Reggimento Carri con la denominazione di Carro Veloce modello 29. Al tempo stesso fu affidato alla ditta Ansaldo di Sestri Ponente l'incarico di costruire un nuovo tipo di carro armato veloce, derivato dal Carden Loyd, ma notevolmente perfezionato.

Intanto, nel settembre del 1931, il



IL CARO PICCOLO CARRO - L3 -

Il Carro L. 3 (denominato anche carro veloce 33 e L. 35), terzo carro armato costruito in Italia ed entrato in servizio nel 1933. Pesava 3,2 tonnellate. Era armato di due mitragliatrici da 8 mm. tipo FIAT 35 (l'ultima serie, di due Breda 38). Velocità: circa 42 km/h. Equipaggio: 2 uomini. Questo mezzo è il più caro al cuore dei vecchi carristi perché al nome del carro L. 3 sono legate le battaglie dell'Africa Orientale, O.M.S., fronte occidentale, Jugoslavia, Albania, Grecia e Libia, in un primo tempo. Molto veloce e maneggevole, era poco protetto (14/7 mm.) e con armamento insufficiente ed in casamatta.

Nacque così la « Specialità carrista » e nel successivo 1. ottobre 1927 (data ufficiale della costituzione) venne formato il Reggimento Carri Armati composto da: Comando-Deposito, 5 battaglioni su 4 compagnie (2 plotoni di combattimento ed 1 plotone misto) ed 1 gruppo autoblindo mitragliatrici.

Ogni compagnia fu dotata di 9 carri (carro comando compagnia e 4 carri per ciascuno dei 2 plotoni). La sede fu stabilita in Roma, nei locali del Forte Tiburtino. I carri in dotazione erano sempre i Fiat 3000 mod. 21 (A), armati di 2 mitragliatrici binate in torretta; pesavano 5,5 tonnellate ed avevano un equipaggio di 2 uomini (il capocarro ed il pilota).

Con la costituzione del Reggimento venne intensificato l'addestramento, nel campo tecnico-professionale, del personale che affluisce nella nuova specialità e lo Stato Maggiore si preoccupò di inserire nelle « Norme generali per l'impiego delle Grandi Unità » quel-

l'impiego di alcune unità carriste, anche allo scopo di permettere la familiarizzazione delle truppe con la nuova specialità.

Dopo le esercitazioni estive del 1928 il Reggimento Carri distaccò un battaglione per ciascuna delle sedi di Bologna, Codroipo ed Udine. Nel 1929 il battaglione di Codroipo fu trasferito a Bassano del Grappa e nella sede lasciata dai carristi venne costituito un Gruppo Autoblindo su 2 Squadriglie, completate successivamente da 2 compagnie dotate di veicoli cingolati Carden Loyd.

Sempre nel 1929 furono svolte nell'alta Valle Varaita (zona di Casteldelfino-Chianale) esercitazioni cui parteciparono 2 battaglioni carri Fiat 3000 A in cooperazione con truppe da montagna. Dalle esercitazioni, emerse che il carro mod. 21 non era idoneo per l'impiego nei terreni montani e che il suo armamento non era abbastanza efficace. Fu quindi stabilito di svilup-

Comando del Reggimento Carri Armati con il Deposito era stato trasferito a Bologna (nella cui zona esistevano soprattutto terreni idonei alle esercitazioni d'impiego), lasciando inalterate le dipendenze gerarchiche dei reparti carri ed autoblindo. Nell'anno successivo, con la legge n. 293 del 24 marzo 1932, al Reggimento Carri Armati fu assegnato il motto « PONDERE ET IGNE IUVAT », una simbolica conferma del ruolo affidato al carro.

Nel 1933 entrò in linea il nuovo carro costruito da Fiat-Ansaldo con la denominazione di Carro Veloce 33.

Due anni dopo, in preparazione alla campagna italo-etiope, venne intensificata la produzione di questo mezzo che fu armato con 2 mitragliatrici binate e prese la denominazione di Carro Veloce 35 o L. 3. Oltre alla versione normale, furono costruiti alcune varianti speciali, quali il carro lanciamine ed il carro gettaponte.

## DURANTE LA GUERRA ITALO-ETIOPICA

Il carro L 3 ebbe il suo collaudo nella guerra italo-etioptica: per l'efficienza del mezzo, per la perizia e l'ardimento degli equipaggi, confermò di essere idoneo ad accompagnare la fanteria quasi ovunque ed anche di sostituirla in determinate azioni.

All'inizio della campagna il numero dei carri L 3 era di 157 unità (112 in Eritrea e 45 in Somalia) mentre alla fine il totale raggiunse i 500 carri circa, trovandosi a quella data in Somalia 1 Squadrone Carri Veloci 33, 1 Sezione Autoblindo Lancia ed 1 Sezione Autoblindo Fiat «Dovunque» ed in Eritrea 1 Squadrone Carri Veloci 33, il V Gruppo Carri e i battaglioni XX, XXI, XXIII e XXXII. Questo risultato positivo e l'indirizzo dello Stato Maggiore verso la meccanizzazione dell'Esercito, sperimentata nelle esercitazioni del 1935 alle quali prese parte una grande unità completamente motorizzata (la Divisione Trento), informarono la nuova dottrina tattica e la politica di sviluppo dei carri in Italia.

La dottrina tattica del 1935-36 nelle «Direttive per l'impiego delle Grandi Unità» e nelle «Norme per il combattimento della Divisione» si ispirò alla «guerra di movimento» affermando che la presenza dei carri armati era sempre necessaria nelle varie fasi del combattimento, nella presa del contatto, nell'attacco, nello sfruttamento del successo e nell'inseguimento. Le norme affermavano inoltre che i carri armati dovevano essere considerati anche «quella massa che sorprende, sfonda e passa oltre decisamente».

La politica dei carri portò dal canto suo alla progettazione di veicoli di maggiore peso, poiché nella campagna italo-etioptica era stato rilevato il limitato brandeggio delle mitragliatrici dello L 3 sistemate in casamatta e la necessità di carri di maggiore potenza da poter impiegare nei terreni pianeggianti ed aperti. A conferma di questi orientamenti, verso la fine del 1935 la Circolare 1800 dello Stato Maggiore dell'Esercito precisava che un carro medio (tipo M) era in corso di allestimento ad un carro «pesante» (tipo P) in progettazione. I carri allora in dotazione ebbero con l'occasione una nuova denominazione:

— «carro di rottura»: il carro Fiat 3000 B;

— «carro d'assalto»: il carro L 3, se in dotazione a reparti inquadrati nei reggimenti carri;

— «carro veloce»: il carro L 3, se in dotazione alle truppe celeri.

Ai reparti dei Bersaglieri e della Cavalleria, facenti parte delle truppe celeri, erano stati infatti assegnati in dotazione Carri Veloci L 3.

Mentre il carro armato si andava sempre più rilevando mezzo fondamentale del combattimento, si provvedeva alla costituzione di reparti a maggior



livello. Il 15 settembre 1936 il Reggimento Carri Armati di Bologna veniva disciolto ed erano costituiti 4 reggimenti di Fanteria carrista:

— il 1° REGGIMENTO, con sede a Vercelli, comprendente un Comando di Reggimento, i battaglioni I-II-III di carri d'assalto e il IV battaglione di carri di rottura;

— il 2° REGGIMENTO (nel 1938 ridenominato 32°), con sede a Verona, comprendente un Comando di Reggimento, i battaglioni IV-V-XII di carri d'assalto e il III battaglione di carri di rottura;

— il 3° REGGIMENTO, con sede a Bologna, comprendente un Comando di Reggimento, i battaglioni VI-VII di carri d'assalto, I di carri di rottura e la Compagnia Meccanizzata di Zara (oltre al Btg. Scuola A.U.C., A.S. ed A.O.S.);

— il 4° REGGIMENTO, con sede a Roma, comprendente un Comando di Reggimento, i battaglioni VIII-IX-X-XII di carri d'assalto, il V di carri di rottura

e la Compagnia Carri Armati della Sardegna.

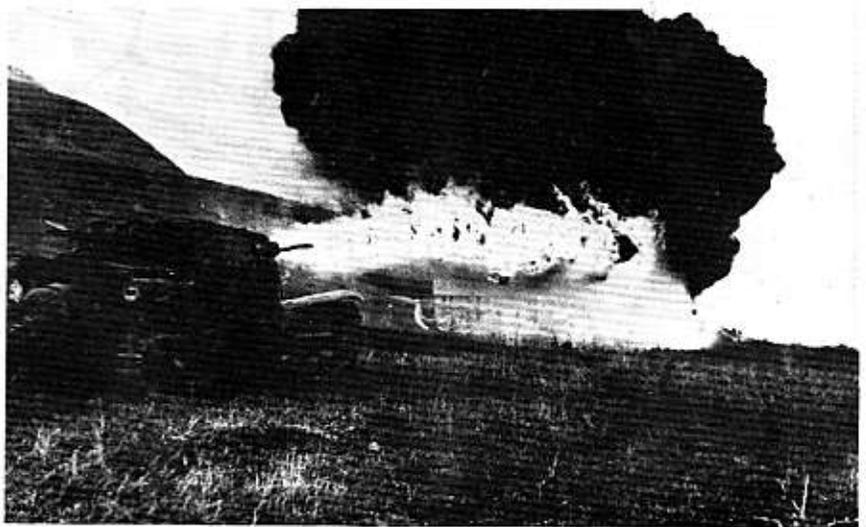
La dislocazione dei battaglioni fu fatta, di massima, in ragione di uno per ciascun Comando Militare Territoriale o di Corpo d'Armata.

Nello stesso anno 1936 fu diramata la nuova regolamentazione «Impiego ed addestramento carri d'assalto» le cui norme affidavano ai carri armati il compito di «aprire la strada alla Fanteria in terreni non fortemente organizzati». Nel quadro delle Grandi Unità poi, i carri avevano assegnati compiti specifici:

— i carri L per il concorso alla sicurezza durante il movimento e lo schieramento della grande unità e per la rottura del combattimento;

— i carri M (elemento essenziale della grande unità) per l'attacco, per le azioni manovrate a largo raggio e per la rottura del combattimento;

— i carri P (elemento di forza della grande unità) per rinforzo all'azione dei carri M.



Carro L 3 lanclafiamme, in azione; molto efficace nell'impiego, era di difficile funzionamento il meccanismo del lanclafiamme.

## NASCONO LE GRANDI UNITÀ CORAZZATE

Si palesava così il nuovo ruolo dei carri armati, dal quale, tuttavia, si evinceva che, se alcuni carri erano considerati idonei ad assolvere i compiti della Cavalleria, altri dovevano rinforzare il grosso delle truppe in quanto ritenuti necessari al combattimento in unione alle Fanterie. Vennero perciò suddivisi in due distinte categorie: « carri per Cavalleria » e « carri per Fanteria ». Si ebbe quindi una ulteriore classificazione a seconda degli impieghi previsti:

— carri di rottura: medi e pesanti per la Fanteria;

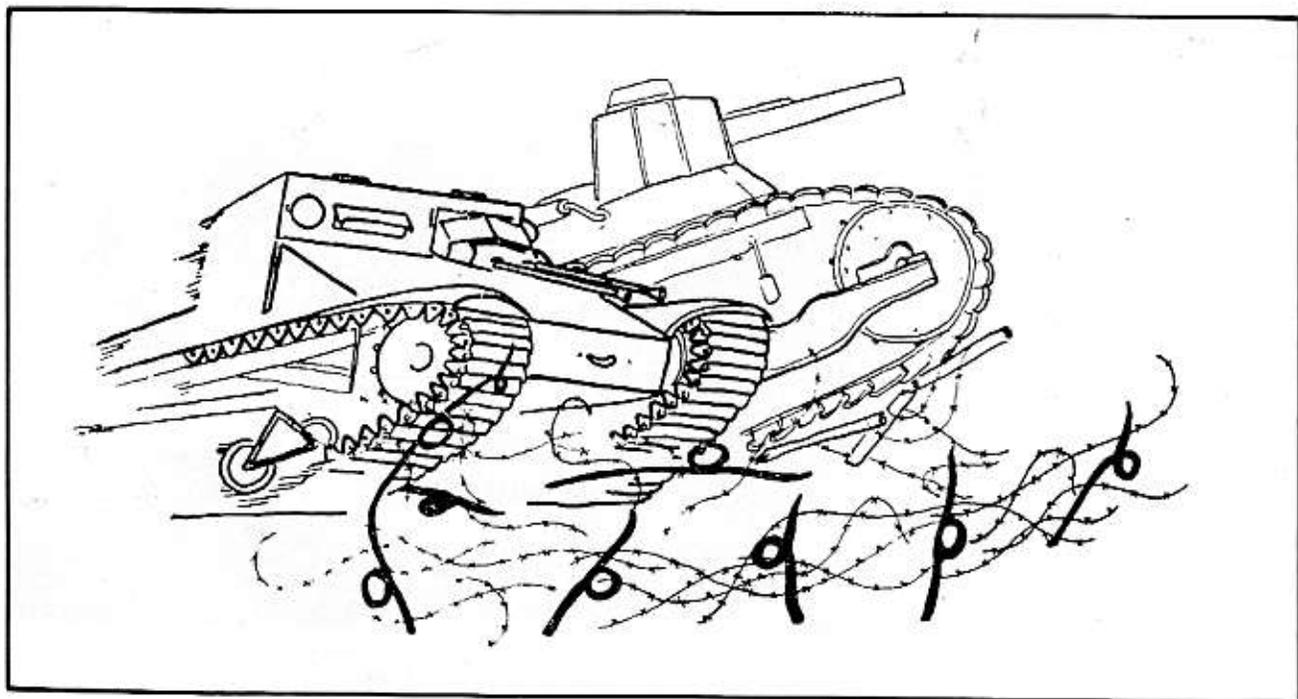
— carri d'assalto: leggeri, speciali, per la Fanteria;

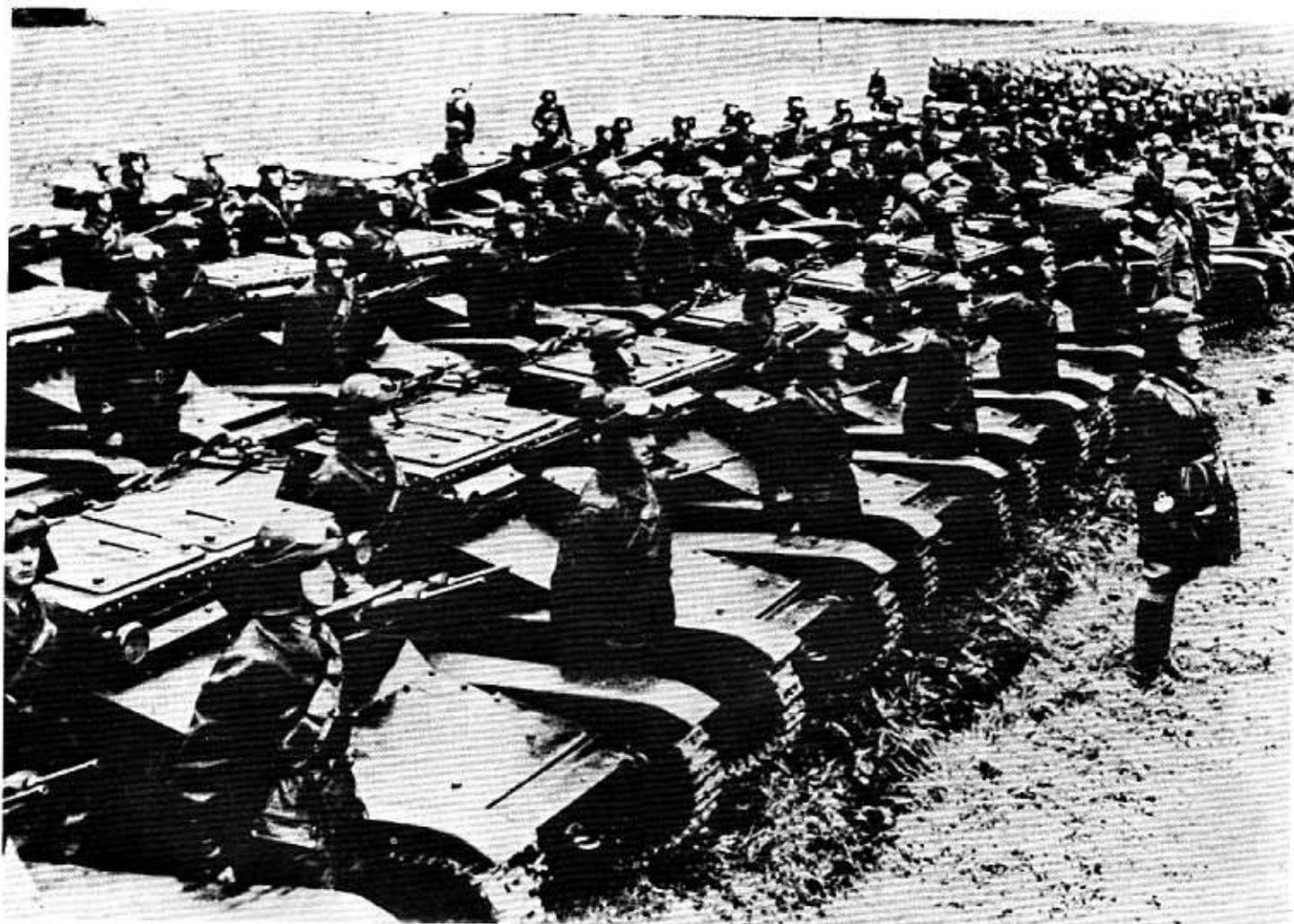
— carri veloci: leggeri, per le truppe celeri (Bersaglieri e Cavalleria).

L'anno successivo 1937 vide la costituzione delle prime grandi unità corazzate: la 1<sup>a</sup> Brigata Corazzata Centauro con sede a Siena, e la 2<sup>a</sup> Brigata Corazzata Ariete con sede a Milano, di differente formazione iniziale, ma ciascuna con organico articolato su di un reggimento bersaglieri, un reggimento carri armati ed aliquote di altre Armi. Sempre nello stesso anno 1937 venne costituito il 31<sup>o</sup> Reggimento Fanteria Carrista con sede in Siena, assegnato alla Brigata Corazzata Centauro, che rappresentò il quinto reggimento carri esistente all'epoca.



In alto: un carro « Fiat 3000 » nel superamento di un torrente. In basso: un carro « L 3 » schizza dall'autocarro in movimento.





### LE NOSTRE UNITA' (1927-1941)

#### LE DIVISIONI CORAZZATE

DIVISIONE CORAZZATA « ARIETE »	(1939)
DIVISIONE CORAZZATA « CENTAURO »	(1939)
DIVISIONE CORAZZATA « LITTORIO »	(1939)

#### I REGGIMENTI CARRI

REGGIMENTO CARRI ARMATI	(1927)
1° REGGIMENTO CARRI	(1936)
2° REGGIMENTO CARRI	(1936)
3° REGGIMENTO CARRI	(1936)
4° REGGIMENTO CARRI	(1936)
31° REGGIMENTO CARRI	(1937)
32° REGGIMENTO CARRI	(1938)
33° REGGIMENTO CARRI	(1939)
131° REGGIMENTO CARRI	(1939)
132° REGGIMENTO CARRI	(1941)
133° REGGIMENTO CARRI	(1941)

#### I RAGGRUPPAMENTI

RAGGRUPPAMENTO CARRISTI (O.M.S.)
1° RAGGRUPPAMENTO CARRISTI (Africa Settentrionale)
2° RAGGRUPPAMENTO CARRISTI (Africa Settentrionale)

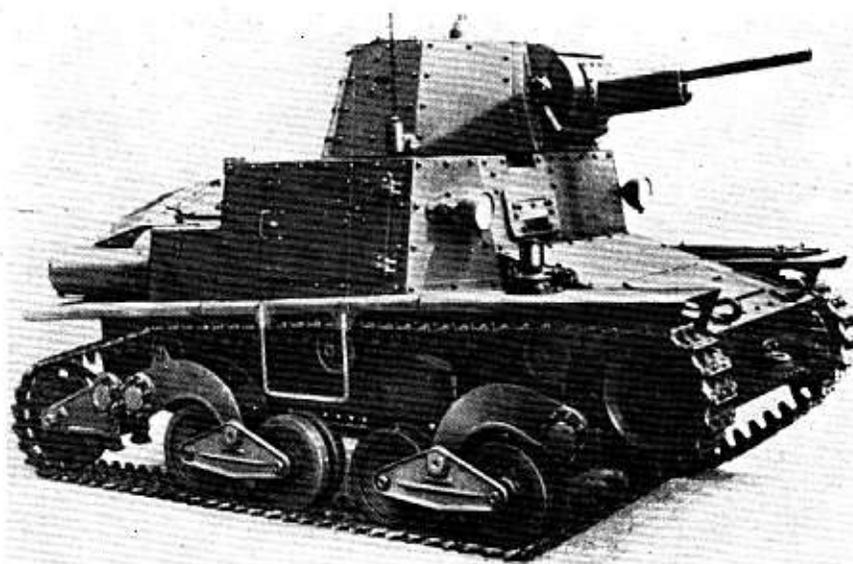
# NUOVI CARRI E NUOVE UNITÀ (1936-1940)

La partecipazione alla guerra civile spagnola da parte di due battaglioni carri L 3, facenti parte del Raggruppamento Carri inviato nel 1937-38 in Spagna, unitamente al Corpo Truppe Volontarie (C.T.V.), dimostrò ancor più che era necessario disporre in combattimento di un veicolo corazzato meglio armato e protetto: dopo la costruzione dell'L6/40, scarsamente armato, nel 1939 fu completato e prodotto il carro medio di rottura M-11/39.

Questo nuovo mezzo poteva ben sostenere il confronto con i carri contemporanei delle altre Nazioni, ma l'installazione dell'armamento principale costituito da un cannone nello scafo, diminuiva i suoi pregi. Fu necessario modificarlo e da esso derivò l'M-13.

Uno sviluppo notevole si ebbe contemporaneamente nella costituzione di nuove unità e nei procedimenti di impiego delle truppe corazzate anche in cooperazione con le altre Armi. Il

1° febbraio 1939, infatti, fu costituita la prima Divisione Corazzata, l'Ariete (132°), a seguito della trasformazione della II Brigata Corazzata, già esistente a Milano dal 21 gennaio 1937. Successivamente, il 20 aprile la I Brigata Corazzata Centauro, con l'assegnazione di altre unità delle diverse Armi, si trasformò in Divisione Corazzata Centauro (131°) e alla fine dello stesso anno furono costituiti il 33° Reggimento Fanteria Carrista con sede a



Carro «L 6/40» - Costruzione: 1940 - Peso: 6,8 tonn. Armamento: 1 cann. da 20 mm. - mitragliatrice. Corazzatura, 40/6 mm.-equipaggio 2 uomini. Velocità 42 km/h. Abbastanza veloce e protetto, era scarsamente armato. Fu impiegato nei Balcani, in Russia, in Libia.



Carro M. 11/39: costruito nel 1939, pesava 11 tonn. Era armato di un cannone da 37/40 e 2 mitragliatrici. Velocità 32 km/h; corazzatura: 30/6 mm.; equipaggio: 3 uomini. Aveva l'inconveniente del cannone in casamatta e risenti dell'affrettata messa a punto. Fu impiegato in Africa Settentrionale nel 1940 e in A.O.I. nel 1941.

Parma, la Divisione Corazzata Littorio (133<sup>a</sup>) per trasformazione di una omomina divisione quadro di fanteria, e la I Divisione Celere.

All'epoca della loro costituzione le 3 divisioni corazzate avevano ciascuna un reggimento carri, un reggimento Bersaglieri su 1 battaglione motociclisti ed 1 battaglione autoportato, un reggimento artiglieria motorizzato su 2 batterie da 75 mm., un reparto mitragliere da 20 mm. ed una compagnia genio.

La divisione Celere era composta da 2 reggimenti Cavalleria (a cavallo), un reggimento Bersaglieri ciclisti, un gruppo carri veloci, una aliquota di artiglieria motorizzata ed unità dei servizi.

Fu anche prevista la costituzione di un Corpo d'Armata Motocorazzato composto da 2 divisioni Motorizzate (Trieste-Trento). Queste ultime erano divisioni di Fanteria su 7 battaglioni (uno in più delle normali divisioni) dotati di automezzi per il trasporto, ma non di carri armati, la cui assegnazione era stata lasciata a livello di Corpo d'Armata. Inoltre nell'aprile 1939, durante l'occupazione dell'Albania, una colonna meccanizzata (della quale facevano parte 200 carri) ricevette rinforzi di fanteria aerotrasportata entro circa tre quarti d'ora da quando l'avanguardia aveva raggiunto l'obiettivo; impiego questo che rappresentò un interessante esempio di cooperazione aereo-terrestre.

Poco dopo nel corso delle esercitazioni estive del 1939, nell'Italia settentrionale, vennero applicati nuovi metodi d'impiego (guerra di rapido corso) e le forze meccanizzate ed aeree ebbero una parte preminente.

Si giunse cioè ad esaltare la mobilità e la potenza di attacco, assegnando alle Grandi Unità Corazzate il compito di mettere in atto una guerra di movimento, mentre il compito della rottura di posizioni organizzate venne considerato eccezionale e da potersi assolvere soltanto con la cooperazione delle divisioni di fanteria.

Fu, in verità, un passo deciso verso quel ruolo, che in seguito i carri assunsero divenendo nella seconda guerra mondiale l'elemento determinante della battaglia presso tutti gli Eserciti.

Ma l'incompleta meccanizzazione dei reparti costituenti le grandi unità non fecero raggiungere alle divisioni corazzate quella flessibilità intravista quando fu decisa la composizione delle divisioni stesse con reparti delle varie armi e servizi.

La causa di tale mancanza è da addebitarsi anche al fatto che i carri armati, pur aumentati di numero e perfezionati rispetto ai primi esemplari, venivano impiegati ancora in azioni di rottura, nelle quali dovevano spianare la via alle fanterie. Alla fine del 1939 questo era infatti il traguardo raggiunto; si procedeva però a prove di impiego su alcuni tipi di veicoli corazzati già esistenti e su altri in progettazione ed alla codificazione degli orientamenti di impiego espressi nella circolare 1800.



**CARRO ARMATO M 13/40**, interamente progettato e costruito in Italia. Con lo scafo derivato da quello dell'M 11/39, pesava circa 14 tonnellate. I primi 15 esemplari furono consegnati nel luglio 1940. Era armato di un cannone da 47/32, montato su torretta girevole, con alzo a telescopio e brandeggio idraulico; tre le mitragliatrici da 8 mm.: 1 in torretta, 2 in casamatta. Velocità massima: 32 Km./h. Equipaggio: 4 uomini. Fu il carro base delle nostre unità corazzate in Africa Settentrionale. Dal carro M 13/40 derivarono, l'M 14/41 e l'M 15/41 con motore potenziato a benzina.

## I BATTAGLIONI

*Non è possibile elencare tutti i battaglioni carri che fecero parte, dal 1927 al 1945, delle nostre formazioni. Ma poiché l'unità « battaglione » ebbe sempre, nei carristi, particolare fisionomia operativa, desideriamo ricordare questi reparti che larga messe di valore colsero su tutti i campi di battaglia.*

*Battaglioni « carri di rottura », « carri d'assalto », « carri veloci », « carri lanciafiamme », « carri L 33 e 35 », « carri M 11 », « carri M 13 », « carri M 14 », « carri M 15 », « carri Somua e Renault », con numeri romani divenuti famosi su ogni fronte, tutti furono impegnati nella nobile gara di tutto dare per l'onore delle nostre armi.*

*Oltre 70 furono i nostri battaglioni carri, di vario tipo.*

*Ricordandoli, onoriamo il valore e il sacrificio delle fiamme rosso-bleu e siamo affettuosamente vicini ai nostri battaglioni alle armi, divenuti, dopo lo scioglimento dei reggimenti, le unità carriste custodi delle Bandiere e delle tradizioni.*



L'VIII ed il X battaglione del 4° reggimento Carristi entrano a Tirana, l'8 aprile 1939.

## ENTRATA DELL'ITALIA IN GUERRA (1940)

All'entrata dell'Italia in guerra (giugno 1940) la situazione delle truppe corazzate era la seguente:

— 3 divisioni corazzate:

● 131° Centauro dislocata in Albania, con sede a Tirana, costituita dal 5° Reggimento Bersaglieri, dal 131° Reggimento Fanteria Carrista, dal 131° Reggimento Artiglieria e da unità delle varie Armi e servizi.

● 132° Ariete con sede a Verona, costituita dall'8° Reggimento Bersaglieri, dal 32° Reggimento Fanteria Carrista, dal 132° Reggimento Artiglieria e da unità minori delle varie Armi e Servizi;

● 133° Littorio con sede a Parma, costituita dal 12° Reggimento Bersaglieri, dal 33° Reggimento Fanteria Carrista, dal 133° Reggimento Artiglieria e da unità minori delle varie Armi e Servizi.

— La Divisione Centauro era alle dipendenze del Comando Superiore Truppe Albania, mentre l'Ariete e la Littorio dipendevano dal Comando del Corpo d'Armata Motocorazzato (con sede a Mantova) che era costituito anche dalle divisioni motorizzate Trieste (101°) e Trento (102°), aventi ciascuna un battaglione carri;

— 1°, 3° e 4° Reggimento Carri con sede rispettivamente a Vercelli, Bologna e Roma;



— i Battaglioni Carri L (tra cui il IX-XX e XXI) assegnati alle grandi unità dislocate in Africa settentrionale;

— CCCXII Battaglione carri armati (1 compagnia carri M ed 1 compagnia carri L) assegnato al Comando Forze Armate dell'Egeo, con sede a Rodi;

— 2 compagnie carri M ed 1 compagnia carri L dislocate nell'Africa Orientale Italiana;

con un totale di 1.500 carri L, 70 carri M/11 e 150 carri Fiat 3.000.

Con l'entrata in guerra furono intensificati i lavori per la messa a punto della dottrina di impiego e per la produzione dei veicoli corazzati, migliorandoli sia nell'armamento, sia nella mobilità. Infatti la dottrina di impiego che già nel 1939 aveva fissato gli orientamenti con i quali si era entrati in guerra, fu definitiva-



mente codificata all'inizio del 1941 con la circolare 18.000: « Impiego delle unità corazzate ».

Sulla base di tali disposizioni le grandi unità vennero ristrutturate ed ognuna era organizzata su:

— un raggruppamento esplorante (R.E.C.O.) costituito da autoblindo, motociclisti, unità controcarri e contraerei;

— una massa d'urto, costituita da un reggimento carri su 4 battaglioni carri M ed 1 battaglione carri L;

— una massa di sostegno, costituita da un reggimento bersaglieri su 1 battaglione motociclisti, 2 btg. autocorazzati, 1 compagnia cannoni da 47/32;

— una massa di appoggio, costituita da un reggimento di artiglieria su 2 gruppi semoventi da 75/18 ed 1 gruppo c.a. da 20 mm.;

— unità del Genio composte da 1 compagnia marconisti ed 1 compagnia artiglieri;

— unità minori dei servizi (1 sezione sanità - 1 sezione sussistenza - 1 autoreparto misto).

Nel 1942 fu aggiunto a dette unità 1 battaglione semovente controcarro.

Le norme di impiego trattavano dei principali compiti della Divisione, dei principi generali, dei fattori del successo e della cooperazione con le altre Armi, soprattutto con l'Aviazione, cooperazione definita di importanza basilare. Di ciascuno azione del combattimento furono dati gli orientamenti e ad ogni unità componente della divisione lo specifico compito.

La dottrina d'impiego così aggiornata autorizzava ad affermare che l'Esercito Italiano aveva codificato con lungimiranza le norme d'impiego delle unità carriste sia nell'ambito delle varie divisioni di Fanteria, in quelle motorizzate, nelle Celeri e, in quelle colar modo, nell'ambito delle divisioni corazzate.

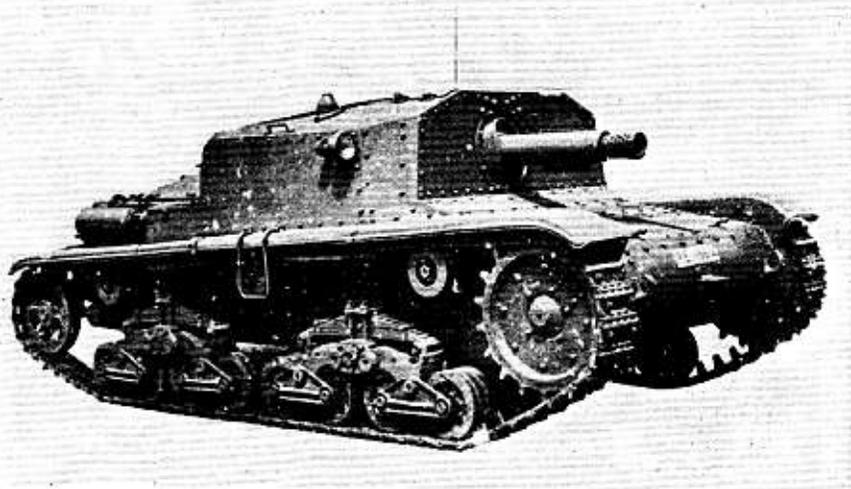
I fatti bellici fecero raggiungere livelli insperati alla produzione di mezzi ed i reparti furono dotati di nuovi veicoli corazzati tra cui l'autoblindata 41, il carro M-14 e la nuova variante dello L-6.

I nuovi mezzi, migliorati, consentirono la graduale costituzione di altri battaglioni che, in massima parte, sostituirono quelli dotati di veicoli non idonei o distrutti in combattimento. Essi furono distribuiti alle unità a cominciare dalla metà del 1941 per cui, nell'intervento italiano al fronte occidentale del 1940, nella campagna libica dell'inverno 1940-41 e nell'Africa Orientale la partecipazione delle unità corazzate (armate di carri L e di pochi carri M-11) fu limitata all'impiego di alquote quasi sempre a livello di battaglione o di compagnia, anche se in Africa Settentrionale i battaglioni colà esistenti furono ordinati in Raggruppamenti (1° e 2°) e, nel novembre del 1940, in Brigata.

Contemporaneamente fu impostata una speciale categoria di mezzi corazzati da combattimento: i semoventi. Essi non erano che cannoni montati su veicoli cingolati, allo scopo di aumentare la mobilità e perciò l'effica-

cia del fuoco con interventi più rapidi, al momento opportuno, sulla linea del fuoco.

Furono così prodotti vari semoventi, a cominciare da quello con obice da 75/18 su scafo del carro armato M 13 e varianti, a quello da 47/32 su scafo L-6, o al semovente da 90/53 su scafo M 14 modificato per giungere all'obice da 105/25 su scafo dello M 15.



Semovente da 75/18, su scafo dell'M 13/40.

Essi furono ordinati in batterie e gruppi e costituirono, di massima, l'artiglieria delle divisioni corazzate. In molti combattimenti, laddove i carri disponevano di armamento insufficiente o non efficace, i semoventi intervennero valorosamente a contrastare l'azione dei carri avversari.

Per tutta la durata della guerra il veicolo corazzato italiano più importante fu il carro M/13 e suoi derivati, che erano stati migliorati anche nelle possibilità di collegamento, poiché ogni carro venne dotato di apparato radio ed i carri comando di un apparato ricevente e di uno trasmittente di buona portata. Tuttavia, mentre all'epoca dell'entrata in azione il carro M/13 si era rivelato abbastanza efficace, ben presto, a cominciare dal 1942, perse di valore di fronte ai nuovi mezzi degli avversari che avevano messo in linea i carri Sherman, armati di cannone più potente e dotati di maggiore mobilità e di maggiore protezione.

L'inferiorità dei carri italiani a guerra inoltrata è da attribuire alle eccessive perdite di tempo prima di giungere alle omologazioni dei prototipi ed alla conseguente produzione di serie. Benché l'approvvigionamento di materie prime ostacolasse in parte il lavoro dell'industria pesante, nel 1941 furono prodotti 1.222 carri M, (esclusi i carri leggeri, i semoventi e le autoblindate) ritmo, però, che non poté essere mantenuto negli anni successivi.

Appena stabilita la produzione in serie del carro M/13, lo Stato Maggiore Esercito, allo scopo di poter disporre di personale addestrato, ordi-

nò, nel novembre 1939, la costituzione di un Centro Addestramento carristi con personale militare della specialità e personale tecnico della motorizzazione, fra cui erano compresi operai civili delle Ditte costruttrici Ansaldo, Fiat e Spa.

La sede iniziale fu Bracciano (Caserma Cosenz) dove furono svolti soltanto due corsi: il secondo fu so-

speso nel febbraio 1940 per necessità di inquadramento degli uomini chiamati alle armi in previsione di eventuali necessità. I corsi furono ripresi ben presto presso l'Ansaldo di Genova-Sestri dove affluivano ufficiali e sottufficiali che dovevano inquadrare reparti di nuova costituzione (ad es. III e IV battaglione M/13).

Nel settembre 1940, a causa dell'aumentata necessità di personale della specialità richiesto dalla costituzione di nuove unità carri e per sanare le perdite subite nei primi mesi di guerra (Fronte Occidentale - Africa Settentrionale) l'attività addestrativa del Centro fu ripresa a Bracciano (Caserma Del Grande) con maggior incremento.

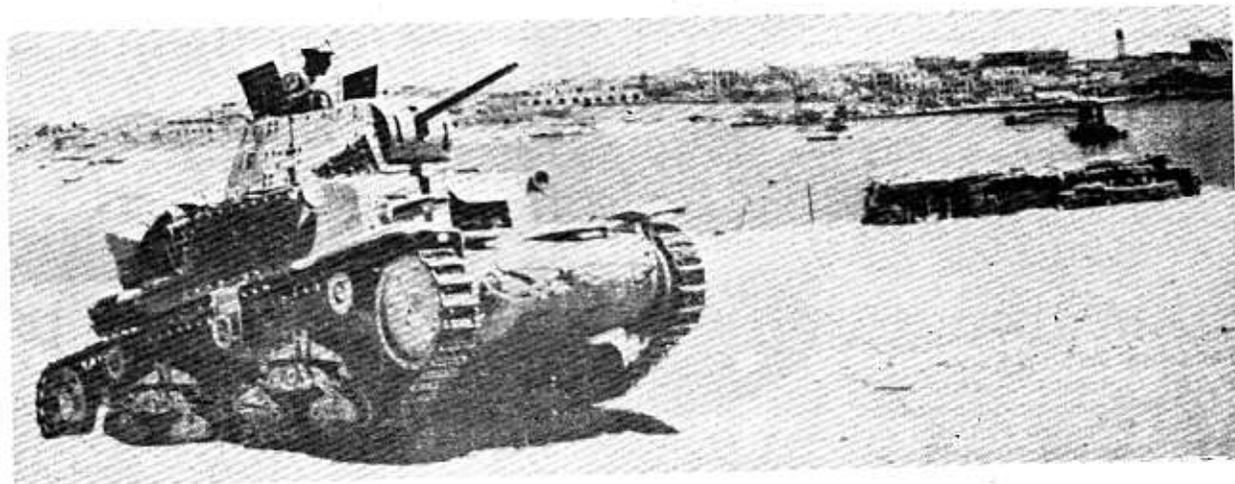
Successivamente, il 20 giugno '41, la sede del Centro Addestramento fu trasferita a Civitavecchia dove esisteva maggiore disponibilità di locali e di terreno di addestramento (Campo dell'Oro - Monte Romano ecc.) ed assunse fisionomia organica costituendosi su un Comando Centro ed un Battaglione Scuola di 3 compagnie con la forza effettiva di oltre 300 uomini (quadri e truppa).

I corsi di addestramento sul nuovo materiale (comprendente anche i carri Somua e Renault avuti dalla Francia in sede armistiziale) riguardavano il personale di inquadramento delle unità carri e delle unità semoventi controcarro, il personale specializzato (meccanici, motoristi ecc.) ed avevano durata compresa tra 20 giorni e 2 mesi, con carattere teorico-pratico.

# DURANTE LA SECONDA GUERRA MONDIALE

Le 3 Divisioni Corazzate (Ariete - Centauro - Littorio) e le unità carriste approntate furono tutte impiegate nei vari fronti di guerra contro le truppe avversarie (Francia - Inghilterra - Russia - Stati Uniti d'America - Grecia - Jugoslavia) sia nei territori oltremare, sia in terra d'Italia.

La storia di queste unità non può, ovviamente, essere qui riportata neppure sinteticamente a causa dello spazio a disposizione.



Carro M 13/40 nel porto di Tobruk, dopo l'occupazione della munita piazzaforte inglese.

Si può affermare che in tutti i combattimenti, quantunque inferiori di numero e di potenza di fuoco, le unità carriste si dimostrarono animate da passione e da cosciente coraggio, sacrificandosi nel nome della Patria e per la gloria delle « Fiamme Rosse ».

Dal fronte occidentale all'Albania, dalla Somalia all'Eritrea, dal deserto libico alla terra tunisina, dalla Sicilia durante lo sbarco di truppe statunitensi, alla difesa di Roma contro i tedeschi, dalle prime azioni di resistenza di Parma alla lotta clandestina partigiana, i carristi sia inquadrati nei reparti, sia singolarmente, combatterono ad oltranza, nell'impari lotta, con costante ardimento sino alla distruzione dell'ultimo loro carro od al sacrificio della vita.

Ne sono testimonianza le decorazioni al Valor Militare concesse alle Bandiere ed a singoli, in azioni di guerra, e per azioni durante la Resistenza.

## RICOMPENSE AL VALORE

### ORDINE MILITARE D'ITALIA

		Totale
— a singoli: Ufficiali	1	
Cavalieri	8	9

### MEDAGLIE D'ORO AL V.M.

— Alle Bandiere	3	
— ai singoli	44	47

### MEDAGLIE D'ARGENTO AL V.M.

— alle Bandiere	2	
— ai singoli	434	436

### MEDAGLIE DI BRONZO AL V.M.

— alle Bandiere	4	
— ai singoli	650	654

### CROCI DI GUERRA AL V.M.

— ai singoli	750	750
--------------	-----	-----



# CARRI ARMATI

## IN ITALIA

### (1917-1943)

Anno	DENOMINAZIONE FABBRICAZIONE	Peso	Velocità	PROTEZIONE - ARMAMENTO
1917	Schneider-francese	13 t.	9 km/h	19 mm. — 1 c. da 75 2 mitr.
1918	FIAT 2000-italiano	40 t.	6 km/h	20/15 mm. 1 c. da 75 7 mitr.
1918	Renault FT-francese	6,5 t.	6 km/h	22/ 6 mm. 1 c. da 37 1 mitr.
1923	FIAT 3000-italiano	6 t.	21 km/h	16/ 6 mm. 1 c. da 37 2 mitr.
1933	L3/35 (C.V. 33) ital.	3,5 t.	42 km/h	14/ 7 mm. 2 mitr.
1939	M. 11/39-italiano	11 t.	32 km/h	30/ 6 mm. 1 c. da 37 2 mitr.
1940	L6/40-italiano	6,8 t.	42 km/h	40/ 6 mm. 1 c. da 20 1 mitr.
1940	M. 13/40-italiano	14 t.	30 km/h	42/ 6 mm. 1 c. da 37 4 mitr.
1941	Renault/R 35-francese	9,8 t.	19 km/h	40/14 mm. 1 c. da 37 1 mitr.
1941	SOMUA/35-francese	20 t.	40 km/h	55/20 mm. 1 c. da 47 1 mitr.
1942	M 14/41 M 15/42 italiani come		l'M 13/40	con mot. più potente a benz.
1943	P. 26/40-italiano	25 t.	40 km/h	50/14 mm 1 c. da 75 2 mitr.

## DALLA RIPRESA POST-BELLICA AI NOSTRI GIORNI (1943-1977)

L'armistizio del settembre 1943 segnò la fine delle truppe corazzate italiane. I carri ancora efficienti vennero presi dal nemico oppure furono cannibalizzati nella maggior parte.

Le unità carri dislocate in Sardegna ed in Corsica, ancora impiegabili, non furono autorizzate a far parte né del 1° Raggruppamento Motorizzato Italiano, costituito il 28 settembre 1943, nella zona delle Puglie (dove risiedeva il Governo Italiano), né del Corpo Italiano di Liberazione (C.I.L.), né dei Gruppi di Combattimento, i quali, nel quadro della Resistenza, combatterono a fianco degli Alleati per la liberazione della Patria, dall'ottobre 1943 all'aprile 1945.

Negli anni del 1945 e 1946 vennero costituite minori unità presso qualche Comando Militare per la difesa territoriale, le quali furono dotate di alcuni veicoli corazzati di fabbricazione italiana e di veicoli « surplus » di fabbricazione britannica e statunitense.

Poiché il trattato di pace impose all'Italia un massimo di 200 carri ebbe inizio, alla fine del 1946, la provvista di detti mezzi che vennero ceduti da reparti alleati dislocati nell'Italia Settentrionale, i quali dovevano rimpatriare.

Fu perciò costituito in Bologna un Parco Veicoli Corazzati che ebbe il compito di raccogliere, riordinare e distribuire i nuovi mezzi. Può quindi dirsi che il primo segno della ricostituzione dei reparti carristi si ebbe presso il suddetto ente.

Il personale del Parco Veicoli Corazzati aveva prestato servizio, durante la guerra di liberazione, in un reparto



Carro Armato da ricognizione M 24. Costruito dagli S.U., era armato di un cannone da 75 mm. e di 3 mitragliatrici. Nel 1951 ne fu dotato l'Esercito Italiano.

cooperatori italiani, interessato alla manutenzione dei carri armati alleati.

I mezzi blindati e corazzati « surplus » così ricevuti, furono dei seguenti tipi:

— Scout cars - autoblindo Greyhound e Staghound - carro Stuart - carri Sherman da 75/37, da 76/55 e da 105/22 mm. - semoventi da 105 M 7 - cacciacarri da M 10 - carri gettaponte Valentine - carri sminatore, gru e bul-dozer, half-track per il trasporto del personale che avevano costituito l'armamento delle unità corazzate alleate durante la 2ª guerra mondiale.

Nel contempo alcuni ufficiali e sottufficiali carristi furono inviati presso unità corazzate britanniche e statunitensi per l'addestramento sui nuovi mezzi.

Questo primo nucleo nel settembre 1947 fu riunito in Roma, Forte Tiburtino (già sede del Reggimento Carri armati nel 1927) per dar vita alla Scuola di Carrismo che il 1° ottobre venne ufficialmente costituita nel qua-

dro della organizzazione delle Scuole di addestramento. Al tempo stesso quindi fu costituita la Scuola di Cavalleria Blindata in Tor di Quinto (Roma) poiché l'Arma di Cavalleria sostituì cavalli con mezzi blindati e corazzati.

Alla Scuola di Carrismo fu assegnato il compito dell'addestramento dei quadri ufficiali e sottufficiali e dei giovani di leva assegnati alle unità carri che si sarebbero costituite man mano che i carri venivano approvvigionati.

Parallelamente presso le altre Scuole di addestramento dell'Artiglieria e del Genio, venivano preparati quadri e truppe prescelti per le unità corazzate.

RINASCONO

« ARIETE »  
E « CENTAURO »

Nel marzo 1948 — anno della ratifica del trattato di pace — la Scuola di Carrismo costituì con carri Sher-



Carro armato M. 4 Sherman. Costruito dagli Stati Uniti nel 1941, era armato di un cannone da 75 o di un cannone da 76 lungo (per l'artiglieria corazzata di un obice da 105) e 3 mitragliatrici. Ne furono dotati i reparti carri italiani dal 1948 al 1952.

man il I Battaglione Carristi che venne inviato nel Friuli, in Casarsa della Delliza, alle dipendenze del Comando militare di Padova e, nel giugno dello stesso anno, il II Battaglione Carristi con sede in Roma.

Il 1° luglio 1948 lo S.M.E. diede ordine di costituire in Roma il Comando Brigata Corazzata « Ariete » ed il successivo 10 luglio il Comando 1° Reggimento Carristi che, incorporato il II battaglione e dislocatosi nella caserma di Pietralata, nel settembre passò alle dipendenze dell'« Ariete ».

Il Comando dell'« Ariete » il g. 1° dicembre fu inviato a Pordenone dove iniziò l'opera di completamento per la organizzazione a Grande Unità Corazzata.

Nei primi mesi del 1949 si formarono l'8° Reggimento Bersaglieri ed il 132° Reggimento Artiglieria Corazzata nella sede di Pordenone mentre il 1° Reggimento Carristi, cambiata la numerazione in 132°, da Roma raggiunse il 28 aprile la sede di Aviano (nei pressi di Pordenone) incorporando anche il I Battaglione che da Casarsa si portò ad Aviano (28-4-1950). I gloriosi reggimenti, eredi dello spirito dell'« Ariete » nelle cui fila avevano eroicamente combattuto in Africa Settentrionale, si ritrovavano, così, uniti per la ricostituzione della prima Brigata Corazzata del dopoguerra.

Si iniziò subito un periodo di operosa attività soprattutto nel campo dell'addestramento, mentre si provvedeva sia alla costituzione del Gruppo Cavalleggeri « Guide » e dei minori reparti e dei servizi, sia al loro graduale completamento.

L'« Ariete » venne così ad essere costituita da:

- Comando Brigata
- Squadrone Cavalleggeri Guide
- 8° Rgt. Bersaglieri su 2 battaglioni
- 132° « Carri » su 2 battaglioni
- 132° « Art. » su 3 gr. 105 M 7, 1 gr. c. c. M 10 ed 1 gr. c. a. da 40 mm

- Cp. Genio Pionieri
- Cp. Genio Trasmissioni
- Unità dei Srevizi

Sulla base delle prestazioni dei nuovi mezzi e del vaglio dei risultati che venivano conseguiti in sede addestrativa, ferme restando le norme della circolare 18.000 e tenendo conto delle esperienze della 2° guerra mondiale, l'« Ariete » elaborò i criteri generali di impiego ed i procedimenti di ciascun elemento costitutivo della Grande Unità corazzata, dando valido contributo alla compilazione della nuova regolamentazione tattica che era in preparazione presso lo Stato Maggiore Esercito.

La presentazione ufficiale della Grande Unità avvenne il 25 luglio 1949 nella pianura della Comina (alle porte di Pordenone) durante la quale, dopo che il Ministro della Difesa aveva consegnata la Bandiera di guerra ai Reggimenti, decorandole tutte e 3 di Medaglia d'Oro al Valor Militare per



Carro Armato M. 26 Pershing, di fabbricazione americana (1943), era armato di 1 cannone da 90 mm. e di 3 mitragliatrici. Nel dopo guerra ne furono dotati alcuni reparti dell'Esercito italiano.



Carro M 47 « Patton », di costruzione americana (1951). Armamento: 1 cannone da 90 mm. e 3 mitragliatrici. Nel 1952 ne furono dotati i reparti carri italiani.

le imprese in terra d'Africa, una rappresentanza delle ragazze di Trieste donò la drappelle alla fanfara. Successivamente lo Stato Maggiore Esercito, quantunque la principale difficoltà sulla formazione di nuove unità corazzate consistesse nell'approvvigionamento dei carri, ordinò per il 1° aprile 1951 la costituzione del Comando Brigata « Centauro » e, per il successivo 15 settembre, del 31° Reggimento Carristi, con sede entrambi in Verona.

Completarono la Brigata « Centauro » il 3° Reggimento Bersaglieri, già

esistente in Milano dal 1946; il 131° Reggimento Artiglieria Corazzata (costitutosi in Verona nell'ottobre 1951); lo Squadrone « Cavalleggeri di Lodi »; le minori unità del Genio e quelle dei Servizi.

Il 1° luglio 1951, allo scopo di conferire unicità addestrativa ai quadri ed alle truppe delle unità corazzate e blindate, furono costituiti:

— in Avellino il C.A.R. Truppe Corazzate dalla trasformazione del locale Centro di Addestramento Reclute, con dipendenza dalla Scuola Truppe Corazzate.

## NASCE LA SCUOLA TRUPPE CORAZZATE

Il giovane chiamato alle armi e destinato alle unità corazzate (bersaglieri - carristi - cavalleria - artiglieria) svolgeva in questa sede il periodo di addestramento basilico e, successivamente, quello di specializzazione (pilota - cannoniere - marconista ecc.) presso la Scuola Truppe Corazzate.

— in Caserta la Scuola Truppe Corazzate dalla fusione della scuola di Carrismo (nella quale veniva addestrato il personale della Specialità Carrista) e della Scuola di Cavalleria Blindata (nella quale veniva addestrato il personale dell'Arma di Cavalleria).

Alla nuova Scuola fu devoluto il compito di addestrare anche il personale della specialità Bersaglieri, una aliquota di quelle dei Lagunari, dei Carabinieri e delle Guardie di P.S. che avevano in dotazione mezzi corazzati.

Al Forte Tiburtino è rimasto l'imperituro ricordo di tutti i carristi anziani e giovani: su di un rialzo del terreno è stato eretto un monumento costituito da un relitto di carro armato, da un altare e da una croce fatta di elementi di cingoli.

Una lapide ricorda il sacrificio dei carristi alla Patria e su ogni pietra è inciso il nome di un Caduto M.O. al V.M.

Verso la fine del 1951 e l'inizio del 1952, abolite le restrizioni del trattato di pace per effetto della conclusione del Patto Atlantico, furono approvvigionati dagli Stati Uniti ottocento carri M 26 ed M 47 (Patton) con bocca da fuoco da 90 mm i quali sostituirono gli usurati carri M 4 (Sherman) da 75 mm.

In precedenza era stato già adottato ed entrato in servizio nelle unità di Cavalleria e nei reparti da ricognizione di quelle carriste il carro M 24, con cannone da 75.

### LE DIVISIONI CORAZZATE

Il 1° ottobre 1952 la B. cor. « Ariete » si trasformò in Divisione ed il successivo 1° novembre anche la B. cor. « Centauro » divenne Divisione.

Il 1° gennaio 1953 si ricostituì in Roma (Cecchignola) il 4° Reggimento Carristi, che andò a far parte della Divisione corazzata « Pozzuolo del Friuli », costituita sotto la stessa data.

Nello stesso anno si costituì a Pinerolo, il CI Battaglione carristi autonomo. In sintesi, l'Esercito Italiano aveva di nuovo 3 Divisioni corazzate, che rappresentavano circa 1/5 delle forze terrestri ed una forza in corazzati pari a quella di ogni altro Paese dell'Occidente. Anche l'organizzazione addestrativa, con il complesso scolastico, dei poligoni e dei terreni disponibili era da considerarsi sufficientemente rispondente, così del tutto razionale si dimostrava l'iter di preparazione del personale, attuato, con carattere di modernità, in sedi distinte ed in stretta successione di tempi.



Il monumento ai Caduti carristi nella caserma di Forte Tiburtino, in Roma, già sede del primo reparto carri armati e, dopo la seconda guerra mondiale, della Scuola di Carrismo.

Ove si consideri che notevoli progressi erano anche stati conseguiti nell'acquisizione dei nuovi materiali in dotazione e nella organizzazione logistica (servizio delle riparazioni e delle parti di ricambio), si può affermare che l'unica, grave esigenza rimasta ancora insoddisfatta era la disponibilità di un vero Centro di Addestramento, che, per ampiezza di attrezzature, potesse consentire l'addestramento operativo d'insieme delle Unità e l'attività sperimentale al più alto livello. Tutto ciò venne realizzato negli anni seguenti con l'istituzione del Centro di Addestramento per Corazzati (C.A.U.C.) di Teulada, che resta ancor oggi una delle più importanti infrastrutture del genere disponibili in Europa.

In seguito ad un nuovo riordinamento delle GG.UU.:

— il 1° maggio 1958 il 4° Reggimento Carristi assunse la denominazione di 4° Reggimento Fanteria Corazzata e venne trasferito a Legnano quale unità corazzata della D. f. « Legnano »;

il 1° dicembre venne costituito in Sacile, per trasformazione di un preesistente Reggimento di Fanteria, il 182° Reggimento Fanteria Corazzata « Garibaldi », quale unità corazzata della D.f. « Folgore »;

— il 2 dicembre, venne costituito il III Battaglione Carri inquadrato nella D.f. « Mantova ». Tale btg. il 24 maggio 1961 assumerà il nome di LXIII btg. carri riprendendo le tradizioni dell'omonimo btg. immolato, nel gennaio 1941, in Africa Settentrionale;

— il 31 dicembre venne sciolta la 1° D. cor. « Pozzuolo del Friuli »;

— il 1° gennaio 1959, per trasformazione del 1° Rgt. b., si costituisce il « 1° Reggimento Bersaglieri Corazzato » quale unità corazzata della D.f. « Granatieri di Sardegna »;

— nel giugno si ricostituì il XIV Btg. carri, già distrutto in Africa Settentrionale, inquadrato nella D.f. « Cremona »;

— nel corso del 1960, si costituirono i Battaglioni Corazzati XI, XIX, LX e LXII assumendo le tradizioni di altrettanti battaglioni carri che avevano combattuto nella II guerra mondiale. Essi vennero inquadrati rispettivamente nella B.f. « Trieste », « Friuli », « Avellino » (poi passato alla B.f. « Pinerolo ») ed « Aosta ».

### ADEGUAMENTI ORGANICI

Create così le indispensabili premesse organiche, allo scopo di uniformare la capacità operativa delle nostre GG.UU. a quella degli altri eserciti occidentali, nell'anno 1963, le D. cor. « Ariete » e « Centauro » assunsero la fisionomia di Divisioni Standard NATO ordinate ciascuna su due Brigate Corazzate (costituite da un reggimento carri costituito su tre btg. carri e un btg. Bersaglieri) e una Brigata Meccanizzata (costituita da un Reggimento Bersaglieri su 3 btg. bersaglieri e un btg. carri).

Per conseguenza:

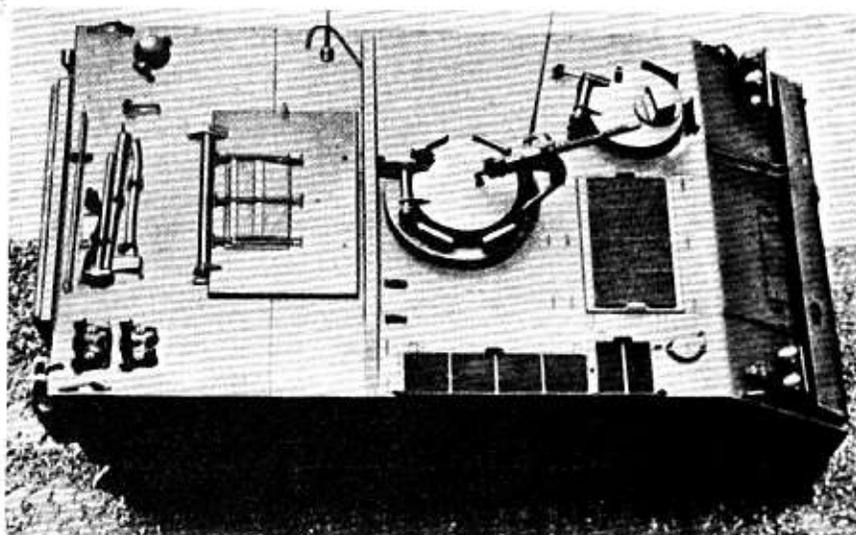
— vennero costituiti i Comandi della II e III B. cor. « Ariete » e della II e III B. cor. « Centauro »;

— venne ricostituito in Cordenons il 32° Reggimento Carri « Ariete », quale unità base della II B. cor. « Ariete »;

— il 1° Reggimento Bersaglieri Corazzato (diventato a fisionomia carrista) passò alla D. cor. « Centauro » quale unità base della II B. cor.;

— quale Reggimento Corazzato della D.f. « Granatieri di Sardegna », in sostituzione del 2° Bersaglieri, venne costituito in Persano (Salerno) il 3° Reggimento Fanteria Corazzata con un btg. Bersaglieri e il IX btg. carri.

Il 1° gennaio 1964 la « Scuola Truppe Corazzate » di Caserta assunse al-



Veicolo trasporto truppe M. 113, di fabbricazione americana. Armato di una mitragliatrice. Adottato dall'Esercito italiano per trasporto fanteria dei reparti corazzati.



Carro Armato tedesco « Leopard », armato di un cannone da 105 e 2 mitragliatrici. Nel 1972 si è iniziato a dotarne i reparti carri italiani.

le proprie dipendenze la « Scuola Allievi Ufficiali di Complemento delle Truppe Meccanizzate » di Lecce, costituita nel 1963, prendendo il nome di « Scuola delle Truppe Meccanizzate e Corazzate ». La Scuola di Lecce, nel 1967, si trasformerà in « Scuola Allievi Comandanti di Squadra delle Truppe Meccanizzate e Corazzate ».

#### NUOVE CONCEZIONI D'IMPIEGO

Nell'anno 1968 (1° ottobre), sulla base della quinquennale esperienza, si impose la necessità di rivedere le formazioni della Divisione Corazzata, dimostratisi troppo complessa nella funzione demoltiplicatrice della scala di comando, al fine di ripristinare l'indispensabile flessibilità.

Vennero così sciolti i Comandi delle B. cor. e i Reggimenti Carri o Bersaglieri ritornarono alle dirette dipenden-

ze dei Comandi della D. cor. « Ariete » e « Centauro ».

Il 1° ottobre 1969, per trasformazione di un preesistente Reggimento di Fanteria, si costituì in Torino il 22° Reggimento Fanteria Corazzata « Cremona » con un btg. Bersaglieri e il XIV btg. Carri, quali unità corazzate della D.f. « Cremona ».

Nel decennio degli anni '60, parallelamente agli adeguamenti delle formazioni tattico-logistiche ed alle conseguenti trasformazioni organiche, si addivenne alla formulazione di nuove concezioni d'impiego sia per le GG.UU. corazzate (pubbl. 700 della serie dottrinale « Impiego delle GG.UU. elementari » e, in particolare, pubbl. 720 « Impiego della Divisione corazzata ») sia dei provvedimenti di azione e delle tecniche addestrative a livello di gruppo tattico (btg. a livello inferiore).

Le imperative esigenze di mobilità, flessibilità, protezione e potenza impo-

ste da una situazione operativa caratterizzata dalla possibile minaccia dell'arma atomica tattica, imposero il raggiungimento di livelli addestrativi impensabili nel passato, e il drastico, totale rinnovamento della linea dei mezzi e dei materiali.

Per quanto concerne i carri armati, occorre ricordare che in sostanza nell'anno 1960, la situazione era pressoché comune in tutti i principali eserciti dell'Occidente. Il carro M 47 era tutt'ora da considerare pienamente rispondente, in quanto altri mezzi simili (ad esempio, l'inglese Centurion) presentavano caratteristiche analoghe se non inferiori e l'M 48, americano, (derivato dall'M 47) era, con chiara evidenza, un mezzo di transizione.

L'unico mezzo, potenziato nelle prestazioni, anche se frutto di concezioni non avveniristiche, si dimostrò l'americano M 60 che, all'epoca, era considerato fra i più rispondenti e che armava le GG.UU. statunitensi dislocate in Europa. Tale carro — con cannone da 105 e sufficiente protezione — poteva costituire anello di saldatura tra il carro M 47 e i carri degli anni '70, alla cui progettazione si stava, in molti Paesi, alacremente studiando. Per questo, furono acquisiti direttamente o realizzati in coproduzione, qualche centinaio di esemplari di M 60, destinati alle unità di più avanzata prontezza operativa, iniziando, di conseguenza, il ritiro dei più vetusti M 26.

#### STUDI E SPERIMENTAZIONI

In concomitanza, peraltro, il nostro Esercito non si estraniò dallo studio dei carri del futuro e concorse efficacemente, in stretta unione alla Francia ed alla Germania, alla definizione del nuovo « carri medio per Divisione Corazzata » conducendo numerose prove a confronto tra le realizzazioni via, via disponibili (AMX 30 francese e Leopard tedesco).

La conclusione del pluriennale sforzo, portò all'adozione del carro tedesco Leopard, da considerare tra i più moderni ed efficienti e del quale furono inizialmente armate alcune unità di cavalleria di più urgente impiego operativo. Il completamento della linea carri Leopard (costruiti in coproduzione) è tutt'ora in corso.

Parallelamente, non fu trascurato il problema del veicolo da combattimento e, rinunciando progressivamente al precedente — ormai superato — Half Track, vennero acquisiti, prima, qualche centinaio di AMX 12 e, poi, fu adottato il più moderno M 113 (realizzato in co-produzione).

Dal 1970 al 1974 le unità corazzate e carriste, raggiunto un notevole grado di stabilità ed efficienza, procedettero all'affinamento dell'organizzazione logistica ed al perfezionamento delle tecniche addestrative e d'impiego.

Il 1° maggio 1974, intanto, il preesistente C.A.U.C. di Teulada veniva trasformato in 1° Reggimento Fanteria Carrista, assumendo le tradizioni del vecchio e glorioso 1° Reggimento Carristi.

# LA RISTRUTTURAZIONE DELL'ESERCITO

*Il 1975 vede le completa ristrutturazione dell'Esercito.*

*Nuove esigenze operative, più moderne concezioni, evoluzione del pensiero militare e convenienza di una più armonica ripartizione delle forze, avevano indicato la necessità e l'urgenza di una profonda trasformazione delle forze operanti e dell'organizzazione addestrativa.*

*Questa totale revisione dello strumento militare ha comportato:*

*— l'articolazione di tutto l'Esercito in Brigate, talune inquadrare in Divisioni tra cui le D. Cor. « Ariete » (8° B. mec. « Garibaldi », 32° B. cor. « Mameli », 132° B. cor. « Manin » e supporti divisionali) e D. cor. « Centauro » (3° B. mec. « Goito », B. mec. « Legnano », 31° B. cor. « Curtatone » e supporti divisionali);*

*— la scomparsa del livello Reggimento;*

*— l'assunzione delle tradizioni reggimentali da parte dei battaglioni che vengono direttamente inquadrati nelle Brigate;*

*— ciascuna Brigata di fanteria inquadra anche un Battaglione Carri. Le trasformazioni hanno portato alla situazione che risulta nello specchio.*

*Per l'attribuzione della numerazione e delle denominazioni ai battaglioni (ora depositari delle bandiere di guerra) è stato seguito il criterio di salvaguardare la numerazione originale dei battaglioni più impegnati in guerra ed assegnare la denominazione di carristi Caduti decorati di medaglia d'oro al V.M. fra quelli che avevano combattuto nelle stesse unità, tenendo presente di rappresentare con ciò tutti i teatri operativi e la guerra partigiana di Liberazione.*

## DAI REGGIMENTI AI BATTAGLIONI

Reparto d'origine	Nuova denominazione	Bandiera	Inquadramento
XIII cr./182° f. cor.	13° btg. cr. M.O. Pascucci	ex novo	B. mec. Brescia
LXIII cr.	63° btg. cr. M.O. Fioritto	ex novo	B. mec. Isonzo
XXII cr./Seren.	22° btg. cr. M.O. Piccinini	ex novo	B. mec. Gorizia
XI cr.	11° btg. cr. M.O. Calzecchi	ex novo	B. mec. Trieste
VII cr./8° b.	7° btg. cr. M.O. Di Dio	ex novo	8° B. mec. Garibaldi
III/32° cr.	3° btg. cr. M.O. Galas	32° rgt. cr.	32° B. cor. Mameli
V/32° cr.	5° btg. cr. M.O. Chiamenti	ex novo	32° B. cor. Mameli
VIII/132° cr.	8° btg. cr. M.O. Secchiaroli	132° rgt. cr.	132° B. cor. Manin
X/132° cr.	10° btg. cr. M.O. Bruno	133° rgt. cr.	132° B. cor. Manin
IV cr./3° b.	4° btg. cr. M.O. Passalacqua	ex novo	3° B. mec. Goito
XX cr./4° f. cor.	20° btg. cr. M.O. Pentimalli	4° rgt. f. cor.	B. mec. Legnano
I/31° cr.	1° btg. cr. M.O. Cracco	31° rgt. cr.	31° B. cor. Curtatone
II/31° cr.	101° btg. cr. M.O. Zappalà	131° rgt. cr.	31° B. cor. Curtatone
VI cr./1° b. cor.	6° btg. cr. M.O. Scapuzzi	33° rgt. cr.	B. mec. Granatieri
XIX cr.	19° btg. cor. M.O. Tumiatì	ex novo	B. mot. Friuli
IV/17° f.	9° btg. cor. M.O. Butera	3° rgt. f. cor.	B. mot. Acqui
LX cor.	60° btg. cor. M.O. Locatelli	ex novo	B. mot. Pinerolo
LXII cor.	62° btg. cor. M.O. Jero	ex novo	B. mot. Aosta

E' questa, in estrema sintesi, la storia dei Carristi d'Italia.

Nella sua brevità e con l'intensità del suo susseguirsi suscita tanta ammirazione da rasentare l'incredulità.

Sono appena 50 anni, che, oggi, sono ben lungi da costituire neppure il normale sviluppo della vita di un individuo. Ma in questi 10 lustri i carristi hanno creato un'epopea che talvolta assume toni di leggenda. Le Fiamme Rosse hanno combattuto su tutti i fronti di guerra, svolgendo fin dall'origine un ruolo, via via, più importante, fino ad assumere (specie in A.S.) la veste e l'onere del vero protagonista.

Avversari ed alleati espressero giudizi lusinghieri: se ne riportano due dei più significativi:

« Con il sacrificio dell'Ariete perdemmo i nostri più anziani camerati Italiani ai quali, bisogna riconoscerlo, avevamo sempre chiesto di più di quello che erano in grado di fare con il loro armamento ».

Generale tedesco E. Rommel

« Nessun soldato al mondo è riuscito, né mai riuscirà a fare quello che oggi gli Italiani hanno fatto valorosamente di fronte a noi ad El Abd ».

Giornalista britannico T. Muller

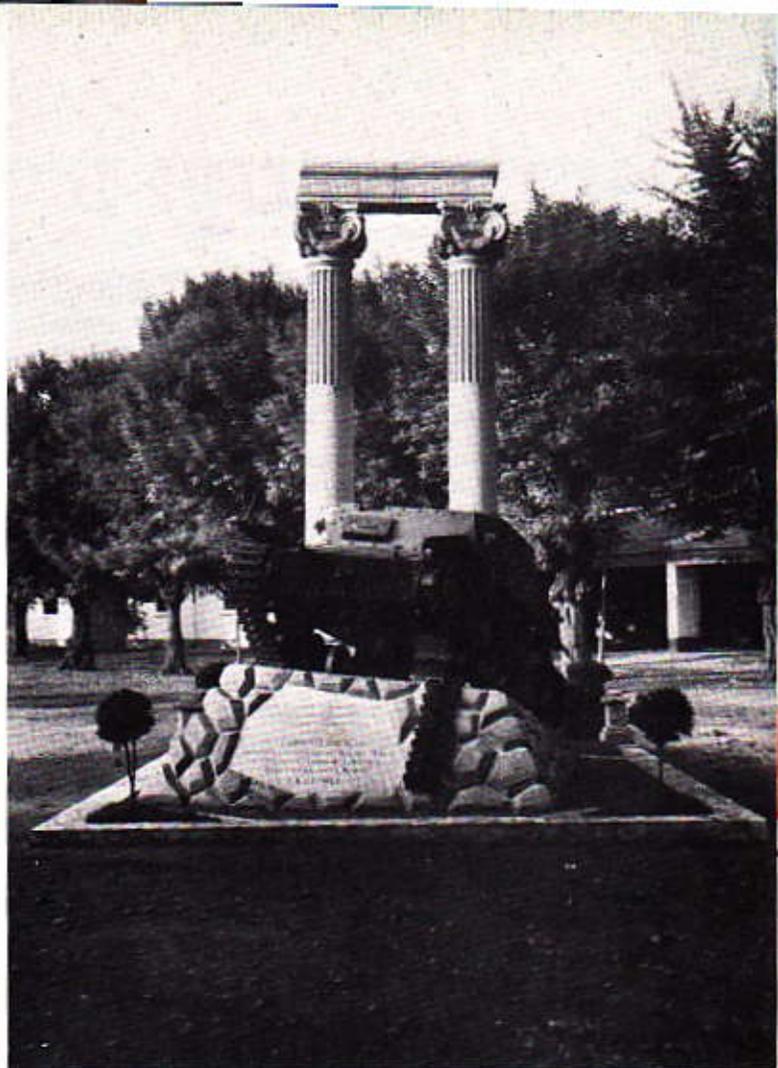
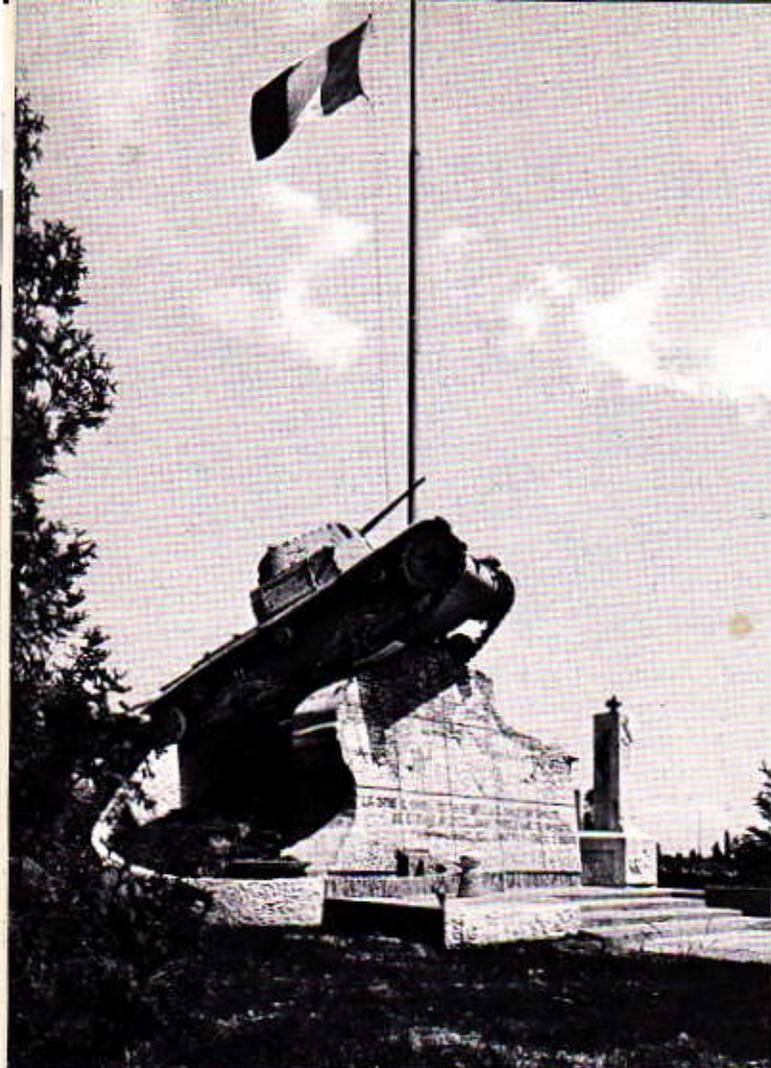
Queste affermazioni, se costituiscono motivo di giusto orgoglio, non debbono far dimenticare il prezzo che per esso i Carristi hanno pagato; prezzo di privazioni, di sacrifici e di sangue, versato sempre — secondo la caratteristica che li distingue — in umiltà e piena consapevolezza.

Ai nostri Caduti l'onore, a noi tutti il ricordo ed il rimpianto; ai giovani, a quelli che ancora verranno, l'augurio di potere — e di sapere — conservare nel cuore e di tramandare ai loro figli, pur in un mondo di generale e fraterna pace, l'imperativo del nostro motto:

« Ferrea mole - ferreo cuore ».



Nel sacrario di El Alamein un carro M 13/40 ed il carrista del deserto, a ricordo dei Caduti.



**I NOSTRI MONUMENTI PER ONORARE  
E RICORDARE I CARRISTI CADUTI  
COMBATTENDO NEL NOME D'ITALIA**

