



Il Carrista d'Italia

Periodico dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia - Trimestrale - Anno LIV
00184 ROMA - Via Sforza, 8 - Tel. e Fax 06.48.26.136 - Tel. Milit. 3/6660
Poste Italiane S.p.A. Spedizione in Abbonamento Postale 70% DCB Roma

7 8 9 lug. ago. sett. 2013

276°



1 ottobre 1927 - 1 ottobre 2013



86

ANNI DI

MURO D'ACCIAIO



Il Carrista d'Italia



Rivista Trimestrale
dell'Associazione
Nazionale Carristi d'Italia
00184 ROMA Via Sforza, 8
Tel. 0648.26.136

ANNO LIV - (276°)

n. 7/8/9

luglio/agosto/settembre 2013



Presidente Nazionale:
Salvatore Carrara

Direttore Responsabile:
Carmine Fiore

Editore: Associazione
Nazionale Carristi d'Italia -
A.N.C.I.

Redazione e Amministrazione:
Via Sforza, 8 - 00184 Roma
Tel./Fax 06 4826136

Sito internet:
www.assocarri.it

e-mail:
presidenzaassocarri@libero.it

Stampa:
Consorzio AGE - Pomezia

Grafica e Impaginazione:
www.fabiodesimone.it

Spedizione: Poste Italiane SpA
Sped. in abb. postale - 70%
DCB Roma

Condizioni di cessione:
- un fascicolo: Euro 4,00
- abbonamento annuo: Euro 15,00
L'importo deve essere versato sul
c/c postale n. 13152004 intestato a:
A.N.C.I. Ass. Naz. Carristi d'Italia
Via Sforza, 8 - 00184 Roma

Aut. Tribunale di Roma N° 6337
del 31/5/1958

Finito di stampare nel ottobre 2013

SOMMARIO

- 1 Editoriale del Presidente nazionale
- 2 Lettera di saluto del Gen. De Maggio
- 3 Scuola di Cavalleria = restauro mezzi storici
- 4 Cambio Comandante al 32°
- 6 Cambio denominazione 131° carri in 4° carri
- 7 Frasi sul trasferimento del 4° rgt. carri
- 8 Tenenti carristi al 132°
- 9 Adunata Aviano
- 12 Ricordi fotografici del Raduno nazionale
- 13 Ariete a Bir el Gobi
- 17 Articolo del Gen. Pachera sulla Libia
- 19 Il carro pesante P26
- 24 52° Anniversario della costituzione della Sezione di Padova.
- 26 Sez. Spilimbergo Benedizione del Labaro
- 27 Non solo 4 novembre
- 28 Miniraduno 38° Corso ACS
- 29 Ci hanno lasciato: Fiorentini, Attisano, Inguscio e Grasseni, Boero
- 32 Pensieri Rosso blu
- 33 Foto storiche

Hanno collaborato,

Agostina D'Alessandro Zecchin, Achille Vitali, Alessandro Eterno, Antonio Tonon, Battista Ronchis, Carlo Borello, Carmine Scimitore, Domenico Buccella, Ercole Tognoni, Felice Merlin, Florino Cimino, Franco Cazzaniga, Gaetano Galia, Gheorge Piccirillo, Giancarlo Bertola, Gianfranco Pellicciari, Gianni Nasi, Gino Scantamburlo, Giuseppe Leo, Giuseppe Pachera, Gregorio D'Ostuni, Luigi Lusin, Marco Italiani, Marco Vannucci, Maurizio Parri, Mauro Zamparelli, Nicola Iovino, Pietro Bossi, Pietro Malaguti, Pino D'Amico, Roberto Polini, Rocco Nola, Vincenzo Di Natale, Vincenzo Meleca, Vincenzo Ricotta

AVVISO AGLI ASSOCIATI

Al fine di un costante miglioramento della nostra Rivista e per ottimizzare tempi e modi della sua realizzazione, la redazione auspica una costante collaborazione da parte di tutti gli Associati ed a tal fine raccomanda di inviare la corrispondenza (lettere, foto e documenti) **preferibilmente via Internet** al seguente indirizzo e-mail presidenzaassocarri@libero.it. I documenti allegati alla posta elettronica devono essere composti in formato WORD, JPG o PDF

La Rivista costituisce organo di diffusione della vita associativa e si propone di fare conoscere notizie e tecnologie riguardanti la Specialità carrista e le Forze Armate.

EDITORIALE del Presidente Nazionale



L'8 settembre ho preso parte alla celebrazione dei combattimenti di Roma durante la nostra Resistenza, dopo la firma dell'Armistizio di Cassibile. Dopo un lungo periodo durante il quale, si è sempre parlato di Resistenza, rivolgendosi soltanto alla partecipazione dei partigiani, finalmente, anche se di recente, è stato riconosciuto il grande contributo delle nostre Forze Armate. Il nostro territorio è stato teatro di aspri combattimenti fra eserciti stranieri, ma gli italiani hanno combattuto per la sua conquista.

Ancora una volta ho dovuto, peraltro, constatare, con rammarico, che tutti coloro che hanno condotto la celebrazione dell'evento, nell'esaltare il valore di quanti hanno sacrificato la vita per la liberazione dell'Italia, non hanno fatto alcun cenno ai nostri valorosi caduti rosso blu.

Voglio allora qui rivolgere il mio pensiero più grato e commosso, facendone menzione, ai nostri carristi che hanno donato le loro giovani vite per il nostro Paese, affinché anche loro abbiano il meritato ricordo:

Cap. S.p.e. DE CASTRO PAOLINO, classe 1916 da Palermo 4° Rgt. Carri.

Ten. S.p.e. GRIDARELLI SILVIO nato il 6-1-1921 ad Aversa (Napoli), 4° Rgt. Carri, caduto il 10-9-1943 - Riposa nel cimitero di Caserta.

S. Ten. di complemento CONSOLI ORAZIO classe 1921 nato a Belpasso (Catania), 4° Rgt. Carri Medaglia d'Argento al v. m. alla memoria con la seguente motivazione:

"Comandante di plotone semoventi da 47/32, impegnato in aspra lotta contro reparti tedeschi che, con mitragliatrici e pezzi anticarro, gli sbaravano il passo, conduceva il suo plotone con ardimento e perizia. Ferito non desisteva dalla lotta, ma insisteva in essa con maggior lena e rinnovato ardimento, finché, colpito ancora ed a morte, donava serenamente alla Patria la sua giovinezza." - Roma, via Ardeatina - Obelisco di Axum - Passeggiata Archeologica, 9-10 settembre 1943.

S. Ten. S.p.e. FIORITTO VINCENZO nato a Roma il 29-8-1921, 4° Rgt. Carri - medaglia d'oro al v. m. alla memoria con la seguente motivazione:

"Comandante di plotone carri "M", ricevuto ordine di attaccare forte colonna tedesca appoggiata da carri e potenti artiglierie, pur essendo certo che l'ardua impresa avrebbe comportato la distruzione dei suoi modesti mezzi, l'affrontava con stoica fermezza, riuscendo in primo tempo,

operando con estrema audacia, ad arrestare l'irruzione del nemico cui distruggeva alcuni pezzi anticarro. Riaccesi aspra la lotta che gli inutilizzava la quasi totalità del personale e dei mezzi, col suo carro, più volte colpito, azionato ormai da lui e dal suo pilota, raccoglieva i pochi carri superstiti e alla testa di essi si lanciava nuovamente sull'avversario nel disperato tentativo di interdirlgli la via alla Città Eterna. Colpito da una granata che gli asportava il braccio sinistro, trovava ancora la forza, prima di esalare l'ultimo respiro, di incitare il suo pugno di eroi a proseguire la lotta. Giovannissimo ufficiale, in un breve periodo di generale smarrimento additava ai più, con l'estremo sacrificio, la via del dovere e dell'onore". - Roma, Viale Aventino, 10 settembre 1943.

Serg. Magg. ACCARDI ERASMO, classe 1917 da Vita (Trapani)

Serg. Magg. BUFANO ALDO da Napoli, 4° Rgt. Carri, medaglia di bronzo al v. m. alla memoria con la seguente motivazione:

"Sottufficiale di elevate qualità militari, partecipava in qualità di capo carro a combattimenti contro i tedeschi. Fatto segno a nutrito fuoco anticarro, visto immobilizzato il carro del proprio comandante di plotone, si portava col proprio mezzo accanto a questi nel tentativo di coprirlo dalle offese nemiche, sprezzante del pericolo al quale si esponeva. Persistendo in questo nobile tentativo, veniva colpito nella riserva dei proiet-

tili. Il conseguente incendio del carro troncava la sua giovane esistenza. Alto esempio di cosciente di altruistico spirito di sacrificio". - Roma, Porta San Paolo, 10 settembre 1943.

Sergente FARDELLI GUALTIERO da Cassino (Frosinone), 4° Rgt. Carri, medaglia di bronzo al v. m. alla memoria con la seguente motivazione

"Partecipava in qualità di capo carro a combattimenti contro i tedeschi. Avuto il carro colpito ed immobilizzato, l'equipaggio fuori combattimento ed egli stesso ferito, non desisteva dalla lotta, finché un nuovo colpo non lo raggiungeva in pieno troncando la sua nobile vita. Alto esempio di fede e di virtù militari". - Roma, Porta San Paolo, 10 settembre 1943. Riposa nel cimitero di Cassino.

Sergente PASTORINI ALDO da Zagarolo (Roma), 4° Rgt. Carri, medaglia d'argento al v. m. alla memoria con la seguente motivazione:

"Partecipava a combattimenti contro i tedeschi quale capo carro, prodigandosi ovunque era richiesta la sua opera. Ferito una prima volta, rifiutandosi di raggiungere il posto di medicazione, non desisteva dal combattimento seguendo il suo reparto in tutti i suoi movimenti. Ferito gravemente una seconda volta ad entrambe le gambe veniva trasportato all'ospedale, ove spirava. Esempio di sereno sprezzo della vita". - Roma, Porta San Paolo, 10 settembre 1943.

Cap. Maggiore BALDINOTTI BRUNO, da Roma, 4° Rgt. Carri, medaglia d'argento al v. m. alla memoria (in commutazione alla medaglia di bronzo) con la seguente motivazione:

"Pilota di carro "M" partecipava a combattimenti contro i tedeschi, dimostrando serenità e sprezzo del pericolo. Inviato in ricognizione offensiva per la quale si offriva volontariamente, pur conoscendo il pericolo al quale si esponeva, si spingeva con tutto l'ardore della sua giovinezza contro il nemico preponderante per forze e per mezzi. Colpito il suo carro una prima volta, non desisteva dal suo nobile slancio, riuscendo ad individuare ed a distruggere due pezzi da 37



mm. Nuovamente ferito, raccolte in uno sforzo supremo le residue forze, riusciva a far uscire il suo comandante dal carro in fiamme nel quale immolava la sua fiorente vita. Luminoso esempio di virtù militari". – Roma, Porta San Paolo, 10 settembre 1943.

Cap. Maggiore BELARDINELLI GIUSEPPE, classe 1920, da Bieda (Viterbo), 4° Rgt. Carri. Riposa nel cimitero di Viterbo.

Cap. Maggiore CONCIN LIVIO, classe 1922, da Mezzolombardo (Trento), 4° Rgt. Carri. Caduto l'8 settembre 1943.

Cap. Maggiore DALL'OCCHIO PRIMO, 4° Rgt. Carri, medaglia di bronzo al v. m. alla memoria con la seguente motivazione: Mitragliere di carro comando di plotone, partecipava a combattimenti contro i tedeschi. Colpito più volte il suo carro e lui stesso ferito, non desisteva dal combattimento fino a quando nuovi colpi non lo raggiungevano uccidendolo abbracciato alle sue armi che fino all'ultimo aveva manovrato contro il nemico". – Roma, Porta San Paolo, 10 settembre 1943.

Caporale FRANCHINI Francesco, da Airo (Trento), 4° Rgt. Carri, medaglia di bronzo al v. m. alla memoria con la seguente motivazione: Servente di carro "M" partecipava a combattimenti contro i tedeschi. Colpito più volte il suo carro si prodigava incessantemente, sostituendo i suoi compagni di equipaggio deceduti, nei loro compiti, non desistendo dal combattimento fino a quando raggiunto da nuovi colpi avversari non cadeva nell'adempimento del proprio dovere". Roma, Porta San Paolo, 10 settembre 1943.

Caporale FUSCONI SERGIO, da Ravenna, 4° Rgt. Carri, medaglia di bronzo al v. m. alla memoria con la seguente motivazione: Servente di carro "M" prendeva parte a combattimenti contro i tedeschi dimostrando calma e coraggio. Volontariamente si offriva per eseguire il collegamento con altri reparti attraversando più volte una zona fortemente battuta dai mortai avversari. Sebbene ferito, continuava nell'adempimento del servizio sprezzando il pericolo al quale si esponeva. Colpito una seconda volta da una scheggia di mortaio cadeva eroicamente nell'adempimento del proprio dovere". – Roma, Porta San Paolo, 10 settembre 1943.

Carrista D'AGOSTINO ANTONIO, da Leganti (Reggio Calabria), 4° Rgt. Carri, medaglia di bronzo al v. m. alla memoria con la seguente motivazione: "Pilota di carro "M" in ricognizione offensiva, veniva fatto segno a violento fuoco tedesco, visti immobilizzati i carri del proprio comandante di compagnia e di plotone, si portava col proprio mezzo avanti a questi, nel tentativo disperato di coprirli da ulteriori offese nemiche. Sprezzando il pericolo al quale si esponeva, persistendo nel suo nobile

gesto, veniva colpito nella riserva dei proiettili da un colpo avversario. Il conseguente incendio del carro troncava la sua giovane esistenza". – Roma, Porta San Paolo, 10 settembre 1943.

Carrista CHIECHER Pio, classe 1922, da Leviso (Trento), 4° Rgt. Carri, caduto il 12 settembre 1943. Medaglia d'argento al v. m. alla memoria con la seguente motivazione: "Servente di carro "M" si univa volontariamente ad una ricognizione offensiva. Preso contatto con i tedeschi combatteva con sprezzo del pericolo sebbene ferito in più parti e, dominando l'atroce dolore di una nuova ferita al basso ventre, in seguito alla quale decedeva il giorno dopo, non desisteva dal combattimento, fino a quando il carro non era completamente inutilizzato, le armi fuori uso e l'equipaggio distrutto". – Roma, Porta San Paolo, 10 settembre 1943.

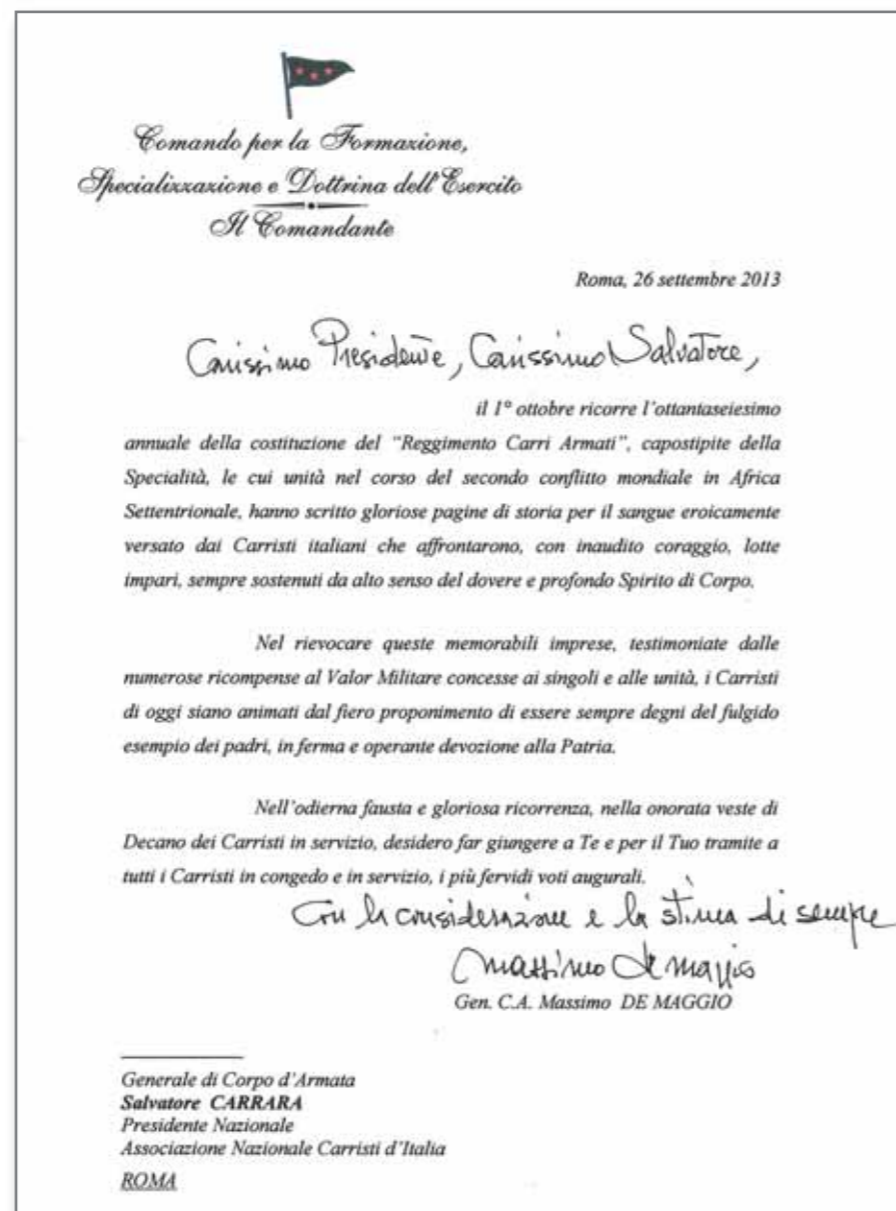
Carrista LAZZERINI CARLO, da San Giovanni Valdarno (Arezzo), classe 1921, 4° Rgt.

Carri, medaglia di bronzo al v. m. alla memoria con la seguente motivazione: "Servente di un carro "M" partecipava a combattimenti contro i tedeschi. Avuto il carro immobilizzato dal preciso fuoco dei pezzi anticarro avversari, non desisteva dalla lotta sebbene ferito, prodigandosi con entusiasmo e sereno sprezzo del pericolo fino a quando un nuovo colpo non troncava la sua nobile esistenza". – Roma, Porta San Paolo, 10 settembre 1943.

Carrista STAORENGO Mario classe 1921, distretto di Torino (trattenuto), 4° Rgt. Carri, caduto il 10 settembre 1943.

Spero in tal modo di aver reso il doveroso omaggio a questi Eroi, talvolta poco noti anche a noi stessi.

Gen. C. A. Salvatore Carrara



Il restauro di due L3 a cura della scuola di cavalleria

Un encomiabile impegno a preservare la nostra storia e le nostre tradizioni

La Scuola di Cavalleria ha recentemente completato, dopo mesi di lavoro, il restauro dei suoi due carri L3. Sotto la guida del Gen. Div. Flaviano Godio, che ha messo a disposizione la documentazione

fotografica ed ha fornito le indicazioni tecniche e storiche, e con l'ausilio del Sottufficiale di Corpo Luogotenente Febraro, è stato attivato un nucleo di personale specializzato costituito dal Luogotenente Manisi, dal C.le Magg. Ca. Sc. Montinaro e dai dipendenti civili Astro e Todaro che, con passione e dedizione encomiabili, si sono dedicati, oltre alle loro normali mansioni, all'impegnativa opera.

In particolare, si è provveduto alla sverniciatura e pulizia totale interna ed esterna, alla rimozione di particolari non conformi all'originale, alla ricostruzione e riparazione di alcune parti, agli interventi sui motori e sugli organi di trasmissione e, infine, alla totale verniciatura della camera di combattimento e degli esterni.

Le livree prescelte sono basate su foto d'epoca e sono pienamente rispondenti alle tonalità di colore originali.

Il primo esemplare è un L3/33 della seconda serie e rappresenta un carro in dotazione alla Scuola di Cavalleria di Pinerolo nel 1938. Il carro è mimetizzato nella classica colorazione dell'epoca con fondo marrone rossiccio e macchie verde scuro ed era intitolato (come da consuetudine sui carri veloci di Cavalleria) ad un Caduto dell'Arma, in questo caso il Cap. Ettore Crippa decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare a Dembeguinà (Africa Orientale) il 15 dicembre 1935 con la seguente motivazio-

ne: "Di uno squadrone carri veloci seppa formare un reparto solido, vivace, ardimentoso. Dal Tacazzè a Dembeguinà, in aspro, estenuante e sanguinoso combattimento, mise in valore le sue doti eccelse di comandante abile e risolutivo. Sprezzante di ogni pericolo sotto l'imperversare del fuoco nemico, pur di



dare il massimo appoggio alle proprie fanterie, non esitò a uscire dal carro per impartire ordini e lanciarsi all'assalto. Colpito a morte tenne contegno eroico e sereno: esempio superbo di cavaliere d'Italia." Sulla piastra frontale il carro reca lo stemma araldico della Scuola (anche questa era una caratteristica degli L3 a Pinerolo) realizzato dal Gen. Godio.

Il secondo esemplare è un L3/35 prima serie che rappresenta un carro del 32° rgt. carri della Divisione Corazzata



"Ariete" in Africa Settentrionale nel 1941. Il carro è dipinto nel kaki sahariano, ovvero il giallo sabbia ufficiale: è un colore spesso riprodotto in maniera erronea, ma si ritiene che in questo caso si sia riusciti a catturarne l'esatta tonalità.

L'ormai sperimentato nucleo della Scuola, giustamente orgoglioso del lavoro fatto e spronato dagli eccellenti risultati conseguiti, ha ora iniziato un altrettanto impegnativo nuovo compito: il restauro del carro M13/40.

Con l'ausilio di personale del 31° reggimento carri USD, unità che come noto si è recentemente trasferita a Lecce, si sta procedendo ad estesi lavori su tale esemplare, che rappresenta sicuramente il modello simbolo dei Carristi italiani nella 2ª Guerra Mondiale. L'esemplare rappresenterà un carro del IV battaglione del 31° rgt. nei Balcani e, più precisamente, il carro targato "R.E. 2815" del Ten. Galli che combatté a quota Monastero nel marzo 1941.

Nel futuro ci sarà poi il carro M15/42 da riprodurre nei colori del reggimento "Lancieri di Vittorio Emanuele II" della Divisione di Cavalleria Corazzata "Ariete II" nella difesa di Roma nel 1943.

Con tale attività, la Scuola di Cavalleria vuole lanciare il messaggio che la preservazione dei carri storici deve rappresentare un impegno per tutti coloro che ancora ne dispongono, al fine di evitare la dispersione di tale patrimonio e non consentire che tali mezzi siano abbandonati o malamente conservati con colorazioni, simboli e particolari non rispondenti alla realtà storica. Ormai esiste un'ampia documentazione libraria e online che permette la riproduzione fedele alla realtà dell'epoca. Se c'è passione e volontà, le risorse materiali necessarie sono davvero ridotte....

E, soprattutto, è un atto di amore per la storia della nostra Arma e di omaggio a quei Cavalieri e Carristi che con ferrea disciplina si rinchiusero e combatterono in quelle soffocanti lamiere che spesso divennero le loro bare.

Cambio Comandante del 32° Carri



Caserma A. Forgiarini, Tauriano di Spilimbergo, 13 settembre 2013: sfilano i reparti in armi e si schierano dinnanzi ad autorità ed invitati.

Le teste sono alte e fiere mentre lo Stendardo del 32° Reggimento carri si posiziona a suggellare il passaggio del comando: il Colonnello Nicola Gorgoglione subentra al Colonnello Ferdinando Frigo in una bella giornata di sole, alla presenza del Comandante della Brigata corazzata "Ariete", Generale Gaetano Zauner e di autorità civili locali, quali il Prefetto di Pordenone ed i sindaci di Vitaro e Spilimbergo. Il cedente, Comandante del 32° per più



di due anni e mezzo, si rivolge quindi a coloro i quali chiama "i miei soldati" ed a tutti ricorda l'esperienza "più attesa ed appagante": la preparazione e successiva partecipazione alla missione ONU

"Leonte XII", la cui medaglia commemorativa è portata con orgoglio dalla maggior parte dei carristi allineati e coperti, consapevoli di essere stati il primo reggimento carri a calzare il basco azzurro in terra libanese. Riportiamo in particolare alcune sue frasi "Voglio solo lasciarvi ricordando una metafora che tanto amo utilizzare quando arrivano nuove leve: ognuno di noi è come l'ingranaggio di un orologio, di diversa grandezza a seconda delle incombenze e responsabilità che gli vengono assegnate,



Nelle foto alcuni momenti della cerimonia del cambio del Comandante del 32° Carri.

consapevole che anche se il più piccolo ed infinitesimo si ferma, l'orologio tutto si ferma. Questa deve essere la considerazione che un Comandante deve avere dei propri uomini, e allo stesso tempo questo deve essere lo stimolo in ognuno di voi per dare sempre il massimo."

Il Col Frigo poi ringraziato anche le rappresentanze delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma, la cui presenza sottolinea quanto forte ed indissolubile sia il legame tra il presente ed il passato, in un momento storico in cui l'attaccamento alle tradizioni e l'incondizionato spirito di servizio sono linfa vitale per la specialità carrista.

L'intervento si conclude con l'augurio al successore "affinchè l'avventura che sta per iniziare sia indimenticabile, altrettanto esaltante ed appagante".



Il Colonnello Gorgoglione, Comandante del 3° Battaglione carri "M.O. Bruno GALAS" dal luglio 2009 al settembre 2010, ha comandato il Battaglione Alievi Marescialli presso la Scuola Sottufficiali in Viterbo nel biennio 2010 - 2012 e proviene dal Comando NATO in Solbiate Olona.

Fra le tante Associazioni d'Arma presente, un posto d'Onore è spettato ai Labari delle Sezioni ANCI di Spilimbergo, Manzano, Treviso, Bassano del Grappa, San Michele al Tagliamento, Rovigo, Pordenone, Mirano, Valdagnone e Mestre.





IL 131° cambia denominazione in 4° Reggimento Carri

L'11 luglio, nella Caserma "P. Capone" di Persano (SA), ha avuto luogo la cerimonia di cambio di denominazione del 131° Reggimento Carri e del trasferimento dello Stendardo del 4° Reggimento Carri dalla sede di Bellinzago Novarese (NO) a quella di Persano. Dopo la cerimonia odierna lo Stendardo del 131° Reggimento Carri verrà trasferito e custodito presso il Sacroario delle Bandiere di Guerra al Vittoriano in Roma. La cerimonia rientra nel processo di revisione dello strumento militare terrestre messo in atto dall'Esercito al fine di riorganizzare e razionalizzare l'attuale componente operativa della Forza Armata. Lo stendardo del 131° Reggimento Carri è l'unico vessillo, appartenente alle unità carri, insignito di Croce d'Oro al Merito dell'Esercito. L'onorificenza è stata attribuita per l'impegno profuso nell'ambito delle Operazioni Multinazionali di Pace in Afghanistan. Le origini storiche del 131° reggimento carri risalgono al 27 luglio del 1941, anno in



cui nella città di Siena vide la sua costituzione. Nato dalle tradizioni del disciolto 31° Reggimento Carri, inquadrava tra le sue fila il CI, il CII ed il CC battaglione carri, tutti equipaggiati con carri francesi di preda bellica. In data 15 agosto, in previsione del suo invio in operazione sul versante africano, venne dislocato in Friuli e posto sotto il comando della Divisione Corazzata "Centauro". Successivamente, in data 02 gennaio 1942, il reggimento venne reso autonomo ed inviato in Sicilia per contrastare lo sbarco anglo-americano. A metà agosto del 1943 il comando di Reggimento, con gli elementi superstiti, tornò in continente e dal 1° settembre, presso il deposito del 31° Reggimento a Siena, iniziò il proprio riordino. Il giorno 01 settembre dell'anno 1993, infine, il 131° Reggimento Carri, su base 31° Battaglione carri "Andreani", viene ricostituito in Persano (SA) alle dipendenze della Brigata Bersaglieri "Garibaldi" e prontamente impiegato in attività di controllo del territorio, rispettivamente

nell'operazione "Vespri Siciliani" nella provincia di Agrigento, nell'operazione "Riace 1" in Calabria e nell'operazione "Partenope" nella città di Napoli. Gli ottimi risultati ottenuti e le benemerite delle municipalità in cui il Reggimento ha operato, hanno fatto accrescere l'immagine del reparto e condotto lo stesso verso numerosi impieghi in Teatri Operativi esteri quali la Bosnia-Erzegovina e il Kosovo e l'Afghanistan. L'acquisizione da parte del Reggimento Carri dello stendardo e della denominazione del 4° Reggimento Carri è motivata dall'esigenza di salvaguardare le tradizioni di uno dei più gloriosi Reparti della specialità Carrista, che vanta n.1 Medaglia d'Oro e n. 2 Medaglie di Bronzo al Valore Militare. Alla cerimonia, presenziata dal Comandante del 2° Comando delle Forze di Difesa Generale di Corpo d'Armata Vincenzo Lops, erano altresì presenti l'Onorevole Edmondo Cirielli, Segretario dell'Ufficio di Presidenza della Camera dei Deputati e il Comandante della Brigata Bersaglieri "Garibaldi" Generale di Brigata Maurizio Angelo Scardino e numerose autorità civili e religiose delle aree limitrofe alla Caserma "Capone".

Il trasferimento del 4° carri da Bellinzago a Persano

Quando, alla fine dello scorso giugno, lo Stendardo del 4° Reggimento carri è stato trasferito a Persano, la pagina FaceBook del sito www.assocarri.it si è "animata" in modo particolarmente "vivace" a commentare questo evento decisamente triste per tutti i Carristi d'Italia. Abbiamo voluto raccogliere alcune delle belle frasi e dei pensieri espressi sicuri di fare cosa gradita soprattutto a quanto hanno svolto il servizio militare in quella gloriosa e nella caserma "Babini" di Bellinzago Novarese.

Gregorio D'Ostuni

A proposito della chiusura di caserme, soppressione di compagnie e battaglioni, voglio citare un pensiero del Col. Dino Baston: "Le caserme si possono chiudere, i Battaglioni sopprimere, ma fintantoché il ricordo rimane nei nostri cuori anche il battaglione vive". FERREA MOLE FERREO CUORE.

Gianni Nasi

Potranno anche cancellare il presente, ma il passato continuerà ad esistere al grido di "Ferrea Mole Ferreo Cuore".

Vincenzo Ricotta

La sveglia di lunedì sarà ancora più dura. Vanno a dormire la domenica da Carristi per risvegliarsi, se mai prenderanno sonno, da Lancieri/Cavalieri di Nizza ...una nottataccia!

Gianfranco Pellicciari

30 anni passati a Bellinzago da carrista e tra carristi con la sola interruzione prima dei due anni di Modena e poi dei due di Torino. Ed ora tutto è finito... Per fortuna che mio padre non ha dovuto nè vedere nè subire tutto ciò.

Ercole Tognoni

Bandiera a mezz'asta per tutti oggi ! Il 4° Reggimento Carri viene sciolto.

Nick Gorgoglione

Una sola parola: "TRAVOLGO"

Gheorge Piccirillo

Un saluto ed arrivederci ai camerati del 4°. Spero ed auguro che di nuovo un giorno la Patria avrà bisogno di questa gloriosa Unità richiamando il suo Stendardo in servizio.



Gaetano Galia

Ormai temo che siamo alla fine di un'epoca gloriosa per i carristi italiani. Ma il nostro spirito sopravviverà a questo scempio, dovuto anche alla nuova epoca in cui viviamo. Ma noi non smetteremo mai di sentirci carristi, perché da quel giorno che siamo entrati nella torretta del nostro carro,

non ne siamo più scesi! Come dicevano gli Spartani... "i carristi ritornano col carro o sopra il carro" ARIETEEEEEE!!!

Gino Scantamburlo

Buongiorno ITALIA...24 ore !!! E poi via per il viaggio che ci porta ad ONORARE chi ONORA, il nostro CORPO e un NOSTRO Reggimento. Che strana coincidenza? 5 CUORI, con 5 LABARI, vanno la dove il MONUMENTO dei NOSTRI CADUTI è abbellito da un porta fiori che simboleggia un cingolo con incastonato un CUORE. Non c'è salita che possa fermare la RICONOSCENZA per chi fa il proprio DOVERE... ONORI al 4° Reggimento Carri.

Pino d'Amico

Il venerdì mattina, la caserma "Babini" pullulava di canti e marce. Lo struscio cadenzato delle mimetiche animavano i lunghi e alberati viali di atmosfera marziale. I netti colpi al suolo degli anfibi inframmezavano le strofe. Fal alpino poggiato al petto, la 4ª "Drago" muoveva marciando dalla piazza del 101° Battaglione "M. O. Zappalà". In testa il Capitano Carrara e il Tenente Orte: "fermo il perno veloce l'ala" ci immettevano sul viale principale, poi il perentorio ordine "passo" ed ancora

"cadenza" che fungeva da incipit del nostro canto di Compagnia: "Lili Marleen". Di tanto in tanto, giungeva il comando "attenti a...", si alzava il capo e si attendeva "destr o sinist", per rivolgere il volto nella direzione indicata battendo nello stesso momento il piede destro a terra e salutare urlando all'unisono "Drago!". Agli incroci vedevamo sopraggiungere in lontananza la fanfara della Compagnia Controcarri che intonava una marcia o il 28° battaglione... Bersaglieri "Oslavia" che correva cantando "La bella Gigogin". Era il 1978, oggi, che tanto è cambiato, rimane l'emozione dei ricordi. La 31ª Brigata "Curtatone" è stata sciolta, il 28° "Oslavia" ha consegnato la Bandiera al Museo delle Bandiere di Roma, il 101° Battaglione carri è confluito nel "131° Reggimenti carri" di Persano e 1° Battaglione "Cracco" nel 1° Reggimento di Altamura. Assistiamo con amarezza a queste innovazioni che cancellano il nostro personale passato in rossoblù, ma non la Gloria e le gesta di quei Reparti. Potranno abolire, riformare, sciogliere, dismettere...quello che non potranno mai sfiorare è la Nostra Fede, il Nostro spirito d'appartenenza, il Nostro orgoglio di essere Carristi d'Italia!! E, come disse Giuseppe Tomasi di Lampedusa: "TUTTO CAMBIA PER NON CAMBIARE NIENTE".

Franco Cazzaniga

Questa mattina, unitamente a diversi componenti le Sezioni del nord Italia, ero presente presso la Caserma "Babini" di Bellinzago Novarese alla "triste" cerimonia di commiato del glorioso 4° rgt Carri dalla Baraggia novarese. Il glorioso Stendardo verrà trasferito a Persano in sostituzione (?) di quello del 131° Rgt Carri, gli attuali componenti degli equipaggi del 4° rimarranno a Bellinzago ma dovranno dismettere le "nostre" mostrine per adottare quelle a tre punte del "Nizza Cavalleria" e il Colonnello Perdichizzi verrà trasferito a Civitavecchia. Mi farebbe piacere, per dovere di informazione verso tutti coloro che hanno a cuore i colori rosso/blu', che sul ns. sito in primis e successivamente sul ns. notiziario nazionale queste notizie venissero divulgate ed approfondite. La mia non vuole essere sterile polemica, ma lo sfogo di chi anni addietro tra le mura di quella Caserma ha vissuto la propria esperienza militare presso il 31° Rgt Carri e che non vedrà più in futuro garrire al vento in quel luogo i colori rosso/blu'. W I CARRISTI.



Presentazione dei due Tenenti al Reggimento dopo la cerimonia dell'Alzabandiera.

I Tenenti Carristi del 190° Corso "Audacia" alla caserma "De Carli": un mese di tirocinio tra i Carristi del Grande Equipaggio del 132° RGT

Il 18 giugno 2013, il 132° Reggimento Carri ha accolto due Tenenti del 190° corso "Audacia" provenienti dalla Scuola di Applicazione di Torino per la frequenza del tirocinio pratico ai Reparti, ultimo step del percorso formativo per gli Ufficiali del ruolo normale. Il Tenente Giulia MACOR ed il Tenente Annalisa ANDREOTTI, entrambe Ufficiali Carristi, sono stati assegnati rispettivamente alla 1^a e alla 2^a Compagnia Carri. Per un mese si sono affiancati ai Comandanti di Plotone e di Compagnia al fine di accostarsi progressivamente alla vita di guarnigione ed alle attività addestrative ed operative in cui hanno visto materializzarsi gli anni di studi e di preparazione, prettamente teorica, del periodo accademico. "Varcando l'ingresso", racconta il Ten. MACOR, "ho avvertito l'importanza del momento: la realtà del Reggimento si è schiusa davanti ai miei occhi rivelandomi il motivo vero per cui mi sono arruolata. Le aspettative e le incognite erano tante, ma ci siamo sentite accolte in un ambiente professionale e sereno in cui ognuno ha da subito dimostrato grande disponibilità e competenza".

Il Reggimento, che fronteggia in questo periodo molteplici e variegati impegni di carattere operativo, ha potuto offrire loro la possibilità di partecipare ad attività di assoluta rilevanza quali l'appuntamento del complesso minore corazzata

to "Bir Hacheim", per l'impiego nella Joint Rapid Reaction Force, e del complesso minore "Tobruch", di previsto impiego sulla piazza di Milano nell'ambito dell'operazione "Strade Sicure". A ciò si è aggiunto l'entusiastico impegno di tutti i Reparti e gli Uffici del Comando che in quattro settimane hanno svelato ai colleghi neofiti i "misteri" della vita di caserma: gestione del personale, dei mezzi e dei materiali, organizzazione dell'addestramento, tenuta e trattazione della documentazione amministrativa sono stati oggetto di continui approfondimenti che hanno permesso ai giovani Ufficiali di comprendere il pulsare di un Reggimento vivo ed in continua crescita. La disponibilità indiscussa del Grande Equipaggio è stata ripagata dall'ottimo lavoro svolto dagli Ufficiali tirocinanti. Con impegno costante e tanta voglia di fare bene, hanno partecipato con vivacità e slancio carrista ad ogni attività

proposta. Per il Ten. ANDREOTTI "l'esperienza è stata estremamente fruttuosa ed ha soddisfatto pienamente le nostre migliori aspettative. La disponibilità di tutti i Carristi del 132° è stata per noi un incentivo importantissimo che ci ha spinte a dare il massimo e a cercare di apprendere il più possibile". Ora che il Ten. MACOR e il Ten. ANDREOTTI si apprestano ad affrontare l'incarico di Comandanti di Plotone nei ranghi dei Reggimenti della Brigata "Ariete", 132° e 32°, al Grande Equipaggio non rimane che augurare loro ogni migliore fortuna con la raccomandazione di affrontare ogni nuova sfida con la stessa vitalità con cui hanno mosso i primi passi al 132° Reggimento Carri.

Ten. c. (cr.) RN Rocco Nola

in collaborazione con
Ten. c. (cr.) RN Annalisa Andreotti
Ten. c. (cr.) RN Giulia Marcor



I due Tenenti salutano il Comandante del Reggimento, Col. Giandomenico Petrocelli.

Prima Grande Adunata dei Corazzati della caserma Zappalà di Aviano

L'abbraccio alla nostra vecchia e bellissima Casa! Generale Del Pozzo ti abbiamo pensato!



(per favore non chiamiamolo raduno! Perché per noi è stata un'adunata)

Sabato 14 e Domenica 15 settembre 2013 si è svolta la 1^a Grande Adunata dei Corazzati della Caserma "Salvatore Zappalà" di Aviano (Pordenone). Quella grande caserma, per tutti coloro che vi hanno lavorato sia pure in epoche differenti e con compiti e responsabilità diverse, è stata nei suoi 45 anni di attività un luogo specialissimo. Forse irripetibile, sicuramente indimenticabile.

Nel corso del suo funzionamento l'infrastruttura è certamente stata una risorsa importante e significativa per l'intero Esercito Italiano. Nella vasta area un tempo utilizzata dall'Esercito e ora definitivamente restituita all'Aeronautica Militare e inglobata nell'aeroporto "Pagliano e Gori", hanno avuto il loro quartiere numerose unità di carristi, bersaglieri e trasmettitori appartenute alla Divisione corazzata "Ariete". Nel corso dei nove lustri di attività nella Caserma "Zappalà" di Aviano si sono avvicendati qualcosa come 90.000 soldati di leva provenienti da tutte le regioni d'Italia. La manifestazione di metà settembre, promossa da un piccolo ma agguerrito comitato spontaneo, è riuscita a coinvolgere con il semplice "passaparola" un grandissimo numero di partecipanti di



Annullo postale realizzato da Poste Italiane per l'occasione.

La targa di bronzo inaugurata presso la vecchia caserma a ricordo del passaggio dei corazzati della Zappalà.



ogni età, provenienti da tutte le province d'Italia, moltissimi dei quali accompagnati dai loro familiari. In totale, per questo appuntamento un po' insolito, ad Aviano si sono raccolte 700 persone che hanno portato e diffuso nella cittadina della pedemontana por-

denese un'aria di entusiastica festosità in un clima di palpabile amicizia. Si è trattato di un esperimento per certi versi insolito e forse un po' azzardato che si è concluso felicemente grazie all'attiva partecipazione di tutti coloro che vi hanno preso parte, tutti determinati a realizzare un evento improntato alla massima convivialità e genuinità; un'autentica opportunità di incontro a 18 anni dalla chiusura della caserma che dall'aprile 1950 al novembre 1995 ha ospitato e rappresentato i corazzati dell'Ariete. La manifestazione si è articolata in due giornate. Il primo incontro nel sabato

sera nella piazza del paese, allietato dalla fanfara dei congedati, ha consentito a tutti di rivedersi dopo diciotto anni e di "rompere il ghiaccio" in vista dell'adunata vera e propria che si è svolta la mattina della domenica quando, alle 0830 in punto, il cancello della nostra vecchia



caserma è stato riaperto per consentire il rientro dalla lunga "licenza" e di schiarirsi come un tempo, questa volta insieme ai familiari, nel piazzale "Europa" per assistere all'alza bandiera.

La fanfara della Zappalà, dopo aver rallegrato e riscaldato l'ambiente esibendosi anche in movimento "di corsa", ha intonato magistralmente gli squilli dell'adunata, la resa degli onori, l'inno nazionale seguito poi dall'inno del piave e dal silenzio a ricordo dei caduti e dei commilitoni che non sono più fra noi.

Dopo l'indirizzo di "bentornati" rivolto dal Comandante italiano dell'Aeroporto (Colonnello Valentino Savoldi) e dal Comandante statunitense della base aerea (Generale Jon Norman) si è scoperta la bella targa in bronzo che si è voluta lasciare a ricordo del ritorno nel luogo della nostra gioventù. Lo scoprimento della targa è stato, insieme all'alzabandiera, l'unico atto solenne di una manifestazione tutta caratterizzata dalla spontaneità più genuina e improntata alla massima semplicità e informalità. Tutto è stato infatti regolato unicamente dalle emozioni, dall'allegria, dall'entusiasmo e dalla soddisfazione - grandissima - di essere tutti insieme riusciti a realizzare qualcosa di veramente grande.

La giornata è proseguita con allegria crescente, sempre alimentata e sostenuta dalle note della nostra fanfara, nel corso dell'ottimo pranzo confezionato dalla proloco nella cornice del centro sportivo "Visinai" gentilmente messo a disposizione dall'Amministrazione Comunale di Aviano che ha accolto i corazzati avianesi in modo affettuosissimo e impeccabile fino alla conclusione nel tardo pomeriggio al termine di una ricca lotteria i cui premi sono giunti da tutta Italia offerti da molti dei partecipanti.

Unico vero rammarico della giornata l'impossibilità di rivedere i carri armati su cui le generazioni di carristi e bersaglieri che si sono avvicinate nella Zappalà hanno operato negli anni del servi-

Foto ricordo dei 700 avianesi. 700 corazzati 700 sorrisi!

Quanti siamo!!



Interpretazione artistica della Grande Adunata

La nostra Grande Fanfara.



nuove che nell'occasione sono nate e l'allegria dominante e dilagante che ha dato vigore ai nostri sorrisi e che ci ha tenuti ancora una volta legati uno all'altro, segno evidente che lo scorrere del tempo porta sì un po' di nostalgia, ma non è mai inutile per chi crede in ciò che fa.



Il decono e uno dei più giovani chi aprì e chi chiuse la grande stagione avianese.



Siamo tornati ad Aviano con il grado che avevamo il primo giorno che abbiamo messo piede alla Zappalà. Tutti tenenti, Tutti Sergenti, Tutti soldati. Con lo spirito della gioventù.



Ritorno ad Aviano

di Domenico Buccella

Apartire dal dopoguerra in Friuli Venezia Giulia c'è stato un grande spiegamento di Forze Armate, in particolare di molti reparti dell'Esercito Italiano; non è sbagliato dire che ogni paesino avesse la propria caserma. Poi, negli anni '90, visti i mutati scenari geopolitici seguiti al crollo del muro di Berlino e alle riforme dell'Esercito, con l'abolizione della leva obbligatoria, l'esigenza di una tale spiegamento al confine orientale è venuta meno; così molti reparti dell'Esercito sono stati disciolti, accorpati o trasferiti altrove e molte caserme sono state chiuse e lasciate in stato d'abbandono. Sorte migliore è toccata alla Caserma "Zappalà" di Aviano, un tempo sede della Brigata Corazzata "Ariete" che con la chiusura o il trasferimento dei Battaglioni che vi avevano sede, è tornata all'Aeronautica, sua proprietaria, divenendo Aeroporto "Pagliano e Gori". Ma dopo tanti anni, finalmente, su iniziativa del Colonnello Maurizio Parri,

anche se solo per un giorno, quelle mura sono tornate ad essere il luogo d'incontro dei Corazzati dell'Ariete. Lo scorso 15 settembre, infatti, ha avuto luogo all'interno dell'aeroporto "Pagliano e Gori" la prima Adunata dei Corazzati della "Zappalà".

Da ogni parte d'Italia sono tornati ad Aviano i soldati che un tempo hanno prestato servizio tra quelle mura; Carristi, Bersaglieri e Trasmettitori sono tornati a occupare la piazza d'armi dove un tempo si svolgevano le adunate quotidiane dei reparti corazzati; le note della Fanfara dei Bersaglieri sono tornate a farsi sentire tra quelle palazzine che un tempo ospitarono i nostri Corazzati e che troppo a lungo sono rimaste disabitate; centinaia di ex soldati sono tornati ad indossare il loro basco nero o il cappello piumato per mettersi sull'attenti davanti al monumento ai Corazzati, per cantare l'Inno Nazionale mentre il Tricolore veniva issato dal picchetto d'onore. Quelli che furono militari di leva

hanno incontrato i propri superiori, riconoscendoli nonostante i capelli ingrigiti o qualche ruga in più. E sono stati sorrisi, abbracci e di sicuro anche qualche lacrima di commozione.

Al termine della cerimonia Ufficiali, Sottufficiali, militari di truppa in servizio o in congedo si sono seduti insieme per consumare il pasto e per ricordare i bei momenti trascorsi tra quelle mura.

Poi è arrivato il momento dei saluti; chi veniva da più lontano è andato via prima della fine del pranzo per affrontare il lungo viaggio, poi man mano tutti se ne sono andati, non senza un po' d'amarrezza, con una strana sensazione, come quella che si provava da ragazzi quando terminavano le vacanze e ci si apprestava a tornare sui banchi di scuola, ma con in cuore la speranza di poter ripetere ancora questa bella esperienza, chissà quando...

Le auto sfrecciano lungo l'autostrada verso casa, il buio copre lentamente il paesaggio e i Corazzati ripensano alla bella giornata trascorsa; grazie Colonnello Parri per averci dato questa opportunità dopo tanti anni.

Grazie da tutti noi che abbiamo partecipato a questa Grande Adunata. Arrivederci!



I Gen. Battistini con il dott. Carmelo Cutrone, Sergente carrista della Sezione di Roma.

Durante il "rancio carrista", allo stesso tavolo, i Comandanti dei 3 Reggimenti carri dell'Ariete = Col. Petrocelli, Col. Frigo e Col. Perdichizzi = con il loro vecchio Comandante dell'epoca, ora Gen. Petrerà.



Altare della Patria - Il Gen. Pachera con il Dott. Franco Mirabella ed il Cav. Franco Pezzotta della Sezione di Seriate.



il Gen. Battistini e 5 ex AUC del 35° Corso della Scuola TC di Caserta. Da destra Fagotto Vitalio (Portogruaro), Leo Giuseppe (Lecce), Adami Giuliano (Verona), Romani Sandro e Arias Paolo (Roma).

Il Cap. Magg. Luigi TULLI, Reduce di El Alamein riceve il saluto del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito (Gen. C.A. Claudio Graziano).



L'Ariete si batte a Bir El Gobi

di Roberto Polini

Nel libro "DIARIO DI UN COMBATTENTE NELL'AFRICA SETTENTRIONALE" l'allora capitano Oderisio Piscicelli Taeggi scrive: "Bir El Gobi è un pozzo. Da un canto del pozzo c'è, o c'era, una baracca che doveva essere servita alle maestranze che avevano iniziato e poi interrotto la costruzione di un fortino di cui c'erano appena le fondamenta. Dall'altro canto c'è una piattaforma in cemento con quattro frecce: El Adem, Sidi Omar, Girabub, Bir Hacheim. Lungo ogni freccia la distanza in chilometri. Tutto intorno il deserto".

Da questa località prende il nome la prima battaglia sostenuta in maniera organica dalla Divisione corazzata Ariete, anche se, precedentemente, alcuni suoi reparti si erano già distinti in combattimento.

Siamo nel novembre del 1941. La 132^a Divisione corazzata Ariete, una delle pochissime unità del Regio Esercito interamente meccanizzate, era giunta in Africa il 24 gennaio di quell'anno, impostata attraverso il seguente ordine di battaglia:

- a. 132° Rgt. Fant. Carrista su :
 - VII Btg. Carri M;
 - VII Btg. Carri M;
 - IX Btg. Carri M;
- b. 32° Rgt. Fant. Carrista :
 - I Btg. Carri L ;
 - II Btg. Carri L;
 - III Btg. Carri L;
- c. 8° Rgt. Bersaglieri su:
 - V Btg. Autotrasportato;
 - XII Btg. Autotrasportato;
 - III Btg. con armi di accompagnamento;
- d. 132° Rgt. Artiglieria su:
 - I Gruppo;
 - II Gruppo;
 - 1^a Batteria;
- e. Battaglione controcarrichi divisionale;
- f. Comando con Genio, Sussistenza, Sanità ed un raggruppamento Ca-

rabinieri con funzioni di polizia militare.

In previsione del decisivo attacco che il 23 novembre il Comandante del Panzergruppe tedesco intendeva sferrare verso Tobruk, l'Ariete, dopo aver lasciato il 32° Rgt. con i servizi divisionali sette chilometri a nord-ovest di Bir El Gobi, fu mandata a schierarsi con il grosso degli uomini e dei mezzi a sud di questa lo-

calità. C'è da dire che l'unità, inquadrata nel Corpo d'Armata di Manovra con la Divisione Trieste, accompagnate dal Raggruppamento Esplorante, non era agli ordini del generale Rommel, ma dipendeva interamente dal generale Bastico, il quale come suo subalterno diretto, aveva il generale Balotta al comando della Divisione. Quindi la battaglia fu combattuta e condotta interamente dalle truppe italiane, anche nell'impostazione tattica della manovra.

Come abbiamo detto l'attacco delle truppe dell'Asse era previsto per il 23 novembre, ma il 18 dello stesso mese il generale Alan Cunningham fece scattare l'operazione "Crusader" che aveva lo scopo di liberare la piazzaforte di Tobruk assediata e nel contempo sgombrare gli italiani ed i tedeschi dalla Cirenaica. Il piano del generale britannico consisteva nello sferrare un pesante at-

Bel modello di Cannone da 102/35 su autocarro Fiat 634.



Cannone inglese da 25 libbre.



tacco con il 30° Corpo d'Armata, forte di 751 carri, arrivare a Gaber Saleh, lì fermarsi per riorganizzare le forze ed aspettare l'eventuale mossa di Rommel. In quei giorni l'*Ariete*, allo scopo di reperire informazioni su eventuali movimenti di truppe nemiche, in previsione dell'ordine di muoversi, effettuava delle puntate esplorative impiegando piccoli gruppi di carri M 13. Grazie a queste ricognizioni furono scoperte evidenti tracce di grossi spostamenti di truppe avversarie, il che fece presagire al generale Balotta che gli inglesi stessero preparando qualcosa di grosso. Avvertito il comando del Corpo d'Armata di Manovra questi diede l'ordine alla Divisione di mettersi momentaneamente sulla difensiva, schierandosi verso sud lungo un fronte di dieci chilometri. Immediatamente si iniziarono le operazioni per la messa in opera di quattordici capisaldi tenuti dai Bersaglieri, con postazioni interrate di cannoni controcarro da 47/32 e mortai da 81. Inoltre si schierarono le artiglierie per un eventuale fuoco di appoggio e controbatteria. L'apporto di questi cannoni, in particolare dei 102/35 autocarrati, si rivelerà di fondamentale importanza nel respingere gli attacchi delle formazioni corazzate britanniche specialmente sulle lunghe distanze.

In quel periodo il morale delle truppe italiane era molto elevato e si attendeva con ansia l'ora dell'azione, tant'è che nel diario storico del 132° Rgt. carri si legge: "Condizioni morali della truppa: ottime! Il morale dei soldati è eccellente sotto tutti i punti di vista; è una forza inattaccabile sulla quale si potrà fare affidamento in ogni circostanza". Quando però, all'alba del 18 novembre, il 30° Corpo d'Armata britannico, forte della 7ª Div. Corazzata, della 4ª Brigata Corazzata, della 1ª Divisione sudafricana e della 22ª Brigata Guardie varcò il confine nei pressi della ridotta Maddalena, non tutte le postazioni dei quattordici capisaldi avevano completato le opere difensive.

Il primo contatto si ebbe intorno alle 14:00 quando un plotone M13/40 della 3ª compagnia del VII battaglione carri

avvistò alcune autoblinde nemiche che puntavano verso Bir El Gobi. Immediatamente i nostri si portarono in avanti aprendo un fuoco serrato alla massima distanza d'ingaggio. Le blindo inglesi, scarsamente protette ai colpi dei 47/32 ed armate con armi leggere, si trovarono subito a mal partito e furono costrette a ritirarsi. Un'ora dopo però ricomparvero, ma furono nuovamente allontanate dal tiro dei nostri



Cannone da 75/27 posto a monumento.

Carro inglese Crusader II.



carri i quali, nel frattempo, erano aumentati di numero grazie all'arrivo di un secondo plotone.

Questa puntata offensiva, nonché un bombardamento aereo di cui fu oggetto la stessa *Ariete* nel primo pomeriggio, fecero chiaramente intendere quali fossero i piani dell'avversario. A questo punto il generale Balotta decise di compattare lo schieramento. In sostanza spostò il III ed il XII battaglione dell'8°

Rgt. Bersaglieri, rispettivamente a sinistra ed a destra del V che restò fermo sul posto, con l'appoggio dei pezzi da 75/27 dei due gruppi di artiglieria. Alle loro spalle (più a nord) schierò i 102/35 autocarrati della Milmart ed ancora più a nord i carri del 132° per un eventuale contrattacco. Il rischieramento degli uomini e dei mezzi iniziò al mattino del giorno 19.

Nello stesso momento il generale W.H.E. Gott, che comandava la settima Divisione corazzata britannica, ordinava al generale Scott-Cockburn, comandante la 22ª Armoured Brigade, di occupare Bir El Gobi, anche se quest'ordine era in contrasto con le direttive emanate dal generale W.M. Norrie, comandante del 30° Corpo d'armata. Infatti, era previsto che in linea di massima, le tre Divisioni corazzate, dovevano intervenire soltanto per contenere e respingere l'eventuale controffensiva avversaria, impiegandole in maniera simultanea e non frazionata.

C'è da considerare che l'*Ariete*, schierata a Bir El Gobi, fronteggiava l'ala sinistra dello schieramento britannico e naturalmente rappresentava un potenziale grave pericolo. Scott era al corrente della presenza degli italiani grazie alle informazioni fornitigli dal Servizio segreto, il quale riusciva a decifrare le comunicazioni radio tedesche codificate dalla macchina *Enigma*, grazie alla loro *Ultra* che li traduceva in chiaro senza eccessiva fatica. Al contempo,

però, non era certo della consistenza delle forze che presidiavano la zona, in quanto, grazie alla sopra citata azione di arresto dei carri italiani contro le blindo mandate in ricognizione, tale operazione esplorativa non aveva dato alcun frutto.

In realtà il comando britannico riteneva che a Bir El Gobi ci fosse soltanto un presidio mobile avanzato e che il grosso fosse schierato più a nord-ovest. Infatti, nel diario del 4° County of London Yeomanry si descrive la

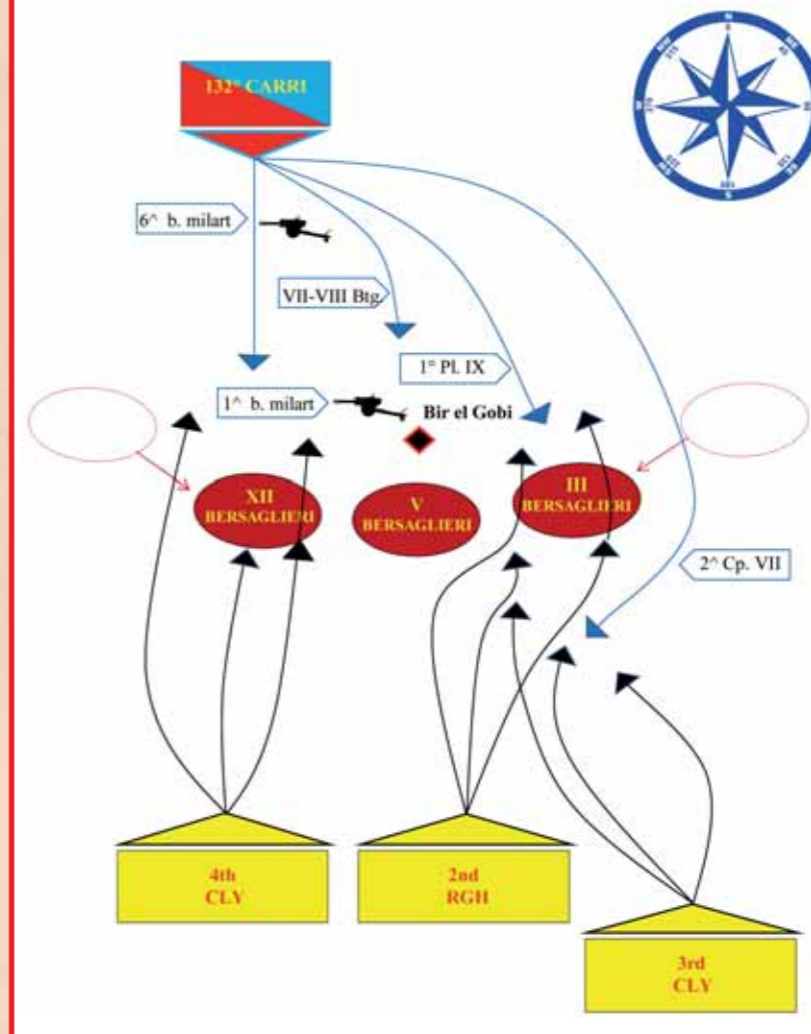
località da attaccare come un grosso concentramento di trasporti nemici con carri armati e cannoni. Evidentemente la ricognizione area aveva scambiato i 102/35 autocarrati come pezzi in posizione di trasporto.

Al mattino del 19 novembre la 22ª Armoured Brigade, con l'appoggio dei suoi 136 carri, iniziò la manovra di attacco. Come il giorno precedente, le autoblindo mandate in ricognizione avanzata furono immediatamente prese sotto il tiro dei cannoni anticarro italiani ed anche questa volta furono costrette a retrocedere. Poi, verso le 11.00, entrarono in azione i carri *Crusader* che attaccarono il settore tenuto

dalla 3ª compagnia corazzata, la quale, dopo aver subito la perdita di tre M13/40 con i primi caduti, fra cui il capitano Zanolla, il tenente Sobrero ed il sottotenente Fabbri, fu costretta a ripiegare verso le proprie linee. A quel punto i britannici continuarono ad avanzare verso nord-ovest travolgendo abbastanza agevolmente alcuni capisaldi italiani. Si trattava di settori tenuti dal III Bersaglieri che stava prendendo posizione in quel momento ed aveva buona parte degli uomini ed armi ancora allo scoperto o addirittura sui camion. A loro difesa si precipitò un plotone del IX battaglione carri che si trovò di fronte ben due squadroni avversari. Nonostante l'enorme disparità numerica, il plotone non concesse un metro di terreno all'avversario e venne interamente distrutto con la morte del comandante. Sgomberata la strada, il 2° Royal Gloucestershire Hussars della 22ª Brigata continuò ad avanzare, ma questa volta la sua ala sinistra incappò nei capisaldi del V battaglione Bersaglieri. L'unità era in posizione da giorni e con i suoi 47/32 e 75/27 debita-

BATTAGLIA DI BIR EL GOBI

Novembre 1941



mente interrati, iniziò a sparare sui *Crusader* in avvicinamento. La parte del leone la fecero però i 102/35 della 1ª batteria, che portati dal sottocapo manipolo Priore in prossimità della prima linea, aprirono un fuoco micidiale a tiro teso dai mille metri distruggendo una quindicina di carri. Gli altri cannoni, rimasti in posizione arretrata, iniziarono un altrettanto micidiale fuoco di sbarramento fra i seimila e gli undicimila metri dai bersagli.

Ancora Piscicelli Taeggi racconta: *Quivi le posizioni erano state sistemate a difesa da più giorni. Uomini ed armi erano affondati nelle buche da cui spuntavano appena le bocche delle armi e gli occhi dei puntatori. Alcuni carri capitarono tra le batterie senza accorgersene, giravano alla cieca, resi pazzi da quel fuoco che veniva da sotto terra. Uno corse al carreggio e si divertì a travolgere i trattori finché una granata lo freddò. Un altro sarebbe caduto nella buca stessa di un pezzo se una granata, sparatagli a bruciapelo, non l'avesse fermato a due metri dalla volata.*

La situazione di cui fu vittima il III Bersaglieri, si verificò purtroppo anche nel settore tenuto dal XII, ma le cose andarono diversamente. I soldati non avevano ancora scavato le buche di protezione ed i pezzi si trovavano allo scoperto, quando furono investiti dai quarantacinque carri dei tre squadroni del 4° County of London Yeomanry. Benchè senza riparo, i Bersaglieri iniziarono a far fuoco con precisione sullo squadrone di testa e coadiuvati dai pezzi autocarrati della Milmart, misero in seria difficoltà i britannici che furono costretti ad inviare lo squadrone "B" sulla sinistra nel tentativo di aggirare le postazioni avversarie. Ma quando i britannici

stavano per raggiungere l'intento, i carri dell'*Ariete* scattarono al contrattacco. Alle 13.30 il tenente colonnello Maretti lanciò la 1ª compagnia del VIII Btg. in direzione sud per aggirare le forze corazzate avversarie. Fu poi la volta della 2ª compagnia ed infine partì all'attacco l'intero VIII battaglione al comando del capitano Urso con il IX che fungeva da riserva. La veemenza con cui i carri dell'*Ariete* caricarono fu tale, che i britannici furono a lungo convinti che ad assalirli fosse stata una forza di circa centosessanta corazzati, mentre in realtà si trattava soltanto di sessanta M13/40. Nell'immenso polverone sollevato da centinaia di cingoli, si scatenò una lotta furibonda dove i carri erano costretti a spararsi addosso da pochi metri a causa della scarsa visibilità. A quelle distanze e vista la pari consistenza delle corazze italiane e britanniche, ogni colpo a segno risultava devastante per entrambi i contendenti. La battaglia infuriò per due ore durante le quali i britannici tentarono più volte di aggirare lo schieramento difensivo italiano ed ogni volta furono

respinti, ora dai carri, ora dai cannoni dei Bersaglieri. L'assalto dell' VIII Btg. carri si era rivelato decisivo.

Nel pomeriggio la 22^a Brigata tentò ancora qualche movimento nella speranza di poter aggredire ai fianchi lo sbarramento nemico, ma il tiro dei nostri cannoni aveva scompaginato gli squadroni e la maggior parte dei *Crusader* si trovava con le radio fuori uso, quindi, fu quasi impossibile coordinare le azioni. L'ultimo tentativo fu fatto intorno alle 17.00 dal 3^o County of London Yeomanry, ma alle 17.50 mancando all'appello lo squadrone "B", anch'esso fu costretto a ritirarsi. Alle 18.00 l'attacco della 22^a Amoured Brigade si poteva considerare definitivamente fallito. L'*Ariete* aveva tenuto bravamente la posizione!

I britannici lasciarono sul campo quarantacinque carri *Crusader*, 21 morti, 19 feriti, 42 dispersi. Gli italiani una trentina di carri M13/40, 25 morti, 68 feriti 83 dispersi.

In conclusione si può dire che la battaglia di Bir El Gobi fu uno dei pochi scontri che vide le armi italiane battersi alla pari con quelle dell'avversario. I carri *Crusader* per protezione ed armamento (nonché per i guai meccanici) erano più o meno equivalenti ai nostri M13/40, anche se questi ultimi concedevano agli inglesi un po' più di mobilità. Il cannone da 25 libbre britannico era più potente del nostro 75/27, ma noi schieravamo i 102/35 autocarrati ed i 75/27 ai quali erano stati da poco forniti circa 200 colpi a "effetto pronto" (carica cava). Anche se questi pezzi essendo a coda singola risultarono poco adatti al tiro controcarro. Sta di fatto che l'*Ariete* dimostrò di essere un'Unità compatta,



Un nostro M13/40 in velocità.

M13/40 Centro radio.



agguerrita, affidabile e sia pure nei limiti del suo armamento, perfettamente in grado di tenere il campo contro qualunque avversario del suo rango. Il capitano Piscicelli Taeggi ancora scrive:

...la sera di Bir El Gobi la Ariete non era più una somma d'uomini e di cannoni, era un'unità spirituale fatta di quanto d'eroico vive nell'anima di ognuno, dal generale all'ultimo soldato. Poi, vampeggiando e sanguinando, corse nel deserto. Combatté altre battaglie, forse più dure, ma il pensiero tornava a quelle ore, a quei luoghi in cui la prima volta ci conoscemmo, noi stessi e l'un l'altro, e ci sentimmo fratelli d'arme. A quelle ore e a quei luoghi tornerà il pensiero dei superstiti il giorno dell'ultima battaglia. Quel giorno tutte le sabbie fioriranno attorno alle croci di Bir El Gobi.

Non resta che inchinarci al pensiero, di chi in quei giorni l'*Ariete* l'ha vissuta, sofferta ed amata.

Libia: quarta ed islamica sponda

Premessa

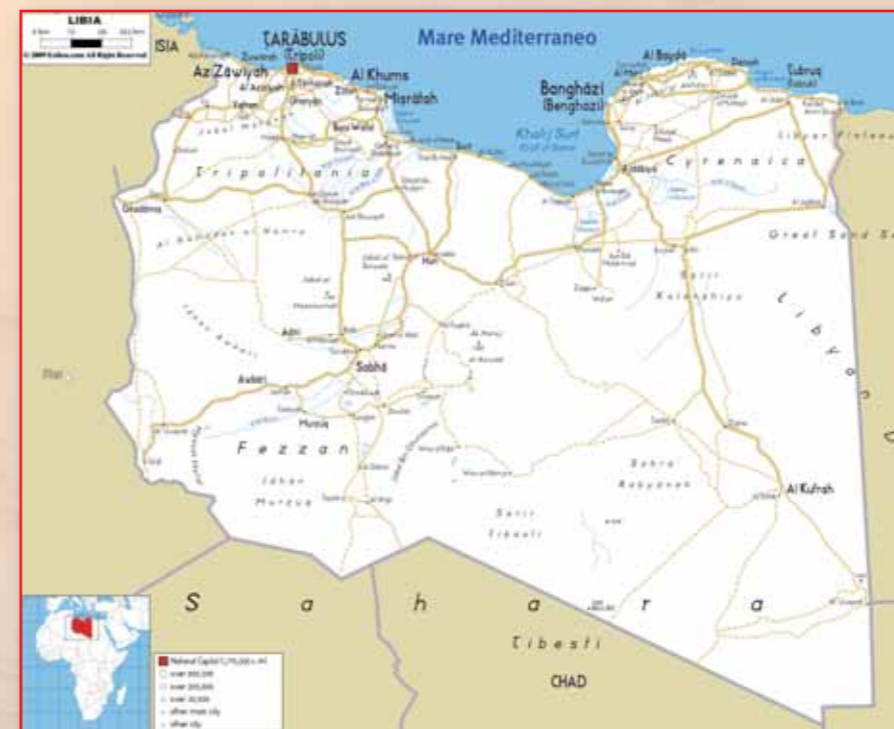
Dopo l'efferata uccisione a Bengasi il 12 settembre 2012 dell'ambasciatore americano Stevens il silenzio sembra sceso sulle vicende libiche sebbene la Libia sia a pochi tratti di mare dall'Italia e ad essa siano legate non poche pagine della sua e della nostra storia ed economia come la geografia impone fin da tempi remoti.

La Libia resta tuttavia, almeno per le generazioni più anziane, come un amore perduto, un qualcosa che poteva essere e non è stato e del quale sono rimasti il rimpianto di coloni cacciati dalle loro case, i villaggi e le architetture cittadine di stile nostrano, i ruderi di Cirene e Leptis Magna e soprattutto i ricordi delle guerre della prima metà del secolo scorso. Il colonialismo defunto e la sconfitta non lasciano tuttavia spazio se non a una realistica speranza che i rapporti tra Libia e Italia siano soltanto quelli tra nazioni economicamente complementari e divise solo da un mare ristretto.

Storia o quasi

La lunga storia della Libia inizia dai Libu, progenitori dei Berberi, e dal successivo arrivo sulle sue sponde di Egiziani, Fenici (porti di Leptis e Sabratha), Greci (colonie di Cirene e Barce), Alessandro Magno e i Tolomei per sfociare nel periodo romano, il più prospero, iniziato con nel 146 a.C. dopo la caduta di Cartagine. Sotto Roma le provincie del Nord Africa divennero tra le più ricche dell'Impero. Furono la patria dei grandi apologeti del Cristianesimo come Tertulliano, Sant'Agostino e San Zenone. A Leptis Magna ebbe origine la dinastia imperiale dei Severi. La lenta caduta del dominio imperiale fu segnata dall'invasione dei Vandali di Genserico (430 d.C.) e dal tentativo nel 533-54 di Giustiniano e del Generale Belisario di rioccupare la Libia.

Il destino della tradizione cristiana e romana della Libia fu deciso quando nel 698 gli arabi la invasero ed è, almeno fi-



no al secolo scorso, la storia o meglio la non storia convulsa, oscura e più che millenaria del dominio islamico prima arabo e poi dei califfati ottomani. Questi si imposero definitivamente agli inizi del 1500 e vi rimasero fino agli inizi del secolo scorso più o meno graditi alla popolazione araba in quanto considerati stranieri perché tributari del Sultanato turco. In realtà l'autonomia dei capi ottomani era amplissima fino a divenire protettori dei pirati arroccati sulle coste nordafricane ed a costringere perfino gli stessi Stati Uniti a intervenire per la prima volta fuori del loro continente nella prima guerra barbaresca (1801- 1805) La prima metà del 1900 è in gran parte storia italiana L'occupazione militare italiana della Libia iniziò il 12 settembre 1911 con la dichiarazione di guerra alla Turchia, protettrice del sultanato religioso-politico ottomano, e con il consenso più o meno *oborto collo* di Gran Bretagna, Francia ed Austria. Le operazioni militari furono accompagnate in Italia da una esplosione di retorica patriottica. L'Italietta, la grande proletaria, si muoveva coraggiosamente verso la quarta sponda e sbarcava a Tripoli bel suol d'a-

more rivendicando la sua posizione di aspirante a (quasi) grande Potenza non umiliata dalla sconfitta di Adua e dal precedente scippo della Tunisia da parte della Francia. Non bastò certamente l'opposizione della sinistra, con Mussolini e Nenni sdraiati sui binari, a impedire la partenza delle truppe verso lo scatolone di sabbia di Giolitti. La guerra si concluse diplomaticamente dopo una aspra lotta contro i Turchi con il Trattato di Losanna (18.10.1912). Solo diplomaticamente perché, dopo l'abbandono quasi totale dell'interno in conseguenza della prima guerra mondiale, la rioccupazione definitiva ebbe termine nel 1931 (conquista della Oasi di Cufra) ed ebbe successo dapprima in Tripolitania e poi in Cirenaica dove la dura resistenza di Idris al Sanusi fu piegata con azioni non commendevoli come l'impiccagione di Omar al Muktar uno dei capi valorosi della rivolta senussita. A parte tali avvenimenti giustificati, se possibile, da analoghi comportamenti delle altre potenze coloniali, per il governo fascista tra le due guerre mondiali non esistevano intoppi democratici tanto che la riconquista fu in gran parte coper-

ta dal segreto militare e giornalistico. Ciò scontato, deve essere dato atto che l'impegno economico e politico dell'Italia del tempo fu notevole e più che apprezzabile. Nel 1934 Cirenaica e Tripolitania, amministrativamente separate, furono riunite sotto un Governatorato Generale e nel 1937 la Libia, dichiarata a tutti gli effetti territorio nazionale, fu suddivisa in provincie secondo il modello metropolitano. Agli arabi fu concesso uno status speciale di cittadini italiani anche se, a quanto è possibile conoscere, nessun libico ebbe una qualche autorità militare e civile di rilievo come già era avvenuto nel 1919 quando ai Tripolitani fu promesso nientemeno che un parlamento peraltro mai nato. Il Regime si avvalse dell'opera di validi governatori come Volpi e Balbo che riuscirono a dare un volto nuovo e moderno alle città più importanti e ad organizzare con indubbio successo l'afflusso di imprenditori e lavoratori in Tripolitania e di decine di migliaia di coloni in Cirenaica costruendo per gli arabi, come per i nuovi arrivati italiani, villaggi, ospedali, chiese e moschee.

Uguale successo ebbero i rapporti religiosi tanto che Mussolini poté a cavallo e in divisa di Maresciallo dell'Impero brandire in alto la spada di difensore dell'Islam.

L'idillio durò fino a quando la guerra di Libia contro la Gran Bretagna, iniziata nel 1940 con i cammelli di Graziani a Marsa Matruh, terminò a Tripoli a fine 1942 con i carri armati di Montgomery. Furono anni di epopea per i carristi e il ricordo di quei tempi ancora brucia ed esalta.

Il trattato di pace fu firmato nel 1947. Nel 1951 la Libia divenne Regno di Libia e tale rimase fino al 1969 con il Re Idris lo stesso che era stato a capo della rivolta senussita degli anni venti.

Negli stessi anni cinquanta fu scoperto che sotto lo scatolone di sabbia vi era in abbondanza il petrolio i cui proventi il regno di Idris non poteva non condividere con le compagnie petrolifere mondiali. Fu questo uno dei motivi di risentimento, oltre all'ultranazionalismo anti-coloniale di matrice nasseriana e all'ostilità tripolitana contro la minoritaria Cirenaica, alla base nel 1969 della deposizione di Idris ad opera di un gruppetto di ufficiali al comando di Muammar El Gheddafi.

Il regime di Gheddafi durò fino al 2011 ed è la storia grottesca e alla fine tragica di un tirannello con velleità mondiali di uno Stato con poco più di sei milioni di abitanti. Gheddafi, orientato a cancellare in patria qualsiasi opposizione politica, sociale e religiosa, iniziò con la nazionalizzazione delle imprese straniere e dei relativi redditi petroliferi, proseguì con la cacciata dei cinquantamila italiani rimasti (15 ottobre 1970 dichiarato Festa nazionale della Vendetta) e con l'appoggio ai movimenti terroristici arabi e in particolare all'OLP di Arafat. Ci furono persino dal 1972 al 1984 più tentativi da parte sua senza successo di creare una unione politica con altri Stati arabi e di ergersi a guida dei cosiddetti Stati non allineati (né con l'America né con la Russia) che aveva nello jugoslavo Tito il suo mentore principale.

Nel 1976 la filosofia politica di Gheddafi, la *jamahirija* (attuata con la Costituzione dell'anno successivo), fu esposta in un Libro Verde che potrebbe richiamare per analogia di nefaste conseguenze il Libretto Rosso di Mao. Sulla base della sua dottrina socialistico-islamica (se si è ben capito perché la chiarezza non era la dote principale del rais) fu creata una sovrastruttura direttiva non elettiva, ristretta ai benemeriti della "rivoluzione" del 1969 (lo stesso Gheddafi, gli ufficiali suoi colleghi e i Comitati rivoluzionari sostenitori) ed una seconda struttura elettiva di massa destinata a governare. Quest'ultima divenne un coacervo di Congressi e Comitati a livello nazionale e locale, legittimati dal basso, nei quali si confondevano caoticamente i poteri legislativo ed esecutivo e un potere giudiziario basato sul diritto coranico della sharia. In realtà il capo unico e dittatoriale era e rimase Gheddafi "Guida della Rivoluzione" nonostante nel 1979 rinunciasse ufficialmente a qualsiasi incarico politico.

L'opposizione al regime dittatoriale si andò col tempo aggravando. In campo internazionale lo era per i non dimenticati appoggi al terrorismo e l'ondivago, talora assurdo e spesso ridicolo comportamento nei rapporti diplomatici ed economici nei quali imperava la megalomania e la inaffidabilità del dittatore. La feroce eliminazione di ogni libertà politica e sindacale e dei rappresentanti più validi della società non poteva concretarsi che in una opposizione fuggita

in gran parte all'estero mentre all'interno l'islamismo radicale era l'arma forse unica rimasta in mano ai cittadini. Non tutto era male nel regime perché la ricchezza del petrolio aveva potuto permettere un modesto incremento del benessere sociale ed era stato dato inizio ad una imponente opera idraulica, il "Grande fiume artificiale" che intendeva portare l'acqua dei laghi fossili a tutta la popolazione.

La sommossa popolare del febbraio 2011, diretta da un Consiglio nazionale di transizione opposto alle forze fedeli a Gheddafi e trasformata in una selvaggia guerra civile, segnò l'inizio della tragica fine del dittatore nell'ottobre successivo. Il successo fu dovuto in buona parte all'intervento decisivo degli aerei della NATO (Stati Uniti e Italia a denti stretti, Francia prima per iniziativa e grandeur, e in coda Regno Unito, Canada e Germania con alcuni Paesi arabi) che si avvalsero di una risoluzione del Consiglio di Sicurezza dell'ONU che permetteva di applicare la "No flying zone" a protezione della popolazione civile. In realtà le motivazioni più che umanitarie erano suggerite dal desiderio di concorrere alla spartizione della torta petrolifera e strategica libica.

Il fine proclamato dell'intervento NATO era comunque la libertà democratica ma sfuggì ai Paesi intervenuti che la Libia difficilmente avrebbe potuto arrivarci da sola perché, mentre gli aerei tornavano alle loro basi, sul terreno rimaneva la variopinta schiera di bande anti Gheddafi quasi tutte di diversa matrice islamica ben lontane ed anzi ostili alle sirene della democrazia occidentale.

Cronaca

Qualche facile speranza può aver destato il successo delle elezioni democratiche del luglio 2012 con la nomina di Mohamed Magarief a Presidente del Congresso e di Ali Zeidan a Primo Ministro di un governo retto da una maggioranza trasversale comprendente il Partito molto ambiguo della Fratellanza musulmana e la più laica Alleanza di Mahmud Gibril. E' un governo debole per struttura intrinseca nel quale, oltre alla differenza ideologica religiosa, dominano orientamenti diversi. E' stato deciso che la futura Costituzione debba basarsi sulla legge islamica, la sharia, senza chiarirne le moda-

lità di attuazione. Rimane irrisolta l'annosa questione del potere delle regioni e particolarmente della Cirenaica e dei Tuareg nel Fezzan dove il fondamentalismo sembra espandersi a macchia d'olio. Sullo sfondo è il grave scontro in atto su una legge che dovrebbe comportare l'epurazione di tutti coloro che hanno partecipato a incarichi governativi o dirigenziali con Gheddafi e che in realtà escluderebbe dalla vita politica non solo capaci funzionari ma perfino il Presidente Magarief.

Se i problemi fossero limitati a un divario democratico anche aspro la situazione potrebbe apparire abbastanza soddisfacente. In realtà oggi la Libia è una polveriera e particolarmente la Cirenaica è divenuta il santuario del fondamentalismo jihadista. Le bande di facinorosi sulla piazza rifiutano di inserirsi nell'esercito o nella polizia che per ora appaiono esautorati o inesistenti. I miliziani non hanno né divisa né disciplina e ricattano il governo con richieste di danaro, da concedere per il loro pseudo servizio di mantenimento dell'ordine, e di pensioni e sussidi quali ex combattenti in gran parte autoproclamatisi tali. (Nulla di nuovo sotto il sole).

Le bande si avvalgono delle armi di ogni genere rapinate dagli abbondantissimi depositi di Gheddafi e sono per di più fonte di guadagno per le stesse fazioni e per trafficanti di ogni genere in un supermercato a basso costo che rifornisce tutto l'estremismo islamico dalla Siria, al Mali, al Niger e in definitiva tutta la jihad. La Libia è quindi divenuta fonte di contagio e di terrore estremista all'interno ed all'estero ed è una minaccia gravissima ed insidiosa per la sicurezza occidentale.

Si può comprendere quindi il desiderio di Obama (giugno 2013) che l'Italia concorra ad una eventuale azione di stabilizzazione. Se si guarda la carta geografica la richiesta ha più di una ragione. Ma il come non è chiaro. Addestramento della nuova polizia ed esercito libico? Disarmo delle bande? Intelligence? Basi aeronavali? Il rischio non è solo di vedere interrotto il flusso di carburante che continua a provenire dalla Libia ma di impantanare l'Italia in una trappola o in un pasticciaccio neocoloniale con conseguenze geopolitiche ed economiche non prevedibili. Coraggio? Mah!



Carro armato pesante P 26/40

di Vincenzo Meleca

L'evoluzione della tecnologia e delle tattiche militari avevano già evidenziato presso il regio esercito già nei primi anni '30 del XX secolo la necessità di avere mezzi corazzati di dimensioni, armamento e protezione migliori dei carri allora in dotazione (Fiat 3000 e Ansaldo L 3/33), per cui si diede mandato all'Ansaldo di progettare e costruire un nuovo mezzo corazzato con tali caratteristiche.

Nel frattempo, però, stava prendendo piede l'idea di realizzare un nuovo carro, con dimensioni ed armamento di tipo pesante. L'idea sembra risalga al mese di maggio del 1938, quando il generale Pariani, Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, diede disposizioni all'Ispettorato della Motorizzazione di stabilire le specifiche dei carri che avrebbe dovuto sviluppare per consentire al Regio Eser-

cito di allineare una componente corazzata basata su tre tipi di carri, uno leggero, destinato all'esplorazione (sigla "L"), uno per il combattimento manovrato (sigla "M") ed infine uno pesante (sigla "P") destinato all'appoggio ravvicinato alla fanteria

motorizzata, come centri mobili di fuoco.

Queste indicazioni vennero ulteriormente ribadite nel dicembre del 1938 in una circolare dal titolo "Impiego delle unità carriste" dove fu meglio specificato il progetto del carro pesante, che avrebbe dovuto avere un peso tra le venti e le venticinque tonnellate, una velocità max. di almeno 32 Km/h ed un'autonomia su terreno vario di almeno 250 km e 10 h. L'armamento richiesto era di tre mitra-



Il prototipo del P 26/40 in un campo prove. Notare le grembiature laterali modificate.

gliatrici in torretta o in casamatta e, almeno inizialmente, lo stesso cannone da 47/32 dei carri medi, in quanto nello Stato Maggiore del Regio Esercito vi erano forti dubbi sulle concrete possibilità tecniche di costruire in Italia un carro pesante armato da cannone da 90 o da 75mm. Ciò ritardò la progettazione del nuovo carro.

Allo scoppio della guerra, gli scontri in Africa Settentrionale avevano evidenziato l'inferiorità tecnica dei nostri carri, contrapposti già nel 1940 ai carri inglesi molto più protetti, come i Matilda (27 t) ed i Churchill (38t), più mobili e meglio armati (come i Crusader, con un cannone da 57mm) o come i Grant, forniti dagli Stati Uniti (27 t, un cannone da 75mm).

Si decise quindi di costruire in tutta fretta un mezzo del tutto diverso dalla serie M, le cui specifiche di massima prevedevano una maggiore protezione ed un armamento principale adeguato a perforare corazze diverse.



Il prototipo del P 26/40.

Purtroppo il nuovo mezzo, l'M 11/39 ebbe una gestazione abbastanza lunga (progettato nel 1932, entrò in servizio solo nel 1939) e si dimostrò subito mediocre sotto tutti i punti di vista.

Nel frattempo, le esperienze belliche della Guerra di Spagna, in cui i nostri carri L 3/35 si erano dimostrati nettamente inferiori ai carri di produzione sovietica T-26 e BT-5 non avevano fatto altro che confermare le preoccupazioni dei vertici militari, per cui si diedero nuove specifiche al costruttore. Nacquero così l'M 13/40 e quelle che furono tutto sommato le successive sue varianti M 14/41 e M 15/42.



Panzerkampfwagen P40 737 (I).



Nacque così il carro pesante P 26, conosciuto in seguito anche con la denominazione di P 40 e, talora, P 75.

La progettazione, dopo aver confrontato i progetti dettagliati di quattro soluzioni, due presentati dalla Direzione della Motorizzazione e due dall'Ansaldo, fu affidata all'Ansaldo-Fossati nel 1940 (progetto "P 75"), con una previsione di produzione totale di 1.200 esemplari. Una prima commessa per 500 esemplari (di cui 125 da consegnarsi entro il 1943) fu assegnata il 22 aprile 1942 ed il prototipo venne presentato per l'omologazione solo nell'ottobre successivo¹.

Produzione

La produzione del P 26/40 iniziò nel maggio del 1943, tanto che l'8 luglio lo Stato Maggiore dispose la costituzione, a partire dal 1° agosto, del 1° Battaglione Carri Pesanti con sede a Vercelli.

Sul numero effettivo di carri di preserie effettivamente prodotti e operativi prima dell'8 settembre vi è un piccolo mistero, perchè per l'Ansaldo era stato prodotto un solo carro P 26/40, mentre documenti tedeschi parlano di 5 carri completi catturati all'armistizio, uno dei quali con modifiche esterne ai portelli della torretta rispetto al modello di base. Questo modello venne mostrato a Hitler il 20 ottobre 1943 al balipodio di Arys insieme ai carri di nuova costruzione tedesca.

Che siano stati prodotti uno o cinque esemplari non cambia minimamente la situazione, oramai era troppo tardi perchè il nuovo carro potesse essere impiegato in Nord Africa, dove comunque sarebbe stato probabilmente surclassato dagli Sherman (30 t, un cannone da 75mm), che avevano già fatto la loro comparsa sui campi di battaglia egiziani già dal settembre 1942.

L'armistizio dell'8 settembre 1943 ne arrestò la produzione, che riprese, dopo autorizzazione tedesca del 5 ottobre per il completamento di 75 carri, dal novem-

bre 1943 fino all'aprile 1944, con la previsione di venti esemplari al mese, la metà con motore Fiat, l'altra senza, in attesa di ricevere il motore tedesco Maybach che avrebbe dovuto essere prodotto dalla SPA.²

Non esistono dati certi sulla reale produzione ma si pensa che ne siano stati prodotti 24 nel 1943, altri 36 al 31 marzo 1944, e ulteriori 39 al 30 settembre. Gli ultimi due (che porterebbero il totale della produzione a 101 carri al 31 dicembre 1944) furono montati presso la Vanzetti di Milano, dove era stata concentrata parte dello stabili-

mento Fossati di Genova-Sestri. Tutti andarono ad equipaggiare alcune unità corazzate della Wehrmacht e delle Waffen-SS operanti per lo più sul territorio italiano³.

Caratteristiche tecniche

Scafo: a piastre saldate, imbullonate ed inclinate era un passo avanti rispetto a quello della serie M 13/40 e derivati. Il posto di pilotaggio si trovava a sinistra, protetto da un robusto portello utilizzabile anche per l'accesso. Il pilota poteva guidare il mezzo a portello chiuso servendosi di un iposcopio. Nella parte posteriore era ospitato l'apparato motore, non separato però dal vano di combattimento da alcuna paratia, ai cui lati erano sistemati i due serbatoi del combustibile. Posizionati nella parte centrale, su fondo scafo, erano disposte due riserve facilmente accessibili dei colpi da 75. Posteriormente, il mezzo presentava una cassetta per lo sgancio di 5 candelotti nebbiogeni e l'attacco per un rullo portante di scorta. Sulla sinistra era sistemato, sotto la corazza, il gruppo elettrogeno per la ricarica delle batterie.

Apparato motore e trasmissione: il P 26/40 era dotato inizialmente di un motore diesel FIAT-SPA

Dimensioni e pesi

Lunghezza: 5,750 m
Larghezza: 2,750 m
Altezza: 2,5 m
Luce libera dal suolo: 0,43 m
Peso: 25,1t (26,0 t a pieno carico)

Prestazioni

velocità max su strada: 42 km/h
velocità max fuori strada: 25 km/h
autonomia: 275 km
guado: 1,15 m
pendenza: 45° max
gradino: 1,00 m
trincea: 2,50 m

Apparato propulsivo

Motore: Fiat-Spa 342 diesel
Cilindrata: 24.050 cc
Pot.: 420 hp (HP 330 a 2100 giri)
Rapporto peso/potenza: 16,15 hp/t

Corazzatura

max 60 mm, min 40 mm

Armamento

1x75mm Breda 75/34 Mod.34
2x8mm Breda Mod.38

Equipaggio

4 uomini (capocarro, pilota, servente, cannoniere/operatore radio)

342 a 12 cilindri a V, da 330 hp, sostituito poi con il motore benzina SPA 242, con potenza elevata a ben 420 hp, quasi pari a quella del diesel dei carri sovietici T-34. Purtroppo questo motore, posizionato posteriormente, fu afflitto da considerevoli problemi di sviluppo che non furono mai completamente risolti. Il cambio era a sei rapporti di velocità, con riduttore: 5 con marcia in avanti ed uno in retromarcia.

A proposito dell'apparato motore, va citata una curiosità: due propulsori destinati ai P 26/40 furono montati nella seconda metà del 1943, come motori per la navigazione in emersione, sul sommergibile costiero CM-1...⁴

La trasmissione era costituita da una frizione bidisco a secco, un cambio a ingranaggi sempre in presa e un ponte-differenziale epicicloidale.

Treno di rotolamento: costituito, come



Il P 26/40 presentato ad Hitler (sullo sfondo, il prototipo dello JagdTiger).

Un P 26/40 utilizzato dalle truppe tedesche in un'azione di controguerriglia.



per i carri delle serie M, da due carrelli laterali, ognuno dei quali dotato di quattro rulli di piccole dimensioni e con sospensioni a balestra. I cingoli avevano una larghezza di 40 cm.

Torretta: a pianta poligonale, con corazzatura in piastre saldate ed imbullonate leggermente inclinate, era asservita ad un comando elettromeccanico, con comando manuale d'emergenza. La torretta ospitava il capocarro ed il servente. Nel corso delle costruzioni dei mezzi di serie furono apportate altre migliorie,

come la sostituzione dello scudo del cannone, un nuovo portello in torretta scorrevole verso il retro anziché i due ribaltabili, delle protezioni dei periscopi simili e filtri dell'aria a olio.

Protezione: dopo aver avuto l'occasione di esaminare un carro sovietico T-34, e dopo aver visto il PZ V Panther, l'Ansaldo puntò a corazzature inclinate (sempre però a piastre imbullonate) con i seguenti spessori:

- torretta frontale: 60 mm;
- torretta laterale e posteriore: 50 mm;

⁴ Il sommergibile costiero CM 1, varato il 1° settembre 1943 nei Cantieri CRDA di Monfalcone, fu requisito dai tedeschi il successivo 9 settembre e rinominato UIT-17. Il 5 gennaio 1944 fu ceduto alla Marina della RSI. Acquisito dalla Regia Marina il 29 aprile 1945, fu radiato il 1° febbraio 1948.

⁵ Secondo un appunto del generale Roatta per il generale Graziani del 7 agosto 1940 sembra che l'idea originale prevedesse l'installazione anche di una mitragliera da 20mm in una piccola torretta girevole indipendente da quella principale (soluzione simile a quelle del carro sperimentale tedesco Naubaufahrzeug).

¹ Il Maresciallo Cavallero, all'epoca ancora capo di Stato Maggiore, in un appunto sul suo diario del 6 dicembre 1942 racconta che rifiutò l'offerta del generale von Horsting di poter costruire su licenza il Pz V Panther, nella convinzione che la produzione del P 40 fosse oramai avviata, cosa smentita qualche giorno dopo da suoi collaboratori.

² Dal gennaio 1944 fino al termine della commessa, arrivata a 150 esemplari, si prevedeva una consegna mensile di 15 carri di entrambi i tipi.

³ I numeri di produzione si riferiscono soltanto ai carri consegnati in ordine di combattimento, cioè completi di armamento e motorizzati. Secondo alcune fonti furono prodotti tra il marzo '43 ed il dicembre '45 anche 40 esemplari senza motori.



- scafo frontale: 50 mm;
- scafo laterale e posteriore: 40 mm;

Armamento: l'armamento principale inizialmente previsto era lo stesso cannone da 75/18 montato sui semoventi M 40 ed M41, poi sostituito in progetto dal 75/32 ed infine dal cannone Ansaldo da 75/34 Mod. 37, derivato dal modello campale, con una volata lunga 2550mm e con una dotazione di 63 proiettili⁵.

L'armamento secondario era costituito da due mitragliatrici Breda Mod. 38 da 8 mm, una coassiale e una contraerea, con una dotazione complessiva di 1200 proiettili.

Sistemi di comunicazione: il P 26/40 era dotato di un apparato radio ricetrasmittente Marelli RF/I/CA e di un sistema interfonico per le comunicazioni interne.

Impiego Operativo

Il P 26/40 non entrò mai in servizio con il Regio Esercito. L'unico esemplare prodotto⁶ fu requisito dalle truppe tedesche l'8 settembre 1943.

Presentato il 20 ottobre 1943 ad Hitler presso il balipedio di Arys (Prussia Orientale, ora Orzysz, Polonia), assieme ad altri prototipi di mezzi corazzati, sembra che proprio in quell'occasione ne fu approvata la produzione, affidandola all'Ansaldo che fu autorizzata a riprenderne quasi subito la produzione.

Alla fine di aprile 1944, quando sembrava che la produzione terminò, risultavano usciti dalla fabbrica un totale di circa un centinaio di esemplari (altre fonti parlano di 140/150, ma probabilmente si riferiscono ai soli scafi, privi di apparato motore), che andarono ad equipaggiare alcune unità corazzate della Wehrmacht e delle Waffen-SS operanti sul territorio italiano, con la denominazione di Panzerkampfwagen P40 737

(i). Un numero imprecisato di P 26/40 venne impiegato nel 1944 nella zona di Anzio nel 1944, per contrastare le truppe angloamericane ivi sbarcate. Tra il 1944 ed il '45 alcuni scafi privi di motore, sembra una trentina, furono rimorchiati lungo la Linea Gotica e ivi interati ed utilizzati dai tedeschi come casopaldi e centri di fuoco.

La sua utilizzazione principale fu comunque quella in operazioni controguerriglia sia in Italia occidentale e particolarmente in Piemonte e nella



Un P 26/40 catturato dai partigiani in via Marina a Milano il 25 aprile 1945.

Sulla piastra frontale si intravede, anche se a fatica, il simbolo stilizzato della falce e martello.

Provincia di Novara, dove alla fine di aprile 1945 alcuni P 26/40, abbandonati intatti dai tedeschi in fuga, furono catturati dai partigiani, in Italia orientale ed Istria.

Con la definitiva caduta della Repubblica Sociale e con la precipitosa fuga delle truppe tedesche, vari esemplari di P 26/40 caddero pressochè intatti nelle mani dei partigiani, che li utilizzarono

per sfilare nelle città abbandonate dalle truppe italo-tedesche, come accadde il 25 aprile 1945 a Novara ed a Milano.

Note conclusive

Il P 26/40 sarebbe stato un buon carro, solo se fosse riuscito ad entrare in servizio in tempo per partecipare ai combattimenti in Africa Settentrionale.

Aveva purtroppo dei limiti intrinseci, legati soprattutto all'arretratezza del sistema industriale italiano di produrre corazze in leghe di acciaio resistente ed in fusione, nonchè di apparati motori potenti ed affidabili, tanto che l'impiego operativo dei P 26/40, quasi sempre in operazioni di

controguerriglia, dove l'avversario non disponeva di unità corazzate e di artiglieria controcarro, fu, dopo tutto, la dimostrazione della scarsa fiducia che ne avevano i tedeschi.

Inoltre, tanto lo scafo quanto la torretta, avevano spazi interni molto ristretti e con portelli di ridotte dimensioni, rendendo così difficoltoso l'abbandono del mezzo in caso di emergenza.

La produzione di un limitato numero di esemplari, autorizzata dalla Germania, fu quasi certamente dovuta anche a motivi di opportunità, per tenere in funzione – e sotto controllo - l'apparato industriale italiano con relative maestranze, evitando così che l'eventuale loro disoccupazione andasse ad alimentare le fila della resistenza.

Alla sua entrata in servizio il P 26/40



era purtroppo già superato, sia, soprattutto, per la protezione, costituita ancora da piastre imbullonate, non essendo la nostra industria in grado di produrre corazze saldate, sia per l'armamento (i tedeschi avevano già in linea i primi esemplari del PZ VI Tiger, con pezzo da 88mm, i russi il T 34/85, con cannone da 85mm) e con un apparato motore poco affidabile.

Varianti e derivati

Utilizzando alcune componenti del P 26/40, l'Ansaldo propose anche nel 1942 un semovente d'artiglieria pesante che utilizzava la stessa bocca da fuoco da 149/40mm mod. 1935, prodotta dalla stessa Ansaldo nella versione ruotata rimorchiabile.

La progettazione fu avviata nell'aprile 1942 ed il prototipo fu pronto nell'agosto 1943 effettuando anche alcune prove di tiro a Genova. Avrebbero dovute esserne preparate 20 unità entro il dicembre 1943, ma arrivò l'armistizio ed il prototipo fu requisito dai tedeschi, che lo designarono Gepanzerte Selbstfahrllette M 43 mit 15 L/42 854(i), (cioè semovente corazzato M43 da 15 cm L/42), trasferendolo per ferrovia a Hillersleben in Germania, dove fu ritrovato dalle truppe statunitensi nel maggio 1945.

Il colonnello dell'US Army Corps of

L'esemplare esposto alla Cecchignola.

Il P 26/40 della Scuola di Cavalleria mentre sfila per le strade di Lecce.

Engineers Richard Jarrett si preoccupò di farlo trasferire negli Stati Uniti all'Aberdeen Proving Ground nel Maryland, dove fu esaminato con molta attenzione dai tecnici, tanto che la formula di questo prototipo influenzò con molta probabilità la progettazione dei semoventi USA M 107 da 175/60 ed M 110 da 223/25. Nell'inverno 2010/2011, il semovente è stato trasferito presso l'U.S. Army Field Artillery Museum di Fort Sill in Oklahoma.

Esemplari sopravvissuti

Del carro pesante P 26/40 ne esistono ancora due esemplari, il primo esposto al Museo Storico della Motorizzazione Militare, Roma, Cecchignola⁷, il secondo, ancora in grado di marciare, alla Scuola di Cavalleria di Lecce.



⁷ Il Museo storico della Motorizzazione Militare, sorto nell'anno 1955, costituisce l'unica mostra esistente in Italia dei veicoli che hanno caratterizzato oltre un secolo di Motorizzazione Militare. Nel 1991 è stato trasferito nell'attuale sede della Cecchignola, Viale dell'Esercito 170, Roma, in un'area di circa 50.000 mq, dove sono presenti oltre 300 tra automobili ed autocarri civili e militari d'epoca, 60 tra mezzi cingolati, blindati e corazzati, una sessantina di motocicli d'epoca, nonché materiale fotografico e documentale.

52° Anniversario della costituzione della sezione di Padova

(16 giugno 2013)

Nonostante la persistente afosa calura, Domenica 16 giugno, a Torreglia (PD), per il terzo anno consecutivo, si è celebrato il 52° Anniversario della costituzione della Sezione di Padova.

Al rituale omaggio al Monumento dei Caduti di Torreglia, con la deposizione della Corona d'alloro e gli onori, erano presenti, citati e salutati dal Presidente Magg. Giancarlo Bertola che ha fatto gli onori di casa, il Ten. Col. carrista Giorgio Castagna in rappresentanza del Gen. Div. Enrico Pino, Comandante del Comando Militare dell'Esercito "Veneto", il Sindaco Filippo Legnaro, il Magg. Gen. Giovanni Angileri, Presidente dell'Assoarma della Provincia di Padova, il Gen.C.A. Giuseppe Pachera, Presidente del Veneto Occidentale e Trentino A.A. e molte Associazioni con i rispettivi Labari.

Da ricordare tra queste, la locale Associazione dei Bersaglieri, l'Associazione della Polizia di Stato con l'Isp. Sup. Pierpaolo Menini, il Presidente della locale Associazione Carristi dei Colli Euganei che ci ha ospitato, la Sezione di Rovigo, di Monselice, di Verona, di Treviso con la Marca Trevigiana, di Mirano, di Sant'Anna d'Alfaedo con i rispettivi Presidenti e Labari e tanti Carristi e Simpatizzanti del Triveneto.

Davanti al Monumento il Magg. Bertola, Presidente della Regione del Veneto Orientale e della Sezione di Padova, ha sottolineato come sia d'obbligo nelle manifestazioni fuori del proprio Comune, recare omaggio ai Caduti del Comune che ci ospita, così come è stato fatto negli ul-



Il Presidente Magg, Bertola davanti al Monumento con alla sua dx il Sindaco, alla sx il Ten. Col. Giorgio Castagna e il Magg. Gen. Giovanni Angileri.



Davanti all'Altare.

timi due anni al pranzo sociale a Chioggia Sottomarina rendendo gli onori al Monumento dei Marinai Caduti di Chioggia e nell'anno successivo al Monumento dei Lagunari.

Con un breve discorso, il Sindaco ha voluto sottolineare l'importanza di tali manifestazioni che, oltre a ricordare i cittadini che si sono sacrificati per la Patria, mantengono vivo il legame ed il rispetto tra le Forze Armate e la popolazione.

Raggiunto il Ristorante "Rifugio di M. Rua" era piacevolissimo vedere come gli ospiti, alternandosi nel servirsi al tavolo del prelibato buffet mostrassero con allegra animazione il loro apprezzamento.

Verso la fine del convivio, il Presidente ha voluto riconoscere l'operato di alcuni Consiglieri che si sono distinti nel triennio, collaborando nell'affrontare le necessità del Sodalizio, consegnando loro un Attestato di Benemeranza concesso dalla Presidenza Nazionale.

Si sono poi alternati, con brevi discorsi, gli ospiti di riguardo, esprimendo il loro apprezzamento per la buona riuscita della manifestazione ed elogiando tutti i Carristi e Simpatizzanti che con il loro operato mantengono viva ed attiva l'Associazione.

Quindi, i presenti sono stati informati come il Ten. Col. carrista Giorgio Castagna ha allestito presso la sua abitazione in Spilimbergo un museo ricco di cimeli carristi.

Terminato il pranzo con l'immancabile primo taglio della Torta Carrista compiuto dal magg. Bertola con la signora Franca, gentile consorte del Consigliere c.m. Gianni Dalla Pria, la giornata si è conclusa con il canto corale dell'Inno Carrista e con grandissimi applausi arricchiti dai soliti evviva.

Grandissimo apprezzamento degli ospiti è stato espresso per la scelta del luogo dal quale si gode un panorama mozza fiato che lascia intravedere la pianura euganea dalle Api bellunesi alla città di Venezia visibile nelle limpide giornate.

Cerimonia per la benedizione del labaro della nuova sezione ANCI di Spilimbergo

La caserma Forgiarini sede del 32° Reggimento Carri Ariete di stanza a Tauriano di Spilimbergo (PN), è stata teatro il giorno 13 settembre 2013 di ben due importanti.

La prima ha interessato la neo costituita Sezione A.N.C.I. di Spilimbergo intitolata al Ten.Col. cr Mario Ballico, il cui Presidente Ten.Col. Battista Ronchis ha curato il corretto svolgimento della cerimonia incentrata sulla benedizione del proprio Labaro.

Alla presenza del Comandante di Reggimento, Col Ferdinando Frigo (cedente) e del Col. Nicola Gorgoglione (subentrante), del Presidente Regionale A.N.C.I. Ten.Col. Luigino Boldrin, da una folta rappresentanza delle Sezioni

ANCI di Manzano, Treviso, Bassano del Grappa, San Michele al Tagliamento, Rovigo, Porednone, Mirano, Valdagno e Mestre, ma soprattutto la presenza della Madrina della Sezione di Spilimbergo, Signora Rosa BALLICO, nonché moglie del compianto Ten. Col. cr Mario Ballico, accompagnata dalla figlia Silvana, ha avuto luogo la benedizione del Labaro da parte del Cappellano Militare Don Salvatore SIMONE.

Nel suo discorso il Presidente della Sezione ha incentrato il rapporto di amicizia fra il C.te e l'Associazione e la efficace collaborazione esistente, ed ha avuto parole di elogio nei confronti della Madrina, per la determinazione con cui ha voluto presenziare a questa breve, ma



G.B.



significativa cerimonia.

Un grazie particolare e doveroso alla Signora Agostina d'Alessandro Zecchin, Madrina dell'Associazione Carristi d'Italia, la quale oltre alla sua presenza, ha voluto donare la Corona d'alloro deposta ai piedi del monumento ai Caduti, a dimostrazione del suo amore verso i colori rosso blu e per chi ha perso la vita per la Patria.

E' stata in sintesi una cerimonia molto toccante ed intensa che è riuscita a generare nei presenti momenti di sincera commozione.

Tutto questo è potuto avvenire, grazie alla magistrale regia del Presidente dell'Associazione, coadiuvato dal Segretario Lgt. Salvatore Patisso e dal Consigliere "Aiutante" Demetrio Passante, e da tutto il Direttivo. "BRAVI"

Mar.Magg."A" Carlo BORELLO



Non solo il 4 Novembre

La Sezione A.N.C.I. di Spilimbergo nasce con lo scopo di dare risalto ai valori di Patria, essere accanto a tutti i componenti in quiescenza ed in servizio, essere punto di riferimento ai Soci, alle Vedove dei militari, ai militari che arrivano e che si debbono inserire nel tessuto sociale di Spilimbergo, mettendo a disposizione le conoscenze della varie strutture situate nel territorio. Ma l'Associazione si è resa disponibile anche a collaborare attivamente con l'Amministrazione comunale dando il proprio apporto in varie altre occasioni. Il Gazzettino del 22 giugno

scorso ha dato notizia di una delle prime iniziative ottimamente portate a termine sul territorio. "Vogliamo che i nostri Caduti non siano ricordati soltanto il 4 Novembre, ma che durante l'anno si mantenga vivo il sentimento di riconoscenza verso quanti hanno dato la vita per la Patria". Queste sono state le parole del Presidente della Sezione, Col Battista Ronchis.

Complimenti sinceri al Presidente Ronchis e a tutti i suoi collaboratori. Di seguito le eloquenti immagini "prima e dopo" del Monumento di Istrago.

A.D.Z.




Il Monumento dopo l'intervento di pulizia da parte dell'Associazione.




Il Monumento di Istrago prima dell'intervento di restauro.



La sede della Sezione A.N.C.I. di Spilimbergo, via degli Abeti, 36


 ASSOCIAZIONE NAZIONALE CARRISTI D'ITALIA
 Presidente Nazionale

Carissimo Ronchis, congratulazioni vivissime a te ed ai tuoi. Questo significa agire da carrista! Sei stato bravissimo non solo per quanto state facendo, ma anche per aver colto in pieno quello che intendevo dire nel mio breve discorso iniziale circa la comunicazione.
Vedo con piacere che la tua sezione cresce e che il vostro tempo è impiegato in maniera splendida. Spero di potervi venire a trovare non appena possibile.
Un abbraccio ed un buon lavoro


 Gen. C. A. Salvatore Carrara

22 settembre 2013 Miniraduno 38° Corso ACS Una giornata strordinaria

Come annunciato anche dal sito in copertina, domenica 22 settembre u.s. a Seriate si è svolto il mini raduno voluto e organizzato dagli ex sergenti ACS Cazzaniga (ANCI Milano) e Vitali (ANCI Seriate), per festeggiare assieme ad altri ex allievi il 40° anniversario del corso formativo di LECCE (caserma "Nac-

ci") nel primo semestre del 1973. L'adesione è stata più che sufficiente perché la difficoltà di rintracciare tutti era impossibile ci siamo accontentati di 10 ex sergenti trovati spulciando elenchi o profili su web. La riuscita della festa è stata possibile sia per l'entusiasmo dei partecipanti venuti dalla regione poi per la collaborazione

e la presenza del presidente cav. Pezzotta, del dott. Mirabella e altri soci come il segretario Bianchi, Lubrina, Zambelli che hanno garantito il supporto logistico dell'accoglienza, sia del ristorante da GINA che ha saputo soddisfare con il "rancio" tutti i gusti dei partecipanti al convivio. A ricordo della festa è stato consegnato un diplomino nominativo con il logo artistico della nostra scuola, con i vecchi gradi oro omerali che per 5 mesi abbiamo portato con orgoglio e soddisfazione. Ringrazio tutti i partecipanti rimandando alla prossima occasione che sicuramente ci sarà.

Serg. carrista Achille Vitali ANCI



CI HANNO LASCIATO

Manlio Attisano

Sono un lagunare carrista anno di leva 1970--1971 vorrei ricordare l'allora Tenente Manlio Attisano che per un male (leucemia) è deceduto un mese fa (Luglio 2013). Rividi il Tenente, ormai passato al grado di Generale di Brigata, il 6 ottobre 2012 al raduno dei Lag. carr. XXII° Btg. carri Lagunari "Serenissima" a S. Vito al Tagliamento ancora con uno stile che mi ricordava il suo fare di 42 anni fa tant'è vero che gli dissi "Tenente, matto era, matto è rimasto". Ci abbracciammo e mi donò la sua bandana rossa e blu ed io promisi che al prossimo raduno gli avrei regalato la bandana con il motto dei Lagunari. Cosa che feci al suo funerale. La posai sulla bara con le lacrime agli occhi e sopra tutto sotto la visione di una signora che scoprii che era la figlia... mi abbracciò ed io piansi.

Assistetti alla Messa con un nodo in gola. Alla fine della cerimonia mi si avvicinò la moglie del generale e mi strinse la mano ringraziandomi per la bandana. Dissi alla signora "Suo marito era un gran rompiscatole, ma aveva un cuore ed una forza d'animo per il suo equipaggio che niente lo poteva fermare e se doveva difendere i propri uomini non esitava farlo". Questo è quello che voglio ricordare di quest'uomo fiero di essere un Generale Lagunare carrista deL XX Battagliobte carri Lagunari "serenissima": "Riposa in pace, Generale Manlio Attisano; S. Marco è con te alla voce S. Marco".

Lag. Carr. Pietro Bossi.

**Dalla Sezione di Seriate
Giuseppe Grasseni**

La Sezione di Seriate annuncia con grande tristezza la scomparsa del Socio carrista Giuseppe Grasseni, Pilota della 2ª generazione che dopo una lunga malattia ha dovuto "spegnere i motori". Classe 1938, Consigliere della Sezione, iscritto dal 1975. Alla famiglia le condoglianze sono state espresse anche con una nutrita presenza ai funerali.



**Lutto per
la sezione di Rapallo
E' deceduto Carlo Boero
(detto "Baj")**

Giovedì 1 agosto dopo lunga malattia, all'età di 83 anni, ci ha lasciati il Carrista Carlo Boero detto "Baj" iscritto alla Sezione dalla sua costituzione, è stato per anni il nostro Alfiere sempre presente a tutte le cerimonie ufficiali. Negli ultimi due anni pur rimanendo molto legato ai colori rossoblù si era un po' distac-

cato dall'associazione per motivazioni varie. Comunque anche se al di fuori si interessava sempre di noi e delle nostre manifestazioni interpellando ogni carrista che incontrava.

Carlo era persona conosciutissima a Rapallo ed in particolare nell'ambito portuale dove aveva svolto il marinaio, l'ormeggiatore, il pescatore ed ultimamente gestiva con uno dei quattro figli l'attività di meccanico di motori marini entrobordo, lavoro questo molto impegnativo e duro.

Carlo, parecchi anni fa, unitamente al fratello aveva donato alla Croce Bianca Rapallese, una incubatrice, la prima nella storia della città.

Per volontà dello stesso non ci sono stati funerali e le sue ceneri sono state disperse in mare in un punto preciso da lui stesso indicato ad uno dei figli, il suo amore per i Carristi rimasto immutato nel tempo, lo ha dimostrato sino all'ultimo. Infatti, oltre alla volontà delle ceneri ha espressamente richiesto al figlio di indossare il foulard dei Carristi per il suo ultimo viaggio.

Baj negli ultimi tempi non ci siamo più visti in sede ma ti abbiamo incontrato a bordo della tua bici con la quale giravi per la città a chiacchierare con gli amici e noi girando speriamo sempre di incontrarti per dirti Ciao.

Volevo rinnovare altresì alla consorte signora Mafalda dalla quale ho ricevuto personalmente la triste notizia e a tutti i figli le più sentite condoglianze da parte di tutti gli amici CARRISTI di Rapallo

**Il Presidente
Cav. Uff. Carmine Scritore**

**Decesso del
Ten. (R.O.) Vito Inguscio**

Il 5 agosto, all'età di 88 anni, è venuto a mancare il Tenente (R.O.) Vito INGUSCIO, socio esemplare della Sezione di Lecce sin dal 1991, lasciando la sua famiglia e tutti noi in un profondo dolore. Uomo stimatissimo per le sue qualità umane e per i suoi nobili sentimenti. Era, peraltro, un donatore di sangue. Partecipava, con orgoglio e con spiccato

senso di appartenenza alla nostra Specialità, alle varie cerimonie e manifestazioni.

La sua vita militare, che ebbe inizio nel 1942 all'età di 17 anni, è stata alquanto movimentata. Si arruolò volontario nella Regia Marina rivestendo la qualifica di Radio Telegrafista.

Partecipò ad azioni di guerra, imbarcato sulla R. Torpediniera "GRU". Prestò servizio in varie Stazioni Radio. Congedatosi dalla Marina, gli fu concesso il N.O. per l'arruolamento volontario nell'Esercito, ove ha prestato servizio presso Unità e Reparti sia di Fanteria sia degli Alpini. Nel 1966 ha iniziato a prestare servizio presso la Scuola A.U.C. Truppe Meccanizzate di Lecce, divenuta successivamente Scuola A.C.S. Truppe Meccanizzate e Corazzate, congedandosi con il grado di. Maresciallo Maggiore. Nel 1994 gli fu conferito, a titolo onorifico, il grado di Sotto Tenente. Da diversi anni era Presidente dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci - Sezione di Lecce.

Decorazioni ed onorificenze conferitegli:

- Croce al merito di guerra (1943-45);
- Croce d'argento e d'oro (anni di servizio);
- Distintivo della Guerra di Liberazione;
- Cavaliere dell'O.M.R.I.;
- Attestato di benemerita per il soccorso ai terremotati della Campania e della Basilicata (1980);

Ha ricevuto anche un Encomio solenne dal Gen. C. A. Rambaldi, Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, per la seguente motivazione: "Casualmente presente in un pubblico esercizio, nel vedere perpetrata una rapina ai danni del gestore da parte di tre uomini armati e mascherati, prontamente ed a sprezzo della propria incolumità, li inseguiva, ne raggiungeva ed immobilizzava uno, consegnandolo ai Carabinieri, il che permise di far arrestare gli altri due e recuperare la refurtiva. Significativo esempio di alta virtù civica, di solidarietà sociale ed ammirevole coraggio", Alla moglie, sig.ra Temide, ai figli e familiari del nostro indimenticabile AMICO, giungano le più sentite condoglianze da parte di TUTTI NOI.

Giuseppe LEO

E' "ANDATO AVANTI" UN ALTRO RAGAZZO DI EL ALAMEIN

Lo scorso giugno all'Ospedale Civile di Pordenone è morto il **Caporal Maggiore Carrista Ubaldo Fiorentini**. Era nato a Portico S. Benedetto (FO) il 17 maggio del 1915.

Ha svolto il servizio di leva negli anni '36 - '37 nel 2° Reggimento Fanteria Carrista congedandosi con il grado di Caporale.

Fu richiamato alle armi nel dicembre 1940 ed assegnato all'8° Battaglione Carristi in zona di operazioni in Africa Settentrionale ove nell'aprile del 1942 veniva promosso Caporal Maggiore.

Fu fatto prigioniero degli inglesi in Tunisia nel maggio del 1943 e rimpatriato dalla prigionia nel 1946.

Ha partecipato dal 2 aprile 1941 al 13 maggio 1943 alle operazioni di guerra in Africa Settentrionale con l'8° Battaglione Carristi, presente in tutte le grandi battaglie compreso El Alamein. Gli furono conferite n. 2 croci al merito guerra.

E' stato un Carrista "autentico" dal primo all'ultimo giorno del suo servizio militare: orgoglioso di essere stato carrista e di aver servito in armi l'Italia.

Era un pilota carro M13 e nel suo equipaggio faceva parte anche la Medaglia d'Oro al V.M. Secchiaroli.

Era un grande uomo, un grande soldato, un grande carrista, coraggioso, simpatico ed allegro.

Era romagnolo di origine ed a Milano dove lavorava come autista di tram,

trovò la compagna della sua vita che al pensionamento lo portò in Friuli a Nave di Fontanafredda, dove trascorreva il resto della sua vita nel calore della famiglia con la moglie, la figlia Vanda il genero e la nipote.

Era legato da affetto alla grande famiglia dei Carristi e partecipava alle varie manifestazioni.

Per tutti i Carristi della Sezione di San Vito al Tagliamento è una grande perdita che lascia un vuoto incolmabile. Ma il suo esempio ed il suo attaccamento ai colori rossoblu, rimarranno per sempre scolpiti nei nostri cuori.

L'indirizzo della famiglia dove abitava il Caporal Maggiore Ubaldo Fiorentini è il seguente: Fiorentini Vanda - Via Amalteo 25 - 33074 Nave di Fontanafredda (PN).

La signora Vanda, figlia del nostro indimenticabile Cap. Magg. carrista Ubaldo FIORENTINI ha inviato il messaggio sottostante.

Ai funerali di mio padre sono intervenuti moltissimi carristi che non conosco e che vorrei ringraziare per l'affetto dimostrato non solo a mio padre ma a tutta la mia famiglia.

"La figlia Vanda con tutta la famiglia del Caporal Maggiore Ubaldo Fiorentini, profondamente commossa per la grande partecipazione e per la condivisione dell'intenso dolore, ringrazia tutti coloro che l'hanno accompagnato nell'ultimo viaggio, che l'hanno ricor-



Primo a destra seduto sul cofano.



Primo a sinistra.



dato con affetto e che l'hanno onorato come un eroe."

Di fronte a questa sensibilità, aumenta ancora di più il nostro affetto per un "ragazzo" che ha spento i motori, ma che rimarrà sempre nei nostri cuori rossoblu e nei nostri ricordi più teneri.

E proprio come segno del nostro affetto per Ubaldo Fiorentini vogliamo riportare di seguito alcuni "Ricordi" che hanno costituito oggetto di una sua intervista.

Più che gli episodi sono le sensazioni quelle che mi sono rimaste dentro. I tre anni di fronte furono veramente duri, ricordo che dormivamo sotto i carri armati. La notte era fredda e il cielo nero, anzi nerissimo, stellato e infinito che dava un gran senso di spazio, uno spazio quasi soffocante, ma nello stesso tempo meraviglioso e totalmente in contrasto con quello che accadeva durante le battaglie. Un cielo che in altre occasioni avrebbe fatto sognare e invece incuteva terrore. Nella notte ci aspettavamo gli agguati dei neozelandesi che strisciavano per terra con i coltelli tra i denti. Ricordo il rumore assordante delle cannonate. Ricordo la disfatta di El Alamein.

Ricordo l'amico Secchiaroli, che la sera prima della battaglia di Bir Hacheim, mi confidò di sentire vicina la fine. Lo consolai credendo fosse solo paura la sua e lo incoraggiai dicendogli che non era giunta ancora la nostra ora e che saremmo tornati a casa tutti e due. L'attacco avvenne alle due di notte e i carri nemici sputavano fuoco senza pietà. Ricordo l'emozione che provai nel sentire, attraverso la radio, la voce straziata di mia madre che mi chiedeva come stavo e dove dormivo. Non avendo più mie notizie era riuscita, tramite la



Documento della segreteria di stato di Sua Santità.

Croce Rossa, a contattarmi attraverso un contatto radio. Seppi, dalle mie sorelle, una volta tornato a casa, che mia madre da quel giorno, avendo saputo che dormivo sotto il mio carro, dormì per terra, come me, fino a quando, attraverso una comunicazione scritta del Vaticano, venne a conoscenza che ero

stato fatto prigioniero.

Ricordo ancora il sapore dei 2 litri di acqua giornaliera calda che non riusciva a dissetarmi.

Ricordo la morte, le urla dei compagni feriti. Il braccio penzolante del mio amico Rino Bianchi di Massarosa - provincia di Lucca - che, sceso dal suo carro, avanzava verso di me gridando "mi hanno rovinato"; ricordo l'ospedale da campo: Io tenevo il suo braccio mentre il medico lo amputava, ricordo gli spasmi del moncone che gli restava molto vicino alla spalla. Ricordo di averlo invitato perché sarebbe tornato a casa, senza un braccio, ma vivo.

Ricordo la prigionia prima nel campo inglese poi presso la fattoria di proprietà dei francesi: con me c'erano altri cinque italiani: Rondelli di Bologna che guidava il trattore; Buffoni di Roma che svolgeva compiti da falegname, Sigismondi di Novara che faceva il meccanico, Bianchi di Cuneo che era responsabile dei tunisini che lavoravano come braccianti nella fattoria e infine il siciliano Perticone che accudiva i maiali. I padroni della fattoria erano brave persone. Con loro avevamo instaurato un rapporto di amicizia. In quel periodo ebbi modo di aiutare molte persone portando loro farina, olio e quanto potevo prendere nella fattoria poiché, svolgendo le funzioni di autista, avevo il permesso di uscire dalla fattoria. Ricordo il dolce sapore del ritorno a casa.

A Bibione durante il raduno del 2009.



Pensieri Rosso-blù comparsi sul sito www.assocarri.it

“Chi è stato soldato a vent’anni, rimane soldato tutta la vita” (Mauro Zamparelli)

“Il Carrista, è una persona umana, che si è sempre adattata, dal piccolo L 35, agli odierni Leopard, ha sempre dato, e sa dare, speranza e sostegno alle popolazioni civili, come altrettanto castigo, con impeto di fuoco, al nemico”. (Antonio Tonon)

“ Il mio cuore è rimasto là, tra la polvere, il rumore assordante dei cingoli e le urla degli uomini, tra il sudore e la fatica, al caldo e al freddo. Tra il fragore del colpo che parte in torretta: “fuoco,fuoco,fuoco!!” e il martellare della MG42. Nell’odore perenne di gasolio e polvere da sparo.. il mio cuore è rimasto là... ”. (Pietro Malaguti)

“Nello scrigno della memoria, il ricordo dei mesi trascorsi da militare nella specialità Carrista, occupa un posto importante.” (Gregorio D’Ostuni)

“M47 forse è stato il migliore in assoluto per la linea la maneggiabilità e per la forza di tiro e di gettata del suo cannone in poche parole un GRANDISSIMO CARRO ARMATO”. (Pietro Bossi)

“Il Leopard è un gran bel carro... ma la bravura di un pilota si vede nel pilotare un vecchio Sherman, cambio a mano 5 marce più la rm, il pedale della frizione lungo quasi 30 cm...e fu lì che iniziai a provare sensazioni mai sopite.” (Alviero Arezzini)

“Quanto mi manca la polvere, il fango di quelle esercitazioni, la “dolce musica” del mio carro Leopard insieme ai miei compagni. Bella gioventù... Fiero di aver passato un anno da Carrista come quello!” (Marco Vannucci)

Quanto mi piacerebbe farci ancora una scarrozzata!!... togliere corrente dai magneti e poi “riattaccare”, facendo esplodere il lampo ed il tuono dalle marmitte... che momenti!” (Marco Italiani)

Ricordi del nostro passato



Inaug. Monum.carrista Som.1935. L'allora Capitano Pasquale Mirabella con altri Ufficiali scopre una Lapide in memoria dei primi Caduti della Somalia.



Foto inviata da Floriano Cimino: Questa me l'hanno fatta a Bellinzago il 1° ottobre 1956 all'annuale Festa dei Carristi, nelle cui fila hanno militato mio padre e mio fratello, deceduto in un incidente con un M26. Aggiungo che ho fatto 1° Comunione e Cresima nella Chiesetta della caserma, officiante l'Ordinario Militare Mons. Pintonello. Bei tempi!

Ricordi del nostro passato



1961 Visita della Presidenza nazionale agli Stabilimenti Fiat su invito del Prof. Valletta. Da sin.: Ufficiale carrista, Gen. Bedoni, Gen. Stella (Pres. naz.), Serg. Felice Merlin, Generale carrista. Di spalle Co. Carrista Costanzo (Pres. ANCI Torino).