

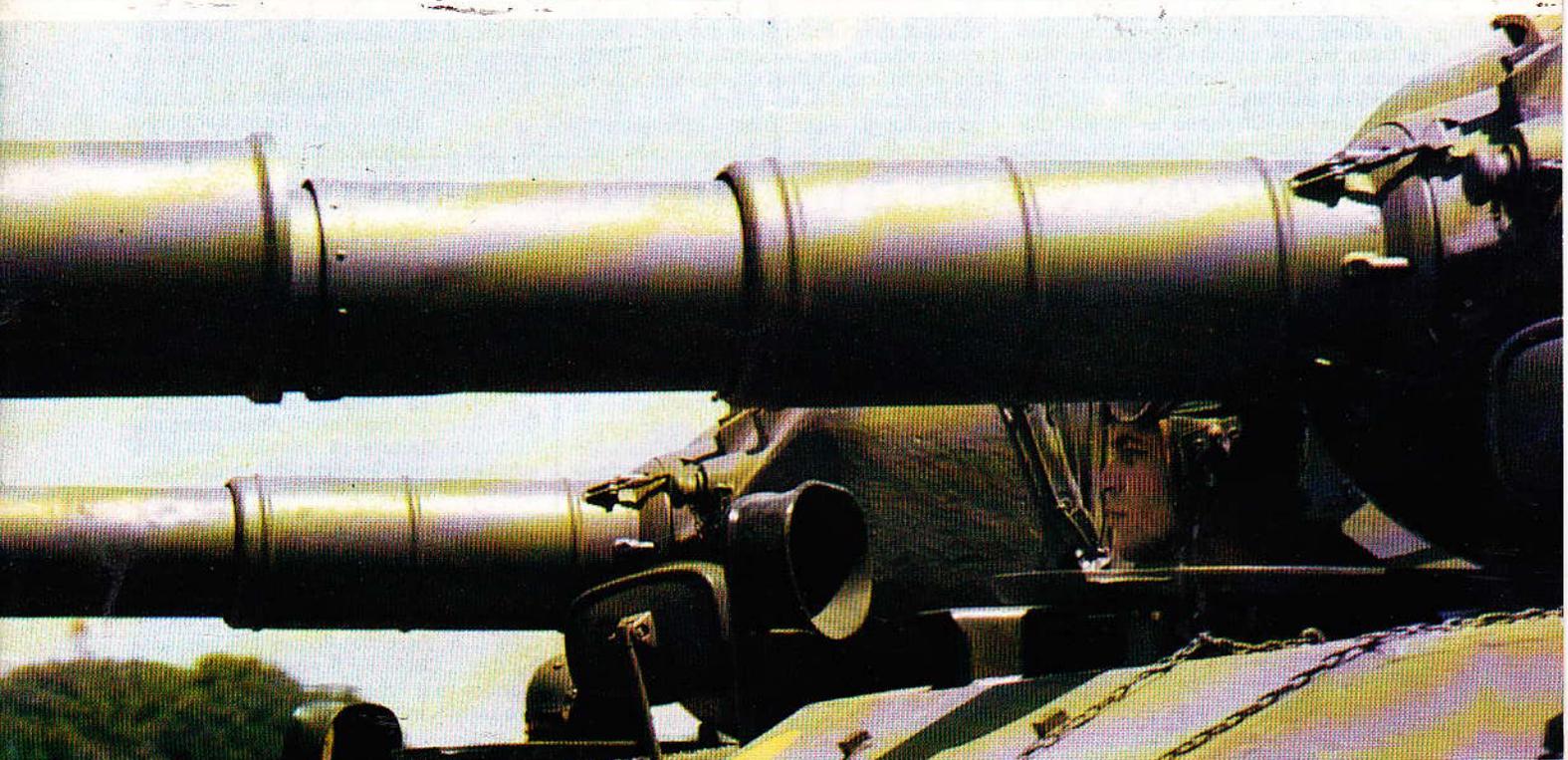
IL CARRISTA D'ITALIA



**Ferrea mole
ferreo cuore**

ASSOCIAZIONE NAZIONALE CARRISTI D'ITALIA
00184 ROMA - Via Sforza, 8 - Tel. 48.26.136

Mensile - Anno XXXI - N. 7 (158°) ottobre 1990
Spedizione in abbonamento postale gr. III (70%)



**6° BATTAGLIONE
M.O. SCAPUZZI:
ROMANTICA
POTENZA NEL
63° ANNUALE**

LA VOCE DI DEL POZZO PER L'ALTO ADIGE

Una lettera ai presidenti delle Associazioni d'Arma

Sarà certamente noto ai Signori Presidenti delle Associazioni d'Arma che è in atto, da tempo, in Bolzano, una campagna tendente alla rimozione o distruzione del Monumento alla Vittoria.

La situazione, al momento, che chiaramente è riassunta nell'unito articolo del giornale «Alto Adige» dell'8 giugno 1990, appare inquietante e, comunque, orientata a spersonalizzare il monumento sopprimendone il significato.

Sorvolando sulla genesi dell'opera e degli elementi storici e spirituali che riassume, lo si identifica come «monumento fascista». Ciò è assolutamente falso, in quanto il monumento fu eretto nel 1926, a seguito di una pubblica sottoscrizione, ad indicare il tempo ed il luogo di confini naturali e geografici legittimamente raggiunti dopo duecento anni di occupazione austriaca nel lombardo-veneto. Occupazione certamente più arbitraria e storicamente impropria di quelle tendenti alla spiviale alpina, naturale confine d'Italia.

Al tavolo delle trattative, come risulta dalla lettura dell'articolo hanno dialogato, in fraterna comprensione, i nostri partiti dell'arco costituzionale, dalla Democrazia Cristiana al Partito Co-

munista, da quello Repubblicano al SVP, nel disperato tentativo di ricercare un compromesso che consentisse di rimuovere l'ingombrante testimonianza senza perdere definitivamente la faccia.

Andando col pensiero ai precedenti che costellano di vergogna la nostra storia recente: dall'espulsione degli italiani dalla Libia al trattato di Osimo, al dialogo sul bilinguismo a Trieste, alle vicende dell'Achille Lauro», ai missili di Lampedusa, all'invasione degli immigrati, si può essere sicuri che la soluzione finale sarà l'ennesima ed abituale rinuncia all'onore, al passato, alla storia reale di quella che fu la Patria.

Dovremmo aspettarci, per il futuro, la richiesta di danni dalla Tunisia per la distruzione di Cartagine ed il desiderio di Israele per l'abbattimento dell'Arco di Tito.

La sola accettazione del dialogo sul futuro del monumento, a mio parere, offende la coscienza nazionale ed in particolare le Associazioni d'Arma, istituzionalmente responsabili della tutela dei valori tradizionali che furono a base ed ispirazione della guerra 1915-18. In primo luogo Fanti, Alpini, Bersaglieri,

Cavalieri, Artiglieri, Genieri, che pagano un contributo di sangue elevatissimo. Essi verrebbero colpiti da questa prudente, per non dire vergognosa, cancellazione del loro passato a favore di una minoranza — il gruppo etnico di lingua tedesca — che tale non è, poiché, in effetto, si esprime come maggioranza oppressiva ed ostile in tutte le forme ed i modi. Talune ultime richieste sfiorano il ridicolo, come il bilinguismo richiesto sul collare dei cani e l'insegnamento della musica al conservatorio.

In relazione a quanto precede, riterrei doveroso ed opportuno che il Comitato d'Intesa esprimesse il Suo pensiero sull'argomento nella Sua Veste di diretto e legittimo responsabile delle tradizioni militari e patriottiche delle Forze Armate e dell'Esercito in particolare. Tale pensiero, dovrebbe essere condensato in una lettera trasmessa al Ministro e pubblicata su tutti i giornali delle Associazioni. Ovvero al Capo di SM della Difesa, certamente più sensibile e ricettivo sull'argomento.

Il Presidente Nazionale
Gen. C.A. (r) Enzo Del Pozzo

PROMOZIONI A TITOLO ONORIFICO

«In relazione alla proposta delle Associazioni combattentistiche e d'arma, si informa che il Ministero della Difesa ha accolto la richiesta. È stato dato incarico a Stamadifesa di predisporre un d.d.l. per estendere la promozione a titolo onorifico a tutti i partecipanti al 2° conflitto mondiale, decorati e non, in analogia a quanto attuato per i Combattenti della Guerra di Liberazione dalla Legge 8.8.1980 n. 434. Si fa riserva di ulteriori notizie in merito, appena possibile».

Forte di questa notizia, il 16 gennaio u.s. ho scritto al mio Distretto di appartenenza chiedendo di essere «annoverato tra gli aventi diritto all'avanzamento a Titolo onorifico». Il Distretto di Pa-

via mi ha risposto come da Allegato A.

Tutto ciò mi starebbe bene se non fossi portatore del «Distintivo d'Onore Volontari della Libertà» con la seguente motivazione: «30 gennaio 1980 - Al 1° Cap. F. Cpl. Bagliani Naldo - nato a Sartirana (Pv) l'11.11.1917. Essendo stato deportato nei lager e avendo rifiutato la liberazione per non servire l'invasore tedesco e la repubblica sociale durante la resistenza e autorizzato a fregiarsi, ai sensi della Legge 1.12.1977 n. 907, del Distintivo d'Onore per i patrioti VOLONTARI DELLA LIBERTÀ istituito con decreto luogotenenziale n. 350 del 3.5.1945».

A questo punto mi consenta una domanda: se io sono parificato ai Combattenti della Resistenza e portatore del «Distintivo d'Onore Volontari della Libertà» non ho del pari diritto all'avanzamento «a titolo onorifico» fruendo della Legge n. 434?

Chissà quanti Carristi sono nelle mie condizioni ed è per questo motivo che chiedo alla sua ben nota cortesia di interessarsi per superare un palese controsenso come quello denunciato.

Le sono grato per quanto farà al riguardo e, in attesa di avere notizie, le porgo i miei saluti più vivi e cordiali.

Neldo Bagliani

In riferimento alla Vostra del 16 gennaio 1990 si informa che non sono pervenute a questo Ufficio disposizioni in merito al Decreto riguardante la promozione «a titolo onorifico» da Voi citato.

Si precisa tuttavia, che il sunnominato Decreto è valido per i combattenti della Guerra di Liberazione dalla legge 8.8.1980 n. 434.

FIOCO ROSA: SEZIONE A SASSARI

IL 29 settembre 1990 è stata costituita la Sezione Anci di Sassari, dedicata alla memoria della M.O. al V.M. Tenente Walter Pasella.

L'iniziativa è tutto merito del Col. Carr. Sanzio Cocchini, Comandante del Distretto Militare di Sassari, che si è adoperato con entusiasmo in ogni settore per rendere concreta una sua idea.

La cerimonia inaugurale è stata tenuta presso il Circolo Ufficiali di Presidio, presieduta dal Magg. Carr. Gastone Onnis, Presidente Regionale, in rappresentanza del Presidente Nazionale, Gen. C.A. Enzo Del Pozzo. Era presente il Col. Cocchini, nominato «Socio d'onore» dal Presidente Nazionale per il suo fattivo interessamento.

Dopo la cerimonia, si è proceduto, presenti i Carristi sassaresi, alla designazione delle cariche sociali. Sono stati eletti all'unanimità:

— Presidente, il Ten. Carr. Francesco Campus;

— Vice Presidente, il Serg. Carr. Antonio Carboni.

— Consigliere, Tesoriere e Segretario, il S. Ten. Carr. Salvatore Solinas.

La sezione ha sede in via Politeama, 5/3, 07100 Sassari.

Il Presidente Nazionale, la Presidenza Nazionale, anche a nome dei Carristi d'Italia, porgono il benvenuto alla nuova Sezione e le augurano buon lavoro.

Crespina

**MENTRE
ANDIAMO
IN STAMPA
APPRENDIAMO
DELLA
APPROVAZIONE
FINALMENTE
DELLA LEGGE PER
TALI PROMOZIONI**

IL 6 DICEMBRE CONSIGLIO NAZIONALE A ROMA CON L'INAUGURAZIONE DEL RINNOVATO MUSEO CARRISTA

Il giorno 6 dicembre p.v. si terrà a Roma la riunione del Consiglio Nazionale dell'Associazione, con la presenza della Presidenza Nazionale e dei Presiden-

ti Regionali. Il programma prevede l'inaugurazione del nuovo museo nazionale dei Carristi, la relazione del Presidente Nazionale e altri interventi. Nel

pomeriggio, dopo la colazione, rientro alle rispettive sedi. Le modalità di dettaglio sono state comunicate direttamente agli interessati.

CALOROSO SALUTO AL GENERALE SIMONE

Desidero rivolgere a nome di noi tutti, dalle pagine del nostro giornale, un caloroso saluto, al Gen. di C.A. Raffaele Simone, che di recente ha lasciato la carica di Ispettore delle Armi di Fanteria e Cavalleria.

Il Gen. Simone che molti ricorderanno perché presenziò, con affettuosa

sensibilità, il nostro XII Raduno, ci è stato particolarmente vicino in moltissime occasioni. Dobbiamo alla Sua autorevole presenza l'ottenuta possibilità di ampliare il nostro Museo, la concessione di spazi, infrastrutture, mezzi, che hanno conferito nuove capacità espressive, alle nostre memorie, mentre, con

attenta disponibilità e passione ha sempre accolte richieste relative a nostre piccole esigenze.

Nell'augurarGli buona fortuna, abbiamo voluto averLo con noi come socio d'onore. Desiderio affettuosamente accolto.

gen. Enzo Del Pozzo

I CARRISTI SONO VICINI A DUE BRILLANTI UFFICIALI CHE LASCIANO O ASSUMONO ALTI INCARICHI MILITARI

GEN. C.A. ALESSANDRO D'AMBROSIO

Il Generale C.A. Alessandro d'Ambrosio il 10 novembre 1990 ha lasciato il Comando della Regione Militare Centrale.

Il Generale d'Ambrosio corazzato nel cuore e nella mente è stato un brillante Comandante dell'«ARIETE».

Nell'occasione desidero ringraziarlo a nome dei Carristi d'Italia per l'affettuosa sollecitudine per noi avuta in ogni occasione.

Con l'augurio che la Patria possa ancora giovare delle sue qualità professionali di spicco, delle sue non comuni doti di intelletto e di cultura, e soprattutto della sua chiara dirittura morale.

GEN. C.A. PIETRO GIANNATTASIO

Benvenuto particolarmente affettuoso — e l'Eccellenza in questione me lo consenta — quasi paterno, al Gen. di C.A. Pietro Giannattasio che assume l'incarico di Ispettore delle Armi di Fanteria e Cavalleria.

I Carristi d'Italia gli sono vicini nel suo futuro lavoro con simpatia e calore, sicuri della sua affettuosa comprensione per le nostre esigenze, tese ad esaltare i valori patrii, in ogni momento.

Si muovono i seminatori

MOVIMENTI NEGLI ALTI GRADI DEGLI UFFICIALI CARRISTI

Fra settembre ed ottobre la vita si prepara a rinnovarsi per il prossimo anno; e di conseguenza si muovono i seminatori. Vogliamo ricordare e porgere fervidi auguri agli amici che per lungo tempo ci hanno seguito con simpatia. Ed ecco i nostri carristi che hanno fatto «motori».

— Gen. Div. Carr. Andreani Ghino, Presidente Comitato Regionale Sud Europa del Pbeist Roma.

— Gen. Div. Carr. Pucci Cesare, Comandante Accademia Militare Modena.

— Gen. Div. Carr. Ventruto Mario, Comandante Militare di Trieste - Trieste.

— Gen. Brig. Carr. Tomasicchio Antonio, Capo di S.M. del V Corpo d'Armata Vittorio Veneto (TV).

STUPENDO IL 6° BTG PER LA NOSTRA FESTA

Il giorno 6 ottobre 1990, la Sezione ANCI di Roma numerosa ed esultante ha partecipato al 63° anniversario della nascita della specialità carrista.

La cerimonia ha avuto luogo nella caserma «M.O. D'Avanzo» in Aurelia, organizzata dal 6° Btg Carri «M.O. Scapuzzi».

Alla manifestazione ha presenziato il Presidente Nazionale dell'ANCI gen. Del Pozzo che ha espresso i sentimenti più elevati riguardanti le glorie e l'amor di Patria dei carristi italiani.

Il Comandante del Btg. T. Col. La Rosa ha diretto mirabil-

mente la cerimonia ed ha accolto affabilmente la Sezione ANCI di Roma con grande impegno e raffinata ospitalità.

È stata una giornata memorabile per i carristi in armi e per quelli in congedo, intervenuti gioiosi con molti familiari esaltanti lo spirito di tutti i carristi d'Italia.



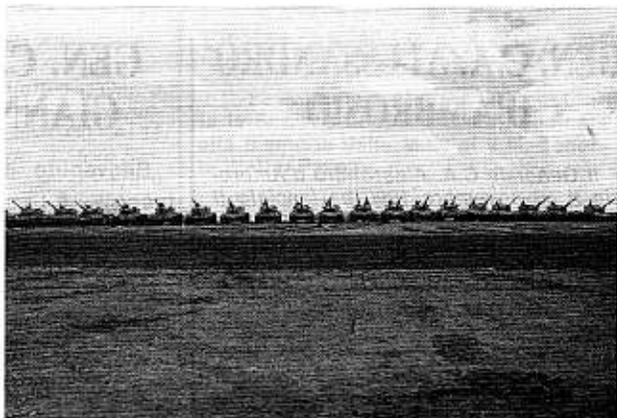
Dal generale Del Pozzo il fervido saluto dei carristi in congedo.



Il nostro aureo medagliere racconta le glorie dei carristi su tutti i fronti, fedeli al motto.



63 anni dalla nascita, 50 anni dall'impiego in guerra del carro armato M. 13/40.



Il formidabile «muro d'acciaio» concluderà mirabilmente una entusiasmante cerimonia.



Parla il comandante del Battaglione, tel col. La Rosa.



L'intervento del gen. Calisconi, eroico carrista.

A. 129

«L'ELICOTTERO»

Continua la descrizione delle eccezionali caratteristiche di questo mezzo bellissimo, nel racconto di Emidio Valente che così grandemente contribuì nell'ideazione e realizzazione.

... da sviluppare in un concetto di «famiglia di elicotteri»...

Sul concetto di «famiglia» bisogna intendersi. Realizzata un'autovettura, con l'evolversi della richiesta del mercato, può venire in seguito l'idea di ricavarne, chissà, un furgoncino, una station wagon, un pulmino. Certo, è possibile. Ma si tratterà sempre di soluzioni arrangiate, di compromesso e non ottimizzate, per funzioni che non erano state previste in sede di progettazione iniziale.

Se questo è vero nella meccanica automobilistica dove, tutto sommato, certi compromessi possono essere accettati in nome dell'economia, ciò non è certamente valido nel settore aeronautico dove il compromesso non è economia ma la rinuncia più o meno cosciente ad ottimizzare il rapporto di costo/efficacia.

Con queste considerazioni di base, lo Stato Maggiore dell'Esercito ha esaminato la possibile evoluzione delle proprie esigenze nel settore dell'aeromobilità valutando se, nella categoria di aeromobili nella quale sarebbe entrato il futuro elicottero d'attacco/controlcarristi, altri mezzi avrebbero dovuto integrarne l'azione o sostituirne altri al termine della loro vita tecnico-operativa.

La prima esigenza riconosciuta è stata il supporto all'azione degli elicotteri d'attacco in termini di azione esplorante e di protezione. Qui la similitudine con l'azione carrista, come vedremo in seguito, è calzante. I carri muovono all'attacco al seguito dell'azione svolta dalle unità esploranti le quali, una volta stabilito il contatto di fuoco tra le unità carri e gli obiettivi, continuano a svolgere la loro azione proteggendo i fianchi o il tergo del dispositivo amico, oltre a proseguire nella loro azione informativa.

Queste funzioni debbono essere svolte anche a favore degli elicotteri d'attacco, ricorrendo a mezzi con prestazioni ed equipaggiamenti adeguati alle funzioni stesse. Così come per i carri si ricorreva al carro leggero, sostituito poi da mezzi simili, così per l'azione esplorante e di protezione svolta dall'elicottero occorre un mezzo agile, manovriero, opportunamente equipaggiato ai fini dell'azione informativa e di fuoco contro obiettivi terrestri ed anche aerei, con specifica funzione contro elicotteri.

Tutti sanno che la migliore arma contro i carri è il carro, almeno così si riteneva in passato, mentre oggi si tende a riconoscere tale capacità proprio agli elicotteri. Allo stesso modo, dopo appro-



L'altro membro della «famiglia» A 129 nella versione «sostegno al campo di battaglia»

fondite analisi e ricerche operative, sembra che la migliore contromisura per gli elicotteri siano proprio gli elicotteri stessi ed è perciò da attendersi, durante l'azione di attacco, che l'avversario faccia intervenire i suoi mezzi ad ala rotante per contrastare la nostra azione.

Ed ecco che gli elicotteri «scout» — come si usa dire con gergo «western» — opportunamente predisposti, intervengono a protezione della formazione in attacco (che, così, può proseguire la sua azione) utilizzando armi aria-aria, quali mitragliatrici brandeggiabili in torretta alle brevi distanze e missili controaerei o razzi alle distanze maggiori.

Questo è un campo ancora da chiarire, mentre vi sono alcuni che preconizzano duelli aerei tipo prima guerra mondiale ed altri che sono scettici. Comunque, per queste funzioni è ugualmente e basicamente adatto lo stesso A 129 per il quale sono già allo studio le sole varianti di equipaggiamenti ed armamenti necessari per questo tipo d'azione. Nei programmi dello Stato Maggiore è compresa, infatti, l'acquisizione di un certo numero di mezzi nella particolare configurazione esplorante e di protezione.

La seconda esigenza da soddisfare nell'ambito del concetto di «famiglia», è quella relativa alla sostituzione degli elicotteri leggeri ora in servizio, gli AB 206, con un mezzo di maggiori presta-

zioni rispondente a requisiti che, in uno specifico studio NATO, identificano un futuro «elicottero leggero di sostegno al campo di battaglia» (LBH: Light Battle-field helicopter), idoneo a svolgere compiti di collegamento, trasporto leggero, sgombero feriti, comando e controllo, concorso all'azione informativa e di fuoco.

È evidente, credo, che un mezzo già sin da oggi concepito anche per tali funzioni, in una versione derivata dall'A 129 basico, rappresenta una soluzione ottimale non solo per l'aspetto economico-gestionale (standardizzazione e interoperabilità), ma anche perché detto elicottero, con le capacità di trasporto e di polivalenza operativa, conserverà quelle caratteristiche «militari» del velivolo base, in particolare, gli elevati fattori di sopravvivenza, che lo renderanno particolarmente idoneo a operare nella fascia più avanzata del campo di battaglia.

Impiego degli elicotteri d'attacco

Nel 1985, l'Ispettorato dell'Aviazione Leggera dell'Esercito, con la pubblicazione 6330, ha aggiornato le basi dottrinarie della componente aeromobile dell'Esercito delineandone ordinamento, compiti e modalità d'azione.

Ne parleremo nel prossimo numero.

FIRENZE

Il 4 settembre 1990, è deceduto dopo lunga malattia il cap. magg. carrista Renato Mugnai, lasciando nello sgomento i familiari e gli amici carristi della sezione di Firenze che lo ebbero per lungo tempo loro socio ed amico.

Partecipò alla guerra Albania Grecia Jugoslavia; fu posto in congedo a fine conflitto, e fu autorizzato a fregiarsi della croce di guerra.

Ai familiari tutti ed in particolare alla cara mamma Annita vadano le affettuose condoglianze dei carristi di tutta la Toscana.



NOTE BLINDATE DA CAMURI COMPILATE

Sul finire del passato secolo divenne realtà l'autolocomozione con il motore a benzina... si trascurano eventuali an-tenati di interesse puramente storico.

Negli ambienti militari francesi e poi anche inglesi non sfuggì che oltre alla possibilità di traslazione di notevoli carichi su distanze ed a velocità fino ad allora sconosciute, il nuovo mezzo poteva avere notevoli incidenze nel campo tattico-strategico, se rivestito di corazzatura ed armato.

Quando infatti fece la sua comparsa sui campi di battaglia della I^a Guerra Mondiale, molte delle procedure belliche in auge dovettero subire una profonda evoluzione, specie dopo l'introduzione del cingolo, perché si era finalmente trovato un efficace antidoto al binomio mitragliatrice - reticolato. Così riprese slancio la ben più economica e risolutiva guerra di movimento che vedrà la sua massima estensione negli anni della II^a Guerra Mondiale.

Data la facilità di realizzazione causa la disponibilità di automezzi per uso civile, per prima apparve l'autoblindata, poi, con l'affermarsi del citato cingolo, anche la stessa regina delle battaglie, la fanteria, fu costretta ad un sempre più intimo connubio con il motore blindato o corazzato. Un breve «excursus» storico varrà a chiarire gli sviluppi del «blindato»: oggetto e scopo delle presenti note.

Nel 1902 al «Salon de l'Automobile» di Parigi faceva di sé bella mostra un'autovettura blindata ed armata di arma automatica, derivata dalla civile «Charron, Girardot e Voigt». Per l'epoca aveva caratteristiche avveniristiche: pneumatici autostagnanti, velocità di ben 45 km/h ed aveva in dotazione due «canali ad U» da gettare su ostacoli per facilitare il relativo superamento.

Sperimentata in Francia, riscosse notevoli consensi; anche negli ambienti moscoviti suscitò interesse (ne ordinarono alcune) ma ben presto tanto fervore si affievolì e subentrò indifferenza ed ostilità.

Ad esempio e per rimanere in patria, si riporta che l'allora capitano Giulio Douhet non riconobbe utilità alcuna nel veicolo autopropulso; poi dovette ampiamente ricredersi! Non così il colonnello Mangiarotti che lo definì mezzo escogitato da sognatori che in guerra paventavano solo le ferite! Molto garibaldino ma anche alquanto «miope» e... non fu il solo!

L'«idea» era invece buona e l'autoblindo cominciò a diffondersi... gli imperi centrali produssero la «Daimler» 4x4, ma alla presentazione ufficiale forse il rombo del motore o l'inconsueta sagoma spaventarono il destriero di uno dei nobili cavalieri ispezionanti che venne... disarcionato ed il tutto si risolse in una vendicativa boccatura del blindato reo di tanto affronto!

In Marocco il generale francese Lyautay sperimentò con successo l'auto armata (non blindata) «Genty», derivata dalla vettura Panhard... forse i

tempi non erano ancora maturi e l'entusiasmo iniziale ben presto abortì.

Nel 1910 appare in Italia l'autoblindo «Isotta Fraschini» cui segue ben presto altro prototipo realizzato dall'Arsenale Militare di Torino; inviate in Libia nel 1912 non conseguirono risultati particolarmente brillanti... occorre considerare che si trattava di sole due macchine «sperimentali» ed impiegate in terreni particolarmente difficili... però qualche insegnamento — anche se non del tutto positivo — deve essere scaturito. Anche la «Bianchi» si produsse un suo esemplare.

In Russia si mantenne abbastanza vivo l'interesse per il mezzo blindato; nel 1913 vennero realizzate le «Russo-Baltic» con doppia guida, anteriore e posteriore, con gran vantaggio in operazioni di disimpegno. Nella I^a Guerra Mondiale — dato il teatro d'azione in genere pianeggiante — trovarono utile impiego, insieme alle inglesi «Austin - Putilov» modificate in loco.

Soprattutto la Gran Bretagna non restò insensibile al «blindato» e diede inizio alla serie «Rolls Royce» sviluppata nei modelli 1914, 1920, 1924... alcuni di questi ultimi furono impiegati in Africa Settentrionale nel 1940. Si ricorda che la Gran Bretagna fu anche la «patria» del carro armato; per le sue caratteristiche di armamento, protezione e mobilità in terreno vario surclasserà l'autoblindo relegandola a compiti sussidiari: esplorazione e protezione del ripiegamento.

Alle citate «Rolls Royce» si affiancheranno altri mezzi, tutti di buone qualità: «Lanchester», «Austin», «Garford». Solo a partire dal 1915 la Germania — cui non erano sfuggiti i buoni successi dei «blindati» avversari in Belgio, Fiandre e steppe russe — disporrà delle massicce «Bussing» e «Daimler».

Fin qui l'armamento delle autoblindo era limitato a sole armi automatiche anche se non era mancato qualche tentativo di installare pezzi di artiglieria di modesto calibro.

E in Italia?

La motorizzazione ed anche una meccanizzazione — limitata però ai blindati — erano in sviluppo: nel 1915 era stata allestita la «Lancia 1Z» con doppia torretta sovrapposta e tre mitragliatrici: peso tonn. 4,3, 50 km/h max, dotata di lame taglia reticolati: nel 1917 apparirà un modello più agile a semplice torretta ma sempre con tre armi automatiche: due in torretta ed una fissa in coda. Anche la «Bianchi» e la «Fabbrica d'armi di Terni» allestirono loro modelli.

Nello scacchiere italiano durante la I^a Guerra Mondiale operarono solo tali blindati ma nessun carro armato... evidentemente quanto accadeva ad Arras, Chemin des Dames, Ypres ed anche in Palestina non era stato ben valutato... forse perché il fronte italiano correva per lo più in impervie zone montane, ma la Val Lagarina, la soglia di Gorizia o più tardi, le piane venete tra Piave ed Isonzo avrebbero ben potuto suggerire

qualche «idea» d'impiego di corazzati! Se qualche profeta vi fu, non ebbe — in patria — molta fortuna!

Occorre aggiungere che dopo il 1918 le «Lancia 1Z» combatterono in Libia per la riconquista, dal 1935 al 1941 nel corno d'Africa, nella guerra di Spagna... per quanto fin dal 1938 fossero ufficialmente a «consumazione», furono di presidio nel Dodecaneso fino al 1943.

L'impiego di tali longevi «paleo-blindati» non trova una giustificazione accettabile, nemmeno sotto l'ottica di un amor di patria che sarebbe stato molto male inteso in chi ne ordinò l'ulteriore impiego, i rari superstiti di quegli equipaggi possono essere buoni testimoni!

Sempre in Italia: intorno agli anni Trenta su autotelaio «Fiat Dovunque 611» furono allestite dall'Ansaldo dieci autoblindo: cinque «maschio» con un pezzo da 37/40 (il vecchio Wickers Terni del 1918) ed un fucile mitragliatore «Breda» in torretta, altra «Breda» in coda, fissa; cinque «femmina» con soli tre fucili mitragliatori: due in torretta ed un terzo in coda.

Protezione al tiro di fucile, ottima abitabilità, trattandosi di 6x4, montando apposite cingolature sui due assi posteriori, avevano limitate possibilità fuori strada. Assenza di ricetrasmittente e di ottica di puntamento (solo alzo a fogliette) e di visione esterna. Trattandosi di materiale «sperimentale» — inizialmente in dotazione alla Polizia poi passato all'Esercito — fu inviato nel 1935 in Africa Orientale ove partecipò alla campagna d'Abissinia, ai vari cicli di grandi operazioni di polizia coloniale ed infine alla campagna 40/41.

Negli anni che separano dall'inizio della II^a Guerra Mondiale in patria gli studi per nuovi blindati languirono ed al 10 giugno 1940 disponevamo delle «Lancia 1Z» superstiti della I^a Guerra Mondiale e delle citate «Fiat 611».

L'autoblindo rivestì un ruolo di primaria importanza nel secondo semestre del 1940 nello scacchiere libico-egiziano e successivamente nel 1941 in Africa Orientale... purtroppo tali successi furono di esclusivo appannaggio dei blindati britannici... solo più tardi con l'afflusso di blindo corazzati germanici e delle nostre «AB-41» e «Sahariane», l'equilibrio poté essere ristabilito!

Inizialmente — dato che l'elevato grado di meccanizzazione avversaria creava situazioni per noi insostenibili — si cercò di rimediare utilizzando in funzione contro carro le non abbondanti forze aeree ed automezzi su cui erano stati montati pezzi di piccolo calibro o mitragliere. Nel corno d'Africa, ove la necessità di «blindati» era particolarmente sentita anche durante la «pace imperiale» (936/940) per l'esistenza di vaste zone ribelli, si cercò di utilizzare «blindati autarchici», proteggendo comuni automezzi o trattori con lamieroni, foglie di balestra fuori uso, gettate di cemento ed armandoli con qualche

arma automatica... i risultati si possono facilmente intuire.

Col passare dei mesi il «blindato» perse gradatamente d'importanza, sostituito — come accaduto nella I^a Guerra Mondiale — dal carro armato che fu il vero protagonista degli scontri decisivi.

Un cenno ora sui principali tipi di autoblindo utilizzati nella II^a Guerra Mondiale, con esclusione di prototipi od artigianali.

L'Italia produsse prima le «AB-40» buone ma armate di sole mitragliatrici sostituite ben presto dalle «AB-41» (1941): doppia guida, anteriore e posteriore, possibilità di traslazione su rotaia, armata di mitragliatrice e di mitragliera da 20 mm... finalmente con rice-trasmittente!

Per contrastare le pattuglie britanniche (Long Range Desert Group) utilizzando il telaio della «AB» fu realizzata la camionetta «sahariana» con armamento vario, fino al 47/32.

Abbondante la produzione britannica: alle «Morris CS/9» di meno di 4 tonnellate con anticarro da 13,92 mm in torretta abbinato a mitragliatrice 7,7 mm si aggiunsero le «Marmon Herrington Mk II» realizzate in Sud Africa su telaio Ford 3T, 4x4, inizialmente armata come la «Morris» poi, constatata l'insufficienza dell'armamento, utilizzò mitragliera da 20 mm e pezzi da 47/32 caricati in Libia.

La «Humber III» con arma da 15 mm, il successivo modello Mk IV con 37 mm. La «Daimler» infine con l'ottimo cannone da 40 mm. Naturalmente, dati i prevedibili compiti di esplorazione e sicurezza tutti questi «blindati» erano dotati di efficienti rice-trasmittenti.

Poche le notizie dalla Russia: alle già moderne autoblindo «BA-32» che ricordano le citate nostre «611», 6x4 e cannone da 45 mm, non sembra abbiano fatto seguito altri modelli.

In Germania agli iniziali tipi «Sd Kfz 221» e «Sd Kfz 222» a quattro ruote motrici e con mitragliatrice da 7,92 e da 20 mm, fecero seguito le ben più pesanti ed efficienti «Sd Kfz 232» ad otto ruote... fino alla serie 231/234 armate di pezzi da 50 e 75 mm peso sulle 10 tonnellate, sempre ad otto ruote.

La produzione americana apparve nel 1942: la M8 «Greyhound» da 7,5 tonnellate, 2 mitragliatrici ed un pezzo da 37 mm, 6x6, la M6 «Staghound» da 13,2 tonnellate, 3 mitragliatrici ed un pezzo da 37 mm, 4x4. Tutte ottime macchine utilizzate anche dai britannici.

Dal Giappone si conoscono i tipi «Sumida» con possibilità di adattamento al transito ferroviario.

Si è così giunti al 1945, finisce la II^a Guerra Mondiale ma, come ben noto, l'auspicata pace non vi fu e la «guerra fredda» fra le due super-potenze travagliò l'Europa ed anche gli altri continenti. Solo oggi si può sperare nella sua estinzione. Le conseguenze di tale tensione e i mutamenti politici intervenuti, specie in Asia ed Africa, innescarono in più d'un caso conflitti definiti «limitati» per puro eufemismo!

In conseguenza le varie industrie belliche continuarono a «far sudare i fuochi» ed a sfonare sempre più perfezionati mezzi di distruzione.

Nel 1952 i britannici realizzano e vendono — anche all'Irak, come da riprese televisive — l'autoblindo «Saladin» derivata dal trasporto truppe «Saracen»: 11,4 tonnellate, 6x6, 72 km/h max, con due armi automatiche da 7,62 mm ed un buon pezzo da 76 mm efficace e preciso entro i 2.000 mt., buona protezione contro gli effetti nucleari. Per inciso il trasporto «Saracen» è stato di recente dotato di missili «Swingfire».

Altri interessanti nuovi modelli sono il «Ferret» da 4/5 tonnellate con un armamento che varia dal mitragliatore «Bren» al missile contro carro «Vigi-

lant» ed il «Fox», 6,4 tonnellate, 4x4, con arma (anche controaerea) da 30 mm.

Pregevole la belga «F.N.M. 62F AB» 4x4, con armamento principale da 90 mm... non sembra però che abbia avuto molta fortuna! In Germania le modernissime «Luchs», otto ruote tutte sterzanti, anfibia con pezzo da 20 mm e peso oltre le 19 tonnellate, 90 km/h max ha sostituito il precedente Spz 11-2.

Nell'Urss oltre alle ancora moderne BTR-40P anfibia sono presenti le nuovissime BTR-40P2 e 40P. vel. max sul 100 km/h ma come l'America non sembra più molto interessata al «blindato».

Invece l'Italia è presente con la «Fiat-Oto 66-16», 4x4, anfibia, armata di 20 mm, mentre Israele ha prodotto l'agile RBY senza torretta ed adattissima a terreni desertici.

In sintesi attualmente l'autoblindo è ancora un mezzo «vitale» anche se le due super-potenze sembrano propendere per il carro leggero. Dai dati di produzione non sembra che alle industrie delle armi manchino commesse di blindati! È ancora un mezzo multi-impiego, notevolmente potenziato in armamento e può agire in ambiente nucleare, molti tipi sono anfibi... ne sentiremo ancora parlare!

Una precisazione, non inutile su queste pagine e che ci riguarda direttamente: gli equipaggi dei nostri blindati non furono esclusivo appannaggio dei «valorosi cugini cavalieri o bersaglieri» ma — degnamente — vi figurarono anche le fiamme rosse in campo blu... vds autoblindo del corno d'Africa e del Dodocannese.

Gastone Camuri

BIBLIOGRAFIA

«Storia della motorizzazione italiana», A. Pugnani, Roggero - Tortia Torino; «Storia dei mezzi corazzati», A. Pugnani, Fr. Fabbri Editori; «Dalla Libia al Libano», N. Pignato, Editrice Scorpione.



Ripubblichiamo, a richiesta, in modo ancor più chiaro, la lapide apposta dalla nostra associazione al centro di Caserta, in occasione del XII raduno Nazionale

NOZZE TUTTE D'ORO A BASSANO DEL GRAPPA

— Ancò per sti sposi «noevi», (ANNA e GIOVANI sempre bei), magnemo e bevemo e festa che femo. Tegnendose per man i xe rivai lontan. —

Noi Carristi bassanesi abbiamo avuto il piacere e l'onore di festeggiare l'amico, nonché Socio attivo Carrista, Cav. GIOVANNI VIERO e la sua gentile consorte ANNA, celebrando le loro «NOZZE D'ORO».

10 - 6 - 1940 = 10 - 6 - 1990: due date che indicano cinquanta anni di vita insieme e sembra che sia ieri!

Cinquanta anni di gioie, di dolori e di sacrifici condivisi assieme e ciò perché l'amore, la comprensione e la disponibilità al sacrificio non sono mai venuti a mancare anche nei giorni meno lieti.

Il loro matrimonio continui per lungo tempo sereno e felice e sia esempio,



non solo ai loro figli, ma anche a tutti i giovani d'oggi.

Assieme alle figlie GIANNA, MARIA TERESA e ANNALISA, ai generi, ai nipoti, al pronipote, ai parenti, gli amici Carristi bassanesi ed il loro Presidente Nardini Antonio porgono tanti, tanti auguri di ogni bene ed un arrivederci alle «Nozze di Diamante».

In relazione all'aumento del costo del CREST-ANCI, imposto dalla ditta fornitrice, il prezzo viene portato a L. 30.000, cadauno, spese postali comprese.

CARRISTI SUL MONTE GRAPPA PER RICORDARE

Si è rinnovato il Pellegrinaggio Carrista alla chiesetta della Madonnina del Monte Grappa. Ancora una volta i Carristi bassanesi e delle Sezioni A.N.C.I. di Verona, Vigasio, Verona Borgo Roma, Udine, Trieste, Siena, Monza, Colli Euganei di Padova, Mirano Veneto, Pordenone, Manzano, Valdagno, sono saliti domenica 9 settembre 1990 sul Monte Grappa per ricordare i Caduti per la Patria delle due guerre e per parlare di pace, proprio quando il mondo sembra sul piede di guerra.

Oltre duecento persone hanno partecipato a questo pellegrinaggio di fede e di esaltazione dei valori più alti di civiltà e di dedizione alla PATRIA ed alla Società, un incontro di genti che vogliono ricordare quanti tutto sacrificarono per onorare il loro dovere di cittadini ma anche di soldati.

La bella manifestazione ha avuto inizio con il raduno dei partecipanti nel piazzale della stazione ferroviaria di Bassano del Grappa, da cui poi è partito il corteo di pullmans e di macchine diretti al Monte Grappa. Si dice che il giorno si vede dal mattino: ebbene, la giornata è stata baclata da un sole splendido, che ha suffragato ogni ansia nei cuori dei radunisti e soprattutto nei cuori degli organizzatori.

Arrivati al Sacrario del Monte Grappa e formato il corteo con i Labari in testa, seguiti dalla corona d'alloro, dalle autorità civili e militari e poi da tutti gli intervenuti, si è iniziata la salita per ammassarsi nel piccolo piazzale antistante la tomba del Generale GIARDINO, l'eroe che ha difeso il massiccio del Monte Grappa nella guerra del 1915/18.

Con gradita sorpresa gli Alpini della Sezione A.N.A. di Felletto (Udine), anch'essi lassù in pellegrinaggio, hanno chiesto di partecipare alla cerimonia assieme a noi Carristi e di andare, poi, tutti in corteo a deporre una loro corona presso la tomba della «M.O.V.M.» Cap.no FERRUGLIO, da cui la loro Sezione prende il nome. La cerimonia ha quindi proseguito con l'omaggio ai Caduti davanti alla tomba del Generale Giardino, concretizzato con la deposizione della Corona d'alloro dei Carristi d'Italia.

Al «RIPOSO» dato a voce, il Cap.no DAL MOLIN cav. LORENZO, segretario della Sez. A.N.C.I. di Bassano del Grappa, ha preso la parola per un breve discorso celebrativo e con parole semplici e toccanti ha illustrato il significato del Pellegrinaggio Carrista sul Monte Grappa, evidenziando ancora una volta lo spirito di pace e di fratellanza che lega tutti i soldati d'Italia, siano essi Carristi, Bersaglieri, Alpini, Fanti od altre specialità.

Inoltre ha sottolineato che questo Sacrario deve essere per i giovani, che da molti anni per loro fortuna non vivono il pericolo della guerra, un luogo di riflessione, di coscienza, allo scopo di non tradire i sacrifici dei loro e nostri padri.

Poi il corteo si è mosso ed ha raggiunto la tomba della «M.O.V.M. Cap.no FERRUGLIO» dove gli Alpini assieme ai Carristi hanno reso gli onori ed hanno deposto la loro corona d'alloro.

Anche il loro Presidente ha preso la parola per ricordare la fulgida figura di combattente del Cap.no FERRUGLIO, deceduto nella 1ª guerra mondiale sul Monte Grappa, ed ha terminato con parole di pace e di amore tra tutti gli uomini.

Alle ore 11.30, rispettando rigorosamente il programma, davanti alla chiesetta della Madonnina del Grappa, all'aperto, è stata officiata dal nostro sacerdote, assistito da quello degli ALPINI di Felletto, una Santa Messa a suffragio dei Caduti per la Patria nelle due guerre.



All'omelia il celebrante ha detto: «Non dimenticate mai coloro che immolarono la loro vita per la Patria. Ritornate quassù per rinfrescare il vostro spirito alle più alte mete umane. Non abdicare di fronte alle difficoltà, ma impegnatevi alla conquista della pace fra i popoli».

Alle ore 12.30, terminata la cerimonia, a gruppi si è scesi al ristorante «Rifugio Monte Grappa» per consumare il rancio carrista, preparato senza economia dagli amici Carristi bassanesi. È stato anche il momento di coniato con scambio di saluti e di inviti di ritrovarci ancora tra noi Carristi e gli amici Alpini di Felletto, i quali hanno donato alla Sezione A.N.C.I. di Bassano del Grappa la loro drappella, quale ricordo del nostro incontro sul Monte Grappa.

Dopo i primi bicchieri ed i rituali evviva, che hanno reso l'atmosfera allegra, e dopo aver calmato l'appetito con ottimi primi e secondi piatti, il Presidente NARDINI dr. comm. ANTONIO ha preso la parola per porgere i più cordiali saluti al Gen.le di Div. ANTONIO ASSENZA, al Ten. Col. NICOLA DE NINNO, comandante il 5° BTG. CARRI «M.O. CHIAMENTI» di stanza a Tauriano, al Cap.no GIAMPIETRO MASSIGNANI del «SESSTANNO» di Montecchio, il Presidente Regionale A.N.C.I. del Friuli - Venezia Giulia Cav. Uff. GIOVANNI SELLO, i vari Presidenti delle Sezioni Carristi e tutti gli intervenuti.

Dopo averli ringraziati per la loro presenza, che ha dato lustro al raduno, ha

consegnato come ricordo dell'8° Pellegrinaggio Carrista un quadretto raffigurante il MONTE GRAPPA con il suo Sacrario a tutte le autorità civili e militari ed ai Presidenti delle Sezioni A.N.C.I. intervenuti, concludendo con i più sentiti ringraziamenti a tutti i suoi validi collaboratori per la riuscitissima manifestazione.

A loro volta hanno preso la parola il Gen. di Div. ANTONIO ASSENZA, il Ten. Col. NICOLA DE NINNO, il Cav. Uff. GIOVANNI SELLO e numerosi Presidenti di Sezione per contraccambiare le parole del Dr. Comm. ANTONIO

NARDINI e per complimentarsi con gli organizzatori.

Inoltre il Col. MARIO LONGO, Presidente della Sezione A.N.C.I. di Pordenone, ha letto ai presenti il testo del Tele inviato dal Presidente Nazionale Gen.le di C.A. ENZO DEL POZZO che formulava gli auguri più vivi di ogni successo della manifestazione ed i saluti personali a tutti i radunisti.

Il Ten. Col. NICOLA DE NINNO ha offerto alla Sez. A.N.C.I. di Bassano del Grappa la targa del 5° BTG. CARRI «M.O. CHIAMENTI»; altra targa è stata donata dal Cap.no GIAMPIETRO MASSIGNANI, stemma del «SESSTANNO» di Montecchio Maggiore.

Dopo il dessert, il caffè e l'ultimo bicchierino di grappa «NARDINI», è avvenuto il «rompete le righe», cosicché, dopo i rituali «arrivederci», tutti giù a Bassano del Grappa a visitare il famoso PONTE DEGLI ALPINI, a ritrovare nelle piazze e nelle vie le migliaia di Reduci e Combattenti che nella mattinata hanno sfilato per le vie della città, partecipando con tanto entusiasmo al loro RADUNO NAZIONALE, che si è svolto a Bassano del Grappa nella stessa giornata del nostro Raduno Carrista.

Ma il cuore e la nostra gratitudine sono rimasti lassù nel grandioso Cimitero di guerra, dove spesso le nubi lo avvolgono come per nascondere agli occhi di questo mondo che troppo facilmente dimentica i suoi figli migliori.

IL PRESIDENTE
ANTONIO NARDINI

A RADUNO I REDUCI DEL X M. 13/40

Domenica 16 sett. u.s. il nostro attuale «comandante» I Cap. Anito Cervio, l'ufficiale superstiti più elevato in grado, pluridecorato al V.M., ha voluto riunire nella sua casa di Vigevano alcuni ufficiali e sottufficiali ex combattenti in

L'invito, indirizzato personalmente ad ogni singolo interessato ed esteso alle rispettive signore mogli, è stato accolto con entusiasmo. Ne è scaturita una simpatica festa familiare, patrocinata ed organizzata alla perfezione dal no-

quant'anni! Siamo fisicamente meno... in gamba ma ci sentiamo ancora giovani in ispirito e legati fraternamente gli uni agli altri, senza distinzione di grado, dai sacrifici e dei pericoli corsi assieme.



A.s. col X Btg. del 132° Rgt. Carri M della leggendaria Divisione Corazzata «Ariete»; glorioso reparto che, ad El Alamein, ha resistito fino all'ultimo carro allo strapotere nemico.

È stato un raduno straordinario in quanto già nello scorso giugno vi era stato, a Salsomaggiore, quello annuale dei superstiti disponibili di ogni grado.

stro ospite coadiuvato dalla moglie e dal figlio.

Festa allegra, quasi spensierata, infiorata dai soliti «ricordi» che ad ogni occasione vengono rispolverati, magari con qualche variante dovuta, soprattutto, al fatto che si tratta di avvenimenti molto remoti.

Sono, infatti, trascorsi quasi cin-

Ad ogni raduno siamo sempre in meno, per ovvie ragioni, e l'augurio, che vicendevolmente ci scambiamo abbracciandoci al momento del commiato, è sempre lo stesso: «A rivederci il prossimo anno».

Ten. Pietro Coda
Segr. Sez. Genova

UN VERO CARRISTA

Spett.le Redazione, rovistando tra le mie cose ho rinvenuto l'unica foto di altri miei compagni del CAR di Avellino (anno 1956).

Tutti assieme formavamo l'orchestrina che si esibiva nei vari circoli militari dislocati in Campania nonché eravamo componenti della banda musicale.

La fotografia qui allegata è stata scattata a S. Angelo dei Lombardi (Avellino), dove, dopo aver intrattenuto Autorità militari e civili in una villa del luogo, ci siamo esibiti in concerto nella piazza della cittadina.

Ciò premesso chiedo gentilmente la pubblicazione di quanto inviato al fine di poter rintracciare questi miei amici.

Il mio indirizzo è il seguente: Franco Armellin - Comando Polizia Municipale - Piazza Duomo 18 - Treviso. Tel. 0422/588342-588340.

In attesa distintamente saluto.

Magg. Franco Armellin

I nomi delle persone ritratte sono:

- Bini Romano (Sestri Levante);
- Casoni Pierino (Busseto);
- Spadoni Bruno (Biella);
- Mantovani Mario (Maglia di Sermide - Mantova)



CERVELLI PER L'ESTERO

SIENA: Ecco i «cervelli assunti dal Monte dei Paschi di Siena per operare nel campo dell'intermediazione finanziaria internazionale:

... **LUCIO ZANNELLA**, 24 anni, laureato in Economia e Commercio.

Pubblichiamo con piacere con molti auguri per il padre e per il figlio.

Si tratta del brillantissimo figlio del nostro consigliere nazionale Aiut. Batt. Nicola Zannella.

E. MORA CAVALIERE

Cavalierato dell'O.M.R.I. al Carrista Sig. MORA ERNESTO

Al nostro Socio Cav. MORA ERNESTO il compiacimento di tutti i Soci della Sezione di Fidenza per il conferimento dell'onorificenza concessagli per l'attività associativa da lui svolta tra i Carristi della colonia italiana di Santa Fè (ARGENTINA) presso il cui Consolato d'Italia era dipendente dagli anni '50.

È NATO ALESSANDRO CARRISTA DI OSTIA

«La Dottoressa Gianfranca Falcione Fusco, figlia del nostro socio Antonino di Ostia, il giorno 2/7/1990 ha dato alla luce un vispo maschietto al quale è stato dato il nome di Alessandro. I Carristi Romani porgono alla Signora Gianfranca, al papà ed ai nonni, i loro auguri e felicitazioni».

DA LECCE UNA CORONA IN MARE

«Finalmente a bordo. È un'esclamazione spontanea che purtroppo ho dovuto proferire, allorché il 7 settembre scorso ho messo piede sul ponte della Fregata SAGITTARIO, contraddistinta dalla sigla F 565, ancorata in Mar Grande a Taranto.

Ho inseguito l'idea di far salire a bordo di una vera nave della Marina Militare i Carristi della mia Sezione per circa 4 anni, da quando cioè fui invitato da un amico dell'ANMI di Lecce e vissi personalmente quell'esperienza meravigliosa.

Ed il destino ha voluto che ritornassi su quella stessa nave dopo una serie di peripezie e disavventure, che starò a narrarvi, non tanto per tediarvi, quanto per dirvi che a volte... sembra facile!!!!...

Tre anni fa, infatti, nonostante la mia richiesta fosse indirizzata ad una uscita in-mare, nel Golfo di Taranto, su di una nave militare per la commemorazione dei Carristi Caduti in A.S., l'autorizzazione fu accordata per un rimorchiatore d'altura.

L'uscita e la cerimonia si svolsero comunque, ma sinceramente rimasi un po' amareggiato, e grande fu la mia sorpresa quando, durante un colloquio telefonico con un Ufficiale del Comando in Capo del Dipartimento Militare Marittimo dello Jonio e del Canale d'Otranto, ebbi a sapere che anche i rimorchiatori sono da considerare a tutti gli effetti delle navi.

Ci riprovai e nel mese di luglio '90 avanzai la richiesta per la commemorazione dei Carristi Caduti con la deposizione di una corona in mare da una nave militare, uscendo in mare aperto con altre navi e con altre associazioni. In breve: promessa superiore di uscire nel corrente anno; sollecito ed ampio interessamento della nostra Presidenza Nazionale; autorizzazione accordata per il 7/9/90 per l'imbarco di 100 persone su Nave «EURO»; sospensione dell'autorizzazione per i fatti del Golfo... (ci mancava anche Saddam Hussein e l'invasione del Kuwait); il 31 agosto viene finalmente confermata l'uscita in mare, ma l'imbarco è questa volta sul Cacciatorpediniere IMPAVIDO; affrettata e sollecita organizzazione per la gita, consistente nella raccolta di 97 adesioni, assicurazioni dei partecipanti all'imbarco, prenotazione di due pullman, prenotazione del pranzo al Circolo Sottufficiali della M.M., ordinazione della corona d'alloro, preparazione della seconda targhetta per il Crest (la prima targhetta era stata preparata per la consegna a Nave EURO); telefonata al Comandante della Nave per assicurare che quasi cento persone sono pronte all'imbarco per il giorno 7 settembre.

Risposta: «Siamo autorizzati ad imbarcare solo 70 persone per indisponibilità di mezzi di salvataggio».

Conclusione: conseguente riorganizzazione e timore che la pioggia caduta il giorno 6, eccezionalmente, possa

guastarci la tanto attesa giornata. Il giorno 7 il buon Dio ci dà una mano. È tutto OK; il cielo è tornato sereno. Siamo pronti a partire. Lasciamo Lecce alle ore 8.30 circa. Prima tappa è Grottaglie; un paese alle porte di Taranto, famoso per la produzione di ceramiche artistiche. Si visitano alcune botteghe; si fanno acquisti. Alle 11.30 circa siamo al Circolo Sottufficiali di Taranto. Il personale ha un bel da fare. Si dovranno imbarcare circa 4.000 persone. Escluso noi, gli altri sono dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia. Siamo fortunati! Conosco il Direttore di mensa; siamo fra i primi a consumare un ottimo pranzo. Ci portiamo, di lì a quattro passi, alla banchina torpediniere; siamo pronti per l'imbarco su di un rimorchiatore che da Mar Piccolo ci porterà in Mar Grande, dove sono alla fonda quattro navi che ci porteranno in mar aperto. Alle 14.30 c'invitano a salire a bordo; gran confusione! Ma ecco che, improvvisamente, ci viene comunicato che la Nave IMPAVIDO è impossibilitata

in grado di svolgere azioni di sorveglianza delle linee di traffico; assolvono compiti di protezione antisommergibili ed antinave, di scorta a convogli ed a forze navali, di supporto tattico durante operazioni anfibe; sono dotate di missili, di cannone 127/54 OTO, di un elicottero AB 212, di n. 2 Breda 40/70; raggiungono la velocità massima di 35 nodi. A 40° 33' N - 017° 12'. E avviene la deposizione della corona in mare. Sono schierati a poppa, da una parte i Carristi, dall'altra i Marinai in congedo e gli Ufficiali e Sottufficiali della Nave. La cerimonia è preceduta dalla lettura della preghiera del Carrista e del Marinaio. Grande commozione fra i presenti. Nel frattempo le Navi eseguono cambi di formazione; simulano la difesa da attacchi aerei, provenienti da un vicino aeroporto militare; si apprestano ad intervenire con l'elicottero in caso di ammaraggi di fortuna degli stessi. Nave LUPO si affianca alla nostra per trasferire mediante un cavo, sparato da un marinaio, la posta ed una bottiglia di



ta a partecipare alla manifestazione; i Carristi dovranno imbarcarsi sulla Fregata SAGITTARIO. Convinti e sicuri che qualcuno ce l'abbia solo con noi, suddivisi su un rimorchiatore ed un motoscafo ci dirigiamo in Mar Grande. Accostiamo al bordo della Fregata ed è così che le nostre disavventure finalmente hanno termine. Il Comandante in 2° Rutigliano fa gli onori di casa. Resterà al nostro fianco, sempre premuroso e disponibilissimo, per tutto il tempo della nostra permanenza sulla Nave. Alle 15.00 circa si prende il mare aperto, che è leggermente increspato. Ma lo stare a bordo, in quelle condizioni, è come se si stese sulla terra ferma. Formano la Squadra quattro fregate, unita



spumante; accostiamo un sommergibile italiano in navigazione di superficie; scambio di saluti con i suoi Ufficiali, schierati in torretta; viene offerta della pizza... «marinara»..., accompagnata da bevande varie. L'ospitalità a bordo si manifesta in ogni occasione. Si visita la Nave in lungo ed in largo; si fanno amicizie. Il Comandante in 2°, una simpaticissima persona, sommerso da richieste e da domande, è sempre in mezzo a noi. Ha tra l'altro il compito di accompagnare in plancia di comando una ristretta delegazione di Carristi e di Marinai per la consegna del crest al Comandante. Giunti, vi troviamo anche il Comandante della Squadra. Presentazioni e ringraziamenti per l'ospitalità riservata. Al Comandante devo purtroppo porgere le mie scuse per non poter consegnare il nostro crest, in quanto predisposto con la targhetta per la consegna a Nave IMPAVIDO. Si rimedia immediatamente consegnandogli il disegno di un paesaggio salentino, eseguito da mio fratello, presente alla cerimonia nella veste di cameramen. Il Comandante apprezza comunque il nostro gesto consegnandoci i crest della Nave, senza la targhetta, giustificandosi a sua volta per i noti motivi, precedentemente esposti. Sono invitato eccezionalmente in sala operativa. È un'esperienza emozionante ed indimenticabile.

Ci siamo allontanati da Taranto di circa 10/12 miglia. Le navi invertono rotta. Si rientra in Mar Grande; si gettano le ancore; si procede malinconicamente alle operazioni di trasbordo sui rimorchiatori, che ci porteranno a terra. Saluti a strette di mano, con la speranza di poterci un giorno incontrare. Sinceramente abbiamo lasciato a bordo un'ottima impressione, e con il Comandante in 2°, mentre il rimorchiatore si allontana, ci scambiamo militarmente un saluto. Il sole è quasi all'orizzonte e bagna d'oro la superficie increspata del mare.

Mentre rientriamo accostiamo in controluce la sagoma sonnecchiosa del cacciatorpediniere IMPAVIDO, rimasto escluso dalla manifestazione. Con Nave IMPAVIDO abbiamo un conto sopeeso! Sbarchiamo stanchi, melanconici, ma ricchi di tante emozioni, che a me, in particolare modo, compensano di tutte le disavventure ed i disagi sofferti, pur di raggiungere 40° 37' N - 017° 12' E. Completo il mio impegno consegnando, il giorno successivo, un comunicato stampa e qualche ripresa televisiva della cerimonia, eseguita da mio fratello, ad una TV locale, che regolarmente trasmette in serata. Un articolo viene invece pubblicato, qualche giorno più tardi, sul quotidiano locale di massima tiratura.



Foto eseguita presso la S.S.T.C. di Lecce, in occasione del cambio del Comandante. Il Col. Ferrari (nella foto a destra) lascia il comando al Col. Romeo. Presente il tenente Leo.

CON LA SEZIONE DI BERGAMO L'ANNUALE GITA ASSOCIATIVA SINO NIENTEMENO A S. MARINO

Dopo la riuscitissima gita dell'anno scorso la Sezione di BERGAMO a grande richiesta ha riorganizzato la gita annuale a IGEA MARINA - ROCCA DI S. LEO - SAN MARINO di 3 giorni il 14-15-16 SETTEMBRE 1990 con l'affluenza massiccia di 160 persone tra carristi, famigliari e simpatizzanti. Le prenotazioni sono state molto superiori al numero, ma non è stato possibile soddisfare tutti.

La comitiva è partita il venerdì 14/09/90 con 3 pulman Gran Turismo, con i colori carristi, prenotati come al solito alla Società S.A.B. di BERGAMO. All'arrivo a IGEA MARINA è stata ospitata nel lussuoso HOTEL GARDENIA sulla spiaggia con piscina privata, i cui proprietari subito hanno offerto un aperitivo seguito da un eccellente pranzo. Il pomeriggio è stato dedicato allo shopping o alla spiaggia o al riposo secondo le esigenze di ciascuno. Alla sera, si è avuta una sostanziosa cena e poi tutti al parco attrattivo «FIABILANDIA», dove all'interno ci sono tutti i divertimenti possibili e un laghetto con un battello a pale perfettamente funzionante, copiato in dimensioni reali dai battelli del Mississippi. Al centro di questo lago si è potuto assistere al meraviglioso spettacolo di musica e giochi di fontane luminose.

Sabato 15/09/90 al mattino, colazione all'americana e poi liberi per il tardivo rientro del venerdì sera. Pranzo di mezzogiorno all'insegna del pesce e nel pomeriggio gita alla ROCCA DI S. LEO, dove si è potuto ammirare la magnificenza dell'epoca antica ben conserva-

ta. Rientro in albergo per cena seguita da una grande festa danzante con uno spettacolo di 16 ballerini professionisti, reduci da varie gare di campionati di ballo che si sono esibiti per ben 90 minuti in tutti i balli (compreso la famosissima «LAMBADA») con cambio di costumi adatti ad ogni ballo e uno splendido buffet con innumerevoli stuzzichini per soddisfare anche i palati più esigenti annaffiato il tutto da vino e bevande a volontà. All'inizio della serata si è avuta anche la gradita sorpresa del Vice Presidente Cav. LUIGI CAGLIONI della Sezione di SERIATE (BG) che soggiornava in una località vicina, il quale è stato ricevuto con cordialità da tutti e si è trattenuto sino al termine della grande festa facendo molte congratulazioni per la riuscita della serata.

Domenica 15/09/90 colazione all'americana e partenza per la visita a SAN MARINO. Rientro in albergo, aperitivo seguito da un magnifico pranzo. Pomeriggio a disposizione, alla sera cena e purtroppo partenza per BERGAMO.

Tutto questo nutrito programma è costato ai partecipanti solo la quota di Lit. 150.000 = tutto compreso (dalle bevande, ai pasti, al ballo, all'ingresso del parco con le attrazioni varie e le gite).

Tutti soddisfatti, e a grande richiesta forse l'anno prossimo non 3 giorni, ma 1 settimana!!!

Un particolare ringraziamento: ai consiglieri LUSSANA GIACOMO, CHIARI GIUSEPPE, ROTA ARNALDO, ai partecipanti che hanno contribuito con la loro presenza e serietà alla buona riuscita della gita.

CON VIVO PIACERE CI RALLEGRIAMO CON L'ALFIERE CHE NIENTE MALE È CAV. UFFICIALE



Sergente Adamo Fefè, alfiere del nostro medagliere, decorato al V.M., insignito della onorificenza di Cav. Uff. dell'OMRI, su proposta del Nastro Azzurro.

Vivi rallegramenti.

A GIAVONE DIECI ANNI DOPO

A Giavone si è tenuta domenica scorsa una solenne cerimonia per ricordare i dieci anni dell'inaugurazione del Cippo dedicato ai Carristi caduti in guerra. Le vie del Paese erano addobbate a festa, i vessilli tricolori tappezzavano le case ed una perfetta ricostruzione del carrarmato L. 33 «scatoletta di sardine» attuato dal Cav. Tomba, faceva bella mostra nella piazzetta antistante la chiesa.

Hanno presenziato la cerimonia, oltre alla banda di Persacco e le numerose rappresentanze combattentistiche e d'arma con i rispettivi gagliardetti, il Generale Giuseppe Pachera, Presidente Regionale dei Carristi, il Generale Vincenzo Dorucci, quale rappresentante dell'on. Gastone Sa-



vio impossibilitato a partecipare, il sig. Valerio Donato in rappresentanza dell'amministrazione comunale, i presidenti dei Carristi in congedo di Bassano, Valdagno e Verona, il vice Presidente dell'A.N.C.R. di Verona Comm. Adolfo Cavalon e tante associazioni d'arma e combattentistiche con i rispettivi Presidenti. Più un gruppo di Pontieri del presidio di Legnago.

Per i Carristi in armi il Magg. Gianpietro Massignani nonché le sorelle del concittadino Carrista Adolfo Pesenti, morto tra le roventi sabbie del deserto africano ed i parenti di Barbieri. Prima della S. Messa officiata dal cappuccino

Padre Bollin è stato issato il tricolore ed è stata deposta una corona d'alloro davanti al cippo.

Durante il sacro rito padre Bollin ha ricordato tutti i caduti di tutte le guerre auspicando che il loro sangue non sia stato versato invano per raggiungere e mantenere quella pace di cui tutti noi godiamo. Dopo la preghiera del carrista, letta dal Cav. Francesco Bonazzi, hanno preso la parola il Presidente della Sezione Carristi di Cologna Veneta Cav. Antonio Tomba, i generali Dorucci e Pachera ed il signor Donato. Tutti, ricordando il sacrificio dei caduti, hanno ribadito che la guerra non dovrebbe più esistere e che solo attraverso il dialogo, il rispetto reciproco, la cultura si



può far regnare la pace, la sola che promuove benessere, civiltà, abbattimento di barriere.

Non poteva mancare il rancio Carrista, consumato in una antica fattoria del luogo, ed al termine tutti si sono dati appuntamento al prossimo raduno. Un bravo ai carristi Rostello, Bressan e Fattori.

Sergio Bertolas

(Nella foto di Bertolas: il Cippo dedicato ai Carristi di Giavone)

INAUGURATI NUOVI LOCALI AL «PICCININI»

Proseguono senza sosta i lavori di ristrutturazione e di ampliamento inseriti nel programma di ammodernamento dei locali della Caserma «DALL'ARMI», avviati dal Comandante del «PICCININI», Ten. Col. FILIPPO MARINELLI, fin dai primi giorni del suo comando.

convegno truppa, mensa truppa, e sala convegno Ufficiali.

La ristrutturazione, ed in particolare l'ampliamento dei locali, era un problema particolarmente sentito da tempo. I lavori sono durati parecchi mesi con l'impiego prevalente di manodopera mi-

li» potenziare ulteriormente le sue strutture relative al benessere e al tempo libero, principalmente a favore dei militari di leva, molti dei quali per ragioni varie, di servizio e non, sono indotti a rimanere in caserma.

Così, a solo pochi mesi dall'inaugura-



Dopo la recente inaugurazione della mensa Sottufficiali (prossimamente sarà inaugurata anche la nuova sala convegno), è stata la volta della sala

litare e, solo per gli impianti tecnologici, si è dovuto ricorrere all'apporto di ditte civili operanti in zona. Questi interventi vedono la Caserma «DALL'AR-

razione della mensa Sottufficiali, un altro obiettivo di quel nutrito programma di lavori, è stato raggiunto, grazie ad una oculata azione di comando e ad



CON I CARRISTI DI TORINO ALLA SCOPERTA DI UN MUSEO

Il primo semestre del '90 è stato, per la sezione di Torino, caratterizzato da numerose attività; l'arrivo dei nuovi soci «simpatizzanti» è stato sicuramente stimolante. Dopo le «fatiche» della mostra di modellismo che ci ha impegnato per due mesi, la prima uscita che la sezione ha effettuato è stata per la visita al museo Nazionale di Artiglieria.

Tale museo, che è la più antica raccolta d'armi del mondo (ha avuto origine nell'aprile del 1731) è sistemata nel «Mastio», che è l'unica costruzione, ancora esistente di una grandiosa opera fortificata: la «cittadella di Torino» di cui costituiva la parte più elevata e più munita. Nella visita siamo stati accompagnati e «guidati» dal direttore gen. di div. Marco Ricchiardi che, oltre alle usuali spiegazioni, è stato largo di aneddoti e di curiosità riguardanti i pezzi più significativi.

Che dire del museo: raccoglie più di 10.000 pezzi e non



soltanto di artiglieria, ma vi sono armi bianche, armi portatili da fuoco che vanno dal XIV secolo fino al pezzo da 105/14 dei giorni nostri; naturalmente è presente anche il nostro indimenticabile 47/32.

Nella fotografia, scattata al museo davanti ad un obice da 305/17 pesante 32 tonnellate, è presente (secondo da destra in piedi) l'ultimo iscritto alla nostra sezione, il sergente carrista, pluridecorato, Luigi VITALI a cui vogliamo dare ufficialmente il benvenuto.

Una seconda uscita è stata effettuata in occasione del raduno nazionale «dell'arma di Cavalleria» che quest'anno festeggiava anche i suoi 300 anni dalla fondazione. La nostra non è stata solamente una partecipazione da spettatori, ma abbiamo attivamente collaborato con una vetrina in cui erano esposti carri e soldatini della cavalleria, esposti presso il museo della cavalleria di Pinerolo, vetrina per altro molto apprezzata dai numerosissimi visitatori per l'originalità dei pezzi esposti.

La manifestazione è stata decisamente ben organizzata e, francamente, nel tripudio di bandiere e «colonnelle» erano veramente presenti quei tre secoli di storia, e d'eroismo di cui la «cavalleria» è giustamente fiera. Impeccabile lo sfilamento dei radunisti e dei mezzi corazzati compresa la nuova «autoblindo Centauro».

Il giorno antecedente la manifestazione sopra citata; avevamo partecipato alla festa dell'Autocentro presso la caserma intitolata al gen. Pugnani, considerato il fondatore della motorizzazione dell'esercito.

Anche qui eravamo presenti, non solo come spettatori, ma come organizzatori di una mostra di modelli riguardanti i mezzi ruotati (senza però dimenticare i nostri carri). La mostra è stata molto apprezzata dagli ospiti in special mo-



A sinistra: Dragoni Gialli accanto al modernissimo Carro Leopard. In alto, da sinistra: Capitano Basso, simpatizzante artiere Galanti, Generale Scapri, Parlani, Vitali.

do dal generale Gerardo Scopi (modellista anche lui) comandante l'autocentro di Torino.

Il cap. Rocco Basso, comandante del 1° autoreparto misto di manovra, è stato un ospite impeccabile; naturalmente dopo la cerimonia, semplice, ma significativa, siamo andati tutti a brindare alle future fortune dell'autocentro.

L'ultima «fatica» è stata riservata per il museo delle divise del Regio Esercito sito nel paese di Castellar, nei pressi di Saluzzo. Si tratta di una collezione privata di circa 130 divise che vanno dal periodo dell'Unità di Italia alla seconda guerra mondiale, a cui si aggiungono equipaggiamenti, armi, documenti per un totale di 1.000 pezzi. Il proprietario, sig. Anselmo Aliberti, appassionata ricercatore e cultore di uniformologia, da circa un anno ha aperto al pubblico il castello (del XIV secolo) dove è esposta la raccolta. Le divise sono tutte montate su manichini con chiare didascalie di agevole lettura.

Piero Parlani

una saggia politica di governo del personale.

Martedì 7 agosto u.s., il Comandante la Brigata Meccanizzata «GORIZIA», Gen. GIANFRANCO OTTOGALLI, inaugurando i vari locali, ha dato atto ai carristi che si sono impegnati con capacità e sacrificio, specialmente nelle ore del tempo libero, a portare avanti i lavori e ha rivolto parole di plauso specialmente al Comandante del «PICCINI-

NI»: Ten. Col. FILIPPO MARINELLI: «Nulla di eclatante — ha detto il Gen. Ottogalli —, ma il Ten. Col. Marinelli, con una serie di lavori opportunamente realizzati, è riuscito, poco a poco, a dare realtà, spazio e luminosità a questi locali che prima d'ora si erano rivelati angusti e inadeguati alle esigenze dei carristi, dei Sottufficiali e degli Ufficiali del «PICCINI».

Il rituale taglio del nastro è stato ese-

guito dalla Signora Luciana Sandrigo Ottogalli, consorte del Com.te la Brigata «Gorizia», già molto apprezzata dai carristi e dai quadri del «PICCINI» per l'istintiva simpatia, la gentilezza e la schietta semplicità, ha ripetuto lo stesso rituale alla sala convegno ufficiali. Applausi, evviva e brindisi, hanno concluso la serie delle inaugurazioni in un clima di festosa allegria.

Pier Giorgio Manucci

UN CARRISTA DI VECCHIO STAMPO

«Comandante, quando il motorino d'avviamento gira, prema a fondo l'acceleratore, poi lo rilasci di scatto ai primi colpi del motore... Ecco, lo aiuti, lo aiuti, non lo faccia smorzà, mannaggia!». «Ma devo fare come col '47!», dico io seduto al posto di guida. Il mio interlocutore si ferma sorpreso e attraverso il finestrino del passeggero anteriore piega la testa per cercare di guardare il fregio del mio basco, ahimè, ormai nero per tutti.

Vede il fregio di carrista e si illumina: «Sì, come per il '47» farfuglia fra il commosso e lo stupito.

Un misto di rimpianto e di riserbo, di fierezza e di pudore vela i suoi occhi.

Sa che io so.

Sono stato sleale e l'ho colpito a tradimento, d'agguato, come una volta ci si insegnava.

«... Il capocarro... apre il fuoco d'iniziativa, all'improvviso, per realizzare la sorpresa...».

Gavino, non te la prendere, in molti ti ammirano e ti vogliono bene; in molti dicono che sei un bravo meccanico.

Così quando, nuovo del posto, la mia automobile ha fatto i capricci mi hanno indirizzato a te dicendomi chi eri. Ed io ero più curioso di vedere chi fosse Gavino, che ansioso di metterla in moto.

Sto diventando vecchio e la prova è che comincio a riconoscere le persone che mi piacciono al sentirle descrivere.

Siamo carristi col «mantello a ruota» amico mio: io e te per un verso o per l'altro non saliremo più su un carro armato da soldati. Ma come carristi ci siamo riconosciuti al fiuto.

Gavino Garruccio (classe 1930) di cui allego una fotografia nella quale è ritratto insieme al suo equipaggio sotto l'albero di Natale (1950 o 51) nel refettorio di «Aviano» (chi si riconosce?), è di quei volontari congedati improvvisamente sul punto di diventare Sergenti. Quanta bella gente andò perduta così ai nostri reparti, quanti Sottufficiali che poi sono mancati negli anni in cui gli attuali Colonnelli erano Tenenti o Capitani.

Gavino GARRUCCIU è poi rientrato nell'Amministrazione Difesa come meccanico e, nei ranghi del 1° rgt. corazzato



ha seguito a riparare carri armati non solo in Caserma, ma anche sul campo (chissà se era autorizzato a farlo?).

Attualmente è meccanico nel posto manutenzione della Scuola di Guerra.

F. A.

È NATO ANDREA CARRISTA DL... MONTAGNA

Dalla felice unione della coppia GHI-
NI NADIA e FRANCHINI MASSIMO, è
nato il grazioso ANDREA (nella foto in
braccio alla madre). Babbo MASSIMO,
ora 31 anni, fu carrista della Divisione
«MANTOVA», primo Autista al Quartier
Generale, ora ambito socio di questa
Sezione (A.N.C.I.). Egli affidandomi la
foto, aggiunse con orgoglio e tanto en-
tusiasmo che, nel 2008, suo figlio AN-
DREA potrebbe essere il terzo della fa-
miglia Franchini, battezzato con «FER-
REA MOLE FERREO CUORE».

Con affetto e simpatia formuliamo
tutti i nostri migliori auguri a MASSIMO



che, a suo tempo si realizzi il desiderio
espressoci.

BENEDETTO, ONORIFICENZA SOTTO IL TETTO DAL COL. CRESPIA ANCHE LE NOZZE D'ORO

Due traguardi eccezionali per il nostro Vice Presidente Nazionale Col. Crespi: non pago di avere celebrato come se niente fusse le nozze d'oro (affettuosi auguri anche alla Signora) forse pure in considerazione della verde... età è stato nominato Commendatore dell'Ordine al merito della Repubblica Italiana.

E per le nozze di platino? Si prevede la nomina a... tutto!

Felicitazioni vivissime a Benedetto che tanto si prodiga per l'Associazione.

CARO... «PICCININI»

Chi fosse ancora dell'opinione che il periodo della ferma militare sia una parentesi inutile, una inutile esperienza, persa sia ormai tempo che si debba ricredere. Per fortuna non tutti la pensano così.

Al Battaglione Carri «PICCININI», (porto l'esempio del «PICCININI» perché credo sia il più eclatante fra quelli dei quali sono a conoscenza e di cui ho avuto modo di occuparmi diverse volte nelle pagine di «NOI CORAZZATI»), spesso è accaduto, e oggi si ripete con sempre maggiore frequenza, che Ufficiali, Sottufficiali e Carristi siano venuti, singolarmente o in gruppo, in visita al Battaglione accompagnati magari da moglie, figli e amici, per rivedere i luoghi dove hanno prestato servizio militare, rilandare con la memoria ai giorni spensierati trascorsi alla Caserma Dall'Armi.

Era significativo leggere nei loro occhi e nelle loro espressioni, nostalgia e forse anche un vago rimpianto.

Pochi giorni fa è giunta al «PICCININI» la lettera di un ex carrista: GIOVANNI PRESOTTO, inviata al suo caposezione MAR. MAGG. LUCIANO CLAUTO, nella quale esprime iodevoli sentimenti.

Pier Giorgio Manucci

MISTICO PELLEGRINAGGIO SUL MONTEGRAPPA DELLA SEZIONE BASSA E MEDIA VAL SERIANA

L'Associazione Carristi della Sezione Bassa e Media Valle Seriana, presieduta dal Ten. Rossi cav. Luigi, ha effettuato un solenne pellegrinaggio sul Monte Grappa.

Passato il sabato alla visita della bella cittadina di Bassano del Grappa con

Abbiamo così potuto visitare con religioso rispetto tutti quei posti teatro di sanguinose battaglie dove persero la vita circa 20.000 giovani italiani nell'eroico sacrificio di difendere la Sacra Patria. Abbiamo visitato i camminamenti, le trincee, e tutte quelle posta-

nel pomeriggio la via del ritorno alla nostra Vallata con tappa d'obbligo alla piazza di Marostica nota per la sua scacchiera e la cena nella rinomata Sirmione sul lago di Garda.

Due belle giornate passate assieme in parte allegramente, come era d'obbl-



sul Brenta, la mattina dopo di buonora ci siamo diretti verso i 1.800 mt. di Cima Grappa dove sorge il Sacrario ai Caduti Italiani ed Austro-Ungarici della 1ª Guerra Mondiale del 1915/1918.

avano la guerra di posizione in uno scenario di bellezze naturali inimitabili.

Abbiamo poi ascoltato la S. Messa celebrata dal Cappellano Militare. Scesi all'Hotel di Bassano per il pranzo,

go, ed in parte con religioso ossequio per tutti i Caduti della Guerra Mondiale e per i sacrifici sublimi di questi giovani che immolarono la loro vita per l'alto onore della Patria a monito e ricordo per tutte le generazioni future.

LEGNANO RICORDA IL «GRANDE» CALINI

È venuto a mancare, (come già annunciato dal Presidente Regionale Lombardia, 1° Capitano Carrista Rag. Cav. Uff. Giovanni Cucchi), all'affetto della Moglie, delle Figlie, Nipoti, Fratello, Parenti, Amici tutti ed agli Amici Carristi, il Caporale Maggiore Carrista Medaglia d'Argento al V.M. Cav. Calini Anacleto.

Carrista ferreo, tenace, trascinatore, fondò la sezione di Legnano nel 1969 in collaborazione dell'ormai defunto Magg. Giuseppe Colonna, Presidente della sezione di Legnano da parecchi anni, fece costruire un monumento in memoria dei carristi caduti nell'ultimo conflitto mondiale. Carrista ininfaticabile diede alla Famiglia e alla sezione tutto se stesso con tenacia ed abnegazione, partecipava a tutti i raduni e cerimonie carriste coinvolgendo con grande spirito i suoi associati, finché un grave male non lo fermò. Impossibilitato a muoversi con l'innata scioltezza e dinamismo cedette la presidenza nell'autunno del 1986, ma nonostante la sua semi infermità partecipò a varie manifestazioni, lo vediamo in quest'ultima foto del febbraio ultimo scorso, alla Cerimonia Commemorativa del 49° anniversario della battaglia di Tobruk, festa del 20° Btg. Carri «M.O. Pentimali», di stanza alla caserma Cadorna di Legnano, mentre dona al Comandante del Battaglione Ten. Col. Giorgio Felci, un modello del carro M 13 da lui fuso e



costruito. Instaurò un eccezionale rapporto di cameratismo col 20° Btg. Carri «M.O. Pentimali», rapporto che vive nel tempo e continua con gli Ufficiali Superiori che lo hanno comandato. La salute gliel'ò impedi, e proprio a conclusione di questo raduno che Calini ci ha lasciati, ha lasciato i suoi Cari e tanti tanti amici. La Cerimonia Funebre svoltasi a Legnano, venne accompagnato da un lungo corteo, ne partecipava il Gen. B. Franco Stella Comandante la Brigata Meccanizzata Legnano, il Ten. Col. Giorgio Felci Comandante il 20° Battaglione Carri «M.O. Pentimali» coi suoi collaboratori Ufficiali e Sottufficia-

li, il Sindaco della città di Legnano, Autorità religiose e cittadine, Ufficiali e Sottufficiali della caserma Ugo Mara di Solbiate Olona e da Ufficiali Superiori ex Comandanti dei reparti delle Caserme di Legnano e di Solbiate Olona, non mancavano i labari delle Associazioni d'Arma di Legnano, i labari delle sezioni Carristi di Milano e provincia, Bergamo e provincia, Varese e provincia, Varese e Como. Calini lascia un vuoto ai suoi Cari, agli Amici ed ai Carristi, ma lascia pure un ricordo per la grande generosità, il suo spirito di corpo, la fermezza di un grande Carrista, così come l'ha ricordato il Cappellano Militare Magg. Don Giovanni Forlani che ha officiato la messa funebre. Calini sarà sempre in noi presente, con impegno proseguiremo il nostro cammino di Carristi ed oggi più che mai ne faremo tesoro dei suoi insegnamenti.

A.N.C.I. Sez. di Legnano
Il Consiglio

VERCELLI

È mancato causa un'incidente sul lavoro il Carr. Lauria Giacomo figlio del nostro anch'egli Socio Lauria Francesco.

Al padre ed alla Famiglia vanno le più sentite condoglianze da parte del Presidente e di tutti i Carristi della Sez. di Vercelli.

CARE FIGURE DA RICORDARE

ABBIATEGRASSO

Primavera di lutti per la Sezione Carrista di Abbiategrasso. In Aprile improvvisamente è venuto a mancare il decano dei carristi: il Sergente Bollini cav. Pino, classe 1915, campione di fede carrista e di riservatezza, che per oltre trent'anni era stato il punto di riferimento per tutti: veterani e giovani.

Arruolato di leva nel Corpo dei Bersaglieri, le sue indiscusse capacità di motorista e pilota lo portano ben presto nella nostra Specialità Carrista e da richiamato partecipò alla campagna d'Africa nel 132° Rgt. Carri «Ariete» ove diventò il pilota del carro del leggendario Comandante, il Colonnello Maretti, e si meritò la decorazione della Croce



di Ferro di prima classe concessagli sul campo dal Maresciallo Rommel.

I Carristi di Abbiategrasso hanno voluto tributare l'estremo saluto inchinando il Labaro al valoroso combattente ed al probo cittadino.

Poco più di un mese prima la famiglia del Presidente della Sezione era stata colpita da un grave lutto: la perdita della Consorte del cav. Masserini, Signora Antonia che era stata la Madrina all'inaugurazione del Monumento al Carrista eretto sulla Piazza del Cimitero Maggiore di Abbiategrasso.

I Consiglieri ed i Soci della Sezione con i Presidenti ed i rappresentanti delle Sezioni Carriste della Lombardia con la loro presenza hanno spontaneamente offerto una grande manifestazione di solidarietà e di affetto verso il cav. Masserini.

Giuseppe Cucchi

BERGAMO

La Sezione di Bergamo annuncia la morte del suo stimato consigliere Nasciuti Cav. Fagmo classe 1920 avvenuta l'11/01/90 a Bergamo. Valoroso combattente in Africa Settentrionale, fatto prigioniero è stato uno dei più attivi consiglieri della Sezione di Bergamo dal 1956 fino alla sua morte.

Tutto il Consiglio della Sezione, unitamente ai soci esprime il più profondo cordoglio alla moglie Evelina.

DOMODOSSOLA

Il 13.05.90 è mancato in Domodossola il serg. carr. Lusardi Cav. uff. Alfredo; lasciando un grande vuoto in tutti per la sua generosa disponibilità. Nato a Domodossola il 15.5.23, era entrato nell'Arma del 1° Rgt. carristi di Vercelli durante la 2ª guerra mondiale. Dopo la parentesi militare era stato impiegato fino all'età pensionistica alla Banca Popolare di Novara. Fondatore della sez. Anci domese, ne era stato benvenuto presidente continuativamente per gli ultimi dodici anni. Si era anche meritato una stima grandissima da tutti i suoi concittadini come Maestro del Civico Corpo Musicale di Domodossola e come donatore Avis, ricevendo la Croce



d'Oro dopo le cento donazioni. Oltre all'impiego sezionale Anci il caro Amico e commilitone Alfredo è stato anche tra i fondatori e primo Presidente dell'Interarma Ossolana. Con Lusardi scompare una nobile figura di uomo, di cittadino e di carrista.

VERCELLI

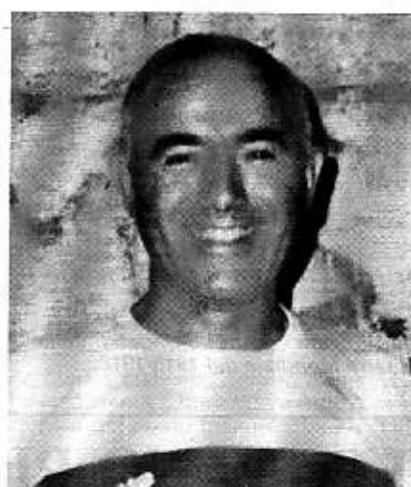
È mancata dopo lunga malattia Maria Rosa Berlucchi di anni 52 moglie del nostro socio ed ex presidente della Sezione di Vercelli, Tortolone Eusebio.

A lui vanno le più sentite e fervide condoglianze da parte di tutti i soci e simpatizzanti della Sezione.



LECCE

Questa è, la foto del Carrista Luigi di Lecce, deceduto a seguito di un'improvvisa e tremenda malattia. Ex «Arietino» degli anni cinquanta in quel di Aviano, saputo della nostra Sezione, si era immediatamente iscritto con immensa gioia ed entusiasmo nel marzo del 1988. Socio assiduo, serio e leale, era orgogliosissimo di essere «Carrista». Approfittando del suo quotidiano lavoro di tassista, amava raccontare il suo passato militare o vendere i nostri portachiavi ed adesivi a quei giovani di leve che chiedevano un passaggio sul suo inconfondibile taxi blu. Ha portato nella bara il suo primo ed unico basco Carrista, che serbava con tanto amore



che fosse una reliqua. Durante i funerali quattro Carristi di leva hanno accompagnato la sua salma, tributando così gli onori che Egli ha tanto meritato, sia come Uomo che come Carrista. Avrebbe voluto tanto partecipare al suo primo raduno a Caserta, nella città che lo aveva visto nascere Carrista. La tremenda malattia purtroppo glielo ha impedito e Lui ne rimase profondamente amareggiato.

FIRENZE

Il giorno 10 settembre 1990 è improvvisamente deceduto un altro ns. socio,



il cav. di S. Maurizio e Lazzaro Ildebrando Coccia.

Socio attivo fin dal 1976.

BRESCIA

Ci ha lasciato per sempre il Caporale maggiore carrista Baccinelli Cav. Valeriano, valoroso combattente in A.S.,



mutilato di guerra, consigliere provinciale attivo e sempre presente a manifestazioni, lascia un vuoto incolmabile.

Nel rinnovare le più sentite condoglianze alla sua famiglia intendiamo ricordarlo sempre fraternamente.

FIRENZE

È deceduto il caporale Pecori Mario carrista della classe 1917.

Aveva partecipato alle operazioni dei Balcani ottenendo la Croce di Guerra al



merito, inoltre era insignito della Croce di Cavaliere della Repubblica.

È stato fra i primi fondatori della Sezione di Firenze.

Ha partecipato a tutte le manifestazioni fino a quando fu costretto a diminuire la sua partecipazione per ragioni di salute, che per lungo tempo è stato costretto all'immobilismo quasi totale.

Ottimo amico di tutti.

Ai familiari ed in particolare alla signora, vadano le affettuose condoglianze dei carristi di tutta la Toscana.

VERONA

I seguenti nostri soci sono deceduti: Carr. Fontana Ottorino - cl. 1915 - già abitante in Via Interrato Acqua morta, 4 Verona - deceduto il 27/5/1990.

Carr. Castaldelli Osvaldo, di anni 49,



della Sezione Ancl di S. Massimo - Busolengo (Verona) - già segretario amministrativo della Sezione succitata. Nelle sue mansioni si è sempre prodigato per la buona riuscita delle manifestazioni e del suo speciale compito di Segretario.

SIENA

Meliciani Pilade, detto Alfonso, non c'è più. Il più anziano Carrista toscano e forse italiano (classe 1901) se n'è andato in punta di piedi, senza lamenti,



senza rimpianti e in pace con tutti, trascorrendo gli ultimi mesi della sua esistenza con dignità e coraggio.

Consigliere affabile ed infaticabile, sempre coerente, apprezzato da tutti per il suo attaccamento al dovere; padre, nonno e bisnonno esemplare, ha lasciato un ricordo indelebile in quanti lo hanno conosciuto.

I parenti, i Carristi ed i Paracadutisti di Siena lo hanno seguito ed assistito impotenti contro la dura legge della natura.

Nella bara il foulard rosso-bleu e sopra tanti, tanti fiori per rendere l'ultimo omaggio ed un Uomo... ad un Carrista. Addio, Alfonso!

PORDENONE

Il 4 settembre scorso, dopo breve e violenta malattia, è deceduto il Vice-Presidente della sezione Provinciale



Anci di Pordenone: Cav. Uff. Sottotenente t.o. Manlio Filogonio.

Arruolatosi nel 1942, fu assegnato al 329 Rgt Carristi, ove militò fino al Settembre 1943.

Ha partecipato alle operazioni di guerra svoltesi nel territorio della penisola con il gruppo di combattimento «Cremona», meritandosi la Croce di Guerra e la medaglia di benemerita per i volontari della 2ª guerra mondiale.

Dopo le vicissitudini degli eventi bellici, è stato trasferito al 132º Rgt. Carristi e, successivamente, al Comando Divisione Corazzata «Ariete». La sua repentina scomparsa ha lasciato un senso di sgomento in quanti lo stimarono ed ebbero modo di apprezzarne le qualità umane.

Alla moglie Signora Ilde, alle figlie ed ai familiari tutti, giungano i sensi del più vivo cordoglio da parte dei Carristi della Sezione di Pordenone.

BIELLA

Zabrini Erio, classe 1920, valoroso sottufficiale carrista del Savoia cavalleria, combattente del fronte occidentale,



appassionato operoso consigliere della Sezione, nonno felice, è mancato improvvisamente.

I carristi biellesi conservano vivo il ricordo del caro amico.

RICORDIAMO DOPO 50 ANNI...

Il carro armato medio M 13/40 è potenziato da un motore ad iniezione (a gasolio) a 8 cilindri a VA della potenza di c.v. 125

Valvole in testa; (doppia) staccabile; peso del motore (senza radiatori e ventilatori) ca kg. 850; con radiatori e ventilatori, ca kg. 1040.

Avviamento del motore:

a) a mano sia dall'interno che dall'esterno a mezzo avviatore ad inerzia;

b) elettrico, a mezzo di due motorini funzionanti su impianto di 24 volts.

Sistema di alimentazione: forzata; pompa di alimentazione meccanica. Capacità serbatoio principale ca. 1. 150; id. serbatoio di riserva ca. 1. 40. Indicatore della quantità di gasolio contenuta nel serbatoio principale tipo Te-level con scala graduata visibile nell'interno del carro. Regolatore di velocità (sull'asse della pompa di iniezione) centrifugo.

Lubrificazione: tipo a coppa asciutta, con pompa tripla ad ingranaggi. Quantità di olio contenuta nella coppa per la lubrificazione del motore ca. kg. 13,500. Filtro dell'olio autopulitore a lamette tipo «Semundat», collocato a sinistra della pompa di iniezione.

Raffreddamento a pompa acqua; due ventilatori; due radiatori a fasci tubolari. Termostato su ciascuna delle due tubazioni dell'acqua all'uscita della testa cilindri. Contenuto di acqua (radiatori 1. 25, motore 1. 35): 1.60. Filtro aria: composto di 4 elementi (2 per parte del motore, con massa metallica filtrante).

Frizione: del tipo a disco unico.

Velocità:

a) senza riduttore:

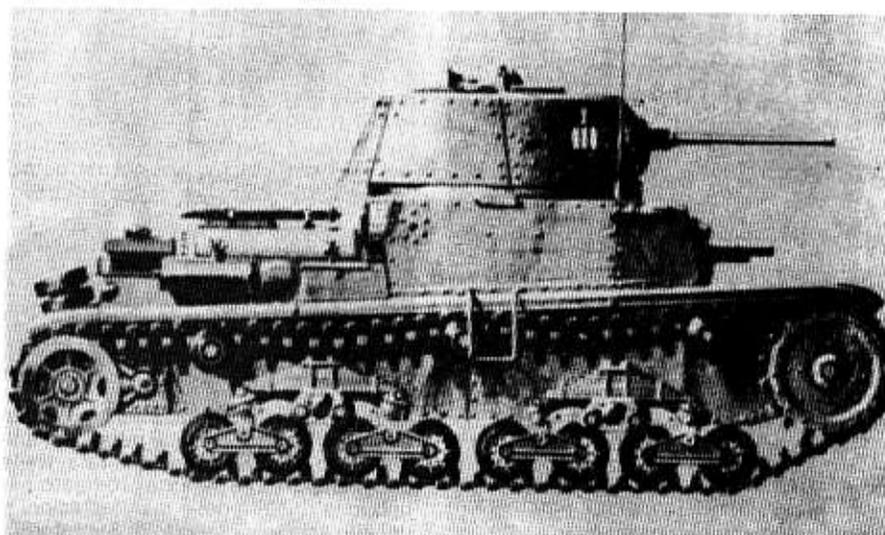
1ª velocità	km/h 6,400	circa
2ª velocità	km/h 11,200	circa
3ª velocità	km/h 19,100	circa
4ª velocità	km/h 31,800	circa
retromarcia	4,840	circa

b) con riduttore:

1ª velocità	2,370	circa
2ª velocità	4,120	circa
3ª velocità	7,040	circa
4ª velocità	11,360	circa
retromarcia	1,810	circa

Corazzatura: in torretta 42mm. latera-

Questa è fissata al centro ad un bilanciante centrale infilato nel perno della piastra oscillante interno ad esso. I due bilanciari laterali, portanti le due coppie di rulli, sono poi collegati attraverso due bracci piegati ad arco al bilanciante centrale. In tal modo, tutti gli elementi del carrello sono collegati fra



le 25mm, scafo 30 mm. cielo 15 mm. e fondo 6 mm.

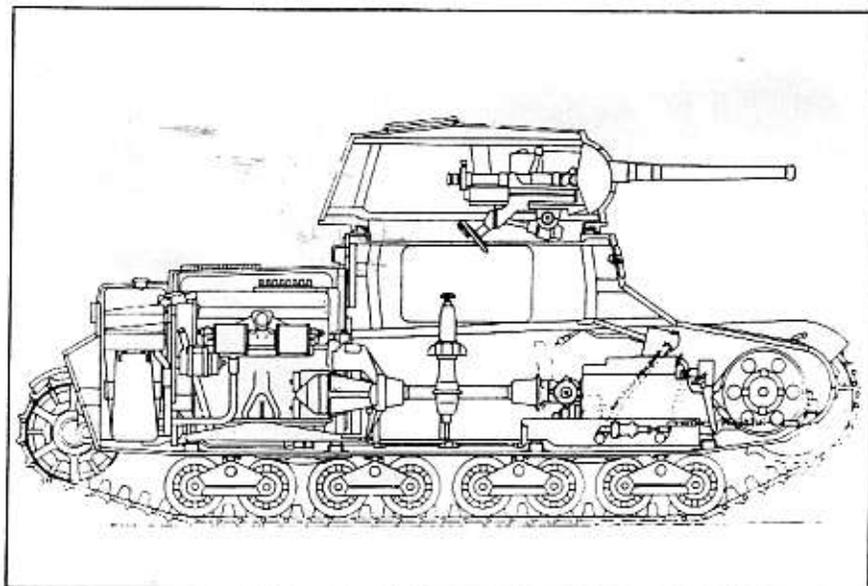
Sospensione: il carro, attraverso i perni di quattro piastre inchiodate inferiormente ai fianchi dello scafo, appoggia elasticamente su quattro carrelli, due per lato, ciascuno indipendente dagli altri e dislocati in modo da distribuire uniformemente il carico su ognuno di essi.

Ogni carrello è essenzialmente costituito da due coppie di rulli gommati collegati, attraverso due biscottini elastici, all'estremità di una molla a balestra.

di loro, pur lasciando a ciascuno la possibilità di oscillare rispetto a quello cui è unito.

Il sistema così formato, oltre ad assicurare la sospensione elastica dal carro, permettendo al carrello di deformarsi, consente al cingolodi adattarsi a qualunque asperità del terreno e di mantenersi costantemente a contatto con i rulli. Viene così eliminata una delle cause principali dello scingolamento.

Lunghezza molla... mt. 0,840 (molla libera)



Raggi X per il carro M, che ci aiutano a vederci chiaro.

**UN CARRO
PROFONDAMENTE
LEGATO
A TANTE
BATTAGLIE
DEI CARRISTI
ITALIANI
SU TUTTI
I FRONTI**

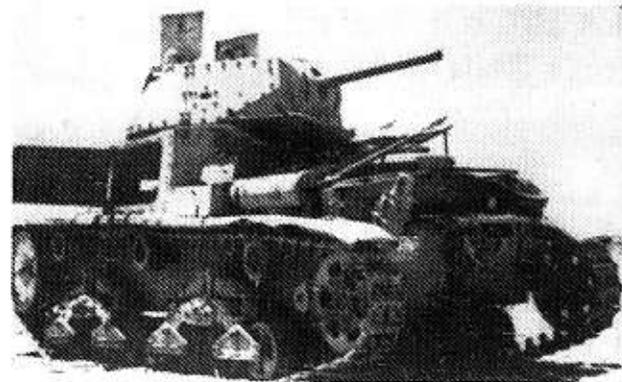
IL CARRO ITALIANO M. 13/40

Cingoli: del tipo a maglia, della larghezza di 26 cm. (84 elementi).

Congegno automatico per la rotazione della torretta: a mezzo del comando oleodinamico, tipo «Calzoni». È costituito da una pompa rotativa, che manda olio sotto pressione attraverso un apparecchio distributore, ad un motorino fissato al gruppo di comando per la ro-

tazione della torretta, a cui trasmette il moto.

Il servente delle armi sistemate in torretta può eseguire il puntamento in direzione delle stesse agendo sul volante del distributore il quale comanda, nei due sensi, la rotazione del motorino e conseguentemente, della torretta.



Tutto aperto... a ricevere gli ospiti

Radio: il carro è munito di apparecchiatura RF 1 CA, con al quale è possibile ricevere e trasmettere sia in telegrafia che in fonìa. Apparecchi ottici: due cannocchiali panoramici, uno a destra ed uno a sinistra della torretta, rendono possibile all'osservatore di precisare, attraverso la lettura di apposite indicazioni (avanti, indietro, destra, sinistra), la direzione ove è rivolto l'obiet-

tivo rispetto alla marcia del carro. Le armi sono munite di cannocchiale di puntamento.

Per la visibilità il pilota dispone di una finestra munita di un portello che resta aperto durante la marcia normale e viene chiuso durante il combattimento. In questo caso il pilota può ancora usufruire della visibilità diretta attraverso la feritoia nel portellino oppure può ricorrere ad un mezzo di visibilità indiretta costituito da un iposcopio il cui prisma obiettivo sporge dalla scafo.

CARATTERISTICHE E PRESTAZIONI PRINCIPALI:

- lunghezza totale m. 4,915;
- larghezza totale m. 2,200;
- altezza totale: m. 2,37
- altezza minima del fondo scafo da terra m. 0,410;
- ingombro massimo a terra (carreggiata) m. 2,150;
- peso del carro a carico completo (compreso equipaggio): kg. circa 13.100;
- pressione specifica dei cingoli su terreno cedevole: kg/cm² 5,474

pressione specifica dei cingoli su terreno non cedevole: kg/cm² 5,474

pressione specifica dei cingoli su terreno non cedevole: kg/cm² 5,474

pressione specifica dei cingoli su terreno non cedevole: kg/cm² circa 0,935

autonomia su strada km. circa 200;



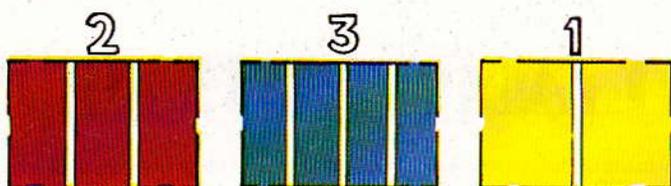
Rara immagine di una colonna di 3R0 con rimorchio, che trasportano i carri in linea

- " " terreno vario circa ore 10;
- pendenza massima superabile a pieno carico (prima velocità ridotta): 100%;
- scalino superabile: m. 0,800
- trincea superabile: m. 2,100
- diametro minimo per il dietro-front: m. 6:100;
- stabilità trasversale di moto, 40°;
- stabilità trasversale statica, 45°;
- stabilità longitudinale statica, 45°;
- profondità massima di guado circa m. 1,00;
- velocità massima su strada: km/h 32;
- velocità massima in terreno vario: 12 km/h;
- velocità massima su percorso di 100 km., km/h: 25.

Questi dati si riferiscono alla prima versione dell'M 13/40.

**T. COLONNELLO
SALVATORE
ZAPPALÀ
EROICO
COMANDANTE
DI CARRI M**





Left to right: Red= 1 Coy.; stripes= 2 Ptn.; 2= No. 2 tank;
Blue= 2 Coy.; stripes= 3 Ptn.; 3= No. 3 tank; Yellow-
3 Coy.; stripes= 1 Ptn.; 1= No. 1 tank.

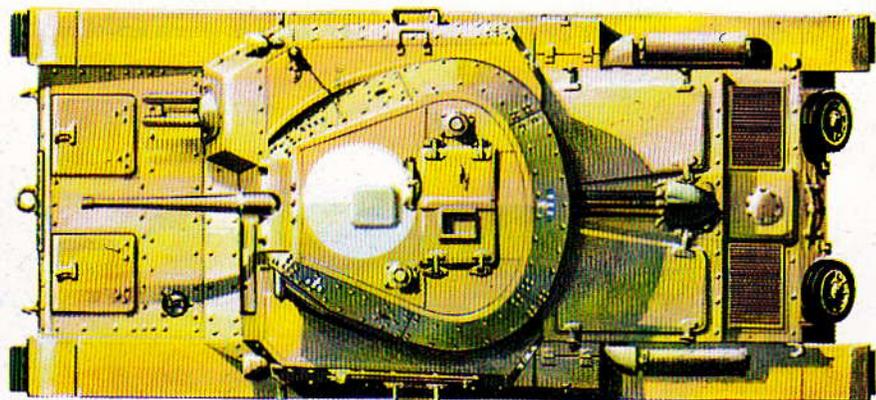


Standard Italian
Army AFV
number plate.

DA «ARMOUR
IN PROFILE»

NUMBER 14

M. 13/40



di Nicola Pignato
e
Cesare Simula

RAFFRONTO TECNICO DEI 3 TIPI DI CARRI M ITALIANI (1940-1942)

Dati di massima a confronto		M 40	M 41	M 42
Peso	tonn.	14	=	15
Lunghezza	m.	4,915	=	5,060
Larghezza	m.	2,280	=	=
Altezza	m.	2,370	=	=
Potenza motore	CV	125	145	190
Protezione max cannoni	mm.	42	42	45
Armamento mitragliatr.	n.	1	=	=
Velocità su strada/fuori	km/h	30/15	32/16	40/20
Autonomia su strada	km	210	200	220(*)

(*) Senza fustini

IL CARRISTA D'ITALIA

Periodico dell'Associazione Nazionale
Carristi d'Italia

DIRETTORE RESPONSABILE: Cesare Simula

Spedizione in abb. postale gr. III (70%)

Direzione, redazione, amministrazione:

Via Sforza, 8 - 00184 Roma - Tel. 4826136
C.C.P. n. 13152004 intestato ANCI - Roma

Mensile dell'ANCI - ANNO XXXI - n. 7
(158°) ottobre 1990

Abbonamento annuo L. 10.000

Aut. Tribunale di Roma n. 6337 del 31-5-1958

Tip. «Nova Agep» - Via Giustiniani, 15 - Roma
Tel. 68.65.262